

東京市道路局長  
工學博士

牧 彦 七

## 財政緊縮の爲道路工事を中止又は繰延するの可否

我國道路の改良を不急の土木視して之を中止するが如きは恰も營養不良の兒童に營養物を與ふるを贅澤と云ふと一般なり

我邦の道路は「大體に於ては神武、崇神の兩朝所謂御肇國はつぐにじしちの時代より江戸府まで、大なる變化はなく押通して來たといふて甚だしき誤想ではあるまい」(日本交通史論、久米博)而して「全國到る處殆んど完全なる道路の之れなかりしは、封建時代の下に經濟上の發達を防げられたる一大原因」(瀧本博本經)であつたのである。然れば維新後に於て我邦の道路は、如何に其原始的の舊態を革め、又如何に我邦經濟上の發達に資する所ありたるや、元と馬一、人一の勞に頼りたる駄運に比し、車馬、人各一より成る車運の效率を敢て認めざるにあらざるも、近代の道路が機力運輸の時代に推移しつゝあ

るとき、獨我邦が歐米の二世紀前に宛然たる舊式運送を以てして、一に國運の發展を望むは、徒に木に縁つて魚を求むるが如きのみ。固より國難にも等しき財政の緊縮時代に、假令必要なる事業をも幾分繰延ぶるは、萬己むを得ざるべしと雖、我邦の道路の改良を不急の土木視して、之を中止するが如きは、恰も榮養不良の兒童に、滋養物を與ふるを贅澤と云ふと一般で、我邦を鎖國の昔に逆行せしむるものである。大戰中に於ける米國は、終に道路改良を中止せざりし、大戰直後佛國は「アルプス」山道の改良を、又英國は都鄙の道路改良を再始したるにあらざるや、故米國大統領「ハーディング」氏謂へるあり、「米國の公益を増進したる諸般の改良施設中、一として我道路網の改良事業に及ぶもの之なし」と、以て味ふべきである。

### 小運送と道路問題

我國の道路が原始的なるより來る經濟的運輸の不能は直ちに貨物の運賃に反映し更に國民の生活必需の價格に轉化せらる

日本石油會社が、自動車を以て、東京市内各方面に配達す

る石油類の運賃は、現在一噸に付平均九圓を要して居る、若し道路が改良せらるゝ、曉には、其運賃は正に半減すべしとのことである。今鐵道及船船に由り東京市に出入する物資は一ヶ年一千萬噸を下らぬ、此大量なる物資の小運送は其方法に於て、又距離に於て、石油類と大に異なる點あるを斟酌し、尙少し古くはあるが、四、五年前の資料により、市内主要驛の馬車に由る小運送費を参考して、道路の改良が齎らす小運送費の節約額を、噸當り五十錢と見ても、一ヶ年五百萬圓に達する、是丈あれば東京市の主要路面の改良財源の捻出には苦勞は入らぬ。其他一般に汽車汽船の載貨の少くとも九割五分は、道路の便に頼るを大體の原則とするから、今道路の改良に因る、此等の集散貨物の小運送費の節約を、全國に推及したならば、蓋し莫大の額に上るべきは計算以上自明の問題である。又鐵道便に由るとすれば、發着驛に於ける貨物の積替や、運送店扱等に案外多額の費用を要するので、近距離に於ては、小運送を延長して、自動車で戸別に、直通道路輸送をなせば、右に要する費用外、別に荷造を省き、荷傷みを減じ、送達日数を短かゝらしむる等、道路輸送の利益は決して尠少でないのである、固より自動車に由る運賃率は、汽車に由る

夫に及ばぬが、小運送關係や、荷造等の費用を考慮に加へて、始めて自動車と汽車との、競争運送距離の方程式が成立つのであつて、普通英國では八十哩、米國では百二十哩までを採つて居るのは、叙上の根據に基くのである。我邦では瓦斯倫が高く、道路が悪い等、英米と大に事情を異にはして居るが、大體二、三十哩迄は、自動車運輸の勢力範圍に歸すると思はるゝ、若し道路の改良が出来れば、此距離は更に増大せらるゝのであるが、何れの點より見ても我邦の道路が、今尙原始的に不完全なるより來る、經濟的運輸の不能は、直ちに貨物の運賃に反映し、更に國民の生活必需品の價格に轉化せられて、現に物價騰貴に苦しみつゝあるのである。

### 農村救濟策と道路問題

農村收益の増加を圖る點は勿論なるも  
農村の需給物資の經濟的運輸問題を逸  
せざらんことを望む

於ては、小運送を延長して、自動車で戸別に、直通道路輸送をなせば、右に要する費用外、別に荷造を省き、荷傷みを減じ、送達日数を短かゝらしむる等、道路輸送の利益は決して尠少でないのである、固より自動車に由る運賃率は、汽車に由る

農村の振興策とか救濟策とか云つて、識者間の宿題となつて居る細目は、十指を屈するも尙足らぬ、併し要は農村收益の増加を圖るの一點に歸するやうであるが、其細目中に、農村の需給物資の經濟的運輸と云ふ、肝心な問題を逸して居らぬのであらうか、抑農村の生産物を市場に送るにしても、又

農村の必需品を夫に求むるにしても、運賃の高下が如何に賣  
買の價格を左右するか、或は農村が需給する如何なる物資  
が、道路の便に頼らずして出入し得るかを思ふとき、道路の  
良否が、農村收益の増加を支配する一大要因であることに疑  
問はない筈である。少し古例ではあるが、明治三十四、五年

を、促進しつゝあるを見るとき、蓋し思半に過ぐるものあら  
ん。

### 地方財政と道路問題

#### 地方債に因ることを最良と認む

の頃、三里餘の區間で、渡船を橋梁に替へた計りで、米一俵  
の馬車運賃が、十錢許廉くなつた事例がある、少くも今日の  
三、四十錢にも相當しやう、又今日の我邦で所謂砂利道の築  
造法に、少し改良を加ふるとき、馬車運賃を四割内外低減す  
ることは、易々たらんのみである。獨り如上の産業的見地よ  
りのみでなく、社會的見地よりも亦我農村の多くに見るが如  
き、孤獨な生活を改造して、獨り誘引的に、獨り社會的に、  
農村生活を快適安樂ならしむるにあらざれば、所謂神巧の田  
圃より人工の都市への、移住の流は永久に止むことなく、延  
いて農村の振興は必竟空想に終らんのみ。其萬策の一は、地  
方の道路交通を便にし、人間の社交的本能を満足せしむる機  
會を助成するにあり。實に良好なる道路は、産業的にも、社  
交的にも、農村を救済し振興する有力なる一機關であると云  
ふを憚らぬ。彼の合衆國政府が農務省に、道路局を隸屬せ  
しめて、他の農村開發の施設と共に、一氣に全國道路の改良

都市の比較的進むだ、交通機關の利便に浴しつゝある都人  
士には、彼の原始的の道路にのみ惟れ頼る地方人の、道路熱の  
眞諦が兎角分らぬ勝である。一體道路なるものが、餘りに普  
遍的であり、餘りに民衆的である丈、地方では其改良に關し、  
特に有力なる先唱者を缺き、表面は一向に道路熱が昂らぬや  
うであるが、事實は全く反對なので、到處不安な道路に、  
堪へ難き苦痛を訴へつゝも、舊幕時代の因襲上、今尙萬事を  
官權に頼り過ぎて居る地方人は、自ら道路改良の機運を作る  
術を知らぬのみか、偶當局に道路改良の計畫案でもあれば、  
忽ち花嫁一人に婿八人の競争を現出して、却つて折角の機運  
を挫折せしむることも敢て稀ではない、他眼には何故に、今日  
は人の身の上の幸運を祈つて、明日は吾身の上の運命を開拓  
せぬであらうかと思はれぬでもないが、併し一面彼等が日常  
痛感しつゝある、不完全な道路の不利を免れんとする、深慮な  
き粗野なる欲求の發露とも見られ、同時に地方に於ける道路

改良熱が如何に磅礴して居るかを物語る證左とも見らるゝのである。且夫道路の改良は大量生産の主義によりて、集約的に、一路線毎に、可成短期間に工事を進むるを利益とする、彼の總花主義の斷片的改良は、假し夫が經常歲入の範圍で支辨し得るにせよ、決して道路の利用を有効ならしむる所以でなく、又地方財政の妙用でもない、旁々大量主義には纏まつ

た起債で繼續事業とする必要がある。處が國の財政都合で飽まで地方財政に干渉する、起債を禁止的に取締る、各種必要なる事業にまで桎梏を加ふる、此等の事實が小にも大にも我邦に於ける道路の改良を遲滞せしむる所以であつて、是では我邦の道路は永久に國民經濟の發達に貢獻することが出来ぬと思ふ。彼の世界に富強を誇りつゝある英米に於てすら、道路の改良は多くは起債に由つて居る、百哩二百哩を一口の工事として、其の爲特に郡町村の組合を作つてまで、大量主義の改良工事を極めて經濟的に進めて居る、成程一時に多額の費用を要するには要するが、之を大體工事の命數期間内に償還する、<sup>②</sup>が地方財政を紊亂せざるは素より、金利を支拂つても尙且經濟的にも社會的にも甚で有利であるとのことである。凡そ道路の如き利益を後世に傳ふるものにおいて、負擔の幾分を子孫に遺すに何等の不合理はない筈である、國民に

勤儉貯蓄を奨励する今日でも、國民の貯蓄を地方債の應募に振向けしむるに何等の矛盾も紊亂も生じないと思ふ。六のみならず、地方人各自の餘蓄を以て、各自の生活機關とも云ふべき、道路を改良せしむるは、寧ろ自治の發達及貯蓄の奨励上、一舉兩得の良策ではあるまいが。

名古屋倉庫株式會社 松下奈良二郎

### 農村救濟策と道路問題

農村に對する道路の良否は貨物一噸に對し小運搬費に於て金壹圓乃至二三圓の影響を來して之れが累積は驚くべき多額の損害を蒙り居るは明瞭の事實なるに平然として顧みるもの少なきは最も意外とする處なり。現に不良道路の運搬を見るに農車を以て産米の五俵又は六俵を積載し都市に搬出するもの少からず、之れを普通荷車を以て搬出し得る量に比すれば其數半數に過ぎず。元來公益的施設に對しては其投資は綜合的明確の數字を見るに拘はらず、之れが効果は地方民又は國民的に歸屬し從て其多大の額なるものも明確なる數字を得ざる爲め私益事業と異なり極めて有益なるものをも看過するの弊あるは甚だ遺憾とする處なり。之れに反し時に地方的