

問しないであらう故に私は重ねて曰ふ。外人観光客を誘致するが爲めにも防疫施設の完備を急げと。

## 陸上交通機關の改良及

### 建設政策の一大變換を望む

近 新 三 郎

我國の人口は年々約百萬人を増加するも國外移住者は壹貳萬人に過ぎず、外國貿易は年々巨額の輸入超過を繰返し、本年の如きは我國輸出品の大宗たる生糸時價の暴落により輸入超過は億に達するならんと云はれて居る。これ固より世界的不景氣の影響に依ることならんも對外的産業政策の建直しを要することは識者を待つまでもなく明なることである。翻つて國內産業の狀況を見るに、滯貨は死藏せられて容易に消化されず、而も失業者は數十萬人に及ぶも、尙その數を増しつゝありて、國民の購買力は益々減退し、産業は愈萎縮するの狀態である。之は抑も何に起因するのであらふか、國民の半數以上を占むる農村の疲弊に依ると共に一般に産業上の生産條件の劣悪なる事に依るも

のである。即ち重要農産物にして國民の主要食糧品たる米穀の價は、少しく不作なれば法外に暴騰し、少しく豐作なれば、又法外に暴落して、甚しきは農家の生産費を償ふに足らず、農村の破滅を思はしむるのである。斯の如きは、要するに農業に於ても、一般産業に於ても、生産條件の改善を圖り、對内的産業政策の建直しを要する時期に直面しつゝあるものと云ふべきである。近時産業の合理化なる標語は盛に使用せられつゝあるも、其の終局の目的は實に生産費の低下と、國民生活の安易とにあるは、多言を要せざる處である。此の生産費の低下は、我國刻下の状態より考察し、對外的にも、對内的にも産業政策の眞髓であり、要諦でなければならぬ。綿花の生産地にあらざる、我國の紡績製品が先進國たる英國の製品を其の數十百年來の市場より驅逐せんとしつゝあるが如き、又一時人造樟腦の工業化により、非常なる苦境に陥りたる我國産天然樟腦が今や人造樟腦を驅逐して、其の世界的市場を恢復するに至りたるが如き、孰も生産費低下の結果に外ならぬのである。國際的に融通性に乏しく、且つ保存性に乏しき米穀の如きも、其の保存方法に關しては、別途の研究を要することであり、農家の根本的救済策の一つとして、農林省に於て、最も熱心なる研究を爲すべきものと思はるゝが、保存法の研究は別問題と爲すも、生産費にして相當に低下せらるゝに於ては、米價の低下に依る農家の損失も、比較的少なかるべき筈である。而して生産費の低下は、原料並生産品の運搬費の低下、及生産の爲に要する勞力費の低下を支配する、生活必需品及勞働者の運搬費の低下に依り、著しく影響せらるべきは當然のことにして、鐵道の敷設道路の改修、港灣の修築に對し、全國至る處熱烈なる叫を聞くは、之亦

當然のことである。我國民の大多數は、一日も速に安價なる運搬費の惠澤に浴すべく、一齊に熱烈なる希望を有するも悲しい哉、其の希望を實現すべき資金を有せず、資金を借入れんとするも諸種の事情は容易に其の實行を許さぬのである。斯の如くして、人口は年を逐ふて増加し、消費は之と共に遞増しつゝあるも、生産費を低下し、生活費を低下すべき一大要素たる、運搬費の低下は、一向にはかゝしからぬ現状である。固より、生産費の低下に對しては、生産方法の改善に俟つべきもの多大なるは、多言を要せざるも、運搬費の低下を閉却して、産業の合理化を唱ふるの愚なるは、一脚に依り跳躍して進まんとするにも似て、其の非能率的なるは免れざる處であらふ。茲に於て、吾人は陸上交通機關の改良及建設政策に關し、次の二項を提唱するの必要を痛感するものである。即ち

- 一 公共團體の施行する重要道路の改良及建設費の起債に對する監督官廳認可方針の緩和
- 二 陸上交通機關の二大宗たる道路及鐵道の改良及建設方針の變換

である。公共團體に於て其の管轄する行政區域内の道路を改良し建設するに當り、事實樞要缺くべからざる道路に對する費用は、相當長期の起債を許し、其の實現を速かならしむべきである。無制限に起債を許すことは、勿論謹むべきことであるが、運搬費の低減及産業開發上、相當有利なりと認め得る根據を有する道路の新設及改良に對しては、將來之に依り利益を受くる者にも費用を分擔せしむるの意味を以て、長期の起債を許すべきである。道路の新設、改良により、地方の産業上顯著なる効果を及ぼしたる實例は、都鄙共に其の實例に乏しくないのである。

これを東京市内につきて見るも、茲三年位以前までは自動車の乗用は贅澤なる浪費的使用として考られつゝあつたのであるのが、三哩一圓タクシーとなり、市内一圓タクシーとなり、今や事實上、圓タクは市内五十錢タクシーとなつたではないか、之れ固より、自動車原價の低下及ガソリン價の低下に依ること勿論であるが、今や市内の道路の五十%強は舗装せられ、幅員三十尺以上の道路にして、砂利道其の儘のものは最早其の影を絶たんとし、自動車の主要交通路は殆ど舗装せらるゝに至り、ガソリン消費量の減少及タイヤ其の他車體保存期間の延長は、自動車運賃の低下に對する、一大原因たるは否むべからざる處である。又京都府下の一寒村が、僅か五萬圓の道路改修に依り、年々木炭の運賃に於て一萬圓を節約し得たることは、親しく遭遇したる實例である。其の他、道路の新設、改良に依り、産業上、打算的好結果を奏したる實例は、全國到處に之を見ること決して困難ではない。果して然らば、相當的、算的に有利なる道路工事費の起債は、其の元資の償却には、長年月を要するものなりとも、其の起債は、所謂産業合理化の根本義に鑑みて、之を許可するに躊躇すべきではない筈である。併しながら、鐵道たる、道路たるを問はず、其の利用率は、直に其の最高に達するものではない、年と共に漸を逐ふて増すもので、道路工事施行後、直に所期の利益を擧ぐることは、なか／＼困難なる場合が尠くないと思はるゝに依り、元利償却の財源を、一般課税に求むるにしても、將た受益者負擔金に俟つにしても、工事施行の時より或年數を経たる後に於てするを適當とする場合は多いのである。斯る場合に於て、公共團體をして、直に工事費の利子を負擔せしむるとせば、道路工事の遂行を不可能ならしむる

ことゝなるが、さればとて、將來に於て産業上相當有利なる道路工事を、未施行の儘に過すことは、産業合理化の見地よりして、國家的に甚しく不利なることも亦明白である。斯る場合に於ては、相當期間に亘り、國家より、利子の補給を爲すべきである。國家財政困難の場合に於て、公共團體の道路改良費に對し、國家より、利子補給を爲すが如きは、時局に通ぜざるの徒の言として、笑ふ人もあるかもしれないが、これは、遣り様に依つては、決して困難ではないと斷言するものである。

即ち、國家が、公共團體の施行する道路改善に對し、助勢をなし、所謂産業合理化の實を擧ぐるの途は、鐵道とか、道路とかいふ局部觀念と傳統的領域とに捕はるゝことを避けて、陸上交通機關の改善といふ、大なる見地の下に、交通機關の建設及改善政策の一大變換を行ふことである。我國の鐵道は、其の延長約九千哩、其の敷設すべき總ての個所に行き亘つたとは云はざるも、大體に於て、全國の要所要所を連絡し得たりといふも、過言ではなからふと思ふ。今一步を譲り、猶國內の要所に行き亘らぬとしても、大なる交通政策の見地よりして、今後の鐵道建設の爲め利益を受くる者は、既設鐵道に連絡する道路沿道の者に比し、其の數に於て、比較にならぬ小數である。のみならず、巨額の費用を投じて、新に鐵道を敷設するよりも、同じ費用を以て、既設鐵道に連絡する道路を改良することは、尙一層大多數の利益を増進し得べきは、我國の現状として疑を容るゝの餘地なき處である。

現在國民の大多數は、鐵道運賃よりも、鐵道停車場に出入するに要する小運送費に、多額の負擔を餘儀なくせられつゝあるは、一般に認識せらるゝ處であり、而かも、小運送費なるものは、主として道路上

に於ける運送費であるから、これが一割でも、二割でも、三割でも、輕減することが出來得たならば、それ丈産業の合理化に接近したるものであり、國民大多數の生活費の低下となり、生活の安易ともなる譯である。然るに、今日に於ける我國の陸上交通機關の建設及改良政策は、國民大多數の利益より離れつゝあるではあるまいか。即ち、國有鐵道の經濟は、一般經濟より獨立したる經營を爲しつゝあることに對しては、別に異論はないが、其の擧げつゝある利益金の大部分を割いて、新線の建設に充てつゝあることである。新線建設が、我國の現狀に鑑み、既設鐵道に連絡する道路の改修に比し、國民大多數の利益に一致せざることは、前述べたる通りであるが、鐵道經濟は特別經濟なるが故に、其の益金をば、國民大多數の利益に反してまで、これを以て新設の建設費を支辨し、又は償却する財源に充てねばならぬといふ理窟はない筈である。新線の敷設は、全部これを打切れといふものではないが、其の大部分を打切り、これに依り生じたる餘裕を、一般會計に繰入れ、これを公共團體の施行する道路の建設及改良費に對する、利子補給の財源に供し、國民大多數の生活を安易ならしむるの資に供せよといふのである。若し鐵道建設費は、起債に依るものであるならば、其の元利償却財源を、鐵道收益に俟つこととし、一般會計で起債することゝしてもよろしいのである。鐵道の新線建設費八千萬圓、昭和四年三月公布の豫算書に依つたのであるが、其後實行豫算で減額したかも知れぬ、の内六千萬圓を利子補給に充つるとせば、年六分として道路改良費の總額十億圓に達すべく、斯る多額の工費は、一時に之を消化すること困難なるを以て、先づ初めの内は、割きたる鐵道建設費は、其の一部を利子補給に充て、殘額

は道路改良費の補助に充つべきである。斯することに依つて、年々道路改良費其ものに對する補助額を減じて他方に於て利子補給を増し、遂に利子補給總額をして年額六千萬圓に達せしむるときは、十ヶ年間に恐らくは工費十三億圓に相當する道路を改良し得て、之により運搬費の低下より、延いて貨物及乗客の増加となり、鐵道收益の増加を促し得るであらふと思ふ。今や、一流銀行は、巨額の遊金を抱いて、其の放資に苦心しつゝあるも、民間企業者にして、確實なる擔保を提供して、之を借入れ得るもの殆ど少く、此の遊金を無擔保にて利用し得る實力を有するものは、國及公共團體あるのみである。而して、一方全國に渡る企業の縮少と、産業の萎縮とは多數の失業者を續出せしめ、思想惡化の傾向顯著ならんとしつゝあるは、洵に憂慮すべきことである。此の時機に於て、鐵道新線建設の打切に依り、陸上交通政策の一大變換を爲し、道路の改良及新設費其ものに對する補助及起債利子の補給を爲して、公共團體をして起債に依り道路改良工事を施行せしめば、一には運搬費の低減に依り産業の合理化、生活の安易を促進し、二には死藏せられつゝある遊金の運用を誘起し、三には失業者を救濟する等、實に一舉三特の効あるものと信ずるのである。國家大局の利益より達觀して、陸上交通機關の建設及改良政策の一大變換を、一日も速に行はんことを、茲に提唱する次第である。