

Title	支那に於ける道路建設に就て
Sub Title	
Author	増井, 幸雄
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1937
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.31, No.2 (1937. 2) ,p.159(1)- 193(35)
JaLC DOI	10.14991/001.19370201-0001
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19370201-0001">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19370201-0001</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

# 三田評論

（送料二錢） 定價參拾錢 ◇ 第四七四號 ◇ 昭和二十二年二月

□表紙	三田演說館……………鈴木信太郎
□口繪	建設工事進む・福澤先生誕生記念會
	ハワイの日本語學校……………清岡暎一
	渡米日記(三)……………小泉信三
	評論の評論……………原實
	書「明治史講話」を読む……………加田哲二
	評「新訂「慶應義塾案内」……………編輯部
	身體検査の常識(下)……………片山弘
	北平通信……………奥野信太郎
	海外通信……………伊丹榮七郎
	ベルリンより……………小高泰雄
	ニューヨークより……………
	茅野氏學位論文審査要旨……………
□塾報	□雜報
	□各地三田會記事
	□其他諸報告

發行所 東京芝區三田慶應義塾內 三田評論發行所

## 三田學會雜誌

第三十一卷 第二號

### 支那に於ける道路建設に就て

增井幸雄

支那では最近數年間に鐵道の建設も相當に行はれて居るが、公路即ち道路の建設に至つては一層盛んに行はれて居る。此の事に就ては我が鐵道省に於ても數年前から種々研究調査されて居る所であつて、其の中の一部は時々運輸局發行の月刊「外國鐵道調査資料」にも單行の諸刊行物中にも發表されて居り、上海辦事處でも比較的に纏まつたものは單行の刊行物（例へば「鐵道部成立後の支那鐵道」中の一章として、然らざるものは調査資料として之を頒つて居る。今此の一文を作るに當つては主として是等の文獻を利用した。此の機會に於て、年來「外國鐵道調査資料」を惠贈されつゝある鐵道省運輸局に對し、並びに、先般上海訪問の時以來引續いて資料の惠與に多大の厚意を賜りつゝある鐵道省上海辦事處に對して深厚なる謝意を表す。

支那に於ける最近の道路建設は頗る目覺ましいものがある。民國二十二年（一九三三年）に正式に成立し道路の

支那に於ける道路建設に就て

建設及び道路運送の管理をも其の所管事項の一として居る所の「全國經濟委員會」が昨年發表した一統計(1)に據れば、民國二十四年(一九三五年)十二月末に於ける全國道路の路線全長は十六萬三千十八軒、その中で通車路線即ち自動車を通じ得る路線は九萬六千四百三十五軒、路面の鋪裝されて居るもの一萬八千三百五十五軒に達して居る。而して此の中から所謂東北四省即ち獨立して滿洲國となつたものの部分を控除すると、路線全長十四萬七千四百七十五軒、通車路線八萬五千五百五十四軒、鋪裝路一萬八千三百五十五軒となる。尤も右の數字は、民國二十四年(一九三五年)末までに完成して居るものの總延長であつて、最近の建設に係るものの外に、それ以前の建設に係るものも含まれて居る。そこで、最新の建設に係るもののみを知る爲に、昨年五月二十二日に南京に開催された全國經濟委員會の第十四次常務委員會に報告された同年度の工作報告(2)を見ると、民國二十五年(一九三六年)二月迄に完成通車を見るに至つた公路の全長は二萬一千軒に達し、現在建設中ものは合計三千三百軒である、と記載されて居る。此の數字は同委員會の成立以後に於ける新建設道路の分量を示すもので、實に最近五年間に於ける實績を示すものに外ならない。

(1) 「民國二十四年十二月末全國公路里程統計表」

(2) 「民國二十四年度工作報告」

思ふに、支那本土だけでも面積百五十二萬餘平方哩、人口四億を算する尨大なる國土に於て、五ヶ年間に二萬一千乃至二萬五千軒と云ふが如き程度の新建設は、一見した所では左程驚異に値せざるものなるかに思はれるかも知

れない。併しながら、支那の實狀に鑑みるときは、右の第一印象は幾分か變更を來さざるを得ないであらう。蓋し、第一に、支那の從來の道路なるものは實に貧弱なものであつた。勿論、開港場や大小の省城等にこそは立派なマカダム道路が貫通して吾人の眼を惹くものがないではなかつたが、國際聯盟對支技術合作員ライヒマン氏の報告にも在るが如く、「多くの場合道路として公式に報告されて居るものは未だ全國經濟委員會道路局の作成した基準にまで達して居らず、それ等の道路は二輪馬車の通行さへも困難を感じるもので、輕量輸送さへも非常に道路を損じ、況んや豪雨の際は利用不可能である」と云ふ程度であつて、主要都市又は開港場及び其の附近小範圍の外は全く道路らしい道路は無かつたと云つて大過なきものであつた(3)。然るに新設道路は大部分が自動車運轉の可能なる程度に造られてある。近代的の意味に於ける道路の殆んど絶無であつた所へ幾らかでも新設されたのであるから、其の意味は重大である。第二に是等新設道路の分布状態を見ると、其の過半が中央部に集中して居る。即ち、全國經濟委員會が發表した別の統計表(4)に據れば、支那の中央部凡そ十省に於ける各省聯絡公路は、民國二十一年(一九三二年)五月以前には鋪裝路二千五百餘軒、土路五千九百餘軒、合計大約八千五百軒であつたものが、二十四年(一九三五年)末には鋪鋪路一萬二百餘軒、土路一萬六百餘軒、合計二萬八千餘軒となつて居て、此の滿三年半の間に合計一萬二千三百餘軒の増加を來して居る。即ち新建設の各省聯絡公路だけでも、是等の十省内に在るものは全新設公路の六割弱を占めて居る。若し之に加ふるに是等諸省内限りの新設公路里程を以てするとせば、凡そ支那最近の新建設道路の四分の三は中央十省に集中して居ると見ることが出来る。而も是等の諸省は、支那本土の全省中に

於て人口の密度の最も高い地方であり(5)、經濟發達の程度の最も高い地方であることを併せ考へるならば、最近の公路建設が支那の陸上交通にとつて如何に有意義のものであるかを想見することが出来るであらう。

(3) 「支那の公路建設と運輸概況」(中國通信社發行「資料通信」第四十二號)

(4) 「江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・湖南・福建・西北諸省聯絡公路狀況一覽表」

(5) 一九二六年郵政局調査人口數を基礎として算出した一平方哩當り人口數の大なるものから順次に並べて見ると、江蘇(八九六八)・浙江(六五七)・山東(六一四)・河南(五二二)・湖南(四八六)・湖北(四〇〇)・江西(三九五)・廣東(三六九)・安徽(三六八)・河北(三三五)・福建(三〇九)・四川(二三八)・陝西(二二八)・廣西(一五九)・山西(一四九)・甘肅(五九)の順序となる。(外國鐵道調査資料第八卷第九號所載「ライヒマン報告に現はれたる支那に於ける道路建設問題」参照)

## 二

今、支那に於ける公路建設運動の沿革を顧みるに、江西省の如きに於ては既に清朝の末葉に於て地方民の手で建設が行はれたこともあり(1)、江蘇省及び湖南省に於てはそれ／＼民國元年及び民國二年(一九一二年及び一九一三年)に新道路の建設及び軍道の修築が行はれた例もあるが(2)、最大多數は歐洲大戰以後に至つて、即ち自動車交通の重要性が世界的に認められた以後に至つて、始めて道路建設に著手したるもの如くである。而もそれは、各省政府又は軍閥等によつて思ひ／＼に著手されたのであり、中には民間の有志が自動車運行の許可を條件として請負で建設するもの等もあつて、其の間に何等の統一もなく、何等の標準も存しなかつた(3)。そこで民國七年(一

九一八年)七月末に於ける交通部の「長途汽車公司條例」並びに「長途汽車公司營業規則」の公布に次いで、民國八年(一九一九年)十一月十四日に「修治道路條例」なるものが北京政府の内務部令として公布され、茲に始めて道路の種類、其の規格、其の管理などが簡單ながら制定を見るに至つたのである(4)。即ち、道路の種類に就ては之を分つて國道・省道・縣道及び里道の四種となし、更に其の各々の性質を明示した。道路の規格に就ては、其の幅員を、國道は五丈以上、省道は三丈以上、縣道は二丈四尺以上と定めるが、特別の事情あるときは内務部の審査を経て斟酌するを許し、里道に就ては幅員の制定を地方團體に委した。最後に道路の管理に關しては、國道の新設計畫は内務部が之を審査し、省道の場合には地方最高長官が審査して内務部の認可を受けることとし、新建設の實行は、國道及び省道は内務部に於て期限と區域とを劃定して關係地方長官をして行はしめるのが原則であるが、唯その中の國道の場合には内務部が直接に之を辦理することが出来ることとし、縣道及び里道の場合は、縣知事から當該地方最高長官の審査を経、地方團體と協議の上で建設せしめることになつたのである。猶ほ、翌九年(一九二〇年)十月には、道路修治の爲に「土地收用暫行條例」の發布を見た。斯くして官民の間に五十一路線、全長三萬八百二十八哩より成る國道計畫案や、全國自動車網完成案などが發表される等(5)、可なり道路建設運動は活氣を呈して來た。

(1) 「交通雜誌」第四卷第一・二期(鐵道省上海辦事處調査資料第二二五號、昭和十一年七月)

(2) 同上(資料第二九二二號、昭十一年十月)

(3) 「外國鐵道調査資料」第一卷第三號六二頁。(山本登氏稿「支那に於ける自動車路」)

支那に於ける道路建設に就て

(4) 此の條例の邦譯文は右掲山本氏論稿中に載せてある。

(5) 「外國鐵道調査資料」第三卷第十二號、四九頁。

運動は活氣を呈し制度は右の如くに出來上つたが、其の實際を見ると依然として統一を缺いで居た。即ち、道路建設事業は、省政府の手で行はれるものの外に、例へば雲南省・山東省・江蘇省の如きに於ては華洋義賑會(中外饑饉救濟會)の手で行はれた場合もあり、(6) 市政公所、兵工、地方民等の手で行はれた場合もあつた(7)。又、道路管理權の如きも、内務部では修治道路條例を公布し交通部では長途汽車公司條例(長距離自動車會社條例)を公布して而も兩省の間に何等の連絡もない有様で、却て自動車運送の發達を阻害して居たのである。そこで道路並に道路運送の統一を圖る必要が認められて、民國十年(一九二一年)に上海に「中華全國道路協會」が設立されるに至つた。其の趣旨とするところは、(一)道路建設の提唱、(二)道路建設に關する各種の質問への解答、(三)實地測量並びに道路工事研究の奨励、(四)道路専門の人材の紹介、(五)長途汽車公司成立の補佐並びに資本金の代理募集等を行ふに在るのであつて、道路知識の普及、道路建設事業の促進、道路運送事業の補佐指導等に貢献することを期し、定期及び不定期の印刷物を刊行し、一九三〇年までに十萬哩の道路建設を目標として活動したのである(8)。此の協會の道路發達上に於ける貢獻は没すべからざるものがある。

(6) 「交通雜誌」第四卷第一・二期(資料第二九二二號)、「道路」第五十一卷第三號(資料第三四一八號)、「外國鐵道調査資料」第一卷第五號、一四頁。

(7) 「外國鐵道調査資料」第一卷第四號四五頁。

(8) 「外國鐵道調査資料」第一卷第三號六一三頁。

南方に起つた國民政府は、總理孫文の遺囑に係る三民主義、建國大綱及び建國方略を根據として新支那を建設せんとするに當つて、建設事業の中でも交通に最も重點を置いて民國十五年(一九二六年)十一月に交通部を増設し、交通計畫五ヶ條を發表したが、自動車道路の建設は實に其の中の第二ヶ條に擧げられて居た。其の趣旨とする所は、鐵道の敷設されて居ない地方に先づ國道を建設して各省の重要都市を連絡せしめ、以て鐵道補助の役割を演ぜしめむとするに在るのであつて、各省の國道をば各省をして建設せしめ、其の相互を連絡せしめ、其の責任は中央に於て之を負ふことにする、と發表された。而して從來の全省公路處の外に國道局を新設し、十六年(一九二七年)三月から十二月までに二百萬元を以て取敢ず粵漢鐵道の南段と北段との間に二百哩の國道建設に著手したのである。思ふに之は、鐵道の敷設は素より最も必要なもので、右の計畫中の第一ヶ條に掲げられては居るが、自動車道路は更に緊要なものである。南方政府にとつての當時の緊要交通問題は國民革命の發祥地たる廣東を長江と連絡せしめることであるが、粵漢鐵道の南北兩段を鐵路連絡するに六千五百萬元を費やすよりも、道路を作り自動車連絡を行ふに二百萬元を以てするの一層容易なるに基いたものであらう。(9) 何れにしても、國民政府の南方交通計畫が支那の道路建設運動に拍車を加へたことは疑ない。

(9) 「外國鐵道調査資料」第一卷第一號、四六一五六頁。

南方政府の北伐が成功完了するや、各種の會議に於て交通問題、特に道路問題が討議せられた。即ち民國十七年(一九二八年)七月一日から南京に開かれた經濟會議並に財政會議に於て他の諸案件と共に交通恢復案が討議され、續いて八月十日からは交通事業に直接間接に關係ある官界、學界、實業界の人々を集めて全國交通會議を開催し、現存交通事業の整理と緊急を要する交通事業の新規建設とが議せられたのであるが、此の後者の會議に於ては、道路に關しては、就中、國道局を設立し兵工築路公債二千萬元を發行し、根本的急務たる裁兵の犠牲兵士百萬人中の二十萬人を使用して三年間に八大幹線約十六萬七千支里の國道を建設せむとする兵工政策が議せられた(10)。又翌十八年(一九一九年)三月十五日に南京に開かれた國民黨第三次全國代表大會に於ては中央執行委員會の提案に係る「訓政時期經濟建設實施綱要方針案」が附議された。其の方針として示された案は、(一)全國稅收の半額を經濟建設資金に充當すること、(二)國庫收入の半額を中央の建設資金に充當し、中央政府に於て鐵道・國道・其他の交通事業等々を辦理すること、(三)地方收入の半額を地方建設費に充當し、地方政府に於て省道及び地方交通事業等々を辦理すること、(四)最初の五年間に於ては中央建設資金の半額を鐵道建設費に充當し、地方建設費の半額を以て農業開發事業を辦理すること、(五)最高經濟會議を設け、世界の經濟學者を招聘して顧問となし、本會決議の事項を行政各部及び地方政府をして切實に實行せしめること、の五項目に分たれて居たが、討議の結果は、孫文遺囑の建國方略の實業計畫の指示する方策に據ることを原則とし、交通の開發を首要とすること、前記建設資金の充當方針は原則として之を認め其の實施辦法は國民政府に於て中央及び地方の財政狀態を斟酌して隨時之を決定する、と云

ふにこと修正された外は、大體に會議を通過するに至つたのである(11)。猶ほ此の決議には實行期が示されて居なかつたが、而も之によつて、交通關係の建設事業を國家の經濟建設事業の第一著歩として考慮するといふ傾向を益々強めたことが窺はれる。加ふるに、前記第五項の方針が總て全國經濟委員會の成立に導いたことは注目し値する。

(10) 「外國鐵道調査資料」第三卷第八號七八頁以下、同第二卷第九號一〇六頁以下。

(11) 「外國鐵道調査資料」第三卷第五號五六頁以下。

此の全國經濟委員會は、國民會議に提出された提案に基いて民國二十年(一九三二年)六月に公布された條例によつて組織された所の、一般計畫並に經濟建設統制の實行機關である。最初は内務・財務・鐵道・交通・實業の各部長並びに經濟建設關係の諸中央機關の長を委員とし、道路・土木・衛生・教育・農村の五専門小委員會から成り、國費の負擔又は補助を受ける國家産業上の施設は悉く先づ同委員會の審議を経た上でなければ政府に於て採用しないと云ふ廣汎な權限を與へられて居たが、本條例發布に先つて國際聯盟に對して爲したる要請に基いてライヒマン博士が技術的連絡員として民國二十二年(一九三三年)に來著してからの献策によつて三人の委員から成る常務委員會制度に改組し、後に五名に増員して南京政府の最高幹部を網羅し、同時に行政院の管轄を離れて政府の直屬となり、以て全國經濟經營を掌握する最高の機關となるに至つたものである。目下、同會の任務とする所は、(一)經濟的建設或は發展計畫の立案審定、(二)右に必要な經費の捻出、(三)經濟的建設又は發展計畫の實施・監督指揮の諸點に在る。其の下には處又は委員會の名を以て呼ばれる十二の部門が設けられてあるが、其の一に公路處がある。公路處

は當初から同委員會内に設けられて既に民國二十一年(一九三二年)五月から各省市政府及び道路建設協會等と協力して各省公路の聯絡工事に著手して居たのであつて、爾後、一方では資金の融通を爲し、他方では監督指導を行ふなど、人的並に物的の援助を續けたのである。即ち先づ當時著手中の江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・湖南・河南の七省聯絡公路に對し、二十三年(一九三四年)からは陝西・甘肅・福建・江西・廣東の如き諸邊省の公路に對して、累計一十萬元に達する基金を調達し技師を派遣する等、援助に頗る努めたのである(12)。全國經濟委員會の成立及び活動が支那の公路發達に劃期的の役割を演じたことは議論の餘地がないであらう。勿論、此の間にあつて國際聯盟の技術的援助並びに外國の投資に待つこと多大なるものがあつたことは否定し難い所であるが、其の中心となつたものは素より支那自身に外ならないのである。

(12) 「民國二十四年度全國經濟委員會工作報告書」(中通資料第四十五號)序説及び第一章。

「國際聯盟の對支技術合作」(中通資料第四十七號)第一一四章及第八章。

## 三

次に支那に於ける道路建設上の制度に就いて少しく沿革的に考察して見よう。

先づ民國八年に北京政府内務部令として公布された「修治道路條例」を見るに、(一)道路の種類に就ては、之を分つて國道・省道・縣道・里道の四種となし、更に其各々の性質を次の如くに明示して居る。即ち、京師より各省及び特別行政區域に達するもの、各省會所在地より他省會所在地に達するもの、要塞・港口及び其他軍事に關連する重要

なるものを國道とし、省會所在地より各縣官衙所在地に達する道路、各縣衙門所在地間の道路、省内の鐵路・鑛山・商埠・工場其他軍事上の要地間の道路を省道とし、各縣衙門所在地より重要郷鎮に達するもの、各郷鎮間を連接するもの、縣衙門所在地より港・津・鐵路及び其他隣接工場・鑛區に達するものを縣道とし、各村落間の道路、各村落より隣接の學校・工場其他公共事業所在地に達する道路を里道とす、と云ふのである(1)。 (二)道路の規格に就ては、其の幅員を、原則としては國道は五丈以上、省道は三丈以上、縣道は二丈四尺以上と定めて居るが、地勢の狹隘其他特別の事情ある場合には内務部の審査を受けて隨時斟酌變更することを許して居た。而して里道に就ては其の幅員に特別の定めを設けず、地方團體をして隨意に之を定めしめることになつて居た。猶、道路の經過する河川溝渠等に橋梁を架設する場合には、橋面幅員は道路の幅員によつて之を定めることになつて居た(2)。又、(三)道路の管理、特に其の新設計畫に就ては、國道の計畫は内務部に於て審査し、期限及び區域を劃定した上で當該地方長官をして之を實行せしめることを原則とするが、時には内務部に於て直接辦理することもある。省道は當該地方最高長官に於て審査し内務部の認可を受けた上で、内務部から期限及び區域を劃定して當該地方長官をして之を實行せしめる。而して縣道及び里道は、縣知事から當該地方最高長官の審査を経、地方團體と協議の上で建設せしめることになつて居たのである(3)。

(1) 「修治道路條例」第一一五條。

(2) 同第六十條、第十三條。

支那に於ける道路建設に就て

## (3) 同第十一條、第十二條。

然るに、其の後に至つて國道に關する管理權は内務部から鐵道部に移管され、民國十八年乃至二十二年（一九二九—三三年）に國道に關する數個の條令が國民政府又は鐵道部から公布された。而して少くも國道に關しては從來の制度に幾分の變更を來したのである。即ち、民國二十年（一九三二年）六月六日に國民政府から公布された「國道條例」に於ては、國道の性質に關して、凡そ二省區以上を連貫する道路及び國防の要塞・港灣・商埠に關係ある道路は之を國道と爲すと定めた(4)。而して其の路線は既に二年前の民國十八年（一九二九年）十月二十二日の鐵道部令を以て公布された「國道路綫網」に於て、京桂・京滬・京藏・閩新・京蒙・京黑・張遠・甘藏新・綏新・黑蒙新・迪疏・陝桂の十二路線と指定されて居た。又國道の規格に就ては、同じく民國十八年十月二十二日の鐵道部令を以て公布された「國道工程標準及規則」に於て可なり詳細な規定が爲されたのであつて、今その一端を擧げると、國道の路幅は之を三十公尺と定め、原則として勾配は百分の八以内、直視線の距離は百二十五公尺以上、平曲線の半徑は百公尺以上たるべく、向背する二曲線間は最小六十公尺の直線を以て連結すべきものとした。路面は原則として不透水碎石（即ちマカダミ）路面たるべく、鐵道部の許可あらば礫石路面、沙泥路面、泥土路の何れかと爲し得る。橋梁は重量一萬五千公斤の自動車の通行に堪えることを標準とし、鐵道と立體交叉の場合には可燃性の材料の使用を禁じ且つ双方の高さの隔りを定めた。而して路傍には兩側に植樹を行ふべきこと、勾配及び曲線の大小なる個所には警告標を設くべきこと等を定めたのである(5)。最後に建設の實行に關するものを見ると、前記の國道條例に於て、全國の國

道路は鐵道部の規定に由り並びに其の緩急輕重を權衡して興築の程序を指定することになつて居り、又、各省區の區域内に於ける國道の建築は當該省區の建設廳或は主管機關に於て責を負ひ、鐵道部の監督指揮を受け、期を限つて之を築成するのであるが、國道邊防綫の修築は鐵道部に於て直接に辦理し又は關係省區に撥交して辦理することに定められた。而して各省區國道の建築に因つて土地を收用するに當つては土地徵收法に依つて辦理することに定められたのである(6)。

## (4) 國道條例、第二條。

## (5) 國道工程標準及規則第二、第六、第九—十二、第十八—二十二、第二十六、第二十八條。

## (6) 國道工程標準及規則第三、第四、第六、第七條。

國道管理權の鐵道部移管の眞の動機は那邊に在つたか明白でないが、之を善意に解すれば、新設せらるべき道路特に國道の如きは當然に自動車の運送の用に供せらるべきものと考へられ、道路は即ち自動車道路であると考へられ、従つてそれは鐵道の補助機關乃至代行機關と考へられたことに基くものと見るのが至當であらう。それは兎に角として、國道條例並びに之に關連する條例が公布された結果として、從來の修治道路條例の規定中で國道以外の道路に關する部分は如何になつたかと考へて見るに、理論上から云へば、それが廢止されない以上は依然として效力があると見るべきであり、従つて省道以下は内務部又は之に代るべき行政部門（例へば内政部）の管理下に在つて從來通りの規定に従つて居たものと考ふべきであらう。併しながら、此の規定は必ずしも嚴格には遵奉されて居



なかつたやうである。特に規格の點に於て然るを見るのであつて、現に江蘇・浙江・湖南・江西の諸省に於て民國二十年以後に建設された道路の大部分の如きも、修治道路條例に據る省道の規格に合せざるは勿論、縣道の規格にすらも合して居ないのであつて(7)、邊境の諸省に於て完成公路として報告されて居るものとても單に從來の狹隘險阻な道路に僅少の補修を加へたに過ぎないものすらも存する位である(8)。故に、國道以外の公路に就ては、事實上に於て各省間に統一は見られなかつたと考へて大過ないであらう。併し、各省内に設けられる道路は、國道であれ、省道であれ、縣道であれ、總べて各省が之を建設すると云ふ大綱だけは、依然として變る所がなかつたのである。

(7) 路面の幅員に就て見ても、江蘇省では三米と五米の二種、浙江省では三米、五米、七米の三種、湖南省では四・六米、安徽・江西・湖北・河南の四省では何れも三米に過ぎない。

(8) 陝西・綏遠・甘肅・察哈爾の諸省の如きは其の尤なるものである。(上海辦事處調查資料第三三五三號、三三九七號、三四一八號、三五〇一號、三三三七號等參照)

然るに全國經濟委員會の成立以後に及んで中央政府自身が一部公路の建設を直接に引受けることが始まつた。即ち、同委員會は民國二十二年(一九三三年)に當時著手中の江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・湖南・河南の七省聯絡公路を、更に翌年からは陝西・甘肅・福建の三省等の公路をも監督範圍に加へて公路工事の促進指導に従事したことを以て満足せず、又西北方面に對しては國防上並に交通上重要にして開發を等閑に附し難きに鑑み、資金を調達して陝西・

甘肅兩省の公路修築に協力するのみを以て満足せずして、進んで技術並びに全部の經費を負擔して西安・蘭州間の西安公路と、西安漢中間の西漢公路とを直接に自ら建設することを決意し、既に之に著手して工事は迅速に進行中に屬するのである(9)。既に一度その端を開いた以上は、中央政府自身による道路建設は今後も行はれることがあるであらう。特に、剿匪・開發・國防等の見地から重要にして且つ急を要するものと判斷された場合に於て然りとす。

(9) 「最近に於ける支那全國經濟委員會建設の公路(自動車路)概況」(「外國鐵道調查資料」第九卷第六號)

猶ほ、全國經濟委員會公路局が最近に發表した公路建設及運輸報告(10)は其の活動の模様を窺知せしめるものがあるから、次に其の概要を記して見よう。

(10) 「最近に於ける公路局の業績」(上海辦事處調查資料第三六五九號、昭和十一年十二月)。

「全國經濟委員會公路局は、創設以來第一に江蘇・安徽・浙江の三省に於ける公路建設に全力を注いだのであつて、是等三省を繋ぐ六線の公路即ち(一)南京・杭州間(二)上海・杭州間(三)南京・蕪湖間(四)蘇州・嘉興間(五)長興・宣城間(六)杭州・徽州間の六公路が地方政府によつて計畫建設されるのに對して全國經濟委員會は九十八萬三千元を支出し、全長五百五十五軒、千九百三十二年五月に起工し、翌年十月迄に完成した。

次で公路局は千九百三十二年十一月に至つて七省公路計畫を立てた。之は前記三省の外に江西・湖北・湖南・河南の四省を合せた七省に互るもので、幹線十一、其の全長一萬一千五百九十一軒、支線六十三、其の全長一萬一千三十三軒、合せて二萬二千六百二十四軒の公路を建設した。又、千九百三十四年の初めに山西・甘肅・福建・青海の諸

省、並びに江西・廣東・福建省境地方にまで管轄を擴張して全長二萬二千九百軒を増し、中二萬一千軒は千九百三十六年までに開通した。經濟委員會は是等諸省の建設した道路に對して、千九百三十六年六月現在で一千六十四萬九千元を支出した。

全國經濟委員會は西北方面に二大公路を建設した。一は西安・蘭州公路で、全長七百四十六軒、千九百三十四年春に起工し、翌年夏に完成した。經費は九十三萬元である。他は西安・漢中公路である。全長四百二十軒、千九百三十四年十一月起工、最近に完成を見た。經費は二百三十萬元である。

更に西南地方の交通發展の爲に、千九百三十二年十二月に國內公路交通委員會を組織した。之は、全國經濟委員會の代表者と、前記の三省及び上海・南京の兩都市の代表者とから成つて居り、交通規則・管理・交通設備等に關して適當の助言を與へるものであるが、其の成績は良好であり、後に福建・江蘇・湖北・湖南・河南等の諸省も加入するに至つた。而してそれは、去る七月に改組されて全國公路交通委員會となつた。

公路局は建設技術改善の爲に南京附近に二個の實驗公路を作つた。一は長さ二軒、各種の舗裝様式を用ひ、特に地場で産する材料を以てすることに努めて居るが、それは各種路面の經濟と耐久性とを試験する爲である。他は長さ千六百五十軒のものであり、各種の瀝青と碎石舗道との經濟及び效果を比較することを目的とする。更に公路局は大規模の公路測量を行つたが、猶ほ其外に公路辭典の出版、公路土壤の研究、公路材料の試験、公路材料陳列館の開設を行ふことになつて居る。又全國經濟委員會は燃料に就て棉實油研究委員會を組織し、各方面の代表者を集

めて研究を進めて居るのみならず、技術上及び管理上の人材養成の爲に、交通職員や技術者や運轉手などの養成を開始し、交通大學と協力保證の下に自動車技術部が同大學機械技術科内に設けられた。』  
經濟委員會の活動が多方面に互つて居ることは之で知られる。

## 四

次に道路の建設費の調達に就て一瞥して見よう。

中央政府自身が全國經濟委員會の手によつて建設を行ふ場合には其の建設費は同委員會自身の手で調達することになつて居るが、同委員會が創設當初以來昨年四月十日迄に調達支出したる約一千萬元に達する金額は、具體的に云つて如何なる手段で調達したのか、と云ふ點に就ては今の私には之を知るべき材料がない。因て、茲では各省の建設するものに就て記すことにする。

各省内に於ける道路の建設は各省の責任に於て之を行ふと云ふ點は前記の如く同一であるが、併し之を辦理する方法は省によつて必ずしも同一でない。加之、同じ省に就て見ても時によつて方法には相違がある。例へば、雲南省の如きは、或る路線の道路に就ては其の所在する縣をして全責任を負はしめたこともあり、又他の路線に就ては其の六割を沿線駐屯の軍隊の手で作らしめ殘る四割を人民をして行はしめたこともある、と云ふが如きは其の一例である(一)。今、前者の例の如くに縣に責任を負はせる場合には、省としては全然費用を必用とせぬから資金調達の問題は省には起つて來ない。併し後者の例の場合には、用地と材料と勞働とに關する費用の問題が残る。假りに、設

計や監督の費用は省政府の建設廳又は公路處・公路局等の經常費で支辦されるとしても、其他の費用は如何にするか。中には、綏遠省や四川省の如くに路基のみを造るに甘んじて之を軍隊に工作せしめたり、義務徴工即ち人民の無償賦役を以て之を造つたりする場合(1)には、労働の費用と材料の費用とは問題に上らなくなるが、併し用地の費用の問題は残る。反對に、貴州省でやつた如くに、道路敷地に使用すべき土地は之を民間から無償で徵用するか、或は土地を收用して置きながら其の收用の代價を支拂はぬこととし、而も義務徴工による無償の労働のみを利用することとする場合には(3)、土地と労働との費用は問題外になるが、併し相當の設備をする爲には、路面の舗装や橋梁溝渠の築造に要する材料の費用の問題が残る。況んや、材料に對してのみならず労働にも土地にも普通の報酬をすると云ふ正常的な方法に依る場合には、費用の問題は一層重大になつて来る。中には、此の費用額を少からしめる爲に、省政府の負擔に限界を設けたものもある。例へば雲南省の如きに於ては、特別工事(石工事)にして五十米以上のもの、橋梁にして一米半以上のもの、並びに植樹に要する費用は全部政府の負擔とし、碎石路面舗装工事も幅五米・厚さ二十糎・長さ一杆に就き雲南銀二千元(國幣に換算して約一千元)だけは政府の負擔とするが、殘餘はすべて人民の負擔とするの方法をとつて居る(4)。併し此の場合とても、政府の負擔する部分の費用を如何にして調達するかの問題が残存するのである。

(1) 『交通雜誌』四卷一・二期(資料三三八七號)、『時事新報』民國二十五年十一月二十五日(資料三五五一號)

(2) 『交通雜誌』四卷一・二期(資料三三九七號)、『大公報』九月二日(資料二八〇五號)

(3) N、C、D、N(資料三三〇五號)

(4) 『交通雜誌』四卷一・二期(資料三三八七號)、『道路』五十一卷三號(資料三四一八號)

費用調達の方法としては種々の手段が用ひられた。例へば、各縣の公有財産(例へば廟宇)の賣却代金を以て費用に充てた例は四川省に見出され(5)、各方面からの寄附金を集めて費用に充てた例は察哈爾省に見出され(6)、中央政府からの助力のみに依頼した例は貴州省及び安徽省に見出される(7)のであるが、併し多數の場合には費用の全部又は大部分を省の租稅收入及び省の借款と中央政府よりの補助及び貸付金とに仰いで居る如くであり、時として省營公路運送事業收入をも之に充當して居る例も湖南省には見出される(8)のである。今、此の租稅收入は、雲南省の場合に見るに、鹽稅附加稅、開廣邊鹽稅(邊境に於ける鹽産を開發して之に課する稅)、特貨輸出稅(特別貨物輸出稅)、簡舊大錫稅(簡舊産の錫に對する附加稅)、食鹽運銷處剩餘(食鹽公路附加稅)、修路附加稅(保線車稅)、並に地方認股稅等の多數種目に上つて居る(9)。又、省の借款收入は、江西省の場合を見ると、財政廳の公路借款と中正橋借款(公路の營業收入を擔保として銀行より借入れたもの)とから成つて居るが(10)、七省公路の關係諸省の場合には、建設公債及び銀行借款の外に、更に自動車會社借款や抵當借款がある(11)。中央政府からの補助金としては江西省では一五鹽附稅(中央政府が本省の鹽稅に對して一割五分の附加稅を徵收して之を本省の公路建設費に充當するもの)、中央鹽附稅の公路建設補助費(中央が鹽稅附加稅の項下に毎月八千元を支出して本省公路建設に對する補助費とするもの)、行營補助費(剿匪司令部から本省の公路築路隊や土方組等の經費を

支出するもの等があり、政府からの借入金としては多くの省に於て全國經濟委員會から總工費の百分の四十を借を受けて居るのである(12)。

- (5) 「大公報」、民國廿五年九月二日(資料二八〇五號)
- (6) 「交通雜誌」四卷一・二期(資料三三五三號)
- (7) 「時事新報」民國廿五・十一、二十七、(資料三三八一號)
- (8) 「交通雜誌」四卷一・二期(資料二七六三號)
- (9) 同上(資料三三八七號)
- (10) 同上(資料二二二五號)
- (11) 同上(資料二七六三號)
- (12) 同上(資料二二二五號)

右の如き種々の手段は、唯一つだけで済んで居るものは少いのであり、而も其の組み合せ方は省によつて著しく相違するものがある。例へば貴州省の如きに於ては、一方では、全然中央政府の負擔を以てするか、又は其の補助及び追加補助によるか、或は行營養路處が主持するか、或は其の補助を以てすると云ふが如くに中央政府に依頼すると同時に、他方では土地の無償徵用、義務徵工、租稅加重等の手段を用ひた(13)。雲南省では前記の如き租稅の外に中央からの補助を仰いで收入の途を立てた(14)。七省公路關係諸省を總括して見ると、(一)中央からは交附金・三省剿匪司令部補助金・全國經濟委員會の築路基金よりの借入を受け、(二)省庫にあつては各種の附加稅(例へば

田租附加稅鹽稅・附加稅)を徵收し、(三)地方政府からは縣政府の工事交附金の收受・一部工事の地方負擔・工役材料の徵收等を行ひ、(四)公債借款としては建設公債・銀行借款・自動車會社借款、抵當借款等を用ひ、(五)營業利益としては自動車運送收入を以てすると云ふ多元的な方法を取つて居る(15)。而して江西省の民國二十一年一月から二十四年六月末迄の間に於ける公路建設費收入の項目及び金額を見ると、(一)一五鹽附稅が約二百四十三萬餘元、(二)中央鹽附稅の公路建設補助費が三十二萬元、(三)全國經濟委員會よりの借款が約百三萬六千元、(四)行營補助費が七十一萬六千元(五)各縣よりの橋管費(架橋工事を省に於て代行)が五十萬六千元、(六)財政廳の公路借款が三百五十萬元、(七)裕民銀行からの中正橋借款が二十萬元、(八)工事雜收入が十八萬四千餘元、合計八百八十九萬六千餘元となつて居り、大約半額が中央の援助、三分の一弱が借款から成つて居るのである(16)。猶ほ、前記七省を分述すると、江蘇省では收入四百五十萬元の中、全國經濟委員會支出が百十萬元、公路建設公債實收高が百萬元、全省田租附加稅が約二百四十萬元で、過半は租稅で賄つて居る。浙江省では收入四百七十七萬元中、中央の支出が三百三十萬元、銀行借款が百十萬元、自動車會社借款が約三十七萬元で、大半は中央の支出に係つて居る。安徽省では公路建設公債發行總額約百萬元、借款七十八萬元で、全部が借入金である。江西省では鹽稅附加稅が百萬元、中央の補助が九萬六千元、全國經濟委員會からの借款が約百萬元で、中央からの借款と租稅收入とが約半々である。湖南省では營業利益が約二十四萬元、省庫が三十八萬四千元、各種附加稅が四十萬元で、借入金も中央政府支出もなく全部自力でやつて居る。湖北省では中央補助が四十七萬元、公債發行が五十萬元、臨時調達が五十一萬元である。

而して河南省では經常費が七十八萬元、抵當借款が二十六萬元、中央補助が十三萬元であつて、主として經常費で賄つて居るのである(17)。

(13) 『時事新報』民國廿五年十一月廿七日(資料三三八一號)

N.C.D.N.(資料三三〇五)

(14) 『道路』五十一卷三號(資料三四一八號)

(15) 『交通雜誌』四卷一・二期(資料二七六三號)

(16) 同上(資料二二二五號)

(17) 同上(資料二七六三號)

## 五

以上の如くにして出来上つた道路の状態を見るに、之は省により路線によつて多大の相違があり、一方では可なり完備したものもあるが、他方には頗る粗悪なものもある。例へば所謂七省の既設公路に就て見ても、それは、或は軍事上の急需の爲め、或は運輸の需要に應ずる爲に、専ら速成にのみ注意を拂つて居た一方では財力及び人材に制限されて、各種工事の標準に注意する邊なく、路線の設計も不完全で運轉の危険も諸所に免れない状態である。加之、従來の驛道や堤塘を利用して公路を造る場合には路基を改修せず路面を舗装せず、甚しきは排水の溝渠を設けず、古い橋梁を利用して無理に其の上を運轉通行せしめる場合もあり、雨天には道路は泥濘と化し、路基を埋没して運轉不能となる、と云ふが如きは到る所に見受けられるところであると云ふ(1)。併しながら、七省中でも浙江

湖南の兩省の如きは比較的完全な方で、江蘇・江西の兩省が之に次いで居り、安徽・湖北・河南の三省は最も劣つて居る。即ち、湖南及び浙江の兩省に於ては、路幅は前者にあつては四・六米、後者にあつては三米、五米、七米の三種に分れ、舗装路の割合は前者二割五分、後者七割に達し、橋梁の如きは兩省とも大部分は石又はコンクリート製であり、永久的な鐵橋もある。之に反して安徽・湖北・河南の三省の如きは、幅員は何れも三米であつて、自動車二臺の平行を許さず、舗装路の割合はそれ〴〵一五%、五%、一%未満に過ぎないのみならず、舗装が薄いので重量貨物を積んだ自動車が行けば路面が凹むか粉碎されることが少なくない状態である。橋梁は河南省が石橋・木橋・煉瓦橋を有するのみで、他の二省は臨時的の木橋を有するに過ぎない。假令相當の橋梁があつても、同一路線上で一は五噸、他は七噸半と云ふが如くに各自の間に耐重能力に相違がある場合もある。甚しきに至つては全然橋梁がなく、渡船を以て用を辨じて居るものもあり、浅い川ならば河底に横溝を掘つて之に左右二個の石を并べて自動車をして水中を通行せしめて居るものすらもあるのである(2)。猶ほ舗装路の割合は、右の七省以外では廣西省の五割、江西省の四割を最とし、四川及び福建の約二割、貴州の一割八分が之に次ぎ、他は遙かに劣つて居る。而して民國二十四年(一九三五年)には未だ一軒の舗装路もないものが邊境地方に十省もある(3)。

(1) 『交通雜誌』四卷一・二期(資料二七六三號)

(2) 『交通雜誌』四卷一・二期(資料二七六三號)

(3) 民國二十四年十二月末全國公路里程統計表に據れば、山西・西康・陝西・青海・察哈爾・綏遠・寧夏・蒙古・新疆・西藏等

支那に於ける道路建設に就て

には舗装路は一軒もない。

假りに完全な舗装路に就て見てもそれは使用によつて常時破損を免れないのであるが、支那の公路の如くに舗装の薄いものとか又は全然舗装のないものに在つては、一層迅速に破損を來して遂には使用し難きに至る。況んや雨期などには全く泥濘と化して通行し難くなる。茲に於てか道路の保修工事は他の場合に於けるよりも一層重要な仕事になるのであるが、併し概して云へば此の方面の注意は充分に行届いて居ないやうである。江蘇省などでは、公路の維持をば公路上の運送事業の經營者の責任としてあり、従つて省營自動車運轉する路線は省政府で保修するが、民營自動車の運轉されて居る路線は自動車會社が省政府の監督を受けて保修することになつて居る。今、省營のものに在つては、公路管理局の各路線辦事處内に養路所又は單なる養路隊を設け工務員を置き、舗装路に在つては一軒乃至一軒半に付き一人、土路に在つては五軒乃至十九軒に付き一人の常備工を以て保線の事に當らしめて居る。又江西省の如きは既に通車して居る各縣の保修に關して八箇所の養路段を設け、其の各々に工人三十名、工人頭一名から成る道路班を約六十軒に付き一班の割合を以て雇入れて居り、別に飛班若干を設けて隨時派遣の用に備へて居る(5)。以上の兩省の如きは保修の行届いて居る部類である。併し、省内に正式に建設した公路を有せず従つて降雨に際しての破損の大なる陝西省に於て、公路管理局に護路工警隊一大隊を設け、之を二部に分ち、各部に四十人と路警三十人とを置いて居るに過ぎないのや、建設費の不十分なる結果として工事の不完全なる事から生ずる破損の少からざる四川省に於て、管理局内の工務處及び車務處の下に養路段を置き其の下に養路區を置いて居る

に過ぎないのは不充分たるを免れないやうである(6)。更に湖北省の養路費が年額四萬八千元に過ぎないこと、河北省の保線隊が二百十一名から成つて居るに過ぎないこと、河南省で五支里に付き工夫一人を配して居ることなど、何れも素より不充分である(7)。若しそれ貴州省で保修員の常設なく、必要に應じて之を募集するに過ぎない事の如きは全く論外と云ふの外なく、斯くては道路に凹凸を生じ石塊が横はつて車を行るべからざるに至つて居ると云ふのも當然と云はなければならない(8)。

(5) 「交通雜誌」四卷一・二期(資料第二九二號、二二五號)

(6) 同上(資料三五三七號)、大公報(九月二十七日)(資料二八〇五號)

(7) 「交通雜誌」四卷一・二期(資料三〇一七、三四九六、二七六三號)

(8) 同上(資料三五三八號)

## 六

公路の建設運動は支那に於て何等の議論もなく無批判的に行はれて居るのではなく、之に關しては賛否の論もあり、弊害改善に關する提案も行はれて居る。

公路建設運動を支持する諸論の中で異論の最も少いやうに見えるものは、之を以て剿匪の有效なる手段と爲すの議論である。茲に其の一を紹介すると大要次の如くに論ぜられて居る。曰く、各省公路が未だ充分發達しなかつた頃は土匪の患が日々絶えることなく、民は安堵することが少かつた。匪賊は山林壑嶽の險を利し其の勢甚だ旺んで、

數十萬の大軍を以て積年之を討伐するも依然剿滅し盡すことが出来なかつた。蓋し、交通不便にして運輸困難なる爲め、一方を討伐すれば他方に逃げ、事實一掃の方法が無かつたのである。然るに當局は交通と剿匪との關係に留意し、各省を督促して積極的に交通を改良せしめ、先づ最初に輕便鐵道を試用したが、幾多險阻な山嶺を越えるには利する所が少かつたので、始めて公路を建設するに努め、軍事の進展に資せしめた。故に江西省では公路建設後に至つて、以前匪賊區域となつて居た數十縣が踵を接して次第に回復された。凡そ公路の通ずる地では匪賊の出沒は直に見られなくなり、其の進展も急速で一瀉千里の觀がある。即ち河南・湖北・安徽の三省は剿匪が直ちに成功し、福建事變の迅速な平定も亦主として公路交通の便利な事の結果である。之を見ても公路は軍事を協助し邊境の防備を堅固ならしめ得ることは疑はない所である(1)、と。

(1) 「交通雜誌」第四卷第一・二期所載論文「江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・河南・湖南七省の公路運輸」上海辦事處調查資料  
第二七三號

併し他方には交通政策の見地から、特に鐵道との關係に於て可否の論が行はれて居る。例へば、公路の建設費は鐵道よりも安價であるが、載貨量に於て劣るのみならず、車輛の損耗やガソリンの消耗等が多いので、交通量が多大でなければ利益を擧げ難い。故に、公路は縣鄉間の往來に適し、國道や省道の如きは鐵道を以てするを可とする、との意見も現はれて居る(2)。又、公路を建設しても運轉される車輛は自動車第一とするが、自動車も其の燃料たるガソリンも共に外國からの輸入に待つ外ない、従つて平時に於て外國に國幣を流出させることとなるのみならず、

一、朝海港を封鎖されるれば自動車の運轉は不可能となり、道路は有つて無きが如くなる、故に平時戰時を通じて一國の交通を維持する爲には鐵道の發達に依頼しなければならぬ、との論據を提げて公路建設に反對して居る者もある(3)。然るに、是等の反對論に對立して、鐵道建設よりも公路建設を一層適當なりとするの意見も發表されて居る。其の一に曰く、最近一年間に於ける實績によれば、公路は一年間に六百十五萬元を以て五千二百九十六料だけ完成し、鐵道は一年間に三百三十四萬元を以て百十料だけ完成した。即ち、公路は同一期間内に延長に於て鐵道の六倍だけ完成し、而も費用は一料に付き鐵道の三萬元に對して三十分の一の千百六十一元を要したに過ぎない。此の割合を以てすれば、時間の點から見て公路建設の速さは鐵道の六倍であり、經濟の點から見れば三十分の一である。今、右の時間と經濟との相乗積を以てすれば、鐵道の建設費は公路の百八十倍となる。従つて、一定の經費を以てすれば、公路は一年で足りるが、鐵道は百八十年を要する。一定の經費で一定期間に完成する公路は鐵道の百八十倍に達すべく、一定期間に一定の長さの路線を作るとすれば鐵道は公路の百八十倍の費用を要することになる。加ふるに軍事上の價値は、鐵道よりも道路の方が優つて居る。故に今日の計としては鐵道よりも公路の發達を圖るを可とする(4)、と。

(2) 「交通雜誌」四卷一・二期(資料三四八三號)

(3) 「大公報」九月二日(資料二八〇五號)

(4) 「交通雜誌」四卷四期(資料二八七三號)

支那に於ける道路建設に就て

又、公路の建設に對しては、それは單に人民を疲弊せしめ民財を浪費し地方を騷擾せしめるのみで何等經濟の復興に貢獻しない、と云ふ論據を以て反對する聲もある。其の云ふ所に據れば、七省聯絡公路の如きは、地方の疲弊や水運の發達に因り、公路上で運搬されるものの最大部分は旅客である。自動車運送は高價を要するので、人民には利用價值がない。偶々運搬される貨物ありとせばそれは輸入品に過ぎずして、益々地方の經濟生活を壓迫する。斯くして土匪は殖える。民財を費消して公路を一里多く作ればそれだけ益々弊害が増大する、と云ふのである(5)。併し他方には、之に對する駁論も現はれて居るのであつて、斯くの如きは産業上の後進國に通有の現象であると做し、公路は産業の發達を援助する交通上の利器であるにも拘らず、經濟の發達して居ないのは、實際に開發を怠つて居るとに基因すると做し、積極的に農業の開發や商工業の振作を行はゞ成功は疑なし、と論ぜられて居る(6)。

(5) 「交通雜誌」四卷一・二期(資料二七六三號)

(6) 同上

更に、公路建設上の辦法に關しても種々の不滿が洩らされて居る。例へば、土地を收用して其の收用代金を支拂はぬとか、工事に従事した労働者に賃銀を支拂はぬとか、道路負擔金の納付を怠つた者を投獄するとか、土工夫の連中が騷擾を起して良民の迷惑となるとか云ふが如きことは各地で經驗されて居る所であり、地方によつては反抗運動さへ起つた所もある位である(7)。又、四川・江西の兩省の如きに於ては、義務徵工が大なる問題とされて居る。四川省では有給徵工による場合には能率が低下し費用が膨脹すると云つて之を義務徵工によることとし、老幼

婦女を除いた以外の十八歳から四十五歳まで(急を要する場合には六十歳まで)の者に道路築造の爲の労働の義務を課し、事故によつて服役不可能なる者をしては代償金を納付せしめた。而も、道具や材料や食糧までも各自の自辨としたのである。此の方法は、一方では公路建設反對の一論據ともなつて居るが、他方では之を以て租税の代りとする限りは適當であるとして承認する者もあり、大體は承認しても徵工の方法に就て改善を要望し、徵工の期間を限定するとか、農繁期を避けるとか、糧食は給與するとか云ふが如き方法を探るべきであるとするとする向もある(8)。

(7) 「交通雜誌」四卷一・二期(資料二七六三號)

(8) 「大公報」九月二日(資料二八〇五號)

以上は、主として公路建設の賛否に關係ある所論であるが、茲に道路建設を承認した上で、其の實行上に種々の注文を出して居る者がある。其の一は公路建設の系統化に就てである。即ち一方には、鐵道と道路とが相互援助關係に在るにも拘らず、現在兩者が管轄官廳を異にして居るのは不適當であるから、路政部を設けて兩者を統一的に支配し、一體として系統的に路線を定めることは特に軍事上から見て必要である、とする論があり(9)、又他方には、匪賊討伐と云ふが如き軍事上の目的を以て道路を築成する場合には、速成して包圍することを意とするから、工事不良にして系統なく、則ち匪終了後には廢物として了ふのが通例である、従つて再び公路として取上げる場合には改善を必要とする、故に當初の建設に當つては全體的建設方針の見地に立つて道路網の聯絡及び工事の設計を爲す必要がある、と云ふ議論もあるのである(10)。其の二は建設すべき道路の品質に關してである。此の點に就ては、



極力低級の道路を可及的急速に造るべきであるとの論がある。それによれば、現在の支那は公路の「有無」を考へるべき時であつて「美醜」を考へるべき時ではない。貴族化よりも普遍化を考へるべき時である。アスファルト路よりは寧ろ坦々たる大道を造るべきであり、公路と他の交通機關との聯絡を考へる前に先づ公路を何處へ如何にして早く造るべきかを考ふべきである。七千軒の鐵道以外に見るべき交通路のない未開國であるから、將來開發せらるべき地方の交通目的は軍事を第一とし、農村價值を第二とし、次で其他の價值を考へるべきであり、白人が道路によつてアメリカ洲を開發した先例に倣ふべきである。米國は道路建設上、千九百四年頃には品質よりも分量に重きを置いて居たが、近時は次第に分量よりも品質に重きを置くに至つた。支那は目下千九百四年の米國と同様で、鐵道は數幹線に過ぎず公路は發展過程に在るのだから、今後公路建設に當つては、(一)載重量は大なるを要せず、(二)經濟化に努む、(三)速成を圖る、の三原則に依るを要する。各省區の豫定線は期間と經費とを制限すべきであり、貨車も設備の完整や速力を必要としない。要は、昔の馬車道よりも優れた道路を開通して寒村と都市とを繋ぎ得れば即ち足る、と云ふのである(11)。

(9) 「交通雜誌」第四卷第四期所載論文「中國公路交通發展の一見解」(上海辦事處調查資料第二八七三號)

(10) 「交通雜誌」第四卷第一・二期所載論文「江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・河南・湖南七省の公路運輸」一、(上海辦事處調查

資料第二七六三號)

(11) 註(9)の論文、11。

然るに、右の諸提案よりも更に眼界を廣くして、七省公路に就て其の管理行政・財政・工事・運輸の四項目に關する廣汎な改善意見の提案されたものがある。「交通雜誌」第四卷第一・第二期に現はれた一論文(12)が之である。今、其の中の最初の三項目に關する具體的の改善提案の概要を見よう。

(12) 上海辦事處調查資料第二七六三號「江蘇・浙江・安徽・江西・湖北・河南・湖南七省の公路運輸」六、

先づ公路の管理行政に關しては、第一に、中央に於て全國公路建設に對し有效適切なる政策を採用し、交通經濟の利益を圖るべきであると做し、其の爲には(1)全國國道網を速かに計畫し、設計を統一し建設を指揮すべきこと、(2)各省の省道及び重要都市に於ける聯絡路線は比較的重要にして交通及び地方に關係あるものを選んで完成せしめること、(3)各省に於ける公路は種類の如何を問はず、礦山・埠頭・停車場・工場・開墾場・森林・砲臺・要塞に通ずるもの、並に經濟發展・國防・聯絡運輸に關係あるものを先づ建設し、他は漸を追つて建設すべきこと、(4)各省の既設道路は必ず相互に連貫し各地交通をして聯絡の効果あらしめること、(5)剿匪の爲に地方で建設する軍道又は小道路は、剿匪機關と當該地方の公路主管機關と協議の上で設計し、公路機關をして豫定計畫を參酌して進行せしめ、建設工事には兩機關から兵工築路隊を組織して協力合作すること、(6)聯絡公路は聯絡路線主管機關の共同管理とすべきこと、(7)公路建設には民間工夫及び軍隊の外に囚人をも利用すべきこと其他を提案して居る。第二に、中央に全國公路總機關を設けて全國公路を主管すべきであると做し、其の職掌としては(1)全國國道の設計・工事・管理・修理・並に經費調達、(2)全國の道路網の計畫作成、(3)省道及び省内の國道の工事に關する各省公路主管機

關の指揮監督、(4)工事標準の統一、建築法規及び交通標準の編訂、(5)國道及び省道の設計標準、工事、修理、交通、及び其他公路改善の調査、(6)各省國道工程處の組織及び工事作業の指揮監督、(7)公路の工事・管理・運輸・財政・材料等の研究、(8)是等に關する刊行物の編成、(9)各省公路機關の組織・技術・財政及び運輸等の問題に對する協助解決並に専門的人材の招聘、(10)交通運輸に關する教育的刊行物の編輯・印刷・宣傳等を掲げて居る。

次に公路の財政に關しては、(1)公路建設費は毎年省庫又は地方税によつて指定して支出すべきこと、(2)租税収入中、自動車ガソリンの収入の如きは公路建設費に充當すべきこと、(3)公路建設費の支出は収入を考慮して定むべく、決して徒に大なる豫算を計上せざるべきこと、(4)各省の公路建設に對しては全體的計畫を立て全體的豫算を作成すべく、且つ爾後に隨意變更せざることを、(5)道路修理費を計上し道路をして常に車輛の運轉に差支なからしめること等を提案する。最後に公路の工事に關しては、(1)道路の路線・カーブ・勾配及び橋梁等には統一標準を設け、特に永久性ある建築を爲すべきこと(例へば經費不足の際にも少くも橋脚には永久的材料を用ふべきこと)、(2)道路の路面の鋪裝を堅牢にし需要に従つて改善すること、(3)各省既設の國道或は省道は規定の中央標準に従て改良し劃一整備の效あらしめること、(4)各省は成るべく省内産出の建築材料を使用すること、(5)各省公路の交通標識の標準を統一し、色彩・大小・材料等を劃一整齊すべきこと、等を提案して居るのである。

## 七

公路の建設に關して叙上の如き所論の行はれて居る間に、中央政府では今後の建設上に就て有らゆる事情から見

て實施可能なる實施要綱を立案して之を實行に附することになつた。即ち、全國經濟委員會は、行政院の命によつて、各省建設の中心工作として道路建設及び水利建設の實施方案を作成して行政院に送附した所が、行政院は此の方案を實施可能と認めて最近に鐵道・内政・實業・交通の四部並びに各省に向つて其の實施を命令するに至つたのである(1)。斯くして道路に關する制度は再び立ち直つたと見ることが出来る。

(1)「各省公路及び水利建設實施方案」(民國廿五年十一月十一日、中央日報)(上海辦事處調查資料第三四三九號)

今、右の實施方案の中で道路に關する部分を見ると次の如くに記されて居る。

「一、全國或は兩省以上の聯絡に關係ある路線は皆中央主管機關に於て統制計畫し、各省は責任を以て之を建設す。各省政府は右の路線の經過する行政區並びに各縣に對し、土工事の協力を命ずることを得。

二、各省建設廳は省系統の公路を統制建設し、路線經過地の各區縣に協助を請求することを得。

三、各區縣の公路は各行政區及び各縣にて建設すべし。但し實際必要の有無及び聯絡關係を充分考慮し、先づ區縣の公路系統を定め路線圖並びに期別建設順序表を作成して建設廳の検査を受け、愈々建設に當つては建設廳の監督指揮を受くるを要す。

四、公路工程標準は建設廳にて全國經濟委員會公路工程準則を參照して劃一的に規定し、圖則を制定して各縣に配布遵照せしむ。但し、各縣郷道は實狀に應じ標準を斟酌低下することを得。其の場合には路線の勾配、橋梁及び溝渠の載重等の最低標準は左の規定に據るものとす。

- (イ) 土質路の幅は六米半より小なるを得ず、鑿岩せる區間は四米より小なるを得ず。
- (ロ) 道路の高さは普通水準より最低三十厘米以上なること。
- (ハ) 路線のカーヴの最小半径を平地に於ては五十米以上、山岳地帯に於て十五米以上とす。
- (ニ) 路線勾配は百分の八より大なるを得ず。唯、特殊状況のものは百分の十に増加することを得。但し其の勾配の長さは二百米以上なることを得ず。
- (ホ) 普通の橋梁溝渠の載重は五噸以下なるを得ず、又橋梁の建築限界を四米以上とす。
- 五、公路の路線並びに工事計畫は測量の結果により規定標準に照らして設計し、設計圖・施行細則・經費豫算を作成し、主管機關の檢閱許可を得たる後に始めて實施するものとす。
- 六、公路工事實施の際には工程師を現地に常駐せしめ監督指導せしむ。若し各區縣に技術者缺如せる場合には建設廳に技師の派遣協助を請願することを得。
- 七、道路建設は成る可く農閑期を利用し、民工にて興築し、施工以前に於て人夫監督及び管理人の組織訓練を充分にし、工事量により人數分配を行ひ、完工期限を豫定し、全工事を連絡進行せしめ、定期完成を期すべし。
- 八、橋梁溝渠の石工事も土工事と同時に起工し、全路の同時完成を期し通車に便すべし。
- 九、橋梁溝渠の建設には現地材料購入を最も經濟的となす。其の設計は河流及び材料如何を考慮の上にて決定するを要す。普通の橋梁溝渠は建設廳制定の標準により各區縣自ら建設し、特殊工事のものは建設廳に設計監督を請

求すること得。

十、舊式道路の改修に際しても第四條規定の標準により可能なる範圍内に於て其の路線勾配・橋梁溝渠を改善し、漸次正式公路標準に一致を圖るべし。

十一、既成公路に對しては平生注意修築を加へ、特設の養路機關なきか或は養路機關の力及ばざる時は、保甲制度により民衆の養路隊を組織し責任分擔の上養路に協力すべしと。

(2) 前掲箇所。

思ふに此の方案は、前項に述べた種々の批評や提案を可なり多く容れて居るが如くであつて、今後の建設運動の進展に對する障礙は之によつて餘程輕減又は緩和されることであらう。併し、資金調達上の困難は之によつては未だ毫も解決を見て居る譯ではなく、それは今後も依然として殘存するであらう。