

時論

自動車道の行政に就て

帝國鐵道協會に與ふ

道路改良會幹事

田

中

好

自動車道の問題が朝野の間に論議さるゝやうに爲つたとき、鐵道の關係者を以て組織されてゐる帝國鐵道協會は、此問題の研究し内務大臣に建議したと言ふことである、建議の内容は、近時自動車の發達が著しく爲つて自動車道の施設を試みんとする者あるに至つたことを述べ、交通經濟上之が發達を所望するのであるが、自動車道の主管官廳及其の監督法規



は未だ明確なものなきが如く、僅に明治四年太政官布告第六四八號の規定に依るの外なき現状なのは頗る遺憾に堪へない、ところが陸上運送に關する監督權は這般鐵道省に移管され自動車の監督權も亦同省に移されたに依つて陸上交通機關統一の必要上からして、自動車道の主管は之を鐵道省と定め同省は速に監督法規たる自動車道法を制定して自動車の發達せむとする交通界の實狀に相伴ふやう考慮して呉れと言ふのである。

今日のやうに亂雜に施設されてゐる交通機關を統制するが爲に交通行政を統一するの必要あることは、吾人が本誌上に於て一再ならず所論した所であつて、帝國鐵道協會建議の目的とする所に私は双手を舉げて賛成するのである、併しながら自動車道の主管を鐵道省に移して陸上交通機關の統一を圖らむとする意見に對しては遽に賛成することは出来ない、以下尠しく卑見を述べて世の識者の示教を乞ふと同時に帝國鐵道協會の理事諸君の再考を煩したい。

二

行政事務を分配するに就ては各種の主義と方法とを想像することが出来るが、其の行政の對照物と爲るべきものゝ性質と其の效果に鑑み行政の目的とするところに稽へ、事の便否を斟酌して合理的に決定するを要することは今更茲に言ふ迄もない、故に自動車道に對する行政の主管省を決定するに就ては先づ自動車道が如何なる性質のものなるかを究むる必要がある、自動車道の施設が社會生活上歡迎せられ發達するに至つたのは、交通物體が著しく錯綜し行通速度が混雜してゐる普通道路に於ては自動車の經濟的機能を挙げしむることが出来ないから専ら自動車の利用する自動車道を設定することが交通經濟上得策であると言ふ見地の下に其の存在を是認せらるゝに至つたのである、故に其の發達の起因から觀察すれば一般道路の交通を緩和保全すると同時に自動車の効用を挙げしめむことを目的とするに在る、従つて自動車道は一般道

路に依りて自動車交通機能を擧げしむるやうな所に於ては其の敷設の必要と存在の理由とがないものである。此ことは萬國道路會議等に於て善良な道路を維持經營してゐる文明國が當初自動車道存在の基礎的觀念に疑を挿むだことに依つて判るのみならず、比較的道路の悪い伊太利に於て之が發達を觀るに至つたのも、畢竟這般の事由を物語るものである。發達の由來此の如きを以て自動車道は一般自動車の交通を掌る普通道路と其の形式は勿論其の作用も亦何等異なるものではなく、一般道路に於て交通物體の機能を擧げしむるが爲に街路に高速度車道又は自轉車道を設け各車輛の機能を發揮せしむるのと同じであつて、交通物體を自動車の方に制限した一種の道路に外ならないのである。

自動車道の性質普通道路と異なる所なきが故に、現在に於ては道路を主管する内務大臣の權限に屬することは極めて明白であつて一點の疑を容れない、帝國鐵道協會も亦吾人の見解と同一なのであらう、『自動車道の主管は之を鐵道省と定められ』と言つてゐる然らば立法論的見地に於て一應現に内務省所管に屬してゐるものを鐵道省所管に移す可否を設索する必要がある固より陸上交通機關統一の思想に則つて現在内務省主管に屬する道路行政の全部を鐵道省主管に移した曉に於ては或は建議の要旨は正當であらうが、此點に就ては何等論及する所なく道路行政は依然内務省をして主管せしめ乍ら自動車道の主管を鐵道省に屬せしめむとするのは、交通行政をして益々不統一紛亂せしむることゝ爲るのでは無からうか、蓋し前述のやうに自動車道は普通道路の一種類に屬するものである、従つて普通道路を主管する者をして主管せしむるのが原則であつて、そうすることが行政を統一する所以であるに拘はらず特に之を普通道路の主管省より分離せしめて行政せしめむとするには何等か夫れを分離せしむるだけの正當な理由がなければならぬ筈である。帝國鐵道協會は果たして其の理由を奈邊に求めて意見を定めたのであるかを聞きたい。自動車道の性質及効用上より觀るも亦自動車道を利用する自動車は常に普通道路に於て戸毎運送の任務に方り、特定區間に於てのみ自動車道を利用するの實情に鑑るときは、普通道路と自

自動車道とは不可分離の關係に在るものなるを以て、寧ろ兩者は相合體して交通任務を司るものと言はねばならぬ、從つて之に關する行政も同一方針に出でなければならぬ、此ことを自動車道設定の要否のことに就て考察するに、凡ての交通機關を設定するには夫れを設定せしむるだけの要否を決定する必要がある、唯た個人が無暗に設定せむとするが故に夫れを是認して施設せしむると言ふが如きは交通政策上採るべきでない、自動車道の設定に關しても亦同一であつて、其の要否を定むるには普通道路の狀態が一般自動車の交通に適するか否かを判定することを要するのであつて、普通道路に於て十分自動車の機能を舉げしむる場合又は近く道路を改良して夫れを舉げしむる計畫ある場合等に於て、其の道路の目的と一致したる自動車道の開設を許すべきもので無いことは、國有鐵道の輸送能力ある場合に於て之に接近並行して地方鐵道乃至は軌道を敷設せしめないと同一であつて交通政策上執るべき當然の方策である、從つて自動車道設定の要否を決するには現在と將來に亘つて普通道路の効用を考察判斷し夫れを必要とする場合に始めて開設せしむべきである、之を考察判定するは獨り普通道路を主管するものに於て爲し遂げ得るところであつて亦ことの正確を期する所以である、故に普通道路の主管省に關係なく自動車道に對する行政を爲さむとするのは自動車道に對する根本觀念に於て既に誤があるものと言はねばならぬ、或は自動車道開設の要否を判定するには獨り普通道路との關係を考察するばかりでなく、鐵道との關係をも考察する必要がある、從つて鐵道省所管たらしめむとする意見もあるであらう、併し夫れは鐵道と普通道路との關係に於ても起るべき問題であつて、交通政策の理想からすれば獨り陸上交通機關相互間ばかりで無く、水陸交通機關相通じて起るべき要求であるが、水陸交通機關は勿論鐵道と道路との行政が對立して行はれてゐる現在に於て夫れを統一することなく、自動車道の要否のみを鐵道と關連して判定せむとするのは跛的理想の急進論に非ずむば自動車道の作用を誤解した説と評せざるを得ないのである。

或は自動車道の本態を軌條なき鐵道と觀察する者がある、即ち特種通路を開設し通路開設者が自ら自動車に依る運輸事業を經營するのが所謂自動車道事業であると言ふのであつて、此考察は主として鐵道業者の持するものゝやうである、成る程其の様な業態を想像することが出來ぬこともないのであるが、吾人の以て自動車道と言ふのは前述したやうに一般自動車の使用する道路であつて、特定人が運送事業に供するが爲の專用通路を指すのではない、賢明な帝國鐵道協會理事も恐らくや此の如き自動車道を考察してゐるとは考へない、蓋し自動車道は屢々述べた如く普通道路の一般交通物體と區別して専ら自動車の一般使用に供する道路であつて、之が爲に毫も一般的公共性を失ふものでないことは疑を容れない、若し論者の想像するが如きものを以て所謂自動車道と爲すに在らば強て之を道路行政の主管者に管理せしむる必要がないのは言を俟たない、併しながら此の如き施設が交通經濟上發達の可能性を有するや又交通政策の上から之が發達を助勢すべきやは攻究を要する問題ではあるが、論者の豫想するやうに自ら自動車運輸事業を經營する爲に特別の通路を開設せしめても其の事業に影響せざる程度に於て一般自動車をして夫れを利用せしむることは、國家經濟上得策とする所であつて專用道路の經營も其の經營の採算上よりして必ずや一般自動車の使用に供するに至ることは明かである、寧ろ夫れを獎勵することが交通政策上必要なのである、従つて一般自動車の利用を禁止するが如き、國際的に取扱はれ是認されない特殊施設の發達を獎勵して之に對し國家が干渉する程の急務に差し迫つてはゐないのである。

三

吾人の所謂自動車道は自動車の一般交通に供するに在る、然るに一般交通の用に供する道路は之を以て國の營造物とし之に關する費用を公共團體の義務負擔に屬せしめてゐる、畢竟道路が一般の交通を掌り之に依る効果が公共團體住民の一

般に利益を波及するが故である、従つて自動車が増次發達して國民一般の利用物たむとする趨勢に在ることに鑑るときは、之に對する政策は普通道路に於けると同一の見地に立脚したものでなければならぬ、故に自動車道の施設經營に就ては其の規格等一般道路に對すると同一の監督に服さしむるを要する、茲に於て本來よりすれば自動車道路の如きは特別法を制定するの要なく道路法の一部を改正すれば足ると言ふ議論の生ずる所以であるが、併し此理想を今遽に實現せしむる必要を告ぐる迄に自動車が発達してゐないが爲に、現時の國民生活に適應した政策の下に有償使用制度を採り私人の經營を許し行政するの必要があるのである、が併し右述ぶる理想を忘れてはならぬ、従つて自動車道に對する政策としては帝國鐵道協會の建議したやうに自動車道の監督法規を制定するだけを以て満足すべきものでなく、更に普通道路に對して國家の採りたる政策に近からむことを所期せねばならぬ、之を所期するには普通道路の主管省に管理せしめて始めて兩者の發達を期し得るのである、若し之を鐵道省の權限に屬せしむるものとせば相關連して施設せねばならぬ、鐵道と道路との施設が、相隨伴して行政されてゐない現時の弊害を一層助長するの結果を招來するの恐がある、試に自動車道の經營を鐵道大臣が免許した後に於て道路管理者が其の自動車道に接近並行する普通道路を改良したりとせば有償使用主義を採る自動車道の經營は無償使用主義を採る普通道路の使用に壓倒されて其の經營は知るべきのみで、而かも夫れが自動車道の經營を廢止せしめ普通道路の新築改築が公共團體の財政に依りて施設されたることに鑑るときは國家經濟上幾何の損失であるか蓋し思半ばに過ぎるものがあるであらう。

四

理論と實際の要求に即して爲した吾人の結論は、普通道路を所管する内務大臣をして自動車道を管理せしむることに爲

るが、更に之を行政の便否と從來の經過に徴して吾人の主張を検討して見る、自動車道の効用上述べた如く自動車道を利用する自動車は常に普通道路を利用するのを常態とするが故に、右道路と普通道路とは動的にも靜的にも密接不可分の關係を有するものであつて、自動車道經營の爲には普通道路の良否如何が其の經營を支配するの關係に在る、其の道路構造の形態に至つても毫も普通道路と異なる所なく、殊に其の作用が普通道路の効用と相俟つて價值附けらるゝ場合に於ては一層普通道路化せらるゝものなるを以て、技術上の見地からしても内務省の主管に屬せしむるのが利便である、論者或は自動車道の効用が鐵道の効用と密接の關係を持することを主張するであらう、吾人も亦夫れを否定するものではない、併しながら自動車道の効用が兩者何れに密接の關係を有するやは識者の言を俟つ迄もなく明白な所であるに拘はらず尙之を鐵道省主管たらしめむとするのは如何なる理由に依るのであるか不幸にして其の理由を發見するに苦しむのである、或は陸上運送に關する監督權が鐵道省に移管され自動車の監督權も亦鐵道省に移つた今日に於て吾人の意見を實行せむとするは痴人夢を見るの類かも判らぬ、併しながら夫れは陸上運送の行政が移管されたゞけであつて運送の用に供せらるゝ總ての施設が鐵道省主管に屬したのではない、従つて自動車に關する道路行政乃至警察行政は依然内務省所管に屬するのであつて移管の事柄を事由として本問題を解決せむとするのは餘りに皮相の見解である。殊に交通機關の靜動兩態を區別して行政せむとすることは不自然なことであつて會々權勢に依つて之を爲し遂けても、夫れより生ずる結果は所謂不自然なりし事實を暴露し弊害を百出するに終るであらう、併し今日より發芽し將來大に發展せむとする自動車道に對する行政を舊時のやうに依然不自然的な制度の許に規律せむとするのは帝國鐵道協會の趣旨でもなく亦吾人の欲せざる所である、協會理事は之を如何に解決せむとしたのであらうか吾人の聽かむとする所である。

之を亦從來の經過に徴して見ても、内務省は大正十五年十二月各地方長官に通牒し自動車道の經營に就ては明治四年太

政官布告第六四八號に依つて處理すべきことを指示し、帝國代表官吏を萬國道路會議に出席せしめて歐米各國の實情に聽き曩に自動車道法を立案したことは顯著な事實であつて、是等の方針に則つて既に内務大臣の認可を受け地方長官が許可したもの、神奈川縣鎌倉郡小坂村川口村間片瀬道路、大阪府下中河内郡大戸村石切道路及山梨縣南都留郡富士山麓道路の三あるに過ぎないが、是等は何れも何等の故障なく計畫實行中に在つて、是等を鐵道省所管たらしむるに非ざれば陸運の行政の完全を期する能はずとする理由を發見し難いのである。

帝國鐵道協會理事の意見に聽き鐵道省所管に屬せしむる可否の議論を一瞥する、鐵道省は人も知る如く國有鐵道を經營することを以て主たる事務とするのであつて所謂事業官廳である、故に自動車道を國家が經營する場合は格別であるが、之を私人の經營に任せ國家監督の下に施設せしめむとする場合に在りては、事業官廳をして監督行政を執行せしむる事と爲る、是も亦必ずしも咎むべきことに非ずとしても、曾て國有鐵道の爲に民間地方鐵道業者が民業壓迫の聲を發した顯著な事實に徴し、鐵道の爲に自動車の發達を壓迫するの歴史を繰返さざらむかを憂慮するのである、敢て一文を草し帝國鐵道協會理事の所見を問ふ。

◇ × × ×

× × × ◇