

### 自動車交通量比較表

調査年月	調査箇所	乗用	乗合	貨物	計
昭和八年	諸堤村徳庵	七 <small>臺</small>	一 <small>臺</small>	五八 <small>臺</small>	六六
六月十月平均	南郷村太子田	一四	〇	二七	四一
昭和十一年	諸堤村諸口	一〇四	〇	四一五	五一九
十一月	南郷村新田	六四	〇	三四〇	四〇四

#### 一、結語

以上本路線系統の使命と傾向を記す勇奮速に完成され阪奈の連絡に新機軸を開き文化の伸長と産業の發展に一日も早く寄與することあるを待つや切なり!!

## 都市農村の土木政策の推移 (二)

藤田 宗光

### (一) 水運の重要性

地方の中心地として發達し得る要素は多々あれども、先づ第一に廣大なる平野を有することではなければならぬ。地勢を概観するに山岳を水源として大小の河川があり其の下流は平野にして此處に都邑又は村落の存在するや蓋し必然

といはねばならぬ。されば大河川の流域は土地一般に肥沃にして日當りよく農業に適し、交通の便と農業の發達とのために住民多く集り且つ道路、鐵道、運河等を設くるに容易である。水深ある河川は水陸の便備はり交通運輸に至便なる爲めに商工業も漸次發達し都市の發生を齎らすに至つ

た。都市の發達が陸上交通地勢等に至大なる關係のある事は云ふ迄もないが、今後の都市發生竝に國內産業の隆盛に水運を等閑にすることは出来ない。我國中世竝に近世都市（明治中頃）の過半数は永い間の鎖國政策により城下町としてのみ榮え、商工業又は港灣による貿易都市としては僅かに十指に満たぬ状態であつた。明治の中頃より城下町の多くは一府縣行政學術の中心地となりて益々發展するに至りたるも新なる都市として港灣による商業都市、工業都市、軍港都市、遊覽都市其の他種々なる形に於て僅々十數年にして五萬乃至一〇萬以上の新興都市の進出を見るに至つた。

而して之等都市の彗星の如き進出は、何に基因するかと云ふに水運たる河川港灣等に關する施設よろしきに外ならず、水運が都市の發達に商工業の隆盛に將又國內産業勃興に如何に寄與しつゝあるかに付いて一例を擧ぐれば、

一、關東地方（東京、横濱）、關東平野の大生産地を控へ水陸の交通運輸至極便利である。

二、名古屋地方（名古屋濃美平野の大生産地を控へて勞

力豊富且水力利用も多大にして水運の便良好である。

三、近畿地方（大阪、神戸）近畿地方の大消費地を控へ瀬戸内海の要衝に當り水運交通運輸の便至極備はる。

四、北九州地方（福岡、八幡、若松、戸畑、門司）我國石炭の豊庫たると共に水陸交通の連絡良好である。

五、吳、廣島、地方（吳、廣島）山陽道の要地であり瀬戸内海の中央を占めて水陸交通の要衝である。

以上は何れも港灣の力によりて今日の繁榮を見るに至りたるものにして、今後の都市發達の趨勢を察する事が出来るであらう。之は單に我國のみならず世界各國共通の現象である。餘程特殊なる都市以外は之等水運なくして大都市たる事は出来ないのである。今日大都市又は國際都市と名付けらるゝものは凡て河港又は港灣に面してゐるといつても敢へて過言ではない。水上運輸は陸上運輸に比し如何なる差異ありやといふ次の如き特質を有す。

一、輸送能力豊富、重量貨物及容積大なる貨物の運搬容易。

二、工業原料及製品の輸送に對して極めて有利。

### 三、運賃の低廉

港灣と連絡する河川の存在は、前者が水運に於ける遠距離交通路に比較すべく後者は近距離交通路に當り商工業地域倉庫地帯に小運送として重大なる使命を有するものである。將來に於ける都市發展の動向を大別するに次の如き傾向ありといひ得るであらう。

(一)一國の首府 (二)一地方行政の中心地 (三)商工業による都市 (四)港灣による都市。

以上何れも極めて主要なるものにして、四圍を以つて外敵とする我國の生命は、實に海運にあり其の發展の如何は完全なる港灣の施設如何により其數と規模とは應て國內産業の發達に反映するものなれば、陸上運輸に勝るとも決して劣るべきものでない。

### (三) 都市と港灣

我國は久しく徳川幕府により鎖國政策の下に支配されてをるを以て、明治の初期迄は舊城下町竝に二、三の開港場を

除きては殆んど都市と名づけるものは見當らぬ状態であつた。然るに明治の聖代となるに及び世界各國との通商が許され幾多の先進國より文物の輸入を受くるに至るや、急速にあらゆる方面に非常なる發達を遂ぐるに至り、茲に都市人口の集中を來し一新紀元を劃するに至つたのである。近代日本の都市發達の趨勢を見るに大別して次の如く區分する事を得。

一、政治都市 二、軍事都市 三、産業都市 四、工業都市 五、鑛業都市 六、商業都市 七、港灣都市 八、遊覽都市 九、學術美術の關係による都市其の他特殊なる都市以上の區分により考察するに、都市膨脹の程度は大略察知することが出来る。然るに將來に於ける都市發達の動向を見るに、最も緊密にして今後更に一層の進歩と膨脹を來す都市は、商工業による都市竝に港灣都市であらう。之れは其軍事上は元より國內産業の發達に一大影響を齎すであらう。惟ふに現在日本に於ける都市の代表的なるものは商工業又は港灣に依存する處極めて多く工業都市たるや港

灣の便無くして發達する事を得ず兩者互に相提携して始めて完きを得るのである。次に港灣と人口十萬以上との都市を見るに第一種重要港灣と都市との關係を見るに、横濱は我國の神戸と兩々相俟つて我國唯一の外國貿易港にして東京港と共に東京市の外港であり横濱市と京濱工業地帯を背向地域として今日の隆盛を來し、神戸、大阪兩港は近畿地方の大阪、神戸、西宮、尼ヶ崎、堺、岸和田及び明石、姫路、和歌山を背景に大工業地帯を有し、其の貿易に於て京濱地方を凌駕して居る。關門海峡は瀬戸内海の兩々を扼し自然的良港であると共に、北九州工業地帯を背景に滿洲、支那、南洋の通商の要港である。敦賀港は若狹灣岸に位し大陸との交通との連絡の樞要地にあるが背向地域としての都市を有しない。

#### 第二種重要港灣と都市

鹿兒島港(鹿兒島市) 長崎港(長崎市) 新潟港(新潟市)  
函館港(函館市) 小樽港(小樽市、札幌市) 高松港(高松市)  
博多港(福岡市) 宇野港(岡山市) 鹽釜港(仙臺市)

浦戸港(高知市) 清水港(静岡市) 三角港(熊本市)  
指定港灣と都市

尼ヶ崎港(尼ヶ崎市) 堺港(堺市) 小倉港(小倉市)  
軍港と都市

横須賀港(横須賀市) 吳港(吳市) 佐世保港(佐世保市)  
港灣と關係なき都市

金澤市、濱松市、岐阜市。

十萬以上の都市が港灣と如何に密接なる關係にあるか、明である。

#### (四) 港灣の統制

港灣の利用が益々價值づけられ一國の興隆は海外輸入の隆盛にあるにかゝわらず港灣行政の統制と謂ふことは割合冷淡である。唯水上交通用具である船舶又は航海等に關しては不安定なる法則が存在して居る。明治初年大政官布告其の他必要に應じ規定が出來大部分地方慣習に依つて規律される憐なる状態である。之等の原因に就いては長い間鎖國政策の爲め海外及内地貿易が幼稚であつたのが天然港灣

に比し水運の發達せざる主なる原因であつた。

又港灣法制定に關しては港灣調査會が存續されたり廢止されたりし今日迄實現せざるは甚だ遺憾千萬である。即港灣不統制なる現状を忌憚なく吐露すれば、物的設備の一部は内務省地方公共團體に屬し、船舶航路に關しては逓信省、稅關に關する設備及建物検査は大藏省、鐵道の施設は鐵道省生糸検査は農林省主管し、各省港灣を中心に各行政は、各省獨善的立場より港灣行政の亂脈が横溢して居る。

故に港灣行政の統一の必要性は認識されつゝあるにかゝらず實現せざるは、行政機構の根本的改善の對策樹立せざるに起因する。港灣事業の現況を觀るに現状の港灣施設に汲々の餘り或は經費節減のため折角巨額を投じて完成したる港灣でも、貿易の伸長により大船主義と港灣内の船舶の輻輳により、ある一部の船舶が港灣外に碇泊する爲め第二次的港灣擴張を絶叫せられたるが如きは、爲政者の注意を喚起すべきことであらう。

### 三、治水政策

#### (一) 大河水より小河川へ

我國は山岳多く平坦地割合に少く四面海を以て環らされて居る關係上歐米に比較し大河水少く利根川と雖へども流路八十里流域一千萬里に過ぎない。只徳川時代までは河川に對する治水も幼稚であり國民は米穀を主食とするため水田の開發と保護を主とし、土木工事は殆んど治水灌漑工事であつたが、其の規模と工事に於て今日の河川改修と雲泥の相違があつた。明治初年まで治水の必要に迫られながら原始時代の河川が各府縣共多數を占めて居た。然るに河川改修は治水の要諦なるを以て水害防止の手始めとして、明治四十三年及び大正十年の兩度に臨時治水調査會の結果、全國の大河水改修砂防等の治水事業を國の直轄事業として約百河川執行せられ或は執行中にて其の工費五億六千萬圓を支出して居る状態である。然るに此の時代は大河水の改修が主體なりしを以て府縣の中小河川は此恩恵に浴せず、

大河川萬能主義の傾向ありしが、昭和八年土木會議により最近に於ける治水事業の大策が決定し、昭和七年後大河川の改修に加へるに地方の中小河川の改修へと擴張せられたのである。大河川の改修より中小河川の飛躍時代が現出し昭和七年度には産業振興土木事業として三十九河川、時局匡救事業として二十九河川合計六十八河川に着手し、昭和八年度に更に三十六河川を加へ、昭和十年三河川昭和十一年二十八河川を加へ一躍して中小河川は一三五を數へ準用河川の三分の一が着工されて居る現況である。直轄施行河川の完成したるものは利根川、淀川、信濃川、吉野川、遠賀川、北上川、高梁川等數川に過ぎず、府縣に於て施行する中小河川にして完成したるものは其の數少ないものである。治水や砂防事業の完成は前途遼遠にして普通の水害にても其の被害があるが之が昭和九、十年の災害の如きに至れば、氾濫區域相當廣く其の水害甚しいので、其の結果一日も早く治水政策の確立へと實現とに拍車をかけた。第三次治水計畫の要細は、

### 一、直轄河川改修の實現

### 二、砂防工事の實現

### 三、中小河川の改修

府縣費支辨河川四三〇の中小河川に對する國の助成は地方の中小河川の實現を促進した。水害防備策の確立は、直轄河川中小河川のみならず非適用河川の治水の完璧を期したら、年々不經濟的に支出して居る災害土木費の補助も輕減せられると共に、實際に被害を被りし度數も僅少になるものである昭和十一年に於て土木國策の一つとして災害對策が考究せられ昭和十二年に其の片鱗を表はさんとしてゐることは誠に喜ばしい。

### (二) 河川の利用

河川の存在は市内の小運送に比較し價格低廉なるため大いに利用され其の存在は益々重要視され各國何れも之が施設の完備に意を注ぎつゝある状態である。我國に於ても、東京、大阪に於いて早くより利用されつゝあるが、一般に港灣の施設は、相當完全なるものありと雖へども、河川を

有効に利用することは我國にては未だ不十分の感がある。港灣を起點に工業地帯への輸送連絡は此河川が最も適當である。我國の都市に於て河川が利用されてゐるのは東京、大阪、名古屋等を主とする外未だ極めて貧弱なる状態である。一般に河川施設の貧弱なる原因は、河川狭小にして川底淺きによるものと土砂多きため完全なる施設に多額の費用を要するに基くものである。故に陸上運輸に比し我國の河川利用は極めて僅少にして河川の性質上水運としては僅かに下流に於て小舟による運輸が保たれてゐる状態である。然るに他面急流峽谷瀑布等多きため水力の利用又は灌溉の便に於ては大なるものが多く且風光等に恵まれてゐる特徴を有する。我國都市の目下の現状にては六大都市並に北九州地方を除きて河川の施設は期待出来ない状態である。元來河川の目的は、完全なる工業都市の建設にありと云ふべく單に完全なる都市としてならば河川の必要はないのである。各都市に存在する河川を水上運輸として大いに利用さるべく施設する事は極めて緊要なる事である。

東京、大阪に於ては市内に輸出入される貨物總量が如何なる小運送に依つて配給竝に配達されるかと云ふに陸上運送によるものより水上運輸による取扱はれるものが遙かに多いのである。而して市内の小運送は其の實何れも次より次へと三回乃至四回の搬返を繰返へす状態である。以上の事實に鑑み水運の如何に忽にすべからざるものであるかが熟知し得るであらう。都市發達の動向は既に陸より海に移らんとしつゝあり陸上施設の完備と相俟つて河川竝に港灣の施設は今後の都市建設に對し極めて注目すべき最大事といはねばならぬ。歐米諸國は何れの國を問はず競いて河川の施設に力を注ぎつゝある状態にあり、一面に之等は天與の河川に恵まれて居るとも云ひ得るも先進諸國が都市に對して如何に河川の利用を重要視せるかを立證する所以にして我國の遠く及ばない處である。港灣施設の完備と否とは國運の進展如何を意味し河川の施設有無は直ちに都市の發展に甚大なる影響を及ぼすものである。今日及將來の國運隆盛と文明としての恩恵に浴する事の日に多きを加へつゝあ

るは、實に外國貿易による先進諸國との文物交換に基因するものなれば、水上運輸の今後は益々重大なる使命を有すると云ふべきである。農村に對する河川は、降雨の際に於ける排水幹線なるを以つて、河川改修せられたる地方は、山から土砂が押出すことなく洪水の氾濫もなく年々農作物が完全に收穫せられ水害の患なく生産にいそしむ

### (三) 災害對策と河川

一部の河川河修は夏の地方の水運の利用を發揮せしめ或は風水害による慘禍を免れぬか又用排水の完備と共に耕地整理による灌漑により農作物の收入を増してゐる。然し平生の水害に對しては、治水事業を執行せざる地方も其の被害割合に僅少なる爲め、普通の災害は當然と考へ、災害土木事業の一千萬圓乃至二千萬圓位の程度の災害に對しては、土木關係當局者が國家的に不經濟であると絶叫しても政府に於て餘り重要視しない。然し昭和九、十年に互り豫想せざる降雨及び室戸颱風により關西地方に於ける風水害の如き、九年度北海道外三十三縣七千二百六十萬圓十年度

は各地非常災害に襲來せられ北海道外四十一府縣九千二百五十萬圓、十一年颱風の襲來比較的少きにかゝはらず北海道外二十九府縣で三千萬圓を超過するのである。昭和九年土木事業の復興費並田畑、宅地其の他の土地及建物船舶等の總被害は五億三千萬圓痛ましき犠牲により昭和九年に臨時議會を召集し、更に昭和十年には全國各地に非常災害が襲來し前代未聞の悲惨事のため治水の忽諾にすべからざる事が國家的輿論となつた。かゝる多大の犠牲は國家的に考ゆれば損失なれども、治水政策の充實が認められたるとは誠に喜ばしい、災害防除の大方策として、

一、治山治水事業の促進 二、河川維持管理の充實

三、水防の強化河川愛護の普及徹底

を決定し之に向つて全國大中小河川の改修と砂防工事の補強が完備することになれば、大災害を相當輕減せられることになり國家的に大なき利益を齎らす所以なるを以つて、國民に此の點を十分認識せしむると共に、一日も早く治水完璧の實現せられんことを切望する。