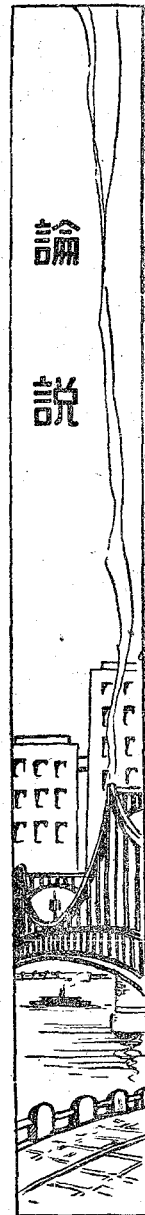


論 說

道 路 隨 想



島 田 孝 一

近代の文化國に於て、道路網の擴大を圖らうとする場合に、如何なる方針が主として採用されてゐるかをみるのは極めて興味深いものがあると思ふ。筆者は何故に右の如き觀察を行ふのを必要とし、且これに對して興味をもつかと言ふならば如何なる國に於ても、道路の建設なる仕事は、それが當然踏むべき順序に従つて行はれてゐるかどうかを疑はざるを得ない傾が認められるからである。

新道路の建設にしる舊道路の改善にしる、總じて道路状態を改善し充實せしめるためにとられる努力は、如何なる部分の道路について、主として行はれるかと言ふに、筆者がみる處によれば、大都市と

大都市とを聯絡する道路についてあると斷言することが出来るであらうと思ふ。換言すれば、かかる都市間を聯絡すべき道路は、いづれの國に於ても、その設備として概して完備してゐるのみならず、貨客の移轉もまたある程度まで著しいのを普通とするのである。而も一國の多くの地方には、各種の意味からして、より完全な道路の必要を感じてゐる場所が、必ずしも尠からざるものがあるやも圖り難いにも拘らず、何故に道路施設の完備に關する試みがあまりにも一方的に傾き過ぎるのが許されてよいのであらうか。もし右に指摘するが如き實情が存在するとすれば、これに對して、一段と綿密な注意を加へる必要は、極めて高くなるのである。

道路の建設方針に對する第一の原則は、一國內の一小部分のみを考慮の對象たらしめるのは、絶對に避けるのが望ましいのであり、否寧ろ一國全體に互つて示されてゐる交通需要の有様を出來得る限りの程度に互つて參酌して、これに従つて完全な計畫を樹立するのは、何を措いても忘れてはならない處である。かくの如くして、全國的狀態に對して完全な注意を拂ふことになるならば、既にある程度の人口の集中があらはれてゐる都市と都市との間に存在する道路に、尙一步を進めて改善を加へるのは、徒に無益な業であるわけではないけれども、現代の交通政策としては、寧ろ從來比較的に顧みられる程度の薄かつた地域の、而かも稍不完全な道路を最初にとりあげて、これについて改善の計畫を進めることこそ、最も肝要な點であつて、かくして全國的に普遍した道路網の完成が成就し來るのであるから、この態度を以て最も重きをなすものとしたのである。

但し右の如き主張を行へば、必ずある程度の反對論に遭遇するであらう。何となれば、一國內に於ても各種の有利な條件が具備されたために、ある一定の地域を中心にして、主として社會的發達と經濟的發達との双方があらはれ、その結果として都市がそこに發生し、且それ等の都市の相互間に移轉する貨客の數量も増加したのであり、またそれがために、従來通りの道路状態を以てしては到底満足するの意を表することが出来なくなつたればこそ、尙一層充實した設備たらしめなければならぬからである。今日の交通經濟學上の原理が吾々に教へる處からしても、所謂交通需要の強度に應じて、交通供給の程度を調節するのは、最も大切なことであればこそ、その原則に従つたまでであるから、非難に價する餘地は、全然なかるべき筈であるとするのである。

然しながら筆者は我國に於て、殊に最近都市に對して人口の過度の集中があらはれるのを最も面白からざる現象の一つとみてゐるのであつて、これは本邦の六大都市の如きに於ては、支那事變發生以後の時代を通じて、極めて顯著な状態となつてゐる。故に我國の大都市の人々は、寧ろこれを減少させるために努めるとしても、絶対にこれを増加せしめるやうな態度を示してはならないと確信してゐるのである。而して既に相當の程度まで發達した數個の都市があり、これ等の都市間を聯絡する道路があるにも拘らず、更にそれ等の道路状態を彌が上にも改善するとすれば、人々の集中は、かゝる地域に向つて、一層の拍車を加へることになるであらうし、かくては全國的圓滿なる發達は、如何なる觀點よりしても望み難くなるのを恐れるのである。

第二に凡そ交通施設の充實に關する計畫は出來得る限り早期に樹立するのが賢明である。兎角交通上の設備は前述の如く、交通需要を基礎として、建設または改善の程度が定められる關係上、いつも社會的情勢の如何が基準となつて、その程度に應じたる施設の充實が圖られるのを常とする。これは必ずしも誤つた態度とすることは出來ないのであるがたゞこれのみが正しいとするのは、多少の疑問に價する處ともならう。即ち交通上の施設は、いつも社會情勢の如何にひきづられて、自ら先に立つてする自主的活動の精神が全く缺けてしまふのを恐れるからである。またそれでは一國全體の交通制度としては、圓滿なる内容を備へると言ふ批評を受けることは出來ないのである。もしこの場合に順序を轉倒して、交通機關の創設と改善とを先決問題として取扱ふならば、どれ程理想に近い交通状態が確保されるか、測り知るべからざる程度のものであるであらう。

然しながら、かくの如く交通機關の創設を最初に考慮するとは言ふものゝ、その程度なり、規模なりを漫然と決定するのは、決して許されてはならないのである。現在の立場からして、將來おこり得べき各種の社會状態を最も綿密に洞察して、その基礎の上に誤なき程度の交通機關を建設するのは、最も望ましい處であつて、換言すれば、現在の事情より判斷して、社會に於ける潜在的な交通需要を誤なきやうに測定し、その上に緻密なる計畫に基く建設と維持とを圖るのも極めて大切なことである。

第三に道路事業は近代の社會にあつては、國家が中心となつて行はれる非營利主義的方針の下に置かれる事業であるから、かゝる特殊なる經營主義の下に於ては、また一種獨特の配慮も必要になつ

て來るのである。多くの交通事業の經營は、收益主義乃至營利主義によつて行はれてゐるのは現代社會に於ける常態であるに反して、道路事業の經營はこれとは甚だしく異つた状態の下に置かれてゐる。従つて施設の建設あるひは充實に關しても、いつも他の事業に於けると同様な方針が採用されるのは非常な困難を伴ふのである。營利主義または收益主義に徹底した交通事業の經營に關聯しては、最大利潤の獲得との間の連鎖を斷ち切るとは、絶體に不可能であるから、例へば我國の地方鐵道株式會社の如き民間企業が線路の配置などを考慮する場合の如きに於ては、原則的には、大都市より放射的に配置される線路を建設するのが、最も大切な考慮となり勝の事情である。これに反して道路事業の經營に於ては、全く無償主義を採用され、非營利主義が尊重されてゐるのは、今日の文化國の何處に於ても見られる通りであるとするれば、施設の完成後に生ずる利潤の大小の如きは、最初から問題にはならないのであつて、社會に於て果して有效な施設たり得るや否やに標準を求めて、建設も改善も圖るのが餘儀なくなるから、問題に對する見方と、その取扱方法とは、本質的に差異があらはれるのは、當然のことであらう。

かくの如くして、全國的にして、綜合的なる計畫を樹て、道路問題の解決に専念するに至つたのは、世界的傾向としても、近年にならばなる程顯著になつて來てゐると思ふ。例へば北米合衆國の如きに於ては、由來各州が自治を維持する關係上、各州法の規定には、必ずしも統一を發見することは出來ないが、事一度道路計畫の問題に觸れるならば、その態度は全く一變して、極度の中央集權主義的な態度

が尊重されてゐるのは、かなり興味のある事情であると共に、吾々の注意に價する處が多い。例へば合衆國の聯邦政府としては、所謂合衆國公道局 (United States Bureau of Public Roads) なるものを設け、その局長によつて考案された道路計畫、あるひは合衆國の國會に提出された道路關係の多くの法案の如きを通じて觀察してみても、地方分擔主義を全然捨て去り、中央集權主義を採用してゐるのは、明らかに認められる近年の實際である。

二

惟ふに近代國家としては、一九三〇年代より、一九四〇年に及ぶ時代に於て、いづれも著しい自動車交通に關聯する諸問題に遭遇し、如何なる手段を通じても、これを完全に解決して置かなければならぬ立場に立ち至つたのである。而してその目的を達する一つの有力な手段は、最も完全なる道路の建設と、これが維持とによつて、行はざるべからざるとして、異常なる努力をこれに對して用ひるに至つたのは、獨伊の如き歐洲の諸國に於ても、北米合衆國の如き新大陸の國に於ても、寔に簡單にみられる通りの有様を呈してゐるのである。但し最近の第二次歐洲大戰は、道路の發達をある程度まで阻止する力になつて作用してゐるのは、疑を容れる餘地はなく、この種の交通施設は、戰亂の影響を受けて、その充實の程度が一時的には停滯するのを免れないであらう。

これと同様にして、我國に於ける有様としては、支那事變の長期化と、我國に對する列國の中でも、英蘇支等の諸國との間に於ける國際關係の險惡化は、こゝに圖らずも自動車の製造とか、輸入とかの

諸問題に關聯して更にこれ等の自動車を運轉せしめるために最も重要な地位を占める揮發油の獲得に關聯して、幾多の解決困難なる諸問題を提供する機會になつたのであり、ために我國全體としては、少くとも一時的には、自動車交通は著しい後退の有様を示し、従つて自動車交通によつて促進される道路状態の改善問題も、あるひは一時的ではあるかも知れないが、多少の遲滯を示してゐるのが現在の状況であると認める。然しながら、これはあくまで短期間内の現象でなければならぬと思ふ。暗雲一過の後の時代の迎へ入れる日を今日から見越して置くのは、非常に大切なことであらうし、また必ずかゝる日を一日も早く迎へ入れるのが、日本としてどれ程必要であるかは、論ずる必要もない程に、明白な要求であり、希望であると思ふ。即ち近い將來の時代に於ては、自動車に關するあらゆる問題についても、それが走行を圖る道路の問題についても、共に完全な解決が與へられるこそ、最も望ましい處であつて、それを今日から待望し、且これに關するあらゆる對策を慎重に取扱つて置くのは、眞に必要な態度であると言ひたい。

三

筆者は先に北米合衆國の如き國に於ても、近年道路問題の取扱ひに關しては、全國的計畫が樹てられる傾向が強くなつて來てゐる由に觸れたのであるが、その具體的實例には如何なるものがあるかもまた検討に價する處が大であると思ふ。

一九三〇年代の終り頃には、この種の全國的綜合案とも言はるべき計畫は、かなり多くあらはれて

ゐるのであるが、その中の一例として、先づ一九三九年の合衆國々會に提出されたのは、スナイダー法案なるものであつて、下院議員スナイダー氏によつて紹介されたのであつた。この法案に従ふならば、全國の道路の中で九本の幹線道路を選定し、合衆國內務省をしてその建設にあたらしめようとするのであり、これ等の道路の延長は、大約一六、〇〇〇哩に達せんとするのである。而して、いづれの道路も一〇〇呎乃至五〇〇呎の幅員をもち、且如何なる都市の中心をも避けて貫通せず、必ずこれを迂回して敷設せんとするのが原則となつてゐるのである。筆者としても、右の如き提案に對しては、所謂近代的道路の建設上の主張として、共鳴を感ずる程度は、非常に大きいのであるが、右の法案が合衆國の兩院を通過して、實行に移されたと言ふことは、今日の處まで、は、知ることが出來ないのは遺憾に思ふのである。

右の如き計畫は、假りに完成するとしても、稍將來の事情に反するであらうが、既にある程度の實行を伴つて吾々の眼の前に示されてゐるのは、同様にして、合衆國內にあらはれた有様の一つである。一九三八年に施行された聯邦道路法の規定によつて、合衆國公道局長たるテイ・エチ・マクドナルド氏の指揮の下に、合衆國大陸の中を東西に走る三線と、南北に貫く三線、合計して六線の幹線道路を建設せんとする計畫が果して實行を伴ふや否やを調査研究せざるべからずとして、事實その活動を開始してゐるのである。この計畫に従ふならば、延長一四、三〇〇哩に達せんとする最新式の道路が、今やまさに完成に向つて、第一歩を踏み出してゐるのである。たゞ問題は、こゝでも第二次歐洲大戰

の發展の程度如何と、北米合衆國がこの世界的紛争に對して、如何なる態度を保つかにかゝつてゐると認められるのであつて、同國があくまで紛争の圈外に立つのを忘れなければ、前記の道路計畫も意外に早く實現されるかも知れないのである。而してこれが完成を告げた際には社會に於ける極めて有力な交通機關の一つとなるのを疑ふことは出來ないのである。たゞ此の如き大計畫の具體化のためには、巨額なる建設費と維持費とを必要とするであらうから、完成後に於ては、總て有料道路として通過料を支拂はしめ、以て各種の費用の支辨に充當しようとしてゐるものゝ如くである。

然るに今日に至るまでに判明してゐる研究と調査とによれば、この種の幹線道路が、最初の計畫通りに實現し得るや否やにつき疑問を生ずる餘地は充分にある。公道局當局が指摘する處に従つても、かゝる道路が通過すべき地域を定め、建設並びに維持に關する費用を考慮し、この上に移轉するであらう貨客の數量を豫想して、如何に計算をしてみても、通過料收入を以てしたのでは、將來の維持費を確保することすら困難であらうと言ふのであるから、經濟的には樂觀を許さず、延いてはその實現性もまた著しく疑問に價するのである。

今更ながら道路經營の歴史を顧みる必要もないが、その中にあらはれた進化的過程に應じて、往昔の有料道路は現時の無料道路に移行したのは、頗る自然な變遷であつて、これを再び舊時の状態に復歸せしめざるべからざるためには、必ず重大な理由があつて然るべき筈である。然るに北米合衆國に於て提唱される全國的幹線道路の計畫については、單にその建設費と維持費とが巨額に達するに

も拘らず適切なる財源を他に求めることが容易でないと云ふために、有料道路たらしめようとするのであるから、そこに大きな疑問が生ずるのである。

かくまでに巨額の費用を投じて、尙一般社會に於ける福利の増進のためには、近代的交通機關が必要であるならば、國家としては如何なる犠牲を拂つても、この問題の解決を圖るのが必要である。合衆國公道局としても、右の如き不合理なる計畫を進めるには、著しい難色を示してゐるのであつてこれに代るべき案として、無料主義を經營方針とする道路の計畫に、邁進してゐるものゝ如くであるが、既に無料主義を以て、基本的な經營方針とする以上は従來の如き大規模の計畫では到底實現の望みは薄いから、これを變更せざるを得ないであらう。即ち新道路の建設を試みるのをやめて、既存の道路の改善に全力を注ぎ、それが状態を理想化して、近代社會の要求に答へようとするのである。これは幾分消極的な計畫ではあるが、それだけ實現性には富んでゐるわけである。

一國的に統合した計畫の下に、道路計畫を樹立して、道路に關するあらゆる交通を便利ならしめること自體は、眞に推賞に價する處であつて、全く異議を挿むべき餘地はないのである。寧ろ過去に於ては、この種の問題が少しく等閑に附され過ぎてゐたのではあるまいか。故に現在に於て、これを改めるために努めるのは、甚だ意義深いのである。願はくは我國に於ても、もしこれに類する問題の解決が必要となる機會があれば、必ず交通經濟學の原理が命ずる處に従つて、誤なきやうな取扱が行はれることを望みたいのである。