

統制經濟と道路

野村兼太郎

一つの完全な經濟社會とは、その經濟が全體として一つとなり、その内に存する個々の經濟が相互に相依存し、有機的に相關聯するものでなければならぬ。假令政治上におゐて同一政權の下にあつたとしても、その經濟が別個に營まれ得るやうな状態にあつては、未だ一經濟社會を構成したものと云へない。例へばカナダの如きは英帝國の一部を形成するものには違ひないが、未だ英帝國經濟社會に完全に包括されてゐるとは云へない。經濟的にはむしろ北米合衆國に近く、もし一經濟社會を構成するとすれば合衆國プロツクに入り込む可能性が多いものである。

完全にある國民が一つの經濟社會を構成した時、それは國民經濟と呼ぶべきである。かつ他方から云へば完全に一つの經濟社會を構成するやうになつて、始めてその國民的團結は一層鞏固になる。同一民族がその血液のつながりに依つて結びつくと共に、同じ經濟社會の一員となることに依

つて、完全な共同體を成就する。又假令異民族であつても、經濟的結合の必要から同一經濟社會に包含されることもあり得る。従つて完全な一經濟社會を構成することはその政治的結合に最も必要な條件である。

一つの經濟社會を構成する上に最も必要なことは、それを構成する各部分が經濟的に結合する完全な組織の存在である。即ち經濟的な配給が最も合理的に行なはるゝことである。健全なる人體にあつては血液がその各部分に過不及なく適度に循環するやうに、物資がその經濟社會の中心から各部分に至るまで配給されなければならない。さもなければその經濟社會は未だ完全なものではない。そのためにはその社會における交通機關が全體に互つて組織的に形成されなければならない。統制經濟におゐてはかゝる組織の意識的形成が特に必要なのである。

從來かうした交通機關の普及は自然の發達に一任されてゐた。人間の往來が烈しくなつたから道路を擴張すると云ふ程度を出でない。よし自然に放任しないまでも部分的に考察するに止まり、全體として統制ある計畫の下に建設されてゐない。例へば都市の交通機關がその都市並びにその周圍について種々なる考慮を拂ふことはあつても、全國的な關聯の下に考察されることがない。かゝる状態にあつては十分な全國的——嚴密に云へばその經濟社會全體に互る——統制がないため經濟的聯關を偏倚ならしめ、物資配給上に多くの浪費損失を伴はざるを得ない。殊に今日のわが國の如き状態にあつてはこれが整理統制は甚だ急務であると思ふ。

一經濟社會の全體の交通關係を明かにするためには、單に陸上のみならず水上並びに航空のすべてに互つて、相關的に論述する必要がある。しかしこゝでは暫く陸上、殊に道路に限定して、少しく所感を述べて見たいと思ふ。

ある一點から他の一點に至る聯絡としての道路の意義は昔から今日まで何等の變化もない。唯それが恒久的なものとなり、又單に人馬の往來と云ふやうな簡單なものでなく、換言すれば道路を使用するもの及び目的が複雑化するに及んで、道路の重要性は一層増大したのである。かつて河川運河の便が利用さるゝやうになり、又鐵道の發明に依つて、一時道路の重要性は減少したかの如く見え、たが、自動車一般に普及されると共に、その重要性は以前にも増して増大して來た。殊に戰爭や事變、又は天災等のために鐵道の破壊、不通になつた場合、道路が一國の大動脈として、如何に重要なものであるかは、今次の支那事變、又は今夏關東及び關西に起つた風水害に依つても、十分理解出来る筈である。故に假令鐵道が十分に布設されてゐるやうな場合でも、なほ完全な道路網の施設を必要とする。

勿論こゝで問題とする道路は單なる往來の意味ではない。散歩道路や廻遊道路のことではなく、一國全體の配給機關としての道路制度についてである。しかし假令それが遊覽道路やドライブウエ

のやうなものでも常に主要道路と十分に聯絡せしめ、萬一の場合に利用し得るやうに用意して置くことが必要であると思ふ。故に景勝の地に孤立的に立派な道路を建設することは、娯樂的意義は認められるが、それ以上のものではない。假令それが平常は娯樂的なものでも、もし主要道路に對する補足的役割を果たすやうに作られたならば、その重要性は遙かに大なるものとならう。

假りに國內の道路が平常時におゐて完全に配給の任務を果たしてゐたとしても、天災とか、戰時空襲とかに依つて道路が破壊された際に對し、十分の用意がなければ、その經濟社會の配給組織は甚だしい混亂に陥ることを免れないであらう。殊にその組織が完成されてゐれば、るほど混亂は大きくなりがちである。従つて平常からこれ等に備へるために、平常他の目的に使用されてゐるものを、直ちにこれに利用し得るやうに計畫して置く必要があるのである。殊にわが國の如く河川の多い國にあつては、橋梁の流出又は爆破が容易に一國經濟の大動脈たる道路の機能を停止せしむる結果を招來する。かゝる危険を出來るだけ避け得るやうに十分の設備を講じなければならぬ。今夏出水のために經驗したやうな交通機關の大混亂は、單に天災に依る不可抗力なものとして看過することは出來ない。交通設備に對する理解が不十分であること、並びに平常の怠慢が招來したものと云ふべきである。わが國の如き地勢で雨季に河川が急激に増水することは、今日に始まつたことではない。それに對し橋梁や道路を保護することの必要は云ふまでもないことである。道路や橋梁は單に作ればよいのではない。絶えずこれを補修し改善してゐる必要がある。

配給上道路の必要は上述の如くであるが、その最も重要な點は、原料産出地方と生産地方又は生産地方と消費地方との連絡を合理的ならしむることである。交通機關その他の發達して來た結果昔現れてゐたやうに、工場が原料又は動力の存在する地方に結びつけられなければならないと云ふ必要は少なくなつた。又消費市場に近接して工場を設置する必要もない。しかしもし他の條件——例へば工場敷地の地價、労働者吸引の便宜等——が同一であるならば、原料産出地と生産地と消費地とは近接するに若くはない。従つて自然の發達に一任する時は自らさうした傾向を生ずる。そのため一國內におゐて工業地帯がある一地方に集中することになる。

重要工業がある一地方に集結することは經濟上確かに有利であらう。しかし他方から云へばそれはかなりの危険性がある。戦争又は天災のやうな場合に、その地方が破壊されればその國の經濟は致命的な打撃を受けなければならない。殊に集中的傾向の強い重工業の如きものにおゐては特に然りである。かゝる性質を有する産業にあつては、これを數ヶ所に分散せしめ、しかもなほ原料産出地との聯絡を出来る限り經濟的に支持してゆくことが必要である。

故に先づこの種の産業については、その産業に最も有利と考へられる地點數ヶ所をこの種産業の工場地帯として指定し、その地帯と原料産出地、原料が輸入品である場合にはその輸入港との間に、幹

線道路を設定すると共に、さらにそれ等の地方を相互に聯絡せしむる道路を必要とする。

その他の重要産業についても略々同様であるが、農産物の如き各地において産出せらるるやうな物資にあつては、その地方的集散市場と數個の中央市場とを聯絡する幹線道路を設定し、一般この種の性質を有する物資の運輸の用に供する。但しこの種の物資にあつては必ずしも中央への集中を強化する必要はない。唯運輸關係について、即ち何時でも必要な時には容易に集中分散し得るだけの道路の設備を施せば足りる。

物資の集中分散は各物資の性質その他に依つて、各それぞれ多少の差異があり、必ずしも上述の二つの型に當てはめることは困難であらう。かつ個々の物資についてそれぞれ配給のための道路を建設することは、よしそれが望ましいことであつても不可能であらう。従つて重要物資についてその道路を完成し、その他はそれに結合せしむるに止める。又は全地域に對して主要幹線道路を作り、大部分の物資配給の道路はこれに導入し得るやうに配置し、極めて少數の特殊重要物資に限り、特別の施設を行なふに止める。

その主要幹線道路は配給、殊に市場から消費者に至る配給の根幹を形成するものである。従つてそれ等の道路は唯一線のみを以つて足れりとする事は出来ない。必ず平行線を建設すべきである。例へばわが國の東海道の如きは現在のもの——それも未だ十分とは云へないが——以外に、さらに副道を作るのが理想である。勿論これはその交通量を問題としてゐないのであるから、一見

如何にも無用の如く思はれるかも知れないが、鐵道運輸と自動車運輸とが何れが有用簡便であるかを比較すれば將來の配給組織にこの種道路が平時にあつても重要になつて來ると豫斷し得るであらう。

四

上述の如き全體的な道路網の外に、各地方地の中心都市における道路の組織化が必要である。この場合には生産中心の工場都市であると、消費都市であるとを問はず、その都市々々の交通量が道路建設の基準となる。即ち工場都市にあつても、労働者その他の通勤者が工場に至る量並びにその家族の市場又は教育及び娛樂區域に至る量に依つて道路網を構成する必要がある。もし全然新しく都市計畫が行なはれ得るならば、最も合理的に各區域——工場區域、住宅區域、娛樂區域等が設定され、その間に道路を最も合理的に布設することが出來よう。しかし實際の場合には既存の都市を改造するのであつて、到底理想の如く行なひ得ないのが普通である。唯今後都市の各區域を出來るだけ區別し、これに即應するやうに道路の改正を行なひ、市場より家庭への配給を合理的ならしむるより外にならう。

この舊道路を改良するやうな場合、單に現に既存せる交通量のみを依つてなすことは危険な場合がある。例へばある道路の交通が頻繁で多量であるからと云ふのみの理由で、その道路の幅員を擴

大しても、その混雜が緩和されず、益々交通量を増大せしめ、却つて多大の不便を感じるやうな結果に陥ることがある。かうした改良を行なふ場合には、單に數量のみを以てせず、その質的方面をも十分考慮して、然る後改良に従事すべきである。如何なる理由から特にある道路を選ぶかは、數量を計るのとは異なり、やゝ困難であるが、全體の都市の地帶的構成から検討すれば、不可能のこととは思はれない。

元來道路の幅員を擴大し、さへすれば、混雜が防止出来るやうに思ふのは大なる誤りである。廣い道路が横斷その他に如何に不便であるかは明かである。勿論狹隘な道路が幾多の不便を有してゐることは云ふまでもないことである。わが國の都市において、自轉車や小形自動車走つてゐる一つの理由は、道路の狹隘なところが多いからであらう。坊間聽くところによつて、従來國産小形自動車ダットサンの製造を獎勵保護してゐたが、今回の支那事變に少しも軍事的用に役立たなかつたから、今後はその獎勵を止め、大形自動車を獎勵し、それが自由に入れるやうに道路の幅員の方を擴張すべきだと論ずる者もあるとのことである。しかしわが國のやうな建築物の構造では、すべての道路を自由に自動車の出入を可能にする程度まで擴張することは出来ない。従つて歐米の近代的都市をそのままに模倣することは、よし經費が許したとしても面白くない。むしろ都市の地域的區別を明かにし、道路をそれに即應して建設する方がよいと思ふ。例へば住宅地域に無暗に廣い道路を作る必要はない。殊に住宅地域附近の公共的建造物——例へば學校とか、公設市場とか云ふもの、附

近に大道路を建設することを避けることも出来る。そして物質配給の便宜と交通の安全とを共に實現し得るであらう。

その外都市を中心とする道路については幾多論すべきことがあらうが、今は省略する。唯物資の消費地として都市が重要な意義をその全經濟社會に對して有するが故に、都市とその外廓とを連絡する道路については特に注意する必要があることを指摘して置く。前述の如く如何なる産業都市と雖もそこには多數の消費者階級を包含してゐるのであるから、それ等に對して必要なる物資の供給を果たし得るやうに道路を作らなければならない。即ち前述した配給上から建設すべき幹線道路と適當に聯絡せしむることが必要である。

以上述べたやうに一國の經濟社會の配給組織を完全な統制下に置き、しかも重要物資の配給に何等の無駄もなからしめんがためには、少なくとも生産地と消費地とを十分に聯絡する道路の建設が必要である。今日までに作られた道路、又現に作られつゝある道路には、單に地方的事情のみを考慮し、少しも全體的考察を拂はぬものが頗る多いやうに思ふ。今日統制經濟の強化が問題とされてゐる時、この方面にも全體的計畫を樹つることが特に必要であると信じ、敢て感想的小論文を寄せたのである。(昭和十三年十月十二日稿)