

# 貨物自動車の將來を想ふ

小山勝

今事變勃發前に於ては自動車特に貨物自動車が恐ろしい

勢で他の交通機關を壓倒し、吾々の生活の前面に嫌と云ふ程大きくクロイツアップされ、鐵道も軌道もそして道路も道路の管理者も共に此の偉大なる歡迎すべき交通界のタイラントの前に打ちのめされてゐたのである。

鐵道軌道の悲鳴は云ふ迄もなく道路管理者も爲す術もなく唯狂奔してゐたのではなかつたか。

滿載した貨物自動車の列が至る所糞詰りになり、豪華な乗用車は可惜その偉力を發揮し得ず、自暴自棄になつてゐる牛馬車の後ろに或は遮斷機の前に焦燥と怒りに狂ひ乍ら何の應へもない警笛を吹き鳴らしてゐた。そして一方自動車以外の一般交通者及び道路附近の居住者は塵芥と生命の

危険の中に放任されてゐた。

そしてつと恐しい事は、此の道路の不整備が日本の經濟の從つて國力の發展への停止をすら意味するやうに見えた。

然し乍ら幸か不幸か今事變の勃發に依つて、さしものタイラントも徐ろに矛を收めその抑へ難い精力は一齊に戰爭目的遂行に向けられた。此の時に當つて鐵道軌道は須らく措き、道路管理者は何を爲しつゝあるであらうか。幸に道路整備への不斷の努力が續けられてゐるのであらう。然し乍ら、

之等識者の道路整備に對する絶叫も直接の戰爭目的遂行の波に消され、(道路整備もその重大な役割を演ずべきもの

と信ずるのであるが、臆てその人々すら此の時局下に道路を云々するは如何にも迂遠な、そして時代に副はないものと思ひ、若くは幸ひに斯く感じなくとも結果に於てはそれと同様に警をひそめられつゝあるのではなからうか。そして經濟界の變則、殊にガソリン抑制に依る人爲的な自動車運行の減少が宛も自然現象であり、永久に持續されるべき現象であると誤認し且つその道路整備への絶對的な必要感が消えつゝあるのではなからうか。少くとも同様な結果になつてゐる事は拒み難い事實であらう。

然して一方矛を收めた自動車特に貨物自動車は何を考へつゝあるであらうか。世の自動車に對する注意が薄らいでゐる間に必ずや彼の遅しい發展性は愈々貯へられる秋の來たるを今や遲しと待ち構へてゐるであらう。

今此の不可避的な絶大なる發展性を既に検討され盡した周知の事實であらうが、再認識して見ると次の事が云へるであらう。此處では自動車自體の有する得失特に鐵道との比較に於て之を列擧するに止め、之を齎らすべき母體たる

經濟現象に付ては須らく措く事としやう。

儲て自動車の長所は、

一、資本金は比較的小額を以て足り、特に固定資本の小額なること。

停車場、信號設備、監視所の要なし（軌道の不必要は專用道路を考慮する時必ずしも根本的な得質ではない）

二、弾力性と融通性あること。

(イ) 必ずしも軌道に拘束されないから通行可能な道路さえあれば何處でも利用し得る。

(ロ) 停車場を必要としないから何處でも停車し得る。

(ハ) 貨物の性質（腐敗、容解等の變質）に依る緩急に應じ得る。

(ニ) 小單位である爲需要の大小及需要の地方的厚薄に應じ得る。

(ホ) 収益性の無い場合直ちに變更廢止する事が出来る。此の場合鐵道は全然固定して居り、休止は絶對的損失を意味する。

(ハ) 固定資本小額なる爲景氣變動に依る伸縮、増減容

易であり、此の場合の損失比較的小である。

三、戸口集荷配達の可能なること。

四、貨物の損傷少きこと、従つて荷造りの容易なること。

積み換へ、操車を必要としない。

五、最短距離を取り得ること。

迂廻の必要がない。

等が考へられるであらう。

次に短所に付ては、

一、活動範圍が比較的小なること。

道路の状態、歸り荷の有無等に依りその限界は判然とし

ないが、アメリカ合衆國の如きは大陸横斷バスあり、貨

物自動車に於ても千五百軒を運行してゐるものがある由

である。日本に於ける最近の調査に依ると最長のものは

四百軒乃至五百軒の由である。

然し乍ら此の點に付ては上述の通り道路の状態、貨物の

積換若くは従業員の交替等を考慮すれば必ずしも大なる

短所とは云ひ得ないであらう。

二、大組織への結合比較的困難なること。

長所たる小資本、小單位並に需要に對する適應性等より

して必然的に事業は小企模となり分列する。従つて無用

の競争を生じ又貨物の蒐集に不便である。

三、遠距離輸送に於ては速度に於て鐵道に劣ること。

四、乗用車に於ては鐵道に比し不快であること。

此の點に付ては合衆國に於ては既に調理整備及寢臺附自

動車が使用せられてゐるのであるから、或る程度迄改善

せられる餘地もあり、場所に依つては却へつて快適であ

り得る。(遊覽バスに於て實證し得る)特に日本に於ける

市電並に一部の郊外電車に比する時は遙かに快適であ

る。

五、危険の度が比較的大であること。

以上が掲げられるべきであらう。

以上貨物自動車の鐵道に對する活動範圍が自ら存すると

は云へ、その限界を判然たらしむるには尙多くの研究を必

要とし、又なされねばならないのであるが、少くとも貨物自動車は仇敵として鐵道に挑戦する事を止め、鐵道に對して蒐集者及分配者として奉仕する事を忘れず、鐵道は又貨物自動車を自己の培養者として（鐵道にとつて斯くする事が自己を安全ならしむる唯一の手段である）互に長短相補ひ提携して行く事ともなればその發展たるや眞に恐るべきものがあらうと推測される。

即ち鐵道に關する限り運賃協定をするは勿論、共同の倉庫、荷置場或は共通の包裝、容器等を一定し積換への簡易化を考慮し、他面最も致命的な然し當然解決せられるべき運命にある業界の無統制が事業の大合同若くは運輸協定等に依り解消せられるに至らば再び交通界の王者たる事は疑ひなきものと云へるであらう。

内に滿洲國の發展と新支那の諸機構の整備と、外に歐米との逼迫せる狀態は吾國內産業の促進を不可缺とし、從て交通の繁盛は加速度的に増大し、好むと好まざるに不拘貨物自動車が再び吾々の目前へ恐ろしい勢を以て迫つて來る

であらう。

ガソリンの缺乏等は木炭車の改善或は其の他の代用品等の進出に依つて何等之を抑止する材料とはなり得ないであらう。

斯くして自動車特に貨物自動車は道路管理者の眞摯な努力を冷笑し乍ら機を熟するのを待ち構へてゐるのではなからうか。

只管之が對策への精進を希ひつゝ秃筆を擱かう。

