



私設交通會議

(交通聯合協議會)の出現を望む

道路改良會理事 松木幹一郎

輒近産業の發達と文化の進展に伴ひ、人間及貨物の輸送方法が、日一日と其改善進歩の必要に迫られ、遂に現代交通要具中最能率的であつて且最文化人の交通心理を満足せしむる自動車運輸の發達を促がして、在來の鐵道輸送の壘を摩し、今や此新舊兩交通方法の間に經濟的に最深刻なる長短得失の現象が展開せられむとしつゝある、之を優勝劣敗の自然の理法に委すと云はゞ、只それ迄であるが、いづれも巨多の資本を投下し若くはせんとする産業組織である以上、甲乙互に其壘に依つて白兵戰

を演ぜんとする場合たゞ白眼を以て其推移消長を傍觀せむとする事は、國家の大局より觀察して、餘りに無策無關心の酷だしきものであるといふも、必しも過言ではあるまいと思はれるのである。

現に事實は深刻に展開しつゝある、地方小規模の鐵道や都會又は其附近の電車の經營が、日に、此自動車輸送のために、頻々として脅威を受けつゝあるのである、輓近八王子より名古屋、此間中央線廻り二百二十六哩、東海道廻り道路九十八哩に至る迄の貨物輸送が、自動車によるを有利と認められ、現に實行されつゝあるごとき、又京都大阪と名古屋間は、鐵道と道路と何れも百哩前後であつて距離に大した相違はないが、尙此間に自動車直通輸送が計畫され、今や將に實現されんとして居る如き、輸送時間の短縮積替の不要、金利の減少、輸送上の正確、安全、便利等諸多の點より考察して、かゝる結論を生むに至つたのである。いかにすれば其生産費を減少して、それが能率的に取扱はるゝかの研究が、日一日と深刻化するに連れ、前記の如き研究の事例が忽ち電波の如く、隨所に相呼應して輸送上の革命を惹起せんとするところに、その經營者乃至國家の監督廳が、若も在來の傳統に拘束せられて躊躇逡巡するに於ては、國家産業の上に最悲しむべき結果を招來せむこと、火を賭るよりも明らかである。今期議會に於て、鐵道敷設法中改正案及地方鐵道買収法案等が貴族院に於ける委員の審査に付托せられた際、わが道路改良會の副會長たる内田貴族院議員は、陸運並鐵道に關して意見を述べられた、其の要旨は、

陸運の監督は從來遞信省所管であつたが、昭和三年の末に漸く鐵道省に移つた、陸運の範圍は極めて廣汎であつて、荷車、馬車、牛車、自動車是等の收入する運賃は合計二十數億圓に上り、鐵道全體の收

入よりも遙かに多いほどの重要性を持つて居る、今やまた、産業道路の問題も起つて、鐵道内務兩省の間にある點迄の協商があつたと聞く、將來の交通政策としては、無暗に鐵道を敷設するよりも、道路を改良して自動車其他陸上の輸送機關を改善して、輸送を簡便にすることが必要であらうと思ふから、鐵道と道路(自動車交通)を成るべく調和して行くやうに、關係各省の間に協議をして貰ひたい、或は交通會議といふような機關を設けて、兩者の問題を討議する、而も其所屬は關係兩省以外の内閣に設くる、といふ様なことも考慮に加へてはどうか。

之に對して鐵道大臣は政府も至極同感だとの意見を陳べられた。
又、内務大臣が本會誌上をかりて發表せられたる意見の要旨に、

近代交通機關は太た多種多様であるが、之等諸種の交通設備及運送用具は夫々特殊の機能を有し、廣く交通目的の上から見れば、互に相關聯して其特能を發揮し、相連絡して社會の交通要求に應ずべきものであつて、必ずしも其一を取つて重しとし、他を忽緒に附すべからざるは勿論であるが、其輕重緩急の問題は自ら別個のものであつて、其主力を注ぐべきものは、其時期に於て最割切に最廣く社會より要求せられて居る交通機關たることを要する、此意味に於て考察するときは、今日最其發達を助長すべきものは自動車道路である。

と蓋し要領を盡したる陳述である。

(註1)「社會より要求」云々といふも、同時に國家が運輸上の監督を爲す以上、國家が認定して適當と視るといふ前提がついて居ることは、勿論である。

然るに、今次當局者の非常の努力によつて議會を通過したる産業道路助成費の豫算費額は之を鐵道建設費(總額八千萬圓)に比すれば百分の二半であり、地方鐵道補助費(總額六百五十萬圓)に比すれば三分の一に過ぎないのは、餘りに鐵道と自動車道路との間に權衡を失して居るものといふも差支へない、吾等は乍然當局者の努力を多として、更に第二次の努力を待望しつゝあるのである。

今日産業道路といふ新なる名稱の下に、自動車交通道路に關する國家の政策が實現され來つた關係を見れば、今後吾人の要望すべき點は、此政策と鐵道の建設に關する計畫とは、兩者一體として考慮されなければならぬものとなつたことは、當然來るべき結論であると思ふ前にも記した通り、鐵道の建設計畫は、それが殆んど産業道路とその經濟上の本質を異にせざる所謂地方交通であるところのものに向つて、八千萬圓といふ巨費を計上せるに拘はらず、道路の方は産業道路に國道を加へて、漸く六七百萬圓程度であることは、同じく國家の交通幹線に對する支流的使命の下にありながら、かく兩者の間に不均一の待遇を以てせらるゝは何としても首肯し難いのである。

吾人を以て見れば、今日政府の計畫せる鐵道新線の多くは、専ら地方的交通であつて、自動車に依つて同様の目的が安價に、能率的に達せらるべきものであるに拘はらず、鐵道當局としては、傳統上、自動車及道路に就ての考察に、自然専らなる能はず、また自動車道路に對する主管廳も、其管外の事業に向つては、充分なる比較考究を遂げ、之を國家の政策として時勢の推移と進運に順應せしむべき機會と準備が尙充分ならざるに本づくとするのが、最妥當なる見解であらうと思はる。

論してこゝに至れば、此矛盾と齟齬を匡救する唯一の道は、政府としては、兩省以外例へば内閣の直

屬として、新たに交通會議を設けて、多く官吏に専らならず民間の各方面の經濟家技術家、交通業者、識者を網羅する一大會議、それは丁度嘗て明治四十四年桂内閣のときに設けられたる廣軌鐵道改築準備委員會の如き當時朝野の智能と經驗を蒐めたる有力なる機關を創設して、此劃期的問題に關する一般方策を速に研究決定することである。

乍然、從來政府の此種の會議には、其組織や委員の顔振等多少内閣自體の中に於ける權衡や、行きがかりの問題もあり、又原案が多く吏僚の手によつて按配せらるゝ結果、其結論に徹底を缺き、政府が輿論の聲を忽にせざりしことの、一の辯明方法たるに終るやの憾がないでもない、乍然從來の一、二例を以て、吾人は必ずしも現在の政府の遣り方に危惧を挿むほどの偏狹心を有するものでない、否、寧ろ、從來の實例に鑑みて、最缺點少なき成果を擧ぐべく、政府者の努力を期待するものである。

乍然之は政府側に對するたゞ一の要望である、吾人の期待は寧ろ其他にある、それは何であるか、曰く、現在の民間にある權威ある交通關係の各協會が、聯合して此問題を其關係の立場と共、國家の大局より觀察して、公正不偏なる調査研究を遂げ、國家資本の二重投資を拒き、又現に投資せるもの能率の維持並に救済、及び將來の投資方法、經營の主體の研究、凡そこれ等の各般に亘る詳細なる講究を遂げ、一面之を政府に建議して、其國策を誤らしめざるやうにしたいと思ふのである。余は此意味に於て政府の之に關する調査に先だち、斯道諸先輩有志の協力によりて、速かに各協會が此共同研究の機關を編成して、國家の文化産業の發展に、甚大なる關係を有する這箇の問題に就て、其奉仕的努力を效されむことを希望して止まない次第である。