



民政黨の道路政策を評す

田 中 好

政治に同一見解を持つる者の集合體が政黨であつて議會を通して其の意見を實現せむとするのが政黨の目的であることは今更言ふ迄もない明瞭なことで何人も首肯する定論であるが、事の實際一歩くとも我國に於ける政黨生活は此定説通りにはれなかつた、忌むべき金錢問題や情實に捉はれて唯だ議會に於て形式上集合的行動を採つたに過ぎなかつたのは頗る遺憾に思はれたが、國民の政治的覺醒とでも言ふべきであらうか、近來各政黨が其の本來の目的であるべき政務の調

査又は研究に相當力を注ぐやうになつたのは喜ぶべき現象である。斯くしてこそ政黨存在の意義が認められるのであつて政務の調査が完全に行はれたならば、一夜にして婦人參政權論者に早變りするやうな諂世的政見が根絶さるゝのみならず内閣を組織するものは其の持する政見を實行する責任を負ふやうに爲るのである。之が爲に消極主義を強調しながら其の實積極政策を實行するやうな矛盾した政治は出来なくなつて、所謂政權は政治的見解の是否に依つて變動する眞の政黨政治が行はるゝので政務に關する調査研究の切要を痛感するのである。此時に方つて我が敬愛する民政黨が其の政務調査會に於て道路政策を決定したことは頗る吾人の満足するところ殊に同黨の大部を占むる舊憲政會が内閣を組織したときに方つては其の標榜した所謂消極政策の爲に、曩年原内閣が樹立して實現期に在つた我國道路政策を廢罷し道路改良助勢策を殆ど潰滅せしめた、其の政黨員の大部が組織する民政黨から道路政策のことを聞くやうに爲つたのは、時代の進歩と言つて良からう兎に角吾人の欣快を禁し得ない所である。併しながら道路政策に無自覺であつた憲政會——民政黨が自覺した其のことを喜ぶことは必ずしも其の政策を謳歌することゝはならぬ、唯た之を策するに至つた政黨生活の進歩を喜ぶのである、茲では其の道路政策の可否を評論して見たい。

新聞紙の報道する所に依ると、民政黨に於ては佐竹三吾博士を委員長として交通政策特別委員會を設け鐵道道路港灣航空路等に關する政策の調査研究に力めてゐるが、漸く成案を得て、鐵道に關しては小川鐵相の建主改從主義や地方鐵道濫設濫許主義に反對することを決定し、望月内相の持する產業道路計畫は杜撰なものであつて實行案として價値が無い、加之十箇年に一億八千萬圓を支出する大計畫を樹てながら初年度豫算纔に二百萬圓を計上したのは實行不能が始めから判つてゐる案であつて羊頭狗肉の計畫案であるから新たに實行可能の道路政策を樹てる必要がある、然るに我國に於ける國道府縣道の幅員は三間乃至一間半のもの七千八百里、一間半以下のもの國道は千三百里府縣道を合せて九千餘里あるので

あるが、是を全部自動車の通行するやうに改良するときは一里約十萬圓を要し、之を支辨する事は到底國庫竝に地方財政の許す所でないから、斯る實行不可能の道路改良網を完成するよりは、寧ろ自動車専用道路を作つて民間に特許して經營せしめ其の事業は舉て知事をして監督せしめ交通省が設けらるゝ迄は之を鐵道省の主管として事業助勢の方針を探ると言ふのである。

國有鐵道の經營に就て小川鐵相の主張する建主改従が適當か或は改主建従が適當かは世上既に論議盡された所であつて民政黨が憲政會内閣時代に採つた建主改従主義の探るべからざることを今こゝに悟るに至つたのは遅きながらの悔悟として敢て咎めない、地方鐵道の濫許も固より然るべからざる所であつて、其の意見に賛成するのであるが、東京市を中心として放射し又は環狀する地方鐵道が今日のやうに所謂濫許されたのは、いつの内閣時代であつたか、委員長佐竹博士の熟知する所であらうから敢て論議する要はない。さうなれば私の論及する範圍は民政黨の主張するやうに道路の改良を廢止して之に代るべき自動車専用道路を設定する道路政策の可否問題に歸着するのである。

○

新聞紙が報道した前記民政黨の道路政策には幾多の疑問がある、實は公黨の意見として私の腑に落ちない點が多く殊に聊か淺薄の嫌が無いでもないので、報導の眞否を友人某氏に確めたのであつたが、矢張り同黨から公表した事が判明したので、右報道に基いて論評するのであるが、政策の可否を論ずるに先つて民政黨が言ふやうに政府案が杜撰なものかを證議する必要がある。現政府の道路改良政策は曩年原内閣が樹立した國道の改良を中心とする主義を變更したのではなく、

二億八千二百八十萬圓を以て大正九年度以降三十箇年に亘つて、軍事國道を改良し普通國道中重要交通幹線に對するものから順次改良して行くのは從來と同一であるが、地方産業開發の見地からするときは國道でなくつても地方交通の爲には國道以上の交通價值を有する府縣道がある。是等を選択して自動車が通行するやうに改良せしめ度い、其の事業を助勢する爲に國庫から補助して改良事業を進捗せしめ之と相並んで國道を改良し道路改良の實を挙げむとするのが政府原案であつて換言すれば憲政會内閣時代にも細々しい豫算を以て其の主義の實現に盡した國道改良主義に更に一步を進めて産業開發上必要な府縣道の改良を助勢せむとするのであつて、國道府縣道の改良に就て並進主義を探るに至つたのである。従つて民政黨が言ふやうに、國道改良事業が不可能事であるものとすれば、憲政會内閣も亦不可能事の爲に年々三百五十萬圓の國費を投じたものと言はなければならぬことゝ爲る、併し私は今の政黨者流に對し既往の事實に就て上げ足取り的の議論を避けて、民政黨が言ふやうに政府案が左様に杜撰なものであつて不可能事であるのかを検討したい。

現在に於ける國道は二千里であつて、主として往古より唱へられた所謂五街道を始めとして、國內の交通幹線に屬するものばかりであつて、此道路を中心に我が國文化が發達したのであることは言ふ迄もない。今も尙此沿線には大小都市が發達し之等經濟乃至文化の中心地點を連絡する使命を有してゐることは明かである。此幹線を最先に改良して近代科學の産んだ自動車の通行に適合せしむることは或る意味に於て鐵道を建設すること以上の急務であることは識者の疑はない所であらう。此沿線に發達した都市及鐵道停車場乃至は港灣の勢力圏内より夫れに通ずる府縣道を改良することは都市又は停車場乃至港灣の存在を有意義ならしめ經濟的效果を擧げしむる唯一の方法であることは民政黨の諸公と雖否むことの出來ない。餘りに明白な事實であらう。此明白な經濟的價值を集計すれば六千里に達するのであつて、之を一時に改良することは勿論二三年否な二三十年を以てするも我國財政の現状からすれば不可能事である、従つて既定の國道改良計畫が

昭和二十四年度を以て完成するの實情に鑑み其の實行の一部を改定した外先づ産業道路——重要府縣道の四分の一に對する千五百里を改良せむとするのであつて其の道路の效用が國道と違つて地方的の性質を有することに胚胎して千五百里を各府縣に配分し地方交通狀勢よりして最も急を要する路線から改良せしめむとするのである、既に明治五年頃に於て鐵道の交通上に於ける價值を知つても之を一時に敷設することが出来なかつたと同様に、道路改良の利益のある所を知つても之を全部に亘り直に實現することの出来ないのは財政上よりして何人も否むことの出来ない所である。民政黨の諸氏が産業道路改良政策を目して杜撰なりと言ふのは路線選定標準の杜撰を意味するのか或は實行計畫の杜撰を指すのか其の意不明であるが、上述の選定標準は交通經濟上の諸資料に基いて交通政策の見地から決定されたもので非難するの餘地がないのである。若し財政上に於ける後者の非難であるとすれば吾人は寧ろ民政黨の諸氏が我國に於ける財政の現狀に餘りに疎きを憐むと共に、其の首領が財政の緊縮を高調する民政黨の見解と矛盾する決定であつて、黨議として意見を決定したものとせば黨内政見の不一致を表明したものと評するの外ない、若し計畫の杜撰を非難するに在るのならば、克く立案當局の説明に聽き地方交通の實情に照らし事の良否を判斷して國民の首肯するに足る意見を定むべきに惜むらくは其のことを爲さず、輕卒にも杜撰呼ばりを爲したる民政黨の輕舉を惜まざるを得ないのである。由來政府與黨たる地位を占むる政黨は政府當局の官吏の來場を求めて其の意見を徵するに反し在野殊に反對黨に於ては其のことを欲せざる傾があつて爲に盲目的判斷に始終するものが多い、此意見も恐らく其の類ではなからうか、併し何れの政府に於ても樹立した政策は之を公表して在野黨は勿論國民一般に之を批判せしむるの必要がある、又之を爲すことが政治の公正を期する所以である反對黨首領をも加へて國策調査會の設立を論みつゝある現内閣のことであるから若し民政黨から之を爲すことの要求を受けたならば恐らく否まなかつたであらうに其のことを爲さず、徒に盲目的に判斷をしたことは民政黨の爲に惜む所である。

民政黨の決定は政府の道路政策を目して實行不可能の愚案であると言ふのであるが、卿等の不可能と言ふ所は自己の主張を顧ることなくして他人の案を觀るに餘りに短見であつた勢では無からうか、成る程國道二千里と府縣道二萬二千里とを持する我國の現状に立脚して是等道路の總てを自動車が通行し得るやうに其の幅員を三間——二間に改良するものと豫定するときは改良を要する延長は或は卿等の算定したやうに九千餘里に及ぶかも知らぬ、否な總ての國道と府縣道とを改良するものとすれば夫れ以上の延長を算するのである、夫れを基礎として卿等の算定する一里當り改良費單價を十萬圓としたならば驚くべき經費を要すること、爲るであらう、併し政府の原案は卿等の謂ふ如く財政を無視して徒に實行不可能のことを策してゐるのではない、國道二千里の外に千五百里の重要府縣道を改良せむとするのである。實行不可能と言ふのは寧ろ卿等が無謀にも推算した九千餘里を改良せむとすること夫れ自身が實行不可能なのであつて、政府原案は財政を考慮した最小限度の實行可能案である、故に卿等の案なるものは先考問題を決定するに於て根本的の錯誤に陥つてゐるものと言はねばならぬ。

假りに數歩を讓つて政府の道路改良政策が實行不可能の案であると假定しても、道路の改良に代へて自動車専用道路を以て地方産業を開發せむとすることは果して適當の政策なるか攻究を要する點である。固より自動車専用道路は其の名の示すやうに専ら自動車的一般交通の用に供する道路であるが、路上交通物體の總てが自動車ではない、況んや手車荷馬車が尙自動車と對立して交通經濟上妙味ある効果を擧げつゝある現在に於て、敢て識者の言を俟つまでもなく是等の車輛や

ら人車馬の交通を路上交通から閑却することが出来ない、従つて道路の改良が必要な所以である。夫れに是等のことを考慮外に置き道路の改良に代へて自動車専用道路を以てすると言ふことは、道路の交通上に於ける諸種の經濟作用を無視し餘りに自動車に重きを置いて他の交通物體の作用を忘れた見解であつて自動車専用道路の存在的意義を履き違へた暴論と評せざるを得ないのである、此ことを自動車専用道路成立の根源に就て考へたならば直に判るであらう。蓋し自動車専用道路が萌芽し交通經濟上有意義なものとして其の存在を認めらるゝ所以は、自動車が道路を通して戸毎の交通に特徴を有し短距離運送に妙を得てゐることに在つて、鐵道のやうに新線路を設定して自動車を運轉することは道路を利用して始めて經濟的な交通用具としての自動車が有する總ての使命ではない、寧ろ道路を使用して戸毎の交通を司ることが自動車運送の本能である、然るに其の利用すべき普通道路が劣悪であつて、自動車の機能を十分に發揮することが出来ない爲に自動車専用道路を設定する合理當然性を有することゝ爲り交通經濟上其の存在を認容せらるゝ所以であつて、普通道路の改良を捨て、自動車専用道路を設定することを策するのは其の根本に於て誤を藏するものと言はねばならぬ。若し民政黨の見解に従へば國道府縣道の交通作用を代用する自動車専用道路を設定することゝ爲つて、人の生活する隨所に必要な道路の改良は何時までも捨てなければならぬことゝ爲るのである。が併し夫れが交通政策上可なるか否なるかは他の事例に徴して明かである。例へば鐵道が改良され港灣が修築されても後方地帯と連絡する道路が劣悪な爲に鐵道や港灣の機能が擧らない現代の交通缺陷に照すときは蓋し思ひ半ばに過ぎるであらう。或は論者は此場合に於ても自動車専用道路に依つて連絡を保つことが出来るかと辯解するであらう、併しながら自動車専用道路を使用する自動車は其の専用道路にのみ固定してゐるのは例外で寧ろ本來の使命である戸毎交通を普通道路に於て經營し、普通道路より専用道路に來つて其の機能を十分に發揮することが出来るのであるから、假令専用道路を設くるにしても夫れに依つて普通道路の改良を閑却し又は度外視

する理由とは爲らないのである。

更に數歩を譲つて國道府縣道の交通を代用する自動車専用道路の設定を許すこと、假定しても、民政黨の諸氏は之が爲に幾何の建設費を要するものと勘定してゐるのであらうか、自動車専用道路は特定區間に於て自動車の機能を發揚せしむるが爲に其の存在を許すものであるから、其の構造は現時地方に於ける官民經營の鐵道を建設するより以上の經費を要し到底國道府縣道の改良費の比ではない、之を最過少に見積つても尙一里二十萬圓を要するものと推定するのが普通である此の如き巨額の資本を投じて尙國道府縣道代用の自動車専用道路を設定することが得策であると言ふが如き無勘定の意見と評せざるを得ない、況んや營利を目的とする民間の經營に委ね國道府縣道の改良に代用せむとする如きは兎戯に類する考察と言ふべきである。固より吾人と雖自動車専用道路の發達を抑制するものでなく、之が事業を助勢し益其の事業の發達を希望して已まないものであるが、夫れは自動車専用道路が交通上果た經濟上成立すべき合理的理由を有する場合に限り夫れを助勢し發達せしむべしと言ふのであつて、漫然道路代用の専用道路を助勢すべしと言ふのではない、由來兎角鐵道經營者は自動車専用道路の形式に捉はれ専用道路と夫れを使用する自動車を固定的視し以て鐵道軌道の類と同一に取扱はむとする嫌がある、以上に述べたやうに自動車専用道路は一般道路に於ける自動車交通を緩和し、自動車の效用を發揮せしむる交通機關として存在するのであるから、之が效用を遂げしむる爲には必然的に普通道路の改良を必要とするのである、民政黨諸氏が鐵道業者の偏見と同一に自動車専用道路を觀察して道路の改良を否認したのは寔に惜む所であつて切に再考を求めて已まないものである。

自動車専用道路の主務大臣は交通省の出来る迄鐵道大臣とするのが民政黨の決定である。固より交通行政を統一して各種交通機關の連絡統一を圖り、其各種機關の機能を發揚せしむることは刻下の緊急事であることは吾人一再ならず之を主張した所であつて、民政黨の諸氏が本政策を決定するに方つて交通省の新設を豫定したのは吾人の頗る満足する所であるが併し夫れ迄暫定的の措置として自動車専用道路を如何なる大臣の權限に屬せしむべきかは是亦考究すべき問題である。現在に於ける自動車専用道路は明治四年十二月太政官布告第六四八號の規定に依つて、地方長官が内務大臣の指揮を受けて免許してゐるのであるが、新らたに主管大臣を定むるに方つては必ずしも現行制度を墨守する必要が無いのは勿論である、併しながら夫れを決定するに就ては現制度が如何なる點に於て缺點を有するかを證議し、自動車専用道路の性質と其の効用に鑑み事務分配の便否に想到して適當に決定せなければならぬ。此見地に立つて考ふると現行制度が一府縣内の行政を執行する權限を有する地方長官の處分に屬せしめてゐることは、二府縣以上に互る専用道路を規律し取締る上に於て不便を生ずるから此事業の免許は主務大臣の權限に屬せしむるのを適當とするであらうが、内務大臣の主管してゐることに就ては甚敷不利不便を告げてゐない。唯た地方鐵道を經營する者の一部に於ては、内務大臣が單獨に自動車専用道路を免許するときは、既設の鐵道經營に脅威を感じるから鐵道大臣の權限に屬せしむるのが可いと言ふ意見を持つる位である併しながら交通機關の經營を免許するに方つては他の交通機關との關係又は夫れに及ぼすべき影響を考慮して處分すべきは當然の事であつて、鐵道大臣の權限に屬するが故に對地方鐵道關係が十分に考慮せらるゝと言ふ譯のものではない。國有鐵道を主管する鐵道大臣が地方鐵道の免許權を有するが故に、地方鐵道事業が抑制されてゐる片面を知る者は必ずや論者の說に左袒するのを躊躇するであらう、又鐵道のことゝに重きを置くの結果として、鐵道の效用より以上に國民生活に有效な自動車専用道路の計畫があつても、鐵道が存すると言ふことだけで免許されないとすれば國民に採つては是れ程不幸

なことは無いのであつて、寧ろ内蔵兩大臣特有の見地に於て措置せしむることが人格的の機關作用の妙味の存する所である。故に強て現制度に於ける主管大臣を變更する必要と理由とを發見し得ないのである。

之を自動車専用道路の性質と效用の方面から觀察しても、自動車専用道路は一般交通の用に供する道路の一種類に屬することは明かであつて、道路法が人馬諸車の通行に對し無制限主義を採つて國の營造物としたに反し、之に於ては其の原則に對し、特例を設け交通物體を自動車に制限し之が通行に使用料を徵收せしむることを私人に特許するに過ぎないのであつて、自動車である以上は其の業態が乗合自動車であらうと自家用自動車であると、旅客又は貨物用自動車であらうとを問はず一般自動車の通行を許すことは恰も歩道車道の區別ある道路又は高速度緩速度車輛の交通を區別する道路に於ける交通と毫も異なる所がないのである。故に道路及道路交通を主管する内務大臣の權限に屬せしむるのが理論上當然の歸結である、更に又之を其の效用の點から觀察しても自動車専用道路を利用するものは、普通道路より又は普通道路へ通行する自動車に限るのであつて、自動車専用道路は普通道路の一作用を司る道路と言ふべきものなるが故に、之が主管は一般道路を主管する内務大臣の權限に屬せしむるのが事務配分の上から言つても亦理論上からしても當然のことと言ふべきである。

之を要するに何れの既成政黨も未だ手を觸れなかつた道路政策に就て、各政黨に率先して之に關する意見を決定した民政黨の行動に對しては深甚の敬意を表するのであるが、惜むらくは夫れを決定するに就て政府の道路改良政策の内容を吟味することなく、且自動車専用道路の本質と其の交通上に於ける效用を考察せずして徒に之を攻撃するに急であつたことは民政黨の爲に頗る遺憾とするのである。