

鐵道側より觀たる道路改良問題

五六

名古屋鐵道局運輸課長
鐵道局參事

岸本熊太郎

本文は長野縣知事の懇請に依り本會が昨年十一月同縣下道路改良の宣傳を行ひたる節本會の委嘱を受け岸本名古屋鐵道局運輸課長の講演せられたるものゝ速記なり、其の内容たる獨り長野縣下の道路改良に資するのみならず各地方に於ける道路改良計畫に資する大なるものあるを以て同氏の許諾を受け茲に登載せり文責は固より編者に在り。

道路と水路と鐵道 とは共に人及貨物の交通の用に供せらるゝ處の交通機關でありまして水路は天然の恩惠を享けること最も大に、道路は多く人間の勞力苦心の結晶であり鐵道は更に絶大の智力を加味して出來上つた機械的設備であります。

一國の交通政策の根本 に置きまして此三者孰れにも重きを置かるべきものであります。只水運の便否山嶽の峻峻の程度、山河平野分布の關係上から地域によつて其の政策の上に厚薄のあるのも已むを得ないこととあります。我長野縣に於き

ましては地勢の關係上水運の依るべきもの殆どなきを以て鐵道と道路とが重要なる交通機關であります、外國殊に歐洲に於ける佛蘭西の道路の如き又は最近に於ける北米合衆國の大陸橫斷の大道路等が長距離鐵道と相並んで荷客殊に旅客交通の用に供せられて居るものを觀ると甚だ美望に堪へない次第であります、又我國に於ても舊東海道の國道を改良致しまして自働車の運轉を自在ならしめ鐵道幹線たる東海道線の輸送力の補助を爲すべしとの説もある位であります。

長距離幹線道路の必要 なるは、(一)軍事上兵員其の他軍需品の輸送の點、(二)國外貿易の杜絶したる時に當つては一に國內の運送機關の整備に由つて我國の産業の發展を期成せねばならぬこと、(三)我國に屢起る水害山崩れ其他天災及人爲的の鐵道線路障害に對して鐵道の補助機關として幹線道路の改良の望ましいことは勿論でありますが此種の説明は他日に譲りまして鐵道としては近時來朝せられたる「ヒル」氏の所説の如く少くとも百哩以内の短距離運送は今後鐵道と並行せる立派な道路あ

り且其の上を走れる自働車があれば之に委任して鐵道は其使命たる長距離運送の優越なる効果を發揮することに力めるものかとも信じられる節があるのであります、蓋し道路上の運送は家から家への輸送に適しまして、鐵道運送は停車場より停車場への輸送であつて短距離に於ては其間の積換其他に却て費用を増すのみならず、商品、雜貨類は小口のもの多く取引の迅速を尙ぶ點より却て自働車運送に適する性質を有して居る故であります、以上の意味から謂へば鐵道も幹線道路も共に恰も人體に於ける大動脈であります乍併私は此等の觀察と異なり世人の閑却せられたる方面より道路を觀察して觀たいと思ひます、夫は

鐵道と小運送道路との關係 であります、私は此の關係に於きましては鐵道を人體に於ける大動脈に比し道路を小動脈若くは毛細管に比したのであります、即ち兩者相俟つて交通機關たる効用を全うすべきものである點が恰も之に似て居るのであります、鐵道のみが發達して此等に連接すべき大小の道路が完備せざるか若くは

道路のみ發達して鐵道の普及せざるが如き場合は血行不順の身體の如く交通運輸の効果を充分に普及せしむることが出來ず、從て地方の經濟的發達を全うする事が出來ないのであります、諸君、鐵道と道路とは鐵道家の側面觀としては上記の如き關係でありまするが故に私は此の見地より

長野縣下に於ける鐵道と道路 との關係に就きまして聊か卑見を述べることと致します、抑も長野縣に於ける鐵道は、明治二十一年に信越線が新潟縣より起工せしに嚆せりまして、同二十六年には同線の全通となりまして、同四十四年には中央東西線即ち中央線全部の開通となり、茲に同縣下に現在する所の國有鐵道線全部の完成を告げた次第であります、由來本縣は山嶽連亘の形に制せられて、幾多の小天地に區劃せられ、此等の小天地の間には各長野、松本、上下諏訪、上田、飯田等の中心を作りまして、經濟慣習風俗等孰れも別様の觀がありました、鐵道の開通に因りまして人及物資の往來移動頻繁となり、渾然統一せらるゝの域に達し、尙ほ運輸交

通の増大を見るに伴ひ従來は單に中仙道の一宿驛として知られたるに過ぎざりし輕井澤附近は天下の公園として將來其地域一帯は國家的遊園地帯となるの運命を有し又従來殆んど小天地の間に限られたる經濟關係は著しく擴大せられ、就中蠶糸業に於ては實に世界的の名聲を有する迄に發展を見るに至りましたが、此間に鐵道に由つて縣下に往來、集散せられたる旅客、貨物の數字は次の如くであります。

年度別	乗車又は發送		降車又は到着		合 計	明治三十三年度分に對する増加歩合
	人	頭	人	頭		
旅	明治三十三年	一、五七一	一、五八七	三、一五八	八八三	
客	同 四十三年	三、四七九	三、四五二	六、九三一	八六九	一一八%
	大正 八年	八、三八八	八、二一四	一六、六〇二	五六四	四二六%
貨	明治三十三年	六五、五五四	一九三、一二一	二五八、六七五		
物	同 四十三年	二六一、〇四八	五四一、九八六	八〇三、〇三四		二〇四%
	大正 八年	七四九、一九五	一、二七六、八四八	二、〇二六、〇四三		六八三%

則ち此の様な數字を示して居ります、此等に對しまして

道路は如何に變遷し推移して居るかと云ふに、縣内を貫通して居ります大幹

線であつた、中仙道及北國街道等は此に沿ふて敷設せられたる信越線及中央線の爲にさしもに交通頻繁車馬絡驛であつた、當時の面影は之を今日に見ることが出來ませんが、併し一面には停車場を中心として各地點に至る道路は概ね此幹線を部分的に利用し、或は此に連なりて、漸次整備せられて鐵道の輸送し來れる旅客貨物を地方に分配し又は輸送し去るべき旅客貨物を各地方より停車場に集中するの用をなし之に依つて鐵道を動脈とする血行の循環作用は巧妙に實現せられて居るのであります。

凡そ旅客の往來の點 から觀ますれば、停車場竝に汽車は元々良い道路と云ふものを前提として、拵へられたものかと考へられます。假へば停車場は田舎の停車場でも多く「コンクリート」敷をなし、客車も板敷又は油布敷のものでありますから、此等のものに對して泥のつきたる下駄ばきで往來すると云ふことは、相應しからぬ感じが致します。又貨車方面から觀ますると、凡そ貨物の異動を助長若くは制限するものは殆んど運賃諸掛の關係にあると云ふも過言ではありません、そして道路に於

ける運賃の高低を生ずる理由は多々ありますが、其路面、勾配等に於ける抵抗の多少に因るものを最も重要なものと致します、仍て其運賃の高低は大體に於て道路の優劣に伴ふものと見て差支がないのであります、以上の意味に於きまして、現今に於ける長野縣下各地の小運送の費用を觀まするに實に次のやうであります。

長野縣各地に於ける小運送費調

南 信、富士見 十八丁以内 一噸當り

同 上 諏訪 同 一、五〇〇圓

同 松 本 同 一、〇〇〇

同 木曾福島 同 二、〇〇〇

北 信、小 諸 同 〇、九〇〇

同 上 田 同 一、三二〇

同 長 野 同 一、五五〇

同 柏 原

同 一、五五九

同 上 平 均

同 一、五五九

近々半里以内の距離を運送せらるゝ、一噸當り九十錢乃至二圓七十錢を要し、平均一圓五十五錢九厘に當つて居ります、今假りに總ての貨物十八町以内に集散せらるゝものと看做し、此平均一噸當りの小運送費を前述の大正八年中の發着總噸數に乘じまする時は、實に三百十萬五千八百六十圓の巨額となるので御座います、想ふに實際は夫れ以上の多額に上るべきものと信じます、之れを大正八年中の長野縣下の國有鐵道の貨物運賃純收入の概算額二百二十九萬餘圓に比較すると、實に八十一萬五千圓餘の超過となるのであります、更に之を大正八年度の名古屋鐵道局管内で取扱ひました、主要貨物一噸當りの輸送哩及其運賃に就て比較致しますと謂ふと、次の通で御座います。

品名	一噸當り鐵道輸送哩	同	上	長野縣各地ニ於ケル平均小運送費	一噸當り鐵道運賃ヲ百トシテ小運送費ノ割合
----	-----------	---	---	-----------------	----------------------

米	一二二 ^理	一、八七七 ^四	一、五九九 ^四	八三
麥	六四	一、〇一六	"	一五三
大豆	一四六	二、三四六	"	六六
木材	一〇二	二、〇五九	"	七六
木炭	一六二	二、二一六	"	七〇
薪	五五	一、一五〇	"	一三五
石材	五五	一、四二〇	"	一一〇
石炭	三九	一、〇四一	"	一五〇
肥料	一四一	一、九九七	"	七八
繭	一〇九	三、四五〇	"	四五
生糸	一三八	五、六六五	"	二八

右の様な割合を示して居りまする、即ち僅か二十八町以内の小運送の費用は殆んど

八十哩の鐵道運賃と相匹敵するものゝやうであります、今長野市を中心として八十哩内外の地點を求めますれば高崎、前橋、上訪諏、木曾福島、糸魚川、長岡等の各地は概ね此範圍内にあるのであります、故に此實例に徴すれば

鐵道のみ如何に發達するも 道路の設備にして不充分ならんか、其效用を全うすることの出來ぬことは明かて御座います、尤も小運送の費用なるものが鐵道の運賃と比較しまして、非常に多額であることは單り我國に於て然るのみでありません、近時道路宣傳に於て先鞭を着けつゝある處の亞米利加合衆國に於きましても、廿二年前の産業調査會の報告に依りますと、農産物を市場又は鐵道停車場に搬出する爲に要する、小運搬費の總額は約九億弗でありまして、當時殆んど世界の二分の一の哩を有する、全米の鐵道の營業費の總額八億二千萬弗を超過すること約八千萬弗なることを觀ましても想ひ半に過ぎるのであります、爾來米國に於きましては年々の補助を各州政府の支出又は主なる利用者の寄附に需めて、道路改良を計りつゝありまし

たが、數年前に至りて聯邦政府は法律を以て組織的に道路改良に對し國庫補助方法を規定致しました、我長野縣の如き地勢峻峻の地方に於きましては、道路の改善は素より容易ではありませんまいが、而も我長野縣の如き、林産物等を以て最も大量なる生産物と爲す、地方に於きましては、貨物夫れ自身が負擔力に乏しきに加へて、其産地が漸次鐵道より遠ざかつて道路も又峻惡となり、其搬出を困難ならしむるの傾向あることを免かれませぬ、故に不斷に道路の改良竝に運搬器具の改良を計り、此障礙を排除し、可成小運送費を節約して、山野に遺棄せられ埋藏せらるゝ貨物を市場に齎らし、以て利用厚生の道を講ぜねばなりません。

次に消費貨物の方面にては、日常生活の必要品たる、米、食鹽、魚類、砂糖、麥粉の如き、或は輸出貿易の大宗たる、生絲の原料である所の繭や、之に要する燃料の如き、或は又農産物に要する、肥料の如きが、最も大量であるのであります、此等の貨物に對しては社會政策上の見地よりするも、地方産業を助長せしむるの必要よりす

るも、可成小運送費の節約を期することは、緊要缺く可からざる事項であります。

千曲川上流地方に於ける、佐久鐵道や、梓川流域の、信濃鐵道、天龍河畔の、伊那電鐵、依田窪地方の、丸子鐵道の如きは、如斯目的の下に敷設せられまして、國有鐵道の榮養線となつて居りますが、而も鐵道は其性質上道路の如く自由に運送の經路を變へることが出來ず、又道路の如く彼處、此處の山隈、水畔に及ぶべきものはありません、故に結局道路の完全なる發達に俟て、馬車又は貨物自働車等の利用に依つて、上記の障害を排除するの外ないものであります、斯くして現在の小運送費の二割を減じ得るとしても約六十二萬圓餘の多額に上り夫れ丈け貨物の負擔力を増加して、取引區域を増大せしめ、又は物價を低落せしめて、地方産業を助長するの效あるのみならず、鐵道も亦之に依て更に發達改善を遂ぐることを得べきものであります、吾人は以上の理由に依りまして、長野縣に於ける道路の改良整備を希望して已まぬ次第で御座います。