



道路網を開け、鐵道盲を啓け

藤尾哲

小川鐵相の建主改從論は地方の鐵道建設慾を彌が上にも刺戟し、鐵道省の廊下は毎日これ等建設陳情の運動者で大賑ひを呈して居るこのことだが、愈々豫算の編成に取りかゝり、建設候補線の選定でも始まれば李兵衛、田吾作そこ退け、代議士連中は眼の色を變へて飛び廻るこゝだら

う。國有鐵道の有難さ、採算さか、利益さかは第二の問題で、經濟的價值よりも政治的價值に重きを置かれるのだから、代議士連中にしても土地の状況さか工事の難易なごこ云ふごこは眼中に置かず、大びらに約束も出来れば、平氣で飛び廻るごこも出来るのである。唯困るのは國家經濟の上からで、いかに國有鐵道は經濟的條件にのみ重きを置か

ぬこは云へ、何年経つたら採算が執れるか判らぬやうな山の中へ鐵道を敷く云ふことは不經濟極まることで、國民に對していつ迄も財政的重荷を負はせることになる。それも有り餘る金ならば又何を言はんやだが、財布の紐の締かたが、きつ過ぎる閣僚同志が口角泡を飛ばし喧嘩迄した程の貧乏世話ではないか、それを自分のポケットマネーからチップでもやるやうな氣でボン／＼やられては堪つたものではない。貧すれば鈍する、金の使ひ方迄忘れたなんぢ云はれるのは餘り人間きの良い話ではない。

二

昭和三年度の鐵道公債は八千萬圓きまつた。何んでも鐵道省では積極的に建設主義を遂行するには最少限度九千萬圓は必要だ云つて大藏省に要求したのを大藏省は一般公債計畫の上から鐵道公債は七千萬圓を査定したのだそう。それが閣議で田中首相に一任になり結局中間を執つて八千萬圓きまつたのだそうだが、既定計畫から云へば昭和

三年度の鐵道公債は四千萬圓それが八千萬圓になつたのだから倍額された譯である、鐵道なればこそ、これだけ大きな豫算が取れたのであつて、これで不平を云ふものがあれば云ふ方が間違つて居る。尤も昭和三年度の鐵道益金は二年度の豫算より大體三千三百萬圓減の總益金一億三千八百萬圓見當に見積るとのことだから、總豫算の上から見れば差引き僅かに七百萬圓程度の増加にしかならぬ云はれる。

擬て然らばこの八千萬圓をさう使ふのか、豫算の編成を終らねば判らぬが建主改從主義だ云ふから、全部建設費に充當する事にならう。假定の下に議論するの危険はよく承知して居るが、元來鐵道豫算は收益金を以つて改良事業を行ひ、建設は公債を以つて支辨するのが慣例になつて居る、だから公債八千萬圓全部を建設費に充てた所で、何等の不思議もなく、従つて又、必ず全部建設費に充てるだらうと確信を以つて云ひ得るのである。しかし建設費の中にも使途が二つある。前内閣時代に繰延べられた所謂政友會線の完成年度繰上げが一つ、もう一つは鐵道豫算中最も間

題たる新建設線の追加である、この二つをどの位の割合でやるか、これは鐵道豫算に執つては頗る重大問題であり、筆者もしても大體の想像はつけて居るが、大局から見れば想像迄して議論する程の價値を認めぬから鐵道豫算の發表を見て載くことにする。只ある新聞の漫畫に『一山三十線、これで人氣が湧かなければ湧かぬ方が悪い』と云ふやうな意味のことが書いてあつた。何んでも新線の追加は最少限度三十線に上るだらうと傳へられた爲で、鐵道當局は大體その程度の目算を樹て、居ることをお知らせして置く。

三

國有鐵道は、一般の營利事業とは性質を異にするが、矢張り企業である以上ある程度の收益を目的として居ることは云ふ迄もない。従つて公の企業の本質を損しない範圍に於て利益を擧げれば又一面には採算にのみ捉はれず建設を行つて居るのである。收益を擧げ得ぬ地方だからと云つて

いつ迄經つても鐵道を敷設せぬのも國有鐵道の主旨に反すれば、改良工事を等閑に附し、旅客や貨物の輸送に不安不便を感じしむるのも交通運輸機關としての本質に反する。

然らばこの二つ——改良と建設——を如何に取扱ふか、なるまなか／＼むづかしい問題であつて、建主改従とか、改主建従とか云ふ主義も出て來るのである。建設を主とし改良を従とするから建主改従、これの反對が改主建従、誰れが見たつて成る程首肯される言葉だが、翻つて各省の豫算を見るに、何れも澤山ある新規事業中から緊急止むを得ざるものを選び、先きにするこゝになつて居る。財政困難の際はこれより外に途はないのである。國有鐵道も雖も國家の事業である以上は何等他省と異なる所なく、緊急止むを得ざるものから先にするのが當然で、そこには建主改従も改主建従もない筈である。しかしこれも理窟で各人の見方に依つてさうにでもなる。要は程度問題であつて、その時の國家經濟状態に應じ、財政の豊かな時には積極的に建設を行ふ、又困難な場合には差控へることを云ふことになり

はせぬかと思はれる。

一體國有鐵道の現狀を見るに新線が開通し營業を開始したからして、直ちに收支相償ふものではない。最も判り易い例は私設鐵道であつて、私設鐵道は缺損の明かなやうな所へは決して敷設するものではない。それにも拘らず開業

後二三年、甚しきは五六年間云ふものは缺損續きで、鐵道省から受ける補助金に依つて收支を償はせて居るに過ぎ

東京鐵道局

	開業哩	收入總計	十日間	一日一哩平均收入
東海道線 (沼津以東)	一五七	一、三五八、四一〇	四	八六九、二三
中央線 (除八王子以西)	二九	二七六、三七七		九五三、〇二
東北線 (白川以南除常磐線、山手線)	三七〇	一、一六七、四九九		三一五、五四
常磐線及磐越線 (平及小川郷以南)	一六三	四六三、五九一		二八四、四一
山手線	一六	三八八、二八二		二、四二六、七六
信越線 (輕井澤以南)	二五	二一、三五八		八五、四三
總武線	二六八	三一八、二二七		一一八、七四
計	一、〇二八	三、九九三、七四四		三八八、五〇

ない。私設鐵道の工事は國鐵のそれに比較して工費の低廉なることは云ふ迄もない。更に總ての設備に於て又、國鐵に劣ることも優るものゝないのが通例である。茲に想を至せば國鐵が如何に大なる犠牲を拂つて新營業線の營業を繼續して居るかを窺知し得るこゝと思ふ。

參考の爲、十月十一日より二十日に至る十日間の各局各線別の收入、並に一日一哩平均の收入を擧げて見やう。

名古屋鐵道局

東海道線 (沼津以西米原)
(以東除沼津)

二七三 九八一、八五六 三九九、六五

北陸線

三六七 四六〇、〇八三 一二五、三六

中央線 (八王子以西)

二七五 三五三、五〇五 一二八、五五

關西線 (除龜山以西及參宮線)

三八 七九、一四四 二〇八、二七

信越線 (輕井澤直江津間除輕井澤)

九三 一五七、六七五 一六九、五四

計

一、〇四六 二、〇三二、二六三 一九四、二九

神戶鐵道局

東海道線 (除米原以東)

一八一 一、六一〇、七五三 八八九、九二

山陽線 (糸崎以東)

二六一 五七一、六六一 二一九、〇三

山陰線 (除石見益田以西)

四五二 三七五、四四八 八三、二五

關西線 (龜山以西及參宮線)

三一九 六一八、三四四 一九三、八四

讚豫線

一三七 一三一、六四六 九六、〇九

高德線

一七 七、三七二 四三、三六

德島線

五三 四五、九一六 八六、六三

高知線

三六 一二、六三二 三五、〇九

計

一四五五 三、三七三、七七二 二三一、八八

門司鐵道局

山陽線及山陰線(石見益田以西)

三四〇

六〇六、六五二

一七八、四三

鹿兒島線

四五四

八二六、一七二

一八四、四一

長崎線

一四四

二四八、一九三

一七二、三六

日豊線

四二二

三七四、六七二

八八、七八

筑豊線

七七

三四五、三七三

四四八、五四

計

一四三七

二、四〇一、〇六一

一六七、七九

仙臺鐵道局

東北線(除常磐線及白川以南)

五二〇

五四六、三八九

一〇五、〇七

常磐線(除平以南)

八三

五七、八六二

六九、七一

磐越線(除小川郷以南)

一六八

九一、一二五

五四、二四

奥羽線

四四二

四五二、七七二

一〇二、四四

羽越線

一七九

一〇二、一一一

五七、〇五

陸羽線

一〇三

六〇、一四三

五八、三九

信越線(除直江津以南)

二〇八

二四八、六三三

一一九、五四

計

一七〇三

一、五五九、〇三五

九一、五五

札幌鐵道局

函館線 三四五
 室蘭線 一四八
 日高線 四九
 留萌線 四二
 根室線 三六六
 宗谷線 二八一
 名寄線 九七
 網走線 二二九
 計 一五五七
 合計 八二二六

右の表に依つて見るに東鐵局管内は營業哩が一番少いに
 も拘らず收入多く、一日一哩の平均收入に於ても遙に他を
 抜いて居る。殊に山手線の如き僅か十六哩で十日間に三十
 八萬八千餘圓の收入があり、一日一哩平均收入二千四百二
 十六圓七十六錢と云ふ驚くべき數字を現はして居る。これ
 に反し收入の最も少きは札鐵管内で、日高線の如き四十九
 哩で十日間の收入が僅か八千四百餘圓と云ふ貧弱さ、従つ

六五八、六三一 一九〇、九一
 二三六、八六八 一六〇、〇五
 八、四〇三 一七、一五
 一五、六六一 三七、二九
 二二九、八〇二 六二、七九
 八〇、六八六 二八、七一
 四三、一三〇 四四、四六
 一三七、七九九 六〇、一七
 一、四一〇、九八〇 九〇、六二
 一四、七七〇、八五六 一七九、六九

て一日一哩平均收入も十七圓十五錢と最低位を示して居
 る、尤も日高線は昨年開業した許りの線であり、しかも北
 海道だから最低位も又當然と云はねばなるまい。
 尙各局別營業費の統計があれば面白いのだがあいにく持
 合せがないから比較することは出来ぬが、大正十四年度の
 全國平均を見るに、一日一哩の營業收入が百六十七圓五錢
 一厘、同上營業費が八十九圓五十一錢、差引益金が七十七

圖五十四錢一厘になつて居る。勿論これは全國平均數で、山手線の如き停車場が多く、電車の運轉回數の頻繁な所は營業費も多くかゝるが日高線の如きは僅少で濟む云ふ工合に一概には云へぬ。それにしても平均營業費以下の諸線は先づ收支相償はぬものと見て差支へなからう。これに反し大都市附近並に大都市を聯絡する諸線が最も利益を擧げて居る云ふことも明に判る。

四

然し乍ら前にも述べたやうに國有鐵道の本質は必ずしも採算にのみ重きを置くものではなく、地方産業の開發、文化の向上に資すれば自然に利益を擧げ得るやうになり目的は達せられるのである。故に鐵道の普及は國家の義務であり、この點からして筆者も雖も双手を擧げて鐵道の普及發達に賛意を表するものだが、只今日の鐵道増設計畫が餘りに政治的に利用されて居ることを、國家經濟の上から果して均衡を得て居るかどうか云ふことを憂ふるものであ

る。財政さへ豊なれば議論の餘地はないのだが、何分一哩平均二十萬圓内外の工費を要するのだから、今直ちに何處へでも云ふ譯には行かない。先づ我國の財政状態よりすればせいふ要求の十分ノ一か二十分ノ一を滿たすに過ぎない。故にこの十分ノ一か二十分ノ一の選に洩れたものは果敢ない望を抱いて次の選を待つより外に途はないのであるが、それとても何時選に入るのか、五年後か、十年後か、心細い地方も澤山あるのである。

鐵道は十九世紀の後半から二十世紀にかけて最も發達した運輸機關で、陸上に於ける長距離、高速度、大量輸送機關としては、他の如何なるものも追隨を許さざる特長を有し、一國の文明を支配して來た。そして今日も雖も何等變る所はないが、最近に於ける自動車の發達は短距離、高速度輸送機關として交通運輸界に於て重要な役割を演ずるやうになつた。長距離大量云ふ點に至つては到底鐵道に及ぶものではないが、短距離に於ては鐵道に代るべき能力を有し、今後益々普及發達の勢にある乗合自動車の發達が、私設鐵道の營業を壓迫して來た云ふことは、屢々本誌に

も見ゆる所で、讀者諸兄も大方御承知のこゝと思はれる。これは殆んど世界的の現象で、米國邊りでは既に五十哩以下の短距離區間にして特別に大量輸送を必要とせざる地方へは鐵道を敷設せず、自動車を以つてこれに代へて居る、そして鐵道會社が自から自動車會社を經營するに云ふ状態だが、更に自動車との競争について見るに、倫敦を中心とするサザン鐵道は百區間を定め、半額運賃制の計畫を樹て自動車との對抗に備へんとして居る、又愛蘭土に於ける、ある鐵道は營業不振に陥り、運賃を半額に値下げしてしまつた。その他自動車との競争區間に於ける運賃割引は到る所に見られ、今後短距離區間に於けるこれ等兩者の競争は益々激甚を加へるこゝであらう。

五

然らば將來自動車は、鐵道の領域を侵し取換るものになるか云ふに決してさうではない。前にも述べたやうに長距離、大量輸送機關としては、將來に於ても到底自動車の

及ぶ所ではない。従つて鐵道は鐵道、自動車は自動車としての特長を發揮し、各々その分野を定めることになるであらう。それからもう一つ忘れてはならないことは、自動車が自動車を養ふに云ふことである。鐵道は簡單に動かされぬが自動車は道路次第で何處へでも行き、鐵道沿線に於ける産業の開發、文化の向上に資する。即ち自動車は短距離區間に於ては鐵道と競争するが決して利害の相反するものではなく、寧ろ鐵道の發達に寄與する所が多く國家として大に獎勵すべきものである。

翻つて實際問題としての我國の現状を見るに自動車は最近二三年間に異常なる發達を遂げたが肝心の道路改良が遅々として進まぬ爲自動車の特長を充分發揮する迄には至らない。何時になつたら敷かれるか判らぬやうな鐵道を當にして自動車を閑却するが如きは文明國人の恥辱である。

鐵道は一哩の建設費二十萬圓を要するに反し、自動車道路は如何に立派なものを造つた所で鐵道の五分ノ一乃至八分ノ一位の經費で出来る。更に國家經濟の上から云つても

先づ自動車に依つて地方の産業を開發し、然る後鐵道を敷く云ふ方がされ位經濟か知れぬ。二重の經費を要するの疑を生ずるかも知れんが、道路は何も自動車許りが走るのではなく、如何なる僻陬の地方も必要缺くべからざるものである。鐵道が開通したから道路が不要になつた云ふ例はなく、寧ろ鐵道と共に益々道路が必要となつて來る云ふ状態ではないか。鐵道の效用は説く迄もないが、

道路を忘れるやうでは文明は成り立たぬ。地方民が鐵道を要望するのは當然であるが、苟も國政整理の任に當るものは、想を國家の現状に呈し緩急宜しきを得るの政策を執らねばならぬ。それこそ汽車の走る雄大さを見て感嘆の聲を發するの類ならば吾々又何を云はんやである。何れにしても道路は鐵道の先に進むべきものであつてこれ迄の如き鐵道偏重政策を改むべき秋が來たもの云はねばならぬ。

折 焚 く 柴

中 道 等

拙著「津輕舊事談」に、貞傳上人と云ふ傑僧が、遠い火災を消した話を、少しばかり書いて置いた。貞傳上人は陸

奥東津輕郡今別村、本覺寺といふ淨土寺の五世に座つた僧である。いろいろな奇特を示して、享保の昔津輕、松前の俗信を一身に集めた傳説界の一人であつたが、ある時觀念修行の座から急に立上つて、寺の門に頻りと水をかけ始め