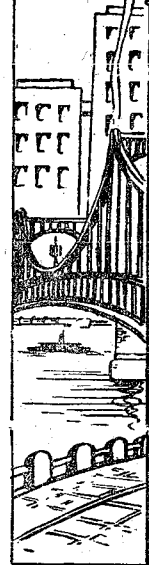


論 說



立體的道路に關する若干の考察

麻 生 平 八 郎

近代道路が自然道路から人工道路に發展しつゝあることは周知の事實であるが、この人工道路も平面的道路から立體的道路に轉換しつゝあることも明白である。即ち陸上通路の一面的利用から、地下道路としての利用、空中飛行の爲の陸上及び地下の上下兩面の利用が行はれてゐるし、更に行はれんとしつゝあること、これである。道路利用が一面的關係から多面的關係に推移しつゝあることである。斯る三方面の爲に利用せられるが如き道路は各國とも現在尙ほ多くはないが、最も重要な國防幹線道路を中心として建設され形成されて行くであらう。吾々は斯るものの一部を大都會の道路に、更にドイツのアウトバーンの中に具體的に指摘することが出來よう。

人工道路の平面的利用も著しく動的性質を帯びるものもあるが、それは大都會、工業地帯及び特殊の自動車利用の行は

れる道路にして、一般には靜的性質のものに過ぎない。この故に道路の動的利用への進展は特殊な社會、經濟及び交通機關の發達と關聯してゐることを知る。この三條件のうち動的性質の直接的な促進條件は社會及び交通機關、特に自動車交通の發達であるが、間接的には經濟的條件を擧げなければならない。而して社會及び交通機關の發達も經濟條件に支配せられてゐるといふ意味からは經濟條件の重要性を重視しなければならないであらう。即ち、それは大工業、大商業及び大量頻繁な輸送と密接に結びついてゐる。特に商取引が可成りの重要度を示すことは一般の認めるところである。それは頻繁な不規則的な個別取引を内容とするからである。これに對して大工業、それに伴ふ輸送關係は一その規則性と一その間歇性を内容とするから、動的性質を伴ふにしても直接道路利用の上に與へる影響は商取引關係による場合に比して少く、又多いとしても可成りな靜的狀態を保つことゝならう。この點では所謂動の中に靜を伴ふものと考へることが出来る。

人工道路を平面的關係に於て動的に利用しつゝ尙ほ利用の目的を達成してゐる限り、立體的利用の問題は發生しないであらう。併しその目的達成が不可能に陥るや又はそれに近い状態に近づくや否や立體化への傾向が發生して來る。

その第一は道路の幅員擴張と共にその利用能率の向上を企圖すること、第二は地下道の開發とその利用である。立體的利用の問題としては地下道の問題が取上げられるであらう。この地下道の完成が道路利用の上に特に人的交通の上に至大な影響を與へることは明白であるが、この爲には道路建設技術と莫大な建設費用が不可欠の條件となる。されば相當高度の技術的進歩が遂げられて居ると共に建設費支辨の能力も充分確保せられてゐなければその實現は困難である。殊に建設費問題は最も重要な問題であらう。今日地下道の必要を認めながらその建設の行はれ難いのは一にかゝつてその費用問題の爲であるといふことが出来る。それと同時にその利用の經濟的效果にも多くの疑ひがあるからである。即ち、その莫大

な建設費とその利用効果とが不均衡であらうも理由に基づくものである。事實、今日迄の地下道建設及び利用は左の如き結論を生んでゐるといつていゝ。一つは大規模な地下道そのものが建設せられてゐないこと、次に利用が人的交通の爲に爲されてゐるから利用効果の計算性が明白を缺いてゐるからである。斯くて道路の立體化利用への傾向は費用問題に於て難點に衝關する。この故にその建設及びその發達は必ずしも急速ではなく、むしろ一般的原因に基ずく限り不可能であるとさへ考へられてゐるのである。

道路の立體傾向はその趨勢としては認められながら發達は必ずしも期待し得ないが實狀であつて。斯くて一般的に大都市の地方への分散、大工業の地方分散及び人口の疎散政策となり、人工道路の一般的發達と都鄙道路利用の均衡化とを企圖することゝなつてゐた。併しながらこれ等の事柄にしても迅速に實現し得るものに非ずして、徐々に而も極はめて不利な條件を伴ひながら行はれて行くが故に、大部分は大都市は、大工業地帯に大交通施設の具備してゐるところに、殊に人工道路の高度の發達を遂げてゐるところに集中的に残存し、困難な交通状態を維持し徒らな悲鳴を發するに過ぎない。蓋し斯る状態の下にありながらも道路の立體化への具體的進出は容易には企圖し得ないからである。道路問題は概して大都會を中心として全國的には幾つかの堰を形成してゐる譯である。

二

上述の如く道路は人工化され動的利用の對象となりながらも平面的關係に制約せられてゐて、それ以上には殆んど發達の傾向を具體的には充分なものとして指摘することが出来ない。その根本的原因の一つはその建設費調達の問題が極はめて困難であることは上述の如くである。而も道路費は概して國家又は自治體の負擔であるから、一般財政の餘裕の少い場

合には一層困難な結果を齎らすこととなる。更に地下道の如きは多額の費用を要して必ずしも大規模のものを作り得ず、作り得ても特殊地域に限られ、全國的には必ずしも公平なものとは認め難い等の幾多の難點が指摘せられるであらう。この故に道路の立體化が發現しなかつたとしても理論的には充分これを理解することが出来るのである。

併しこれ等の凡ての事情は世界的不況及び世界的大戰によつて根本的に變化して來た。世界的不況に際しては失業群救済の手段として道路の建設を企圖し、この爲に勞働力吸收を行つたからである。道路は建設され、人工化され、時に立體化的傾向を有して來た。世界的大戰に際しては凡ての道路は軍事道路となり、廣く國防道路として利用せらるべき關係に置かれてゐるから立體化的要請が極度に強まつて來る。只戰時に際會して道路の立體化を圖るとしても既に遅いといはねばならない。第一に時間の問題から見ても急速には完成を實行し得ないから、戰時の目的にはそはしないし、第二に國家費用は大部分直接戰費として豫言され、道路費に充當すべき餘裕を淺さないし、第三に勞働力及び質材等の強要素も軍事關係に割かれ道路の建設に振り當てるが如き事は殆んど不可能であるからである。

従つて道路の全體化は戰時に際してその必要を極度に高められながら、その實現は極度に制約せられてゐることとなるのである。近代戰が機動戰であり、航空機であることは一層道路の立體化を要請してゐるものである。而して現代及び將來を國防的見地より考察しなければならぬ状態に吾々は置かれてゐるものであるから、この見地からは一層立體化が要求せられることとなるであらう。只最も賢明な政治家のみが戰前に於て道路の立體化を實現したことを今日に至つて始めて吾々は知るのである。

道路の立體化的要素のうちで、地下道そのものは特殊地帯及び特殊關係の下に於て特に有效を發揮するものであるか

ら、必ずしも大規模且つ長距離に互る事を必要とはしないであらう。地上部分の利用は單に歩行及び車行に充分である許りでなく、航空機の發着にも利用せられる程度の幅員及び施設が特色部分に設けられることが必要であらう。これ等が全國の主要幹線を貫き實施せられ有機的に利用せられる時には、そこに道路の有つ意義は明らかに經濟的にも、社會的にも、政治的にも又國防的にも最も重要な骨格を形成することとなるであらう。

現代戦は明らかに道路の立體化の必要を説明して。従つてその實現への要請は著しく高まつてゐるのであるが、諸條件に阻止せられてその實現は戦後に殘される課題となつてゐる。吾々は國土計畫に則つて建設せられる我國の道路が國民經濟の上からも、國家政治の上から、更に國防の上からも有機的活動の源泉となり土臺となる日の一日も早からんことを期待するものである。(十八年三月)

