



國家の繁榮と道路の改良

中野 金次郎

○

我が國の道路の狀態は其の改良遲々として未だ自動車交通に甚だ不適當なる現狀に在るにも拘らず時代の要求は年を逐うて倍々自動車の利用を促進し其の發達の度を高めつゝある。最近政府も此の趨勢に見る所あり我國に於ける自動車工業の確立に關して商工省は具體的の調査を行ひ差當り一箇年五千臺の自動車を國內で製作するといふ議が進められつゝあると聞くのであるが此の事は今や一層道路改良の急切なることを物語るものと謂はなければならぬ。

殊に現下の深刻なる經濟界不況の對策として、又一面重大なる社會問題化せんとしつゝある失業救濟の方面より見て、此の際政府は宜しく公債政策を執つてでも、全國に亙つて徹底的に道路改良事業を遂行すべしといふ議論が各方面に於て唱へられて來たことは、傾聽に値することである。

今日の如き不況に際して、如何に産業合理化を唱へ、生産事業を奨勵せんとしても、現下の不況が世界的に共通なる生産過剩といふ事に基因して居る以上、何れの事業と雖も採算上容易に成立ち得ないことは論を俟たない所である。單り道路の新設改良の事業に至つては、之に依つて交通機關の改善を便ならしめ、自動車工業の發達を促進し、以て間接に國家の産業を助長するところの基礎的事業であると謂ふべきである。

而も道路改良の事業は、政府が今日の時局に處して重要な政策として努力しつゝある國際貸借改善の上にも、何等の悪影響を及ぼすものではない、之が改良の方法を混凝土道路とするならば、其の材料の如きは純國産品を以て十分に間に合つて行くのである。

又當面の失業救濟事業として道路改良事業の如何に有利であるかは殆んど説明を要しない。

斯の如くにして今や道路改良事業遂行の急務が各方面より叫ばれつゝあることは、誠に當然の事であると考へる。而して此の問題は、何人も異論を挟むべき餘地の無い事柄であるから、如何に緊縮

政策を標榜する現内閣に於ても、單に非募債主義の一點張で之を一蹴し去ることは出来ない。必ずや此の問題は早晚其の實現に向つて促進されることゝ信ずるのである。

○

此の我國の道路問題に就て、最近一外人の意見に面白い一つの考察であると考へられるものを見たので、茲に紹介して置きたい。

其の要旨は、日本の本土と九州に就て見るに、九つの主要港灣を中心として其の周圍二十里の範圍内に日本の人口の約五割七分が居住して居る、故にそれ等の港灣都市を中心として自動車の放射道路を新設すべしといふのであるが、其の道路新設に要する資源、竝に道路新設費の銷却、或は維持修繕費等に對しても具體的の數字が提示されて居る。道路問題の重要視せられつゝある今日、吾人の參考として研究すべき價值のある意見であると信ずる。

即ち左記はセール、プレーザー會社のブリス氏の調査發表に係るものであつて、予が白石元次郎氏から寄贈を受けたものである。

日本内地は二四、六四〇平方里の面積を包括し、約六千萬の人口を擁す、即ち概算平方里當り二、四三五人の密度なり。

然るに、右全人口の九割(五三、五〇七、〇〇〇)は本州及九州に住居す。その面積は全面積の六割九

分又は一七、一八七平方里なり。されば右二州に於ける平均人口密度は一平方里に付三、一三
 人とす。本州及九州に於ける八主要港より二〇里周域に於ける第九位の清水港に限り十里以
 内土地面積は五、七八一平方里にして此の地域に本州九州全人口の五割七分即ち三〇、五〇〇
 〇〇人が居住す。

横濱四日市及神戸の三主要港の周域二十里以内に於ける人口は二〇、八〇〇、〇〇〇即ち三割九
 分に該當す。然るに面積は二、六二九平方里即ち二州面積の一割五分五厘に過ぎず。

外國市場及在外原料供給地に對する通路たる九港より五〇哩以内の地域に集中されたる帝國
 の産業、商業及經濟生活の比率は此を算出すれば驚異すべきものならん。

左表に於ける港は總て本州に在り。(面積八六、七七一平方哩——一四、四〇六平方里——人口、四
 四、九八一、五〇二)

但し内門司、長崎の二港は九州にあり。(面積一五、五八七平方哩——二、七八一平方里——人口、八
 五、二四、九五三)

	以內	面積	概算人口
横濱	二十里	七、一九三 ^{平方里} 二	九、二七六、〇〇〇
清水	十里	一、九九二〇	六、五一〇、〇〇〇
名古屋	二十里	九、九九〇〇	四、六九〇、〇〇〇

神戸大阪	二十里	九一・〇〇	六、八四〇・〇〇
門司	二十里	三六五・〇〇	二、一四二・〇〇
長崎	二十里	三二六・〇〇	二、〇八三・〇〇
青森	二十里	七七七・〇〇	一、一七六・〇〇
新潟	二十里	六一三・〇〇	一、六八六・〇〇
伏木	二十里	八七二・〇〇	一、九一二・〇〇
(計)		五、七八一・〇〇	三〇、四五六・〇〇

繁榮への道

一 倫敦軍縮會議の直接の結果として日本は現在より六箇年に互り六億圓の海軍費を節約するを得たり。現在まで資源を得られざりし航空發達其他の費用として陸海兩軍宛假に一億圓を割くとするも一九三一年乃至一九三六年の五箇年間に於て五億圓、即ち一年當り一億圓を剩すが故に此を貿易産業救済として減税に充當し得るなり。

二 同時に日本に於ける港都市及人口中心地を基點として全國的且廣汎的の規模にて幹線道路系統即ち帝國に於ける十大都市より二十里、二十五里又或る場合には三十里以内の放射道路の如きものを建設する爲に右と同金額の資源を捻出し得るなり。

三 斯かる開發事業には一般課税額を増加せずしてその資源を得るの方法あり(増税は第一項記

載の納税者に對する負擔輕減を不可能ならしむ即ち道路建設の結果興るべき乗合自動車貨物自動車其他の自動車運輸事業をしてその建設費を負擔せしむる方法なり。日本の現在の文化の程度を以てしても六千萬人を擁する國家の産業には少くとも壹百萬臺の自動車を要するなるべし。一臺平均參千圓としてその多數は日本に於て製造せらるべし。(現在臺數拾萬臺に滿たす)

四 自動車税一臺、一年五拾圓とすれば

五〇〇〇〇〇〇〇圓

一ガロン五錢のガソリン税は

六〇〇〇〇〇〇〇圓

計 一〇〇〇〇〇〇〇〇圓

右金額は道路建設費を償却し且右道路系統を維持し完全に修繕するに要する費用を支辨して尙餘りあるべし。

五 日本は元來近距離輸送の國なるが故に戸別運搬が最も迅速にして且經濟的なり。此の目的には自動車最適なり。日本の現状としては現在以上鐵道や電車線を擴張するは宜しからず寧ろ港灣都市を基點とする放射道路の完成を俟つて此を爲すべきなり。

六 運輸上時間と費用とを節約するを得ば總ての産業貿易は自ら興隆し又農業及蠶業の享くる

裨益も少からざるべし。

七 消費中心地と奥地との連絡を良好ならしむる結果地價は昇騰して、無限に國家的財源を増大せしむべし。

八 道路建設工事によりて失業救済の一助たり得る事。又セメント工業の再興及自動車製造修繕業、ゴム、ガラス、鐵鋼、電氣其他關係事業に依り、雇用も増加すべし。道路工事機械製造工業は繁榮を齎し、生活費は低下し、農産物の利益も著しく増大すべし。エネルギーの貯藏とも稱すべき餘剰水力電氣及び一時的過剩の農業勞働力を有効に結合せしめ、以て戸内及町村工業を發達せしめ、延いては都市及農村住民の購買力を向上せしむ。要するに一般的繁榮を得るなり。

九 又一方日本は觀光客を招來し、毎年數百萬圓の外貨を收得すべく、同時に外人が精巧なる美術品に對する鑑賞を満足せしめんとして、日本の手藝的專業を助成せしむるもの大なるべし。

以上

自動車を利用する交通の問題に就ては、最近鐵道省に於ても具體的に調査を進めて、或る方面では鐵道省自ら鐵道の建設に代るに乘合自動車の經營を爲さんとして計畫しつゝある狀況である。又全國の私設鐵道が各方面に於て乘合自動車營業の影響を蒙つて、無配當の會社續出し甚しきに

至つてはレールを撤去して賣却しなければならぬといふ悲運に逢著して居るものもあつて、曾て亞米利加に於て苦い經驗を嘗めたと同様な運命に我國の私設鐵道會社が遭遇しつゝある状態である。今日にして道路問題の根本解決が此儘に荏苒放任されるとすれば、これ等地方交通機關の方面に對しても益々不自然なる事業資金の重複を見るに至ると考へる。此の事も亦道路改良問題の解決の一日も速かならんことを要望する重大なる一理由となりつゝある。

鐵道省の調査に依れば、三十哩迄の運輸は自動車に依るを有利とするといふ調査が發表されて居るが、吾々の營業關係から見ても、同様の考へを有つて居るのみならず、ヨリ以上に自動車輸送を以て利益とする場合が多いやうに考へる。

さすれば専ら自動車に依る陸上交通の改善を圖ると共に、港灣と道路との連絡關係等に就ても此見地から十分の研究を積んだならば、最も經濟的な海陸連絡の設備を整へることが出来るのである。

都市の内外に於ける道路運送に於ても、自動車の利用は最も經濟的に能率を擧げつゝあるのである。今最近の東京市に於ける實例を擧げて見るならば左表の如くである。

沙留驛運送株式會社に於ける運搬具比較 (昭和五年六月中)

車種	一車	一日回数	一回積載量	一日取扱量	一月平均作業日	一月取扱量	手車ヲ100ト セ ル 比 較
自動車		5.20 <small>馬</small>	1,910 <small>馬</small>	9,932 <small>馬</small>	27 <small>日</small>	268,104 <small>馬</small>	891
オートバイ		11.00	275	3,025	27	81,675	272
荷馬車		1.65	1,840	3,033	27	81,972	273
手車		1.70	656	1,115	27	30,105	100

即ち各運搬具の運搬能率を比較すれば、手車の能力を一として

荷馬車 約三倍

オートバイ 約三倍

自動車 約九倍

の比率を示して居るのであるが、尙ほ道路の改良と積卸し作業の改善とに依つて、自動車並にオートバイに於て更に五割の能率を増加することは決して至難な事でない。

斯の如く現在に於ても次第に新しき道路運送の機關を利用して、陸上運送費の低減を圖りつゝある次第であるが、今後道路の改良に依つて享くる經濟上の利益は蓋し莫大なるものがあると考えらる。故に此の際道路の新設改良に數億圓を投ずるも、それは決して不急の事業ではない、將來の我國の經濟發展上最も有効に利用せられるものであると斷言するに憚らないのである。(完)