

も一般に其の價値を認めて居る。

最後に最も肝要な點を述べるが、道路が改善されるに連れ自動車の交通は無論増加する、従つて道路資金は益々充實し其の金額も莫大なものになる。こんな場合に政府當局はたとへ其の一部分たりとも決して規定の用途以外に之を流用してはならない、此施設は丁度官營保險の様なものであるべきである。出資者は自動車輸送獎勵の爲めに、少なからぬ道路資金を引受けて保險料を支拂ふが、其の資金が必ず道路の建設維持に充てられるものであり、遂には支拂つた保險料に對し相當の代償を得られるものであるといふことを期待し得る様な仕組になつてゐなければならぬのである。

本篇は評議員門野重九郎氏の友人山路忠雄氏が、英國有力者の道路改良意見として門野氏に送られたものを寄稿されたのであつて、道路費用負擔難に悩むでゐる我國路政に對する一大指針である。寄稿を謝し附言す。(田中幹事)

道 路 運 送

道路改良會評議員
内國通運株式會社社長

中 野 金 次 郎

道路運送とは主として普通の道路上に於ける物の運送に關する作業をいふので、此作業は運送取

扱人が其の取扱をして居るのであつて、運送取扱人は法規上陸上の貨物取扱をすることに限られて居るのである。例へば横濱港内に於ける運送、東京で云ふならば隅田川に於ける河川運送、それから琵琶湖に於ける水上運送のやうに之等は法律上陸上運送の中に含まれて居るのである。一體此道路運送と云ふことは英語の Highway transportation といふ字に相當するのであるが、我邦では今日まで餘り多く道路運送と云ふ字句を使つて居なかつたやうであつて、普通之れを小運送と唱へて居る。是は鐵道の輸送を大運送として、之に對する道路運送作業を小運送として一般に唱へられて來たので、即ち鐵道の運送を大運送と唱へるから道路運送が小運送となるのである。併し鐵道の運送を鐵道運送と唱へる際に於ては、即ち道路運送と唱ふることになつて來るのである。此小運送といふ字句に對しては、兎角世間に疑義があるやうで、如何なる事柄を云ふのであるかと云ふ疑があるやうである。然るに道路運送と云へば誰にも道路上に於ける運送であると云ふことは明かに判かるのである。俗に小運送と云ふことは短かい距離を自動車、馬車、手車のやうな小さな運搬具に依つて少量に運送されることを小運送と唱へるのである。併し近時自動車の輸送が發達して來て、其の速力に於ても其の數量に於ても日に鐵道輸送の範圍内に入り込んで行く形勢があるので、之等は果して小運送と唱へることが適當であるか其處に多少の疑義があることと思ふ。然るに之れを道路運送と唱へたならば何等の疑義が起らないばかりか何人にも直ちに其の意味が判かるのである。

そこで道路運送を説くに就て先づ第一に道路の經濟價值といふやうなことを頭に置かねばなら

ぬ、人類の發生と共に發達した歴史をもつて居る。此道路のことが比較的世人の頭に印象されてゐないやうである。然るに近來鐵道の建設鐵道の運送に就ては何人もよく理解が出来て居るやうである。鐵道を數ぐには一哩約三十萬圓の資本を要するとか、鐵道の運賃は何程であるとか、誰れも大體のことは知つて居る。又鐵道はもう五千哩になつた、一萬哩になつた、一萬哩の祝賀會を催そうとか、自分の村へも鐵道を敷こうと、何を差置いても奔走する斯様に鐵道のことに就ては一般國民の頭に充分理解が出来て居るのであるが、此道路の問題に至つては一般國民の智識が甚だ缺けてゐるやうである。一體日本にどれだけの道路があるか、其の總延長は何里あるか、さうして何間幅の道路があつて其の路面を通行する人數や物資の數量が何程あるか、其の運送機關はどう云ふものに依つて運ばれて居るかと云ふことに就ては聞いて見ても、其の概念に乏しい人達が兎角多いやうに見受けられるのである。斯様な結果として、今日まで、我邦に於ける道路の發達が遅々として進まなかつたのであらうと考へる。世人の多くは道路を立派にする、道路を廣くすることは洵に結構であると云ふが併しそれをするには澤山の金が必要であるので金を澤山にかけてまでも、さう立派にする必要はないと、斯様な單純な考へからして道路の改良が十分に出来ないのだと私は考へてゐる。

二

それで茲に道路運送のことを申述べるに當つても、先づ其の概念を頭に入れることが必要と思ふ。現在の日本に於ける道路の延長、里程、それから此路面に運搬具として使用されて居る諸車輛の數、其

の資金が何程を要するかと云ふことを第一に申述べることは必要であらうと考へ、最近の調査にか
かる全國道路の延長里數を擧げて見ると、國道二千百里、府縣道二萬千八百九十三里、市道三千七百五
十五里、町村道十八萬八千二百七十一里、合計二十一萬六千九百九十九里で、この中で東京市の道路が何程あ
るかを見て見るに二百六十里、即ち鐵道の一萬哩に對して道路は二十一萬六千里と云ふ大きな數
字になつて居る、而して其の道路の建設費が何程掛つてゐるか之れを概算すると土地の買收費を別
にして、内務省の規定に依る一面坪に對する新設費が市道は一面坪三十圓、其の他の府縣道及國道等
を一面坪五圓と云ふことで勘定するも其の總金額は五十五億九千六百六十七萬八千八百圓こうし
た多額な建設費を要し、其の外土地の買收費をも要して居るのであつて此路面に運搬具として使用
されて居る自動車、荷馬車、手車其他品物の輸送には餘り關係の少ない人力車、自轉車等總ての諸車輛
製作費及馬匹購入費等の概算を見積つて見ると其の總計は六億五千二百九十五萬六千八百三十圓
これだけのものが、道路の上に運搬具として使用されて居るのである。尙ほ之れを平均して見て路
面一里の上に幾許の資本の車輛が動いて居るかを見ると全國の一里平均が三千百八圓となるので
ある、又之れを交通の最も頻繁な東京府に於て平均して見ると、之れは二萬八千五百六十七圓と云ふ
數字になるのである、之等數字の根基は大正十三年度に於ける内務省其他の調査に依つて計算した
のであるが、勿論之等の數字は日々移動して變つてゆくのであるが、大體に於ける見當は違はないと
考へる尙ほ道路運送の運搬具としては從來荷馬車の輛數が著しく多かつたのであつたが、近時自動
車の發達に依り道路運送の上に一新紀元を劃することに爲つた、即ち歐米各國では此自動車が道路

運搬具としては最も理想的なもので、亦最も經濟的なものであるとされて居る、併し我邦現在の道路及我邦に於ける現在ガソリンの代價等から考へると短距離の輸送に於ては、此便利な自動車もまた荷馬車に及ばざることが多いのである、併し念の爲め其の自動車が現今我邦でどの程度に發達して居るかと云ふことを調べて見ることも必要であらうと考へる。目下全國の自動車の数は乗用車が二萬二千四百五十六臺、貨物運搬車が九千四百二十五臺で、其外に自動自轉車とかリヤーカーとかサイドカーとかを加へると四萬四千三百餘臺と云ふものが、大正十三年度の調になつて居る、勿論今日は是れ以上に増加されて居ることであらう。

三

次に全國道路上に於ける荷物運搬具に對する諸料金の概算であるが、道路上に於ける物資運送は我邦では多年の慣習に依り今尙ほ人肩馬背に依るものも幾部あるが、目下は主として自動車、荷馬車、手車に依つて運搬されて居るから、不取敢三種の車輛に依る諸料金を出して見たのである。これは概算ではあるが此數字で大體の狀況を知ることが出来る、併し此數字は人力車及乗用自動車を除いてあつて特に貨物の運搬に要したものののみを擧げたのであるが、此總計金額を見ると二十億なりがしと云ふことになる、即ち大正十三年度に於ける運送用の荷馬車は三十一萬三千二百八十二臺であつて、これを一日七圓と見て田舎に於ては少し高いかも知れぬが都會では是れ以上に上つて居る所もあるのである、さうして是れが一ヶ年間六十五日休んで三百日働いて居るものと假定すると一ヶ

年の總料金が、六億五千七百圓となるのである。夫れから牛車が六萬八千五百十七臺あつて、これを一日五圓として三百日働くとすれば一ヶ年の料金が一億二百萬圓、それから荷車が百九十七萬七千臺ある。これは自家用のもの即ち農家及商店用等もあつて、運送料金を取らぬものもあるから、料金を支拂ふ手車か毎日何程宛道路の上で使用されて居るかと思ふことの適確なる數字を知ることには餘程困難であるが、併し其の約半數のものが毎日働いて居ると假定し、さうして一日の車力料金を假りに三圓五十錢三百日分と見ると此料金十二億六千二百萬圓、さうした大きな數字が出るのである。貨物自動車は九千二百二十五臺一日に二十圓として一ヶ年三百日働くとして、五千六百萬圓となる。こゝうした數字を合せて見ると前に申述べた通り二十三億圓と思ふことになるのである。是は唯今述べたやうに極めて概算ではあるが、兎も角も道路運送と思ふことは國家經濟の上に大なる利害關係を持つて居ると云ふことは此概括的の數字に依つても、直感することが出来るのである。右は全國的の數字であるが、試みに東京府だけの道路運送料金を算出して見ると一億四千萬圓と思ふ數字が出て來るのである。此道路運送に對し、全國に投下された陸上の運搬具の總額は六億二千五百萬圓、道路の建設費は五十五億九千六百餘萬圓、さうして道路運送の諸料金が貨物のみに依つて見ても二十億圓以上、又東京府だけのものを見ても一億四千萬圓になつて居ると云ふことは、吾々國民として其の概括的觀念だけでも頭に置いて此道路問題に對する智識を涵養することが必要では、ありはしないかと常に考いて居る。

四

次は道路運送問題を説くに當つて、古來道路の發達は如何なる經路に依つて、今日に及んだものであるかと云ふことを一應申述べる必要があると考へる。我邦の上古時代に於ては、徒步騎馬が主であつて車と云ふものはなかつたのである。さうして主なる大量の運送は水上に依つて行はれたのであつて、王朝時代、大化年間に於て始めて驛傳の制度が設けられ、それから更に進んで文治建久の年間に於て、飛脚及驛傳の制度が設けられたのである。足利時代に於ては、支那との交通は相當盛んにあつた様に思ふが、國內の陸上交通は戰亂の餘影を受けて、其の發達が頗る遅れたやうに考へられる。降つて徳川の時代に到り初めて此運送業と唱へ得べき一新紀元を劃することが出来たやうである。所謂、町飛脚、道中奉行、驛傳所、宿場と云ふ制度が初めて設けられ尙進んで寛文四年には三度飛脚の制度が出来た。さうして安永二年十二月十七日に常飛脚問屋の看板が許されて、運賃を公けに定めて公私の荷物を運ぶことになつたのである。此飛脚問屋は全國的に締盟して問屋仲間と同業組合を組織したさうして徳川時代を経て明治時代に移り、明治五年六月時の政府は全國の驛傳所を全廢し、民設の陸運元會社と云ふものの設立を許されたのである。而して其の當時迄民間に於て行はれて居つた手紙の遞送即ち郵便事業は之と同時に政府が行ふことになつて所謂驛遞寮を創設し、郵便の集配を直營することになつた。さうして陸運元會社は荷物の輸送を專業とすることになつたのである。其の陸運元會社なるものは目下自分の主宰して居る、内國通運會社の前身であつて、明治八年に陸運元會社

を内國通運會社と名前を改め其の當時政府は此運送業に對して特別の保護を與へたのである。即ち明治六年六月には太政官から布令で私に荷物の運搬をすることは出来ない」と規定され更に當時の古い文書を見ると近來運送業と稱して他人の品物を危難辨償の口實を以て運搬することを業とするものがあるが之には甚だ弊害が多く迷惑をするものが多いから爾來私に勝手に運送業を營むことは出来ない運送業を營むものは陸運元會社に合併をし若し合併出来なければ其の條件を添へて驛遞頭に願を出して認可を受けよといふのも出て居るのである。然る處右の布令の出た前年即ち明治五年九月東京横濱間に鐵道が敷設されて爾來官私鐵道の建設は非常な勢を以つて全國に普及され陸上に於ける主なる物資運送は大部分迅速低廉な鐵道運送の利便に依ることになつた其の結果所謂道路運送と云ふことは甚だ閑却されることになつて運送と云ふことは一時鐵道に限らるべきものであるかのやうに一般國民の頭に映じて來たやうである。是れは私の想像僻見であるかも知らないが兎に角鐵道は非常な勢を以つて發達して道路運送の方は段々荒廢して來たことは事實である。従つて其の當時鐵道沿線に於ける運送營業者は大部分鐵道の停車場附近に店舗を構へ所謂鐵道の貨物運送取扱人となつて營業を續けて來たのである。然る處明治三十二年商法の規定で運送取扱業は自由營業となつて解放され前に申述べた明治六年の太政官布令に依る運送取扱業者に對する保護政策は全廢されたのである。爾來運送業者と云ふものには何等の制限がないので澤山な同業者が出來ることに成つたのである。

五

鐵道の作業は明治三十九年鐵道國有法の發布以來國內の主なる鐵道は總て國有に統一され組織的に年々其の經營が進んで行くに抱らず此鐵道以外の道路の運送を取扱つて居る運送業者は只雨後の筈の如く軒を並べることになつたが營業自由の結果各々勝手な取扱をして居る自然の結果として其の裏面には種々弊害も簇出して來る然るに政府は之に對して適當な監督もしなければ亦此營業に對し助長獎勵の途も講じなかつたことは事實である。想ふに我邦開國六十年獨り此道路運送の事業が萎靡として振はず江戸明治維新當時のそれに比して寧ろ退歩の感があるのは遺憾なことであるが政府當局が之れに對する監督保護方法に就て適當な注意を怠つた結果であると言つても差支あるまいと信ずる。斯様に運送業不振の結果は年々長足の進歩をする鐵道の運送作業に尠からざる支障を出して來たのである。併し鐵道には此運送業者に對する何等の監督權はない殊に鐵道は鐵道營業法第六條の規定に據つて荷物を持つて來たものは誰れも同様に一個の荷主として扱つて行かねばならぬのであるから、自然幾多の小業者簇出し無謀な競争等の結果種々なる弊害を醸し鐵道に於ても色々不便を感じ、遂に大正八年六月公認運送取扱人規定と云ふものを設け、納税設備經驗等に關する一定の標準を設けて、其の資格を具備するもののみを公認することに定められたのである。尙之等運送業者の組合及聯合會を置き、東京には全國の業者及組合を代表する中央會と云ふ組合組織の準則を定め之れに依つて漸次運送取扱業の改善統一を計畫實行されたのである。併し

ながら斯業は多年自由營業になつて居たので、全國には一萬に近い業者があつて之れを餘り急激に淘汰しないで、其の組織及資格の撰擇に依つて自然の中に之れを解決し逐序運送業の改善統一を計ると云ふ方針から出たのである。従つて其の公認制度の資格標準は甚だ低いものであつたので、該制度の發布以來今日迄充分の効果を收めることが出來ない狀況であつた。一面社會も亦此運送業即ち道路運送に對する智識が至つて淺薄で、其の概念すらなかつた人達が多かつたため、今日まで思ふやうに發達しなかつたことは誠に遺憾である。從來此運送業と云ふものは僅に荷馬車一臺、手車一臺といふ貧弱な設備を持つてやるものであるから組織的には出來得ないものである經濟的の經營も出來得ないものであるといふやうに、世人の多くが諦めて居たのではないかと考へる。目下漸く全國的に運送の連絡組織は出來て居るが、遺憾ながら社會一般物資の移動増加に伴ふ道路運送機關の設備が甚だ行届いて居ないと云ふことは其の仕事そのものにも仕事の經營者にも勿論罪はあらうが、社會一般も亦之に對する注意が餘りに淺薄であつたのであらうと考へられる。亦一面には業者が必要以上に多かつたため所謂競争の弊害が百出して多年健全なる發達が出來なかつたと云ふやうなことも、自然の歸結であらうと考へられるのである。

六

大正十二年圖らずも關東の大震災に出會し芝浦に内地及外國から澤山の救恤品を贈つて來た、一時は軍艦四十隻商船六十隻が集中し、殆ど荷揚がつかぬので當時政府は臨機の手段として、海陸軍隊

の力を借つたことも尠くないが、一旦港に集つた之等の物質を市中に運搬することは却々容易ではなかつた其の内には救護用の米が濡れ副食物が腐敗して來る一面鐵道の復舊開通に伴れて全國の鐵道沿線には百五十萬噸といふ未曾有の滯貨が出來たので、世間の擾が頓がて大きくなつて來たのである、そんなことからして此小運送、所謂道路運送に對する政府當局の調査も餘程深刻になつて來た社會一般も亦之れに對する注意を拂ひ共に相率て、研究を進めることになつて來たので、あつて其の結果鐵道省に於ても、小運送調査會を設けて、此小運送即ち道路運送に對する調査を最も細密に互つて調べることになつたのである。而して本年の六月に鐵道省は斷然運送業者の大合同を懇懲されて、此大合同に依つて、道路運送費用の輕減を計ると云ふ方針に出たのである。目下自分達は之れに關する當面の職にある爲に日夜夫等の研究施設に、没頭して居る次第である。斯様な經過を辿つて、所謂道路運送なるものが、上古時代から大正の今日まで繼續され國家及社會のため之を閑却し能はざる重要な問題に爲つて、社會公衆の一般視聽を蒐むることになつた次第である。