

研究

檜崎博士の現代道路論を讀む

田 中 好



○
經濟學博士檜崎敏雄君が、現代道路論を著述されたのは四月の頃であつて筆者にも其の一本を贈與された、直に之を讀破して世に紹介し卑見を述べやうと思つたのであつたが、自動車交通事業法の施行規則の制定やら土木會議に關する下準備やらで今日まで讀むことが出来なかつた、幸ひ二日間の休暇を得て四月以來の望を達することが出来た、著者が其の序文に言はるゝやうに經濟學的方面から見た道路論——交通政策の下に研究さるべき道路政策に關しては

餘り世間の關心に觸れてゐない嫌があつて各大學に於ける交通政策の講座でも舊態依然として鐵道海運の範圍に限られ、近時發達した自動車交通に論及するものゝ尠いのは頗る遺憾である。著者は之に鑑み新しい試として道路交通を論じられたのであつて筆者の頗る満足するところである。

本書は二部門に分たれ、第一部を前史とし第二部を現代篇とし、前者には、むかしの交通、關の扉、二つの東海道驛使より航空郵便まで、とつ國の交通と言ふ順に按配され

昔のことが載せられてゐる、殊に東海道、藤栗毛の解説等は入をして面白く讀ましめ、さすが著者が經濟學の研究に従事する前に文科を修められた蘊蓄の表はれてゐることを首肯せしむる。固より本書は其の名に表はされてゐるやうに現代道路論であるから、所論の主力は第二部にあるのであらうから第一部の批評は餘り必要がない、又之を他日に讓つても可い。併し之を決して著者に對して言ふのではないが筆者の疑ふところは世に所謂經濟學者の經濟史研究の態度である、經濟社會の進化を研究するが爲に經濟史の必要なことは今更言を俟たないところであつて、夫れが爲には過去の事實を蒐集し探査する必要がある、併し經濟史の目的とするところは夫れのみを以ては足らない、之を其の當時に於ける社會事情に對照して觀察し、如何な事由に基因して此の如き變化を惹起したかの理由に就て解釋を試み、經濟進化に關する法則を發見することに在る、然るに過去の事實を調査發表すること夫れ自身が經濟史研究の目的と心得てゐる學者が尠くない、經濟史が古い文献の羅列でな

い以上は唯だ人をして面白く讀ましむるを以て能事とすべきではない。經濟史の見地からすれば、著者が中世時代の關所に於ける交通税に論及し『是等通行料徴收の目的は渡賃、港灣修築費、橋賃、河守の食料兵士米を支辨することにあつたことは諸文書の説明するところである、即ち手數料の意味を帯びたもので敢へて徴收者の私服を肥やす爲ではなかつたと考へられる、従つて特別施設を要する海上河川に於て概ね徴收されたもので、夫れが後になつて特に徴收の理由もない陸關に及んだものと推察されるのである』と言はれてゐる、著者の言に従つて交通税が特別施設を要する海上河川に於て徴收されたものとすれば、夫れを以て著者のやうに手數料とするか使用料と斷定すべきかは遽に贊成することが出来ないが、兎も角交通税の基源と其の性質を斷定されたやうに、經濟史の研究はあつてほしい。

○ 第二部は前にも言つたやうに本著述の最も主要な篇である、其の内容は、等閑に付せられたる我國道路政策、海外

道路篇、新道路政策論、地方道路論、自動車交通論、農村道路論、道路美化論、道路運輸と他種交通機關との間の統制及協力の八章に分れ論述されてゐる。併しながら其の内容は著者が何處かの雜誌——殊に本誌に登せられた論文を轉載せられてゐる部分が尠くない、従つて所論は同一のことを各所に於て繰返されてゐるから、著者の意見を窺ふには各章各章にある意見の一部を綜合して判斷するの外はないので、筆者は事項別に著者の意見を窺つて其の重要な事項に就て卑見を述べてみたい。

○
一體我國に道路や道路政策があると云へるだらうか。と冒頭して交通行政の不統一なことを論じられ、交通各部門の行政に無駄を無くする爲に交通省の設置が必要であることや、道路改良顧問會の設置を力説されてゐる、此ことは筆者も亦全然同感であつて四五年前から之を力説して來た、(本誌九卷第十一號、交通行政統一論。第十卷第一號交(通會議の開催に就て。同第五號道路會議を再興せよ。))今に始まつた新問題ではない、交通省の設置は結構なことではあ

るが、現在内務、鐵道、遞信、大藏、商工、農林各省の有する交通各部門に屬する行政を一省に統一することは著者が「或は尠大な省であると云ふかも知れぬが夫れでよい」と言つた調子で假令夫れだけが出来得ても、各省の有する他の權限を如何にして統制按配するかと言ふ問題を解決しなければ、各省の廢置分合が行はれ得るものではない、そこに大きな問題が残されるのであつて、之を策しないで交通省だけを設置せよと言ふのは書生論である、筆者も確か夫れを力説したやうに記憶してゐるが、行政機構の決定は左様に端的に解決さるべきではない、併し交通省を設けと力説する所以は交通行政を統一したい所望を達成する一手段に外ならない、従つて夫れが統制さへ出来れば満足するのである、政府は近時交通審議會を設置して交通機關の統制を策することに爲つた、假令夫れが軍部の發議に基いたにしても、交通機關の職分が社會的に爲つてゐる以上軍事的ばかりに考察さるべきでないから、其の審議會の効果は別問題としても著者や筆者の希望するところが實現された

ことは、互に喜ぶべきであらう。

道路改良顧問會設置の意見に對しても反對ではない、併し行政組織論からすれば矢鱈に諮問機關を設くべきでない、著者が主張するやうに特定の都市内道路のことを審議調査せしむる爲のものであれば、現在法制上認められてゐる都市計畫地方委員會の機關を利用すれば、夫れで十分ではなからうか、殊に著者が言ふ郊外道路計畫確立の如きことは現在に於ても右機關に依つて措置されてゐる、何も今更のやうに倫敦交通顧問委員會の制度を讃えるの必要は毫もないのである。若し著者が此制度を知つてゐて尙道路改良顧問會の必要を論ずるのであれば、筆者は夫れに反對する、蓋し無用の機關乃至は屋上更に屋を架する程度の機關と爲るからである。

○ 次は惡道路乃至惡道路政策を探究すると言つて色々の意見を述べてゐる、成る程、我國の道路施設は善良ではない、夫れに著者が言ふやうに「時折思ひ出した様に産業道路と

云ひ、失業救済道路と云ひ、自動車専用路と云ひ復興道路と云ひ觀光道路と云ふやうな古い名稱を以てせなければ、道路の改良が出来ない」のは寔に困つたことであつて、著者の説に賛成する、夫れと同時に道路を輕視する國民に警告されたことは感謝するのであるが、著者の主張する總てに對し賛成することは出来ない、其の主要な點だけでも尠くないのであるが、著者に對し特に再考を煩したいものに就て卑見を述べて見る。

其一に先づあの亂雜不體裁な路上の電柱其の他の占用物は如何であるか、と説き色々なものをよく集めたものであるが、此中眞に街路に必要なものは街燈街路樹位のものであつて他は厄介な居候である、故に地下に共同溝を設置して整理すべきことを論じてゐる、筆者も其の一半に對しては素より賛成であつて共同管溝に關しては既に論じたこともある (本誌第十二卷第一號、) 併しながら道路占用物體を如何なる範圍に限定すべきかは經濟生活上重要な問題である、固より筆者は現在觀る如き占用物及占用方法に賛成す

るものでないが、著者が言ふやうに厄介な居候であると簡短に片附くべき事柄ではない、占用物件を分類して道路に附屬するものと、道路の效用を増進するものと、道路には直接の關係はないが公益上道路に附屬せしむるを得策とするものと、右の何れにも該當せざるものとに分類して占用の可否を決定すべきでは無からうか、經濟上からして占用事業の性質と效用、道路の效用との調和を圖つて兩者の互助共存を策することが必要である。此點をもつと探究して貰ひたい。

次は路上の亂雑不潔の點であつて文明國として耻づることとは著者と同感である、此爲に地方の一部に於て行はれてゐる道路保護思想喚起の必要なことは言ふ迄もない、之が冷笑的氣分で扱はれることは思想の涵養を冷笑するのではなく、地方に於ける實際が一時のお祭氣分で行はれるが爲である。東京に於て行はれてゐる道路祭でも之が如何なる効果を収めてゐるかは疑問である、筆者は此種お祭騒ぎを廢止して公民教育に此思想を徹底せしむることが策の上乗

なるものと信ずる。

次は、都市乃至郊外を通じて建築線の指定が十分でないことを力説され、郊外に於ては本來道路が先きに築造さるべきであつて、家屋は後から其の道路に沿ふて建設さるべきものである、従つて既設の都市は順次の改造を以て之に臨み、將來の發達區域は豫め道路を造るが本當である、金が無ければ計畫だけで結構であるから道路計畫線を先づ指定するがよい、と主張されてゐる。成る程、道路を造つてから家屋が建設されるれば夫れに越したことは無い、併し金がなければ道路計畫線だけを指定するがよい、との主張に對しては遽に賛成することは出来ない、成る程、筆者が言ふやうに市街地建築物法に於ては建築線は道路境界線であることを規定され、行政廳が道路計畫を告示したときは其の計畫の道路は道路と看做され計畫線が建築線と爲つて土地所有者又は占有者を制限することは著者所論の通りである。併し經濟上の見地よりして道路を所論する著者が此制度を無條件に謳歌してゐることは如何なる根據に依るので

あらうか、蓋し何年後に於て行政廳が道路を新設するや判らない場合に於て、其の路線を告示せしめて土地の使用方を制限せしむるの結果を惹起せしむることは、果たして適當であるかを再考して貰ひたい。行政の實際に方つても此點が論争され、右法律の實行には成るべく事業の可能性即ち事業其のものには勿論財政上の能力あるものに付、之を認めむとするの方針である、然るにも不拘此制度は何等費用を要せざるものとし、財源なしとして計畫すら爲さざるは凡庸な官公吏の通弊であると痛論してゐる。

著者は本書の各所に於て道路費用の一部は公共團體に於て支辨し、他は道路利用者の負擔に歸せしむることが合理的であると主張してゐる、筆者も亦同感である、然るに行政廳が道路計畫を有する場合に於て、會々其の計畫線に沿ふた土地の支配者のみが建築線の效果として特別の負擔を爲し、他の者が之に關して何等の負擔を爲さざることとは果たして夫れが負擔の公平を期する所以であるか、凡庸な官公吏でなくても其の可否は判るであらう、モウ尠し國民の

經濟生活を基礎として所論して貰ひたい。

次は道路費の財源問題である、實は我國道路の状態今日の如きは、要するに適當な財源を持たなかつたことに原因する、著者は此問題を如何に取扱はれたかと言ふことが、筆者に非常な期待を持たしめた。著者は、現に道路費は一般租税、道路公債、受益者負擔損傷者負擔等の方法に依り支辨されてゐるが、是等は總て適當な方法とは云はれない、夫れよりも寧ろガソリン税創設の方法に依るべきであると言はれ、其の根據は、今日の道路は一般自動車の通行に適する様改善を加ふることが主眼であるから自動車所有者が此道路使用に付使用料を支拂ふことは當然と爲し、徴收上も樂であると爲す(一六)夫れかと思ふと、我國の如く自動車發達の不十分な國は、之に種々の特別税を課することは一考を要すると言ひ(二五)著者の所見を捕捉するに困難であるが、今後に於て極力自動車工業の確立を圖り、ガソリン價格の引下を策し、自動車税の合理化を擧げ、本來の健全な状態に立ち歸つて道路費用を負担するだけの經

濟的基礎を持たねばならぬ(二五八頁)と言つてゐるから前後の文句を綜合して考へるとガソリン税の創設は尙早であると言ふ議論であるやうに見へる、筆者の推定した結論であるとするれば、夫れには賛成することは出来ない、蓋し現在道路を使用して利益を受け又は道路を損傷する者は自動車使用者であることは顯著な事實であるからである、今頃に尙早論を主張する如きは餘りに遅れてゐる、唯だ自動車税とガソリン税との權衡と其の徵稅主體のことが研究さるべき問題である、筆者は曩年政府の計畫したガソリン税の創設に反對したことがある、併し夫れは税の創設に反對したのではなく、當時政府は道路費に付何等の負擔を爲さざるに不拘、徵稅主體を國家としたからであつた。

現在の受益者負擔制度は各な方法であると貶されてゐるが、一般租税の負擔に於て道路を改良し夫れに依つて特定人が一般人より以上の利益を受けた場合に於て、受益の一部に課徴することは負擔の公平を期する所以であるから此制度が是認さるゝ所以であつて、如何なる理由を以て各な

方法でかると爲すのであるか承りたいものである、若し著者が言ふやうに一向利益を受けない場合に徴收したとすれば、夫れは違法行爲と爲るのであつて此制度の趣旨とするところではない、運用の誤と言ふべきであらう。

著者が新道路政策論として道路財源を指摘された所に依ると、道路改良に依り利益を享くる者が何人であるかを探究すれば判ると爲し(一)一般社會の利益即ち教育、健康、疲勞恢復、火災豫防、國防、警察、郵便、生活費、運搬費、上の利益(二)特定社會の利益即ち農業、工業、勞働、鐵道、鑛業、林業、水路の享くる利益(三)土地家屋等財産の享くる利益(四)特別の道路使用者の享くる利益を擧げ、之れこそ道路税の決定に就て基準を提供する者であると結ばれた、即ち一般負擔と特別負擔との二者に爲る譯で現行制度も矢張り同じであつて、筆者等の期待を裏切つた感が起らないでもないが、交通政策の專攻者に財政論を要求するのは要求するものが無理であるかも知らない。

次は第五節に收められた我國道路政策史論である、現行道路法制定までの沿革の跡を尋ね、現行道路法の概要を記録された、殊に後者に就ては筆者の大先輩佐上信一氏の著した道路法の概要又は同氏が國家學會で講演されたもの、大部を抜萃轉載されてゐるのであるから（（橋崎氏交通政） 茲に筆を改めて論ずるまでもない、又佐上氏の右著述に表はれた所説に對しては拙稿土木行政に於て論じてゐるから夫れを繰返さない、唯だ此場合筆者は經濟學界、と言ふと少し大言かも知れないが、尠くも交通政策を專攻する總ての學者に對し一つの希望を持つてゐる、道路法は國家乃至國民經濟生活を基準として立法されたことは言を俟たない、従つて法文の裏面には大衆の經濟生活の要求が包藏されてゐる、故に交通政策の上からして道路法の採つた制度を批評して貰いたいことである、例へは道路種類の決定にしても、又は道路管理の制度にしても、或は道路費用負擔者の問題にしても交通政策上論議すべきものが頗る多い、夫れを論議することが寧ろ交通政策の一部を構成する道路政策

の任務であると信するのであつて、古來の道路制度の一部を紹介したり或は路政に關心を有する者の何人も了知してゐる海外道路制度を紹介するやうなことは、刻下道路政策改訂の急に在るときからすれば一閑事であると考へる。切に學界が此方面を研究せむことを希望して已まない。

○ 地方道路論に於ては、政府の採つた府縣道改良政策を披露してゐる、吾々の學者に望む所は世間周知の事實を披露するが如きことを避けて政府の採つた政策を批判して貰いたのである、即ち政府は道路を國の營造物として待遇しながら、其の費用を地方に負擔せしめ之に對して補助政策を採る可否等を證議して、之に對する指導原理を發見して貰ひたいのである、唯だ事實を紹介することだけが能事ではなからう。

地方道路改良方策として、先づ眞の牧民官を必要とすることを力説されてゐる、之は必ずしも道路計畫にばかり必要なことではなく一般地方行政の爲に主張さるべき點である

筆者は曾て島根縣に旅行し明治十五年時代に時の縣令境二郎が道路の改良計畫を樹て、夫れを後任の縣令藤川爲親が執行した事蹟を調査し、本誌第十三卷第六號に、名縣令と島根の道路なる題下に夫れを紹介し、地方長官の官敷を得ると否とは縣治に重大な影響あるを力説した、本書に於ても夫れが轉載されて筆者の努力が今尙傳へられてゐることを喜ぶのである。

合理的に道路費を投せよとの主張は餘りにも當然のことと批評するまでもない、道路を築造するに就ては御承知かも知らないが道路構造令街路構造令があつて、道路の種類に應じ各の規格を定めてゐる、此規格の採用に關しては所謂交通量、即ち交通價值に對照して經濟的考察を加ふるの必要極めて切であるが、具體的交通價值の算定方式に關して一定の意見すら言明することの出来ない、我が交通政策學界に之を望むことは椽木求魚の類であるかも知らないが、道路構造の種類に依つて交通價值を見出す研究にまで進まなければ合理的に道路費を投せよと言つても、唯た著

者の氣休めに止まるであらう。

道路工事の執行方法に關しても請負を排し直營としたいと主張されてゐる、此兩制度の利害得失に關しては甲論乙駁論争するところであつて歸一しないにも不拘、著者は卑近な一事例を捉へ來つて直營制度を謳歌された、甚だ失禮な言葉ではあるが筆者は著者が此點に關し研究されてゐないことを想像するに難くないのである。此點に關しては先輩社會局長官丹羽七郎氏が詳論されてゐるから、是等を参照されたならば反省せらるゝところがあるであらうことを忠告したい、著者は尙請負制度を難じ、請負制度は普通所謂價格競争であり、主たる目標は價の低廉で質の良否は問ふ所ではない、蓋し官廳作る所の設計書は圖面と共に施工に必要な材料及其の費用を精細に記載したものであるから、本來之より以下に請負費の低下する理はなく、請負人は自己の勞務費を之に加へて引受けてよい筈のものである、然るに道路工事執行令第十一條には、入札人中豫定價格の三分二を下らざる最低價格の入札を爲したる者を以て落札

人とすと規定したのは、官廳の設計は三分一だけは間抜けの點がある次第であると、言つてゐる、成る程一つの理屈ではあるが、官廳は客觀的に物價を算定して設計するのが普通であつて特定請負人の特別の地位を考慮しない、従つて工事又は其の材料に關し特別の地位を有する請負人が之を請負ふ場合に於ては、官廳の設計額より低廉な場合を生ずる譯であつて、是があるが爲に官廳の設計は間抜けであると言ふが如きは、認識を誤つたものと言ふべきであらう。

次に自動車交通論の内には、自動車交通發展論と自動車専用道路論とを收めてゐる、自動車發展の情勢を述べ、自動車の運輸事業上に於ける特質を常識的に説明し、自動車に依る運送が鐵道運送に與へた脅威の程度を英米の事例に採つて論じた、此問題は定に面白き問題と言ふよりも既設鐵道は勿論新設鐵道の經營上重大な問題である、筆者も我國の事例に就て調査をして見たいと考へてゐて、昭和三年から八年に亘つて、自動車の影響を受けたが爲に營業を廢

止し又は休止することの許可を受けた地方鐵道及軌道を調査したが、其の延長百四十五哩の長きに及んでゐる、而して其の内容を調べると三十三線に及び、營業を休止し廢止したものの、營業哩を見ると、最初は延長一哩位のものから漸次休止廢止を爲し始め、夫れから三哩、五哩、十哩と言つた順序で休止又は廢止してゐる、是は所謂自動車交通が三哩から五哩、十哩の範圍に於ける交通を支配することを物語るものであつて、此支配勢力が何哩迄に及ぶかを研究することが必要である、著者は米國に於けるトラック輸送の事例に徴して大體三十哩以内であることが知られると言つてゐる、固より之を斷定することは道路の改良が如何なる程度まで行はれるかと言ふ問題と關連するのであつて困難なことであるが、著者が之に關し言及してゐないのは物足らない感がする。

馬力對トラックの比較問題に就ても論じてゐるが、多く英國の事例を引證して、都市の交通混雜區域ではトラックは速力發揮が出来ず、又活動區域が狭いのであるから經費

上地方走行の場合に比して損である、此點を狙つて馬力が活動する譯で、要するにトラクタの本來の力が何等かの事情で阻まれてゐるところに馬力存在の命脈がある。と言ひ、技術的に考へた場合は問題ないとして經濟的に考へた場合でも馬匹は不利である、と結論してゐるが、農業の經營上に馬匹が使用せられ軍事上にも使役せらるゝ現在に於ては夫等の事情を考慮して馬匹運送の效果を見究めなければならぬ、殊に馬匹運送にも夫れ相當の特質あるに於ておやである、筆者は之に關して他日更に論ずるであらうが、著者が之に關して英國の事情を報告されたことを感謝する。

自動車専用道路論は、筆者が屢々本誌に於て論じたところと同一であつて多くを言ふの要がない、唯だ著者は専用路の條件として、専用路は乗合バスを自ら經營するの外料金を徴收して一般自動車を入り込ませることを必要とすると言つてゐる、併し筆者は此の所謂専用路を道路と見るのであつて、専用路經營者が其の道路を通じて乗合バスを自ら經營するや否やは専用路の要件乃至は條件でないと解

し、夫れを正當と確信するのである、著者も亦筆者等の説を採るのであらうが、自動車交通事業法制定以前に於ける内鐵兩省の權限爭議を笑ひ、權限爭議など苦々しき限りであつて、一理屈なくては濟まぬ凡庸者の常であるが、本來之は道路を主管する、そして道路と離れ難きものを當然主管すべき内務省の統制下に置く筈のものであり、鐵道省は鐵道のみを心配すれば宜しく、關係事項は兩者で協議すればよいのである。と言ひ其の末尾に於て自動車交通事業法が運輸業と道路とを區別規定したことは適當であると評してゐる、著者自身は何れの説を持してゐるのか頗る不明確であるのは遺憾である。

○
農村道路論や道路美化論に就ては月並的で餘り披露する程のこともないが、第八章に收められた道路運輸と他種交通機關との間の統制及協力問題は、近時の路政界に於ける重要問題の一つである。

著者は各種交通機關の競争は業者乃至社會に取り利益な

こともあるが弊害も伴ふものであつて、資本の二重投下は夫れであるから、其の競争を緩和して不必要な二重設備を避け、最少の原價を以て各交通機關の能力に應じた機能を發揮せしむることの必要であることを力説して之が統制を計るの必要を論じてゐる。筆者も亦其の主張に對しては双手を擧げて賛成するのである。著者は其の統制方法として三方式を示し、第一には獨立してゐる交通機關相互の間の自發的協力であること、次は鐵道が道路輸送を所有し又は管理すること、第三は法律上の統制であると言ひ、其の結論として、何れを探るべきかは困難な問題である、併し大都市に於ては諸種交通機關の輻輳従つて起る街路交通の混雜及危険に鑑み、之れは法的強制に依る統制を必要とするものと考へる、勿論市營交通機關たると私的交通機關たるとを論じない、然し全國に涉つて此方法に依るのは如何か、之は業者間の協定か又は合同の自然課程に任せ、只當局の嚴重なる監督に依り統制を支配することが、交通機關の發達促進の上から適當でないかと考へると、言つてゐる。

今のところ交通機關統制の必要なのは都市内又は都市附近の交通を目的とする機關の統制である、而して之に對しては如何なる手段方法に依つて統制するを適當とするやば隨分議論のあるところであるが、筆者も亦著者と同じやうに法律上の統制を主張するものゝ一人である。併しながら統制の完全を期するが爲には既存の公私交通機關に對して行ふは勿論將來設定さるべき各種交通機關にも及ばなければならぬ、然るに交通行政は各省に分屬してゐる之を如何にして統制するか第一の難問である、次は統制者を公共團體とするか國家機關とするか、統制の方法如何、統制に要する費用負擔者等頗る重大な問題が起るのであるが、今茲で詳論することを避ける、併し近く之が具體案が出来るまでに進んでゐることだけを述べておく。

○ 以上で現代道路論を素讀して起つた筆者の感想を述べた。近代に於ける道路交通は水路乃至鐵道交通とは違つて近時の產物である、従つて之に對する諸科學は餘りに發達

してゐない、殊に我國に於ては一層である、故に之に關する所論は勢ひ歐米に於ける事例を論據とするの外ないのであるが、夫れは直ちに採つて以て我國の道路政策乃至は道路交通の經濟論に適用を許さないものが尠くない、近時道路乃至は其の交通を論ずる著述の多くなつたことは筆者の頗る満足するところであるが、其の多くは海外の事例を紹介して之を批判するに止り著者独自の見解奈邊にあるやを疑はしむるものが多い、檜崎博士が我國獨特の事例に立脚して所論されむとした其の苦心の程は、本著を讀んだ者の

等しく感ずるところであらう、筆者は夫れに對して深甚の敬意を拂ふのである、此後此種研究を進めらるゝに方り必要な統計資料等を蒐集することは吾々の任務とも考へらるるので筆者は其の勞を提供するに吝ではない、尙此後研鑽を重ねられ聊ともすれば霧中にあるかの如き交通行政を指導されむことを所望し、前文中批評するに敬意を失した點があつても、夫れは筆者が政治に對する熱心の然らしむるものとして御寛恕を願ひたい。

府縣市町村より見たる道路事業 (七)

平井良成

(前號二七頁以下ハ活字組版取違ノ爲メ未校正ノ部
分ヲ登載セシニ付本號ニ更正登載スルモノデアル)

納事

第三則

研究