



道路と鐵道

帝國大學
經濟學部助教授

田邊忠男

道路と鐵道との補完作用

ブユツヘル氏は、一他の凡ゆる場合よりも、交通手段に就て千差萬別の形態を見るこゝが出来、特に完全なる種類のものが、舊來用ひられたる不完全なる種類のものを驅逐するこゝは全くない。云つて居るが、此言葉は道路と鐵道との間にも其まゝ適用するこゝが出来、甲地と乙地とが従前、

馬車、荷車によつて交通して居た場合、其間に鐵道が布設されたとしたならば、その距離が遠く、運搬される目的物が大量的性質を有し、且迅速なる輸送を必要とする程、従来の交通手段は捨て、顧みられず、新に鐵道のみが兩地の連絡に當ることを現象を呈する。併し之によつて道路並其の上を利用される運送用具が一般的にその使命を失つたことを云ふのは決して正當で無い。只之等のものは働く可き方向を轉置されたのみである。

恰も一箇の艦隊としての戰鬪力を發揮せしむるためには、主戰艦たる超弩級艦のみならず、常に補助巡洋艦やら驅逐艦やらを必要とするやうに、完全なる交通手段としての能力を示すために、鐵道は常に道路によつてその機能を補完されねばならぬ。

所謂軌道の場合の如き直接の利用を考へないでも、道路は主として二つの方向に於て鐵道を補助する。第一に鐵道は相當隔りたる區間に於てのみ停車場を設け得るものであるから、その中間の交通は道路に依頼せねばならぬ。勿論丙丁がそれ／＼甲乙の中間の地點であるとしても、丙から丁への交通は丙から甲へ道路を利用し、甲から乙へ鐵道を借り、乙から丙へ再び道路に依る場合もあるが、丙乙の距離が短縮されるに従つてその交通は直接に従つて道路に關係して果される。第二に鐵道沿線の諸地方に鐵道停車場との連絡も亦必ず道路を利用せねばならぬ。此場合に於て道路は鐵道の所謂營養線たる職分を盡すものである。

如斯獨り鐵道の完備によつて道路が廢物とならざるのみならず、寧ろ後者の整備は前者の活用の必須の條件である。然るに我國に於ては地點に對する施設に大なる缺陷があり、鐵道による數百哩

の低廉なる運賃が、道路による僅か數哩の高價なる運送費のため全く利益を喪失するに云ふことを見得るのである。

道路と鐵道との代用作用

最近道路に就て自動車に云ふ大量迅速の交通用具が盛んに利用せられてより、道路は鐵道無き地方に於て、その補完的作用を示すのみならず、進んで鐵道に代用せられ、或條件の下には、一度失はれたる領域を回復し、又は全く鐵道の新設を許さざることもなつた。往々自動車運送と鐵道運送との間に激烈なる競争が演ぜられ、後者が敗退する兆を表はした。英米の鐵道會社は自動車の競争によつて營利能力を脅威せられ、止むを得ず今日では、鐵道會社が自動車業を兼營し、此窮境から脱するを得た程である。

自動車の出現により、道路が鐵道に比して著しく重要なる場合は三つある。第一は交通の目的物の比較的少量なる時である。此際強いて鐵道に依頼せんことをすれば、巨大なる固定投資に對し十分なる利廻りを見る能はず、又交通度數を減少し、利用者に不便を與へる。此點より我國に於て今後敷設せらるゝ地方的鐵道線路の建設に當り、常に自動車を利用する場合の得失を攻究する必要がある。第二は近距離の運送、就中損壞し易き又は腐敗し易き交通の目的物を取扱ふ時である。此際には積落しを要せず、嚴重なる荷造りの手數を省き、遂に迅速なる運送をなし得るのである。道路さへ完全ならば、此近距離に云ふのが、數十哩に達する。米國の如きは、二、三百哩をも此内に含めて居

る。第三は鐵道自身の中に自動車運送が編み込まれる時である。これは特に鐵道線路上を走る自動車の存在を指したものは無い。歐米の交通頻繁なる大都市の鐵道は、從來も入市貨物及び出市貨物の整理のため、夫々特定の貨物停車場を設け、市内並に近郊の各停車場よりの、並にそれ等に宛てたる貨物を一旦其處へ運んで、貨車の積換へ、列車の編成を行つて居たが、現在では、入市停車場からの、並に出市停車場への貨物の運送を凡て自動車に頼つて居る。此意味に於て道路が鐵道の一部となつた云ひ得るのである。

道路と鐵道との行政的統一

以上の簡單なる説明によつても容易に知り得るやうに、道路と鐵道との間には密接なる關係がある。固より斯かる關係は此二者の間のみに限らず、内國水運即ち河川並運河沿岸水運進んでは國外水運との間、更に凡ゆる交通手段の間に、之を見るこゝが出来来る。併し其間には自ら程度の差がある。一部分は歴史的なる、一部分は自然的なる原因から内國水運の便利に乏しき我國に於て、内地の交通に關係する限り、道路と鐵道との間の統一が最も注意されねばならぬ。

即ち(一)道路は鐵道によつて其の方向を制限される。道路網と鐵道網とは整調して決定せられ建設せられねばならぬ。(二)道路は鐵道の利用を培養する。道路建設維持のための費用に就ては鐵道の經營者も亦、所謂受益者である。従つて受益者負擔の原則を適用する場合には、之等の者をもこれに含めて可い。(三)道路——主として自動車による利用——の建設と鐵道の建設との間に、そ

の利害得失を比較する必要がある。(四)既に鐵道が存在せる場合にも、それと道路とが並行的に利用されることである。

之等の點を考慮するに従つて、所謂交通手段の統一の行政組織ある交通網の實現のために、少くとも道路と鐵道とが一箇の統制機關に服する必要あることに氣付く。茲に「少くとも」を云つたのは、前述の如く結局は凡ての交通手段のための一箇の統制機關を欲するのであるが、それが出來なければ云ふ意味である。

我國に於ては未だ完全なる統一せる交通行政それを擔當する唯一の機關が存在して居ない。道路と鐵道の如き不可離の關係あるものでさへ、一は内務省の管掌する所であり、他は鐵道省の管掌する所である。従つてその建設に當つても、完全なる協調が保たれること無く、若し些にても連絡が得るゝすれば、内務省が鐵道省の計劃に追隨して行くより外に途が無い。而も之すら最も不完全なのは、小運送改良の轟々たる輿論があることによつても知られる。鐵道省に至つては、全く道路には思ひ及ばざるが如く、そのため僻遠なる山間の地にして、貨物旅客の見る可き數量の運送を豫期し得ざる場合にも、無暗に鐵道を敷設せんとして居る。最近に於ける自動車交通の能力に就ては、關知せざる風である。勿論鐵道關係者としての二三具眼の士が個人的に其の點に注意を促したことはある。併し行政制度としては、鐵道は鐵道であり、道路は道路である。鐵道布設法と道路法との間には連絡が無い。たまたまあれば寧ろそれは偶然の產物である。従つて無用なる二重投資が行はれ、起工に就て緩急相應ずることは無いのである。

併し我國に於ても交通の便益を主旨とする交通行政統一が必要なるは多言をまたぬ。全般に互つてこれが出来なければ少くとも道路と鐵道とが、もつと緊密に統制せらる可きであると思ふ。

道路改良問題の解決に就て

日本ゼネラル、モーターズ株式會社專務取締役

エーチ・ビー・フキリツプス

北米合衆國における鋪道の哩數は一九二二年一月一日には三十八萬七千七百六十哩であつたのが、一九二六年一月一日には五十二萬一千九百十五哩に達してゐる。即ち四ヶ年間に三割以上の増加を示す。同じく一昨年一月に於ける北米合衆國の總道路哩數は三百萬一千八百二十五哩で、之を日米兩國の人口の割合で比較して見るに米國は日本本土に比して約三倍の道路哩數を有することに、換言すれば日本に於ける道路無き地域は米國に比して三割も多いのである。

短い歴史の北米合衆國が何故に斯くも多くの道路哩數を有するに至つたか、彼の廣大なる國土が何故に斯くも迅速に道路網を以て掩はれるやうになつたか、更に言へば何故に米國の道路改良事業が斯くも著しく進捗して居るか―これらの問題に對する解答の一端を茲に略述して見やうと思ふ。