



論
叢
書

交通政策特に道路政策研究

の現状と將來に就て

檜 崎 敏 雄

目 次

- 一、交通政策の取扱ふべき範圍
- 二、道路乃至自動車交通と航空とは新銳の二大研究題目なり
- 三、社會的關心事項としての交通政策
- 四、道路政策に於ては何を研究すべきか

一、交通政策の取扱ふべき範圍

交通政策 (Verkehrspolitik) は元來獨逸に於て發達した學問であつて既に十九世紀中に於て之れに

關する可なりの文献を見ることが出来る。次に掲ぐる書目は其中に於ても特記に價するものである。

1 リスト、一般獨逸鐵道組織の基礎としてのザクセン鐵道組織に就て (Fr. List, Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems usw., Leipzig 1833 ; neu aufgelegt in Reclams Universalbibliothek)

2 リスト、獨逸國運輸組織 (Fr. List, Das deutsche National-Transportsystem, Altona 1837)

3 クニース、鐵道と其機能 (Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen, Rammelsweig, 1853)

4 ワグナー、財政學第一編 (Atl. Wagner, Finanzwissenschaft, 1. Teil, Leipzig 1. Aufl. 1877 ; letzte Aufl. 1910)
—— 國策上の交通機關問題を論述せる著述である。

5 サックス、財政及國民經濟より見たる交通機關 (Sax, Die Verkehrsmittel in Staats- und Volkswirtschaft, Wien 1878 und 1879 ; 2. Aufl. 1920)

6 レール、鐵道賃率制度と鐵道獨占 (Eisenbahntarifen und Eisenbahnmonopol, Berlin 1879)

7 シンプフ、鐵道及運河の運輸原價 (Sympher, Transportkosten and Eisenbahnen und Kanälen, 2. Aufl. Berlin 1885)

8 ウルリツヒ、鐵道賃率制度總説 (Ulrich, Das Eisenbahntarifen in allgemeinen, Berlin-Leipzig 1886)

9 ゲエツ、世界商業に關與する交通路 (Die Verkehrswege im Dienst des Welthandels, Stuttgart 1888)

10 フウバア、現代交通の史的發展 (Huber, Die Geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, Tübingen 1893)

11 ランク、鐵道賃率制度と國民經濟及行政との關係 (Rank, Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirtschaft und Verwaltung, Wien 1895)

12 コーン、國民經濟學と商業及交通事項 (Cohn, G., Nationalökonomie des Handels und Verkehrs, Stuttgart 1898)

二十世紀に入れば其初頭から多數の著書を見らざらう。就中次のものは參考に價する論述である。

1 コーン、交通事項の歴史及政策に就て (C., Cohn, Zur Geschichte und Politik des Verkehrs, Stuttgart 1900)

2 サイプト、内水路の交通經濟的意義 (Seibt, Die Verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnengewässer, in Schmollers Jahrbuch, 1902)

3 ツロムマア、交通政策 (Trommer, Verkehrspolitik, Zürich 1902)

4 ザイド、レル、フロイト、鐵道賃率と商業政策との關係 (Seidler-Freund, Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, Leipzig 1904)

5 ウィーデンフェルト、現代世界交通の組織傾向 (Wiedenfeld, Die Organisationsbestrebungen des modernen

Weitre kehrs, Zeitschrift des Vereins deutscher ingenieure, Ed. 50, 1906)

6 バルダス 交通及交通政策 (Bardas, Verkehr und Verkehrspolitik, Leipzig u. Wien 1907)

7 グルンツェル 交通政策の體系 (Grunzel, System der Verkehrspolitik, Leipzig 1908)

8 ワグナー、通信及運輸制度の社會經濟的原理 (Ad. Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikatio-
nsund Transportwesens, Leipzig, 1909)

9 レーベンズマアク公の鐵道政策 (v. d. Leyen, Die Eisenbahn-politik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914)

更に大戦を経て最近の數ある著書中には次の如きものがある。

1 ホルト 交通事項 (v. d. Borghé, Das Verkehrswesen, Leipzig 1925, 3. aufl.)

2 ハランダ 國際海運の危機 (Helander, Die Internationale Seeschiffahrtskrise, Jena 1927)

3 ザアリン 現代獨逸の交通問題 (Gälin, Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart, Berlin 1927)

4 ザウツタ 獨逸郵制史 (Sauter, Geschichte der deutschen Post, Bd. 1, Preussische Post, Berlin 1928)

5 ウィーデンフェルト 社會經濟綱要第五類第三部運輸事項 (K. Wiedenfeld, Grundriss der Soz. ökonomi-
k, V. abteilung, III. Transportwesen, Tübingen, 1930)

但し佛蘭西にも十九世紀中既に多少の交通政策に關する著者があり、ロルソン等の名は既に古くから我國に聞えて居る。

1 フォーヴル 運輸方法の變革と其經濟的及社會的影響 (de Foville, La Transformation der moyens de tra

rapport et ses conséquences économiques et sociales, paris 1880)

2 コルソン、運輸と賃率 (Colson, Transports et Tarifs, paris 1898)

3 コーラン、十九世紀に於ける商業航海 (Colin, La Marine Commerciale au XIX Siècle, Paris 1901)

米國に於ける古き價值ある文献としては

1 ハツドレイ、鐵道運輸其歴史及其法律 (Hadley, Railroad Transportation, its History and its Law, New York-Londen 1888)

2 クウレイ、運輸理論 (C. H. Cooley, The Theory of Transportation, Baltimore 1894)

3 マエソン、原始時代の旅行と運輸 (Mason, Primitive Travel and Transportation, New York 1897)

等を擧ぐることが出来る。勿論其後の米國にはジョンソン (G. R. Johnson) を初めマイタプロウ
リイ、ヒュウブナブ、グラツプ、モウリスダン、ボウウエン (Meire, Loree, Huebner, Grupp, Morris, Dunn, Powell)
等の優れた交通學者を見出すことが出来る。就中ジョンソンの運輸要論 (Elements of Transportation,
1925) の如きは記憶すべき著述である。

然し獨逸邊に於て各種交通機關を研究して交通政策なるものを綜合的に見ようとするに對して、
他の國に於ては正確に云つて交通政策なる語すら存せず、海運政策乃至鐵道政策等を個々に研究せ
んとする傾向が多い様である。茲に於て英米等に於ては海運乃至鐵道に關する著述は汗牛充棟も
唯ならざるものがある。

我國の交通政策なる語は固より獨逸語の翻譯であらうが、從來帝國大學其他に於て講ぜられた斯學の内容を覗へば全くお話にならぬ粗末のものであつた。一つには多くの學校に斯學の專任教授の居なかつた爲めでもあるが、或者は交通總論として一年を費して數十頁の筆記にお茶を濁すものがある。或者は交通政策の講座を擔當しながら各鐵道論海運論の講義以外に一歩も出ない者がある。之れは擔任講師が鐵道省の役人か船會社の社員かに依り自然左様な傾向に陥るのである。最近では帝大は兎も角とし各私立大學の陣容は大分整つて來たので折角努力されて居る教授もある様に見受けられるから追つては纏つた好い著述も現はれることと思ふ。

斯學が從來我國で進歩しなかつた今一つの理由は此學問の特質として華々しい學的理論の尠ないことである。我國の學徒は兎角に西洋中心の思想であつて、夫れも甲論乙駁の振出な學問を好んで居る。マルクス經濟學の如きは其代表的なものである。交通政策學には其色彩は乏しい。勿論學生をして一年間倦ましめない位の理論はあらうけれども、ライスカレー氏曰く、然れどもトンカツ氏は反駁して曰くてな理論は交通政策には先づ望めない。ところで日本の淺薄な學生は之れでなくては深遠な學問でないと思つて居る。机上の空論でも何でも差し支へないのである。學生だけではない。社會に出て一かど學問を志した者にも此傾向が無いとは云はれない。斯くて其貧弱なる語學力と拙劣なる文章とに依り經濟學又は社會思想に關する不得要領の著述、翻譯乃至論文等を發表して世の中に無用の繁雜さを加へて居るのである。夫れは誠に滑稽なことがある。同じ交

通政策でも日本に全く關係ない西洋の事項を片假名交り、楷文字交りで話すと眼を丸くして傾聽して居るが、一度日本の交通政策殊に王朝時代の交通政策又は秀吉や家康の交通施設を論ずる段になると、つまらないと云ふ様な顔をする低級な學生の案外多いのに驚くのである。敢て交通政策に限つたことはないのであるが、全く救はれざる島國根性である。

さて交通政策學は如何なる内容を有すべきものか。勿論夫れは學者に依つて異なるべきであるが自ら一般の場合に講ぜざるべからざる骨子と云ふものは存じて居る。夫れは即ち總論と各論とであり、總論は各種交通機關に共通の問題を論ずべきであり、各論は海運、鐵道、道路、内水路、航空及郵便電話の各部分に涉るべきである。自分の見るところでは之だけの内容を手際よく纏めあげた著述は未だ世界に一冊もないのである。先づ二三先進學者の著述を検討しよう。

第一に前掲の費府大學教授ジョンソン氏の一九二五年出版運輸要論を取り上げて見ると、次の通りである。

第一部 蒸汽鐵道運輸

第二部 電氣鐵道運輸

第三部 海運

第四部 内水路、河川、湖沼及運河運輸

全部で三十九章三九四頁である。總論に屬すべき部分としては第一部第一章「運輸の定義」十六頁

だけである。而して各論としては道路論と航空輸送論が抜けて居る。

次に同様前掲の獨逸の碩學ポルト博士の一九二五年版「交通事項」を見れば、

第一部 交通事項一般

第二部 街路交通

第三部 鐵道交通

第四部 水上交通(内水路及海路)

第五部 空中交通

第六部 郵便及電信話交通

全部で二十五章六四八頁である。即ち第一部が總論であつて、第二部以下各論であり綱目の關する限りに於ては大體遺漏なき著述と云へよう。

次に同じく前掲のクルトウイッデンフェルトの一九三〇年出版「社會經濟學」第五編「交通事項」を見れば、

第一章 交通機關の設備

- 1、街路交通
- 2、國內交通 イ、内水路
- 3、海運 ロ、鐵道
- 4、通信 ハ、電信
- ニ、電話
- ホ、空中交通
- ヘ、郵便

第二章新時代交通組織の意義

1 一般的經濟上の意義
2 社會的機能

第三章運輸手段と國家

即ち之れに依れば第一章は各論に當り第二章及第三章は總論に該當するものである。

斯くしてポルト及びウィーデンフェルトの著作は大體交通政策學としての體系を備へて居る。只遺憾なることは兩者共道路交通の事を論じながら近時の交通新現象たる自動車交通の問題を閉却せること及び空中交通に就ての説述が頗る要點を失し且つ簡易に流れたことである。

二、道路乃至自動車交通と航空とは新銳の二大研究題目なり

若し海運と鐵道とがクラシカルな二大交通機關とすれば道路と空路とはモダンな二つの交通方法であらう。勿論道路は古代から存して居る。であるが自動車の出現に依つて道路は俄然意味を變へて來た。即ち社會的から商業的へである。換言すれば社會人の通路たる意味から自動車の走行する通路たる意味に變つて來たのである。無論今日道路は自動車の通行するばかりの用途では無いが、各國共自動車の走行に適當する様な道路を築造すると云ふことが問題であつて其爲には一般道路の改築も必要であるし、自動車専用道路の築造も時に必要である。されば之れに關聯して道路改築費の財源としてのガソリン税設定鐵道軌道等と自動車との營業上の競争問題を惹起することになるので之等は全く舊時代の道路交通には見られなかつた新時代の問題である。

航空が新鋭の交通方法であることに就ては議論の餘地はあるまい。其發明の年月は必ずしも新らしくは無い。航空船の前身たる輕氣球は一七八三年に佛蘭西で發明されて居る。航空船の一種である獨逸のツェツペリン航空船の發明——つまり輕氣球の圓筒形を葉卷形として之れに推進器と發動機を付けたものが航空船である——は遙かに遅れたが、夫れでも其第一號船は一九〇〇年である。更に飛行機の發明は一九〇三年明治三十六年の米國である。いづれにしても今日から見れば大分昔の話である。然し夫れが旅客、貨物郵便輸送の爲めに實用に供せられたのは世界大戰後の話であつて、今日迄に僅々十數年の歴史でしかあり得ない。世界の定期航空の發足點とも見られる倫敦巴里間の航空は一九一九年八月廿四日に初まつて居る。

此自動車と航空機が新式の交通機關として着目的となることに就ては舊文明國たると新開國たるとに變りはない。例へば新開國の中には未だ鐵道の布設すら不十分な國が尠くはない。亞細亞、亞弗利加、南米の諸國などに其例が數多い。斯る場合に之等の諸國の中には或は鐵道布設の代りに自動車又は航空機を以て代ゆる場合がある。つまり鐵道時代を抜きにして一舉新鋭の機關を味はうと云ふのである。南米の或國で從來鐵道の無かつた區域で驢馬に依り交通した爲に數十日の日子を要した區間が航空路の開設に依り僅々半日で連絡し得る様になつた實例もある。

勿論之れは社會主義の國とても異なつた問題でない。蘇聯邦などにしても假空な主義計りに没頭して居ると思つたらば大變な誤りであつて、交通機關の整備が共產主義中央集權の基礎であり、又

産業發達の前提であることを能く承知して居る。されば五年計畫に於ても此點を心掛けて居るのであつて、一例としてイーリンの第一次五年計畫の著書を探つて見よう。彼は先づ鐵道の改良を論じた後、進んで自動車交通に就て論じて曰く、五ヶ年計畫に依れば私達は三千三百八十五臺の新らしい機關車と十六萬五千臺の新らしい車輛を作らねばならぬ。然し若し自動車がなかつたら折角の機關車も車輛も遊んで居なくてはならぬ。私達は鐵道線路をすべてのコルホーズすべてのソフォーズすべての共同農場に延長することは出来ぬ。鐵道は大きな河である。併し大きな河は數千の小さい河、小川、細流がそれに注がねば存在出来ない。私達は機關車のみならず自動車を必要とする。鐵道ばかりでなく、レールの無い道路を必要とする。私達は二百萬キロのレールの無い道路を持つて居る。然し斯る道路の何と慘めなことよ。立派な道路鋪石を布いたマカダム式道路は僅かに一萬九千キロしかない。其残りはあつても無いと同様な道路である。然しニジニブゴロドの工場では一年二百萬臺の自動車が製造される見透しである。シベリアの密林へ、キルギスのステツプへ、どこへも、かしこへも自動車が侵入する。だが此爲には道路はなくてはならぬ。道路のない自動車は線路のない汽車と同様である。外國では自動車道路が本當の道路である。アスファルトやセメントを布いた道整理された農場の眞中を走る道。我等は左様な道路をウリミヤトランスコーカサス、北コーカサスにも建設し始めた。五個年間に三百萬キロの道路をアスファルトやセメントで補填することは勿論不可能である。五個年計畫は改良道路、マカダム式道路、アスファルト道路等を三

萬六千キロ建設することを要求して居る。併し之れに加へて各都市、各農村は能力を以て自分達の道路を修繕し自分達の道路を整頓せねばならぬ。悪い道路と高い運賃の爲にどの男も女も子供も一年間に數十ルーブルの損をして居る。此事は決して忘れてならぬ事實である。

彼は續いて航空輸送に就き論じて居る。曰く地上に於ける自動車と鐵道空中に於ける飛行機。一九三二年までに私達は一三八〇條の航空線百十萬キロの航空路を持つであらう。之れだけで現在の六倍になる。其曉はモスコウからウラジオとタシュケントまでノヴォシビルスクから伯林まで飛行することが出来る。數十條の航空線がシベリアの森林の上、コーカサスの山脈の上を走るであらう。一九三二年には一萬二千人の乗客、三千五百噸の郵便物、二千五百噸の貨物が空中輸送されるであらう。然し飛行機は輸送のみをやるのではない。夫れは運搬人であり郵便集配人であるのみでなく、獵師であり寫真屋であり、農業經濟學者である。飛行機は白雪の上の黒點として映じたアザラシ群を發見することに依つてシベリアの皮革工業に役立つ。飛行機は作物や森林に化學藥品をまくことに依つて有害な寄生蟲を撲滅する。飛行機は空中から地上をカメラに収めることに依つて鐵道の建設に貢献するであらうと。

三、社會的關心事項としての交通政策

前に述べた様に交通政策のじみな學問であることが一般學徒乃至學者の興味を惹かず、又政治家

や一般民衆の注意を惹かぬ原因である様である。相當教養ある人間でさへ交通政策と云ふ言葉を聞いて夫れが何を意味するかに困惑する。又最近の政黨は概ね綱領の中の一箇條として交通政策の整備を期すべし云々と云ふ様な文句を掲げるけれども、之れも大體十年此の方の話である。夫れも鐵道とか船とかは目立つから注意を惹き易いが道路なんてものは大きな理屈にもならないとあつて、之れを閉却する。

交通の發達が各方面に及ぼす影響に就ては茲に詳説の必要はあるまい。經濟的影響、政治的影響、社會的影響の三者に分つて之れを調べるとして叙説を省き簡明に左に表示する。

第一經濟的影響(交通の發達は如何なる經濟上の變革を惹起し又問題を生ずるや)

一、生産に及ぼす影響

生産要素に及ぼす影響

イ、土地に及ぼす影響

ロ、資本に及ぼす影響

ハ、労働に及ぼす影響

- 1、有效肥料の運輸其他に由る土地沃度の増加
- 2、遠隔土地の生産物の市場接近に由る夫等土地の經濟價値の向上
- 1、投資範圍の各種事業への又全國的乃至世界的擴大
- 2、資本回轉速度の増進
- 3、交通發達の結果たる他物價との關係に於ける運賃の比較的低下に由る生産費の節約
- 1、渡來移民の制限
- 2、工場地帯たる大都市へ向つて農村人口の集中、従つて生ずる都會に於ける思想、労働、衛生、風紀、惡徳等各種問題の湧起
- 3、高速度交通機關の設備及び特別サアヴイスに依つて都會集中労働者を更に再び近郊十里邊の地に分散通勤せしめ、由つて前記都會惡の問題解決に資せんとする方策
- 4、舊交通機關従業員の失業問題(例へば明治初期に於ける震助等、其後に於ける人力車夫等)

二 交換に及ぼす影響

イ 交通發達は物價を場所的に平均せしむ。そして今日物價の相違は隔地間の交通費に過ぎざらんとする傾向すら存するのである。例へば左表がある。

米一石平均價格

	東京	新潟	相違額	摘要
明治十一年	六・二五	三・九八	二・二七	兩地間鐵道なし
十五年	八・八五	六・五四	二・三一	同
二十年	五・二七	三・九七	一・三〇	碓氷峠を除き兩地間鐵道開通
二十六年	七・四九	六・五一	九八	兩地間鐵道全通

交通の發達は物價を時間的に平均せしむ。即ち商品の隔地間流通に由つて短期間に於ける物價の激變を防ぐことが出来る。例へば英國に於て左の例がある。

小麥百十二封度の價格

	最高價格	最低價格	摘要
一八〇一年	二九・一八 <small>封度志</small>	一四・一四 <small>封度志</small>	鐵道及汽船未だ發明せられず
一八五一年	一八・一四	九・一三	鐵道及汽船未だ充分發達せず
一八八九年	一一・七〇	七・一四	相當整備せる時代

三 分配に及ぼす影響

イ 金利の國內的及世界的平均傾向及び資金回轉速度の増加に依る金利低下の傾向
ロ 賃金の國內的平均化及び移民制限を爲さざれば國際的平均化を來さんとする傾向
ハ 市場へ接近することに因る新農耕地地代の騰貴、舊農耕地地代の下落。住宅地地代は都心よりも寧ろ近郊に於て騰貴著しき傾向。

四 消費に及ぼす影響

イ 異國の珍品渡來に由る大衆物質生活の満足
ロ 道路の改良其他に由る無用の失費節約。例へば衣服、下駄靴其他の損傷率の低下
ハ 生産品は産地よりも寧ろ消費の中心地に豊富ならんとする傾向。例へば山海の珍味は山に在らず海に在らず、寧ろ都會料亭に之れを求むるに若かざること。

第二政治的影響

一 國內統一に與ふる效果

イ 強固なる中央集權は各種交通の整備を俟つて初めて實現し得られる。群雄割據ともなれば交通制度は大に紊れる。交通不便の方が防禦に都合よいからである。
ロ 滿州國は此根本問題に着眼する必要なきや。鐵道の延長、航空路の確立、自動車道路の築造は最重要の問題にあらざるや。

ハ 中華民國の不統一の一因は彼の交通の不整頓にあらざるなきや。

二 國權の海外伸張に與ふる效果

イ 今日迄世界に雄飛せし英國の繁榮は其海運の發達に負ふところ尠くはないのである。即ち夫れに依つて貿易の振興、殖民地經營、國際貸借の改善、其他海運發展に伴ふ保險、倉庫、金融機關等諸制度の發達を期し得たからである。

ロ 惜しむべき徳川幕府の鎖國政策

ハ 然し今日兎にも角にも總噸數世界第三位を獲得し得て徐々に進まんとする日本の海運。

二 定期航空路の海外延長を圖らねばならぬ。支那本土に迫り來る各國の定期路即ち英、佛、露、獨米の諸國、更に支那、バルカン諸國、南米等に出航空外國に於ける航空事業への投資を營まんとする各國、依つて又器材賣込上乃至政治上有利の地位を占めんとする列國。

三 軍事上に及ぼす影響

イ 鐵道自動車道路等の發達は軍用上重大なる意味を有つ。更に商船の直接及間接の軍事参加、海軍如何に優秀なるも海運劣れる國は戰爭逐行上非常の不安に悩まされることがあらう。

ロ 航空機の平戰兩用。民間機は多少の改装を加ふれば軍用機に轉換し得る。従つて民間航空發達せる國は夫れだけ戰時に有利の地を占める。此點商船の假裝巡洋艦とは比較にならない。徹底して考ふれば陸軍海軍航空軍全く無きも民間機の發達に依り一朝事ある場合直ちに雄大の空軍を組織し得て平時に於ける軍事費を全く節約出來よう。大國は別としても右様

の方針を考へて居る小國がある。

四、道路政策に於ては何を研究すべきか

以上交通政策一般に就て述べて來たが然らば道路政策に於ては何を研究すべきであるか。例へば茲に大學に於て道路政策を講ずるものとして如何なる綱目に觸れるべきものか。前記獨逸のウーデンフェルトの交通政策中道路交通の部に於ては問題を自然通路と人口街路とに分ち前者は一般通路の問題を論じ、後者は市街地道路乃至交街鐵道の問題を取扱つて居る。又前記ポルトの交通政策中道路交通の部は第一章意義、第二章發達史、第三章道路當局及財政問題、第四章道路交通賃金に分つて之れを論じて居る。又佛蘭西のダゲール法學博士の道路政策 (*P. Doguerr. Le Politique de la Route, 1926*) は第一部構造編、第二部交通編、第三部財政編と分ち述べて居るが、之れは甚だ要領がよい。然し第一部に就ては道路構造に就ての技術的知識のあることが必要であつて之れば技術家たる學者以外の者には一寸論及が面倒である。

兎まれ我等は日本の道路政策を研究するものである。従つて論及の綱目は國に依つて大差あるべくもないが内容は日本の道路交通の現状に立脚して未來の方策を論ぜねばならぬ。茲に於て道路政策として次の如き體系を考慮することが出來よう。

一 道路築造編

二、道路交通發達史

三、道路政策

右の中(一)は技術家、(二)は史家、(三)は交通政策學者の論すべき領域である。従つて著書を出版するものとして各専門家が分擔して執筆するものとすれば立派な三部編の出來上る可能性がある。然し築造編だけを暫らく除外すれば發達史及政策に就き論ずることは我等専門の史家ならずとするも、困難を感じない。道路交通發達史の研究は政策其ものの研究に比較すれば簡略で差し支え無い。蓋し過去の研究であるからである。然し歴史の研究は必要であり過去は未來の母である以上將來の道路政策樹立の爲にも参考とすべき點が決して尠少では無いのである。其處で我國の道路交通發達史として研究すべき點は次の如きものである。

即ち一般的研究としては、

一、王朝時代の道路交通

- 1、一般道路交通
- 2、都市街路交通

二、武家時代の道路交通

- 1、足利時代
- 2、群雄割據時代
- 3、信長時代
- 4、秀吉時代

三、徳川時代の道路交通

- 1、街道交通
- 2、江戸街道交通
- 3、地方都市交通

特殊的研究としては、

一 交通機關の研究

- 1、うし車、ぎつ車
- 2、馬
- 3、駕籠、乗物

二 交通障礙の研究

- 1、關所の研究
 - イ、王朝時代
 - ロ、氏家時代
 - ハ、徳川時代
 - ニ、國內税關との比較研究
- 2、無架橋政策
- 3、諸藩の交通制限
 - 大内氏、長曾加部氏其他
 - 驛はし使つかい

三通 信 政 策

- 1、王朝時代
 - 2、氏家時代
 - 3、徳川時代
- かがり火飛脚其他
一般飛脚、七里飛脚

四、助郷の研究——農村に與へたる影響、農民離村の事實なきや

五、交通従業者の研究——牛飼童、雲助

六、宿屋の研究——王朝時代の宿泊所、驛舎、一般旅人宿の起源、本陣、木賃宿

七、道路改築諸費用の研究

八、交通費の研究——宿賃、駕籠賃、馬賃、渡錢等。

九、街路樹及街道並木の研究——王朝時代、徳川時代

一〇、道路維持諸制度の研究

などを擧げることが出来る。

之れに對し現代を中心とする道路政策に於ては何を研究すべきであるが、一般的には、

一、道路行政

二、道路交通

三、自動車交通

四、道路改良費

の諸問題を攻究すべきものと考へる。先づ(一)道路行政に就て論じよう。兎角經濟學者の研究する經濟政策、交通政策も經濟政策の一種であるものには商業政策、農業政策、工業政策等いづれも法律的な研究を抜きにする缺陷がある。然し夫れに關係ある現代の法制を全く無視して未來の爲めの政策を研究すると云ふ位無知な話があるであらうか。然し經濟學者は夫れで済まし込んで居るから、他愛のない話である。それで道路行政に就ては日本現代の道路法規を中心とし場合に依つては我國過去の道路法制乃至主要諸國の道路行政を論ずべきである。(二)道路交通の部に於ては自動車交通以外の道路交通の諸問題例へば道路の種類として街路、地方道路、農村道路之れも地方道路には相違ないが農村開發、農場と市場との連絡等より見て一般地方道路とは異なつた意味がある。特殊道路(觀光道路、史蹟道路、軍用道路、理蕃道路等)の研究、道路關係交通機關の問題として軌道、バス、トラック、一般自動車、地下鐵、其他諸事の研究、其他交通安全、道路警察、街路樹乃至街道並樹の研究等を論ずるものとする。(三)自動車交通の部に於ては最近急激の發達を示せる路上の交通機關として軌道との關

係、専用路問題、一般道路改良問題を論ずるものとする。而して四、道路改良費の部に於ては大規模なる道路改良の財源を何處に得るかの問題に就き諸外國の例も參酌して攻究せねばならぬ。

我國特殊の問題としては過去に於て等閑に付せられたる我道路政策、殊に一般民衆の道路政策への無關心、自動車と軌道鐵道との競争を如何に解決すべきか、自動車専用路の將來、交通道德の向上等の諸問題が論ぜられねばならぬ。

以上交通政策、殊に其中の一分科としての道路政策研究の方法に就て述べたけれども、遺憾ながら我國に於ては從來此方面の學者乏しく、一般社會人も亦之れに就き多くの興味を有して居なかつたのである。然し雜誌としては、道路の改良の如きは營利的でないだけ堅實であり内容も豊富であつて道路政策論、行政論、技術論等各方面の意見を洩れなく承知出来るのである。だが既に發行後十七年の歲月を閲しながら特殊の人以外は此雜誌存在をすら知らないのは全く心細いのである。宜しく民衆啓蒙の爲めに今少しく街頭に進出することを望んで已まないものである。民衆なんでもの愚かでもあるが、一面亦可愛い、點もあるので之れが指導の上に即ち道路愛好心涵養の上に種々面白き計畫も樹立出来ることと信ずる。