

産業の振興と道路に就て

貴族院議員 今井五介

道路が一國の文化、産業及國防上に至大の關係を有する事は今更喋々を要せざる所であるが、就中産業の振興に伴つて一層密接緊要のものと認めらるゝのである。即ち世界交通機關の發達に伴ひ、國際經濟關係は愈々複雑となり、世界的商工業の競争は益々激甚の度を加へつゝある時に當り、我國産業の發達を期せんが爲には其方策一にして足らざるべしと雖も、交通運輸機關の改善に依り、生産地と消費地とを能ふ限り接近せしめて、貨物輸送の敏速圓滑を圖ると同時に、原料及製品の需給關係を案配し、以て有無相通するの實を擧ぐることは最必要にして是れ正に産業界の趨勢である。而して此時代の要求は陸上輸送機關として自動車の利用を促進するに至つた然れども自動車交通の發達を助長し且其運搬能力を充分發揮せしむるには、先以て道路の改良擴張に俟たなければならぬ。斯く考案し來れば道路は實に産業の生命であつて恰も人體に於ける動脈に等しく若し人にして動脈の機能に支障を來せば身體の健全を保持することが出來ないと同様に道路が不完全なれば産業の開發は望まれない。

從て道路問題を閑却しては如何に産業立國を高唱し、或は農村振興を絶叫し、或は能率増進を劃策しても、到底其目的を達することは覺束ないと思ふ。殊に軌近交通運輸上に多大の貢獻を齎らし都市の發展と産業の振興に寄與する所最顯著なる自動車の利用が將來益々旺盛ならんとする今日の趨勢より觀る時は、自動車交通に適切なる道路の改良施設を爲すことは蓋し國家産業の發達に資する所以にして一日も等閑に附することを許さない緊急問題である。然り而して我國道路の現狀は東京、大阪、京都、横濱等の大都市に於てさへ猶且高速度自動車の交通に不適當なる砂利道の多數を有し、最近建設せられたる京濱、阪神の兩國道を除きては荷馬車の如き所謂原始的の交通具使用以外には殆ど見るべきものはない不完全の道路のみで全く其機能を欠いで居る實情にある斯様の狀態では到底自動車利用の進歩が遅々たるを免れぬのであつて地方産業の開發上甚だ遺憾とする所である。然れども文明の進歩と時代の要求に伴つて自動車は軍事と云はず産業と云はず各方面の活社會に將來益々廣く利用さるべき運命を有することは何人も容易に首肯し得る所であつて我國道路が未だ甚だ不完全なるにも拘らず自動車の交通は都市を中心として日一日と益々發達の趨勢を示して居るのである。之を貨物陸送の現狀より觀るに、原料なり製品なりを生産地より消費地に、或は集散地より消費地に、汽車輸送をなす場合には、産地より出荷驛迄の荷馬車に依る小運搬——鐵道積卸——着荷驛より荷受者迄の荷馬車に依る配達と云つた様に、三重四重の經路に依つて運送さるゝの狀態であつて之を自動車に依る輸送の場合に比すれば、運搬費と輸送時間の點に於て非常の不利不便を見て居るのである。今や歐米に故ける近距離輸送の趨勢は汽車輸送に代ふるに自動車輸送を

以てせらるる状態にあるが、我國に於ても大都市を中心とする五六十哩位迄の近距離に於ける自動車輸送は時間と運賃の點より見て汽車輸送より遙に有利の成績を示して近來我國内に於ても既に自動車輸送の流行を見に至つた。

又都市内の交通は電車より乗合自動車に移りつゝあるが如く、交通運輸機關として自動車の利用は、今後益々向上し貨物運搬用として高速度大型自動車の激増を見るに至るは最早自然の大勢である以上、之に適合する道路の改良施設を充實して所謂産業道路の完成を期することは、我産業政策及經濟政策の上より觀て最緊急缺く可からざる事柄である。此時に當り政府は地方産業の開發振興に資せんが爲茲に産業道路計劃を樹立し、其第一次計劃として今後十ヶ年間に延長一千五百里に亘る道路の改良施設を完成すべく既に本年度に於て國庫補助金貳百萬圓を計上して之が實施を見るに至つたことは、國家の爲洵に堪へぬ次第である。産業道路としての改良施設が單に在來道路の幅員を擴張したり道路の屈曲を直したり橋梁を堅牢に改築したりする丈けのことにあるならば産業道路としての効果は極めて薄弱である、宜敷高速度大型自動車の交通を標準とし産業道路としての機能を充分發揮せしむるに足る適切なる道路の改良施設を行はなければならぬと思ふ。夫れには自動車の路面破壊力に充分堪へ得る様平滑堅牢なる舗装道路を必要とするの今日改修費低廉なるの故を以て砂利道に甘んずるとすれば國家經濟は砂利道の維持修繕費の爲めに破壊さるる時來るの惧れなしとせず況や自動車體の保存維持費、消耗品費等の増加と輸送能率の上らざる點から觀て直接間接莫大の損失を負擔することゝなる。反之舗装道路は一時に相當多額の築造費を要す

るけれども築造後の維持修繕費を要せざるのみならず自動車體の保存維持費消耗品費等を激減し且輸送能率の増進に因り直接間接享くる利益は甚大にして加ふるに産業道路としての機能を遺憾なく發揮せしむることを得るのであるから今次の産業道路法の實施に基き國庫の補助金を受くべき主要道路は其交通量の輕重に應じて適切なる鋪裝を施し以て産業道路の大成を望む次第である。

産業道路計畫を欣ぶ

貴族院議員 橋本圭三郎

凡そ産業振興の要諦は能率の増進による原價の低下を以て第一とする。然しながら之のみを以てしては未だ全きを得る能はず、假令低廉に生産されたる物資と雖も輸送配給の道に缺くる所ありては著しく其効果を減殺するに至る。是に於て生産能率の向上と輸送配給の整備とは兩者相俟つて眞に産業振興の成果を收め、國利民福の増進に寄與し得ることを知る。

聞く所に依れば、近來獨逸に於ては火力發電及び瓦斯の生産を石炭の産地に經營して顯著なる成功を收めつゝありと云ふ。蓋し之を石炭の産地に經營することは、一面に於て石炭の運賃を節約する方法であり、他面通常の場合に於ては引合はざる小炭坑をも活用する道である。