

何べんでも道路問題は採り上げたくなる。

道路はそれ程日常生活に身近な存在であるし、それがどういう状況にあるかは大きな関心事であるからである。

日本の国の道路整備は諸外国に比べて進んでいるか、と問われると、そうは思えないし、遅れているかと言われれば、そんな気もする。もつとも、どこの国と比較するかを設定しないで、質問すること自体がおかしいとも言える。

私は、それ程多くの国を旅しているわけではないので、確信をもって物を言う資格はないが、とにかく日本は戦中、戦後の暫くの間の道路整備の遅れを今なお取り戻しつつあるというのが現状ではないか。

ラフな物言いをしてみる。昭和二十九年に初めて東南アジアの各国を旅行した時は、香港、シンガポール、マニラ、ニューデリーなどの大都会は別として、概して道路はなっていないかったし、ジャカルタなどは一歩街を外れば泥んこ道で、靴で歩くのさえ容易でなかった。昭和三十年、アメリカを振り出しに約二カ月間、イギリス、ドイツ、イタリアなど十数ヶ国に出張した。太い高速道などは見られないものの、イギリスでは、舗装率百分と言われる程、道路が概して細いながらよく整備されていたし、ドイツではヒットラーのアウトバーンを喰り上げてベンツが疾走しているのに一驚した。イタリアはローマを外れると昔ながらの狭い道路を車が土煙を上げていた。エジプトなどは車が勝手に走って、交通信号もなきに等しかった。スイスは山の中の道もかなり整備されていた。

戦争中、北支、中支の軍で主計将校をしていたが、物の輸送は大仕事で、道路はひどいものであった。戦後、所属していた軍が北鮮に駐屯していたため、ソ連に抑留された。広過ぎるソ連の広野を走る道路は一年の半分は雪に覆われて橇道となり、雪だけは泥濘と化して、トラックの轍を沈めて、よくエンコさせた。

ブラジルに主張したのは、昭和四十九年五月初めであった。新首都ブラジリアの建設途中でリオ・デ・ジャネイロから約一千キロ。それを繋ぐろくな道路がないとか、資材の輸送は専ら航空機に頼っていると聞いたが、その壮大ムダ遣いが、激しいインフレの原因となり、金融不安さえ招いている状態であった。

ブラジルでは土地の取引は面積単位ではなく、例えばリオ・デ・ジャネイロとサン・パウロを結ぶ道路に面している土地は、道路何メートル、何キロかの単位で取引され奥行きは何メートルでも構わないという形になっているという。本当か嘘かはつきりしない。奥に入る道路が整備されていないければ、何メートル、いや何キロ先まで土地を持っていても何の役にも立たないという訳である。

こういう時系列的にもバラバラな各国の道路の印象を揃えても、余り意味はないと思うので、これくらいにして、手元にある数字を眺めてみる。

道路密度というのがある。その国の面積を分母とし全道路延長を分子とした数字である。日本は三・一四で、アメリカの〇・六六、イギリスの二・五五、ドイツの〇・六五、フラン

スの一・六二、イタリアの一・五九などよりかなり高く、中国は〇・一九、ブラジルは〇・二〇と極めて低い。

もつとも、全道路延長の含まれる道路の定義も問題かもしれない。全道路延長は、表の上では一応高速道路、主要道路、二級道路、その他の道路に区分されているが、これまた、区分の基準がどうなっているのか不明である。

高速道路はアメリカが断然長く八九、八五九キロ、イギリス三、〇四二キロ、ドイツ一二、〇三七キロ、フランス一〇、三九〇キロ、イタリア六、六二二キロ、中国二九、七四五キロ、オーストラリア一八、六一九キロとなっている。ただ高速道路の定義は一緒だろうか。

舗装率は一部を除いてヨーロッパ各国はいずれも高く、イギリス、ドイツ、フランス、イタリアなどいずれも一〇〇%となっている。アメリカは九八・八%、中国七九・四九%に対して、日本は七八・六%である。これまた、一応の参考となるに過ぎないであろう。

もつとも、道路のいろいろなデータを検討する場合、それぞれの国の面積（とくに人口比）や土地の起伏も考慮しなければならぬのは当然である。ヨーロッパのように概して平坦な土地においては道路を作り易いし、人も住み易い。

もつとも、この数字も亦、舗装の定義と関係なしとはしなないと思う。

まあ、大雑把な言い方で恐縮だが、日本の場合、道路の密度はかなり高いが、舗装率は見劣りがするし、高速道路の延長も長くない、という程度のこととは言えると思う。

従って、道路にもつと金を投じよという要請は強いし、それも無理なことではないと思うが、読者諸賢は如何に思われるか。