



緊縮政策と道路改良

道路改良會
評議員

藤原俊雄

一國の道路が完備して居ると否とは其の國の文化産業の發達程度を測定し得べき標準尺度であつて、苟も國內に完全なる道路が四通八達して居らないといふやうな國は蓋し商工業の上に於ても、又農業の上に於ても行詰つた國であるといふことを表示するものであると謂つて差支ない。近くは鐵道の敷設を以て文化測定の唯一の尺度として居つたけれども、千九百年以來自動車の發明に依

り轉じて道路の方が鐵道よりも却つて重要視される趨勢を示して來て、今や洋の東西を問はず現實に其の事實が證據立てられつゝあるのである。故に一國の産業の發達を促進し、由て以て國富の程度を増進せしめんとするには、道路の改良が其の最大分子であるといふことは疑ふべからざる所である。

二

北米合衆國は國土の面積が頗る廣い爲に、鐵道に於ても既に數十萬哩に亘つて建設されて居つて、其の延長は世界一を誇つて居るのであるけれども、又道路に就ても過去三十年間に非常な急速度を以て改築新設が行はれ、今や改良道路の延長に於ても亦是れ世界一である。即ち米國に於ては所謂ハイウエー(公道)の總延長は三百萬哩以上に達して居るといふことである。之を東洋に觀ると、支那は彼の廣漠たる面積に於て僅かに一萬七千七百四十六哩、日本は七萬二千八百十七哩、朝鮮と比律賓とが略々同じ程度で六千哩餘といふことになつて居る。併し其の面積に於て稍々日本と彷彿せる米國の一州たるカリフォルニア洲には、八萬五千五百五十六哩の道路がある。是れ即ち加州一州と雖も其の經濟的發達、國民の文化生活の程度が、到底日本の匹敵し能はざるものある所以を物語つて居るのである。其の人口は僅に五六百萬人であつて、日本の人口の約十分の一に過ぎざる一州にして、尙且つ道路に依る自動車交通、貨物の輸送、快樂の爲の旅行等が盛に行はれて、それ等のあらゆるものが國の富を増して行く素因を成しつゝあるといふことは明かなる事實である。

三

以上の如き事實を以て察するときには、凡そ産業を興して國を富ましめ、國民をして文化的にも經濟的にも中央の大都市との聯絡を密接ならしめて、生活の享樂を國民均等にするといふ事が、一國の政治の趣意であるとするならば、恐くは如何なる節約緊縮を叫ばれる時代にも、道路の改良建設は急務中の急務であると信するのである。

四

今日にして猶ほ鐵道に依るにあらずんば輸送の目的は達せられずと爲し、是れ以上の交通機關は無しと考へて居る舊式の頭腦の人も無きにしもあらずであるけれども、鐵道の如きは長距離にわたる大輸送を爲す上に於て始めて其の効果を擧げることが出来るのであつて、一人二人の旅行や乃至一家族若くは一部落民の爲に最も便利に之を利用するといふ事は出来ない場合が多い。故に地方を開發するといふ意味に於ても、鐵道は其の利益を享有する階級が定まつてしまふやうな嫌ひがあり、就中商工業者の如きに取つては、道路に依つて自動車輸送を爲す事の利便に比すれば大なる懸隔があるのである。例へば運送賃金の如きも、鐵道に於ては物件に依て階級を設けられて、多量に産出する品若くは特殊品の外は、運賃が過大に失する場合がある。

一例を擧げると、京都から松茸を東京の市場に送るといふやうな場合には、鐵道省は特別の方法を

以て速く安く送らせるといふ便宜を與へて居るけれども、農家若くは旅行者が地方の土産に茄子を一箱送るとか、西瓜を一箇送るといふ場合には、之に要する運賃といふものは松茸を送るやうな譯にいかない、ズツト運賃が高いといふことになる。そこで地方に多量に産出する農産物を鐵道に依つて簡易に都會地に輸送するといふことが出来ない状態に在るが爲に、今日農産物などの無駄になるものが非常に多い。隨つて都會の人士は野菜類に甚だ不自由を感じて居る有様である。尙ほ其の他鐵道輸送に依つて地方の農産物を中央に送つて捌かうとすると、今云ふやうな運送制度であるが故に、先以て荷造に多大の費用を費し、さうして運送屋、委託販賣取扱人、青物問屋、青物市場、小賣商といふやうに、其の中間に五六の人の手を経なければならぬといふ結果、是が亦都人士の生活を益々苦境に陥らしめつゝあるといふ事は瞭かである。

五

之に反して自動車輸送に依る場合に於ては、地方の産地に於て直に自動車に積込んで、之を都會地の青物市場に直接搬出し得られるが爲に、鐵道輸送に比して農家もまた消費者も共に著しく其の恩恵を受けるといふことになるのである。現にコ、兩三年前より、東京市内に於ける西瓜が非常に多量にして且つ低廉なる事が著しく眼に着くのであるが、是はどういふ譯かと思つて地方旅行の際に農家の様子を窺ふに、静岡縣愛知縣等の西瓜の産地から直接自動車に積込んで東京に輸送する爲に、一箇當りの運賃が僅かに五錢乃至十錢以内で上るといふことである。又東京の近縣の千葉縣茨城

縣群馬縣などの状態を調べて見ても、やはりさういふ状態に在ると察せられる。之を若し自動車でなく鐵道輸送に依るとしたならば、小貨物にすれば荷造費が掛るし、貨車買切にせんとすれば仲介人を要するので、運送取扱人及び販賣取扱人等に多大な口錢を搾られるが故に、非常に價格が高いものになるのである。其の他近時或る種類の野菜類が非常に安くなつた觀があるといふのも、畢竟自動車輸送の恩恵に相違ないと思ふ。

斯る意味合に於て、我國の産業を盛んにし、地方を開發しようとするれば、どうしても日本固有の農業を盛んならしめ、且つ其の生産物の捌け口を容易く見つけるといふことに着目しなければならぬ。而してそれには自動車輸送を獎勵する外に途は無いと吾輩は信するのである。若し東京より、東は青森、西は下關まで自動車國道が貫通して居つて、其の沿道の農産物を自由に蒐めて迅速に市場に搬出し得るといふことになつたならば、恐くは東京大阪等の大都會の住民の生活は非常に容易くなり、而して亦其の沿道の農家は之が爲に非常に潤うて、副業に依つて納税其の他の費用を辨じ得る程度にまで開發して行くであらうと察せられるのである。然るに今日の如き状態では、大都市より十里以上距つた地方の農民は何等都會生活の餘恵を享けることが出來ず、隨つて都會人も地方の恩恵を十分に受け得ない爲に、都會地だけは甚だ物價の高値なる觀のあるといふことは、畢竟此の便利なる小交通機關の完備して居ないが爲であらうと思ふ。

六

茲に於てか余は我國の道路改良政策として、先以て青森から東京を貫いて下關に達する自動車國道を速に開通せられて、以て其の範を各地方に示されるといふことが、我國の産業を助長し、國富を増進する捷徑であると思ふ。今若し理想的の自動車道路を開通するとするならば、幅員六間道路の内、兩端に各と一間を残して、中央四間を混凝土道路に築造すれば可なりである。それには宜しく地方民を説服して敷地の寄附を求め、其他産業道路の開通に對する協賛會の如きものを設けて、地方民の助力を得たならば、理想的の自動車道路が一哩當り約四萬圓(敷地買收費、工事費を含む)を以て完成し得ると思ふ。假に東京神戸間を四百哩として、一哩當り四萬圓の費用で自動車道路を建設し得るとするならば、此の總工費は一千六百萬圓である。之に一年六分の金利を拂ふとすれば九十六萬圓を要する。然るに道路は直接の收入が更に無いものであるから、九十六萬圓の公債利子を支辨する方法が無いとするならば、此の道路を使用通行する自動車に對して一回毎に五十錢均一位の特別課税をすれば宜しい。而して東京神戸間の自動車國道を一日に五千五百臺の自動車が馳驅するとすれば、優に此の公債の利子九十六萬圓は捻出し得るのである。僅かに五十錢を投じて此の自動車國道を駛り得るといふならば、自動車の所有者は乗用車と言はず、貨物車と言はず、之を通過することが經濟的にも非常に有利となり、歡迎措く能はざるものとなるであらう。況んや或る區間に對しては、乗合自動車の特許して、是から相當の費用を徴する方法もある。それ等に依つて、徵稅費用、公債利子等を辨濟して剩りある事となり、何年かの後には元本まで銷却することが出来る。尙ほ此の筆法を以て神戸下關間、東京青森間に自動車國道を貫通するの機運に至ることは明かである。

然るに一部の行政學者間には一種の迷信があつて、國道を通過する者に對して特別料金を課するが如きことは行政上爲し得べからざる事の如くに考へられて居るやうである。如何にも行政の基礎的原理としては其の通りであるかも知れぬけれども、苟も國の財政が之を許さなかつた場合には、國民の利益を増進する爲には如何なる方法を以て行はうとも、それは決して否むべき事ではないと思ふ。余は嘗て瑞西のゾーリックからルーサルン湖、グーク湖等を巡つた際、百八十哩のドライブの山道で、恰も我國の箱根の如き山に掛つたところが關所があつて、道路修繕費として十二フランかの通過料を取られた事がある。其の道路は混凝土の鋪裝はしてなかつたけれども、中々能く修理されて居つて、到る處に道路工夫が働いて居るのを見たが、特別料金を徴して道路を修繕するといふ事は、現に何の不思議もない事である。(獨逸でもやつて居る。)之を東京市の如く、道路が傷むからといふので自動車に對して頗る多額の課税をして、而も之を一般會計に組込み、自動車の所有者は富豪階級であるから税金を高く取つても構はぬといふやうな、苛斂誅求至らざるなき行政振りに比するときは、吾人は寧ろ彼の瑞西の道路行政のやり方を羨望に堪へない。徒に學窓机上の行政法の原理に捉はれて、我國産業の開發を阻碍する様うな死せる道路行政を行ふことは、吾輩の與する能はざる所である。

八

斯の如き事を余が述ぶる所以のものは、一に地方の産業を開發進展せしむるの途は自動車輸送の普及發達に優る良法無しと信するからである。從來鐵道等の敷設される場合には、常に土地の買収其他企業上特別の力を要するものゝ如き考から、非常な狡猾な團體が各地に起つて鐵道の開通する度に地方の人氣を悪くするといふやうな事が繰返され、而も其の結果地方の農業の如きは却つて衰微を來して居る實況である。之に反して前に述ぶるが如く、自動車を利用して愛知の茄子が一夜にして東京に運ばれ、仙臺の大根が一夜にして東京の青物市場に出づるといふことに依つて、地方農家を潤ほすことが出來れば、農村の副業は盛んになり、隨つて農民は生活の程度を向上することが出来るのである。今日我國の農民の窮狀を救濟するのには、どうしても自動車の利用に俟つより外はないと思ふ。今や世界何れの國でも農民は非常に困窮して居るやうであるけれども、我國の如きは窮狀實に其の極に達し、苛斂誅求至らざるなき程の租税の負擔に堪へ兼ねて居る。所謂中産階級とも稱すべき、年々米の三十俵乃至五六十俵を收獲する自作農に於てすら、公課を納め、子弟の教育費を支出し、更に其の上に文化の餘澤を享けて、電燈を點し、瓦斯を用ひ、新聞紙を讀み、牛乳を飲むといふ生活をするとは出來ない。此の際に於て幸に地方に生産する物資が容易く有利に捌ける方法が立ち、牧畜養豚養鶏等が盛んに行はれるといふことになれば、物資の賣捌に依る益金は少くとも農民生活を上する爲に消費せしむるといふことが、今日我國の社會状態に於ける急務ではないかと思ふ。

九

何故に斯くも我國の農村が今日迄に疲弊して居るかと言へば、日本といふ國は農民の生産高と國家の財政とが殆んど懸隔の無い状態に在るので、明治初年に於けると同様、今日でも地方農民は縣廳や村役場の月給取を羨んで居るといふ有様である。何となれば日本の政府の財政は普通豫算と特別會計とを合計すれば三十八億圓の財政を擁して居る。然るに地方農民の一番大なる生産物は言ふ迄もなく米であるが、其の米の生産が六千餘萬石、一石三十圓とすれば二十億圓前後のものである。米に次いで生絲であるが、之が十二三億圓、それから麥の類が二千萬石あるとして三四億圓、之を合計してザット三十四五億圓にしかならぬ。而して三十八億圓の政府の財政と、殆ど之に匹敵するところの地方財政とを負擔して居るのであるから、窮せざらんと欲しても窮せざるを得ぬ實狀に在るのである。今や現内閣は財政緊縮を標榜せられて居る、勿論常識から言へば國民の膏血を搾つて得た金であるから、政府が之を緊縮して呉れるならば民間は景氣が好くなる筈である、所が事實は正に之に反對した現象が起つて來る所以のものは、實に社會經濟が政治といふものに餘り近接し、國民經濟が始終官業に依つて壓迫されるといふ傾向があり、而して國の政治は主として政黨者流の爲に行はれて、眞に民衆の爲に行はれて居ないといふ證據である。故に吾人は如何にしても地方民の最も利益を享くるところの道路の改良に對して、政府が先以て大いに力を入れることが至當であると信ずるのである。

10

斯の如き行政方針に依つてあらゆる施設が行はれることになれば、國家の爲に洵に慶ぶべき事であると謂はなければならぬ。今日の如く地方民は漫然として唯舊套を趁ひさうして一面には所謂文化生活の鼓吹せられる聲に國民が酔うて大資本家の外は利潤を得ることが殆ど出来ないといふ現狀に於ては、益々貧富の懸隔が甚しくなつて失業者は殖えて來るのであるが、幸に上來述べることが如き道路改良計畫が實行せられることになれば、恐くは失業者救濟の一助ともなることが出来る。而して之に依つて二十年の後には我國の産業界は面目を一新するに至ると思ふのである。今や節約緊縮の聲の熾んに叫ばれる時代であるけれども、彼の往年愛國婦人會の創唱者や矯風會の首唱者たりし巾擱流の喧傳したるが如き節約論を、今日大藏大臣や日銀總裁が街頭に立つて言ふべきではなからう。我が國民は都會の少數の人を除くの外は實に緊張して居るのであつて、恐らく世界各国中、日本の國民ほど蒼然たる顔色をして緊張したる氣分に満ちた國は無いと思ふ。此の上に更に餘りに緊縮を強ひらるゝといふことは、徒に國民をして萎靡退嬰に陥らしめるのみならず、延いては不測の災を醸すの虞なきやを憂ふる者である。吾人は宜しく行政の運用に依つて眞に民衆の福祉を増進せしむる政策が行はれ、産業を開發して社會經濟を圓滑ならしむるやうな所謂彈力ある政治を望んで已まない者である。