

となつてゐて、充分の時間もないから、感想を綴つて責をふさぐことにする。

(昭和四年十二月十八日夜記)

道路運送の既往と將來

社 國際通運株式會社
長 中野金次郎

一 古來の路制

古來我國陸上唯一の交通機關であつた道路運送は徳川三百年來の鎖國政策に因り餘り著しき發達を見る能はず僅に三百諸侯參勤交代の必要に伴ふ丈の施設を持続して來たのである。是に加ふるに明治維新後鐵道の開通に伴ひ官民共に專心其普及發達に腐心した爲め全國主要の貨客交通は殆ど總て鐵道軌道の便に依ることになつたので從來兎角不備勝であつた道路の敷設及補修は層一層閑却され我國の文化に遅るゝことが著しかつたのは洵に遺憾なことであると考へます。

二 道路法の制定

然るに大正八年四月内務當局の研究に基き始めて道路法が制定され道路の種類管理費用義務及

監督方法等を明示されて以來頓に識者各方面の注意を惹くこととなり今日に於ては道路に關する大體の知識が一般國民に普及したのみならず年々貨客交通の激増は次第に其改良を促し今や主要の都市及幹線國道の路面中歐米先進諸國の夫に比べ左迄遜色がない程に改良されたものも隨分ある。従つて吾々は己往十年道路關係の先輩各位が專心御努力の跡を顧み洵に敬仰感謝の念を禁ずる能はざるものがあります。

三 産業道路の布設

殊に昨年の議會に於ては愈々産業道路施設に關する決定を見全國工費の總額は昭和三年度に於て九百二十七萬七千百十二圓、同四年度に於ては四千八十八萬四千五百六十七圓の巨額を示して居るのみならず政府は該事業に關し各府縣に於ける經濟事情を基準として今後出來得る丈の補助金を分配し其完成を期して居られることは我國の道路交通史上將さに一新紀元を劃するものであつて國家産業の上に一つの大なる力を附與するものと申さねばなるまい。

道路改良會は如上の間に處し終始影の形に添ふが如く獻身的努力を重ねられたことに對し是亦茲に深甚の敬意と感謝を表する次第であります。

四 自動車の發達

道路の改良に對し關係各方面の貢獻努力は如上の通であるが一面に於て近年自動車の激増が頓

かに道路の發達を促進したことも確な事實であると考へます。

又自動車に依る人の輸送もざることながら貨物の輸送も特に注意研究の必要があると考へる貨物を自動車積にすれば戸口から戸口迄直接に移動し得ると共に比較的正確なる時間と低廉な運賃で其目的を達し得るのみならず第一鐵道の輸送に比べて著しく荷造費を減じ荷物の積換や車輛の聯け換への如き手數をも全廢することが出来る。

私は大正十二年の震災直後から東京を中心として二十哩三十哩位の區間に之を試み機會ある毎に之を各方面に宣傳して來たのであるが日本は油が高いとか道が悪いとか色々の理屈をつけて此問題に耳を藉す向が割合に少なかつたのである。其後道路改良の促進と共に著しく其發達を見三十哩が五十哩となり最近に於ては東京及八王子などから名古屋方面の如き遠距離に向つてさへ自動車運送の實現を見るに至つたのは我邦陸上貨物運送上的一大進歩であつて今後道路關係者の奮勵努力に依つて益其進展發達を見るに至るは極めて瞭なることゝ考へるのである。

五 陸上運送監督權の移管

又私共が大正八年以來機會ある毎に唱へ來つた陸上運送の監督權は多年一片の空文となつて遞信省に取り残されて居たのが今年愈吾等の宿望通り鐵道省に移管され更に進んでは鐵道省自ら自動車道路網の編成に手を著けられ近く該網の決定を見んとする氣運に向いて來たことは偶々道路法制定十周年の記念と共に全國道路の統制上此處に一轉期を劃し大いに其の面目を更めることに

なるので私共は衷心此欣びを禁ずる能はざるものがあります。

顧れば今より十年前道路法制定當時に於て陸上運送の監督權の如きは官民共に殆ど其の存在すら忘却して居たやうな有様であつたが星霜十年の今日全國鐵道の大運送を一手に掌理又は監督して居られる鐵道省の手で此問題を處理さることとなつた次第は寔に欣ぶべき次第で右申述べた通今後自動車の發達と相俟つて兎角遅れ勝であつた道路の改良に一段の進歩發達を見ることになると確信もし希望もする次第であります。

六 今後の道路運送

申すまでもなく各種交通機關の良否如何は直ちに其の國の富の程度を物語るものであつて一國文化の進展に對してこの位密接な關係を持つたものは極めて稀なものです。殊に我國は明治維新以來鐵道船舶の方面に於ては稍其面目を維持し得る程度に進んで來たのであるが今後自動車及航空に關する諸般施設の上には先進諸國の現状に鑑み今一段の努力と注意を拂はねばなるまいと考へるのであります。

殊に道路改良の如きは右申述べた通り多年其の改良が閑却されて來た丈に層一層の貢獻を要すると共に最も經濟的に之を布設し之を利用し得るやう斯界の識者は勿論國民一般も亦當時此方面的注意を怠つてはならぬと考へます。

歐米諸國に於ては既設の鐵道線路さへ是を徹廢して之を理想的な自動車道に改造することが仲

々盛になつて來たやうである、されば我國に於ても今後比較的單距離の鐵道を敷設する場合は右等前者の覆轍に鑑み先づ以て鐵道建設と自動車道布設との優劣を比較研究し出来る丈無駄な資本の投下を戒むると同時に國としては將來最も經濟的な道路政策の確立及道路網の制定に心掛けねばなるまいと考へます。即ち一哩三十萬圓もかかる鐵道を新設して間もなく其のレールを取り外すやうなことをするよりは其の十分の一乃至二十分の一の少額で現在の道路を改修補正し理想的な産業道路を完成することが我國今後の交通政策上寧ろ賢い方法であると考へるのであります。況や普通路面に於ける運搬具は鐵道軌道の夫に比べ貨客の消長風土氣候等如何により隨時是を有要の區間に移轉運用し得るのであるから鐵道軌道の如く時に大なる資本の死藏を免ることが出来ると考へます。

吾々は今斯く觀じ來たれば今後の十年間に於ける道路の改良事業は過去の十年に比べ層一層有爲多忙なるものが多々あることを確信し特に斯界各位の奮起貢獻を希望する次第であります。