

なり。

昭和七年を迎ふるに當り、一言省營自動車を検討して諸彦の過去に於ける熱誠と厚志を謝し、更に倍舊の應援を望むや切なり。

自動車交通網の完成について

中川 正左

昭和四年十一月濱口内閣當時江木鐵道大臣を會長とせる自動車交通網調査會にては、鐵道及軌道と關聯を有する自動車交通網を如何に設定すべきかと云ふ諮問に對して左の如き答申を爲したのである。

即ち本州の部にては、一、青森縣青森より蟹田に至る路線千七哩を始め、二、山口縣山口より明木を経て萩に至る路線二十七哩等、五十六線。

四國の部にては、一、愛媛縣川之江より徳島縣阿波池田に至る路線十九哩等八線。

九州の部に於ては、一福岡縣添田より大分縣日田熊本縣宮原を経て立野に至る路線七十四哩第十四線。合計路線數八十三線三千〇九十哩の自動車交通網を以て鐵道及軌道と關聯を有する自動車網なりとし、實地踏査の上之を完成せられんことを希望す云々。

此の自動車交通網は鐵道及軌道と關聯を有するもので、既成の鐵道及軌道は勿論未成の鐵道及軌道に關係を有するものとせられて答申したのである。而して自動車交通網に據る自動車運輸事業は特別の場合を除き、一般交通の用に供する道路を利用するを可なりと認められたのであるから、一般道路と自動車交通網との關係は極めて明瞭であるのに拘らず、未成の鐵道即ち鐵道敷設法に規定せられたる鐵道豫定線と此の自動車交通網との關係は甚だ不明瞭となつて居る様である。即ち自動車網は鐵道の代用となるものであるか、將に補助的のものであるか明かでないのである。殊に自動車交通網中比較的遠距離のものは大體に於て鐵道豫定線と併行重複して居るのに拘らず、鐵道豫定線は其儘とし、別箇に自動車網を選定して豫定線を削除しなかつたのは吾人をして自動車交通網設定の價値如何を疑はしむるものである。

○

元來鐵道豫定線は大正十一年の頃未だ自動車交通の發達せざる時代即ち、陸上交通は猶ほ鐵道の獨歩的時代に於て鐵道當局が獨斷的に設定したもので、今日の如く自動車交通が著しく發達し、全國

に於て定期路線が既に九萬哩にも達したる時代にては、自動車網を考慮し、之と均衡を保ちて鐵道豫定線の改廢を斷行すべきは多言を要せざる所なのである。現今の狀況に於ては自動車は既に鐵道補助機關たるに止らず更に一步を進め之が代用機關と爲りつゝあるのであるから、自動車交通網を設定するならば先づ以て鐵道豫定線との關係を明瞭にし、鐵道に代るべき自動車交通網ありや否やを先決問題とするのが必要なのである。然るに事茲に出でず鐵道豫定線とは全然別箇に獨立したる自動車交通網を選定せられたのは陸上交通の爲め甚だ遺憾な事であつたと思ふ。即ち此の自動車網と鐵道網とは互に重複併行せるものもあり、將來資本の二重投下となり競争的對立的情勢を持ち來たすべき虞あるのは陸上交通の合理的なものであるとは見得られないのである。

○

鐵道線路網と自動車交通網又は道路路線網とは全國に亘りて統制あり系統あり、組織的に又た秩序的に設定するを要するもので、一を以て他を補ひ、二者重複せず、又た對立せず相倚り相扶けて完全なる交通網を組成すべき筋合のものなのである。此意味から理想としては、鐵道線路網と道路路線網とは同一の法規を以て規定せられ同一の會議例へば鐵道會議の代りに交通會議に諮詢して決定せらるべきものであると思ふ。斯の如き取扱を爲して始めて全國に於て互に統一あり秩序ある合理的な完全な線路路線網が設定せらるべきものであらふかと思ふ。

然るに鐵道は鐵道省の主管であり道路は内務省の主管となつて居る今日の行政組織の下に於ては、右の如く道路と鐵道の兩者を同一法規の下に規定し同一の交通會議に諮詢するが如きは木に攀りて魚を求むるが如きものであるかも知れぬから先づ其前提として交通省を設置し鐵道も道路も軌道も自動車も總て交通省の所管の下に統一して始めて合理的な陸上交通網を設定し得らるるのであらふ。依て吾等は一日も早く交通省の設置を見、少くとも統一ある陸上交通網の設定實行を見んことを希望して止まないのである。此の如くにして始めて自動車交通網の秩序的な完成を期待することが出來得るのである。

されば、濱口内閣に於て江木前鐵相が敢然自動車交通網調査會を設置せられ全國に亘つて自動車交通網を設定し之によりて自動車運輸事業の向ふ所を示されたるの功は吾等交通事業に従事する者の等しく感謝する所であつて敬意を表するに吝かあるものではないが更に望蜀の希望を述べた次第である。

惟ふに鐵道、軌道、道路、自動車道、自動車交通網等は何れも陸上交通の一系統を形成するものであつて是等各種交通機關は互に連絡し統制せられ、有害無益の競争を排除し互に相倚り相扶け一體となり統一せられて始めて完全な交通網を完成するのであるから、自動車交通網即ち自動車道路網は鐵道線路網と共に鐵道敷設法を擴張したる陸上交通統制規程中に規定せられ其の財源としては鐵道公債、道路公債と云ふが如き別箇の公債とせず單一なる事業公債又は産業公債を以て之に充當し豫算

の編成製及工事の着手實施に際しては廣く官民中の有識者を網羅したる交通會議の諮詢を経るべきものとするならば茲に始めて理想的な自動車交通網の完成を期し得るべきであらうと思ふのである。

道路に對する根本計畫樹立に就ての私見

前川 貫 一

輓近自動車の急激なる發達に伴ひ道路改良熱各地に勃興し相競ふて其計畫を立て大に面目を改め今や隔世の感あり。人類の福祉増進經濟發展上洵に喜ぶべき現象ではあるが翻て現存せる道路のみに就て見るも其延長莫大なる數に達し全般に亘りて改良を施すことは經濟上到底之を許さず米國の如き其富世界に冠たる國に在りても今や其負擔に耐へざるを覺り財政計畫に就き種々論議されつゝあり。我國の如き小國にても北海道及び各府縣を通じ之を見るに昭和三年末現在の調に依れば國道八二三一籽府縣道九四八六籽準地方費支辨道路三五九七籽市道二三九五八籽町村道八一二〇〇七籽に上り國道は漸く自動車交通を爲し得るもの其大部分を占むれども府縣道に在りては憫むべき状態にある之に適當なる改良を施さんとするには其業實に容易でなく現在の如き極