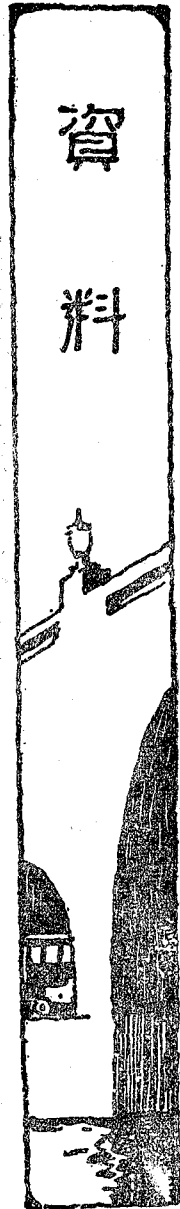


資料



吾が國、道路交通の再認識

江 守 保 平

一 自動車の發達と將來の豫想

吾が國に始めてガソリン自動車が入されたのは明治三十年代であつたが、その後自動車の利用に一大進歩を示したのは歐洲大戰當時に於ける好況時代と、關東大震災時代との二つである。此の兩時代を劃期として吾國に於ける自動車運輸の發達は目覺ましきものあり、爾來三十年を経過した今日に於て都市に於ては勿論のこと山間僻地に至るま

で、乗用自動車或は貨物自動車の形に於ておよそ自動車の恩恵を蒙らない所はない。斯くして自動車は現在、牛馬車の如き低速車は勿論のこと路面電車、地方鐵道又更に國有鐵道までも經濟的に壓迫するに至つた。

吾國既往の自動車發達情況は次の如くである。

各年共十二月三十一日現在。樺太、朝鮮、臺灣、關東州、南洋を除く。

宮内省、陸軍の免稅車を除く。

本邦自動車發達統計（警保局調査）

	乗用自動車	貨物自動車	合計
大正十三年	一八、九五一	八、二八二	二七、二一三
十四年	二二、四五六	九、四二五	三一、八八一
十五年	二七、九七三	一一、〇九七	四〇、〇七六
昭和二年	三五、七七五	一五、九八七	五一、八六二
三年	四四、六六〇	二一、七一九	六六、三七八
四年	五二、八二九	二七、五四一	八〇、三七〇
五年	五七、八二七	三〇、八八一	八八、七〇八
六年	六二、四一九	二四、八三七	九七、二五六
七年	六四、二八二	三五、九二二	一〇〇、二二一

過去に於ける自動車の發達は右の如くであるが、將來その利用範圍ほどの程度までに達するかは吾々道路關係者として大なる關心をもたねばならぬ所である。吾國に於ける自動車需要者側の代表として鐵道省陸運課及び陸軍自動車學校に於て又國產自動車供給側の代表として東京瓦斯電氣株式會社等で、將來の自動車數を推定して居るが下表の如くである。

本邦自動車將來推定表

	鐵道省	陸軍自動車學校	東京瓦斯電氣
昭和二年	—	四八、〇〇〇	—
三年	—	六〇、〇〇〇	—
四年	七四、九二二	七五、〇〇〇	—
五年	九〇、一五〇	九三、〇〇〇	八〇、〇〇〇
六年	一〇八、二三六	一一一、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇
七年	一二九、八四四	一三三、〇〇〇	一二五、〇〇〇
八年	一五五、八〇一	一六〇、〇〇〇	一四五、〇〇〇
九年	一八七、一一二	一九二、〇〇〇	一八六、〇〇〇
十年	二二五、〇二六	二三〇、〇〇〇	二二一、四〇〇
十一年	—	—	二六一、〇〇〇
十二年	—	—	三〇五、〇〇〇
十三年	—	—	三五四、〇〇〇
十四年	—	—	四〇七、〇〇〇

右の推定は昭和二年乃至昭和五年に行つたものであるがその當時の昭和七年度推定は同年の實績一〇〇、二二一臺とその差僅少で此の推定の過大でないことが判る。従つて昭和十四年に自動車數が四〇七、〇〇〇臺に達すると云ふ

豫想は實現性のあるものと云ふことが出來やう。

今吾が國に於ける將來の自動車數を推定する他の材料として先進諸外國に於ける情況を觀察してみやう。米國だけは除外例として英、佛、獨、伊、四個國は國土面積と云ひ

人口と云ひ又道路延長に於ても吾國のそれと或種の共通點を持つてゐるが。又産業の發達も同じ様な過程を辿るものとして之等各國の自動車情況は吾が國將來の發達を推測するに好資料を與へるものである。

吾國の自動車は現在約十萬臺であるが、之を三倍すれば伊太利のそれと同じくなり、六倍すれば獨逸、十六倍すれば英國、十七倍すれば佛蘭西と同數になる。吾國も道路の狀態さへ改善されればその自動車臺數も結局之等諸國の圈内に達するものと考へて間違ひなかるべく、即ち十數年後には現在に十倍する一、〇〇〇、〇〇〇臺の自動車を持つ様になると見てよからう。

二 自動車交通より見たる吾國の道路

自動車の發達を研究するにあつて吾國の道路状態に一瞥を加へなければならぬ。先づ吾が國の道路延長を見るのと次の如くである。

全國道路延長（昭和六年十二月 内務省）	
國道	八、三五四 <small>軒</small>
府縣道	一〇四、〇七五
市道	三〇、三六八
町村道	八〇八、六九〇
合計	九五一、四八七

即ち全道路延長は九五萬軒を突破してゐるが、此のうち自動車を通じ得べき道路は果してどの位あるであらうか。右のうち自動車交通に役立つべきものは國道、府縣道及び市道であるが然しその全部とは行かない。幹線たる國道に於てすら尙自動車を通ぜざるものがあると云ふ状態である。町村道に至つてはその殆んど全部が自動車の通行不能のものとして大差あるまい。

内務省では國道、府縣道の兩者につき幅員別に統計をと

り、道路構造令に合格するもの（國道四間、府縣道三間）と自動車通行可能のもの（國、府縣道とも二間）の延長を調査したがその結果は次の如くである。

自動車通行可能延長（昭和六年 内務省調）

自動車通行可能		道路構造令合格	
國道	七、三七七軒（八八％）	一、七七四軒（五二％）	
府縣道	五一、八二六軒（三一％）	九、八八五軒（一〇％）	
合計	五九、二〇四軒		

即ち自動車の通行しうる道路は、國道に於て全延長の八八％、府縣道に於ては僅かに五二％にすぎない。尤も自動車の通行しうる道路としては右の國府縣道の外市道に於ても幾分はあるだろうが甚だ僅少なもので、結局は右の五九、二〇四軒が自動車道として利用しうる大部分のものと見て大差あるまじ。

之を歐洲諸國に於ける自動車道路延長に較べると實に雲泥の差で佛蘭西の自動車道路は吾國の十三倍、英國は六倍、獨逸は七倍、伊太利は四倍で如何に吾國の道路が自動車に

對して無整備であるかが判る。

然し我國でも最近漸く自動車に目醒むる所あり、昭和八年の土木會議に於て第二次道路改良計畫の樹立され自動車に備ふる對策の體系が示されるに至つた。

本計畫によれば今後二十ヶ年に亘り七億三千萬圓を支出して國道及び指定府縣道の全部が自動車交通に適する様徹底的に改修されることになつてゐるから、之が完成の曉には自動車交通も一段の發達を遂げるであらう。

最後に近來、各地に勃興を見つつある自動車専用道路について一瞥を投じてみやう。現在吾が國で營業を始めてゐる自動車専用道路は九路線あるがその延長は左の如くである。

自動車専用道路營業線

函館——湯川（北海道）	四・七
九度山——高野山（和歌山縣）	一三・三
生駒山（奈良縣）	一・九
石切（大阪府）	一・〇
吉田——馬尾（山梨縣）	七・四

大船——片瀬（神奈川県）	六・九
箱根——熱海（静岡県）	二六・〇
大島——寶塚（兵庫県）	一一・〇
日光——中宮祠（栃木縣）	二・二
合 計	七四・四

尙此の外目下工事中に屬するもの十路線その延長一四七
 料あるも、此の程度では全国的に見て交通政策に大なる影
 響あるとも思へないが、將來各地に此種事業が實施さるる
 際には自動車交通の發達を一段と促すに至るであらう。

伊太利に於ては政府の絶大なる後援のもとに既に八五、

〇二〇料の自動車専用道路が開通し又獨逸でも延長六、五

〇〇料の専用道路が工事中である如く歐米各國とも自動車
 交通には懸命の努力をはらつてゐる。

三 自轉車の大衆化

道路車輛に於てその運搬能率の點から見れば先づ自動車
 に指を屈しなければなるまいが、その數量から見ると茲に
 忘ることが出来ないものに自轉車がある。自動車の出

現以來高速及び低速の兩機關が道路上に相亂れ現在の過度
 期となつて居るが、自轉車は此の兩者の間に介在して巧み
 にその長をとり短を補ひ、民衆的交通機關として吾々の實
 生活と密接な關係を保ちつつ道路上を馳驅してゐるのであ
 る。或は近距離の乗用として、或は又小荷物の運搬用とし
 て都會地の街路に又は地方の街道筋に朝夕走る自轉車の數
 は實に夥しきものがある。

全國の道路車輛を種類別してみると次表の如く自轉車
 は全車輛の八九・五%を占め斷然他を寄せつけない。

全國道路車輛種類別（昭和六年末）	
自 轉 車	六、〇〇〇、四二〇 <small>並</small> 八九・五%
牛馬諸車	六〇五、五八五 九・〇
自 動 車	九七、二五六 一・五
合 計	六、七〇三、二六一 一〇〇・〇

次に既往十個年に於ける自轉車の増加状態を示すと次の
 如くで如何に自轉車が吾國の文化と密接な關係を保つて居
 るかを認めることが出来る。

本邦自轉車増加統計（警保局調）

大正十三年	三、六九〇、一三〇
十四年	四、一四二、二三九
十五年	四、五九七、〇〇八
昭和二年	四、八四四、一〇六
三年	五、一一一、六九五
四年	五、六〇二、〇三七
五年	五、七七九、二九七
六年	六、〇〇〇、二四〇
七年	六、三五六、一五九

かくの如く現在自轉車の臺數は六百萬を突破し、全國總人口に較べると十人に對して一臺の割合となつてゐる。自動車は運搬能率を以て道路交通機關の王座を占めるならば自轉車はその數に於て之に對抗し兩者相併行して我が道路交通界に君臨してゆくであらう。

米國を除いた歐州の諸國に於ても自轉車の發達には見るべきものありオランダ、獨逸の如きは道路上特に自轉車專用路を設定して交通の統制を期してゐる。吾國も更に自轉

車が増加するに於ては此種の設備をする必要があることになりがちな。

四 低速車輛の退嬰

科學の進歩はあらゆる方面に人力や獸力を驅逐し生産事業に於ては機械の力が全てに應用されてゐるが、此時にありたり牛馬の力を原動力とする交通機關が漸次驅逐されてゆくのは又やむを得ない所である。自動車出現以來牛馬車諸車は漸次凋落の道を辿つてゐるが、既往の統計によれば次の如くである。

牛馬諸車の減少統計（警保局調）

	荷牛車	荷馬車	荷車	人力車
大正十三年	三、七五七	三、九四七	一、九三三、五五七	二〇、六八五
十四年	六、五二七	三、三二二	一、九七七、七六八	八七、四二七
十五年	八、二六九	三、〇三三	一、九六三、〇七	八、二七四
昭和二年	八、九三三	三、六二六	一、九一七、八六	七、五九一
三年	八、三三三	三、九六一	一、八九四、二四	三、〇五一
四年	九、九三三	三、六三三	一、八二二、五五	三、四六八

五年 六、六〇〇 三〇八、九二四 一、八七、七八 四四、八〇〇
 六年 九四、六〇〇 二九六、五〇〇 一、七九、六三三 四〇、一六三

かくの如く牛馬車荷車は次第に減少しつつあるが、道路面に直接あたる車輪は之と同時に次第に鐵車輪からゴムタイヤに代つて行くのである。即ち道路用車輛の双壁たる自動車、自轉車共にゴムタイヤを用ひてゐるものであるが將來の道路構造も段々と之に適應するものに變つてゆくべきであらう。

然し牛馬車と雖も將來全然消滅してしまふべきものと考へることは出来ない。例へば鐵道貨物驛を中心として重量物又は砂利、砂等の建築材料の如き格別急を要せざる貨物の運搬には此種の低速車輛の方が經濟的であることが多いからである。現に自動車を以て飽和されてゐる米國に於てすらニウヨークの工業地帯に荷馬車が用ひられ、之に備ふるためその地域には特に鋪石道が今日でも尙使用されてゐると云ふ状態である。歐州諸國に於ては特に此の傾向は顯著で結局吾が國に於ても工場地域には牛馬車がいつまでも

用ひられることにならう。之に備ふるため此の地方の道路構造には特に注意しなければならぬ。

五 各種車輛の道路交通率

以上論ずる所は各種車輛の現在數を根據としたものであるが、道路計畫の立場からは寧ろ道路上に於ける各種車輛の實際交通量を根據としなければならぬ。昭和八年六月全國的に道路交通調査が行はれたが、大阪府に於て蒐集された統計より國道及び指定府縣道の代表的なものにつき各種車輛の交通率を調べてみると次の如くである。本表に於ては便宜上自動車交通量を一〇〇%とし、他の車輛の交通量を百分率で表はすことにした。括弧内は實臺數。

車輛別道路交通率（大阪府交通調査）

路線名	湖點	番號	自動車	自轉車	牛馬諸車
阪神國道	3		100(九五五)	二六(七五五)	二五(三六四)
同	2		100(七六二)	二五(三二四)	二四(八六)
同	1		100(六三七)	二〇(三六七)	三(七九)

京阪國道	4	100(一六二)	一六(三五七)	一五(一六)
同	5	100(三〇)	七(九四)	一(一四)
同	6	100(一〇八)	三七(三七六)	四(三九)
大阪池田線	25	100(五三七)	五四〇(六五二)	一二(五九七)
大阪奈良線	42	100(五六)	五〇(九七六)	元(二三)
大阪池田線	26	100(三五)	六五(三六九)	二〇(四〇九)
國府御所線	43	100(三)	100(三)	一五(三五)
池田龜岡線	17	100(三三)	二三〇(三三〇)	一五二(四一)
高槻伊丹線	22	100(一三)	三五〇(七六)	三四(六七)

本表は各車輛の運搬能率は考慮に入れず唯、單に交通總

自動車交通事業抵當法論考 (四)

田 口 二 郎

第四節 抵當權の效力

第一款 優先辨濟權

自動車交通事業財團抵當權は財團所有者が占有を移さずして債務の擔保に供した、一箇の物たる自動車交通事業財

數量の比率をとつたもので自動車交通量を基準として各種車輛の交通量の比率を表はしてゐる。

大體の交通量から云へば自轉車最も多く自動車之に次ぎ牛馬車は最も少い。その比率は道路の種類によつて異り例へば國道筋に於ては自動車一〇〇に對し自轉車は略々二倍又はそれ以上で牛馬車は極めて少い。然るに府縣道に至れば自動車は少くなりその一〇〇に對し自轉車は五倍から十倍となり、牛馬車も自動車と略々同數に又は以上に達してゐる。

團を目的とする抵當權である、されば民法上の抵當權者が目的物たる不動産に付優先辨濟を受くる權利を有すると同じ様に、此の財團抵當權者も抵當權の效力として、其の目的物たる自動車交通事業財團に付て、他の債權者に先ち自