

係が地方的地域内に止まるものゝ如き例へば占用料の徴收又は負擔金の賦課に關するものゝ如きは地方毎の自由に放任して可なるものは總て事前監督の方法に屬せしむる必要がない、吾人の見地よりするときは現行法第五十二條に規定する事項中他町村と連絡關係を有する道路の路線の認定と是等道路の重要な新設改築位に關し監督官廳の認可を受けしめ其の他は地方の自由に放任して可いのである。

荷馬車と馬匹の改良に就て

帝國運送協會
會長

中野金次郎

我邦陸上小運送の運搬機具として使用されて居るものは貨物自動車、荷馬車、牛車、手車等、色々の種別はあるが、其の内我邦現時の經濟事情に適合するものは、何と云つても荷馬車を第一とせねばならぬ。自動車は其の速力に於て到底荷馬車の匹敵し得べきものではないが、道路燃料、車代償却、破損修理、車輻補充、運轉手給料其他種々なる得失を比較して見て、結局荷馬車の經濟的であることは何人も異論はなからうと思ふ。のみならず今後物資運送に關する諸般の施設が進歩發達しても、自動車の用途は、路面がよくて相當の距離を有し、而も大量なる一定の品種を、相當連絡設備の整ふたターミナルまで運搬するものゝ外、近距離の小運送即ち一里内外と云ふが如き短區間に於ける物資の配送は、

之を荷馬車の運搬に委ねることが最善の方法であると確信する次第である。而して我邦現時に於ける荷馬車の運搬能力及び國民一般が此の荷馬車運送に對して支拂つて居る所の金高は何程であるかを調べて見ると、夫れは豫ねがね誰人にも判り切つて居らねばならぬ筈でありながら、一向夫れが周知されて居らず、一度び實際の數字を示されて始めて、一驚する人々は中少くないやうである。近時農林省畜産當局の發表する所に依れば、全國に於ける總計百五十萬頭の馬匹中、鞍馬の數は實に參拾七萬頭の多數に上つて居るのである。

此の參拾七萬頭が一年間三百日丈働くものとして、一日の荷馬車賃を平均七圓とすれば、一ケ年の總料金は實に七億七千七百萬圓といふことになるのである。之を大正十一年度國有鐵道全線貨物收入運賃一億七千五百二十七萬八千七十圓に比すれば、約四倍半の多額を示して居るのである。然るに不拘世人は荷馬車運搬と云へば、單に頬被りして鼻謠謠ひながら、馬の口繩を曳いて行く馬夫を連想するのみで、個々の流汗相累なつて全國々有鐵道貨物收入の四倍半と云ふ働らきをして居る此大なる經濟組織を冷眼視し、其根本的改善に向つて、一向注意を拂はなかつたといふのは、近頃甚だ以て迂濶の至りだと云はねばならぬ。繰返して言ふならば、眼前世人が直覺することの出来る、彼の大なる組織大なる機具機械動力を使用し常に大運送、大運送と呼號されて居る鐵道幹線の諸般施設や、其の公示諸料金に對しては、天下の諸人皆口を揃へて其の低減及び改善を要望し、而も其の一舉手一投足に對し、絶えず深甚の注意を拂つて居るに、不拘此の鐵道運送に支拂ふ運賃の數倍に値ひする負擔を國民一般が餘儀なくされて居る荷馬車問題に對し、識者只だ恬として我れ不關焉といふ現状

であるのは如何にも理屈に合はぬ話である。何ぞ知らん、如上經濟上及び數字上の見地よりすれば、荷馬車運搬事業は世人の所謂小運送といふ性質のものでなくて却つて事實は一大運送であることを了得せねばならぬ。従つて吾々は一昨年來此輕馬改良の一日も忽諸に附すべからざる所以を各所に聲明し、官私各方面の御同意を得たるのみならず、農林省に於ては馬政委員會を創設せられ、鐵道省に於ては乘馭式荷馬車の懸賞募集を企てられ、應募者實に一千名に垂んとし、舊臘其の成績を發表せられ、不尠世間の注意を惹くことになつた次第は洵に御同慶に堪へぬ次第である。茲で少しく我邦現時の馬産方針に就ても申述べて見ねばならぬが大體荷馬車用としては輕馬重馬の二種があつて我邦は輕馬として體格強大、驍勇の地を歩むに適したフランスの純血種たるノルマン (Norman) 種と英國の純血種を混ぜたアングロノルマン (Anglo-norman) 速歩を以て勝つて居るトロツター (Trotter) ハックニー (Hackney) 等であるが、最近に於ては右の内アングロノルマン、ハックニーの兩種を主用馬として居るやうである。それから英國の純血種たるサラブレッド種 (English the rough bred) は最良の駿馬として賞揚され、速力輕快なるのみならず、血行器よく發達し、心臓の重さ普通馬の九百乃至一貫目なるに比し本種は實に一貫五百匁以上に達して居るのであるが、之は主として乗用に供せられ、荷馬車輕軌用としては此の純血種に他の血清を混ぜたもの即ちハーフブレッドされたものを使用して居る。我邦の主要輕軌用たるアングロノルマン、ハックニーの如き、何れも皆此のハーフブレッドに屬するものである。

夫れから重軌用のベルシユロンは、我國の主要重軌種として輸入されたもので、骨格偉大四肢強く

一度に數百貫の重量品を牽曳せしむることが出来るが、性質鈍重、持久力に乏しく、且つ礪确の場所に不適當であるのみならず、常に多量優等の飼料を必要とする結果、兎角内地各方面には不適當と見做さるゝに至り、現在は主もに北海道方面に使用されて居るのみである。一面、輕馬育成の狀況を調べて見ても、輕種即ち、ベルシユロン種の生産地は十勝、長萬別、秋田、熊本の四種馬所附近のみであつて、其の他は全部輕種產地である。現に一昨年十一月、東京府主催の許に吾々運送業者が聲援して開催した東京府輕馬共進會へ出陳された數百頭の輕馬は、總て輕種のみであつて、ベルシユロン種は全く一頭のみであつたことを見ても、此の國の消息を最も雄辯に證明することが出来る次第である。夫れから農商務省馬政第二期計畫として一昨年三月に發表されたバンフレットを披ひて見ても、大正十三年度より向ふ十二ヶ年間に遂行さるべき經濟的基礎の上に立脚された種牡馬供用方針の割合を見ても

輕種 一〇乃至一五パーセント

中間種 (輕種馬) 七五乃至八五パーセント

重種 (重種馬) 五乃至一〇パーセント

と明記されてあるのみならず、當局者は

馬ノ能力昂上ニ就テハ各役種トモ所要ノ速力及ビ持久力ヲ附帶スルコトノ必要ナルモ、特ニ持久力ノ増大ニ重キヲ措キ、其ノ體格ハ努メテ幅員ノ増加ト四肢ノ强健ヲ圖ルヲ主眼トシ、我邦中等體尺者ノ使用ニ便ナラシムル如ク適度ニ其ノ體尺ヲ制限スルヲ要ス。其ノ目的ヲ達成スル爲ニハ

牝牝ノ配合ニ留意スル外、種牡馬合格標準ニ最高限度ノ體尺ト胸圍比率ヲ指定シ、地方ニ適切ナル體型馬ヲ選用セシメントス。其ノ役種ニ付テハ軍事上ノ要求ヲ充タスト共ニ、産業上最モ必要ナル體高適度ニシテ體格堅實なる所謂實用的體型馬ノ多數ヲ生産セシムルハ、即チ産馬事業ヲシテ經濟的基礎ノ上ニ立脚セシムル所以ナリ。云々。

斯様に明白に今後の産馬方針を説明し、特に中間種挽馬の供給に重きを置いて居られる次第である。然るに不拘道路取締法は頃年ベルシユロン種に非らざれば牽曳し能はざる輪帶幅三寸積重量五百貫程度の車輛に改造力を強制せられたるが、如き正さに是れ政令一途に出てさる一つの矛盾であつて、右實施は獨り運搬業者の苦痛とする所のみならず、該規定實施の曉は一般國民の個々に影響する經濟上の關係は甚だ大なるものがある。幸にも最近命令を以つて右實施期限を三ヶ年間延期せられたので、茲に姑らく舊來の車輛に依り種々研究考慮せられることである。假りが一歩を譲つてベルシユロン種の如き重輓種を役役することになるとしても、前に述べた通り、目下内地では數百頭中重輓種は僅かに一頭しか居ないといふ割合であるから、差向き茲數年間に右馬種補充の途がつかぬことも明かである。況んや全國種馬供給方針が此重輓種に對し僅かに五乃至一〇パーセントの割合に定められて居る以上、彼の道路取締令に基く理想的の挽馬を全國に普及せしめることは、甚だ困難なる事情が多々伏在して居ることを覺悟せねばならぬから、此邊のことに就き特に政府當局の考慮を煩し度いと思ふのである。

尙荷馬車に關する研究は獨り此車體及馬匹關係のみならず、今後は更らに進んで、荷馬車業者組合の組織馬夫の指導訓練及共濟方法の講究を初めとし、宿舍、厩舎、衛生上の施設等は勿論進んでは馬匹の補充品種の改良、廢馬の處分方法等之等は當然各市町村又は一府一縣に於て何等か系統ある機關を設け逐序改善の域に打進みたいことである。

吾等全國の運送業者も亦其の荷馬車の利用に負ふ所重大であるから、今より益其の研究を翼讚し、大方諸賢の指導啓發に聽いて我邦陸上交通史上に於ける一生面を拓きたいことである。

路床に就て (一)

内務技師 岩澤忠 恭

道路築造に當りてその路床の土質如何はその道路築造の結果に重大な影響を與ふる事は既に充分知られてゐる事柄でありながら實際道路築造に際しては殆ど此の點に關しては顧みる者が少なくなるとひ之れに就て多少の注意をなす者あるも唯從來採用せられてをる工法を踏襲するに過ぎないものが多い、その道路築造後に於ける交通の繁閑通過車輛の程度が路床に及ぼす影響或は路床の含水程度により變化する路盤支持力その他排水設備の工夫等に對して細心の注意を拂へる者は甚だ少ない。