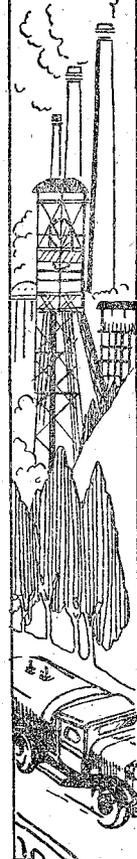


時  
論



低物價政策と道路鋪裝

井 關 正 雄

政府は今次事變の長期段階に即應し、東亞新秩序の建設を容易ならしむる爲物價問題に對しては常に最大の關心を拂ひつゝありしが、最近の國際情勢に鑑み遂に總動員法第六條第十一條及第十九條の各條項を發動し、あらゆる物價、運賃、給料、賃金等の全面的抑制を爲すこととなつた。

低物價政策を強行することは我國目下の經濟情勢からみて必要缺くべからざる國策たる事勿論であつて國家各般の施設も亦この方針に従つて爲されてゐるのであるが、翻て低物價政策と道路の關係如何と言ふに、之又極めて密接不離の關係にありと言ふべきである。

即、現代の如き生産機構に於ては、原料産地と其生産地及生産地と其消費地とは共に相距りあるを以て、生産物の値段の何パーセントかは運送費である。運送費の高低如何は直に物の値段に影響するのであるから、物價を安くせんとするには先づ第一に一般運送費の軽減を計ることが何よりも肝要である。

時變下道路改良の目標も亦如上の觀點に基き陸運能力の昂揚及日滿支交通體制の整備確立といふことに重點を置くこと勿論であるが就中道路舗裝の普及促進を計る事は一般運送費を軽減し、低物價政策に對應する時局下最も緊要なる國策の一つと信ずるものである。

我國道路舗裝の普及状態を見るに、國道總延長七、七六一杆中舗裝延長一、二二〇杆、府縣道總延長一、四四〇〇杆中舗裝延長四、〇〇〇杆、即國道にして一五%、府縣道の如きは僅に三五%に過ぎず、舗裝せざる道路は道路に非ずして單に細長い空地に過ぎずとする外人の見解を以てすれば我國には道路無しといふも過言ではあるまじ。

而して右國府縣道中線形、勾配、幅員等は既に改良せられ、只路面のみ砂利道の儘放置せられてをる道路即既改良未舗裝道路の延長は、國道九五〇杆、府縣道九五五〇杆であるが其内工場地帯附近の道

路或は大都市附近の道路又は重要なる港灣及停車場との連路上特に緊急舗装を必要と認めらるゝもの等のみにても国道五〇〇軒府縣道二、六〇〇軒あり、之等は銃後施設として何を措いても緊急舗装する必要ありと考へらるゝのである。

今之等の道路を其交通量に應じセメント混凝土或はアスファルト乳劑等を以て舗装するものとすれば其經費大略四四〇〇〇〇〇圓を要する事となるが其爲に受くる自動車の利益即一搬運送費に及す利益如何と言ふに大凡次の如き勘定となる。

○

昭和九年第七回國際道路會議報告書によれば、自動車の經費に就て舗装道路は砂利道に比し次の如き利益がある。

自動車經費（一車一軒當）

種別	ガソリン費	其他の消耗品及修繕費	車輛銷却費	固定費	計	摘要
砂利道	二・九錢	二・八錢	七・三錢	八・一錢	二一・一錢	砂利道に比し三錢八厘減
舗装道	二・三錢	二・一錢	四・八錢	八・一錢	一七・三錢	

即ち自動車一臺に付舗装道路は一軒當三錢八厘の利益となる前記舗装豫定箇所自動車の交通量は平均して国道五四〇臺府縣道三七〇臺なるを以て国道五〇〇軒府縣道二、六〇〇軒を舗装すれば

一ヶ年間に自動車の受くる利益は

國道に於て  $0.038\text{圓} \times 500 \times 540 \times 360 = 3,744,900\text{圓}$

府縣道に於て  $0.038\text{圓} \times 2600 \times 370 \times 360 = 13,342,940\text{圓}$

合 計

17,087,840圓

の巨額に達するのである。

以上は直接運送費に影響ある自動車のみ利益であるが、此他に路面維持費に於て年々約九七〇〇〇圓の利益を計算することが出来るし且之等の利益は自動車保有量の増加に従て年々増加するものであるから舗装の運送費に及す影響は實に莫大なりと言ふべきである。

○  
 以上は舗装の運送費に及す好影響の一端を述べたのであるが、舗装は以上の他に尙我國の重要國策たるガソリンの節約及自動車工業の發達に對處する最も有効適切なる事業たる事論を俟たざる處である。故に我々は時局下あらゆる意味に於て來年度に於ては是非共舗装工事を促進せらるゝ様熱望して止まぬ次第である。