

尙地方局ニ於テハ監督課ヲ廢スルコト。

一、治安警備ノ萬全ヲ期センガ爲、警保局分課ノ廢合ヲ行ヒ、新ニ警備課ヲ設ケテ警備ノ態勢ヲ整備スルコト。

尙警保局ニ於テハ防犯課ヲ廢スルコト。

一、右戰時緊急要務處理ノ爲局課ノ整備ヲ爲スニ當ツテハ、ナルベク各局課ノ人員ノ配置ヲ改正シテ之ニ當ツルコトト爲シタルコト。

國防交通に就て

——乃至國土計畫と交通——

檜 崎 敏 雄

國防と云ふことは、如何なる場合に於ても國民にとつて第一義の事であり、敢て現に戰爭をやつて居るとか居ないと云ふ事に關係のあるものではない。そして國防生活を全からしむる一つの重要な條件として、茲に交通機關の整備と云ふ問題があると思はれる。

國防交通の具體的政策は各國を通じて共通な點もあれば、國土の如何に依り特殊な點もあると云はねばならない。然し要するに地政學的に考察し、又國家の目的に立脚して、具體的な交通政策を各國が決定すれば宜しい譯である。其處で此際根本問題として先づ我國の交通大政策を確立し、其處から出發して道路、港灣、河川、鐵道、航空、海運等の各個別の同時に、夫等交通機關の間に充分の連絡ある、そして過不及なき交通施設を行はねばならぬと信ずる。

今年の春頃内閣から發表された交通政策要綱などは常識的な事項を漫然羅列しただけであつて、只一應御尤もと云ふだけの話であり、あんな事では何等の新味も無く、又感激も湧いて來ない。まるで古典學說の經濟書でもひもといたと云ふ感じしか無い。根本問題を解決せねば末梢的な事を如何に並べたてても何の足しになるものでない。それについても、内務省で國土局を今回新設したことは、交通政策上の一進歩として期待出來よう。然しそれだけでは不充分であつて、交通省を設置し、政治力あり同時に學識理論に富む交通大臣を之に配して、交通政策を行ふのでなければ、交通機關の綜合的發達は望まれないのである。

元來日本に於ては交通政策は甚だしく等閑に付せられて居た。交通政策などと、多少問題にする様になつたのは、つい最近の事である。學者方面でも交通學者などと云ふものは、誠に其數が寥々たるものである。又交通に關する學會や研究會などと云ふものも、絶無ではないけれども、之と云ふ程のものはない。最近に鐵道省、逓信省あたりが中心となつて官私大學の學者などを集めて東亞交通學會なる

ものを結成するとの通知を受けたけれどもどうも其機構の上から見てたいした仕事が出来るとは思はれない。

さて然らば國防の上から見て我國として如何様な交通施設が必要とせらるるであらうか。之は各種交通機關に分けて之を考察せねばならぬ。先づ第一に道路について考慮しよう。近代に於てこそ海運、鐵道、航空等の交通方法は漸次重要さを加へて來た譯であるけれども、道路と云ふものは人類社會初まつて以來基礎的交通であり、従つて往時の國防交通の問題は、主として道路に終始した譯であつて之は西洋の例でも日本の例でも同じ事である。羅馬大帝國の道路築造、又我國の信長、秀吉、家康等天下統一者の採つた道路政策は、其間の消息を物語つて居る。又天下統一者でない封建諸侯の國防交通政策などは、殆んど道路のみに終始して居ると云つて差し支へ無い場合が尠くないのである。例へば武田氏の様に、海に面しない甲斐あたりを中心とする領土であれば、左様にならざるを得ない譯である。

それは何も武田信玄に限つた事は無いのであるが、領内の道路は軍隊の通行に便する様築造すること、然し隣國との堺の道路は險阻にすると云ふ事が當時の國防の本義に適ふわけである。其他武田氏などは、躰飛脚と稱して、異變の折に甲信の山々に躰火を焚き、領内に之を傳へ、今日の電信電話等の代用を爲さしめたと云ふこともあつた様である。

今日の道路は往時と異なり、歩行者乃至諸車の通行に限られず、周知の如く軌道又は自動車交通の

利用するところとなつて居る殊に自動車交通の意義は重大である。獨逸を例にとつて云へば普佛戰爭後のビスマークは、鐵道建設を國防交通の要諦としたのであつたが、今次戰爭前のヒットラーは自動車道路建設を以て、國防交通上の重要事項として居たと云へる。我國としても、今後は國土局等に於て國土計畫及び國防に基づいて、道路計畫を練り直さずばなるまいと思ふ。それは必要に應じて軍とも連絡をとり、精密な案を樹立せねばならないと信するのであるが、次に述べる様な點は、尠くとも基本策の一部を成すべきものと考へるのである。

第一には、國土計畫と國防との調和に於て、計畫を樹立せねばならない。國土計畫とは、云ふ迄もなく一國の持つ總ゆる力を遺憾なく發揮させると云ふことであり、其爲には交通機關の完備が必要となつて來るのであるが、斯る國土計畫の中には國防と云ふ事は、自然的に含まれて居るのである。國防が完全しなれば、國土計畫も亦充分ではあり得ない。只然し國民の生活は、國防以外に經濟的乃至社會的厚生と云ふことも考慮すべきであるから、そして其點も満たしてこそ國土計畫も完全なのであるから、如何にして國土計畫と國防との調和を圖つて、道路乃至其他の交通機關を建設すべきかは、各具體的の場合に決定せねばならない問題と考へるのである。

次に國防から見た道路計畫として、將來の道路建設は、或る程度先を見越す事が必要であると思ふのである。我國に於ては貨物自動車は一噸積、二噸積位が普通であるが、獨逸に於ては五噸積乃至十噸積が普通であり、我國の自動車にしても、將來は自然左様に發展して行くであらうから、新たなる道路

構造は之等將來の需要に應ずる様に、路面築造乃至橋梁の架設を行はねばならないものと信ずる。周知の如く道路に限らず總ゆる交通機關は、兎角其設備に於て社會情勢の進歩に遅れ勝ちであり、従つて我國の交通機關などにして、隨所に見られる様な殺人的混雜を惹き起す大體に於て日本は土地は狭く人は多く其上に社會道徳心が乏しく、又人間がこせついで居る爲に、萬事に付け鷹揚な點が見えず、萬端不愉快に感ずる事が多いのであつて、例へば交通當業者は頻りに乗客の公徳心上を喧傳するけれども一面交通従業員の公衆に對する態度は、同様に、或はそれ以上に、公徳心に缺けて居る點が尠くない。滿洲國の新京などに行つて見ると、建築物も未だ出來ぬ場所に鋪裝道路が坦々蛇々として通じて居り、如何にも悠揚迫らざる大陸の計畫を思はせるものがある。東京の市街などでは無計畫に道路が築造された箇所が多い爲に、今尙道路取擴げの爲に隨所に家屋を毀して市區改正を行つて居る様子が見えるあれを見る毎に隨分無駄な勿體ない事をして居ると思ふ。一體に日本位に無駄の多い國は無い。チャチな家屋のみが横へ横へと亂立して空中は丸で遊んで居る。従つて狭い國土は益々狭くなつて仕舞ふのである。何にしても、將來の需要に應ずる様に、現在に於ては多少無駄と思はれる程度に、道路の築造を行ふと云ふことが、肝要の様に思はれるのである。

次に將來の幹線道路築造は從來の都市連絡の道路と云ふ考へ方を一掃せねばならぬと思ふ。我國では國道などと云へば、東京とか大阪とか云ふ大都會を連絡する事を直ぐに考へたのであるが、それは江戸時代の參勤交代的な考へ方である。今日の大道路は大都會などへ立ち寄る必要は無く横

眼で見ても通ればよいのである。若し大都會の混雑區域を通過する事になれば速力の減少、危險の増加など要するに道路輸送の能率を大に減少することになる。先づ斯る大道路は大都會の周邊から數哩の距離を距つて全國的に貫通するものとし、大都市へは其處から分岐して別の道路を築造すれば宜しいのである。勿論此道路に接続する道路は總て立體交又とし、交又點に於て阪道式に連絡する。路幅は中央を芝生帶として左右各三臺程度の自動車並行に堪へるものとし、路傍には建築線を認めず、他日の擴張に備へ、從來の細長い公園と云ふ美的道路の觀念から離れて、細長い飛行場と云ふ觀念を持たせる。

次に將來の道路政策は、我國の東亞經濟圈政策又は大陸政策と關聯して、樹立されねばならない。差し當つては東京下關間道路、東京及び京阪神と北陸諸港との連絡道路の完成である。之等は我國内地と半島及び北滿との連絡を充分にする上に必要の方策であり、又國防上から考慮するも、之は行はねばならぬ事項に屬する。蓋し戰時に際しては幹線鐵道は敵の空爆を受けないとは限らず、斯る場合に於て、之等の大道路は補完輸送路としての役割を充分に果たすことと思はれるのである。又門司鹿兒島間の道路改築なども、充分に注目されてよいと信ずる。鹿兒島などは我國の南進基地の一つとして、産業的にも大に發奮する必要があると思ふ。それに又國防の上から考へても、此道路は重要な意味を帯びて居ると云はねばならぬ。

道路の事は此程度に止めよう。續いては運河である。之は我國では從來あまり問題にされて居ない

今更運河などと云ふ淺薄な考へ方が日本人の心中に在るのである。然し獨米佛などでは、之は十二分に現代の交通機關であると云ふことを認識し、今でも必要箇所には掘鑿を續け、國土計畫を遺憾なく實行して居る。ヒツトライなどは戦争開始前に於て獨逸の諸大川であるライン、エルベ、ウエーゼル、オデル等々を北部に於て横に貫通する運河を完成すると共に、南獨に於てラインとドナウ又オデルとドナウを連絡する運河を企圖して居た。運河交通は速力こそ鈍けれ運賃低廉であつて原料品燃料材料農産物等の大量輸送に適し、現に獨逸の運河では千噸級の河船が往來して居るのである。

我國でも昔は可なりに運河が開鑿された。我々の見て居る東京市中の河川などは大體自然河川ではなく、運河が多いのである。又全國的には可なりの運河がある。之に就き少しく我國の運河開鑿史を回顧して見よう。

例へば瀬戸内海に於ける、音戸瀬戸などは、安藝灘から吳灣に通ずる水道であつて、幅僅かに五十間潮流急であつて舟行に適しないのであるが、之は平清盛が安藝守たりし時に開鑿せりとの傳説がある。又姫路市の近郊に元和三年本多美濃守忠政の開鑿した長さ一里餘の「船場川」があり、又慶長五年池田輝政の手に成るものと云はれて居る長さ數町の「三左衛門堀」がある。之等は主として御倉米を納める便宜の爲に築いた様であるが、規模は甚だ小である。其他關西方面で注目すべきものに、大阪の「安治川」がある。幾内治河記に次の如く誌されて居る。貞享四年、幾内治河功成る。向きに河村端賢治水の命を受くるや、大阪に至り役を起す。蓋し大阪は河の特に海に入らんとする所に九條島あり。河は島に抱せ

られ、旋流して海に入る。是上波濫溢し淤塞の由て至す所なり。故に先づ九條島の中央に就き、一道の新河を開き、直に海に達せしむ。新川既に成り、河水沛然として傾注し、向きの濫溢するもの自ら順下し、壅塞するもの自ら浚除す。是に於て河口また淤塞の憂無く、南海西海諸道の漕運阻礙なきに至る。誠に國家無疆の慶にして、生民未厠有の利なりと。

東北にも亦多少の運河があるが、北上川の鹿又以下の本流(三里半にして石巻港に達す)は、伊達政宗の命に依り開いたもので、其以前の本流は今の追波川であると云ふ。北上川と關聯して「野蒜」と、東名の兩運河があり、前者は長さ三里三町、鳴瀬川と北上川とを連絡し、明治十四年工事成り、後者は長さ約二十町、鳴瀬河口と松島灣とを通ずる運河で、明治廿年に竣工を見て居る。之等運河開鑿の理由は、北上川から野蒜、東名兩運河を経て松島灣を横斷し、鹽竈灣に至り、更に仙臺並びに荒濱に往來せしむる爲である。

東京市中には、前述の如く人工水路が尠くない。例へば所謂御茶の水川(又の名仙臺堀)などは、元和二年初めて大壑を劈破し、水脉を疏通したのであるが、更に萬治三年仙臺侯綱宗命を受け、之を掘り廣げて船入りの川としたと云ふ。又本所の「豎川」は本所本町から中川逆井橋に至る、凡そ五十町の堀割であるが、萬治年中本所地割の時に、徳山五兵衛重政なるもの、之を疏通せりと傳へて居る。次に「横川」又は大横川は、中之郷八軒町より本所深川を横斷し、木場二十間川に至る江渠で、長さ約一里あり、萬治年間の開鑿と傳へられて居る。次で「天神川」(横十間川)は北十間川から平和新田に達する長さ一里の江渠であ

つて同様に萬治年間の開通と云はれて居る。次に船堀川は、中川と江戸川とを連絡する江渠であり、長さ約一里、慶長年間の開通と傳へる。

次に綾瀬堀は綾瀬川から中川に至る延長約二十四町の江渠であるが、之は正保國圖にも載せられあり、従つて近代の築造ではあるまい。又小名木川は、深川區を從斷し、隅田川から中川に通ずる江渠で、長さ約一里十町、豎川と並行し、犬横川、天神川と交叉して居る。俗に行徳川と云ふは、下總行徳への往來が最も繁しいからである。寛永圖には行徳口と標され、延寶、貞享、元祿の諸圖皆、宗奈岐澤と稱して居る。然し何時からか小名木川と改められた。疏通は何の時に行はれたか明らかでないが、新風土記に依れば、慶長年間であつて、當時小名木四郎兵衛なるもの、此事に預つた故に、名付けられたのであると云ふ。然し事跡合考に依れば、更に其前永正六年の、東路土産中に「葛西の入江」とあるは、其文意より推し小名木川に當り、江戸から今井まで水脈の續いて居た事を、察知するに足りる。

次に新堀川は入谷、千束邊の溝渠で、長さ凡そ十五町、萬治の頃淺草田甫や千束池の排水路として修築されたもので、大川から潮がさし入つて通船の便もある。次に龍閑川は、元祿四年の開通に係はり、大手郭の外堀から通乗物町を貫いて濱町川に達して居る。江戸名所圖會に依れば、安政年間埋没したので、明治十六年更に開鑿したのであると云ふ。次に濱町川は、龍閑川と相交又し、神田川、龍閑川、箱崎川を連絡して居る。寛永圖に載つて居る其江渠を見れば、北の堀留は今の千鳥橋の邊であるから、馬喰町の北迄穿つたのは、元祿年間の龍閑川の開鑿と恐らく同時であり、明治四年更に北に穿ち、柳原堤から神

田川に通ずるものとした。次に京橋川は西に外堀を受け、末は八丁堀と稱し、大川に通ずるものであり、寛永圖は大體今日と同じ水路を示して居るけれども、只外堀との連絡は無い。萬治以後と全く今日と同である。次に京橋川の末の八丁堀は、寛永年間開通との説があるけれども、實は慶長十八年の疏通であらうと云はれて居る。

其他東京市内に人工的な水路があるけれども、以上に止め、利根運河及び琵琶湖疏水に就き一言しよう。利根運河に就ては、河田氏利根川沿革考に次の如く述べてある。明治二十三年庚寅、東葛飾郡深井新田から船戸町に至る迄を横截し、新たに川路を開く。大約二里十町餘、以て汽船以下船舶銚子港から直ちに東京に達するを得。常陸下總下野等諸州の物産をして輸送に便ならしむ。三月二十五日を以て始めて通船を許し、是を利根運河と稱す。銚子湊より東京への水路は關宿を経て五十二里と稱したりしが、運河開通に依り減縮凡そ十五里とぞ。又琵琶湖疏水に就ては、琵琶湖から京都市に注ぐ水道で、延長二八里、水運給水灌漑動力の用を爲すものである。之は明治十四年時の京都府知事植産工業上之よりも急なる工事はなしとし、十八年起工し、二十七年八月に至り漸く竣工したのである。歳を経ること九箇年、費用は百三十九萬圓であつた。

我國の過去に於ける運河開鑿は、大體以上の如きものであるが、鐵道の出現と共に全く其存在價值は忘却し去られ、其後に於て運河に就き全然論ずる者を見ないのである。然し今こそ國土計畫の進行と共に、運河の價値を再認識すると共に、全國的な研究を遂げ、必要箇所運河開通の計畫を進むべき

である。即ち産業上又は國防上の必要に基づき、地勢上掘鑿の可能ある箇所は其急を要するものから漸次に實現を期すべきである。

例へば琵琶湖を中心に、敦賀と大阪と名古屋の三角水路を開通することなどは、絶大の意味がある様に思はれる。之に依り日本海と瀬戸内海と太平洋の連絡が出来、譯であり、云はば北鮮と名古屋との直通又は名古屋と京阪神との連絡も可能となる次第である。其他今後の工場分散政策と呼應して都市と奥地との運河開通の必要は、隨所に見られよう。勿論之等の運河は、戦時に際して敵の爆撃乃至敵潜水艦の進入に對し、警戒が肝要である。確か今度の大戰でも、獨逸の一潜水艦が英國の一運河を溯江しかけた事件があつた様に、記憶して居る。

次に港灣に就ては云ふ迄もなく、現在の複雑な港灣行政を統一せずばなるまい。現に港灣に關係ある官廳としては、内務、大藏、農林、鐵道、逓信等が擧げられるのであるが、之は何等かの形式に於て之を統一し、港灣本來の任務を遺憾なく盡さしめねばならぬと思はれる。新潟港などにして、最近迄臨港鐵道などの點で船車運輸連絡上隨分不便があつたのであるが、問題が起つた場合に、當業者が何處に陳情した方がよいか判然としないと云ふ様なことでは、困ると思ふのである。

さて次は鐵道の問題である。歐洲の様に國土相接する場合には、鐵道の國防上の意義は重大である。然し我國の如き島國の場合には、大體港灣までの軍隊乃至軍需品輸送を遺憾なからしめると云ふ點に鐵道の國防的意義は盡きると云ふ様に思はれる。此點は東部戰線又は西部戰線又は對露遠征の輸

遂を全からしめると云ふ獨逸邊の鐵道程に國防的の意義は緊迫したものではないと信ぜられる然し國土の開發又は大政策の遂行と云ふ點から見れば現在の鐵道の規模では不充分であらうと思ふ自分の考へでは鐵道省は現在の鐵道現業を鐵道營團とも云ふべきものに讓渡し省としては企劃と監督とに止める方がよいと思ふ。鐵道營團は例へば全國を東北北海道地區中部地區關西地區九州地區と云ふ様に數個のプロツクに分けることも、一つの方法と思はれる。そして鐵道運賃は他の物價に比較して著しく低廉であるから、此際慎重研究の上方法に就て値上げは差し支へないと信ずる。明治五年鐵道開通當時の新橋横濱間三等三十錢が今日五十錢と云ふのは他の物價の變動に比較して安過ぎる。そして鐵道益金として生じた金額は鐵道そのものの建設改良に充當する外に他の交通機關改良の資金を供給する様にしたいと思ふのである。道路の改良費などは今日に於て一般租稅道路公債、ガソリン稅いづれの方法に依ることも思はしからず、又ガソリン稅設定などは事實不可能であることは明らかである。

次は海運の問題である。之は或る意味に於て目下の日本に於ける最重要の交通問題、否國策問題である。と信ずる。周知の如く我國海運の勢力は英米に次ぎ合計總噸數に於て世界第三位ではあるが第一位、第二位との懸隔は餘りに甚だしく、しかも獨爾佛伊諾威など第四位以下との差は甚だ接近したものである。差し當つて千萬噸程度にまで、のしあげずばなるまい。それでも未だ現在の英國の保有噸數の半分に満たないのである。

何故海運の發達が、それ程迄に必要なのであるか。それは周知の如く東亞經濟圈の確立と云ふことは現在の我國策となつて居る次第であるが之は現在の戰時下に於て特に此點が力説されるのであつて平和恢復後に於ては之一點張りの政策では不充分であると思はれるのである。換言すれば、平和時に於ける我經濟國策は二段構へとし、第一段の構へとして國防上の必要資材原料は之を東亞經濟圈内に確保し、他地域からの輸入に仰がぬだけの基礎を確立する。さすれば米國の屑鐵や石油禁輸などは、何等氣にかけることは要らないのである。そして又將來の戰爭に於て世界の他の地域との貿易關係が全く杜絶しようとも、窮地に陥る事はない次第である。

次に平和時の第二段の構へとして國防資材ならぬ平和資材の輸出入に就ては、廣く之を世界貿易に求める。それは國民の厚生、經濟の進歩、乃至文化の發達の上から見て必要な方法であり、敢て東亞圈内に隱居することは要らぬ譯である。つまり世界を股に押し捲くつて歩かねばならないのであつて、其手段は即ち日本商船隊の増強である。従來は英國の商船は世界七つの海に於て優勢を持し、東洋殊に支那の揚子江貿易乃至沿岸貿易に於てすら、日本海運を凌いで其活動は第一位を占めて居た。之は支那開港に出入する列國船舶の噸數を一定期間合計することに依つて、容易に判斷し得るのである。將來は如何しても東洋南洋各地間の海運は尠くとも八割位までは日本商船に依り占められねばならないものと考へるのである。

歐洲戰爭は如何なる形態に於て終るか、は固より豫斷は出來ないのである。然し假に獨逸の勝利又

は獨英引分けに終るものとすれば其曉に於ける獨逸商船隊の活躍は相當なものであると信ずるさすれば獨逸勝利の曉には、日本海運は獨逸及び米國の商船隊と又獨英引分けの場合には日本海運は獨英米と云ふ三國の商船隊と世界的に競争すべき立場にあるものと思はれる。茲に日本商船隊の増強が希望される理由があるのであつて、自分の判斷では鐵道省の東京下關間標準軌築造などよりも此方が遙かに國策的に緊急の事業であると考へる。

況んや商船の増大が軍艦とは違つた意味で國防上必要なものであることは容易に了解されようそれは例へば現在の英國を見れば直ちに首肯出來るのであつて、尨大な軍需品乃至食料品を輸送する充分な船腹が無ければ英國などは直ぐに參つて仕舞ふのである。

次は航空輸送の問題である。支那事變前に於ては對外航空と云ふ迄で甚だ發展の鈍かつた日本も今や支那又は南洋に對し可なりの進展を示して來て居る。固より現在の航空輸送は何國と云はず其規模に於て甚だ小であり、貨客の大量輸送には適しない。然し漸次大型機の出現を見つつあり、又其缺點である安全率、正確率も漸次向上しつつあるから、將來の交通界に於ける其重要な地位は期待出來るであらう。況んや海に於ける國防の第一線が海軍であり、第二線が商船である如く、空中に於ける國防の第一線は空軍であり、第二線は民間航空機であることは極めて明瞭であるから、民間航空の發達は特に望ましい次第である。

私の考へでは我國に於ても英國に於て行はれて居る様に、社會人の航空練習俱樂部の設立を獎勵

し之に補助金を與へたならば如何かと思ふ。つまり國防スポーツ俱樂部の設立である。職業的飛行士の外に從來でも女流飛行學生飛行、ボーイスカウト飛行などは各國に廣く見るところであるが、社會人の飛行練習は一般職業人の餘暇に於ける例へば土曜日曜等に於ける飛行練習を云ふのである。之は矢張國防航空の第三線第四線——飛行軍人第一線、職業的民間飛行家第二線、航空學生第三線とすれば——として役立つのではないかと思ふ。

以上國防交通の極めて大體に就て述べた次第である。何にせよ交通政策は從來我國では輕視され過ぎた。然し時代の浪は結局其過誤を訂正せずには置かないであらう。過般の國土局の新設なども甚だ時宜に適して居り、若し新しい企畫と熱意とを以て進むならば、國土局の仕事は誠に興味盡きないものがあらう。固より國土局の事業は交通政策に盡きる譯ではないが、其重要な一部を爲すことは明瞭である。新しい眼の覺める様な企畫と實行とを、其局に希望して、本論文を終らう。

