

土木事業費に視る内務省財政の変遷

The change of the Department of the Interior finances understood
from engineering works enterprise costs

田中 邦博** , 亀田 伸裕*** , 畑岡 寛**

By Kunihiro TANAKA, Nobuhiro KAMEDA and Hiroshi HATAOKA

In this country, a bridge / a harbor / a railroad developed by technology introduction from Europe after the Meiji era. This study reports the Department of the Interior finances situation in engineering works from an objective viewpoint and considered the thought.

1. はじめに

現在の国土交通省は建設省から 2001(H13)年に開庁しているが、明治における公共事業の着工は 1873(M6)年の内務省開庁以降が始めとなる。

明治以前の土木事業は各藩で賄われており統一した全国政策は日米和親条約以降に外国の技術導入を始めた頃よりとなる。

古市・小野・山田が入る 1877(M10)年以降は治水事業に始まり、内務省開庁当初の外国人技術師による着工ではなく我が国の技術者による土木技術の進展した時期でもあった。内務省は土木出張所を東京・新潟・名古屋・大阪・仙台・下関・横浜・神戸に設け国の直轄工事施工機関として工事に関与し、第2次世界大戦後の解体以降は内閣戦災復興院と合体して総理庁建設院と改名し、組織・常務内容は変更されないまま 1948(S23)年に建設省を開庁している。明治以降発達した土木事業として鉄道網が上げられるが、内務省開庁後の 1886(M元)年以降、逓信省により運営され、内務省とは別の管轄となる。1945(S20)年の運輸省開庁後は、建設省・北海道開発庁・国土庁と合体して現在の国土交通省に至る。

今日の公共事業は着工の有無が論じられており、財政状況に関する国民の不満は少なくないため着工当時の財源・事業決定機関について、明確にしておく必要がある。

本研究は、土木事業史における土木財政の変遷に着目した内務省の財政について史的に報告する

*keywords : 土木事業費, 内務省, 鉄道省, 土木財政

**正会員 工博 九州共立大学土木工学科助教授

(〒807-8585 北九州市八幡西区自由ヶ丘 1-8)

***正会員 工博 九州共立大学地域環境システム工学科教授

**正会員 工修 九州共立大学土木工学科助手

ものである。

2. 財政状況

「内務省統計報告」より財政状況を全国について金種別に図-1に示す。図中の金種は、各金種に属する現金とし、大正・昭和に関しては府県費+郡費を明治の地方税と同種とし、同様に私費+町村費を市町村税と同種とした。

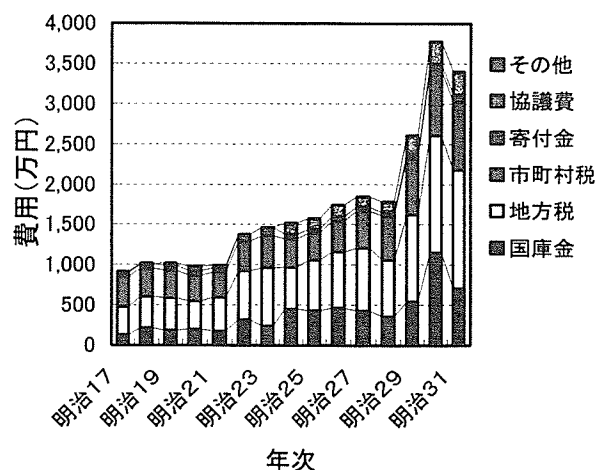


図-1 金種別土木費(M17~31)

大日本帝国憲法が發布された 1889(M22)年に土木費は上昇しているが、1896・1897(M29・30)年の上昇は顕著である。1896(M29)年に第9回国議会で河川法交付されるがその影響と考えられ、1887(M20)年代の大水害による河川改修工事によるものと思われる。翌年には砂防法公布により土木費も増加している。国庫金に比べ地方税・市町村税への加算が見受けられる。

図-2に 1899(M32)年~1911(M44)年における

土木費について示す。日露戦争勃発の1904(M37・38)年には土木費は減算され、1905～1907(M38～40)年には地方税と市町村税の増加は著しい。先に述べた1905(M38)年の出張所設置により地方工事の補助思想の充実によると思われる。

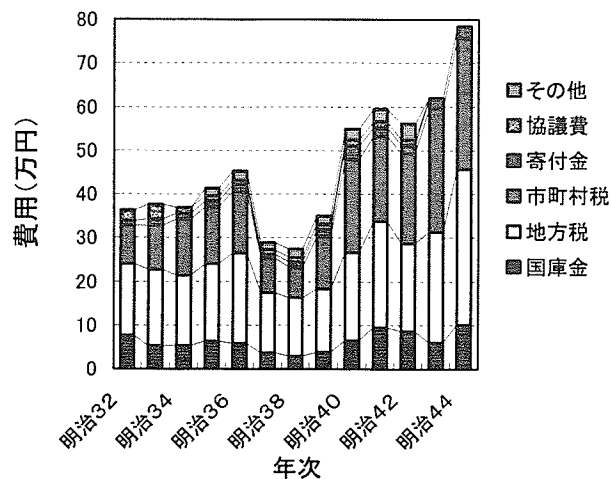


図-2 金種別土木費(M32～44)

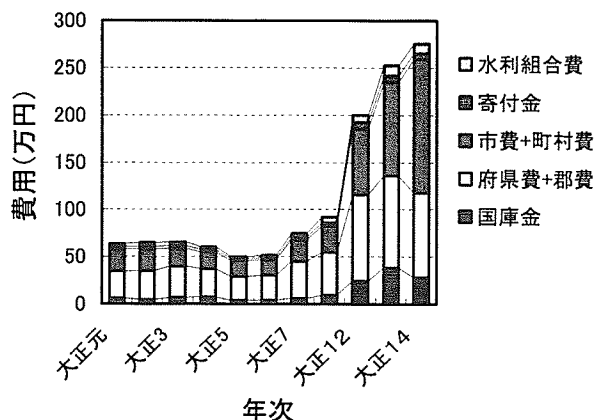


図-3 金種類別土木費(T元～14)

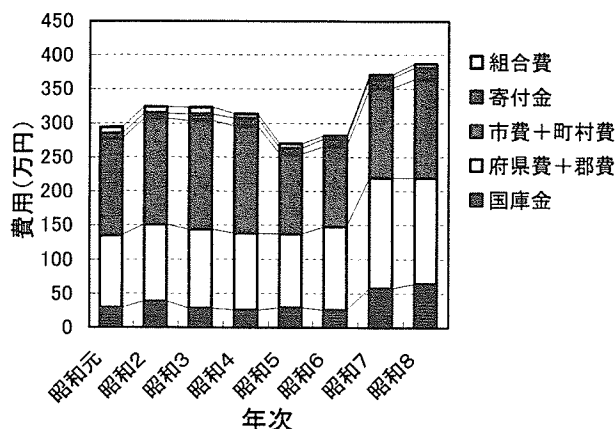


図-4 金種別土木費(S元～8)

図-3 に大正期の土木費について示す。1923(T12)年の土木費の急上昇は関東大震災によるもの

と考えられる。1923(T12)年に震災が発生するが、その後の土木費は2,500万円を上回りつづけている。この年には大水害が発生し治水計画を決定したが震災のために予定の計画には到っていない。一方、1920(T9)年から財源の裏付けとして道路公債法を公布して公債を発行したが震災による財政難のため廃止している。

図-4 に昭和期の土木費について示す。30,000万円～40,000万円で明治・大正に比べ増減は10,000万円の範囲で確認できる。

3. 土木事業費の流れ(内務省管轄分)

明治・大正時代の土木行政は、河川・港湾については、もっぱら国による大河川・重要港湾の直轄工事を主軸として進められ、中小河川・地方港湾は、ほとんど地方団体の自主性に委ねられてきた。これに反して、道路については、府県工事に対する補助制度を中心として開発され、名は「国道」と称されたものでもすべて同様な取扱であった。

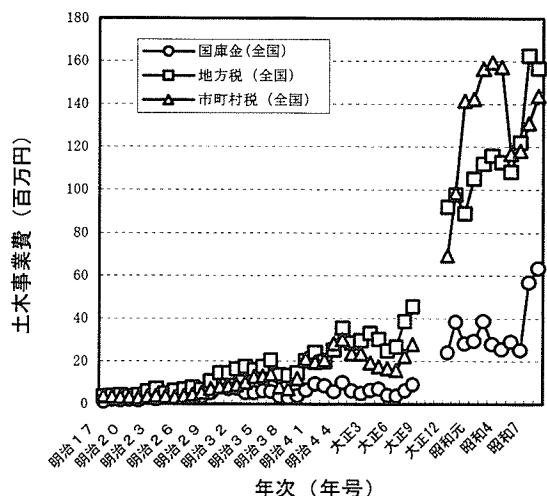


図-5 土木財源の構成

図-5 は土木事業費の財源の支出状況の説明を追補したもので、国庫金に比べて地方税・市町村税の支出割合が多いことが伺える。特に経済不況といわれた昭和初期にその傾向が顕著である。

図-6 は土木事業費と国民総生産の関係を表したものであるが、国民総生産の伸び率より、土木事業費の伸び率が高いことから年々土木事業費は増加していることが確認できる。特に、1923(T12)年以降、急激に土木事業費が増加の傾向にあるが、昭和に執行している時局匡救事業としての不況対策によるものと考えられる。

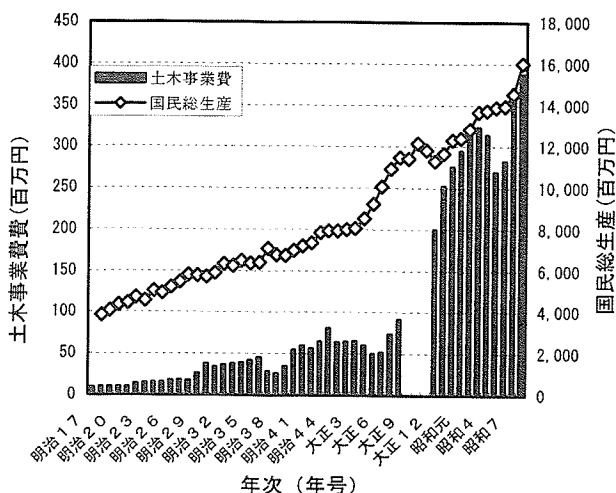


図-6 土木事業費と国民総生産の関係

図-7は各県の金種別土木事業費をその県の人口数で割った一人当りの土木事業費を示したものであるが、1888(M21)年8月16日(勅令第62号)をもって東京市区改条例を公布し、法第八条に特別税として地租割・国税営業税割・営業税・雑種税または家屋税を賦課しうることとしたばかりでなく、さらに「ソノ他勅令ヲ以テ定ムル租税」をも賦課しうることとしたので、1888(M21)年以降、東京の市町村税が高い傾向が伺える。

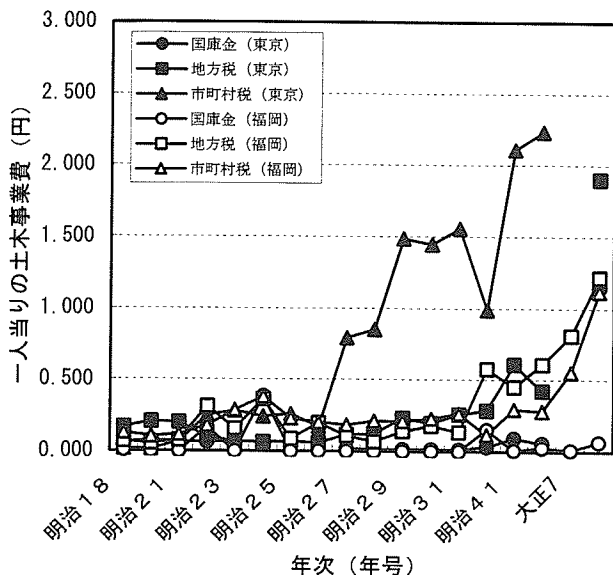


図-7 一人当りの金種別土木事業費

図-8は各県の工種別土木事業費をその県の人口数で割った一人当りの土木事業費を示したものであるが、1889(M22)年と1891(M24)年に豪雨や大暴風雨などの災害もあり福岡の河川事業費が高い傾向を示していることが確認できる。また、図-6と同様に、1923(T12)年の関東大震災以降は全体的に土木事業費は増加の傾向にある

が、大正始めからは道路・橋梁事業への事業が河川・港湾事業に比べ飛躍的に伸びている。「道路法」が制定された大正後期からは、道路・橋梁が各県とも、飛躍的に伸びているが、これは1935(S10)年代初期に執行された時局匡救事業としての不況対策によるものと考えられる。

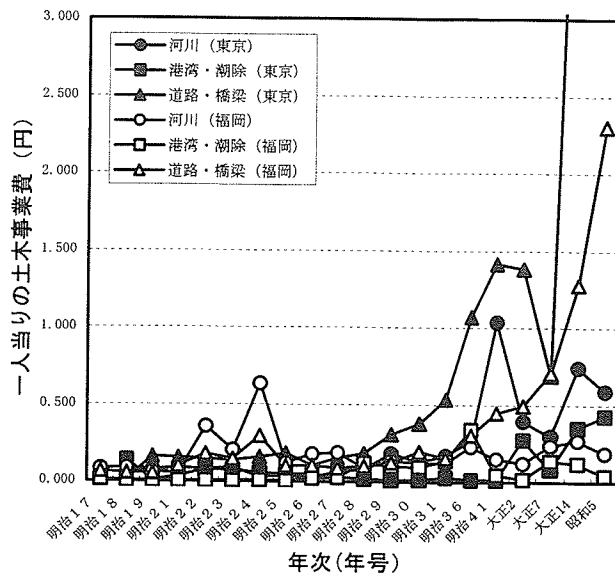


図-8 一人当りの工種別土木事業費

4. 鉄道建設事業

明治末までのもう一つの土木事業について若干ふれておく。鉄道は、まだ国有化されておらず、私設鉄道が鉄道を建設・管理し、国がその補助をするといったものであった。しかし、1906(M39)年に鉄道国有法が公布され、名前も国有鉄道とし、国が運営・管理をするようになり積極的に鉄道を建設していった。

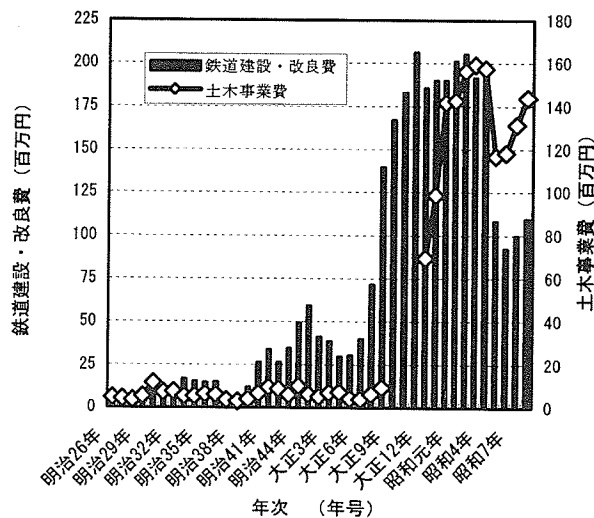
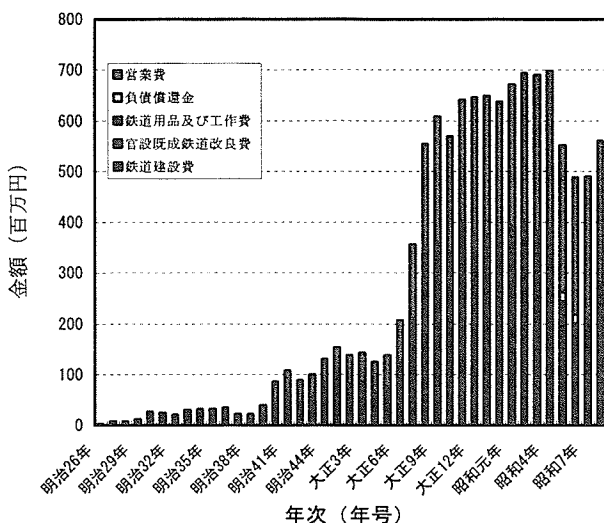


図-9 土木事業費と鉄道改良費

図-9は内務省の支出した土木事業費と鉄道建

設・改良費の関係を表したものであるが、鉄道建設・改良費が土木事業費の値を上回っている事がわかる。これは、鉄道建設が日本近代化に不可欠であるとの認識があったためであろう。また財源の一部として国有鉄道の前年度の益金を鉄道建設・改良費に当てていた。1920（T9）年鉄道省の設置により政府が鉄道建設を積極的に行ったため、鉄道建設・改良費は急激に伸びていったが、1930（S5）年に鉄道建設線の代行路線として省営自動車を開業し、鉄道建設費の一部を省営自動車の建設費に当てたため、鉄道建設・改良費が激減した。

図－10は鉄道総支出を年ごとにまとめたものである。総支出の内、鉄道建設費の占める割合は1893（M26）年から1903（M36）年までの間は25%前後であった。1904（M37）年から鉄道建設費の占める割合は低下していき、1919（T8）年には5%を下まわったが、1921（T10）年以降は、8%前後で安定している。



図－10 鉄道支出内訳

5. まとめ

本研究では、内務省財政の変遷に関して財政状況・土木事業費・鉄道との相関の3点から以下の点を史的に報告した。

1. 明治期には、国庫金に比べ地方税・市町村税への加算が見受けられるが、出張所設置による地方工事への補助思想によると思われる。
2. 昭和期には、土木費は30,000万円～40,000万円で明治・大正に比べ増減は10,000万円の範囲で確認できる。
3. 土木事業費に着目すると、国民総生産の伸び率に比べ土木事業費の伸び率が高い。
4. 地方の特色として、福岡に比べ東京の市町村税は高い傾向にある。

5. 鉄道建設業との相関は、日本の近代化を最優先する傾向から、鉄道建設・改良費が土木事業費を上回っている。

<参考文献>

- 1) 大霞会：「内務省史」、第一巻～三巻、
- 2) 高野義夫：「内務省統計報告」、第一巻～三十八巻、
- 3) 畑岡ら：「内務省史に見る土木事業費の流れ」、H13 年度土木学会西部支部概要集 pp. B356～B357、
- 4) 『日本国有鉄道百年史』、1～17巻、(株)成山堂書店 H9年12月18日

<謝辞>

当研究を進めるにあたり資料を提供して下さいました坂田力先生(福岡大学工学部土木工学科)と研究の進め方に対して御指導して頂きました故 市川紀一氏(元クローバーテクノ株式会社)に感謝の意を表します。