

## 會長講演

### 我國將來の道路の在方について

會長 岩澤忠恭

我國將來の道路の在方については、技術的には勿論經濟的にも、或ひは政治的にさへ、非常に多くの問題がある。そして、之等の諸問題を今直ちに解決する事は、困難であるが、少くとも一つの方向、或ひは問題解決の方法論的なものを見出す事は、現在の我國にとつて、極めて急を要する課題であると考へられる。

此の様な意味で、將來の道路の具體的在方を述べる前に、しばらく、將來の道路を規定する計畫の在方、従つて其の基礎となる調査の方針及其の可能性を左右する實施方針等について、一般的に考へて見たい。

一般に道路計畫は、其の國の經濟計畫の一環であり又横のつながりとして、あらゆる他の建設計畫と綜合されねばならぬ事は、當然である。

特に我國にとつては、戦争によつて荒廢した國土の復舊を、同じく戦争によつて全く窮迫した經濟條件の下に行はねばならない事實を考へれば、此の原則は、嚴格に守られねばならない。最少の資金、最少の資材によつて、經濟復興に最大に役立たせる事、之は、右の原則を充分に守る事によつて達せられるからである。

次に、道路計畫は、眞に國民のための計畫でなければならぬ。一部權力のための計畫でもなければ、事務當局の獨善的な計畫であつてもならない。道路のあらゆる利用者、例へば、自動車輸送關係、重要物資の生産關係、開發關係、觀光關係、他の建設關係等諸團體、諸組織の要請を謙虛に聞き、眞に國民のための計畫となすべきである。具體的には、市町村、縣、國を單位とする議會、輸送、生産、建設等の業者、團體及組織、農林、商工、厚生、運輸等の道路に關係ある各省、其他、各種協會等の要請、或ひは、意見を充分に取入れ、且つ相互に検討し得る機會を持つ事が必要である。此の事は、單に理念的に民主的であらうとする事ではなく、眞に正しい道路計畫は、此の様な手段によつてのみ樹立される事を主張したいのである。

第三に、上述の民主的基礎に立つ道路計畫は、科學的基礎調査の裏付けを持たねばならない。あらゆる計畫が科學的基礎調査に基いてなされねばならぬ事は當

然であるが、特に民主的に議せられる場合は、其の判斷を正しいものとするために、冷徹な科學的基礎調査を絶対に必要とする。從來我國は、所謂調査を輕視し、勘をもつて多くの事が行はれて來た傾向が多いのであるが、多數の意見で事を議する場合には、勘のみに頼る事は非常に危険である。基礎調査から導かれた計畫を最後に判斷する場合には、勿論各人の経験や理念や常識が役立つのであるが、基礎調査を持たない之等の判斷は、誤り易いのである。

道路計畫の基礎となる科學調査とは、綜括して言へば、何故其の計畫が必要であるかを判斷する基礎であり、如何に計畫を樹立するかを基礎であり、且つ又如何に道路を使用するかを基礎ともなるべきものである。

従つて、此の基礎調査は、交通調査、道路現況の調査、自動車に關する調査、等の道路に直接關係ある調査だけでなく、生産物及資源の調査、人口の調査、工場場の調査等廣範な經濟調査を含むべきであり、又、鐵道、水運等の他の輸送手段についても、充分な實情を把握すべきである。又、之等の調査は、直ちに道路計畫の基礎として用ひられる他に、其の理論的研究により、調査、計畫の方法論を定め、又計畫、設計等の方針を定める事も當然考へられねばならない。

特に我國にとつては、從來の調査が不備である事、戦後、非常に大きな、經濟的、社會的變動があつて、過去の資料の利用價值が減ぜられて居る事、戦時中、基礎的研究が不十分のまま放置された事等を考へると此の基礎的調査研究は、極めて重大な意義を持つものであると云ふ事が出来る。

次に之等の計畫は、實施される計畫でなければならぬ。之迄我國では、道路に關してだけでなく、多くの計畫が樹立されたが、其の殆どが單なる計畫に止り、實施されたのは其の何分の一かに過ぎず、次々と新しい計畫が其の上に積み重ねられては崩れて行つたのである。其の原因は色々あるが、一面に於ては、其の計畫が前記のあらゆる條件、即ち我國の經濟との關聯性、其の計畫の民主的基礎、其の計畫の基礎となる

べき科学的調査等に不備があつた外に、我國の財政資材、勞力の見透しについて、充分考へなかつた點に問題があつた様である。

従つて、今後の計畫を實現性あるものにするためには、實施計畫を充分考慮した計畫でなければならぬ。國の財政計畫、資材計畫、勞務計畫等と、充分な連絡をとり、其の枠の中で、可能性のある計畫であると同時に、建設組織の運営、機械の配置、能力等、綿密な、實施計畫を伴ふべきである。特に財政については今後の道路計畫には、それ自身の財源、道路計畫の推進を目的とする新しい財源が考へられねばならぬであらうし、資材については、輸入資材は極度に節約する方途をとり、國產資材でも、資材の枠から逆に計畫内容が制限される事も止むを得ないであらう。又、勞務計畫については、既に失業者群の相當數量があり、尙今後も増大する趨勢にあるので、之等に職をあたへると共に、有効に利用する事を充分に考慮すべきであらう。

特に道路工事は、場所的に、失業救済に適して居り今後しばらくの道路事業は、失業対策の重要な對象となるであろうが、此の失業対策と、事業實施の完全な調和にも、考へねばならぬ多くを含んで居る。

以上、簡単に、道路の計畫、調査、實施について、一般論的に述べたが、此の諸問題の更に詳細の検討は土木技術者に與へられた、重要な責務であり、其の努力こそ、我國將來の道路の正しい在方を導くものである事を強く主張したいと思ふ。

さて、それでは、將來の道路の具體的在方は、如何であらうかと云ふ事について、簡単に觸れて見たいと思ふ。

先づ考へねばならぬ事は、將來の道路の在方を規定する基礎條件は、どうであらうかと云ふ事である。勿論之については、既に述べた様に徹底的な調査を必要とし、目下各方面で調査中であるが、大體を述べれば次の様である。

#### (1) 道路・橋梁の現況

道路の現況が極めて劣悪である事は、色々の機會に數字的に示されて居るので、其の數字は省略するが、

(イ) 戦時中維持修繕の不足によつて、殆どの道路が荒廢し、鋪裝道にあつてさへ、修繕を要しないものは、殆どない現狀である。

(ロ) 自動車交通に適する様に改良された道路は、極めて少く、國の幹線である國道にあつてさへ、原始道路の状態にあるものが、尙相當残されて居る。

橋梁の現況は、最近の資料によれば、全國橋梁(2米以上)約 270 000 橋の中、木橋が 156 000 橋で 60%

に近く、其の木橋の中一應安全と報告されて居るものが、約 60 000 萬橋で、40% に満たない。

此の様な、道路、橋梁の現況は、到る所で圓滑な輸送を阻み、經濟復興の重大な障害となつて居る事は當然である。

#### (2) 自動車増加の趨勢及自動車輸送計畫

我國の自動車臺數は、戦後次第に増加し、昭和 23 年 5 月の調べによれば、

貨物自動車	97 144 臺
バス	13 305 臺
乗用車	22 171 臺
計	132 620 臺

で、戦前、最も多かつた昭和 15 年の 112 403 臺を凌駕して居る事實は、道路の劣悪な現況と、組合せて重要な道路計畫の基礎條件となるものであらう。

更に燃料配給量が、

昭和 15 年	419 525 斤
昭和 23 年	約 300 000 斤

と比較されれば、更に道路計畫の方途が明かにされる。

しかも、自動車による輸送量は、年々増加の一途を辿り、運輸省の計畫によれば、昭和 23 年には、次の様な數字が示されて居る。

	輸送量	自動車臺數
貨物	333 794 000 噸	346 033 臺
旅客	2 622 652 000 人	101 603 臺

此の數字は、自動車臺數に於て、昭和 23 年の約 3.5 倍に達し、道路計畫が之に如何に調和させるかは、大きな問題である。

又、自動車の趨勢として見逃す事の出来ぬ事は、車輛の大型化である。之は、道路構造を考へる極めて大きな基礎條件となる。

#### (3) 經濟條件

我國の經濟は、現在は、連合軍の厚意による輸入其他の援助によつて辛うじて支へられて居るが、將來の經濟の見透しの完全な検討は別として、少くとも我國で生産し得るものは、出来るだけ自給するだけでなく輸出品として、我國で生産し得ないものの輸入資金にあてねばならぬ事は、明かであらう。

そして、完全な世界經濟の一環として我國の經濟が成立つためには、生産に關する輸送の圓滑と、其の費用の低減を圖らねばならぬ事も當然であらう。又、道路事業の財政的には經濟九原則に示された通り、我國の經濟的立直りが完了する迄は、所謂赤字公債の發行は、制限され、非常な節減が豫想されるであらう。

#### (4) 資材其他の條件

建設資材の生産及輸入も、前記の經濟條件に従つて極めて窮乏なものである事が豫想される。しかし、勞働力は、相當多く期待する事が出来る。建設機械については、連合軍からの拂下げ品が、相當ある事が豫想されるが、其の燃料を輸入に俟たねばならぬ所に、尙問題が残される。

以上の基礎條件から、將來の道路の在方の基本的方針としては、次の事が云へやう。即ち、

先づ、現存の道路を少くとも戦前の状態に復歸させる事である。荒廢した路面を、復舊し、腐朽した橋梁を架換へ又は修繕し、少くとも戦前あつた程度の交通を確保する事である。しかし一方では、國內資源を開發するための輸送を確保し、國民の生活必需物資を分配して、最小限度の生活を保證するために、改良、新設も全く行はない事は出来ない。更に、貴重な輸入物資であるガソリンを節約するための改良も當然必要である。茲に、既に述べた綿密な調査が絶対に必要なのである。限られた資金と、限られた資材を、如何にすれば最も有効に、道路輸送を確保する事が出来るのかかゝつて、調査の精確と、其の運用の如何にあるのである。更に又、茲には高度の技術が要求される。土木技術の研究が、今こそ、實に貴重な、役割を果すのである。

又此の計畫の實施の面では、財政的には、道路事業を目的とする目的税、例へばガソリン税の問題も眞剣に考へられるべきであらうし、道路に關する法令の整備、實施組織の再檢討、機械化施工の方途及之と失業救済の調和等も大きな問題として残される。

最後に、將來の道路の在方についての希望を述べれば、少くとも、此の3ヶ年位の間には、戦前の状態への復興は完了したいものである。そして之は決して、過大な希望ではない。更に、此の3ヶ年には、資源開發のための道路改良は、生産要請と一致して行はれねばならない。又、幹線道路については、此の1年位に、幹線道路網の再檢討を行ひ、其の中、特に經濟再建の隘路になつて居る部分の改良を此の3ヶ年に行ふと同時に、戦前への復舊を了した後の資金、資材を以て、全面的に整備する計畫を準備したいものである。橋架についても同様の事が希望される。

我國將來の道路の在方について、非常に雜然と述べたが、將來の道路の在方は、我々土木技術者の努力如何にかゝつて居り、且つ、我々土木技術者は、所謂技術のみならず、經濟、社會、政治の動きに對しても充分な良識を持つて、眞の綜合技術者たるべきである事を、最後にもう一度強調して、結論としたい。

(昭和24年5月25日總會講演)