



運輸系統の變遷と港灣を中心とする道路

島野貞三

近時自動車の發達は非常な勢であり、之が爲交通運輸の方面に新紀元をもたらした感がある、中にも乗合自動車の普及と貨物自動車の増加が運輸系統に少なからぬ變化を來さしめつゝあるのは注目に値すると思ふ。鐵道省が乗合自動車を始めようとし、或は各地の地方鐵道が自動車に推移せんとする傾向のあるのは此間の消息を物語つて居るものではあるまいか。吾人は其因つて来る所を考究し、交通經濟の立場から道路問題を取扱つて見るのも無駄な事ではないと思ふ。

陸上に於ける運送用具としての自動車は從來近距離輸送に限られ言はず小運送に使用されて居たに過ぎなかつたのであるが、自動車の發達は道路の改良と相俟つて運輸機關としての効用を發揮し、今や鐵道と互して陸上に於ける最も重要な位置を占むるに至つた。

凡そ交通運輸に對する施設として、海上に於ける航路並に港灣、陸上に於ける鐵道及道路が最重要的ものであることは云ふ迄もないが、之等のものが我國に於て如何なる順序に發達して來たかと云ふのに、古い事は省くとして第一に

鐵道第一に港灣第三に道路と云ふ事になるであらう。鐵道の必要は遅早く着眼され從つて最も早く普及し現今では國內鐵道の勢力の及ばぬ所は殆無いと云つてもよからう。次に我國に於ける汽船の數は近來著しく増加し世界有數の海運國となつたのであるが、地勢上汽船の寄港し得る場所は制限せられて居る爲國內の運輸機關として充分利用される迄には至らなかつた。然るに内外貿易の發展につれ港灣修築の急務なる事が認められた結果全國を通じて重要なものを選定して其修築をすることになり今や沿岸航路も完備に近づきつゝあるのである。道路は最近自動車の急激なる増加發達に伴ひ道路改良の急務なるを痛感する様になつたのであつて其施設は未だ漸く緒に着いたと云つた所であらう

仍でこの鐵道、道路、航路の三者が將來如何に發達し如何なる關係を生ずるかは興味ある問題である。之等のものは經濟上共通の役目を持つものであるが各其特殊の性質に従つて利害得失を有し、其結果競争の立場に置かれる事もあり得るし、協力する事になる場合も生ずるのであつて、

之を適當に助長し巧に運用することが運輸に携はる人々の第一に研究すべき問題であらねばならない。運輸經濟の問題を詳細に論することは私の能くする所でもなく、本文の主眼でも無いから、こゝには必要な點丈を概括的に述べることにする。

運輸の物件は人、動植物、其他の物品等種々あるが此處では一般貨物のみを考へる事にする。貨物運送の目的は貨物を或地點から他の地點へ經濟的に運ぶ事にある。尙詳しく述べば次の様な希望條件になるべく合致することを要する。(イ)安全、確實、迅速。(ロ)賃金の低廉。(ハ)形狀寸法及重量に對する制限の少き事。然して(イ)と(ロ)とは相反する性質のものではあるが其貨物の種類、價格、運送距離、其他の事情によつて妥協點が見出される、仍で之等の條件によつて運送方法が選ばれる事になる筈である。又運送行程の大部分は機械的動力を有する車輛又は船舶によつて爲されるのが普通であるが、之に附隨して其前後に多くの場合小運送が伴ふものであり、之が屢々運送行爲の重要な

な部分を占める事になるのであるから、運送方法の適否は常に小運送をも含めて考慮する必要がある。即ち汽車、自動車、汽船による夫々單獨の運送に就て利害得失をざつと比較し有利なもの順序にならべて見ると前記の(イ)に關しては汽車、自動車、汽船となり(ロ)(ハ)に關しては汽船、汽車、自動車となるであらう。大體に於て距離の大なる場合及大量の貨物は汽船による運送が最も有利であり、其他の場合は汽車による運送が有利と云ふ事になる。然し運送の全行程に就て考へれば、以上の運送機關を單獨に利用することは限らないし、小運送の事も考へねばならぬ、貨物の積下しには相等の費用を要すると共に損失の危険も伴ふものであるから、積下し回数の多少及夫に對する設備如何は運送經濟上重要な事柄になるのである。そふ云ふ譯で自動車運送が最も有利な場合が少くないのである。

前に述べた様に我國に於ては鐵道が比較的完備されて居る爲に鐵道による運送が大に發達して居るに比し船舶運送は幾分遅れて居り、道路運送は最も遅れて居る現状である

が、港灣設備の改良によつて船舶輸送が一層經濟的になれば、之が利用は増加するであらうし、道路が改良せられゝ面の發達は大に期待されるのである。私の考としては將來陸上運送はより多く道路を利用することになるであらうと同時に、海上運送と陸上運送との連繫としての道路が一層重要になると思ふのである。

本來我國內の資源は乏しいから何うしても原料を輸入に俟たなければならぬ物が少くないと共に、何等かの物を輸出して出入額の均衡を計らねばならない。これは國民の生存上必要とする最小限度の貿易に過ぎないのであるが、この外に貿易が經濟上有利な場合が少くないのは云ふ迄もない。之等の物は港を通じて出入するに決まつて居る。翻つて我國の地勢を案するに所謂四面環海到る所海運を利用し得るに反し、陸上は山嶽重疊と云つた有様で鐵道、道路の建設は相等に困難であり、河川は急流が多い爲水運に利用し得べきものは甚少い。それであるから大量の物資を輸送

する事になると海路を利用する方が便利である。又經濟競争が烈しくなるにつれて運賃の高下が大に響いて来る結果海上運送の要求は増大することになる。以上の様に考へて來ると國外のみならず國內の貨物も海運による事となり、港灣を通過する貨物の量は愈々多くならざるを得ない。一例を擧げて見るならば靜岡縣の蜜柑が北海道へ送られるのは從來鐵道によつて居たのであるが、清水港に岸壁が出來ると其處から汽船で運送する量が年々増加し、それ丈鐵道輸送が減少しつゝあるのである。

港灣を繩目として海陸運送が連結せられるのであるが、この陸上運送の主要な機關としての汽車と自動車を比較して見ると、車輛の運行機能から云へば現在の所、前者が安全であり迅速且安價である。然し乍ら汽車は軌條を必要とする爲に少なからぬ制限を受ける。従つて目的地に達せしむるのに迂廻線を通らねばならない事もあり、其上所謂自動車はそれが通行し得る道路が通じて居る限り任意の地點

に到達し得るから小運送をも併せて爲し得る事になる。而して道路が一般交通上必要であり、鐵道に比して建設、維持管理等が容易である事から一層普及せしめ易い性質を持つて居る事は道路交通の發達上大切な點である。之を要するに運送距離が比較的短い場合のみならず種々の點から自動車を利用する機會が多くなり、其發達と道路の普及改良とともに運送有利な割合が増加して来る。北米合衆國では百數十哩迄自動車輸送を便利として居るそうである。一體今迄の一般的考は餘りに鐵道を偏重し過ぎて居る様に思ふ。例へば港灣に就ては船舶と汽車との連絡を最も重大に考へ、他の陸上設備は後に廻しても先臨港鐵道を敷設すると云つた有様である。船車連絡の便を期するのは結構な事に違ひ無いが汽車が通じなくては港の役を無さぬ位に思つて居るのは如何なものか、鐵道が唯一の陸上交通機關であると考へた時代は過ぎつゝある。鐵道の終端驛と見る可き地點は別として普通の港に於て港に發着する貨物の輸送機関別統計を取つて見るならば豫想外な數字を見出す事と

思ふ。清水港の例で云へば岸壁に陸揚せられた貨物のうち自動車によつて地方へ搬出せらるゝ量が年々増加し最近鐵道を凌駕するに至つたと聞いて居る。而も後方地帶とも云ふ可き各地へ達する道路は靜清國道が通じた外見る可きものなく道路の状態は甚不完全の現状である。縣下の道路が改良せられた曉には道路上の運送が著しく經濟的になり貨物の最も増すものと考へられる。

尙、一つ重要な點は貨物輸送量が益々増加することになると目下の状態では鐵道の輸送力では間に合はなくなると

云ふ事である。此場合に鐵道を増設することは困難が伴ふのみならず經濟上有利なりや疑問である。かゝる場合貨物によつては海上運送で差支ないものが少くないから海運を助長した方が得策とも考へられるし、道路を利用して輸送能力を増すことも出来るのである。

今迄は港灣として比較的設備の整つたものは數へる程しか無つた、従つて少數の港灣を通じて出入する貨物は鐵道を利用する外に道が無かつたのであるが、各所に相等な港

灣が出來て來ると事情は變つて来る。即海運が發達すれば運賃の關係から貨物はなるべく其地點に近い港灣を通じて出入せしめる事が利益であるから各地方に於ける港灣を中心として陸上運送の範圍が限定せられる事になる。國內の各地に港灣が設けられた結果は夫々の勢力範圍とも云ふ可き後方地帶は比較的小範圍となり従つて陸送距離は短小される。其結果鐵道運送の必要は或程度に限られ道路運送の需要が増進すべきは當然の歸結である。

以上の様に考へ來れば吾國の運送系統は今後益々港灣と道路の連絡に重きを置かねばならぬ。殊に地方港灣と其後方地域とを連絡せしむ可き道路の充實を計る事は國家全體としても地方開發の上から云つても重要な事であらう。

吾國の道路の現状は都市附近は別として昔の儘の貧弱なものが多く、國道でも幅員六米以上の所はむしろ少い、況んや其他の道に於ておや。目下國府縣道の改良工事が盛に進捗しつゝあるのは慶賀に堪えないが、交通運輸の將來を考へて見る時道路の完備する迄には未だ未だ容易ならぬ事

であらう。道路には種々な使命があるであらうが、産業開發の意味に於ける道路改良が現在重要視されつゝある時、

道路網の統制ある計畫の一助として私は港灣を中心とする道路の設置改良を提倡したいのである。(完)

道路と電信電話線との關係に就いて〔完〕

水川比路志

明治年間にあつては道路に關する認識が官民を通して不

十分であつたことは今更言を要しない即ち道路の占用の如き事實が到る處に認めらるるも放任して顧みず其他の取

締の如き頗る放漫であつたことは争はれざる狀態であつた、法規は何等の體系を成さず實に支離滅裂であつた、併しながら社會の情勢は急速度を以て進轉した、國民生活は日に月に變化し所謂日進月歩で苟も停頓の状を認むることが出來なくなつた、従つて交通の狀態も歲々年々加速度の進展を來たし交通量の増加、交通機關の進歩は驚くべきこととなつた、夫れで從來の如き狀態に委しあくことは許さ

れなくなつた。

大正九年頃であつたと思ふが道路改良會々長で當時朝鮮總督府政務總監法學博士水野鍊太郎氏をして

「我國道路の現狀を觀るに其不完不備なることは言語同斷と云ふの外はない、明治維新の際開國進取の國是一旦定まるや海陸交通機關の整備に努めその見るべきもの勘からざるに拘はらず獨り道路に至つては他の交通機關に比し今日猶ほ不完全を極めて居る……京濱或は阪神間の大都市の現狀に鑑るも道路網の統一整備を缺くのみならず道路の狹隘にして其の缺點舉げて數ふるに違ないので