

我國道路の既往と將來を眺めて

京都府知事 佐 上 信 一

我國の道路は封建時代に於ては各藩共に鎖國主義を採つて居つたが爲め、成べく各藩の間の道路は之を嶮岨のまゝにして置いて、其の嶮岨に依つて割據の勢ひを成し、以て國內の治安を維持し、國外からの攻撃に備へて居つたのである。殊に徳川幕府の政策としては、道路の實體を改良することは、我に利益する所少くして、敵に利益を與ふること大であるといふ考方よりして、道路の實體の改良は、努めて之を避け、或は人肩に依り、或は馬背に依り、又大井川の如きは特別に連臺を用ひ、雲助に依つて河流を徒涉し、旅客荷物を運搬するやうな状況であつた。其の代りに驛傳の制度等の如き人的設備は比較的發達して居つて、各宿場宿場にはそれ／＼適當なる人馬等の設備があつて、之に依つて道路自體の不完全を補ひ得たのである。即ち一朝事ある際には、人的設備は容易に之を除却することを得て、何等敵に利便を與ふることがないので、物的設備は成る可く之を不完全にし、人的設備を充實して、細々ながら道路の交通をやつて居つた。それが爲に日本の道路は過去に於ては長い間充分に

發達し得ない宿命を背負はされて居つたと云ふも過言ではないのである。

然るに明治維新の初めに至つて、國內の諸制を釐革し、廢藩置縣を斷行すると共に道路の統一を致して各地方の交通の利便を増進する事が明治政府の一大理想であるといふこととなつたが爲め明治九年に太政官達六〇號を出だして形式的には我國道路の基本制度を完備した。太政官達六〇號の期待する道路の實質内容は今日から見れば當時としては寧ろ大規模のものであつた。然るに其の當時は非常に我が國力が貧弱であつて斯の如き大なる理想は到底之を實現することは出来ないで太政官達六〇號も遂に空文に歸せむとする狀況に在つた。此の時に當つて偶々我國の交通界に大なる革命を齎らしたものは之と前後して東京と横濱との間に鐵道が出来た事である。此の便利なる交通機關を眺めて、道路の如き少量な而も短距離な輸送機關は地方の人が餘り熱心になり得ない加之道路を築造するには其の經費の負擔はそれ〴〵地方民の双肩に懸るものであるから、道路の改良といふことは鐵道の普及發達に因つて其の熱が冷めてしまつた。斯くして日本の國は大正五年の頃に至るまでは所謂鐵道萬能の夢が深く朝野の間を襲うて居つたのである。

此の如く我國道路の發達を促すべき社會的要求が非常に薄弱であつたが爲に、大正の初めに至るまでは我國の道路は其の改良の端緒をも見ることが出来なかつたのである。非常におかしい話であるが、大正六年に第一回の全國土木課長會議を内務省に開いて其の際道路に就いて各地方の狀況を聞いたのであるが、其の當時は技術者の道路を見る目が非常に單純であつた、これは地方の土木主任者のみならず、内務省に居る技術者の如きも、道路といふものは極めて簡單なものである、道路とい

ふものは左まで専門の研究をする必要はないものであるといふやうな事まで會議の席で公言された位に我國の道路は地方は勿論のこと中央の當局すらも技術者の方面では餘り考へて居らなかつたのである。

二

此の遅々として進まざりし道路改良の事業に對し非常なショックを與へたものは何であるかと言へば即ち自動車の如き高速度にして且つ重量貨物を運搬する新式の交通機關が急速に我國に發達して來たといふ事である。

其の當時は道路に對して混凝土の如き比較的進んだ工法を採つて居るやうなもの極めて少なくマカダム式の道路さへも全國には餘り行き渡つては居なかつた。當時山梨縣甲府市の附近に山梨縣が施設した一丁ばかりの混凝土の試験道路があつたのであるが、第一回の全國土木主任官會議では場合に依ればさういふやうな築造方法を山梨縣に見に參らうかといふやうな勢ひで道路の構造の如きものも極めて原始的の狀況に在つた。日本の道路は道路の豫定地であつて眞の道路ではないといふやうな言葉も外來の旅客から屢々聽かされた評語であつた。

其の當時に於て特に道路問題の熱心に主張されたのは帝都たる我が東京市である。東京市は明治の中葉より以降市區改正を行ひ來りて道路の系統であるとか交通の計畫と云ふやうなことは著しく進んで來たが道路の路面に就いては少しも考を持つて居らなかつた。其の爲に自動車の數が

著しく増加して來ると市内の砂利敷土砂道の如きはタイヤの抵抗に耐ゆることが出來ずして方々にボケツトを生じ恰かも歐州西部戰場其の儘の光景であつた。殊に日比谷の交叉點の如きは全く泥濘で惡道路の標本であつた。其の時亞米利加方面よりの觀光の一旅客が我國に來て箱根に泊つて居つたが其の時恰かも富山縣を中心とする米騒動が起つた之に引き續いて各地にも暴動が起るやうな状況であつた。其の條件の亞米利加人はホテルに新聞記者を引見して米價騰貴の爲め日本に米騒動の起きた事に對し非常に遺憾の意を表すると同時に日本の道路に對して皮肉な批評を致して居つた。日本の國は米が足らぬと言うて居るけれども、日本の道路はまるで田みたやうなものではないか、日比谷の交叉點の如きは立派な田である。幸に肥料の馬糞等も落ちて居るから此處に米を栽培すれば日本に米騒動を起さぬでも宜いではないか云々と、此の批評によつても如何に其の當時の日本の道路が悪い道路であるかといふ事を推知するに足るのであつて之に對してホテルの主人も居並ぶ新聞記者も一矢をも酬ゆることが出來ずして頭を搔いて居つたといふ状況が大正六七年頃の我が帝都の道路の状況であつた。

是に於て内務省に於ても道路の改良といふ事に目が覺めて來ると同時に、民間等に於ても道路改良の必要を熱求されて來た、我が道路改良會が其の社會の大勢に導かれて呱呱の聲を擧げたのが大正七年であるかと考へて居る。

斯の如くにして我國の道路が次第に識者の注意を惹くやうになつた。殊に大正八年であつたか
我道路改良會が東海道の道路を實査した。恰かも東京の日本橋を起點として神戸の相生橋まで十
數臺の自動車を行かせて各東海道の國道を踏査したのである。品川町を通り抜ける迄に非常なる
時間を要した。或は東海道の河川に橋梁が無いので非常に困つた。斯の如くにして可なり切詰めた旅
程を致したが矢張神戸に達する迄には四五日を要した。而して同時に新聞に筆を執る人々も吾々と
行を共にして、我國の重要幹線中の重要幹線たる東海道の國道ですら斯の如く不完全である。或は橋
梁が無い坂路で車が通らぬ。或は道路の幅員が狭小で殆ど人力車の交通にも適せぬと云ふことを各
場所々に就て其の實態を調査して之を帝都の新聞に發表した。是等各種の事情が相綜合して道
路改良の必要と云ふことが朝野の間に熱心に絶叫せられるやうになつた。此の大なる氣運に乗じ
て生れて來たものが即ち明治二十年頃よりの懸案であつた。我國の新道路法である。我が道路法は
此の熱心なる社會の要求よりして此の大なる潮流に乗つて最も新にして比較的纏つた法律として
世の中に出て來たのである。それと共に道路法の制定が出来た所。之を以て必しも道路の完全な
る築造を爲し得べきものではない。是が爲には實體的の計畫を樹てる必要があるといふので國道改
良の根本計畫として、約六百里に對して三十ヶ年に互つて二億八千二百八十萬圓の經費を投じて國
道の改良を行ふ。而して其の爲に必要ある場合に於ては公債を財源とすることが出来るといふ道路
公債法案も大正九年の議會を通過する様な次第で非常なる勢ひを以て我國の道路熱が勃興して來
た。

地方に於ける道路熱が勃興するに伴はれて益々自動車普及するやうになり、自動車が普及するに伴れて道路の改良が一層必要となり、道路熱と自動車熱とが相關の關係を以て其の勢を強めて来た。此の勢ひを以てすれば或は我國に於ける道路改良の完成も左迄時を要すまいといふ狀況であつた。然るに不幸にして世界戦争の終了を見るに至りて非常なる不景氣が襲來して公債の募集が困難になつたが爲に、各地方に於ける道路其の他の土木事業は茲に大なる難關に遭遇して道路改良事業の如きは過去最近の數年間に於ては氣息奄々として僅に命脈を繼續して居るといふやうな儼然な狀況である。

四

予は大正九年より大正十年に掛けて道路視察の爲め歐米の各地を旅行したのであるが、其の視察の結果として、將來は自動車萬能の世界になる、従つて日本の國も自動車が交通機關の大部分を司るやうになるであらうといふ事を或る會合の席上で申述べたことがあるが、其の際に於て列席者の多くの人々殊に鐵道方面より出で、居つた人々は予の此の斷定に對して異議を挿む者が多かつた。日本と西洋諸國とは非常なる國情の差異があるから、假令西洋に自動車萬能の時代を現出するにしても、日本の國には當分さういふ時期は來ないであらうといふ事を言つて居つた、而して事實に於て鐵道關係者は自ら枕を高くして其の一角に籠り道路の如きは殆ど眼中に置かなかつたやうな狀況であつた。それが最近に至つて各地方の軌道業者若くは地方鐵道業者等が自動車の跋扈、自動車の

競争に堪へ得ずして是が取締を政府當局に要求するやうになつて來た。軌道鐵道の關係者がそれだけに自動車に對し悲鳴を擧げるやうになつて來た事は、予の大正十年頃に歐米諸國を見て來た結論として日本の國にも近く自動車萬能の時代が來るであらうといふ事を斷言したのが、割合に時期が早く到來したものだと思ふのである。

予は自動車の如き短距離の便利なる輸送機關は十分之を助長發達せしめて行きたいと思ふ。即ち自分の門口より自分の行かんとする他の門口まで自分の體や荷物を運んで呉れる自動車は、僅にステーションとステーションを連絡して、自分の家とステーション、ステーションと自分の行先の家とを連絡することの出來ない汽車よりも確に、交通上便利であることを認むる以上は出來るだけ自動車の普及發達を助長して行くと共に、自動車交通と互に唇齒輔車の關係に立つ道路の改良を促進して行きたいといふことが、現在の道路改良に對する自分の根本的信念である。

五

然るに時代の熱烈なる要求たる道路の改良も比較的多額の經費を要するが爲に、多くは其の資金が道路の一局部に固定して全府縣に對し充分なる賄が附かないといふのが現在の地方に於ける財政の状態である。予は其の點に於て出來るだけ道路の費用を集約的に使用して行きたいと主張して居るのである。假令千圓の金を使ふにしても、其の千圓の金が一番能率を發揮するやうな方法に依つて道路の改良に使つて行きたい、道路改良の局にある事務方面の人々並に技術方面の人々が限

りある金額を以て最も有効に道路の改良に使つて行くといふやうな頭を使つたらどうか予は常に斯ういふ事を考へて居るのである。出来るだけ道路改良の根本義は何であるかといふ事に立脚して此の問題を解決して参りたい、斯う考へて居るのである。

其の第一は道路は人馬諸車の通行に適合せしむる必要より之を改良するのであるから、道路構造令に適合して居るといふ事は無論必要であるが、道路構造令に適合して居る以上は道路の體裁を作る爲に支出する費用は成るべく之を節約して行きたい。各地方の状況を見るとなかく、道路の見場が良い、道路を體裁良く造ることに非常に努力して居る結果として相當金が掛つて居るやうに思ふ。詰り日本人は細工が非常に上手であるから何をしても形を良くする、其の爲には金を吝まぬといふやうな風がある。其の著しい例は我國の道路の築造家が常に道路は短冊形に造らなければならぬものであると云ふ型に捕はれて居ることである。其の爲に道路構造令の要求する最小幅員を超過する剩餘土地の部分に成べく之を削取つて道路が路端から平行線的に見えるやうな所謂短冊形道路を造るといふ風がある。それは現に軍事國道になつて居る箱根より長尾峠を経て御殿場に達する國道等を見ても明かである、短冊形に道路を築造する爲に少し出張つて居るやうな個所は態々削取つてある。

然るに其の事は全く不必要な事であつて一寸でも一尺でも自然の地形があるならば其の地形を利用することが道路の道路たる所以であつて、決して短冊形の道路を造る必要はない。場合に依れば僅に一尺位な出張りがある爲に却つて自動車の事故を防止するやうな効果があるのである。故

に予は管下の土木出張所長等を集める毎に短冊形道路を造ることは成るべく避けて自然の地形を利用して交通に適するやうな道路を造れ不細工でも宜いから安全な經費のかゝらぬ道路を造るやうにしなければならぬと云ふ事を極力主張して居るのである。伊太利の道路は矢張日本流に主として短冊形道路であるが爲に割合に金が掛つて居る。佛蘭西人は總ての事に於て潔癖であるが佛蘭西領のアルプス地方に行つて見ると決して短冊形道路などは造つて居らぬ。之に依つて道路の費用を節約すると同時に一寸一尺の地と雖も道路の有効面として残して置く風がある。それから近時道路に對して非常に金が掛ると云ふのは橋梁の費用である。無論橋梁は將來路線の變更の無いものに就いては鐵橋も宜からう、混凝土橋も宜からう、さういふ永久的の構造にする必要があることは勿論であるが之れが爲に山間僻地に於てすらも都市の中央に見るが如き立派な形式の橋梁を造るの必要が何處にあるであらうか。是は道路費の集約的使用の上から言つて大に考慮すべき事ではないかと思ふ。勿論橋梁の工事擔任者等は最初に府縣會や町村會に經費を要求する際に相當餘裕のある見積を爲し其の餘裕のある範圍内に於て出来るだけ立派なものを造らうといふことが主となるが爲に、動もすれば過當なる道路橋梁を山間僻地に造ると云ふことになるのである。

かゝる風潮は漸次我國の土木界に於ても起りつゝある。勿論風景の觀賞を主とすべき個所に於ける所謂觀光道路に於ては道路の美觀といふ事を考ふるが故に、多少道路橋梁に對して或る種の裝飾設備を施すが爲め金の掛るといふ事は豫想しなければならぬ事であるが、然らざる個所の道路橋梁等に對しては都市の中央に見るが如き構造の道路橋梁を造るが爲めに餘計な費用を使用するが

如きは予の反對する所である。

各府縣の實際を見れば道路の根本的改良計畫を樹つる場合に幅員幾らの道路の一里當りが幾らといふ積算をして其の計畫を樹つるが爲に、現代の交通の實際に適合しない計畫が可なり澤山あるやうである。現に最近に於て各府縣の道路の起債其の他財政計畫を調査する場合に何時もさういふやうな感がするのである。道路の改良を如何なる箇所からやつて行くかといふ事、理想と實際との複雑した關係よりして其の局に當る者の可なり苦心する問題である。固より限り有る金を以て限り無き要求に應ずることは出来ないものであるから此の場合に於て第一に其の計畫は地方の交通の實際に應じて之を樹てなければならぬ。第二に地方の實際に於ける交通上の要求が未だ其の程度に達せずとするも比較的少額の經費を投じて道路改良の目的を達するやうな場所には手を着けても宜しい、換言すれば其の地方の者は之を要求して居ないとするも或る一局部の改良をするならば自動車の交通に適するやうになる道路があるとすれば此の如き道路には手を着くべきである。而して財源に餘裕あらば初めて他の道路に及ぶべきであらう。然るを地方の交通の實際の要求があらうが無からうが、全府縣下の國道府縣道の延長が六百里ある、それに對して既改修部分が幾らある之を差引いた未改修部分は斯ういふやうに改良するのであるといふ抽象的改良計畫であつては徒らに費用のみが昂んで確實適切なる道路の改良計畫の樹立は之を望み得ないと思ふ。

勿論道路改良の財源には自から制限があるから道路改良計畫を實行するにしても相當長い日時を要する、各府縣の計畫を見ても短いので十年、長いので二十五年といふやうなものがある。是等に

對しては最後の年に着手せらるゝ道路に就いて見れば今より二十五年を待たなければ道路の改良が完成しない。故に最初に自動車の交通するやうに道路の改良工事を完成した地方は最後に道路の改良工事を完成せらるゝ地方よりは二十五年も早く道路改良の利益を受けることになる。其の改良を最後に延ばされる道路は府縣としても比較的利害關係の薄い場所である。併しながら其の道路の在る地元市町村が當該道路の改良に就いて緊密なる利害を有すること、最初の年に着手せられた道路に對して其の地元市町村が緊密なる利害を有すると相異らぬ。併しながら府縣から見れば其の道路に就いての利害の關係に厚薄があるので最初のもものは非常に府縣の利害關係が厚いけれども後のものは非常に薄い、斯ういふ場合に若し地元が府縣に改良を希望して來た時には府縣としてはそれ等に對して相當の考慮を拂はなければならぬと思ふ。即ち改良計畫の數年以後に屬する道路を如何にして處置するかといふ事が府縣道路政策上重要な問題となつて來るのである。予は之に對する方法は凡そ二つであると思ふ。

第一の方法は應急的局部改修である。予は之に對して特に危險箇所改良といふ言葉を使つて居る。道路の交通の危険なる場所を改良して行く、幅員の狭いものは之を廣くする、必要なる個所には車の待避所を設ける、突角のカーブの急なるものは之を緩にする、河岸斷崖に面せる道路には柵を設ける、S字形の道路は直線にする、勾配の急なるものは之を緩にするといふ風に局部々に對して應急の工事を施して少くも自動車の通行をして、何等の支障なからしむるやうに改良して行く、是が一つの方法である。

此の處は從來非常に自動車の事故が多い個所であるといふので改良の希望が出て來ると其の個所はどうせ四五年後には改良して行くのだから當分我慢をしろといふやうな状況にあるのが或る地方に於ける一般の風である。それが爲に同じ箇所に於て屢々自動車の事故が発生して人命身體は勿論其の他物質上種々の損害を蒙ることがある。故に予は岡山縣に在任中初めて全縣下を通じて道路の危険箇所の改良をやる計畫を樹て相當な經費を豫算に計上して、先づ各路線に就いて危険箇所中の一番重要性を持つて居るものを調査し其のものから順次豫算の範圍内で、河川に添うた道路には柵を設ける、幅員の狭小なる道路は之を取擴げる、山の突出して居る個所は之を剪除するといふやうな方法で、之を實行した結果從來自動車の通行せざりし地方ですらも盛に自動車が行き通るやうになつた。然るに隣縣に至ると此の如き方針が採用せられて居ない爲めに廣島縣と岡山縣と連絡する府縣道東城成羽線の如きは、縣境に行くに道路の關係で自動車が止つてしまふといふ有様で當時廣島縣の自動車業者が聯合して縣當局に、岡山縣のやつて居るが如く道路の危険箇所改良をやつて貰ひたいといふ事を要求したと云ふことに鑑みても、道路の全線に互る局部的の改良が、比較的少額の金を支出するにも拘らず如何に交通の實際に適合するかといふ事を立證し得るものと思ふ。

第二の方法は地元市町村をして道路法第二十四條の規定に依つて其の新設若くは改築の事業を出願せしめ、之に對し府縣より若干の費用を補助する。道路法第二十四條の規定する所に依れば管理者に非らざる者は管理者の許可承認を得て道路の新設若くは改築を爲すことを得、而して之に要

する費用は他の規定に依つて許可承認を得た者が負擔するといふことになつて居るから、地元市町村が熱心に府縣道の改良を希望して來た場合には、地元市町村にそれを聽許してそれに對し、府縣が四割乃至六割の府縣費の補償をしてやるといふことになれば、二十五年の府縣の豫定計畫である道路改良の如きも、府縣と地元市町村との協力に依つて十五年位で之が改良工事を完成することが出来るのであつて、それが爲に道路の費用が非常に節約せられるのみならず、其の道路の改良に依つて未改良状態に因つて受けつゝある不利益を除却し得ると共に、改良に依つて受くる利益をも收めることが出来る。斯の如き方策を加味すると云ふことは、地方に於ける道路政策の非常なる妙用ではないかと考へて居る。

道路の請負制度の事であるが、予は出来るならば道路は直營が一番良いと思ふ。併ながら道路の費用が増加して來ると、それを直營に依つて悉く處理することは出来ない。其の爲に適當なる請負者、即ち立派な道路技術者を民間に澤山作つて之に仕事を請負はしめるといふやうな制度を採ることの已むを得ないやうな場合もある。されば道路工事執行令等の中にも、其の事を豫想した規定を設けて居る。併し道路改良事業施行上最も著しい弊害と認めらるゝものは所謂地元請負である。河川法には河川に關する工事は市町村をして之を請負はしむることは出来ないやうに禁止規定が設けてある。蓋し河川工事の如きは請負者に於て場合に依れば仕直しをしなければならぬ、或は工事中途で災害を蒙るときは、其の負擔が請負者に歸するやうな危険があるから、地元市町村には之を請負させぬやうにしてあるのである。道路工事に關しては道路工事執行令中地元請負禁止の規定

は河川工事の如く絶對的ではないが、地元請負を爲すには特別の事由あることを要件として居る。地方の實際としては國道又は府縣道の改良を爲す場合に市町村に潰地を寄附せしめるとか、或は道路費の一部を負擔せしめるといふやうな制度を採つて居る所があるが此の如き地方にありては種々の運動を行ひて其の道路工事を地元引受くることを希望する。而して其の工事を引受けた地元町村が町村住民や青年團員等を使つて其の工事を執行すればまだ、弊害は少いのであるが甚だしい所になると頭を跳ねて他の民間の請負者に又請負をさせる。而して其の間に相當な開きが出るから其の金を香しからぬ事に使用して疑獄など起した地方も少くない。予の調べた所に依れば三割八分まで頭を跳ねて居つたやうな所もある。例へば三萬圓を府縣が當該道路改修費として豫算に計上して居るとすればそれを三萬圓で地元町村が請負つて二割の頭を跳ねて他の請負者の手に委ぬるとすれば六千圓は中途で消えてしまふことになるので、道路の費用がそれだけに物を言はないことになるのである。斯の如き地元の要求は特別の事由なき限り如何なる運動があらうとも斷乎として之を跳ね付け、道路費が眞に物を言ふやうに之を使用して行くの必要がある。

六

尙ほ道路改良財源の一部を公債に仰いで居る地方が多い。予は純理論としては道路の如き改良の利益を現代の人のみではなく將來永く子孫に遺すやうな性質の事業に充つる費用は大部分之を公債に仰ぎ其の公債の償還は道路の改良に依つて増加した地方の生産力に基く負擔能力に依りて

長い間に子孫と共に負擔して行くことが極めて合理的な事であると思ふ。亞米利加の如き比較的金のある國ですらも道路改良の財源は之を公債に俟つて居るやうな状況である。唯だ併し日本の金融界は極めて安定力が弱いので餘りに國又は公共團體が積極的に仕事をすると之に要する資金を民間より吸收するの結果經濟的に民間の事業界を壓迫するやうな状況になるので民間所要の資金を妨げざる範圍内に於て公債を起すことが現在の取扱になつて居るやうである。

尙ほ近時道路改良財源の不足の結果として受益者負擔或は損傷負擔といふものを道路の財源にするやうな計畫になつて來た。是は道路の法規を制定する場合に道路の占用料其他道路より生ずる収入を基礎として道路の財源にするやうな組立にはなつて居るけれども、是とて所謂受益者負擔の如き積極的の利益に基く負擔は地方道路には其の適用が少ない、それが爲に近時特に道路を損傷する原因となるべき事業を爲す者に對し特別の負擔をさせる事が時代の趨勢となつて來たやうに思ふが、此の適用に就いては予は特に十分の考慮を爲すべきものであると思ふ。是は佛蘭西の道路法に所謂産業補助の制度を我が道路法に採用したのであつて、それに従へば例へば石山がある、或は炭坑がある、其の石山や炭坑から常に石材や石炭を積出すが爲に道路を損傷する、其の損傷に對し或る程度の道路の維持修繕の費用を出させるやうにしたのが此の制度の起源であつて佛蘭西の法律には大體さういふやうな事業の種類を例示して損傷負擔金を課し得る場合を制限して居るのであるが、我が道路法に於ては成るべく廣く之を認めて置いた方が宜いではないかといふことから損傷負擔金を課し得べき事業の種類を制限して居ない、従つて乗合自動車に對しても之を課し得る途

を開けて居ることは明かであるが、其の適用に關しては餘程考へて見なければならぬと思ふ。即ち乗合自動車の如きものに損傷負擔金を課するとすれば是は直ちに乗客の賃金に轉嫁される性質のものであることは之を覺悟しなければならぬ、其の結果としては通行税の如きものが非常に悪税と呼ばれた如く、乗合自動車に乗るやうな極めて資力の薄弱なる者迄が道路損傷負擔金を出さなければならぬといふことになるのは果して如何であるかと思ふ。總て公けなる負擔は之を社會政策的の見地から觀察しなければならぬ、其の負擔が消費税に於けるが如く有産階級にも無産階級にも均一に及ぶやうなものに就いては成るべく之を避けなければならぬ、此の意味の反對論は可なり強く主張された筈で、東京の電車經濟から道路改良費の一部を支出する際にもそれよりは寧ろ適當なる補充財源を見出し之に依りて道路費の賄をつけて行くとするも、乗合自動車の如きものより損傷負擔金を取るが如き事は可成避け得らるれば避けた方が宜からうと思ふ。一面に於て軌道鐵道に對する税金は成るべく之を制限して居る、然るに之と競争に立つ乗合自動車に對して軌道鐵道の如き比較的大資本を以て經營する事業の負擔しない負擔を強要するが如きは事業自體の發達に障害あるのみならず、障害の結果は折角進歩しつゝある我國自動車交通網の完成に非常な障害を與へ之が爲に自動車の伸びる勢ひが全く阻止せられ隨て道路改良の勢ひをも挫かるゝに至るなきやを保し難いのである、況んや曩に述べたるが如く其の損傷負擔が更に乗客に轉嫁せらるゝ性質を有せるが爲に、極めて非社會政策的の負擔になるので此の如きは寧ろ時代の趨勢に逆行して居るものではないかと思ふのである。故に將來乗合自動車の如きものが充分普及發達して獎勵時代を過ぎ去つた

後に於ては、兎も角現代に於ては、少くも道路財源として乗合自動車より道路損傷負擔金を徴收するが如きは、決して當を得たものではないと考へる。

斯の如き性質の財源を漁つて迄も道路を改良しなければならぬといふ事は、一面から言へば道路費の使用方法が放漫に流るる結果と見らるる所もある、今少しく道路費の使用を集約的にして行くことになれば、強ひて乗合自動車より道路損傷負擔金を徴收しなくても、道路の財源は辻褃が合つて行きはせぬかと考へる。折角道路の改良に就いて非常に長い間悲惨なる境遇にあつた我國が昭和の時代に於て漸く其の曙光を見んとする場合に此の如き些細な政策の爲めに其の出鼻を挫くやうなことは爲政者たるものゝ極めて慎まなければならぬ事であると思ふ。

