



鐵道網、道路網、交通網

慶應義塾大學教授

増

井

幸

雄

大正十一年に發布を見た新鐵道敷設法が曩きに政府から議案として議會に提出され附議された當時、反對黨からは此所謂鐵道網案なるものに對して激烈なる反對が試みられたが、其の反對の少くも表面に現はれたる交通政策上の理由は、私の記憶する所に誤りなくんば其の主たるものは次の如

き二つのものであつた。即ち其の第一は鐵道網豫定の無用論である。鐵道敷設の個所を豫定しても直ちに之が敷設を完了するのではないから、時日の経過する間に經濟事情の變動を生ずる、従つて今は適當と認めて敷設個所を豫定して置いても聽ては之を變更するの必要に迫られる、故に之が豫定を行ふことはそれ自身が既に無用事である、と云ふのである。而して其の第二は、自動車代用論である。全國的交通の爲の重要な諸線の既に成れる以上は、今後敷設せらるべき豫定線なるものは概ね邊僻の地方の鐵道に過ぎない、交通量の僅少なる邊僻の地方に多額の建設費を投じて鐵道を敷設することは不經濟である、宜しく輕便なる自動車をも以て之に代ふべきである、と云ふのである。是等二つの反對理由は、一見したる所双方ともに多くの人々の首肯を買ひ得るが如くにも思はれ得る。而も私は其の中の一方向には首肯し得るが、他方には首肯し得ざるものである。

私が首肯し難いと云ふのは前者即ち鐵道網豫定無用論である。如何にも鐵道網を豫定しても即時に之を完成するのではない以上は、時日の経過につれて經濟事情の變動を來し得べきことは否定され難い。従つて、現在から見たる敷設の適所或は最適所は必ずしも將來に於ける適所或は最適所たらざることもあり得べきは否定され難い。併しながら、抑々斯かる經濟事情の變動に因つて生ずる根本を廻り考へるときは事情の變動は主として交通狀態の現狀又は其の將來に對する豫測期待等に基づいて發生するものなることが發見される。交通機關の發達は、それ自身既存の産業を發達せしめ、新規の企業の創成を促進するものであつて、新資源の開發及新事業の移植は發達せる交通機關の沿線地方に於て先づ第一に行はれる。之を過去の經驗に徴しても、交通機關の改善の行はれたる地

方が眞先に發達し、其の改善の行はれざる地方は發達の道程に於て常に他に後れて居ることが發見されるのである。加之、一度或る地方に於て進歩せる交通機關の新設が早晚行はれること云ふことの豫期せられるに至つた場合には、新企業の發起者は其の企業の所在地を選定するに當つて悉々此地方を避けて他に赴くこと云ふが如きことあるべし。これは到底想像し難い所に屬する。従つて敷設豫定の個所の選定が始めから杜撰なるにあらざる限りは、假令其の豫定を行つても後日に至つて其の個所が不適當なるに至るべし。これは考へられないのである。假りに一步を譲つて、人間に免れざる誤謬に基づいてそれが後日不適當なるに至ることあり得べしとするも、其の時に至つて必要な修正を加へることは毫も妨げないのである。

豫定線の制定は、それ自身が毫も無用事たらざるのみならず、却つて其の頗る有用であり必要であることが考へられる。凡そ鐵道は、其の國有鐵道たること私有鐵道たることを問はず、其の敷設の最も必要であり又有利である個所に必要な限度に於て敷設せられることを理想とするのであるが、其の建設の位置及時期に關して何等の統制も行はれざる場合には、波瀾多き其の時々の事情によつて建設が決定せられて、全體の上から見たる理想の實現を見難いことがある。又それは建設完成後に於ては互に無駄の無い整然たる系統を成すが如くに、一切の建設計畫をして此整然たる系統の有機的部分たらしむることを必要とするのであるが、豫め何等の豫定をも行はざる場合には此必要は充たされ難い。本邦の大都市附近に於ける亂雜なる電車網が其の適例を示して居る。鐵道は、一度その通路の敷設を完了した以上は、最早多大の損失を覺悟するにあらざれば、其の位置を變更し難いもの

であるから、豫定線の制定は有用事であり必要事であること云はなければならぬ。私は、鐵道網の制定といふことそれ自身に對する反對論中には、首肯せしめられ得る何等の根據をも發見し得ないのである。

二

之に反して、鐵道偏執に代ふるに自動車の一部的代用を以てすべしとの論に至つては、私は多大の共鳴を禁じ得ないものである。自動車運送による場合には、運送速力の増大の利益は鐵道に於けると同様に、或はそれよりも一層多くすらも享受せられ得る。又建設費が低廉であるから、運送量の僅少なる地方にとつては却つて廉價なる交通機關たるのであつて、之を選ぶことによつて低廉運賃の利益を享受するの時期を早めることが出来る。加ふるに、應て事情の變化——それは急激なる發達たるを常とする——によつて自動車運送が不適當又は不充分なるに至つた時、於ては、運搬具たる自動車は之を此地方から撤退して他の地方に移すことも容易であり、且、後に殘されたる道路は其他の方法による一般運送の爲に用ゐられるから無用となることはない。自動車運送は、鐵道運送の先驅者として、竝に一時的の代用機關として、頗る適當なるを覺える。加之、自動車運送は、短距離運送に關しては、鐵道と比較して低廉及迅速の點に於て一層優つて居る。第一に鐵道運送に於ては、引込線の設備ある場合の外は、發送驛まで、到着驛からこの道路上運送を二回行はなければならぬから、假令線路上の運賃は廉くとも、此費用が嵩んで、短距離の場合には運賃總額が頗る高額となる。

然るに、自動車による場合には、概ね戸口から戸口までの一貫した運送が行はれるから、右の如き不利はない。第二に、鐵道に於ては、自然に貨物の取扱上に叮嚀を缺き、積卸の度毎に損傷減量を來し易いから、之が防止の爲めに嚴重なる荷造りを必要とするのであつて、此爲の費用増加は短距離の場合には可なりの負擔増加となる。然るに、自動車運送の場合には、殆んゞ此の種の費用を免れ得るのである。第三に、鐵道運送に於ては、最も低廉なる方法を選ぶ場合には、託送と到着との間に於て可なり時間を要する、而も此一事は、高價品にまつては、利子の損失を意味し、腐敗し易き物品にとつても價値の減少を意味する。然るに、自動車運送にあつては、託送と到着との間に時間を要することが少く、従つて遅達から生ずる損失を免がれる。斯くの如くなるが故に、短距離運送に關する限りは、鐵道によるよりも、自動車による方が國民經濟上から見て利益一層多大なりと考へられるのである。

而も此一事は、自ら吾人を道路網の問題へ導いて行く。蓋し、自動車運送の發達あらむが爲には、云ふまでもなく、先決問題として、道路の改良あらむことを必要とする。然るに、此道路の改良を行ふに當つても、隨時隨所の改善を行ふよりは、寧ろ一定の系統を立て、改善を行ふことこそ一層望ましいと云はなければならぬ。假令道路が改善されても、若しそれが各所に於て互に無關係に行はれて其の間に於ける聯絡が不可能なる場合には、其の効果は決して充分なることを得ない。私は鐵道に就いて鐵道網の豫定を必要とする同一の理由によつて、道路網の豫定——或は自動車用道路網の豫定を必要と考へるものである。本邦に於て道路法の制定は既に行はれたが、未だ道路網の豫定は之によつても他の法律によつても行はれて居ない。勿論國道改良費國庫補助に關聯して、架橋又は險

路の開鑿等は豫め道路の改良計畫を定め其の一定計畫に基づき路線の不動地點間に起工されるにあらざれば國庫補助の詮議を行ひ難き旨の通牒が内務省から各府縣知事の許に到達されて居るが、各府縣にも果して府縣内の全般に亙る道路改良計畫を完成して居るや否やは疑はしい。況んや、隣接府縣相互を通じての全國的の道路網に至つてをや。現政府は曩に産業道路開設の計畫を發表したこごがあるが、未だ其の路線網の立案されたこごを耳にしないのである。私は現代は既に道路交通の重要な復活に覺めなければならぬ時機に到達したものと考へて居る。

三

私は自動車交通又は其の他の道路上交通を他のものから切り離して、唯そのみを考へる場合には道路網の制定を緊急事と思惟する。併しながら、一度全國的全般の交通の見地よりする場合に之よりも更に一步を進めて、鐵道網や道路網を超越して否、是等兩者を包含し更に他の交通機關も融合せしめたる渾然たる一體としての、全般的の交通網の制定を必要と考へるものである。其の理由は、交通經濟理論の上の理想といふ立場から來るものと、現下交通界の或る方面に於ける混雜に對する善後策としての立場から來るものとの兩者に存するものであるが、今は所論を前者のみに限るこごしやう。

各種交通機關は互に協同性といふ關係に繋がれて居るものである。各種交通機關相互の關係は競争及對立の關係のみでなく、更に之と相並んで協力共存の關係もある。即ち、各種交通機關はそれ

長所を異にして居るが、他方に於ては各種交通需要はそれ、主として重きを置く所の要求を異にして居るから、例へば速達の爲には高價を辭せずとするものは鐵道又は自動車により、低廉の爲には遲運にも甘んじ得るものは船又は牛馬車によること云ふが如くに、各自その好む所に就くに至るから、茲に自ら交通界に或る程度まで自然的の分野を生じ各種交通機關の間には分業の事實を生ずる。又各種交通機關はそれ、普及の程度を異にして居るから、一種の交通機關によつて運ばれた物は次いで他の種の交通機關を利用するにあらざれば一全として、の運送の目的が果たされない。従つて、各種交通機關は一交通需要の全行程中の各部分を分掌し分擔にあるのであつて、運送繼續の形に於て協同しつゝあるものであり、互に他を盛衰を共にするの關係に於て相互に他の培養線たるの地位に在るのである。斯くの如く、互に唇齒輔車の關係に在り、全體が合して一國の交通の爲めに盡すの職分を有するものであるから、吾人は有らゆる種類の交通機關の全體を包括したる一全としての交通系統を考慮しなければならぬ。勿論、鐵道は鐵道として、又、道路は道路として、それぞれに系統立つて居れば、それだけでも何等系統なき場合に比較すれば、各自獨立的に其の効果を増し得ることは疑ないが、若し是等が全體として系統立つて居ることをすれば、其の場合には其の效果更に幾倍にも増加すべきこと、是れ亦疑ないのである。

茲に一言すべきは、交通路としての水路の重要に關して、ある。水路は速達の目的からは利用の範圍が極めて限られて居るが、大量運送特に遠來の各種原料品の運送に於ては多大の意義を有するものである。此事は水上運賃が陸上運賃に比較して頗ぶる低廉なること、原料品類が重量容積の大

なる割合に價格僅少にして運賃負擔力少く、而も必ずしも速達を必要とせざることを合せ考へるべきは、容易に首肯せられ得る所たるのみならず、現在各種の大工場が概ね大小の水運の便ある地點に其の位置を定めて居ることによつても首肯せられ得るのである。尤も、本邦に於ては水路の利用し得べきものは現在の所で極めて少い。併しながら多少の改修を加へるべきは之が利用を多大に増加し得るもの、必ずしも絶無ではないのである。故に、既存の水流をば、單に農業用の用水路又は排水路としてのみ見るべきなく、又、水防施設の必要ある厄介物としてのみ見るべきなく、之を一個の交通路として利用することを考ふべきであり、更に進んでは、積極的に水路の新開鑿をすらも考慮の中に加へるべきである。鐵道網に執著して他を顧みざるの非を難ずるは可なり。道路網の制定に向つて世人の注意を喚起するは更に可なり。而も道路網のみに踏み止まつて水路の利用に想到せざるは、恰も鐵道網に執著して道路網に想到せざると同様であつて、共に視野の狭きを免かれないのである。私は交通經濟の理想の點から見て、交通網の制定の必要を痛感し、之を世に提案せむとするものである。