

物資の配給と道路

和田篤憲

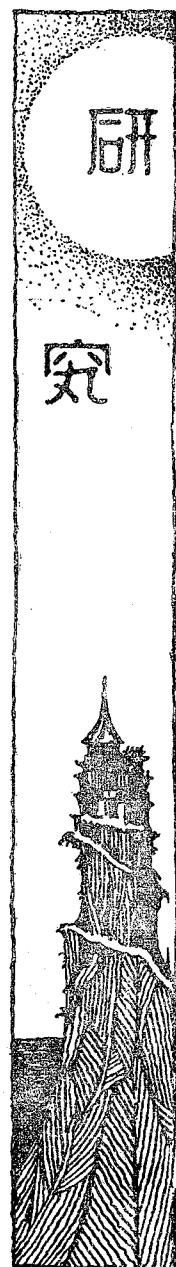
一 緒論

イ 物資配給問題研究の必要

試みに較近産業の趨勢を見よ。人々は兎に角消費する以上に生産するのである。然も一方に於て己が生産せざる多種多額の貨物を消費する。かかる現象の可能なるは貨物の移轉を前提とするることは勿論の事で、この貨物の移轉こそ吾人經濟的生活の重要な部分を占むるものである。この貨物の移轉を司れるは即商人にして其業務は即商業である。

然してこの業務遂行の補助機關として就中物資の配給方面には交通及運輸の施設を必要とする。即道路、鐵道、電信、電話等はこれである。¹⁾

抑々貨物の移轉は需要と供給の結果に外ならないが、この需要は消費者の欲望（有効的な）の結果であり、又供給は生産者のなす處である。然も市價は需要供給によりて變動し、需要供給は交換現象に現れる。この交換現象中の一部即供給線より需要線に適當に移動せしめる事が物資の所



謂配給なのである。故に物資配給に要する費用は生産費の一部と考へられるのが普通である。これ即生産費中交換の占むる部分の大なる所以であつて、産業の發達を期するに於ては交換中最も重要な物資の配給方法の改善を一日も寛にする事能はざる次第である。これ近時該問題の漸く重視せらるゝに至つた譯であつて、官私共に研究を必要とする處である。

口 當局の該方面に於ける態度

内務省内道路改良會が昭和三年十月二十五・六・七の三日間に亘つて府縣土木課其他當路者の援助の下に全國國道及び重要府縣道約九千里に亘つて交通調査を行つた事がある。斯く斯界の人々に依つて道路が何故に今更の如くに調査せられ始めたのであらう。省るに大正十二年九月、我國は振古未曾有の大震災に遭つたのである。然も大正八年道路法の施行を見し後、未だ幾許の歳月をも閱てゐなかつた時であつた。この大災に依つて急救物資の輸送及び鐵道稀有の大帶貨に就き、官民共に道路運送の施設の姑くも忽諸

に附する能はざるものなる事を痛感し、鐵道省及び帝國鐵道協會に於ける小運送調查會農林省に於ける馬政委員會或は内務省に於ける道路改良會の出現となつたのであつた。即こゝに新なる姿を以て誕生すべき道路なるものは少くとも舊來のものとは意味を異にしてゐなければならぬ筈であつた。然して前内閣の計畫たりし產業道路開發事業は昭和四年度より實施の事となり、初年度經費二百萬圓を計上せられ、一方地方に於ては已に指定を見越して、三、四兩年度に驚くべき多數の道路改修に着手したのであつたが、内閣更迭後は一切かゝる事業を中止することとなり、政府は別に自動車網の完成を期することとなつたのである。

ハ 本稿の目的及範圍

以上述べしが如く近時云々せられ出した道路なるものは勿論產業道路としての道路で在來の概念に於ける道路ではない。然し乍らこの產業道路の開發が、何を置いても必要な施設の一と數へられる爲には、尙歩むべき若干の距離が残されてゐるであらう。故を以てこの道路なるものが役

割する産業の方面、即物資配給關係を尋ね、且物資の配給機關と道路の相互關係を見、最後に物資配給方法の變遷が道路に影響せし處につき少しく史的考察をなさんとするのである。これ拙稿を草したる目的とその論述の範圍とである。

二 物資の配給と道路

1 交換と物資配給

諸、貨物即經濟財 (economic good) の循環又は移轉には二種ある。(一)を財の一方的移轉と謂ひ、例へば贈與、遺贈、相續、租稅、罰金等の場合が是れで、(二)を財の雙方的移轉又は交換 (exchange) と謂ふのである。已に述し

が如く交換は吾人の日常の財貨の循環中要部を占むるものである。こゝに交換は有無相通じ、長短相補ふ者にして、財貨の効用を増加する經濟行爲であるから、交換は生産手續の一部と認められてゐるのである。然も先には財貨(物資)の供給方面より見てこの物資配給を生産者(又は供給者)が問題となるのである。この物資配給問題中最も重要な

供給行爲の延長(商人又は代理人を以て行ふ)とみたのであつたが、市場又は消費地に現れ出る貨物(物資)の交換價値即賣買の價格 (price) が決定せられる迄に必要とせられた一切の手續を生産の一部に含め、交換もその一として數ふる時には、勿論物資配給の費用も其中に含まれてしまふのである。が然し、物資配給(この字義は元來配當支給の意である)なる用語は曖昧な點が多々あるから私は本稿を述べるに方つて便宜上意味を限定し、商人又は生産者(又は供給者)の代理人を以て(勿論生産者自身がこの役割を演ずる場合及び商人又は消費者の行ふ場合も)生産者(又は供給者)が行ふ供給適合行爲の延長の一種となすのである。

口 物資配給と道路

さて物資を生産地より消費地へ適當に供給する場合にそここに若干の距離が横つてゐる場合が普通である。この需給二圈を結び付くるものが即道路である。(鐵道其他はこの)然らば生産地に山積する物資を如何に配給するかといふ事が問題となるのである。この物資配給問題中最も重要な

は食糧品のそれである。食糧品中或特殊なものは別として、大概是生産地たる田舎より消費地たる都市へ運ばれなければならない。然も其方法は最も經濟的なることが必要なものである。これには次の二條件を必要とする。即(一)運賃率の低きこと。(二)運搬時間の短きこと。がこれである。この意味に於て生れ出た道路は勿論新しき運輸の機關を必要とするのであつて、次項に於ては少しく述べんと欲する次第である。

三 道路と物資配給機關

1 道路の經濟的意義

已に度々述べしが如く、產業なるものは物資を一所より他所へ移動せしむるにある。勿論交換は產業中の重要な部分であつて、(交換をなすために通過せらるゝ場所は水上、空中、陸上の三で、陸上は尙更に三分せられて、道路、鐵道、電氣鐵道となる。)陸上に於ては鐵道及電氣鐵道と共に道路は交換の補助機關として甚だ重要な役割を演ずること

となる。この道路上を交通する機關は次の三種類に分られる。即、(一)人力(二)動物力(三)機械力に依るものがある。この三者は又物資配給方法進化の三階段をも示すこととなる。

口 物資配給機關と道路との因果關係

然して交通の主體が道路上を通過するに時、道路との因果關係は、左ほど大なるものがなく寧ろ道路は反対に交通機關に依りて左右せられる。即物資配給機關の進歩は道路をして經濟的に改良進化せしめる結果となるのである。上述せし如く人力による物資の配給機關は先づ道路に現れる。これは即車であつて、この種のものは何れかと云へば甚だ幼稚な階段である。然るに少しく進むと動物力の利用が行はれる。牛車、馬力はこれである。(勿論牛車馬力の時代であつても人力は使用せられてゐるのである。)機械力の始めて道路上(鐵道はさう)に於ける物資配給に使用せられたのは自動車を以て第一とする。極めて新しいものといはなければならぬ。即道路の發達は物資配給機關の通過に適應して改修せられるもの

で、この二者間に因果の關係を認める事が必しも不可能な事ではなからう。

四 物資配給方法の變遷と道路

私は以上の如き考よりして次に物資配給方法の變遷（勿論甚廣い意味の）よりして、道路の發達を考察したく欲するのである。

1 明治維新以前の物資配給方法と道路

1 德川氏以前

日本の文明は三韓服屬以後彼地より移植せられたもので、其以前に於ては日本國民の生活狀態は所謂原始素朴なる光景を呈し、行くに道路といふべきものなく、自然に踏み始めたる経路にて僅かに隣村に通じてゐた。此當時の人の食料は麥、粟、稗、豆等の類を常食とし、鰐魚等の肉は副食とし、草木の纖維を取りて絲に紡ぎ草汁にて染めたる衣服に半身を纏ひたるのみ。然るに大陸の文化の影響は生活状態を一變して漸次貴族は宏壯優雅なる邸宅を構へ綾錦に身

を包むに至つた。大化の革新は唐制を模倣せるものであつて、こゝに於て道路は大に改修せられた。これ地方政治の必要上驛傳を創設したからである。然も尙此等は官吏の往来に調度の運搬に使用せられたるのみにして貨物一般の移動は勿論庶民一般の關與するが如きものではなかつたのである。諸驛傳の法は全國の道路を大路、中路、小路の三種に分ち、三十里毎に驛を置き驛には人馬を準備し其費用を支へしむるため驛田を給つたものである。旅行者は朝廷より傳符を受け驛司に示して人馬の供給を得るの定ではあつたが、此傳符を與へられる人は親王公卿等の大官に限つてゐた。當時内地の旅行は無人の境を行くが如く、加ふるに貨幣は廣通を見なかつたから、途上物質の配給を受くるの道なく、官人の旅行に上るや必ず數多の馬を牽き之に食料調度を荷はしめ、夜に入れば隨所草蘆を結んで雨露を避けたといふ。庶民の交通は尙苦しきもので、穀物を脊に、刀を腰に帶び、日暮れば木下に宿り、偶々人家あれば多くは僧庵であつた。故に塗上疲弊の極病を發し又は食なきた

め餓死せしものもあつた。事情此の如くであつたから一般運輸てう事もなく商業など見るべきものゝなかつたのは寧ろ當然といはねばならない。

然るに鎌倉の開府せられてより、京との間に交通を見、驛路を各地に開いたが、驛傳は尙大化改新の制と大同小異にて官人の使用を専らとし、私人には何等の恩澤はなかつた。然も處々に野盜が居つたから、行商は物品を背にして刀を持つてゐたといふ。この頃の行商は直接消費地へ物資を運んだよりもむしろ市へ行つたのである。即ち市と市との間を訪つて物資を配給して行つたのである。其後足利時代になつてから守護の権勢が擴張せられ宛然諸侯の姿をなし商工業を保護獎勵し、又領内の交通の安全を計つたので京、鎌倉の衰微にも拘らず諸侯の城下は頓に繁盛を呈してゐた。

2 德川時代

徳川時代に至つて五街道は完備し、道中奉行の設備や驛傳遞送の事業じ見るべきものが多かつた。(詳しく述べ本誌第一

(第十號所載拙稿参照)この頃に至つて始めて運輸制度が生れ、道路交通にも動物力を利用することが大に進んで來たのである。上述したるが如く配給の第二階段に入つたもので、この配給方法の發達は寧ろ道路施設の不備を補はんがため、其結果として助長せられたと見るべきである。然して、此時代に主として使用されたる動物力は馬で然も馬背に物貨を積載したものである。然して、この時代には海運が漸く發達してゐたから大貨物の運輸は船によつたものである。

□ 明治維新以後の物資配給方法と道路

1 維新以後歐洲大戰の勃發まで

明治維新的改革は諸般に及ぼされ道路交通及運輸等の方面にも及んでゐる。然してこの文明は外國のそれで、特に見るべき施設となつて現はれたのが機械力であつた。かくて陸上には汽車を走らせ水上には汽船を浮べる事となつたのである、即陸上交通はこゝに第三階段即機械力の時代に入らんとした。これ明治五年九月十二日、京濱鐵道の開通に由來する。爾來官私共に鐵道熱に浮され、物資配給は多

く低廉なる鐵道輸送に依つたのである。然して道路は舊政府の施設の後見る可き發達をなさなかつた。即相變らず牛馬車に依る小運送に委されてゐたのである。かゝる矛盾は正に如何ともなすこと能はざるの觀があつた。そしてこの狀態は一部識者に歎ぜられづゝも歐洲戰爭勃發頃まで繼續したのである。

2 歐洲大戰勃發以後

諸、この期の交通機關を述べるに方り先づ第一に自動車に言及しなければならない。自動車は十九世紀の始めに發明されたが、それは重量過大に過ぎた蒸氣機關應用のもので道路を破損する事が甚しかつたので實用に供せらるゝには至らなかつた。其後西暦一八八五年獨逸のオット瓦斯會社の技師ゴットリーフ・ダイムラーがガソリンを動力とする小型の高速度機關を發明した。これが現今之の自動車の濫觴であるが、其真價の確認せられたのは實に歐洲大戰勃發以後の事である。⁽⁶⁾こゝに道路は再び改修の必要を生ずるに至つた。これ自動車道路の誕生である。即始めて機械力應用する小型の高速度機關を發明した。これが現今之の自動車の濫觴であるが、其真價の確認せられたのは實に歐洲大戰勃發以後の事である。⁽⁶⁾こゝに道路は再び改修の必要を生ずるに至つた。これ自動車道路の誕生である。即始めて機械力

用交通機關を以て其交通機關の重要なものとなす第三階段に進んだ譯である。現今云々される道路問題は即第三階段に屬するもので、即產業道路である。前述せしが如くこの問題が燒眉の急を告ぐるものであるとせられたのは大正十二年九月の大震火災に由來する。即鐵道運輸に於ける急救物資の輸送不可能と大滯貨の結果、こゝに自動車の物資配給を必要とするに至つたのである。特に食料品(腐敗性)の如きを生産地より消費地へ時を争つて然も需給方面に多分の適合性を持たずする配給の如きは鐵道のよくなし得る處でなく、特に運賃率の益値下せらるゝに於てをやである。こゝに所謂產業道路の開發となつたのである。

五 結論

從來道路といへば單に人の交通の爲に設けられたものであるといふが如き考を持ち其道路上に於て物資の配給に使用する機關は僅かに荷車、馬力等と一般に思はれてゐた時代から遂に道路とは、即自動車道路の謂である。といふ時

代に迄推進したのである現今産業道路即自動車道路の開設は何を置いても遂行しなければならないものとなつた。自動車網の完成などはその一手段に過ぎないのである。宜しく積極的に自動車の交通と相關々係を有せる道路の改良に進展すべしであらう。

(1) Ely & Wicker, Elementary Principle of Economics-Revised-

P. 178

(2) 田島博士「經濟原論」一九九頁

(3) Principle of Political Economy, Carver P. 237

(4) 「明治大正史」(實業之世界二十周年記念)四〇一頁以下
太陽臨時増刊、明治史第五篇「交通發達史」六頁以下

(5) 「明治大正史」四一七頁

(6) 高橋龜吉「自動車」「社會科學大辭典」四四六頁

(7) 藤原俊雄「自動車道路開設の機路」道路の改良第十二卷第十號(所載)一〇頁

並木に就て

併せて何故に岩手縣内國道の並木を伐り拂ひた

るかを當時の土木課長中川幸太郎氏に説明を求む

池本泰兒

吾國に於ける道路並木の沿革を略説し、古來、如何に並木が重大視されてゐたかを、一通り述べて見たい。沿革を

述べると云ふても、一二三の手元にある書物から、書き出す

だけである。何も手に入れる事のハツ難しい古い記録から、