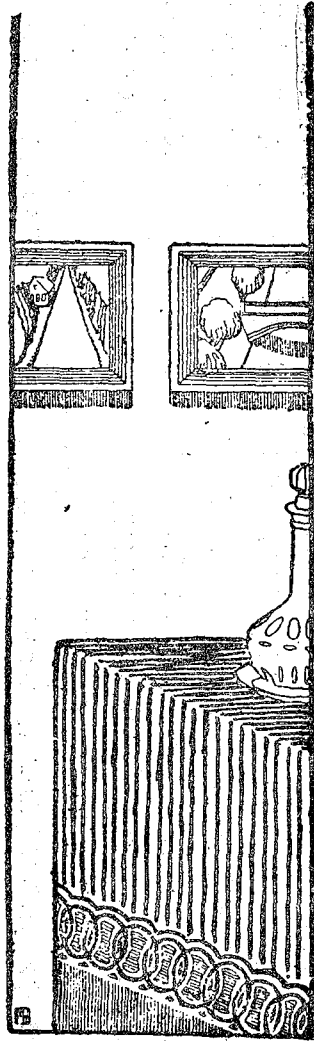


南 洋 演 講

鐵道と道路の改良

道路改良會理事
東京地下鐵道副社長

中 川 正 左



鐵道と道路とは共に陸上交通機關の大宗を爲すものであります、鐵道の發達は歐洲にては百年以前のことに係り、我日本では僅々五十餘年來のことに屬すれども、道路の發達は極めて古く歐洲にては羅馬道路の如きは延長八萬數千里に達し、技術上大に進歩し十九世紀の「マカダム」式道路の發明に至る迄之に優るの道路なしと云ふ位古くから發

達したものである、日本でも崇神天皇時代に既に相當なる道路が存在しました、斯の如く鐵道の方は道路より遙に後れて發達したのに拘らず、現在では却て道路よりもより發展して居るのは一寸妙な様であるが、元來道路は公共的のもので總て公益無償たることを本則と爲すも、鐵道は一種の經濟的企業と看るべく、もとより公益事業ではあるけれ

ども有償で利益を伴ふものである、従て鐵道の方は之を経営する者は國家公共團體の外私立の會社、組合、個人等存するも、道路の方は専ら國家又は公共團體に限らるゝから兩者の發達に大なる差異を生ずる譯合であります。

鐵道と道路とは互に因と爲り果と爲りて發達し系統的に陸上の交通を形作り決して競争的又は排他的の作用を爲すものではありません。

道路は一般に普及し其利用の機會程度等は比較的均等なるべきものであるから、無償主義に依り經營して宜しいので、其經營費は租税に依るを原則と致しまするが、道路の築造又は改良に依りて特に利益を要くる者及道路の利用に際し特に之を毀損すること大なる者に對し特に負擔を加重させても差支なきものである。

道路の築造費は大體鐵道建設費の四分の一又は三分の一程度で濟むのであるが、其維持費改良費は相當多額を要するものであります。此維持修繕費を充分にしなければ道路として利用する價値の大部分は失はれ、名前は道路である

けれども草茫茫と生えて遂に原野と何等異なる所なきに至るものである、そこで道路は之を改良し、利用者にも最も善く利用せらるゝものと爲さなければならぬのであります、折角道路を造つても其改良を爲さなければ殆んど其用を爲さぬのでありますから吾々は道路改良の急務を絶叫するのであります。

我國の普通に良好なる道路に於て一日中兩三回相當休息せしむるとき馬は八時間乃至十時間内に於て一時間約一里の速度にて二百貫乃至二百五十貫の貨物運送を爲し得るさうです、大正九年に東京外二十七道、府、縣の馬車積載量を計算したことがありまするが、其最小は沖繩、大分兩縣の百六十貫で其最大は北海道の五百貫と爲つて居ります、して見れば北海道に於ける道路の利用は其積載量の點より觀て全國に冠たるものと謂ふことが出来る様であります、北海道に於ける道路改良の必要も亦緊急である證據と云ふことが出来ようかと思ひます。

次に鐵道利用の運賃と道路利用の小運賃との比較をし

て見まするに、鐵道省の調査に依りますと一年に國有鐵道で運ぶ貨物の總噸數は六千二百餘萬噸で之に對する貨物運賃は一億七千五百餘萬圓で一噸當りを平均すると二圓八十錢の運賃と爲ります、然るに道路利用の小運送賃の方は一噸當り發着兩驛にて五圓七十錢と爲ります、鐵道は平均百哩の距離を運搬して僅かに二圓八十錢の運賃で満足せるのに道路上に於ける荷馬車運賃は、僅か平均二里の運搬を爲して鐵道運賃の約倍額を取る譯であります。これは鐵道關係の小運送賃のことでありますが、全國の道路を利用する小運送賃の總計幾何なりやと云ふに、大正十二年に於ける運送用馬匹三十七萬頭、牛車五萬二千輛、荷車二百二十萬輛、貨物自動車一萬六千餘輛でありまして、一日の使用料馬匹は七圓、牛車五圓、貨物自動車二十圓と假定し、一ヶ月二十五日間働くものとし荷車は一日三圓毎日半數が働くものとすれば合計二十一億五千餘萬圓と云ふ小運送賃に達するのであります。

鐵道の運賃を二割減らして見ましても、物價に影響する

所は一噸に付僅かに五十六錢で、米一俵に付四錢と云ふ問題ですが、道路改良の結果小運送賃二割を低下し得るものとすれば一噸一圓四十錢の物價下落と爲ります、總括的に謂ひますと、鐵道賃は假に三割減としても五千萬圓の問題たるに不拘道路改良によりて小運送賃の低下二割を爲し得べしとすれば四億二千萬圓の大問題となります。此の如く道路を利用する小運送の事は實質は大々的運送の問題で物價問題の如きも先づ道路改良に依つて解決し得らるべきが如しと言ふも誤でないと思ひます。

鐵道運賃は何故に右の如く少額を以て満足し得るやと言ふに鐵道の建設費は道路築造費の三倍乃至四倍を要すれども其の輸送力は極めて大きく、牽引數量の如き東海道線では一列車八百噸内外なるも室蘭線の如きは千三百餘噸を索引する北海道の善良なる道路に於ける荷馬車の最大牽引數量に比し約六百五十倍の力を有するに依りて輸送費用が減少して來るのであります。

鐵道は此の如く大量の輸送を爲し、道路は之が小運送を

爲し相携へて陸上運送の任務を達するものであります、従つて鐵道が如何に大量貨物を輸送しましても之を吞吐する停車場への道路が不良若くは不完全でありましたならば、貨物は忽ち停車場構内に停滞し貨車の運用は出来なくなり、反之道路が充分修繕し改良せられて居りますれば貨物の引取が圓滿にして物資の配給は自由自在に行けることになるのであります、鐵道が愈延長敷設せられ道路の改良益進むときには、陸上交通機關は共に俱に完備し人口繁殖するも生活は安定し産業の開發殖産工業の發展期して待つべきであります、従つて道路公債鐵道公債の如き生産を助長する公債は積極的に之を發行運用し、道路網鐵道網は兩々相俟つて完備させて行き以て一國産業の發展を期すべきものであると思ひます。

◎道路の改良と電柱の移轉

道路法制が完備しながら一番不合理に取扱はれて居るのは逓信省の建設する電柱である、道路に建設するときば管理者の意見を言ふ餘地もなく一片の通知で占用する、官僚政治に根ざして居る我國では夫れも未だ恕すとしても、此度は管理者が道路工事を施行する場合に電柱が邪魔になる、その電柱の移轉を要求すると、移轉を利用して新しい電柱を建て、その電柱代金やら電信工夫の給料と旅費、夫れに人大の給料までを支拂はなければ移轉しない。

府縣や市町村が費用を負擔して新設改良した道路を勝手氣儘に使用して置いて、立退くときには費用をよこせと言ふ逓信省の遣り方は泥棒に追銭——否な居候の強盜と違はない——此不合理を避くる爲に内務省は、電柱が道路の中央に在らうと何處にあらうと捨て、置けと言ふのであるが、工事の都合でそれも出来ないことが多い。

此不合理な官僚的な逓信省の遣り方に泣き已むべきでない、今期議會に衆議院の某氏から電柱建設條例の改正法律案を提出することに爲つて居る、吾人は之に聲援してその目的を貫徹したい。(た)