

通混雜を緩和する方策如何を調査せんとする。制限街路の選定特定街路に於ける自動車通過の禁止又は數の制限、電車地下鐵道と併行する乗合自動車營業路線であつて交通上存續せしめる必要なき路線の營業免許取消、交通混雜せる幹線街路の交通量を分配すべき補助街路の調査及補助街路の照明及方向標示、一方向の交通のみを許す街路の指定及低速度車輛の取締等は委員會の將に考究せんとしつゝある事項である。新

ドック道路の擴築計畫は總費三千五百萬圓を要するが、之に依つて東都倫敦の交通混雜を解決しやうとして居る。又テームス河底道路延長二哩半幅員三十呎九吋（五間）車道二十呎高さ十六呎二階附乗合自動車を通ぜしめる設計であつて、總經費三千萬圓の事業も亦委員會が審議調査して實現方法を考究することになつてゐると言ふ。（一四、一、一六）

## 我田引道論

××新聞記者

藤尾哲

我田引水にもちつて我田引鐵と云ふ言葉がある。別に新しい用語ではないが主として議會内で使はれる特殊のものだから知らぬ人も多からう。誰が何時頃作つた言葉だか知らぬが兎も角新聞によく使はれる言葉でその意味は讀んで字の如く我が田に鐵、即ち鐵道を引き入れると云ふ簡單なものに過

ぎない。併し用語が古くても意味が單純でも御本尊の我田引鐵論だけは少しも劣へず寧ろ歳と共に盛んになつて行く感がある、これは毎年議會に提出される議員の鐵道敷設に關する建議案を見てもよく解るが、鐵道となると代議士連中が眼の色を變へて騒ぎ立てる。十四年度の鐵道豫算編成の時などは好適例で一本の鐵道路線の前には三派の協調も大義名分もあつたものではない。仙石線だの古屋線だの田中線だのと仙石

鐵相古屋參與宮田中秘書官などの名前を冠して鐵道當局を妬んだのも此時だ。尤も代議士連中から云はせれば鐵道一本が右と左へ行つた丈けで自分達の議員生活に大打撃を與へるのだから大騒ぎをするのも無理のないことかも知れない。

代議士が無中でかけずり廻り地方民が筵旗竹鎗で騒ぎ立てる程の問題であつたら全部の要求を容れてやればよささうなものだが地圖の上に赤線を引張るやうな譯には行かぬらしい。何を云つても貧乏世帯のことだから思ふ様に行かないのは當然で一哩に十萬も二十萬もかゝつたら手も出せまい。いつになつたら要求する儘に行き互るかを考へると甚だ心細ひ次第だ。併し代議士連中の立候補に種を残してやるのだと思へばそこにうま味があるのかも知れない。

富源の開發、産業の發達、文化の普及、これが鐵道に對する効能書であるが現實問題だけに効能の現はれることだけは顯著だ、だから代議士稼業を營まんとするものは何れもこれを大看板に掲げる、代議士試験に及第する秘訣は如何にして鐵道を敷くか又は例へ敷ける可能性が乏しくても敷けるやうに要領よく見せかけることを試験官即ち選舉民の前に示すことに依つてきまるのだ。

## 二

政友會の岡崎邦輔氏は議會に於ける名士だが鐵道を敷いてくれなかつたとて選舉民から嫌はれ昨年總選舉には例になく苦戦した、尾崎行雄氏などもその通りだが山梨縣の望月小太郎氏などは相手が鐵道會社の社長だと云ふ所から苦戦に苦戦を重ね或る時は病體を山駕籠に揺られ乍ら山間をかけ廻つたと云ふ悲惨な事實がある。これらはホンの二三の例を挙げたのに過ぎないが代議士候補者の多數が地方問題殊に此鐵道問題に依つて如何に惱まされたかは隠れもない事實である。代議士とは鐵道を敷いてくれるもの位に考へて居る地方民には名士も國士もない、この議會でも地方問題をおいてどこに政治があるかと大見得を切つた代議士がある、これらは確かに現代の代議士が心中に抱いて居る眞髓ではなからうか。こゝうした感念が多くの代議士の頭を支配して居るから我國の議會は兎角地方問題が主となり勝ちで甚しきは町村會か縣會の議事のやうになることがある。今茲で地方問題に偏するの弊を論じやうとするのではないが鐵道問題に就て云つても實際出来るかどうか解らぬのに自分が代議士に當選すれば必ず實現させて見せるとか又地方民が知らなくても自ら進んで鐵道

問題を持ち出して投票をかき集めると云ふやうな手段に出たものが多い。それが思ふ通りに出来るのならまだしも出来な  
いのが多くて自ら苦しむのだから困る。地方個々の問題のみ  
を政治の中心と思ふやうな代議士があればそれは帝國議會の  
名に背くの甚しきものと云はねばならない。

鐵道が地方民に執つて如何に重要な部分を占むるかは以上  
に依つて明かであるが何分金がかゝるものだからどれもこれ  
もと皆地方民の要求を容れる譯には行かない。毎年議會に出  
る鐵道敷設建議案の數は素晴らしいものだが實際豫算に現は  
れるものはその幾十分の一と云ふ程しかない。濱の眞砂と何  
んとかとやらと云ふやうに將來ともこの問題は盡きぬであら  
うが要するに問題は鐵道と云ふ交通運輸機關を設くるのにあ  
るのだからこれに代るべきものが出来ればいゝ譯である。國  
家としても金がないからと云つて一地方のみに恩恵を與へ一  
地方に與へずに抛り放しにして置く譯には行かない。鐵道は  
金がかゝるのなら他に比較的金のかゝらぬ交通機關を設けて  
やらねばならない。國が財政難に陥つて居るならば民間事業  
を奨励し鐵道なり電鐵なりの敷設に助力するも一つの方法だ  
が併し私鐵と雖も金のかゝることは國鐵と同様で、その上收  
支計算が眼目であるから國鐵以上に望まれないことである。

然らばこの鐵道に代るべき併も金のかゝらぬものは何んであ  
るかと云へば現在では先づ自動車を擧げねばなるまい。

三

國營自動車、國庫補助の自動車を全國に普及し交通政策を  
確立せよとは且て憲政會の山道襄一氏が本誌上で述べられた  
ことである。實に立派な意見で鐵道萬能論者の蒙を啓くには  
充分な論説だが過去の事實に捉はれた人々は兎角それも一つ  
の議論だとして耳は傾けてもその儘忘れてしまふものが多い  
のは甚だ遺憾なことである。で本文は山道氏の名論に蛇足を  
加へると云ふ程度のものに過ぎぬのみでなく、その蛇足さへ  
も足ならず爪に止まると云ふ譯で申譯ない次第だが百の議  
論よりも一つの事實に如くものないのだから茲に最近顯はれ  
た面白い事實を掲げ讀者諸彦の御一考を煩はさうと思つたの  
である。

それは次の如き一文で最近都下の一新聞に掲載されたもの  
だが面白いから全文を轉載することにする、見出しは『自動  
車横暴』時代、私鐵泣きつく』と云ふのである。

……近ごろ自動車の増加は非常なもので都會のみならず地  
方に於ての乗合自動車の發達なども素晴らしい勢ひで、どこ

の自動車會社も客をぎつしりつめ込んで莫大な利益をあげて居る。……これがため意外な影響を受けたのは地方の私設鐵道や電車であるが、この大敵襲來に運賃収入が激減するといふので鐵道省に向けて泣きついて來た。鐵道省では自分の監督する店子同様な私設鐵道がいぢめられて居るのでは可哀想でもあるし地方の省線建設などは必要視せず今は自動車道路さへ作ればよいなどと云ふ論もある折から

として監督局業務課長崎事務官の手で全國の自動車數その路線その收入私鐵との並行路線等を調査することになった。

……現在鐵道線路にそう乗合自動車の會社數は、山陽線三十七、北陸線二、東海道線十七、山陰線八、關西線十四、九州全體四十一、四國七、北海道一、總武線三、常磐線二、盤越線五、信越線二十、羽越線六、奥羽線十、東北線三十一、の二百三十四線で益々殖へるばかりである、……これに對して私鐵は百八十一社二千七百六十九哩しかなく賃金も所によると自動車の方がずつと安いところもある程で兩者の競争は甚しくなるだらう。

#### 四

今迄書いたことが蛇足でもこの事實だけは如何ともするこ

とは出來まい。當然だと云へばそれ迄だが中には不思議がる人も多からう汽車が自動車に負ける、そんな馬鹿々々しい話しはないと云ふ人があるかも知れぬが事實は事實だから致し方がない。自動車の發達した今日これを利用して何時になつたら敷設されるか解らぬやうなものを待ちあぐんで居る文明人の愚さを笑ふ前に先づ我々は彼等の鐵道蒙を啓いてやらねばならない。

鐵道の効用は負けたとか勝つたとかと論ずる迄もなくその大なることは世間に知れ互つて居ることだ。併し鐵道敷設と云ふ問題になればさう簡單に行くものではない。何分莫大なる金を要するのだから全々收益計算を度外に計劃を樹てることは出來ない、國鐵は營利本位の私鐵に比較すればその邊はさほど嚴格にする必要もなく、又さう嚴格にすれば國鐵の趣旨に反することになるのだが併し收益計算を全々度外するとは只國防に關するものを除いては國家の財政的見地から許さるべきものではない。だから如何なる所へもと云ふ譯には行かぬのだが例へ收益計算が立たなくとも産業の起るべき可能性は程度こそ異なれ何處にでもある。又文化の普及は國家政策の上から極めて重要なことで如何なる僻地と雖もこれを等閑に附する譯には行かぬ。これ等の地方に對しては先づ自

自動車位の交通機關を設けるのが適當ではなからうか。自動車と云へば直ちに賃金が高いと思ふが最近の事實に依つて私鐵の賃金よりも安い所もあるのだ。又少し位高くとも十年二十年をその儘抛り放されて置かれるよりもどれ程幸福だか解らぬ、更に又自動車があるからと云つて將來鐵道の敷設を必要とする場合は決してこれあるが爲に除外されると云ふことはない、要は文化の程度如何に依るものであつて先づ比較的小規模の交通機關を以つてその地方を開發し然る後に鐵道の敷設を爲せばよいのである。只鐵道々と鐵道を以つて恰も萬能膏の如くに心得え出来もしない鐵道を目當に騒ぎ廻るのは決して賢明の策ではない。

今更自動車の効用を説くのも馬鹿々々しい話しだからこれだけはやめるが自動車は飛行機と異つて空を飛ぶ機械ではない、陸上を走るのだからどうしても道路と云ふものを必要とするのだ。自動車に道路の必要なことはきまり切つた話しだからきまり切らぬのが我國の現状だ。恥しいことだが田舎へ行けば自動車の通れるやうな道路は少ない。だから自動車を運轉せんとするならば先づ道路の改良を先決問題として解決しなければならぬ。自動車を通ずる道路と云つても決して特別念入りのものではなく普通の道路で差支へないのだ。目的

の自動車を直ちに運轉しないとしても道路は鐵道の如く單に汽車のみを運轉するのではなく、牛馬車荷車を初め人々が日常往復に缺くべからざるものとなるのだから自動車を將來の問題として残して置いても決して無駄にはならぬのだ。その上改良費にしても鐵道の建設費に比べれば十分の一もあれば出来るのであるから實行すると云ふ方針さへ樹てば決してむづかしい問題ではない。

蛇足に蛇足を重ねたことは恐縮の至りだが兎も角前に上げた例は鐵道萬能論者に對する頂門の一針であつて政府が將來の交通政策を樹てるに當つて充分研究の必要があることを信じてこの稿を終る。(三、一)

◇ × ————— × ◇

### 路 政 遠 望

遠く眺めて居ればこそ、千山萬水これ悉く美なり、しかも近寄ればこれ、一塊の土、一掬の水の集に過ぎざるか。路政の前途今にして果して尙然りか？

(小兵衛)