

道路交通論 (一)

土木事務官 田 中 好

道路が陸上交通機關として有する効果は著大である、然るに交通政策乃至交通論を取扱ふ學者中に於ても從來餘り交通機關としての道路の効果を論議する士の尠なかつたのは、蒸汽力の利用を主とする交通機關即ち鐵道や汽船の交通に關する研究に専らであつた爲であらうが、一八九一年以降道路を利用する自動車の發明に依つて暫時忘れられてゐた舊時唯一の交通機關であつた道路が、今再び我が交通界の研究物と爲るに至つた。

道路が交通機關たる所以は人や財貨の場所的移動を補助する設備であるが爲である、故に交通機關としての道路と

言ふときは不動的に施設された道路工作物は勿論、可動的の人や諸車輛も交通論の目的物たり得るのである、換言すれば道路交通機關論の對照物は靜的の道路と動的の交通物體であつて此兩者を切離しては道路交通を觀念し得ないのである。従つて靜的又は動的の一方面だけをとつて道路行政を執行し得べきで無いのは自明の理である、靜的交通機關に關する研究は後日に譲ることとし、本扁に於ては我國に於ける動的交通機關たる諸車輛の變遷を尋ねて之が興廢を探りつゝ其の車輛の特長を検して將來を卜察し、交通事業論と交通政策論に立入つて研究してみたい。

二

現時に於ける道路交通の物體は其の動力に依り自力歩行者と他方歩行者との二に分類することが出来る。前者は歩行者の動力を歩行者自ら有するものであつて人を始め牛馬自轉車之に屬す、後者は動力を他に藉つて歩行するもので軌道自動車馬車荷車人力車等を擧ぐる事が出来る。唯だ自轉車と手車又は人力車は其の觀察方法の如何に依つて或は

前者又は後者に扁入することを得るが、茲では普通の觀念に従つて分類して置くこととする、交通論に於て最も重視すべきものは主として運送の用に供せらるゝ後者即ち他方歩行者であつて、今是等の交通物體の盛衰を示すと次表の通りである。(明治八年以前に於ける統計を調査する邊が) (なかつた爲に己むなく八年を基礎とする)

鐵 車 輛 數 計 表

年 號	人 力 車	乘 用 馬 車	荷 積 馬 車	牛 車	荷 車	自 轉 車	乘 用 自 動 車	荷 積 自 轉 車	動 車
明 治 八 年	109,655	203	557	1,668	109,577	—	—	—	—
明 治 十 年	137,776	726	56	1,783	158,240	—	—	—	—
明 治 十 五 年	166,584	1,920	2,623	3,639	97,371	—	—	—	—
明 治 二 十 年	192,819	2,315	14,787	6,929	575,184	—	—	—	—
明 治 二 十 五 年	186,799	2,497	33,626	11,684	823,965	—	—	—	4
明 治 二 十 九 年	210,588	3,716	71,545	16,199	1,121,516	—	—	—	19
明 治 三 十 年	200,690	4,089	82,507	16,430	1,222,417	15,518	—	—	38
明 治 三 十 五 年	167,138	6,605	112,129	29,922	1,398,511	57,401	—	—	161
明 治 四 十 年	166,068	7,144	126,822	37,039	1,438,494	128,318	—	—	528

明治四十五年	134,232	8,783	177,793	35,558	1,775,751	388,523	535	1,059
大正元年								
大正五年	112,687	7,976	195,068	33,576	1,890,309	867,908	1,984	23
大正十年	106,861	5,827	269,378	52,116	2,203,406	2,322,511	8,265	1,383
大正十五年								
昭和元年	77,821	3,958	310,221	82,679	1,963,107	4,597,008	27,351	12,097
								1,634

三

人力車は我國固有の車輛であつて其の起原を尋ねると、

明治二年の頃江戸に居住した福岡縣鞍手郡中泉村の人、和泉要助が創造し高山幸助鈴木徳次郎等と相圖り明治三年春官許を得、東京府下に於て使用したのを濫觴とするのである、之を考案するに至つたのは我國に始めて馬車が輸入され其の製造の輕捷であることに鑑み、馬力に代ふるに人力を以てしたに過ぎない、當初は車上に四本柱を建て之に輕小な屋根を設け、左右及後方に簾を垂れ下に車輪を附した幼稚な馬車形のものであつたが、其の後母衣を附し型を船形に改め蹴込を設け車軸に彈機を附する等漸次進化し、現

在の如き車輛に改造されたのである、發明當初は非常な勢を以て製造され、明治六年には既に三萬四千餘輛を算するの狀況であつて、徳川時代より使用された駕籠は之が爲に全く路上より其の影を留めざる迄に驅逐されて終つた。

發明後六年にして十萬臺を算するに至つた人力車は、其の後と雖非常の勢を以て發達して之が製造業者は抽籤を以て注文に應ずるの盛況を呈したが、前表の示す通り明治三十年三十五年の間に於て衰退の域に入つた、此の如き狀勢を示すに至つた原因は遽に斷言することが出来ないが、自轉車の發達と都市内に於ける軌道の發達とが、人力車に依る旅客運送を奪取したものと觀ることが出来る、蓋し自轉車を使用するには其の車輛の購入の爲に一時的多額の出費

を要するが常時旅行する者にとつては、比較的高速力を有するのと結局人力車運賃に比較して著しく経済的なることに依つて、是等の者が其の経済的行爲を避むたのと、都市内軌道が低廉な運賃を以て旅客運送を始めたことが、人力車數激減の主要な直接原因と觀るのが正當である。昭和初年頃よりして愈激減の趨勢を示すに至つたのは自動車……殊に乗合自動車やら運賃の均一制を採る自動車營業の發達が多大の原因を與へてゐる。

然らば人力車は軌道やら自動車の發達の爲に、早晚我が路上交通より驅逐さるべきものなるかを考察するとき、之を否定する多くの理由を發見するのである、或は人力車が所謂人力に依る運送具であるが爲に非文明的設備であるとの誹を受けてゐるが、是等の理由に依つて俄に其の存在を絶滅すべきものではない、是等のことを斷言するには矢張り我國の道路状態と人力車の経済的價値とに依つて判斷することを要するのである、人力車の特長とする所は其の車體幅員が狭少であつて四尺を出てないが爲に、道路幅員

の狭少な場所に於ても戸毎運送に便利な點である、軌道が如何に發達しても戸毎に之を延長することの不可能なことは言ふ迄も無い、更に自轉車にしても公衆の總てが之を利用するのは同様に不可能である、又如何に道路の改良が普及され自動車交通に適應する道路が出来ても戸毎に之を開設することは、遠き將來に於ても亦不可能事である、従つて人力車の構造と其の構造が齎す戸毎運送の效果より觀ときは、以上述べた人力車數激減の諸事由に依つて路上交通物體として全滅すべきものでなく、一定の範圍に於て其の存在を永久ならしむるものと言ふべきである、唯だ殘る問題としては之に對して如何なる政策を採るべきかの問題と賃金策に歸著する。

(未完)