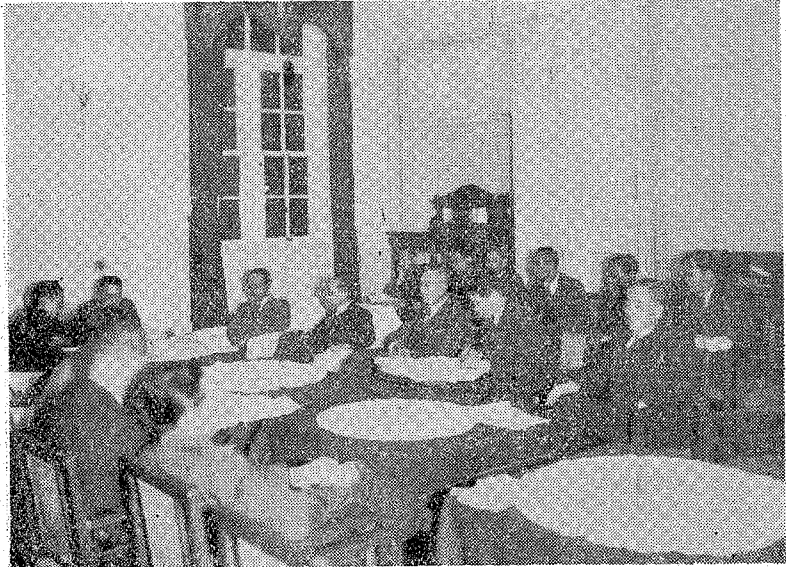


第二回 座談會

道路の改良 第二十二卷 第十二號



中央成田土木局長右真并復太郎氏、麻生平八郎氏、田中道路課長、一人於テ近藤欣一氏、左楢崎敏雄氏、佐上信一氏

出席者

司會

本會理事 成田一郎氏
內務省土木局長

慶應大學教授 奥井復太郎氏

明治大學教授 麻生平八郎氏

中央大學教授 楢崎敏雄氏
經濟學博士

本會理事 佐上信一氏

內務省土木試驗所長工學博士 藤井真透氏

本會幹事 田中省吾氏
內務省道路課長

本會幹事內務省土木局專務官 近藤欣一氏

(紙上參加)

早稻田大學教授 島田孝一氏
商學博士

交通政策研究者座談會

昭和十五年十一月十四日

於 日 本 俱 樂 部

成田 最初に一寸御挨拶を申し上げます。本日は皆様方洵にお忙しい所をお集りを戴きまして、洵に有難う存じます。會長の水野錬太郎さんがお見えになつて、この會を司會して戴くことになつて居りましたが、己むを得ないお差支へがありまして、私理事をして居る關係からこの席を汚したいと存じます。

御承知だと存じますが、この道路改良會と申しますのは、内務省土木局の外郭團體として、道路法施行以前から既に出來て居ります。非常に永い沿革を持つて居ります團體であります。今日お見えになつて居ります佐上さんが非常にお世話なまつて居る團體でありますが、本年は恰も道路法が施行せられましたから二十周年になると、モウ一つは、私から申上げるまでもなく本年は紀元

二千六百年といふ非常にお目出たい年にも當つて居りますので、道路改良會と致しましてはその記念事業としていろ／＼計畫を立てたのであります。その記念事業の一つとして、交通政策に關係の深い學者の方々のお集りを願ひまして座談會を開きましていろ／＼お話を承り、その速記録を戴きましてさうして機關雜誌にこれを載せようといふ計畫を立てた譯であります。本日は皆様方のお集りを願つた譯であります。実は他にも御案内申上げたのであります。いろ／＼な關係でおいでを願へませんでしたことは洵に残念に思ひます。

それでは最初に榑崎さんからどうぞ……

榑崎 それでは初めに、廣域經濟と道路の關係といふやうな問題に付きまして簡単に申し上げます。東亞新秩序とか東亞共榮圈とかいふ言葉が使はれて居るやうであります。私は東亞廣域經濟といふ言葉を使つて居ります。ドイツ語のグロスラウムヴイルツシャフト (Grossraumwirtschaft) の譯といふことになります。日本を中心

とした東亞廣域經濟、謂はばプロックといたやうな、或は東亞協同體といつたやうな、理念としては宜しいかも知れませんが、さういふ具體的なことを含んで居ない力弱い觀念に立ちまして、廣域經濟、詰り日本を中心とした滿洲國、支那に限らず、南洋方面までも含んださういふ廣域經濟、それと道路政策との關係といつたやうなことになつて來ます。

日本を中心とした交通政策といふことになると、差當つて一番解り易いのは、海運とか或は航空とか、これは連絡といふことが直ぐに考へられますので、大變話が解り易いのであります。例へば支那に於ては、既に日本側に東亞海運といふやうなものを作つて居ります。隨つて支那を中心とする東亞の海運としては、斯ういつた東亞海運などが中心になり、日本を中心とした海運は、日本に於ける各汽船會社、郵船とか商船とかいふやうなものが中心になつてやるのでありませうが、或は又航空であるとするれば、大日本航空株式會社といふやうなものが唯一

の航空會社としてあり、これが東京を中心として現に夕イ國まで航空路を延長して居ります。併し無論これでは足りない既に歐洲戰爭の始まる前に、イギリスにしても、フランスにしても、オランダにしても、本國から東亞の方まで定期航空路を延長して來た。又アメリカにしても太平洋を横斷して、東亞の方までも航空路を延長して居る。隨つて日本としてもたゞ現状のやうなことでは無論非常に不満足なので、例へば將來臺灣あたりが中心となつて、南洋方面へも航空路を延長する。即ち臺北からフイリッピンへ飛んで、それから南印へ飛んで、海峽植民地へ行き、それからバンコックへ出て、佛印の方に出て、それから廣東を経て臺灣に歸るといつたやうな循環航空路といふやうなものが必要になつて來るだらうと思ひます。

斯ういふ譯で海運と航空といふものは直ぐ連絡が考へられますが。鐵道にしても、勿論これは東亞の鐵道政策といふやうなものがなくてはならぬ譯なので、それに付

ては、少くとも先づ東京下關間を標準軌間に改めるといふやうなことも必要になつて来る。滿洲國は滿鐵を中心として鐵道政策が餘程進んで居るやうであります。支那は御承知のやうに鐵道は極めて不十分なものである。

そこで日本が指導役になつて、斯ういふ大陸の鐵道網を建設して行くといふことになつて參ります。どうも道路の場合にはそれほど連絡がないやうにも見えますが、併し無論東京を中心とした東亞の道路政策といふものも考へなくてはならぬ譯であります。日本を除いた東亞各地の道路に付ては、既に向ふを御覽になつた方も澤山おいでになり御承知の譯であります。無論各地域とも非常に不十分で、南洋方面では海峽植民地あたりが、他の地域よりは比較的道路が良くなつて居るかと思ふのであります。それにしてもこれからいへば建設する必要があります。タイ國や佛印はまだ非常に不十分である。支那の如きは最も不十分であるといふやうな譯で、それで一つの方法としては、日本を中心とした東亞廣域經濟といふも

のが確立されることになつた曉に於ては、資源の開發とかが何とかいふことを直ぐ様やるのであります。その資源開發の前に交通政策を整へ、それを實行して行く、それで日本から資源の開發に手を着けるといふことは無論必要であります。併しこれは交通が良くならぬのでは何にもならぬ。又日本から送るやうな人間に致しまして、先づ道路技師といふやうな、技術方面の人を先づ送るといふことが必要ではないかと思ふのであります。それで日本自體の道路にしてもまだ不十分であらうと思ふのであります。斯ういふやうな將來の東亞廣域經濟といふものに關聯して、日本内地の道路にしても、又これを編成し直す必要がありはしないか、そんなことに付て、例へばドイツなどでヒトラーがやつて居るヒトラー道路などは餘程参考になりはしないか、このヒトラー道路も無論皆さんは御承知の譯であります。大體眞ん中を芝生に取つて、片側で三臺の自動車を通れるやうにして——尤も所に依つては幅も違つては居りませうが、

一戦争に對しては、一方交通にすれば六臺の自動車を通れる。それが陸續列んで行けば相當の輸送力になる。お負けに航空の關係といふことを考へる時に於きましては、大體この道路幅に於て相當の飛行機が發着出来る。

詰り國內全部に細長い飛行場が出来て居るやうなものであります。さういつたことも日本でも餘程参考になりはしないか、随つて日本の國防上から考へましてもこれまでの道路とは違つた。もつと大規模のものを作るといふやうなことが必要ではないかと思ひます。極めて簡単ですが、さういふ點が私として心付いて居ります。

成田 只今檜崎さんから、東亞廣域經濟に關聯する道路政策に付て、いろ／＼有益なお話を承つて洵に有難うございました。今檜崎さんのお話になつたことに、皆さんの中で何か御質問でもありましたらどうぞ——別にないやうですから、それでは麻生さんに願ひます。

麻生 それでは私の考へ付きました點を簡単に申上げます。檜崎さんの御説明に或る點は關聯を持ちながらやつ

て見たいと思ひます。現在の我國の交通政策であります。これは勿論抽象的に言ふならば、今の檜崎さんのお話の通りに、東亞一帯を或る程度まで日本のイニシアティブの下に於て、出来るだけ一貫的な經營の出来るやうな方法に於てやることが望ましいことと思ひます。唯これをやる場合に於きまして、現在の對支那の問題、或は對蘭印の問題、或は對佛印の問題といふ風な、或る程度まで獨立した國家なり、或はそれに準すべきものを具體的な要素として居る譯でありますから、こちらのイニシアティブを或る程度まで貫徹するといふことが基準でありますけれども、同時に又相手方の具體的な條件と呼應するやうな方法に於て建設されて行かなければならぬのではないかと思ひます。

それから、國を旅行する場合に於て、現在の我國の交通政策の主體なるものが特に分散して居ると思ふのであります。或る程度まで日本の國家の方面に於てこれを統一して行くといふことは言ひ得ませうが、併しその國家

内に於ける各主管が分散して居りまして、その下に於て必ずしも計畫的であり、統一であるといふことは云ひ得なからうと思ふのであります。そこでその點を出来るだけ實行されることが必要ではなからうかと思ひます。それでそれを實行されるに付ては、何等かの統一的な主體を設ける必要があるのではなからうかといふことが考へられるのであります。これは勿論現在に於ていろいろな方面から一般的に言はれて居りますが、交通問題に於ては特にその必要があるのではなからうか、勿論交通省の問題も論ずるでありませうが、またそれに關聯して、必ずしも交通省といふやうな國家權力を中心としたものでなくとも宜いではないかといふ風に考へるのであります。特に現在の戰時段階を経て後の平和段階を中心にした世界經濟、世界的規模に於ける交通關係といふやうなもの考へた場合に於きましては、モウ少し廣い基準の上に於て立案し、さうした弾力性を持つた。その場合が來た時には直ぐ順應し得るやうな方法に於て實行する必

要があるのではなからうかと考へて居るのであります。モウ一つ考へなければならぬことは、先程も多少觸れたのであります。技術上の問題は別と致しまして、出来るならば成べく民間の權力の入らない方法に於て實行するといふ風なことが望ましいのではないかと思ひます。殊にこれは極めて遠い將來かも知れませんが、國際的な鐵道なり、國際的な航空とかいふやうなものが問題になる場合に於ては、當然その事が考へらるべきではなからうか。海運のやうに既に國際的な部門に進出して居るものにありましては、當然さういふ風な形に於て實現されなければ非常に困難ではなからうかと思ふのであります。このことは或る程度まで景氣關係と、それから資本關係に依つて當然さうしなければならぬやうな必然性を持つのではないかと思ひます。景氣關係と申しますのは、少くとも經濟上の基礎の上に立つ限りに於きまして、如何に國家が力を持つても、景氣變動を絶対に抑制してしまふといふことは困難であらうと思ふのであります。

それであるから勢ひ世界景氣に依つて或る程度まで影響されて来る。だから出来るだけそれに順應し得る様な主體並に組織に於て經營して行くことが必要とされるのはなからうかと考へられるのであります。

それからモウ一つは、極めて大規模な仕事であるし、隨つて極めて多くの資本を必要として行く、さういふ點からして、これは國家の手を離れた形に於てやつて行くといふことが必要ではないかと考へるのであります。隨つて或は獨り交通關係の方面がさういふ風になるばかりでなく、その爲に必要な資本を供給する所の交通銀行といふやうな形を以てバツクしなければならぬ。さう私は考へて居ります。隨つて出来る丈弾力性を持つただけ國內的にも國際的にも、又戦時にも平時にも、或は景氣の非常に變動するやうな時にも即應し得るやうな主體の下に統一政策を實行して行く。これが東亞廣域經濟とか、或はその下に於ける交通關係的なものを考へて行く場合に於て少くとも基準的な要件ではなからうか、さういふ

風に私は考へて居るのであります。

最後に考へられることは、單に形式的に交通政策とか、或は道路政策といふやうなものをやつて行くといふこと以外に出来るだけこれを産業關係、特に重工業を中心として、そこに於て合理的な生産が出来上るといふ風な所を起點にして、それとタイアップしたやうな形に於て建設して行くことが望ましいではないかと思ひます。從來のやうに個々の資本に依つて出来るだけ市場性の高い所に於て、集中的に行はれるといふやうなことは、これはいろ／＼な點に於て出来るだけこれを資源のある所を中心として、さうしてそれとの關係に於て交通政策といふやうなものを考へて行く、勿論資源がそこにあると言ひましても、その資源を中心にして工業化する爲に多額の費用が必要である。又これを他の方へ移して、其處に於て加工した方が有利であるといふならば、それは又その時の條件に依つて考へることが必要でありませうが、第一に資源の現存して居る土地を中心として、そこに一應

の工業化の過程を創設して行くといふ風にしまして、一種の総合的な工業中心の交通政策が必要ではなからうか
さういふ風に一般的に私は考へて居るのであります。

それからこれはほんのつげたりでありませんが、勿論戦時の爲の交通といふことは考へなければならぬことでもあります。併しこれは平時に於けることを唯一の基準にして置いて、その爲の戦時の政策として考へべきではなからうかと思ふのであります。戦時を中心にして平時のものをつげたりすることは、これは一つの社會經濟の方に於ても、非常に不經濟なことではなからうかと考へるのであります。勿論戦時のいろ／＼な事を蔑ろにするとか、或は無視するとかいふのではありませんで、出来るだけ平時の場合に於けるものを基準にして置いて、弾力性を持つた形に於て考へて行くことが必要ではなからうかと思ふのであります。具體的には現在の國家の各種の機關に於て考究もしますし、又實際に行つて居りませうが、極く一般的に吾々の方面に於て考へて居る點、特に

私の重要だと思ふ點を述べた次第であります。

成田 有難うございました。只今お話のありましたやうに日本の國の交通行政がいろ／＼な省に分れて居りまして、統一が取りにくいといふことは御指摘の通りだと吾々も考へて居るのであります。昨年でありましたが、交通省といふやうな問題もさういふ觀點から議論が起つたことと考へて居るのであります。議論としては一つの考へ方だと私共考へて居ります。たゞ今直ちに我國に於ける交通行政を本當に一本にするといふことは、實際問題としてはいろ／＼な點から考究を要すべき點があるやうに思ふのであります。私共と致しましても現在いろ／＼の問題に付ても研究して居ります。非常に難かしい問題であるといふことが益々はつきりして來るやうな譯であります。まだどういふ風な組織にしたら宜いかといふやうな結論には達して居りません。併しお話のやうな點は、吾々としても我國に於ける交通政策の弱點と言ひますか、改善すべき一つのポイントに觸れて居る

やうに思ふのであります。また經營の主體を國の機關がやるが宜いか、又民間に於てやるが宜いかといふことに付ては、今非常に示唆に富んだお話を承つたのであります。私共まだそこまで十分に研究して居りませんが、外國の例なども聞いて見ますと、場合に依つてはさういふことも、層能率を高めるといふやうなことを聞いて居るのであります。今後吾々もやはり研究しなければならぬ問題の一つであると思ひます。有難うございました。丁度食事の用意が出来て居るやうでありますから、食後に又お話願ひます。

(晚餐)

成田 それでは引續いて座談會を開きます。

植崎 一寸關聯した話ですが……

成田 どうぞ……

植崎 それでは先程土木局長さんから交通行政のお話があったと思ひますから、それに關聯して一言申上げたいと思ひます。或は多少餘計なことがあるかも知れませんが、

交通省の設置といふやうなことは、結局實現すべき筋合のものである。例へば蔣介石の政府にも交通部とか鐵道部がある。汪兆銘の政權にも交通部とか鐵道部とかある。鐵道部は殊に規模が大きいので、交通部から分離してあるのですが、兎に角交通部といふものが出来て居る、將來若しさういふものが出来れば、極めて有力な大臣が交通大臣として計畫を立てる。斯ういふ組織になつて行くだらうと思ひます。私共は役所の内のことはよく知りませんが、或る一つの官廳に付てさう言ふのではなくて、或る一つの官廳に付て言ふだらうと思ひますが、役所の立案といふものが割合若い事務官と言ひますか、さういふ人が立案する。さうしてだん／＼上の方に行つて大臣が言判を捺すといふことがないやうでもないであります。ドイツなどのやり方を見ると各部内に有力な大臣が居つて、大臣自身の立案、或は政策といふたやうなものが、だん／＼下へ及んで行く斯ういふ風になつて居るやうに承つて居ります。日本では場合に依

つてはさういふ噂もあるやうですが、さういふことに關聯して、一寸餘計なことですが、現在の經濟政策が行き過ぎて居る。詰り統制經濟が行き過ぎて居る。それで監督もしなくてはならぬといつたやうな傾向がこの頃あるやうに思ひます。ドイツ語で言ひますクラフト・ドルヒ・フロイデー—Kraft durch Freude—（歡喜力行）ですがさういつたやうな氣持で國民が全部やつて行くといふことになれば、公益優先或は全體主義でも宜いではないか、斯ういふ風に思ひます。どうも統制經濟といふものは徒らに自由主義の全く向ひ合つた逆なものである。

斯ういふ風な解釋もあるやうでありますが、私共の解釋では、統制經濟といふものは自由經濟に相對立して居るものではない。自由經濟或は共產主義經濟と言ふ場合には、私有財産を認める自由經濟であるか、或は私有財産を否定する共產主義經濟であるか、この二つしかない、自由經濟に對してたゞ時勢の必要に應じてこれをどう統制して行くかといふ問題でありまして、本筋はやはり自

由經濟になつて居る。さうすると統制經濟と言ひましても、統制の良い所は取つて行つて自由の良い所は活かし行つて行く、さうして各自が喜んで力行するといふやうで、下から國家の爲に御奉公を皆やるやうにする、そこで先程晚餐の時にお話があつたやうに、場合に依つては娛樂機關なども存続して行くといふことが必要ではないかと思ふのであります。それで今の交通省の問題に付ても、それが將來實現して有力な大臣が交通大臣となり、大臣自身が立派な交通政策を立て、強力にこれをやつて行くといふ風になれば一番宜いのではないか、又それが一番合理的ではないかと思ひます。

成田 それでは一つ奥井さん、

奥井 私の現在やつて居りますのは都市問題といふやうなもので、交通政策或は道路政策とは一寸結び付きが少いのであります。併し國土計畫といふやうなものが甚だ微力ではありますが、何とか手を著けて居りますので、先づそんな點から私の考へて居る所を申し上げます、皆さん

の御批判を仰ぎたいと思ひます。御承知の通り國土計畫が、開發の計畫にしても、或は今まで利用されて居る國土の再編成の形態と致しても、兎に角國土の利用といふことに付ては、或は開發といふことに付ては、中央的な編成、組立てといふことが必要になつて來る。そこでこの中央的編成をどれだけ強力にやるかといふ點で只今もお話があつたやうに、統制の力が強くなるか弱くなるかといふことに依つて分れるのではないかと思ふのであります。國土計畫といふものが發達して參つた経路といふものが今までのやうに一に地方の、或は一地域の、自由放漫なやり方に任せて置いたならば、現代的に見てその害が少からず大きくなる。殊に土地の關係に於きましては、その點が尙ほ甚しいのではないかと思ふのであります。理想的な土地がありません。その所有の關係等に依つて制限を受けて參ります。私共は病弱な者とか、或はこれから育たなければならぬ所の者とか、或は生産的方面に於て非常に働いて居る勞務者とかいふ者は、そ

の生活の反面として最も好い條件の生活をしなければならぬ。住宅にしても或はその生活の内容にしましても、もつと裕かな恵まれた生活をしなければならぬ。斯ういふ風に考へて居ります。果して現實の状態を見るとどうなつて居るかと申しますと、これ等の最も廣い空間なり、明るい光なり、或は新鮮なる空氣といふものを必要とする所の人々が、必ずしもこれ等の條件に恵まれて居ないので、卑近な例で申上げますと大都會では多くの子供が道路で遊んで居る。これは理窟を申上げるまでもなく、住宅街にしる或は商店街にしる、お歩きになつて見れば直ぐ判ることでありませぬ。これに依る交通上の障礙や、或は生命上の危害といふものは非常に大であるといふことは、更めて申すまでもないので、これ等の子供が十分に育つ爲に遊ばしてやる所の遊び場、即ち兒童遊園と言つて居りますが、さういふものすら十分に與へられて居ない。また與へられて居る場合がありますが、その場所を見ると洵にどうにもならないやうな土地があつた

から、まあ子供の遊び場にもしてやらうかといふやうな場所に置かれて居ります。即ち道路の交叉して居るその角の、地所の形から言つて十分に利用出来ないやうな地所が——私共の方では間隙地帯と言つて居りますが、一方から一定の目的から土地を利用して居る。また他方から別の目的から土地を利用して、さういふものが相接するときに隙間が出来て、土地の形から言つても、或は面積から言つても、一寸利用しにくい土地が出来て来る、さういふ所は比較的安く手に入りますので、今申しましたやうに經營者の方から生産的用途と申しますか、兒童の遊園とか乃至は小學校の敷地といふものは、主にさういふ所に選ばれ勝であります。事實申しますと、子供が遊ぶ場合に於きましては自宅から二町位の半径を出ないこと、小學校にしても低學年に於てはやはりその通りで、併せてその往復に於て、交通機關等に依る所の危険といふものは絶対にないことを必要とするのであります。現實に小學校なり或は兒童遊園なり充てる所を見ま

すと、決して理想的の標準に達して居ない所があり、幹線道路の交通頻繁の所に小學校の表門があつたりするのは決して少くないのであります。さうすると邊りが靜かであるといふやうなことは全然問題にならぬので、兒童通學上の危険といふことから見て、兒童が何等外的な障礙とか、危険とかいふことに神経を傷めることなく往復出来るといふやうな形式で小學校が設置されたといふ例は、遺憾ながら極めて乏しいのではないかと思ふのであります。これが何故そんな非合理的な設計になつて居るかと言へば、やはり土地問題、或は土地所有權の問題が相當重要な影響を及ぼすのではないかと思ひます。都市計畫やその他の方面に於きましては、さういふ點をもつと考慮して、徹底的に理想的な設計をしたいといふ努力はして居るやうであります。さういふやうな場合にやはりこの土地所有權の關係から見て、いろ／＼の障礙が非常に多いやうに思つて居ります。道路の場合などもさうでありませうが、道路體系の方から見て、斯う道路を

敷いた方が宜いといふやうな場合にも、その路線が必ずしも理想通りに敷かれないうで、今申したやうな場合があるのではないかと思ふのであります。そこでいろ／＼な人がいろ／＼な説を申して居りますが、都市計畫に致しましては、過去の自由主義的な行き方といふものは、必ずしも謳つて居るやうな最大の効果を擧げて居らぬ。斯ういふ風に言はれて居るのであります。そこで今申しましたやうな意味で、國土といふものを最もその利用價値を高めるやうに再編成して参りますと、どうしても地方的編成を強力にして來なければならぬのではないかと思ふのであります。私はこれが國土計畫の革新性だと思つて居るのであります。即ち今までの社會經濟的な諸關係といふものを、出來るだけ合理的に整理をして、さうして土地利用の合理性を確保する。斯ういふ狙ひが國土計畫ではないかと思ふのであります。随つて一國から見ますと、國土のローカルと言ひますが、國土の極地が各々その持つて居る最高の利用度を發揮するやうに編成

して來なければならぬ。この點で中央的には編成致しますが、その編成の具體的な仕方といふことは、各地方が出來るだけ地方自治（行政上の意味ばかりではなく地方のその土地の力をその土地で十分に發揮する自治）が相當必要になつて來る。國土計畫の機構に付きましては、非常に中央強力的に説く向もあります。或は國土計畫といふものは地方自治の集合體といふやうに、自治を首位に置いて、さうしてそれが一國全體に纏まるのであるといふ意味で以て、非常に自由主義的に説く向もあります。地方自治から國土計畫へといふ形へ動かうとするものが、所謂英國的の行き方でありませうが、中央的編成を強力にするとしなうとに拘らず、兎に角國土計畫といふものは地方の持ついろ／＼の土地及び人文的な力を十二分に發揮することの出來るやうな方向に於て中央的に編成するといふ點から中央編成の系統といふものが必要になつて來るのであります。先程も道路の方だけでは甚だ話がしにくからうといふお話でありましたが、私はこ

のシステムが、中央編成の系統になるものが即ち道路だと考へたいのであります。勿論道路以外に海上航路もありませうし、鐵道もありませうし、飛行機もありませう。地方のリージョン(Region)といふものが持ちます十二分の力を發揮せしむる爲には、やはり鐵道に併せて道路の全國的な編成が、十分系統立つて來なければならぬのではないかと思ひます。私共は道路の一本引かれて居る状況を見ると、その地方が全體的編成の中にあつて、どんな意義を持つて居るかといふことが判るのではないかと思ふのであります。例へば東北地方は斯ういふ意味合に於て編成されて居る。關東地方は斯うなつて居る。或は中國地方はどうであるといふことが、圖面に現はれまして道路系統に依つてその編成の仕方が判るのではないかと思ひます。そこで只今申したやうに、國土計畫に基いて各地の土地方の持つ力、その上に行はれて居る人文的な力といふものを十分に發揮しようと思はますと、こゝに二つの問題が出て來ます。一つは中央との結び付きの問

題であります。一つはその地方が中央との結び付きの下に於て、如何に地方自治を編成して居るかといふ問題であります。中央との結び付きのことは、道路の方は詳しく存じませんが、例へば國道といふやうな形で示されるであります。地方の編成の方は府縣道といふやうなものに依つて示されるのではないかと思ひますが、この場合地方と申すのは、一つの府、一つの縣でなく、經濟的にも、社會的にも、さうしてその基礎として、地理的にも或は又歴史的にも、背景を持つた一つの大きな地域、先程もお話があつたやうに、道路政策主體統一の問題がこゝにも出て來るのではないかと思ひます。一地方的な道路網の確立といふことが完成して來なければなりません。この點に痛切な利害關係を持つて居るのは、恐らく東京地方の問題ではないかと思ふのであります。御承知の通り國土計畫に於きましては、五百七十平方料位の所に七百萬の人口が入つて居るやうな大都市は、これは最早是非を論ずる餘地もないことであり、早速斯ういふものは分散せ

しめ、或は解消せしめなければならぬと言はれて居ります。先日も都市問題の會議の時に問題になつたのでありますが、この點に付て道路行政上の考へ方と、それから社會學的な考へ方とが混亂して居るやうに思はれます。東京市と申すと、今の東京市型の東京しか考へないのであります。私共の方では川崎、横濱でもこれを東京と考へて、本所、深川の江東地方が工業地區であると同樣に、川崎、鶴見は東京の工業地區と考へる。そこで斯ういふ大きな東京といふことを考へると、どうしても道路の場合に於て、東京を中心としてさうして、東京の人口を更に分散せしむるやうな方法で計畫を立てようとする、道路の關係に於て東京市域の外に出て來る必要があるのではないか、ニューヨークに做つて半徑約五十哩と踏んで居るのであります。半徑五十哩と踏むと、關東の平地地方全部含んで參り、宇都宮から宮城に參る位の地域でなければ七百萬の人口を分散せしむるやうな計畫は立てられないのだらうと思ひます。もう少しその半徑を狭く

して三十哩といふ説もあるが、三十哩とすると、大體鎌倉、藤澤位の所かと思ひますが、斯ういふ所まで持つて來なければ、東京の人口を分散せしむることは出來ない。その分散させる場合に、たゞ人口だけを散ばしたら宜いかといふことになる、先程もお話に出たやうに、道路の點で先づ行政的に主體の統一と申しますか、この統一が少くとも道路系統を確立する上に於て、何かそこに統一のある都市、或は聯合的な組織でも結構であります。が、さういふものゝ設計をして來なければ合理的な東京市の分散といふことは出來なくなるのではないかと思ひます。これは東京ばかりではなく、東北地方にしても中部地方にしても九州地方にしても——九州を二つに分けて北九州と南九州とに分ける方法があるかも知れませんが、各々これを中央に編成して來るのは結構であります。その中央編成に相俟つて地方的編成といふものが十分に整つて居りませんと、その地方の持つ資源なり、或は人文的な資源を十二分に發揮利用して、さうして國土利用

の合理化を圖るといふことが不可能になつて来る。面白い例があります。今年でしたか鎌倉が市制を布いた、市制を布く以前に大鎌倉を建設して市制を布くといふのが問題になつたのであります。大鎌倉と申すと、腰越、片瀬、大船といふやうな、あの邊一體の町村を合併して鎌倉を市にしようではないかといふ鎌倉當局者の考であつたが、これは到頭失敗に終りました。結局腰越一帯を加へて鎌倉市となつたのであります。何故鎌倉が附近の町村を糾合することが出来なかつたかと申すと、鎌倉が附近の町村の中心でなかつたのであります。成程人口は鎌倉で約三萬ばかりあります。又その住んで居る人々の富の程度、或は經濟力の上から言つて、附近の町村に優に冠たるものを持つて居るのであります。所が必ずしも鎌倉が附近の町村の經濟的な文化的な中心でなかつたのであつて、附近の町村と鎌倉とはどんな關係があるかといふと、これ等は一樣に東京に引張られて居る。東京對鎌倉、或は大船、藤澤、逗子といふやうな關係になると、

鎌倉も逗子も藤澤もみなこれは平等の關係であります。斯ういふやうな状態では地方の力を十二分に發揮させるといふことにならない。言ひ換へるとこれ等の六町村といふものが結局東京を中心とした一つの住宅地域になつてしまふ。だから今日の東京近郊の交通機關、或は道路等に見られるやうな交通の混亂状態が出て来る。何故鎌倉なら鎌倉を中心として、あの地方の一つの纏まつた生活が行はれなかつたか、斯ういふことが私共の非常に疑問と思ふ所であります。鎌倉を中心とする文化的な、經濟的な或る程度の生活を集中する形態が出来て居りましたならば、鎌倉が大鎌倉市といふものを建てる事が出来たであらうのに、遺憾ながらその形態が出来て居なかつた言ひ換へますと、先程東京市の分散のことを申しましたが、東京の分散といふものは、たゞ何處までも東京の人口が面積的に擴がつて行つただけに過ぎない。東京の中心に引かれる形といふものは全然解決されて居ないのであります。私共内務省の都市計畫方面の方々のお話

を承つた結論としまして、どうしても東京の附近にやはり別個の中心を持つた中小都市といふものを建てる必要がある、これを人口二十萬とも考へませうし、又或る時は三十萬位な人口の生活集團としての理想的單位を考へることもあるのであります。そこで二十哩か三十哩位離れた所に、地方と言つては語弊があるかも知れませんが、地方的中心を作つて、そこに一應附近在住者の生活の中心を置く、さうしてその二十萬或は三十萬位の都市が、今度は東京といふものに對して、東京の持つ大きな經濟的關係の中に編成せられて居る、即ち直接中央が地方の細部に互つて關係することなく、中央は地方の中心に向つて關係を持つ、さうして地方の中心は、その地方の各細部に向つて又合理的な編成を持つ、斯ういふやうな形態が理想なのではないかといふ風に考へて居ります。

そこで初めの問題に戻つて、國土計畫といふことが今日盛んに主張せられて居りますが、國土計畫だからといつて決して中央的に、強力的に編成してしまふといふや

うな性質のものでなく、寧ろ逆に、國土計畫は地方の持つ經濟力、或は文化力といふものを非常に高める、所謂地方振興と稱しても差支ないのでありますが、この地方振興が十分に出来るやうな形に中央で編成するといふのが理想的なことではないかと思ふのであります。そこで再び道路の問題に結び付けて考へますと、國道も勿論結構であります、併せまして、地方的な地方道路に付てこれは屢々問題になつて居るやうに、諸府縣聯合の地方道路網といふものを十分に考へて見なければならぬ問題かと思ふのであります。

成田 有難うございました。

麻生 私の考へは、現實のいろ／＼な關係と多少薄しいといふ風に考へられるやうなことがあるかも知れませんが、理論としては斯う考へなければならぬのではないかと、と思ふのであります。先程も出来るだけ交通關係といふものを經濟的に、総合的にやらなければいかぬといふことを申しましたが、この事は今奥井さんのお話の國土計畫

とも無論關係する譯であります。但しこれは勿論國土計畫を中心とやらなければいかぬ譯ですが、同時に又少くとも將來に於ける世界的な計畫といふものを頭腦の中に入れてやつて行かなければならない。國土を中心にやるといふことは、勿論これは言ふまでもなく必要であらうと思ひますが、たゞ戦後に於て當然に双方の密接な關係の中に取入れられて來るのでありますから、これはどうしても除外することが出來ないと思ひます。他國と出來るだけ對立の關係になつて、こちらが出來るだけ有利な方法に於ていろ／＼な計畫を實施して行くといふことも一つの方法であります。同時に又出來るだけ協調の方法に於て、世界關係を支配することが必要ではないかと私は考へて居ります。その點から見ますと、現在の戰爭、現在の國內統制、同時に政治的關係のいろ／＼なのは、詰り結局は一面に於て我國の今まで先進諸國に比して遅れて居た部分を高度に、急速に高めて行くといふこと、それが一つではないかと思ひます。それからもう

一つは、非常に我國に特殊ないろいろな中小の交通機關並にそれに關聯するいろ／＼な産業商業といふものがあります。それを或る程度まで合理化して、さうして他方に集中して行く、同時にその集中された經濟上の有力なものが、世界的な他方のものと關係して行く、さうして競争する、さうして或る程度までそれを支配して行くのではありますまいか。先程も述べました通りに、現在の經濟關係、政治關係といふものは謂はゞ全く國家的な規模に於ける世界規模に進出するまでの過渡期のものであるといふ風に考へて居るのであります。隨つて交通機關の編成といふものは、當然さういふ風なものを豫想して建設しなければならぬ。航空機關も同様なものであらうと思ひます。同時に又道路關係といふものも、勿論これは單に國際、國內的な幹線的な道路といふ意味でない、世界的な道路と結合し得るやうな關係に於て建設されて行かなければならないではないか、少くとも指導理念をそこに置いてやつて行かなければならぬといふ風に

考へる譯であります。さういふことを考へた場合に於て却つて外國の爲に有利になるのではないかといふ風なことが心配されることもある譯であります。併しそれは詰り飽くまでも競争に於てこちらが有利に立つといふことが絶対條件でありまして飽くまで競争に於て他を支配しさうしてこちらの方も出来るだけ有利に展開して行く、さういふ風な條件の下に道路といふものも考へて行かなければならぬのではないかと思ひます。勿論國內的に見て國土計畫なりその他これに關聯するものを綜合的にやつて行くといふことは言ふまでもないことでありますが、外に對しては飽くまでも廣い意味に於て、同時に高い意味に於て考へなければならぬではないかと思ひます。恐らく將來に於ては、獨り各國の、或は各國中心のプロツク經濟といふ風なものが一應編成されて、その間に於ける經濟關係といふ風になるのではなからうかと思ひますが、同時に又その關係に於ては現在以上に高度の關係が成立するものと考へなければならぬものと

思ふのであります。交通關係も勿論極めて高度のものとして行はれることは言ふまでもなからうと思ひます。現在の戰時的な段階に於て非常に航空機關或は船なり或は鐵道、自動車といふやうなものが發達して來る、詰りそれを基礎にして利用する譯でありますから、同時にそれに適ふやうな方法に於ける道路でなければならぬ譯であります。ですから非常に先の事を考へるやうでありますけれども、私のは直接には國家的な規模に於て、間接的には世界的な規模に於て、我國の交通關係、道路關係といふものが考へられ、編成されて行かなければならぬのではないか、さういふ風に私は考へて居るのであります。勿論これ等のものは地方々に依り特殊性がある譯であります。その特殊性を無視せよといふやうなことではなくして、それを活かさなければならぬことは言ふまでもないのであります。他面に於て他方の世界的な大きな方面のことを考へて、さうしてそれに對する社會性を持つといふことを念頭に置いて立案實行して行くといふこ

とが、現在並に將來に於ても一つの行政的な條件ではないかと考へて居る次第であります。非常に一般的なことを言つて恐縮ですが、先づ理念的に言つて以上のやうなことが言へるのではないかと思ひます。

奥井 僕は一つ問題を限らないで、ちよつと伺ひたいのですが、宜しいですか。

成田 どうぞ、御質問でも御批評でも……

奥井 幹線道路といふのは、私は幹線道路としての機能を發揮させるに十分餘力を注がなくちやならないのだ。斯う思ふのですが、幹線道路に付ては沿道建築禁止といふやうなことが問題になるのでございますが、これは直ちに自動車専用道路などの場合にさうかと思ひますが、如何でございませうか。

成田 まだその點まで行つてゐないと思ひます。

佐上 命令を出せることになつて居りますね。

成田 現在實際問題として、都市計畫の方では考へて居りますか……

佐上 現在でも出來得ることになつて居ります。まだやつてゐないかも知れませんが、道路の幅を決めて、取縮規則に依つて、斯ういふものを建ててはいけないといふことを命令し得る建前になつて居ります。

奥井 それは道路を擴める意味のですか。

佐上 いやさうでないですね。道路附近の建物の高さの關係とか、道路と家の間に餘地を取つて置くとか、いろいろの點を考慮して命令を道路管理者は出し得る餘地は空けて居る。絶對のことはやつてゐないかも知れませんが、やり得るやうな途を空けてゐるのです。

奥井 私の見て居る所では、幹線道路としての機能を發揮せられずに、現在ではそれが障が多いのではないかと思ひます。

佐上 多いですね。

奥井 自動車の最高スピードといふものを決めて居りますが、私は最低スピードを決めるやうでなければいけませんと思ひます。さうでなかつたら、自動車交通の機能を

非常に阻碍して來るのではないかと思ひます。

藤井 タウンレス・ロードといふことがあるですね。途中に街を造らない。

佐上 日本ではタウン・メーク・ロードだから(笑聲)僕は違つた觀點から、僕の近頃考へて居ることは、道路と直接の關係はないやうな問題ですが、今奥井さんのお話にもありましたが、日本の將來の問題と牽聯して、いろいろ調査もし、企畫院方面にも多少その連絡を取つて見ようかと思つてやつて居ることがありますが、それは、日本の道路の大體の計畫が、主としてタウンとタウンと繋ぐやうな道路、樞要地より樞要地に至る道路といふことを法の建前として道路法にもちゃんと規定してある。日本の道路はそれが中心になつて今日まで發達して來て居るのでありますが現下のやうな情勢になると、産業方面に於ても全部ものの觀方を變へて、飛躍的に或種の計畫を遂行して見る必要があるのではなからうか、さういふ點をいろいろ考へた結果、日本の農業の問題に付て吾

々は思ひ當つて居るのであります。私は北海道に五年近く居つて、北海道の農業は普通の農業と全く違つた北方農業といふか、寒地農業といふか、ちようどドイツやデンマークがやつて居るのと同じやうな方法で明治以來七十年の間三百三十餘萬の人口を彼處に植付けて今日の北海道が出來て居る。最初は内地延長の農業で、普通農業を主として北海道でやつた結果、いろいろ失敗をし、殊に昭和六年から昭和十年に至る四箇年の繼續の冷害凶作に依つて、普通農作物といふものは殆んど全滅した。その時北海道の農法といふものは、北海道に適する農業をやつて行かなければならんといふことからして、根本的に拓植計畫を樹て直して、約今年で八九箇年それを實行して、大體の見透しは附いて居る。北海道の農業といふものは、大體斯ういふ方法でやれば間違ひないといふ目安が附いて居るのです。所が日本の内地の農業を考へて見ると、平地農業であつて、要するに普通作物の耕作の限界といふものが内地農業の限界に止められて、海拔の高

い、言ひ換へれば高原地帯といふ所は農耕地として全然抛棄されて居る。さうして内地は非常に農地が少いといふやうな關係から、さういふ所に農林省も手を著けなければ、各府縣も手を拱んで居る又北海道に盛んに移民を出したいと考へても、今日は北海道の農耕地といふものは既に耕作の限界に達したといふ所から、國策上の點もありませんが、滿洲移民といふものが非常に奨励されて來て居る。さうして内地の高原は依然として高原として、處女地の儘に今残つて居るやうな状態であります。それを調べて見ますと、北は青森より西は九州、宮崎、大分の方面に於て、大體北海道の開墾適地に相當する大面積がその儘眠つて捨てられて居る。この高原地帯は農耕不適地だと言はれて居るが、北海道に於て成功した寒地農業若くは北方農業といふ上から見れば適地である所が大部分である。斯ういふやうに大體見透しを附けて、その土地の開発を國土計畫の中に組入れて、將來利用して行かなければ、日本の國は山岳重疊の國であつて、農業と

いふものは唯その山岳と山岳に挟まれた僅かの平地の農業に止まるといふことであつては、増加する國民の食糧の解決は到底覺付かない。殊に近時の如く統制經濟が徹底しますと同時に、配給機構の單一化或は世に謂ふ新體制に依る産業組織の編成替への結果、中小商工業者等が轉業し、或は失業する者が非常に多い。この轉業或は失業者を再訓練して、滿洲に遣はる計畫もあります。これは滿洲に行くことに適する人と滿洲に行くことの適しない人があります。殊に私は北海道で經驗したのであります。大正十二年の震災の際、東京で失業した數十家族のものを内地移民として北海道へ持つて來たのであります。これが北海道開拓の痛になつた爲に、私は是等の農家を北海道から他に移住せしむるに、三年間の努力を費したのであります。要するにこれは不適格者が、失業救濟の結果、北海道に入つたといふ結果であります。それで失業者をその人の生活、家庭の事情といふやうなものゝを考慮の外に置いて、悉く之を遠方の地域に於て歸農

せしむる政策を輕々に實行することは餘程考慮を要することではなからうか。殊に何百萬人居るか知りませんが、第一線に立つ壯丁が、戰爭終了後内地に還つて、その職場々々に還へるといふ場合になりますと、その内地で持つて居つた職場の多くは他の人に依つて占められ、エツキス・サーピスマンの取扱といふものに付て、非常な面倒な問題が起るのではなからうか。私は大正九年から十年にドイツ、イギリス、フランス等を歩きました場合に、國內の社會問題は除隊せられた兵隊に如何なる職業を與へなければならんかといふ問題が、一つの大きな政治問題になつたことを考慮しますと、聖戰完了後に於けるこれらの人々を救済する施設を政府が豫め考慮して置く必要があるのではなからうか、それから又奥井さんのお話になりました都市生活をやつて居つたが爲に、非常に家族に羸弱な子供が生れる。都市といふものは要するに國民の墓場であるといふやうな、病身な子供を澤山持つて居るやうな家庭を高原の方に移住せしめ、健康にも十分

注意させる必要があり、又中小商工業者その他で失業したやうな者に、さういふ意味での農業を興へて、日本の農業勞力を確保するといふ意味で、高原開發といふ問題が政府として特に力を入れて行かなければならんと思ひます。さういふことから今或る團體に交渉致しまして、その方面の主として材料を集めて、國土計畫の重要な項目として採用して貰ひたいといふことで、専ら調査研究を重ねて居る。まだ全部の具體的の案は出来ませんけれども、そんなことを考へて居ります。

そこで一番問題になるのは、その方面に於ける交通機關であります。何よりも私は道路を設けることが必要であると思ふ。その道路も政府が高原開發といふ將來一つの大きな仕事としてやる以上は、國費を以て、國策としてやるやうな計畫を樹てなければいけないのではないか。その道路の費用なども、各府縣に付て具體的な調査を進めて居りますが、相當巨額な費用を要することになるのであります。さうなると結局海拔五千尺以下の寒地農

業、北方農業といふものは、水田、豆類栽培以外の、北海道農業の隊式（たいしき）でやると、今まで俺は二階はいやだと言つて、六疊の部屋に五人も七人も家族が入つて居つたのが、今度二階も使へるといふことになる、日本の農業生産力は、少くとも五割は増して来るのではないかと思ふ。五割増すことに依つて、米は作れませんが、米以外の雑穀類に依つてその地方の食糧問題の解決にも非常に多くの貢献をする。これは非常に大きな問題で、恰も従來空想であるかの如く考へられた問題が、北海道に於て成功し、滿洲に於て成功しつゝある状態に鑑みますれば、必ずや夢でなく、現實の大きな社會問題であり、經濟問題であると吾々は考へて居るのであります。さういふ所には一戸に對する耕地面積も、北海道若くは滿洲同様の大面積を與へることも出来ませうし、又乳牛や羊や山羊の如き家畜も飼ふことが出来ませう。さういふ仕事を實施する場合に於ては只の素人では逆も駄目でありますから、北海道で成功せる農家を指導農家として入地せ

しむるか、或は其處に入らうといふものを五年ばかり北海道に於て訓練して、それから其處に入地せしむることにすれば、現在非常に困つて居る問題が、非常にスムーズに解決の曙光を見るのではないかと思つて居ります。さういふやうな前提で、將來内務省に於かれましたも、既設道路の改良が時局の關係で十分手が伸びないならば、さういふやうな新天地に目標を置いて、新たな國家の要求に基く道路計畫といふものの豫め腹案を具へて置かれることが宜いのぢやないか、斯う私は考へて居るのであります。

その話はその位にして、私は内務省で道路關係の仕事九年ばかりやつて居つて、ドイツやアメリカあたりの道路を視察しますと、どうも見て居つても歩いて居つても日本の道路よりも心持が好い。殊に道路の裝飾といふことを歐洲でもアメリカでも考へて居る。日本に於てもさういふことを考へたらどうかと思ひます。東京の並木といふプラタナス、これはどうも青山齋場に行つて、

柳が並んで居るやうな恰好で（笑聲）餘り良い恰好のものではありません。さういふやうに西洋樹の並木ばかりやつて居りますが、モウ少し日本的の良いものを考へたらどうかといふので、私は北海道に居る時に、紅い實の成るナナカマド（七籠）の木を山から澤山引張り出して、札幌に街路樹として植えた。これはアカシヤより評判が良いのであります。ドイツでは道路局で、澤山種苗を作つて居る。山の雑木の中で道路の並木になるやうな木を試験栽培をやつて居り、非常に工夫をして道路の美觀をやつて居ります。

モウ一つドイツを旅行なさつた方はお分りと思ひますが、ハルツなどへ行きますと、道路並木は林檎になつて居つて、林檎栽培と道路の並木の兩方を具へて居る。私は知事をして居る時に、何かやつて見ようといふ譯で、京阪國道即ち京都大阪の境を繋ぐ大きな道路の並木を、全部公孫樹にしたのです。その公孫樹も高さを制限せず、間隔を制限せず、實が成つたらお寺の坊主に賣らうと思

つて（笑聲）修繕費などはそれで出さうといふ譯ですが、これは何時になつたら實が成るか分らない。（笑聲）

モウ一つは丹波を旅行しました時に、今度は直ぐ利用し得るやうにと思つて、府縣道の法面に丹波栗を植へさせたのであります。二年目には果實が成つて、私の所へ禮に來たことがある。それは只一町ばかりの丹波栗の並木に過ぎないのであります。今の世の中は何だかだとな句が多くて皆萎縮して居るから、内務省は道路にそんな明るいことをやつて、國民を喜ばせたらどうですか。取とめない話を致しましたが、この邊で失禮します。

成田 大變面白いお話で、結構でした。

近藤 桃栗三年といひますが、二年で成つたんですか。

佐上 直ぐ成るね。公孫樹の時なんか、早く實を成らせて坊主に賣らうと思つて、肥料までやつたものです。（笑聲）
ナナカマドの木も綺麗ですし、防火樹ですからね。

成田 どういふ木ですか。

佐上 あの木は、山から伐つて來て、燃さうと思つても燃

えない。一人が燃さうと思つて燃えないので捨る。次の
が代つて又燃さうとしても燃えない。七人目でやつと燃
えて竈に火が入たといふ(笑聲) 中々燃えない木です
よ。

成田 今内務省の前に植つて居る街路樹は何ですか。

佐上 あれは枳でせう。

成田 あれは他にはちよつとないですね。

佐上 マロニエともちよつと違ふね。——それでこれから

道路課の方で路線のことをやるのも宜いが、さういふや
わらかい所を狙つたらどうです。

成田 結構ですね。

藤井 早速植えるかな。(笑聲)

近藤 善は急げといふから……

田中 街路樹にどんなものが良いかといふことも、大體決
まつて居るんでせう。

佐上 道路試験場あたりで、大體試験が出来て居ると宜い
ね。

藤井 この間並木の話を談話會でやつた所です。

佐上 函館が大火事で焼けたでせう。それで三十三メート
ルの緑樹帯を作つて、そこにプラタナスや西洋楓は面白
くないから、見たこともない木を植えようといふので、
國有林で雑木を仕立てて貰つてやつたのですが、斯うい
ふことは内務省の土木局あたりで考へて呉れんと、日本
では考へる所がないだね。私は道路行政に付て大學で
講義する時に、道路美學といふものを大分講じたもので
す。

近藤 所が最近無風流の知事が殖えて、昔からの良い並木
を僅かばかりの財源が欲しいとか何とかいつてどん／＼
伐りまして、まづくなつて仕様がなないので、随分弱つ
て居るのもあるのです。さういふ所を少し教育する必要
がありさうですね。

佐上 大いにあるですね。

奥井 英國なんかでは、夜間の交通障碍を防ぐ爲に、道路
のカーブの所に白樺を植えるですね。さうすると此方の

光線が向ふに能く反射する。鏡と同じ作用をする譯です。可なり遠方からでも光つて分るですね。白樺の木とは考へたですね。

佐上 あの國土計畫といふのは進んで居るのですか。

奥井 如何ですか。

佐上 閣議で申合せたといつても、内容が少しも分らないですね。

奥井 非常に大きい計畫のやうですね。長期計畫といふものは、はつきり出来難いですが、應急對策でも各省にいろ／＼意見があるやうですから……

佐上 先刻述べた高原開發でもさうですがね。

奥井 地質はどうですか。

佐上 火山灰なら、又火山灰でなければ出来ないものもある譯ですから——ドイツではベルリンの附近の氷河の沖積層で、地味も極めて劣つて居りますが兎に角やつて居りますから、それから言へば日本の高原など、餘程良いと思ひますよ。

奥井 問題はそこでございますね。どの位面積がありますか。

佐上 北海道の耕地面積位はあると言つて居ります。内地で言へば長野縣の農業は高原農業です。それをやるにはどうしても自動車道路の問題です。さうなると府縣では割に負擔力がないから、どうしても國費といふことになるんです。

田中 高原開發計畫を樹てなければいかん譯ですね。

佐上 さういふことも、そろ／＼土木局あたりで考へて宜いぢやないかと思ひますね。古いことぢや中々金が出ぬが、さういふ新體制なら相當出来ますよ。(笑聲)

田中 道路法制定前には、我國の道路は極めて貧弱であつて、道路法が出来てから今日まで二十年、大分道路の改良がそれに依つて出来て來た譯です。そこで今日事變が起つて、世界は大混亂になつて、經濟的に幾つかに分割するといふ状態になつて來た譯です。日本は東亞經濟圏の中心として建設して行かなければならぬといふ時代に

なつて來た譯ですが、東亞經濟圏の中心たる日本をどう編成して行くかといふ所に國土計畫の必要もあり、高度國防國家の建設といふ必要も起つて來つたと思ひます。

そこで更に交通機關といふと、鐵道が局部の交通機關ですが、鐵道中心といふ時代が去つて、これからは自動車のレールとしての道路といふものが、將來の交通機關の中心といふ風に考へて行かなければならんかも知れない。さういふ時代になつたのですから、道路法制定後二十年にして、日本の道路法を再検討して行かなければならんのではないかと思ふですがね。

佐上 さうです。良い機會ですから……

田中 それで今回重要幹線道路の整備調査といふことを始めた譯ですが、その調査を基礎にして、これから新しい道路政策を樹立して行くことが、道路法制定二十周年記念事業として、意味のあることではないかと思つて、一生懸命やらうと思つて居ります。

佐上 併し東京の道路の悪かつたことは、今はすっかり忘

れられてしまつたぬ。例の日本で道路改良を宣傳して歩いたサミエル・ヒルが、演説した時に、丁度その時は寺内内閣の頃で、食糧問題で困つて居る時ですが、彼は演説して曰く、何も日本は食糧問題で困ることはないぢやないか、日比谷の交叉點を見る、雨が降つたら彼處へ稻を撒いたら米が出来る……肥料には馬糞も澤山落ちて居る（笑聲）さう皮肉を飛ばして居つたが、實際酷かつたのです。

田中 これから新しい一步を踏み出す時代ですね。

佐上 それから大正十年までに、自動車が二千二百位しかなかつた。それでは洵に景氣が悪いといふので、土木局長の自動車の番號を三千番にした。三千はあるといふので（笑聲）その次に四千番にする。缺番を置いてセリ上げた譯です。所が震災後には一年かそこの間に、一萬を突破したですね。その當時の土木局の苦心といふものは大變なもので、兎に角自動車がなければ東京の舗装は必要ないといふのですから、二千幾らの所を飛ばして三

千號にしたり。いろいろ／＼蒋介石のやつて居る様なことをやつたもんです。(笑聲)

奥井 内地ではアウトバーンは問題にならないのですか。

成田 計畫は持つて居りますが……

藤井 一寸私の考を申させて戴きます。今日の國策は、所謂高度國防國家といふことが標榜されて居りますが、それに付て靜的の施設として國家の軀體といひますか、それを健全にする建設部門があります、その中で河川、道路、港灣、いろ／＼やつて居りますが、今まではその間に關聯性がなかつた。國土計畫に基かないですから、河川は河川だけ、道路は道路だけ、その間に關聯性がない。割合バラ／＼にやつて居つたやうに思ふのです。そこは先程もお話があつたやうに、國土計畫から關聯性を持たせて建設に著手しなければならぬと思ひます。道路に付て考へますと、今の道路網が東京から新潟、東京から鳥取縣に至るといふやうなことは、何だか參觀交替の道路のやうな氣がするので。今日東京、京都、大阪のや

うな都市では、二つの都市の中で碁盤目に作つて居るか、幹狀放射式に出來て居りますが、これを日本國土を一つの軀體と考へると、日本國土を全部碁盤目に道路網を造る。首府を中心として參觀交替式に放射線狀にするか、全面的に結合させる爲に碁盤目狀にするか、環狀放射式にするかといふ道路網が必要になつて來る、ドイツでは一九二九年、三〇年に、道路網を東西一號、二號、三號、南北一號、二號、三號、放射線一號、二號といふやうに、全國を碁盤目のやうに作つた。フランスがパリを中心として放射線に交錯して、幹狀線を又國道にして道路網を作つたのですが、これと同じやうに、日本の道路網も、日本全國を網として初めて解決が出来る。勿論その中の主要幹線は主要幹線としてやらねばならないと思つて居ります。

それからアウトバーンの問題ですが、私の知つて居る限りでは、今から丁度百年前、イギリスで産業革命後、荷馬車の重量が年々殖えて行くものですから、路面を車

を通すことに適應させるか、車輛の重量を制限すべきか、どちらを主にするかといふ議論が盛んな時代がありました。その後自動車が行るものなら、その機能を阻碍しないそれだけの道路を造るといふことに變つて居ります。

それから道路交通の特性として、何處にでも行けるといふので、日本内地はさういふやうに網を確定して、それに應ずる價値を興へ、滿洲北支もさうやつて行く。所謂國旗は道路の建設に従つて進むといふので、エチオピアで百七十億リラの經營費の中で、七十七億を道路費に使つた。一番最初はさういふ風にやらなくちやならない。それで滿洲國でも道路開發が進んで居るのは、それと同じだと思ひます。

「モウ一つ序に申上げますが、交通省とか土木省とかいふものを考へますと、鎌倉市のやうに人口三萬位の所であれば、土木係で宜いが、東京市のやうな所になると土木局が出来る。これはその國の大きさに依つて違ふ。國の土木局などといふものは二流國か三流國はさうやつて

居りますけれども、一流國は皆交通省とか土木省になつて居る。私の調べた所では、フランスなどは國費の一四％位を土木費に使つて居り、アメリカも約二〇％位使つて居る。日本は二％か三％で、遙に豫算は少いやうです。これは土木工事に計畫性、關聯性が割合ないからではないかと思ひます。

佐上 フランスでもドイツでも道路に餘計使ふのは、日本で言へば北海道に當るやうなマレー半島とか蘭印とかに對しては道路網より仕方がないのではないですか。

藤井 國道はドイツが四萬キロ、フランスが六萬キロ、イタリーが少くて二萬一千キロ、日本のやうに八千キロ位の所は一寸ないのです。日本の中心から何處に至るといふものばかりですが、フランスなどは環狀線も全部國道に入れますから……

佐上 實際歐洲では道路を延ばすことに苦心して居るね。アルサスローレンがフランスに變つて、何が一番先きに變つたかと申しますと、道路標を直ぐフランス語に塗り

替へてしまつた。それから街の名でもみんな變へてしまふ。ウイルヘルム・シュトラッセといふのが、ガンベツタといふやうに、中々西洋人は神經過敏ですよ。

佐上 所が案外考へるのは日本が早いのです。あのタンクに使はれて居る無限軌道、あれなんかも向ふの本を見ると、日本の考案を眞似たと書いてあります。日本では良いと考へても中々やらんですが、向ふは直ぐ實行する。

成田 それではこの邊で、どうも有難うございました。

(了)

座談會に缺席した代りとして

島田孝一

一、自動車運送と道路の改良

近代の自動車問題の中で、就中多大な注意が拂はれる點は、自動車なる車輛の保有量を増加せしめるためには、如何なる對策を講じたらばよいか、又に車輛に關する技術的

發達を圖るためには、如何なる努力が必要であるかなど、言ふ處に、その中心が発見せられるのである。それ等に比較すれば、自動車が走行をなす場合に直に必要な道路の設備に關する研究は、遙に少いのは、孰れの國に於てもみられる通りであつて、而もこのことは一見如何にも不思議なる感じを興へるのであるが、又同時にやむを得ない處もあると認められる。何となれば、多くの場合に於て、自動車なる車輛は、個人又は私法人の所有に屬し、車輛の良否は、所有者に直接的痛痒を感じしめる程度が高いのであるが、近代の道路は、原則的には、國家その他の公共團體が運営する公共の機關であるがために、社會に於ける萬人が均等なる機會を以て利用し得ると共に、何人の獨占的利用をも許さないものであるから、道路の問題は兎角公衆の關心を保つことが困難となり、その發達がおくれようとする傾向が強いのである。然るに眞に完全な自動車運送が行はれるためには、理想的な道路をもたなければならぬのは勿論のことであつて、廣く一般に自動車運送の完璧を期す

るためには、道路と車輛と更に加ふるに動力との三つの要素が、充分なる意味に於て、調和を保つ必要が多いのは、交通論が吾々に教へる處である。それについても Norman Bel Geddes によつて本年出版せられた *Magic Motor-wdys* なる本は、筆者に多大の興味を與へるのであつて、將來吾々の社會がもつべき自動車用の道路としては、如何なるものが要求せられて然るべきかを明らかにしてゐるのである。

二、鐵道運送と道路

自動車による運送と、鐵道による運送とを比較してみれば、その各々はある程度まで獨自の特色をもつてゐるのは勿論のことである。而して主として一般道路上に活動する自動車がもつ特色は、短距離の區間に小口の貨客を取扱ふ處にあつて、この點については、到底鐵道がよくない能はざる處の役目を果してゐるのである。殊に貨物運送が行はれる機會に、この特色は著しく發揮せられる傾向は強い即ち低廉なる運賃によつて、簡單にして便利なる取扱が

下に、極めて迅速に物品の場所的移轉が圖られるのは、極めて普通の有様であるから、これは鐵道として追隨するのは、相當に困難を伴ふのである。又旅客運送の場合に於ても、快適なる旅行をなさしめ得る自動車は、近代の社會に於ける旅行者を吸引する力には、相當に大なるものがあつて、但し右の如き貨物旅客双方の運送に關しても、これ等が理想に近いやうに行はれるための一條件としては、自動車が走行する道路が完全なる状態を保つてゐるのが望ましいのは論を俟たないのである。

右の如き見解は、未だ自動車が短距離にして、少量運送について勝者たる位置を保つと共に、鐵道は長距離に互る大量運送に關しては、依然羈者たるの貫祿を失ふわけではないのを意味するのである。然しながら自動車の車輛自體の技術的改善と、道路設備の充實とがあらはれるならば、將來は現在よりも尙一層激烈なる程度を以て、兩種交通機關の間の爭奪戰が、長距離に及ぶ大量運送に關しても、演ぜられるに至るであらう。而してもしこの場合に、自動車

が鐵道を壓倒して勝利をその手に收めることに成功するならば、時代の變遷に應じて、舊式交通機關が、新式交通機關によつて打ち倒される一つの實例を明瞭に示すことになのである。

三、自動車道につき

由來自動車による運送が行はれるためには、その通路として、原則的に、一般道路が利用せられるのは周知の通りであるが、現在の我國に於てもみられる如く、多くの一般道路の設備は、主として自動車が使用せられるより以前の社會情勢を基礎として計畫せられ、建造せられたために、一般道路に關する諸設備は、時に自動車の活動を充分に行はしめるまでに達してゐないのは、遺憾の至りである。殊に一般道路は、廣く一般の交通の用に供する目的を以てゐる關係上、走行速度を異にする各種の交通物體が、錯釋して且同時に利用せんとする傾向が多いから、その結果として、各種交通物體の活動を完全に發揮せしめることが困難となり、自動車としても、高速度の走行を圖るのは容易で

はなく、時に危険を伴ふ機會さへ生するのである。一般道路の不備を補ひ、交通上の危険を少からしめながら、自動車の活動を完全ならしめんとして建設せられたのが一般自動車道である。故に現代に於ける一般自動車道は、一般道路に對して、補充的又は補足的役割を演じてゐるに過ぎずもし一般道路の飛躍的發展があらはれるとすれば、一般自動車道の必要は、社會的に僅少となるの理である。我國として、一般自動車の發達に力を入れてよいか、一般道路の改善に一層の熱意を示してよいかを決定するのは、交通政策上の問題としても難問に屬するが、現在の我國の一般道路の設備が、自動車運送の立場よりみて、あまりに不充分に過ぎる嫌が多いから、總てこれを改善せんがためには、莫大な費用を要し、目下の財政上の餘裕を以てしては、到底これが實現を期するのは困難であらうから、己むを得ざる對策の一つとして、一時的には一般自動車道の開設を認めざるを得ないのである。