

討 議

第 20 卷第 4 號 昭和 9 年 4 月

琵琶湖運河及日滿運輸聯絡問題

(第 19 卷第 12 號所載)

會員 工學士 大 島 太 郎

田邊博士が幾多の資料により琵琶湖運河及び日滿運輸聯絡問題といふ重要なる大問題を提起せられた事は目醒しい發展途上にある日本帝國にとつて誠に慶賀の至りに堪へません。然しながらその中に多少合點の行き兼ねる點がありますので以下これを記して博士の御高教を仰ぎます。

琵琶湖運河は技術上可能の事であると考へられますが、この事業が所謂算盤の取れる事業であるかどうか甚だ疑はしいと思ひます。博士の御計算では工費概算 5 億 7 500 萬圓餘に對して枚方以西の廢川地 476 萬坪が現今の地價で計算しても 1 億 6 000 萬圓であるから事業完成後の値上りを豫想せば 4 億 1 000 萬圓となり、これに枚方、宇治間の地面の受益を 9 000 萬圓と見積れば前記のものと合せて 5 億圓とならうといふのであります。成程計算では上記の通りでせうが枚方以西の土地全部が果して 1 坪平均 100 圓内外に賣れるものでせうか。博士の御説通り將來工場地帯として利用するものとする事業家が永久固定すべき土地に對して、其處に特殊の事情のない限り斯かる高價の土地を選ばないと考へます。恐らくこの 1/10 の 1 坪 10 圓でも喜ばないのではないでせうか。近頃諸所に工場誘致といふ叫びがあり、一つの流行のようになって居ますがそれには殆んど常に 5 萬坪なり 10 萬坪なりの廣大な土地を地元町村より事業家に無償又は無償に近い安値で提供してゐる所から考へますと、如何に大阪附近が他の凡ての條件に優れてゐても 400 萬坪以上の土地が計算通りの價格では全部の利用が難かしいのではないかと思ひます。加之本運河の開設によつて羅津、大阪間に於て航路短縮による費用が殆んど節し得ないで唯僅かに 5 時間乃至 10 時間を短縮し得るに過ぎないものとするこの琵琶湖運河といふものは實現性の乏しいものではないでせうか。

博士は然し大船が工場地を通過し得ることの國土に於ける大問題に比しては船舶經濟問題は寧ろ小さい事實と思ふ、又今日の日本にとつて他日の滿洲の發展に備へ置く立派な工場地と工場組織とが必要である、その爲には大阪の東に當る新桂川、新木津川間に理想的な工場地を造ることが必要であると述べて居られますが、これに對しては寧ろ單に桂川と木津川とを附替へて現淀川を運河とするだけで宜しいと思ひます。その費用は博士の計算表より勘定しますと桂川附替に 1 272 萬圓、木津川附替に 1 億 7 700 萬圓、宇治までの運河に 7 200 萬圓、合計 2 億 6 172 萬圓となり、琵琶湖運河に比べて約 4 割 5 分の費用で、羅津大阪間 5 時間乃至 10 時間短縮以外の目的が達せられます。これならば淀川廢川地 476 萬坪は前よりは約半値に處分出來ますが尙ほ困難なる事業でありませう。

日滿運輸聯絡問題として滿洲、北鮮と大阪とを結ぶ船鐵道の計畫は筆者に興味を覺へさせます。車輛能率とか、車輛搭載船の能率又は船型、構造等に関しては何等の知識を持ちませんから、これが果して經濟的行ひ得るか否かは判りませんが、これらの問題が解決し得れば總工費 8 000 萬圓以下(車輛搭載船新造費を除く)でありますから、この方が琵琶湖運河よりは實現の可能性多い計畫と思ひます。充分専門家の御研究を願ひます。

然しながら以上の問題は現日本の經濟の中心たる大阪と滿洲とを結ぶ考へのみであります、博士の御言葉にもある如く他日の滿洲の發展に備へるためならば、強ち大阪附近だけを考へなくともこれを裏日本方面に求めて

もよいと思ひます。越後大平野を控へた新潟港附近、又越中平野を背後に持つ伏木港、東岩瀬港一帯の地も將來工場地として開發利用し得るものと思ひます。この方面は天候にこそ恵まれてゐない欠點はありますが今の處地價が大坂附近に比べて格段の相違であり、電力や勞力も相當豊富にあります。現に日滿アルミニウム會社工場は東岩瀬に設置確定せる外、最近富山縣内に紡績その他の工場が續々建設されつゝあります。若し將來この方面に工業が發達して來ますと前記の船鐵道の問題は裏日本工場地に對しても重要な役目をなすものであり、これに反して裏日本にも將來の工場地を豫想することによつて琵琶湖運河計畫の實現性が一層減少して來るものと考へます。

尙ほ筆者は軍事上の事は門外漢ですからその方面より見た考へは少しも入れてないことを御斷りして置きます。