

昭和前期の公共土木行政 — 時局匡救事業と土木会議を中心に —

A Study on the Administration of Public Works in the Early Term
of the SHOWA Era — In Relation to Emergency Relief Program and
Public Works Council

松浦 茂樹*

by Shigeki MATSUURA

Abstract

The October 1929 stock-market crash on Wall Street, New York, precipitated a global economic depression (Great Depression), throwing the economy and people of Japan into a panic. In Japan, Korekiyo TAKAHASHI, on his appointment as the Financial Minister in December 1931, initiated reflationary measures through a program for aggressive public spending (Emergency Relief Program). The centerpiece of the program was a series of public works projects carried out from 1932 to 1934. In those projects, the Ministry of Home Affairs played a leading role, along with the Ministry of Agriculture and Forestry. Although they were organized as emergency measures, those public works projects had a great impact on the subsequent system for the execution of projects. This paper discusses the contents and purpose of the Emergency Relief Program and the executed system for the public works projects of river, highway and port development, which were then under the jurisdiction of the Bureau of Public Works, Ministry of Home Affairs.

1. はじめに

1923（大正12）年に関東大震災に襲われたこともあり、日本の経済が長期にわたる不況の中で1926年、昭和を迎えた。1920年代は慢性不況の時代といわれ、翌1927年には金融恐慌が生じ、鈴木商店の閉店、多くの銀行で取付け騒ぎとなった。さらに1929（昭和4）年、ニューヨークウォール街での株大暴落に端を発する世界大恐慌が発生した。

この大恐慌は、1930年1月1日に平価で金本位体制に復帰した日本経済を直撃し、日本経済は大混乱

に直面した。最も深刻な不況に陥った東北地方などの農村では娘の身売りなどの惨状となり、社会不安は深刻化した。軍部にも激しい動揺が生じ、1931（昭和6）年、満州事変の勃発となって十五年戦争の火ぶたが切られ、翌年には五・一五事件などのテロ、クーデターが発生したのである。

一方、経済政策は1931年12月、金本位制を推進していた民政党から政友会へ政権が移動したのに伴い、高橋是清が大蔵大臣に就任し、金本位制からの離脱、通貨管理制度に移行し積極的な財政支出を行う方針に転換した。いわゆる「高橋財政」であるが、景気浮揚を図るため、この財政支出の中心は軍事費の増大とともに、1932（昭和7）年から1934年にかけて行われた時局匡救事業（農村救済、農村振興土

* keywords : 内務省、高橋是清、大恐慌

* 正会員 工博（財）ダム技術センター
〒330 大宮市深作1丁目9-2

木事業）である。この事業において内務省は農林省とともに中心的な役割を担った。そして臨時的といながら大規模に行われたこの公共土木事業は、今日に到るまで公共事業執行体制に大きな影響を与えている。公共事業執行において一つのエポックであったと評してよい。

本論文は、時期としてわが国の経済が不況から回復し、新たな発展を示すに到った1935（昭和10）年頃までを対象とし、内務省土木局が所管していた河川、道路、港湾事業に焦点を当てて時局匡救事業の内容・目的及び公共事業の執行体制の具体的展開について論ずるものである。

なおこの時代は、今日の公共土木事業を考えるにも重要な時代であるが、これまでほとんど研究は行われていない。「産業の昭和社會史－土木」（玉城素 日本経済評論社 1993年）は、第3章で「昭和恐慌期における失業対策土木事業」を取り上げ、この時代の土木事業について論じている。この中で「昭和史でよく知られた『時局匡救土木事』については中央・地方の財政史の詳細と村々の土木工事の展開とを付け合わせた報告はまだない」と述べている¹⁾。

確かに大蔵省昭和財政史編集室「昭和財政史第一巻」（1955年）によって、時局匡救土木事業の国家予算の大枠的な変遷は整理されているが、具体的にどのような事業が展開されたのかについては述べられていない。また河川、道路、港湾事業を担当する内務省土木局が具体的にどのように対応していったのか、それがその後の公共土木事業執行体制にどのように影響していったのかについて考察した研究は、寡聞にして知らない。本報告は、これまでこのテーマの本格的な研究はなかったものとの認識で整理・考察したものである。

2. 時局匡救事業の概要

1932（昭和7）年5月の第62臨時会議で時局匡救決議が行われ、同年8月に招集された第63臨時議会（時局匡救議会と称せられた）で、農村救済のための三ヶ年の時局匡救の支出が決定された。当時の失業状況についてみると、内務省社会局調査による失業者（就業の意志及び能力を有するに拘はらず種々な外部的原因に強制されて就業の機会を得ざるもの）

数は、1930年6月で次のように推定されていた²⁾。

	失業者数	要救済者数
合 計	86394人	151511人(総数の39%)
(内 訳)		
給料生活者	77927人	28972人
日傭労働者	130913	68002
其の他労働者	177554	54537

この失業者数のうち3分の2が六大都市及び福岡に集中していた。大都市を中心とした彼ら失業者の救済のため、1921（大正10）年に職業紹介法が公布されていたが、1925（大正14）年、六大都市に国庫補助をして冬期に限った失業救済事業を行った。その後、世界大恐慌に襲われた1929（昭和4）年11月以降、これを失業救済事業と正式に称して冬期のみならず一年中を通じる事業とした。地方公共団体による失業救済事業の状況は表-1にみるとおりであるが、1930年12月での平均1日就業人員3万4千人は、要救済者数の22%に過ぎなかった。

翌1931年度は、地方公共団体による事業に加え国の予算に失業救済道路改良を新たに設け、事業費4,800万円で失業救済土木事業が行われた。道路改良事業は、一般会計において2,300万円の公債金と地方公共団体の負担額550万円の計2,850万円によって執行されたが、このうち1,750万円は国直轄で行われたのである。これは道路事業に対して初めての直轄事業であった。また翌1932年度には、5月23日に召集された第62議会で可決された事業費5,370万円からなる産業振興土木事業が執行された。事業の内訳は、国直轄事業費2,364万円、府県事業費2,650万円、六大都市事業費350万円であった。この土木事業においても、六大都市事業にみられるように都市の失業対策が強く念頭に置かれていた。また事業別の内訳は、約1,480万円が治水事業、570万円が港湾改良、3,250万円が道路改良として執行された³⁾。

この産業振興土木事業に引き続いて、疲弊の極に達していた農村救済のために時局匡救事業が行われたのである。時局匡救議会で決定された財政規模は、中央・地方合わせて3ヶ年度8億円の事業予算と各種低利融通資産8億円からなる計16億円であった。産業振興土木事業に比べて事業規模ははるかに大き

表－１ 失業救済事業一覧表(昭和４年１１月以前は自由労働者、其後は一般労働者及び給料生活者救済事業)

年 度	事 業 費 予 算 額	内 労 力 費	使用労働 者延人員	平均一日 使用人員	工 事 施 工 団 体	工 事 種 類
大正 14	円 5776000	円 1785700	人 964800	人 6830	大阪府、東京、京都 大阪、横浜、名古屋 神戸各市	道路、橋梁、軌道、上下 水道、河川、埋立、下水 道掃除
大正 15 昭和 1	3432000	1323800	689300	6190	〃	道路、上下水道、河川 埋立
〃 2	3522000	1500900	771600	5740	神奈川県、東京、京都 大阪、横浜、名古屋 神戸各市	上下水道、河川、プール 築造
〃 3	2758000	1148600	611600	4880	〃	上下水道、道路、河港 河川、埋立、砂採取
〃 4	14325000	2228900	1230100	10220	東京都、大阪府、横浜 門司、小倉、堺、東京 京都、川崎、名古屋、 神戸各市、巢鴨町	道路、河川、瓦斯、上下 水道、高速度鉄道
〃 5	54154000	12300000	6900000	34000	〃 江戸川上水町村組合	道路、橋梁、河川、軌道 上下水道、埋立、高速度 鉄道

出 典 中川吉造「失業救済と土木事業に就いて」 1931年『土木学会誌』第２号

い。事業予算についてみると、当初の総額８億円は、国の負担６億円、地方の負担２億円であった。しかし実際の３ヶ年度の支出は国庫負担は約５億円となり、地方負担は約３億円となって地方負担が約１億円増えたのである。この事業費のうち内務省所管分は約５０％強、農林省所管分は約３０％であった。

なお参考までに1932（昭和７）年から1939年までの一般会計支出の軍事費（陸海軍省費の合計）をみると25億円である。また当時の国民所得額は180億円といわれる⁹²。さらに1931（昭和６）年から1937（昭和12）年までの土木事業の推移をみたのが表－２である。

このように地方財政に負担する割合は大きかったが、大不況により疲弊していた地方財政なので、一般歳入においてまかなうことは不可能だった。多く

の部分を起債に頼ったが、府県債は国の許可を不要とし、市町村債に対しては内務・大蔵両大臣の許可権限を地方長官に委任するなど、起債に関する手続きを簡単にした。また起債に対して貯金部低利資金を融通する外、この借入金に対して７年度以降の３ヶ年間、利子の金額を国庫から補給した。

３．内務省土木局における時局匡救事業

土木局管轄の河川・道路・港湾事業についてみよう。事業費総額は2億9,700万円で、約８億円の時局匡救事業に対して４割弱と、重要な役割を果たしたのである。ところで失業救済と土木事業との関連について、1931年開催された土木学会総会で、内務技監であるとともに、当時の土木学会会長であった中川吉造は、土木事業が失業救済事業に最も適当であ

表－2 土 木 費 推 移

(単位 千円)

	昭和6	7	8	9	10	11	12
土 木 補 助 諸 費	5,225	18,565	9,667	11,245	8,987	10,833	8,271
内)							
港 湾 修 築 費 補 助	2,188	2,896	3,562	4,982	3,862	4,945	4,062
土木費借入金利子補給	1,404	1,404	2,592	3,903	2,130	1,361	945
都市失業応急事業費補助	-	12,586	1,588	255			
治 水 事 業 費	13,064	21,930	24,786	19,611	17,780	19,523	22,661
港 湾 改 良 費	7,330	13,513	11,864	9,157	8,290	9,456	8,482
道 路 改 良 費	1,126	17,161	22,130	9,727	6,319	12,025	13,863
中小河川改良助成費					2,811	4,013	4,223
地方港湾改良助成費					920	1,356	1,313
北海道拓殖費の中	9,016	12,597	15,131	12,294	9,643	11,103	11,823
農村振興其他土木事業助成費		42,770	55,646	27,737	3,702	211	
農村其他応急土木事業費				9,776	16,203	2,952	20
失業救済道路改良費	24,713	8,180	175				
災 害 費	6,587	8,125	11,020	14,225	25,193	28,288	26,839
そ の 他	2,290	997	1,767	2,201	949	1,363	2,136
内 務 省 所 管 計	69,355	142,887	152,190	115,977	100,128	101,128	99,635
森 林 治 水 事 業 費	1,289	1,268	1,660	1,776	1,997	2,495	4,376
農 業 土 木 費		37,465	48,405	24,499			
農 林 省 所 管 計	1,289	38,733	50,066	26,275	1,997	2,495	4,376
合 計	70,644	181,621	202,256	142,253	102,800	103,624	104,012

備 考：大蔵省主計局，各年度『歳入歳出総決算』により作成。狭義に解し主要費目のみで集計した。

出 典：大蔵省昭和財政史編集室編 1955年「昭和財政史IV歳計」

るとして次の三つの理由をあげている⁵⁾。

- (1) 其の事業費の大部分が賃金所得となること。
- (2) 格別熟練を要せず誰にでも出来る仕事なること。
- (3) 其の事業が直ちに或いは間もなく其の効力を発揮すること。

中川はまた、それぞれの土木事業で直接労働賃金となる割合について、河川工事で70%、湾岸工事で50%、道路工事で10%ないし60%と述べている。

さて時局匡救事業は、疲弊窮乏の極みにあった農山漁村の救済が目的であった。山本達雄内務大臣は、予算成立前の1932(昭和7)年8月18日の内務部長・土木部課長会議で、次のように述べた⁶⁾。

「其の計画も自ら土木、衛生、社会施設等、相当多方面に亘ることと為るのでありますが、就中其の主要なる部分は、全国的に土木事業を起興し、之に依りて窮乏せる地方民に普く労働の機会を与へ、其の勤勞に依りて収入の増加を図り、以て自力更生の資を得しむると共に、将来地方産業の進展に資せしめんとすることに在るのであります。」

「今回起興せんとする事業は、固より之に依り国民をして自力更正の資を得しめんとするの目的に出づるものでありますけれども、其の内容は何れも産業振興の基礎をなす等地方永久の利益となるべきものを選定すべき筋合ひであります。」

このように土木事業への労務提供によって賃金を得、自力更正の糧とするとともに地方産業発展への基礎となることを期待するとの考えの下に、農村救済土木事業は執行された。つまり社会政策とともに、あわせて産業基盤の整備という課題にも対処しようとしたのである。執行におけるその基本方針は、次のようなことであった⁷⁾。

「今回政府力府県町村ニ補助シテ土木事業ヲ起興セシメントスルハ、之ニ依リ窮之セル農村ヲ振興セシメムトスルニ在ルヲ以テ、左記ニ依リ事業ヲ執行セラレタシ。

- (一) 府県道事業及町村土木事業ノ起工地ハ地方長官ニ於イテ適宜選択セラルルコト。此ノ場合ニ於テハ、農村窮之ノ程度ト農村振興ノ目的ヲ以テ起興スル総テノ事業トノ関係ヲ斟酌シ、各町村普遍的ニ起工スル様考慮スルコト。
- (二) 工事ハ速ニ着手シ、之ヲ竣功セシムルノ要アルヲ以テ其ノ計画ニ方リタハ容易ニ執行シ得ヘキ工法ヲ採用シ、施工ニ方リ地方的紛擾ヲ醸スキカ如キモノヲ避クルコト。
- (三) 工事ノ施行ニ関シ、主務大臣ノ認可若ハ承認ヲ要スルモノ又ハ上申スヘキモノニ在リテハ、速ニ其ノ手續ヲ取運フコト。
- (四) 工事ハ原則トシテ直営（府県道工事ニ至リテハ直営又ハ地元請負）ノ方法ニ依リ執行スルコト。特別ノ事由ニ依リ已ムヲ得ス請負ニ付スル場合ニ在リテハ、地元民ヲ就労セシムルノ条件ヲ付スルコト。
- (五) 工事ハ原則トシテ地元民ヲ就労セシムルコト。此ノ場合ニ在リテハ左ノ方法ニ依ルコト。
 - (イ) 起興地所属町村及其ノ隣接町村ニ於ケル就労圏内ヲ確定スルコト
 - (ロ) 起業者タル内務省土木出張所及府県町村ト就労圏内ニ於ケル町村ト就労者ノ割当数ヲ協定スルコト
 - (ハ) 特ニ生活困難ナル者ヲ優先シテ就労セシムルコト
 - (ニ) 就労圏内ニ於ケル町村ニハ就労者名簿ヲ調製セシメ就労ノ機会ヲ均等ナラシムルコト
 - (ホ) 賃金ハ成ルヘク日払トスルコト
- (六) 国庫補助金ハ府県知事ニ支払委任セラルヘキニ付、大正三年四月四日発会第三二号通版ニ依

リ取扱ヒ出来形ニ相当スル補助金ヲ支出スルコト。

(七) 必要アル町村ニ対シテハ、事業費ノ支払ニ充當シ得ル様速ニ県ヨリ町村ニ対スル補助金ヲ交付スルコト。 」

この基本方針また執行状況からその特徴を整理すると、次のようになる⁸⁾。

1. 事業の配分を農村疲弊の程度に応じて行ったこと。

事業費の各府県への配分に当たっては、農業者漁業者の数を基礎とし、疲弊の程度が著しい地方には厚く配分する方針をとった。また国の直轄事業と、府県事業のうち中小河川事業と地方港湾事業については、その施行箇所は国によって指定したが、これ以外の事業は府県知事が管内事情、他の土木、農村土木事業との関係を勘案した上で選択させた。府県道路改良事業と町村道路事業は、府県知事の判断で互に融通し合つてよいとした。

2. 事業の選択基準を定めたこと。

本事業はすみやかに着手して竣功する必要があるもので、容易に執行することのできる工法でかつ労力費の多いものを採用することとした。

3. 工事の執行は、原則として直営で行ったこと。

本事業は、農民を就労させることが目的であり、また賃金が搾取されるのを避ける必要があるもので、特別の理由があるものを除いて原則として直営によって工事を執行することとした。つまりたとえ少々、工事が非経済的になる場合があるとしても、就労の均等と中間搾取を防止するために直営を原則としたのである。止むを得ず請負とする場合は、請負人は地元農民を使用することを請負条件に入れた。

4. 地元農民の就労の機会を均等となるようにしたこと。

地元農民の就労の機会は、公平に分配する必要がある。このため起業者である国、府県、町村にそれぞれの工事に対する就労圏内を協定で定め、就労者の割当を行つて就労の機会を均等になるようにした。

5. 労働賃金の統制を図ったこと。

就労する農民に対して、特に低賃金の支給は本事業の目的にあわない。また高賃金を支給して、地方の労働賃金を昂騰させることも避けなければならない。このため起業者たる国、府県、町村は互に協定

表－3 時局匡救土木事業費の内訳

①内務省土木局所管時局救土木事業費

(単位千円)

支 出 総 額	国 庫 負 担 額	地 方 費 負 担 額	う ち 府 県 負 担 額	う ち 町 村 負 担 額
296,953 (100%)	183,536	113,416	84,633	28,783
うち直轄事業費 51,811 (17%)	39,490	12,321	12,321	
うち府県執行事業費 129,944 (44%)	57,633	72,311	72,311	
うち町村執行事業費 115,195 (39%)	86,412	28,783		28,783

②河川関係事業費

(単位千円)

事 業 費 総 額	う ち 国 庫 負 担 額	府 県 負 担 額	町 村 負 担 額	備 考
91,199	58,410	29,236	3,553	
うち中小河川改良事業費 54,436	30,625	20,257	3,553	1/2補助
うち府県執行 40,222	19,965	20,257		3/4補助(府県を通じて)
うち町村執行 14,213	10,660		3,553	
うち府県執行砂防工事 14,475	8,750	5,725		1/2～2/3の国庫補助
うち直轄事業費 22,287	19,033	3,254		規定工事費の繰上
うち直轄治水事業 14,090	13,990	100		新規+規定工事費の追加
うち直轄砂防事業 8,197	5,043	3,154		

③道路関係事業費

(単位千円)

事 業 費 総 額	う ち 国 庫 負 担 額	う ち 府 県 負 担 額	町 村 負 担 額	備 考
183,211	111,746	47,191	24,274	
うち直轄国道改良 24,506	16,839	7,667		
うち府県執行改良 61,603	22,080	39,523		1/3補助
うち町村執行の道路改良 97,101	72,827		24,274	3/4国庫補助 (府県を通じて)

④港湾関係事業費

(単位千円)

事 業 費 総 額	国 庫 負 担 額	府 県 負 担 額	町 村 負 担 額	備 考
22,543	13,380	8,206	957	
うち直轄事業費 5,018	3,618	1,400		既定費の繰上+関門海峡の 改良及び新規
うち府県執行の 地方港湾改良費 13,644	6,838	6,806		1/2国庫補助
うち町村執行の 地方港湾改良費 3,881	2,924		957	3/4国庫補助

⑤事業費別執行額

(単位千円)

	事 業 費	国 庫 負 担 額	府 県 負 担 額	町 村 負 担 額
河川関係	91,199 (31%)	58,410	29,236	3,553
道路関係	183,211 (62%)	111,746	47,191	24,273
港湾関係	22,543 (7%)	13,380	8,206	957
合 計	296,953 (100%)	183,536 (62%)	84,633 (28%)	28,763 (10%)

(注) 武井群嗣「匡救事業の善後装置」「水利と土木 第8巻 4号」1935年に基き作成

して大体の一定水準を定めて賃金を支給することとした。

6. 賃金と農民の負担金との相殺を許さなかったこと。

本事業の趣旨に反するので、起業者の支払うべき賃金と農民が負担している税金等との相殺は認めなかった。

7. 町村事業に対し、指導方法を講じたこと。

全国の各町村に於て一斉に土木事業を起こしたことは今回が初めてであった。町村では技術員を確保しているところは少ないので、府県に担当者を置いて町村に対する事業施行の指導を行わせた。

このように疲労困ぱいしている農山漁村の救済という社会政策を主要目的として行われたが、土木局の総事業費2億9,700万円のうち直接労働費としては54%の1億6,200万円が向けられたと推定され、就労者数は延べ23072万人と算出されている³⁾。

次に河川、道路、港湾の事業状況についてそれぞれみていこう。それぞれの事業の内訳、及び負担の状況をみたのが表-3である。これで分かるように、内務省土木局管轄の事業費2億9,700万円のうち道路事業費は1億8,320万円、河川事業費9,120万円、湾岸事業費2,250万円であった。道路事業費が約62%を占めており、道路のウエイトが高かったことが分かる。執行機関についてみると、府県執行44%、町村執行39%と地方事業の大きな割合を占め、国直轄は17%と小さかった。また事業費の負担についてみると、国庫負担が62%と最も大きく、府県が28%、町村10%の負担割合となっている。率の高い補助の下に、府県、町村が執行していったことが理解される。

次に個別事業ごとにみていこう。

i) 河川事業

特に注目すべきことは、国庫補助のもとに府県執行による中小河川改良事業が本格的に行われたことである。中小河川改良事業への国庫補助は、内務省土木局にとって大正時代末期からの強い要求であった。それは農林省との間での激しい権限争いでもあった。

農商務省（農林省の前身）は1923（大正12）年「用排水改良事業補助要項」を定め、府県営の500町歩以上の用排水幹線または用排水設備の改良に対

して、2分の1以内の補助を行う用排水改良事業補助を開始した。ところがこの事業は中小河川を対象とする場合が多いため、内務省の河川改修事業と正面からぶつかったのである。内務省、農林省間の権限争いは激しく、内閣の行政制度審議会などで取り上げられ、審議された結果、1928（昭和3）年12月、政務官会議で次のように決定した。

1. 農林省が将来用排水幹線改良事業に対して補助を与えんとする場合においては、施行河川及び準用河川に関する限り内務省に合議すること。
2. 梯川及び小鮎川に対しては補助の指令を取消し、内務省が河川改良事業に対して予算を要求し、その実施をなすこと。
3. 上記の2河川以外すでに補助指令済のものについては、内務省が速やかに工事施行認可をなすこと。

この決定により、内務省は中小河川改良事業に進出する足場を築いたが、国庫補助は先ず直轄改修が終わっていた木曾川の上流支川で1928（昭和3）年度に行われた。木曾川上流では、1921（大正10）年度から直轄により事業に着手されていたが、その改修費から犀川、三水川、牧田川に1928年度から1934年度の事業費に対し、その半額の補助がなされたのである。

これに引き続いて、1930（昭和5）年度には新たに河川・改修費補助の費目が設置され、福岡県の矢部川、石川県の梯川、山形県の赤川上流三川で半額補助の改修事業が成立した。しかし世界恐慌による経済の不振のため、財政が厳しく緊縮されてこれに続く新規予算は得られなかった。だが「高橋財政」の登場により国家予算の考え方は一変し、産業の地方振興、農村救済の有力事業として華々しく展開していったのである。

実はその前年の1931（昭和6）年度予算でも、失業救済事業として道路改良事業のみならず府県営の中小河川改良事業も検討されていた。そして翌年度、産業振興土木事業として39河川、続く時局匡救事業で29河川、合計68河川が選定され、そのうち66河川で1276万円の事業費でもって着手されたのである。さらに1933（昭和8）年度には新たに36河川が追加され、前年に引き続く61河川と合わせ1886万円の事業を行った。このうち1934年度までに竣工したのは

24河川であった。ここに中小河川への半額国庫補助が本格的に開始されたのである。

なお半額補助は、旧河川法に準じた率となっている。河川法では府県による河川事業に1/2を補助する規定となっているが、この時、府県が執行した河川は河川法が適用されず準用河川であった。国庫補助は、河川法の規定が基準となったのである。

また直轄河川についてみると、1921（大正10）年に策定された第二期治水計画に基づいて着手されていた既定継続費を繰り上げて実施するとともに、新たに1933年度に最上川上流、小貝川、鳥・神流川、菊川、矢作川の改修工事に着手した。同時に1931（昭和6）年度で改修増補工事が完了していた淀川で、低水工事に着手した。

なお町村事業は局部改良であって、府県の指導の下、農山村を中心に全国各地で行われた。

ii) 道路事業

先述したように、1932（昭和7）年度の産業振興土木事業、農村救済事業に先立って、前年の1931年度に失業救済事業として失業救済道路改良事業が行われた。事業費は、一般会計による2,200万円の公債金と、地方公共団体の負担金550万円からなる27,500万円であった。

しかし1931年度においてなぜ河川、港湾事業で行われず、道路事業のみで行われたのか興味あるところである。技監中川吉造は1931年の土木学会総会の会長講演で、「土木工事の内道路は普遍的でありますから無論結構であるが、更に賃銀所得の多き河川の堤防工事等が最も理想的である」と述べ、失業者には賃銀を与えるという面からして河川工事が適当だとしている。土木事業による賃金として直接、労働者へわたる割合を中川は、「大体河川工事が70%、港湾工事が50%、道路工事が10%乃至60%」と認識していた。内務省土木局でも失業救済事業として河川改修について検討していた。しかし道路のみとなった。

その理由として二つ考えられる。一つが道路と異なるとして単年度限りの予算でもって河川・港湾事業が完了するところは少なく、特に河川では上・下流連続しているため計画的に行わねばならない。この点、人間が住む所全国津々浦々にある道路はどこから手を付けてもよく、中川のいう全国「普遍的」に行う

ことができた。またこの全国「普遍的」という観点からいえば、府県によって執行されるのが適当である。道路改良は1919（大正8）年の道路法の制定によって事業執行の体制が整えられたが、事業は府県営でもって行われていた。これが二番目の理由である。これらの理由で国による失業救済事業は道路改良で先行されたと判断されるのである。

この道路事業で注目すべきことは国による直轄国道事業が1億8,500万円の事業費でされたことである。旧道路法では普通国道について新設・改築から維持まで府県知事が行うのが基本であり、必要ある場合は主務大臣が国道の新設改築を行うことができるとなっている。しかしこれまで直轄国道事業は行われてこなかった。つまり失業救済道路改良事業が国直轄の端緒となったのである。1932年度の産業振興土木事業、時局匡救（農林振興）土木事業でも国直轄国道改良事業は重要な役割を担った。その状況は時局匡救事業については先にみたが、因みに1933（昭和7）年度を初年度とし、5ヶ年計画として内務省により策定された産業振興道路改良事業でみると、総支出額（国費＋直轄改良府県負担分）2億1千万円のうち、3分の2にあたる1億4417万5千円は直轄国道改良費であった。

では何故、この当時になって国直轄で新設ないし改築事業を行うようになったのか考えてみよう。その最も重要な理由は、自動車交通の発達と考えられる。自動車交通の進展により道路の重要性は一区域に止まらず、数府県に係る重要な施設となった。このため一府県の利害に止どまらない道路の整備が必要とされたのである。また砂利を敷き詰める簡易な工法から、路面の舗装など自動車交通に耐える構造の道路が必要となり、技術的な面からも国直轄事業が求められたと考える。ここに道路政策の大きな転換を迎えた。

iii) 港湾事業

最も重要なことは、産業振興土木事業、それに続く時局匡救事業（農村振興事業）によって府県の経営（管理）に委ねられている指定港湾に、初めて国庫補助が行われたことである。その補助率は1/2であった。さらに時局匡救事業では、町村による小港湾の修築が4分の3の国庫補助を基準に行われた。

指定港湾とは、地方的にみて重要な港湾であっ

て内務省によって指定されるが、1922（大正11）年、内務省訓令によって新築・改築等の重大な工事は内務大臣の許可を受けて行うこととなった。その数は、1934（昭和9）年に指定された74港を加えて1935年には303港であった。このうち1932年度には産業振興事業で17港、時局匡救事業で17港、翌年度には時局匡救事業として28港の合計61港に着手したのである。

一方、国が関与していた重要港湾についてみると、既定工事費を繰り上げて促進する他、酒田、広島、和歌山の三港の新規着手と関門海峡の改良に1933

（昭和8）年から着手された。前三者は地方が経営して国が補助する第二種重要港湾であったが、地方公共団体の起業した公共事業で国庫補助あるものに対しては国が直接施行できるという「国庫ヨリ補助スル公共土木事業ニ関スル件」に基き国直轄で行われた。関門海峡は国が経営する第一種重要港湾であるが、新たな改良工事に着手された。

4. 1933（昭和8）年の土木会議

大不況からの景気浮揚を目的とし、1932年度から3ヶ年にわたって行われた時局匡救事業の時代を中心とし、世界大恐慌が始まった1929（昭和4）年前後からの河川、道路、港湾の事業をみてきた。そしてそれまでと大きく異なる政策が推進されてきたことをみた。河川では、それまでの国直轄事業の遂行のみではなく、府県による補助事業が大々的に行われていた。それまでの公式の計画は、1921（大正10）年、内閣に設置された第二次臨時治水調査会で決定された第二次治水計画であったが、この計画と大きな離れをみたのである。

一方、道路についてみれば、公式の道路計画としては、1919（大正8）年、道路会議官制に基づく道路会議により政府に答申され決定した「第1次道路改良計画」があった。この計画では、国以外の公共団体が国からの補助もあって事業を執行するものであった。しかし国直轄事業が1931年から本格的に行われることとなった。また港湾では府県管理の指定港湾に国庫補助が行われた。ここに国の公式計画を全面的に見直すこととなったのである。

なお、当初の方針は、河川委員会を設置し、第二次治水計画に代わる計画の確立を図ろうとするもの

であり、1931年に官制制定の閣議決定に至った。その具体的課題は、重要な治水事業として前面に出てきた中小河川への国庫補助及び直轄事業として進めてきた大河川の事業の見直し等の治水計画の根本的改訂であった。さらにこれに加え、その当時急激に発展してきた水力発電と他の水利用との統制という利水の課題があった。

しかし河川委員会は、設立されなかった。それは、河川、道路、港湾等の施設は相互密接な関係をもっており連絡・統制を十分図って総合的見地より土木政策を行うべきだとの議があり土木会議の設置が主張されたからである¹⁹⁾。つまり個々別々に計画をつくり事業を進めても十分であった時代から、それらの事業を総合していく必要が認識される時代となったのである。1933（昭和8）年、勅令に基く土木会議官制が設置され、同年土木会議が開催されたが、山本達雄内務大臣は次のような挨拶を行っている²⁰⁾。

「従来に於きましても道路に関しては道路会議が設置せられました治水に関しては臨時治水調査会が設置せられたこともあり、また港湾に関しては港湾調査会が設置せられまして、関係部門に関し必要なる調査審議が遂げられ、それぞれ少なからぬ貢献を為し来つたのでありますが、今回此等の会議を打て一丸とし、土木会議を設置することと相成りましたのは要するに河川、道路、港湾等の各方面に亘りて連絡あり統制ある調査を致し総合的見地より之が対策を講ずることが特に必要であると云うことを認めました結果に外ならぬのであります。」

土木会議のメンバーは、内務大臣を議長とし、内務省から次官、局長等、大蔵省、農林省、商工省等関係行政府の次官等、また貴族院、衆議院の議員14名さらに学識経験者として2名が任命された。土木会議は、その下部機関として道路部会、河川部会、港湾部会が設置され、産業振興土木事業、時局匡救事業などを通じて展開されてきた公共土木事業を踏まえ、新たな計画が樹立された。つまり昭和の大恐慌への対応を中心として国による公共土木事業は大きく変容していったのであるが、それを取り込んだ新計画を策定していったのである。それぞれの事業について簡単にみていこう。

i) 河川事業

「第三次治水計画ニ関スル件」として次のことが諮問された¹²⁾。

「治水計画ノ根本方針ニ関シテハ明治四十三年及大正十年臨時治水調査会ニ於テ決議スル所アリ。爾來其ノ方針ニ基キ河川改修及砂防工事ヲ遂行シ来リタルモ、事情ノ変遷ニ伴ヒ之カ改訂ノ要アリ、其ノ計画如何又地方単独ノ経営ニ委セラレタル河川ノ災害年々莫大ナルニ鑑ミ、政府ハ昭和五年度以降に於テ之ガ改修ヲ助成シ来リタリ。依リテ速ニ其ノ完成ヲ期セシメ、更ニ斯種河川ノ改修ヲ助成シ、政府直轄ノ事業ト相俟チテ治水ノ完璧ヲ期スルノ要アリト認ム。其ノ方途如何。」

審議の結果、第三次治水計画が策定された¹³⁾。それは直轄河川改修計画として竣工した8河川、また改修工事中の34河川を除き、直轄施行河川として第二次治水計画の中に取り上げられながら未着手の41河川の中から、緊急に改修の必要のある河川として24河川を選び、今後10ヶ年以内の着手、15ヶ年以内に竣工させるものとした。その選択規準として次の5つがあげられた。

1. 水害区域二千町歩以上タルヘキコト
2. 流域平地面積十万里以上タルヘキコト
3. 既往十ヶ年平均水害損失額一町歩当金二十円以上タルヘキコト
4. 改修工事費二百五十万円以上タルヘキコト
5. 改修工事ニ因ル利益率五分以上タルヘキコト

またこれ以外として、「前項本文ニ該当セサルモ利害関係（都市、鉄道又ハ港湾トノ関係ノ如キ）重大ニシテ改修ノ緊急ヲ要スト認ムルモノハ之ヲ採用スルモノトス」との方針で、都市・港湾事業等の他事業との関連でも選択していくことが定められた。

中小河川改修計画としては、1930（昭和5）年度から1933年度にかけて、105河川で国庫補助が行われたが、当時、工事実施中の97河川を継続実施し、その他緊急を要する河川を加えて15年計画で事業総額を2億4,650万円とし、そのうち1/2を補助するものであった。ここに政府の公式計画で中小河川への国庫補助が正式に決定されたのである。この事業総額を平均年額にすると16,432,400円となり、国費額は8,216,200円であって、1932（昭和7）年度決算額10,461,437円をやや下回る額となった。なお国

庫補助すべき中小河川の選択基準は、次のようなものであった。

「工事費十五万円以上ニシテ左記各号ノ一ニ該当スルモノ

- （一）改修ニ因ル利益率一割以上ノモノ又ハ水害損失額工事費ノ五分以上ノモノ
- （二）直轄改修河川ニ重要ノ関係アルモノ
- （三）前記各号ニ該当セサルモ利害関係（都市、鉄道又ハ港湾トノ関係ノ如キ）重大ニシテ改修ノ緊急ヲ要スト認ムルモノ」

このような大河川、中小河川の選択基準で特に注目すべきことは、改修工事によってもたらされる利益率が揚げられたことである。戦後の公共事業では投資効果が盛んに議論されたが、ここでの議論は治水事業に対してその先駆となるものと思われる。また砂防計画として、今後10ヶ年内に着工し15ヶ年以内に完成を目指す19河川の直轄砂防と、事業費77,202,000円その内3分の2を国庫補助する府県砂防事業が決定された。第三次治水計画遂行のための国費は、約3億3800万円余である。その財源は公債による計画であった。

なお、特に水力発電の進展により複雑化していった利水事業については、何ら定められていない。この当時、発電を管轄していた通信省、農業を担当する農林省、そして内務省との間で利水行政をめぐる激しく対立していた。この対立が土木会議を通じても調整に到らず、議題にも取り上げられなかったと判断される。

ii) 道路事業

「第二次道路改良計画ニ関スル件」として、次のことが諮問された。

「道路改良計画ニ関シテハ既ニ大正八年道路会議ノ議ヲ経テ決定スル所アリ。爾來其ノ方針ニ基キ全国幹線道路ノ改修ニ努メ来リタルモ、未タ以テ十全ナリト言フ能ハス。然ルニ近時急激ニ普及発達セル自動車ノ機能ヲ十分ニ発揚セシメ、以テ産業ノ振興ニ資スルモ緊切ナルモノアリ。依テ既ニ樹立シタル道路改良計画ヲ改定シ国道ノ改良工事ヲ国ニ於テ施行スルト共ニ、之ト相並ンテ地方重要幹線道路ノ改良ヲ促進スルノ要アリト認ム。其ノ方途如何。」

これに基づき、今後20ヶ年にわたり国費626,661,000円、地方負担金14,958,000円からなる7億7625

万円の改良計画が定められた¹⁹⁾。その内訳は、次のとおりである。なお国費は、道路公債法に基く公債を中心に公債財源によってまかなうことが決められた。

国道改良費	448,768千円
特殊国道改良費	8,400
府県改良補助費	251,534
補助費	41,008
事務費	25,540
計	776,250

それぞれの費目について簡単にみていこう。

国道改良費は、普通国道7526km（1916里）のうち「近代交通」に適應していない6903km（1760里）を国直轄で改良することとした。既存の鉄道との平面交叉はできるだけ整理し、新設する時は避けることを原則とし、また路面はすべて舗装するものとした。軍事国道は、308km中、未改良の275kmを改良するものとした。

府県道路改良については、府県道のうち一つの府県にその利害が止まらない20422kmの指定府県道の中で未改良の17360km、改良は終わっていると称しているが未舗装の3062kmを、事業費71,886万円で改良することとした。そのうち3分の1を国庫補助とするものである。鉄道との交叉についての考え方は国道と同様であり、また路面は交通の情勢に順応して舗装を行うが、交通が頻繁でないところは砂利敷とするものである。政府の原案では砂利敷が原則とされたが、審議の中で変更されたものである。

このように、1930（昭和5）年の失業救済事業で初めて実施された国直轄によって、普通国道の改良すべてを行うものであった。また舗装が大幅に取り入れられたが、昭和に入って急激に増加してきた自動車交通への対処が重視されている。また一度は改良が行われた東京・横浜間の京浜国道の将来計画、さらに関門連絡施設については本予算とは別個に研究を継続していくこととなった。なお事業費のうち41,008千円の「補助費」とは、第一次改良計画に基き将来国からの補助があるだろうとの期待の下に事業を行った府県の国道改良工事に対して、相当額の

補助を支給しようとするものである。

iii) 港湾事業

港湾部会は、河川、道路部会に遅れて1934（昭和9）年12月開会となり、翌年決議して答申が行われた¹⁵⁾。なお港湾部会の前身として勅令による港湾調査会規定に基づく「港湾調査会」があった。この調査会は1900（明治33）年設置されたが、その後1903（明治36）年廃止、また復活した後1924（大正13）年廃止、そして翌1925年、閣議決定による臨時調査会として再発足した後、港湾部会として整理されたのである。重要港湾の選定は、これらの調査会で行われていた。

さて港湾部会では、港湾改良計画の改訂と指定港湾改良計画の確立が図られた。重要港湾については、八戸、飾磨、宇部港が新たに第二種重要港湾として選定され、改良計画が策定された。一方、府県管理の指定港湾については、次のような議案が提出された。

「港湾改良計画の根本方針に関しては明治四十年港湾調査会に於いて議定する所あり。爾來其の方針に基き港湾の改良に努め来りたるも、地方単独の経営に委せられたる指定港湾中事情の変遷に伴い近時著しく其の重要性を増大せるものあるに鑑み、政府は昭和七年度以降に於て之が改良を助成し来りたり。依て速に其の完成を期せしめ更に斯種港湾の改良を助成し、重要港湾の改良と相俟ちて港湾施設の完璧を期するの要ありと認む。其の方途如何。」

つまり時局匡救事業として行ってきた指定港湾への国庫補助を国の公式の港湾計画の中に位置付けようとするものである。熱心な質議の上、以下のような選択基準の下に、緊急改良を要する指定港湾に対し、2分の1の国庫補助が決定された。

国庫補助指定港湾選択標準（昭和10年（1935）1月）

指定港湾中国庫に於いて補助すべきものは次の各号の1に該当するものから選択する。

1. 出入船舶屯数1ヶ年100万屯以上のもの。
2. 出入貨物屯数1ヶ年10万屯以上のもの。
3. 出入貨物価格1ヶ年500万円以上のもの。
4. 前各号に該当せざるも次の如き特別の事由あるもの。

（イ）島嶼其の他僻遠の地にあつて港湾を主要なる

交通施設と為すもの。

(ロ) 船舶の避難に必要なもの。

(ハ) 其の他地理的關係上重要なもの。

5. 考察

1929（昭和4）年のニューヨークウォール街での株大暴落を契機とした昭和恐慌への対応策として、1931（昭和6）年末に政権を握った政友会内閣の高橋大蔵大臣によってそれまでの政策が一変され、積極的な財政政策が推進された。その一環として行われた時局匡救事業について、内務省所管の公共土木事業を中心にしてみてきた。この事業は、1932（昭和7）年度から1934年度にかけての3ヶ年に執行されたが、それに先立ち民政党政権の時代の1931年度に失業救済事業、政友会政権の1932年度には産業土木振興事業が国より執行されていた。

国による失業救済事業では道路改良事業が行われたが、この時、初めて国直轄道路改良が執行された。これに先立ち府県では、独自の失業救済事業が執行されていた。たとえば大阪府では、1930（昭和5）年度から2ヶ年にかけ失業救済寝屋川改修工事が行われた。

産業振興土木事業は、それに引き続く時局匡救事業では河川事業、港湾事業に国家補助が大々的に行われた。それまでこれらの事業では国直轄事業が中心であったが、これ以降、府県による中小河川改良事業、指定港湾改良事業が重要な柱となったのである。一方府県事業を中心に進められていた道路事業では、直轄事業が本格的に行われていくこととなった。国直轄及び都道府県事業への補助の両輪で進められている今日の事業執行状況が、この時期、確立されたのである。公共事業執行体制に対して新たな枠組みが造られた。

これらの新しい状況を政府として公式に確認したのが、1933（昭和8）年の土木会議であった。臨時的なものとして行われていた国直轄、府県による時局匡救事業が、公式の計画として認知されたのである。さらにこの土木会議はそれまで個々別々に計画をつくり事業を進めていった河川、港湾、道路事業を統合し、連絡・統制を十分図って総合的見地より土木政策を行っていかうという意図があった。だが土木会議により決定された実際の計画は、従前と同

様、個々別々のものであった。土木会議の下部機関として道路部会、河川部会、港湾部会が設置されて審議されたが、相互の連絡はほとんどなく、第三次治水計画、第二次道路改良計画が策定された。港湾計画に関しては全体計画が定められていない。これらの事業は、戦後になって国土計画、地域計画として連係を保つようになる。

一方、時局匡救事業の重大な特徴として、3/4の国庫補助の下、総額の約40%にあたる町村事業を行ったことがあげられる。1933年土木会議で定められた公式の政府計画では、町村事業は考えられておらず、町村事業は農村救済のための一時的措置であったことがわかる。このように町村事業を幅広く取り入れたのは、農民の困憊状況を最も良く知っているのが町村であり、用地の買収難も容易に解決し、農民も自らの郷土の土木事業であるから工事の完全を期待することができるからだとの考え方である¹⁶⁾。

ところで1931年12月の政友会政権の成立を踏まえ内務省では1932年度から1936年度にわたる産業振興5ヶ年計画を検討していた。この5ヶ年計画の下地のものに産業振興土木事業及び時局匡救事業を展開していったのである。総額3億7539万7千円からなる5ヶ年計画について整理すると表4のようになる。

この5ヶ年計画は、さらに長期的な構想の下に積み上げられていったものと思われる。つまり長期的な構想があつて初めてその一部として五ヶ年計画が策定されるものだが、内部部局では営為検討が続けられていた。それを公式に政府計画として認知されたのが1933年の土木会議であつたと考察される。

また治水事業についてだが、事業の評価に利益率が掲げられたことは注目に値する。戦後になって公共事業の評価に効果対費用を基本とする投資効果が盛んに用いられていたが¹⁷⁾、その先驅をなすものと考察される。なおその背景として、多目的ダムのアロケーションの分析を中心に研究が進められたアメリカでの公共経済学の発展があつたと推測している。

さて世界大恐慌に因を發した不況への対策として、1932（昭和7）年度から1934年度にかけて行われた時局匡救事業だが、景気は時局匡救事業が始まった1932年後半から回復過程に入った。1934年には、ま

表 - 4 産業振興事業の五カ年計画の内訳

① 全体計画

(昭和7年度～11年度)

支出総額	375,	397千円
うち河川事業	122,	767千円
" 道路事業	211,	000千円
" 港湾事業	38,	640千円
昭和7年度	59,	309千円
昭和8年度	60,	362千円
昭和9年度	80,	356千円
昭和10年度	89,	767千円
昭和11年度	85,	603千円
昭和12年度以降	24,	020千円

② 河川事業

治水事業費繰上	40,	235千円	施工中の直轄河川工事30ヶ河川を繰り上げ施工
治水事業費追加		740千円	執行中の阿武隈川、北上川の計画を拡張
治水事業新規河川費	9,	820千円	鳥・神流川、そのうち3カ年の直轄事業を計上。追加。そのうち5カ年の直轄事業を計上。
砂防費補助	3,	834千円	府県の工事費に2分の1を補助
砂防事業費	5,	572千円	神通川外5ヶ所川流域で新たに直轄砂防工事を実施
河川改良費補助	61,	250千円	府県の中の小河川事業に多々3分の1ないし2分の1を補助
水利統制調査費		815千円	水利統制の調査を開始
土木試験充実費		500千円	土木試験所の設備を充実
総額	122,	767千円	

③ 道路事業

国道改良費	140,	175千円	改良を要する1900里のうち政府直轄約560里を改良
軍事国道改良費		334千円	着手中の千葉県、広島県下の改良事業を継続する。
国道改良費補助	18,	100千円	現在、補助中の国道改良工事を中心に補助する。
府県道改良費補助	50,	000千円	地方交通上、重要な3府県道のうち1250里を10年間で完了する。
街路改良費補助	2,	390千円	東京他4都府県の街路改良補助未済額548年分を10年間で完了する。
合計	211,	000千円	

④ 港湾事業

港湾改良費繰上	7,	916千円	施工中の神戸港外11の港の改良工事について2年のない港3年の港の改良工事につ
港湾修築費追加	2,	075千円	施工中新開の関門海峡、神戸、今治、鹿児島
港湾改良新規	88,	250千円	重要港湾、若松、青森港、大地方港湾、及び
港湾改良費補助	10,	399千円	府県の改良工事に対して2分の1の補助
合計	38,	640千円	

「産業振興と土木事業」『港湾』第10巻2号 1932(昭和7)年を基に作成

ゆの値下がり、風水害、冷害などにより農村は再び不況に落ち込んだが比較的早く持ち直し、翌1935年には回復していった。この回復について為替相場の低落に起因する輸出の増大が最も大きく、これに続いて時局匡救事業などにより消費と資本形成に向けられた政府支出が重要な役割を占め、軍事支出に誘発された生産増加は、この時期、1割に満たなかったと評価されている¹⁹⁾。

6. おわりに

時局匡救土木事業は三ヵ年計画で行われ、基本的に三ヵ年で完了させるとの考えの下に事業は選定された。しかしうまく具合に3ヵ年ですべて竣工したわけではなかった。河川事業では産業振興事業と合わせ府県営により99河川で着工されたが、竣工したものは24河川であった。港湾事業では地方港湾改良事業として着手された61港のうち、竣工したのは19港湾であった。また直轄事業として着手されたものとして、河川では小貝川・鳥神・流川等、港湾では酒田、広島港等があった。

一方、町村事業であるが、農村救済の時局匡救事業に続くものとして1934（昭和9）年度、1935年度に応急土木事業が行われ、この中で継続された。応急土木事業は1934年の室戸台風による風水害、西日本の旱害、東北地方の冷害、さらに繭糸価の暴落によって被害を受けて特に窮乏甚だしい農山村で行われたものである。事業は国直轄による国道改良と府県及び町村施行の河川、道路、港湾、海岸工事であり、府県事業に対して1/3、町村事業に対しては3/4の補助が行われた。事業規模について国費ベースで見ると、1934年度は1300余万円で、そのうち直轄国道改良費3.5万円、府県補助へ258万円、町村補助に872万円が計上された。翌1935年度は1440万円で、国道改良費257万7千円、府県補助552万円、町村補助672万円であった。

その他でも1934年の風水害に鑑み、被害土木施設に対して原形復旧のみに限られていた災害復旧補助について新たに災害土木事業助成費を設置し、府県により改良に加えて復旧する施設にも国庫より1/2を補助することとなった。

また1935年にも利根川水系小貝川での氾濫などにより水害に襲われる。このため同年、政府の土木会

議で「水害防備策ノ確立ニ関スル件」が決議された。その中で上流山間部に貯水池を設け、洪水調節とともに利水に利用しようとする河水統制が謳われた。ここにダムによる洪水処理計画が初めて正式に打ち出されたのである。ただ利水省庁間の調整に手間取り、河水統制に関する国の調査費が認められたのは、1937（昭和12）年度である。

注釈参考文献

- 1) 玉城素「産業の昭和社會史 1 2 土木」日本經濟評論社1993年P130
- 2) 中川吉造「失業救済と土木事業に就いて」土木学会『土木学会誌第17巻第2号』1931年
- 3) 路政僧「土木主任官會議を覗いて」『道路の改良第14巻6号』道路改良会1932年
- 4) 三善信房「不景氣打開策としての土木事業」『水利と土木第5巻7号』1932年
- 5) 前掲 2)
- 6) 「時局匡救に関する事務打合會議」『水利と土木第5巻9号』1932年
- 7) 前掲 5)
- 8) 内務省土木局「農村振興土木事業執行の状況」『水利と土木第6巻2号』1933年
唐澤俊樹「農村振興事業に就て」『道路の改良第14巻9号』1932年
- 9) 武井群嗣「匡救事業の善後措置」『水利と土木第8巻4号』1935年
- 10) 内務省土木局「土木會議の成立とその経過(-1)」『水利と土木第6巻11号』1933年
- 11) 前掲 9)
- 12) 内務省土木局「土木會議の成立とその経過(-2)」『水利と土木第6巻12号』1933年
- 13) 前掲10)
- 14) 内務省土木局「土木會議の成立とその経過(-3)」『水利と土木第7巻2号』1934年
- 15) 「土木會議港湾部會議事雜感(其の一)」
「土木會議港湾部會議事雜感(其の二)」
「土木會議港湾部會議事雜感」
- 16) 唐澤俊樹「農村振興事業に就て」前掲 7)
- 17) 山本三郎「河川法全面改正に至る近代河川事業に関する歴史的研究」1993年 日本河川協會

pp.177～200

- 18) 中村隆英、尾高煌之助「日本経済史～二重構造」
岩波書店1989年pb60～61