

自動車道法案に就て



内務省土木局長 次田大三郎

近時自動車の發達著しく陸上運送に至大の効果を擧げつゝあることは今更喩言を要せざる所である。之を統計に依つて觀ると大正五年八百九十七臺のものが大正十年には九千六百四十八臺と爲り更に大正十五年には三萬二千臺と言つた風に非常な勢を以て増加しつゝある。此勢で奈邊まで増加するかは豫斷を許さないが、自動車が自動車の爲に妨げられて完全に交通が出来ないやうに増加することは餘程考へなければならぬ問題であるとしても、或る一定の限度に之を發達せしめて陸運の効果を經濟的ならしめなければならぬ。

交通政策の見地からして是等自動車の發達を期するが爲に道路を改良すべきか、自動車が發達するから道路を改良せなければならぬかは攻究を要する問題であるが、是等は絶対的の問題でなく、其の時代を對照とする相對的の問題である、現在我國陸上運送に於ては海運に比し多大の賃金を要する状況であつて、是等の賃金は日常消費する物資の價格に算入せらるゝのであるから、何とかして之を低廉ならしめて國民生活の安定を期せなければならぬ、而して其方法は勿論多岐であるが自動車の利用は其の最も重要なものゝ一つであるから、即ち現在に於ては自動車が發達するから道路を改良するものではなく、國民經濟生活上自動車の發達を希望する爲に道路を改良せなければならぬ域に在ると云はねばならぬ、然るに自動車の利用すべき道路の現状を見ると、自動車の通行し得べき道路は實に僅少なものであつて、國內幹線道路たる國道にして尙且つ普通車輛が通行することすら出來ない箇所がある位であるから、其の他の道路に至つては殆ど言ふに足らないのである。此様な状況であるから政府始め各道路管理者に於て夫々道路改良工事を執行してはゐるが、財政上の關係からして到底自動車の發達に順應して道路を改良して行くことが出來ない、其結果折角の自動車も其の効用を發揮することが出來ないから物價の低廉を期することも亦不可能の状況である、何とかして自動車の効用を國民の現生活に利用するの計畫を樹立するの必要がある。

是が爲には固より一般供用性を有する道路を改良することに力めなければならぬのは言を俟たざる所であるが、自動車の機能を發揚せしむるが爲には、既存道路の改良のみが最善の手段ではない、交通頻繁な特定區間に於ては多額の經費を投じて既存道路を改良し自動車交通の利便を圖るより

は、寧ろ之に代るべき自動車専用の道路を設けて自動車運送を發達せしむることが得策な場合が尠くない故に陸運に自動車の効用を利用するの手段は既存道路を改良する事と、自動車専用道路を開設する二方法がある、而して自動車道法はこの第二の手段を講ずる爲に制定せむとするものである。

二

自動車道路は餘り珍らしくは無い、現に伊太利に於てはミラノを起點としヴァンローゼ、コモ、マジオリ間に經營されて相當の成績を擧げてゐる、固より自動車道路は専ら自動車のみの交通に供する設備であるが、其の經營の態様は道路を開設して自動車に依つて運輸事業を經營するものと、他人をして自動車道路を利用せしむるものとに分類することが出来る、其の終局の目的は陸上運送を目的とするのであつて、兩者相異なる所はないが、その態様は非常に異り、前者は鐵道又は軌道と同一であるから其の性質上よりして自由事業とせず特許事業たらしむる必要がある、後者は一種の賃貸業であるが其の効用は水運上に於ける運河と同一であつて、其の施設の良否は一般道路と同一に自動車利用者との關係密なるが故に之も亦自由事業とすることが出来ない、故に兩者何れも特許事業たらしむると共に、他人の自動車に於て運輸事業を經營することに就ては許可を受けしむるの主義を採つたのである。

或は是等の事業は自由事業とせよと言ふ要求もあるであらうが、その態様が上述したやうにその交通上の効果は民生の消長に影響すること大なるものがあるから鐵道又は軌道を特許事業とした

精神からしても自由事業と爲すべきものでない、或は地方分權の要求に依つて地方長官に於て免許するを得策とする意見もあるやうであるが、是も亦事業の性質上獨り一府縣内の施設に止るものではないが故に、矢張り主務大臣に於て處分するのを當然のこととするのである。

自動車道路其のものゝ施設と其の交通上に於ける効果とが道路やら軌道又は運河等と同一であるが故に、是等事業に對する國家の政策としては類似事業と同一政策に出づべきは當然であるから、其の立法に就ては力めて是等事業との協調を採つて法案を起草した、其の概要を説明して立法の趣旨を明かにしたい。

三

自動車道路は夫れ自體の使命よりして其の構造は自ら決定せらるゝものである。蓋し自動車の機能を發揮せしめて運輸上に於ける効果を擧げむとするのであるから、その機能に適應した構造たらしむるは當然である、併しながら其の構造の良否は獨り一私人の利害に歸するのではなく、之を利用する一般公衆の交通にも影響するのみならず、此道路も一朝事あるに方つては私人の經營を排して國家行動の爲に使用する必要があるから、之が規格は其の要求に適應するものたることを要する、此等の點を考慮して自動車道路の有効幅員は二車線以上と爲すべきことを規定した、併しながら事情の如何を問はず總ての自動車道路に之を強要することは、困難な事情あるを以て二車線とした目的に合致するやうに、相當の區間に待避場を設けた場合は必ずしも此原則に従ふ要ないやうに緩和規

定を設けたのである。

自動車道路と他の道路との關係に就ては特に考慮するの必要がある。現在に於ても道路と鐵道又は新設軌道との平面交叉に就ては隨分問題を惹起してゐるが、舊時に在りて鐵道又は軌道を敷設する場合に於ては道路との關係を全然無視した嫌があつた。最も當時にあつては鐵道又は軌道の効用に酔つて道路の犠牲を忍むたのであらうが、近時の如く道路を利用する高速度交通機關の出來た現在に於ては、相互に交通事故を頻發するを以て兩者の平面交叉は力めて之を避くるの方針を探らなければならぬ。固より之が爲には建設當初に於て多額の經費を要するのであるが、完成後に於ける事業經營上からするときは相互の利益と爲るのである。故に自動車道路に對しては原則として道路の平面交叉を許さない方針である。併しながら自動車道路に注入する普通道路との連絡を圖る必要がある爲めに特殊の連絡設備を必要とするのは勿論である。

以上の外自動車道路には特別の構造を必要とするから其の建設使用又は交通の保全に關する規定は命令を以て特別の施設を命ずるのである。又其の工事の施設に就ても其の完全を期するが爲めに國家は之に干渉し、主務大臣の指定する期間内に工事施行の認可を申請せしめ、此認可を受けたときは主務大臣の指定した期間内に着手竣功するの義務を附した。是等の義務の履行を容易ならしむるが爲に、其の工事の爲には地方長官の許可を受けて沿道の土地に立入り又は其の土地を一時材料置場として使用する權能を附與し、又自動車道路開設の爲に道路河川砂防の工事等を必要とする場合に在りては、自動車道工事の認可に依つて其の許可若しくは認可を受けたものと看做すなど、其の工

事を容易ならしむる爲に種々の便宜を圖つたのである。

四

自動車道の開設者は認可を受けた工事方法の範圍に於て道路を開設し、之を自動車交通の用に供する義務を有するのである。従つて其の義務を完了し全部又は一部の供用を開始せむとするときには地方長官の承認を受けしめ、自動車道の使用料金其他自動車道使用に關することも亦一般交通に關係を有するから地方長官の認可を受けしむるのである。

以上の如く自動車を開設することは、特許を受けた者の義務であるが、事業開始の効用は既存道路に著しい變化を來すことゝ爲る、即ちその自動車道路に密接の關係のある道路は事業開始に依つて自動車交通が激減し交通は非常に緩和さるゝことゝ爲り従て道路の維持に要する經費も亦減少する譯である。又自動車道路の實質的効用に觀るときは、普通道路上に自動車専用の部分を設けたと同 oneであつて、既存道路の延長の一部とも言ひ得べきものであるから、道路管理者は其の管理してゐる道路に密接の關係を有する自動車道開設に要する費用に對して補助するの途を設けた、固よりはる等の補助は道路に關する費用ではないが、之を補助するの原因が前段に述べた所に在るのであるから、此の補助費は道路法に所謂道路の新設又は改築に要する費用と看做したのである。此結果其の補助費に對しては國庫も亦財政の許す範圍に於て道路法の規定に依り補助することが出来るのである。従つて國家交通の見地からして必要ある自動車道路開設費の補助に對しては國庫も亦其の一部

を補助して事業の助勢を期し得る譯である。

尙事業の助勢を期するが爲に、事業經營者が會社であるときは株金の拂込、資本の増加に關して軌道法が認めたと同一に商法の特別規定を設け、自動車道財團の設定を認めて資金融通の途を開いた外、土地收用法の改正を機として此事業の爲に土地を必要とするときは、土地收用法を適用することを許し、自動車交通の危険を豫防する爲に、沿道の土地竹木又は工作物の管理者に對して其の土地竹木又は工作物の自動車交通に及ぼすべき危険を豫防する爲に必要な行爲を爲す義務を負擔せしめたのである。

以上の保護を與へたのに對しては又特別の義務を負はしめ社債募集の自由を制限し、權利の讓渡、事業の休止廢止を制限した外、自動車道路の性質に鑑み之を公營事業と爲し得るの途を開き、國又は公共團體に於て自動車道の全部又は一部を買收するときは之に應ずるの義務を附した。而して此の場合に於て公共團體が支出する買收費は道路の新設又は改築に關する費用とし、道路法の規定に依りて補助するの途を開いたのである。

五

自動車道を開設して自ら運輸事業を經營するもの、又は他人の自動車道に於て運輸事業を經營するものに對しては、旅客又は荷物に關する運賃其の他運輸に關する料金運轉時刻を定め、地方長官の認可を受けしむるのである。是等は一般道路に於ける一の乗合自動車營業と何等選ぶ所がない、是

等乗合自動車政策に關しては這般成案を得て、地方長官會議に諮問さるゝ運に至つたが、可否兩論あつて未だ決定の運に至らない、併しながら交通政策上よりするときは交通機關は統一して施設さるゝことを必要とするを以て、自由事業と爲さずして特許事業とし其の許否を主務大臣の權限に屬せしむるのを理想とするのである。

叙上の見解に基き、本法案に於ても亦主務大臣の指定した道路を使用して爲す自動車運輸事業に對しては固より自動車道に依る運輸事業では無いが、前段に述べた規定を準用して規律することゝした。蓋し是等の事業も其の施設の完否は一般民生の消長に影響する所頗る大なるものであつて、現今の如き警察取締を以てしては不十分である。之に依つて現時鐵道界に於て論議されつゝある、鐵道對自動車競合を適當の程度に協調せしめたい方針に外ならないのである。

此の法案の制定に依つて自動車の機能を發揮せしめ、其の効用を増進することを得たならば、我國民經濟生活に裨益する所頗る大なるものあるは疑はざる所である。近時國有鐵道新線問題が随分八ヶ間敷やうに聽いてゐるが、鐵道特別會計も既存線路の改良に尠なからざる費用を要し、地方小都市にまで普遍的に鐵道を敷設することは困難なやうである。若し是等の小都市の爲に其の交通に適應する自動車道を新設したならば、必ずしも鐵道の敷設を必要としないであらう。又交通頻繁な大都市間に在つても自動車道を新設して、旅客貨物の個別的運送を完全ならしむるに至つたならば、物價は低下して國民經濟生活に貢獻する所多大なるものがあるであらう。世の有志が本法案制定の趣旨に鑑み、官民相協力して斯業の發達の爲めに其の設定に盡されむことを望んで已まないのである。