

五十六議會に於ける路政雜感(二)

田 中 生

○

次はお隣りの貴族院の方を拜聽する、總理大臣の施政演説やら三土藏相の財政演説は、矢張り衆議院で聽ると同じことで原稿の朗讀だから茲に再び筆する價値と餘裕がない、唯だ議員の質問戦が私等の興味を唆る氣持がする、何と言つても形式だけは平民式な衆議院と違つて上品なのだ、議長が××男爵なんて言つてただけでも上品らしい。其の質問應答振りでも、御質問御尤もであると言ふと、御親切な御答辯に感謝します、併し……と言つた調子だ。

私の取扱はむとする路政——少くとも交通政策に就て堂

々の論陣を張つてゐるのは、佐竹三吾博士だ、博士は、政費の節約に關することゝ鐵道政策に就て或る意味から言ふと實に痛快骨を刺すやうな質問をしてゐる、曰く、田中首相は曾て行財兩政の整理を斷行すると言つたにも拘はらず、各省から大藏省に要求した豫算を見ると、各省大臣は唯だ自分の所管してゐる豫算を少しでも多くとることを能事と考へ、所謂豫算の分捕りに専心であつて、與黨の代議士も亦自分の選舉地盤を擁護する爲に國費の分捕りを能事としてゐる、又地方民は此やうな代議士を極めて有力なものとしてゐる、此傾向を以てするときは幾ら國費があつても足る所ではない、殊に小川鐵相は是等國民の弱點を

利用し、鐵道敷設と言ふ好餌を與へて黨勢を擴張したことは豫算面上に歴然と表はれてゐる、國務大臣の考へにして此の如き有様であるから代議士の考へ國民の考へは一地方の事に偏倚して、國家としての大所から財政節約の如きを思はない、是では財政緊縮は到底出來ないのではないかと之に關する大臣の意見を質した、之に對して首相や大口大藏政務次官は、唯だ抽象的に當り障らずの答辯を與へてゐるに過ぎない。

成る程佐竹博士の言ふやうに、現在の豫算編成上に於ける實情と言ふか其の内情はその言の通りだ、閣内で勢力のある大臣が強情に閣議へ持ち出して迄豫算の維持を争ふから其の大臣の所管する省の豫算は比較的多く是認される、従つて豫算は事業本位でなく大臣本位と言つた調子だ、併し夫れは今の内閣に始まつたことでは無くて歴代の内閣皆然りだ、憲政會内閣時代も矢張りその通りで、内藏兩相を兼任してゐた格の濱口さん位が、眞面目に國家財政を懸念したゞけで、其の他の大臣は今の内閣の遣り方と少しも違

つてゐなかつた、そのお蔭で内務省所管の豫算は一厘の虧引も無かつたが、その正直さが禍して當然内務省豫算に要求すべきものを他の省が名目を異にして要求し夫れが是認されてゐた様な譯で、正直者が一番馬鹿を觀た感があつた、憲政會内閣時代に夫れであるから積極政策を高調し、濱口さん見たいな正直者が一人も居ない今の内閣では當然の事で、夫れを答めるのが寧ろ無理だ、佐竹博士ではないが、大臣此の如し代議士——夫れに引きつられてゐる民衆が踊るのも、實は馬鹿々々しいことであるが民衆が政治的に自覺する迄は仕方がない。

○ 佐竹博士は、尙追及して鐵道豫定線の追加に及び、自動車交通の勢力圏内に屬する二三十哩の地方鐵道的鐵道を、國有鐵道の豫定線に追加してゐることの誤を指摘し、鐵道に代るべき自動車或は道路の普及を鐵道の負擔に於て計畫することが極めて必要であるが、之に就て如何なる見解を

持つてゐるか、と質してゐる。之に對し小川鐵相は、鐵道と自動車との交通作用は互に異なつて大量輸送と運賃の點が兩者非常に違ふことを告げ、追加豫定線は自動車輸送を以ては不可能の地點に敷設するものであると言ひ、自動車と道路と相共に發達せしむることは同感であるが、鐵道經濟から自動車に對し補助する計畫は無いと答へてゐる。

私も小川鐵相後段の意見には賛成する、博士等は鐵道と自動車とは相競争する地位にあると言ひながら、矢張り鐵道を以て陸上交通の唯一最高の機關と考へてゐるのでは無いかと言ふ疑を私共をして起さしめる、兩者が競争する獨立の機關であるならば鐵道經濟から自動車乃至道路の費用を支出する理由が無い譯である、殊に自動車營業に對して國庫が補助する制度は地方鐵道補助制度と同一であつて舊資本主義的の考察では無からうか、蓋し自動車營業又は地方鐵道を經營し、利益があれば經營者が儲けると言ふ考察の下に經營する私事業が、國有鐵道に利益を與へ又は與へしめむとするのは夫れは私利の爲に結果すること、此事

業に對し特に國家が補助する必要がないのであつて、其の意見は矢張り資本家保護の考である、殊に自動車營業に對し國庫が補助せなければ經營出来ないやうなものは寧ろ經營せしめないのが得策なのである、又鐵道經濟から道路費を支辨せしむると言つた所で、鐵道經濟に夫れ程の餘裕がある譯でもなく矢張り鐵道公債で支辨せなければならぬ、そうなれば道路公債法に依つて道路費を支辨するのと五十歩百歩の争では無からうか。

佐竹博士は、道路政策に就て質問し、現內閣成立以來所謂積極政策を高調し地方長官會議に於ては産業道路を計畫すれば政府は相當考慮する、又地方債の許可も緩和して此事業の助勢を測ると宣言して鐵道政策と相共に黨勢の擴張に利用したのを頗る遺憾とする旨を述べ、地方に於ける道路計畫の實際を見ると、計畫と言ふだけのものではなく三年度に於て改良する箇所だけを擧げ四年度以降は白紙の狀

態に置かれてある、即ち四年度以降のものは府縣會議員選舉の結果に依つて改良工事施行箇所を決定する遣り方である。難じ、夫れは夫れとして置いて、政府が道路工事を奨励した爲に三年度に於て國庫の補助を豫定し起債の許可を受けて地方は工事を施行したが、議會解散の爲に三年度豫算は成立しなかつた爲に政府は二千二百萬圓と言ふ借金を地方に負擔してゐる、之に對して如何なる措置を採るのであるか、政府は昭和三年度の工事に對して地方に借金がある尙其の上に四年度の工事に對しても又其の借金が殖える、此後と言ふ手段に依つて後始末をする計畫でめるが、鐵道と道路とは別々に計畫を樹てるものでなく之を合して全體の計畫を樹つべきもので、道路の補助費も鐵道の建設費に代るものとして鐵道會計に於て負擔しても可いものと考へるが此點を如何に觀るか、道路の規格は餘り立派なものでなく少しく小さくして道路改良の普及を圖るのが適當でなからうか、京濱國道の如きは過大の嫌がある、之に對する所見を質した。

之に對して内務大臣は答辯をしない、宮崎土木局長は、道路改良費豫算の經過を縷述し、近時自動車が発達して道路熱は各地に勃興し爲に地方民の要求に従つて府縣が道路計畫を樹立するに至つたのであつて、地方長官會議に於て政府が道路改良を奨励した結果道路計畫が多くなつたのではない、道路の改良は地方民衆の聲であると言ひ、道路政策改訂の概要を詳述し、此計畫を以ては地方の希望を容るゝには困難であるが、政府財政の都合上已むを得ない現状にある、併しながら地方が道路起債を爲す場合に於ては、國庫の補助が無かつたとき、又は補助金が豫定より減少したときに於ける地方財政の措置を見定めた後でなければ起債を許可しない、従つて地方は政府豫算の如何を見定めた上でなければ工事に着手しない、此様な方法で仕事をしてゐて、現に或る地方に於ては昭和三年度政府豫算の不成立であつた爲に既定計畫を廢止變更した地方もある位であるから、佐竹氏の心配は事實上御無用であると言ひ、道路規格に就ては之を擴張せよと言ふ意見ならば、充分考慮を要

するのであるが、自動車發達の爲に現在の規格位が適當と認めてゐるが、過大に互らないうやう注意する積りだ、と答辯してゐる。

秋田内務政務次官も、産業政策實現の爲にはどうしても道路を改良する必要があるが、夫れには金が要る産業道路改良の爲に年額二百萬圓では到底出來ないことは判つてゐる、要するに金の問題に歸着するのである、従つて金即ち財政の伴はない道路計畫は理論的に言ふと計畫ではない、政府が言つてゐる計畫も亦唯だ土木局長が言つた方針の下に道路事業を進めて行くと言ふ一つの考へに過ぎないと辯じ、道路計畫の眞のものを樹てるには、廣く一般交通關係の大局から見ても鐵道港灣其の他一般交通機關との關係を考慮し決定する必要がある、此爲に交通會議と言ふやうなものを設置して財政の關係も併せ確定したい一個の意見を持してゐると言つてゐる。

佐竹博士の質問で私の考へたことは、博士の意見のやうに道路規格を縮少して道路改良の普及を測るのが可いか

夫れとも漸進的に規格に適合した道路を造るのが可いかの問題である、之は鐵道政策に於て常に論議されてゐる建主改從主義と改主建從主義の争と同一であつて大に研究の餘地がある、道路築造に就て最も重要なことは所謂路中の問題であるが、現在に於て産業道路と爲る府縣道の路巾は、自動車交通に於ける二車線を標準として三間を最低限度とし、特殊の箇所に限つて二間半に低下することを許すが、その場合に於ては待避所を設置する規定である、此制限を尙低下せしむることにすれば自動車一車の交通しか出來ない道路が存在することゝ爲つて、是では自動車の能率を擧げしめ産業の開發を期することは到底困難である、改築後交通量増加の爲に再び二車線に要する道路敷地を擴張することは沿道民の耐ゆる所でない、加之産業道路として採擇する道路は、少くとも二車線交通を必要とする位な道路でなければ資格がないのであるから、少くとも産業道路の築造に規格を低下することは、賛成するに躊躇する。

秋田政務次官の交通會議設置論は、何人も固より異論の

ない所であるが、交通機關全部を統制して審議することは、現在の狀況に於ては一大勇猛心を以てせなければ事實上困難な問題で、其の會議を設置するだけに就ても幾多の波亂を覺悟せなければならぬ、之に半年を消費する位ならば手取早く出來得る道路會議を設置して、夫れに依つて交通機關の自然的統制を圖るのが得策であるから會議設置の意見に従つて一日も早く道路會議を設置して貰ひたいものだ。

斯波忠三郎男も、鐵道敷設法改正案の質問に關連して大に道路問題を述べてゐる、延長三十哩位の支線鐵道を新設し幹線の營養たらしめむとするのは間違て、支線から貨客を集めても幹線を改良せなければ支線から來た貨客を吞吐することが出來ない、支線を新設することは、幹線の改良を閉却することに爲るのであつて、支線の如き短距離のものには自動車交通を以て十分である、一哩二十萬三十萬の金を投じて鐵道を敷設するよりは道路を改良するに加かな

い、その事は近頃歐米の鐵道が自動車の爲に經營難を訴へてゐることに依つて明かである、此計畫を樹立するに就て内務省の立案した、産業道路計畫と交渉したが、鐵道會議に諮問したと言ふだろうが、一年に一回而かも一時間か二時間で終る會議は何等の權威がないから廢止すべきものだ、國有鐵道經營の本趣に立戻つて地方交通を目的とする支線鐵道の經營を廢止し、幹線を改良して輸送能力を擧げる考はないかと質してゐる。

之に對し小川鐵相は、幹線改良よりは地方の爲に必要な支線を敷設することは鐵道の經營からすると餘り儲からないが、夫れをすることが國家が鐵道を經營管理する精神からして當然だと言ひ、對自動車との關係に就ては、佐竹博士に言つたと同一のことを繰返し、大量輸送が自動車の任務でないから鐵道を必要とするのだと言ひ、鐵道會議は貴衆兩院に於ける政黨各派の代表者と帝國鐵道の權威者を網羅した會議であるから假令年一回開いても此會議の決定は權威あるものであると言つてゐる。

秋田内務政務次官も、産業道路は各都市と鐵道港灣之を連繫して自動車利用の爲必要な道路を改良するのであつて鐵道を無視したもので無い、鐵道の使命と道路の夫れは各異つて鐵道は比較的長距離大量輸送が使命で、自動車の使用する道路交通は短距離戸毎輸送が目的であるから、兩者は相並行するものであつて假令並行しない場合に在つても鐵道を無視して計畫してゐないと言つてゐる。

斯波男は産業道路計畫の樹立に方つて鐵道を無視したか又は鐵道を威嚇するかと言ふことを質してゐるのではない、此計畫を樹つるに方つて鐵道計畫と連絡提携を採つて審議したかを聞いてゐるのだと言ひ、秋田政務次官は、鐵道計畫と悖る所はないのみならず鐵道計畫には内務次官が鐵道會議員として参加してゐて、産業道路計畫と對照して同意した譯で兩案は協調を保つてゐると答辯した。

斯波男爵の鐵道會議無用論、随分穿つた議論である、成程小川鐵相が言ふやうに會議員には斯界の權威者を集めてあるにしても、一年に一時間や二時間の會議で、自動車

交通で十分な所に鐵道を敷設しても可いと決議するやうな始末では、或は無用であるかも知らぬ、併し夫れは會議其のものゝ罪でなく、之を鵜呑みせなければならぬ様に仕向ける鐵道當局が悪いのだ、唯だ當局の悪かつた一時的のことに動機して會議無用論も行き過ぎてゐる、會議創設當時の趣旨に依つて審議するならば鐵道行政の爲に寔に歡迎すべき會議である、唯だ屢々論議されたやうに今は鐵道だけの小範圍に立脚して、鐵道政策を決定することが出来ない時代と爲つてゐるのであるから、議員に新顔を参加せしむる必要がある、このことは何れの人も希望する所であらう、地方鐵道買収の爲め公債發行に關する法律案委員會に於ても此ことが問題と爲つて希望條件を附せられてゐる。

附帶決議

現行ノ鐵道會議官制ハ其ノ組織ニ於テ所期ノ目的ヲ達スル能ハスト認ム、依テ政府ハ鐵道會議ヲ一層公正且ツ權威アラシムル爲メ其組織ヲ改メ交通ニ關スル學識經驗アルモノヲ議員トナシ鐵道敷設法ニ定ムルモノ、外自動車

道路網ノ計畫竝ニ地方鐵道ノ買收等ヲ之ニ諮詢セラレム
コトヲ望ム。

此會議に交通に關係する學識經驗者を參加せしむることは私共の全然賛成する所であるが、道路網の計畫までも此會議に諮詢すると言ふことは少し行き過ぎてゐるのでは無からうか、秋田内務政務次官が言つたやうに交通會議とも言ふ會議ならば兎も角、唯だ道路が鐵道に關係あると言ふことだけに依つて、鐵道と獨立の交通機關のこと迄も審議せしむるのは、行政の系統を無視した計畫である、若し交通行政統一の爲に之を實行するの趣旨であるとすれば、固より異論はないが、夫れならば宜敷鐵道會議を廢止して交通會議を興すに如かないのである、夫れが出来ないとすれば前に言つたやうに道路に就ては道路會議を設け兩會議が互に其の決定を尊重して審議するのが合理的である。

青木周三君も各線の利害得失に就て質問してゐるが、皮

肉を飛ばして、近頃の鐵道敷設の爲には一哩三十萬圓の金が掛る、其の利廻りが一分にしかならぬとすると、五分二三厘で鐵道公債を起すとすれば一哩一年四分二三厘即ち一萬二千圓掛る勘定だが、内務省の産業道路補助が一里二三萬圓しか要らないとすれば、産業道路の補助は鐵道の損だけで出来る勘定だから、道路の補助を鐵道會計から支出して其の道路の上には鐵道省が自動車營業を經營する、其の經營で鐵道は背後に在る大輸送經營で利益が擧がるから自動車營業の方で儲ける必要がない、従つて非常に安い運賃で自動車を以て鐵道に代へることが出来る、そうなれば三十萬圓の十分一で一哩が出来る勘定になるから、夫れの方が十倍の黨勢擴張が出来るではないかと、或る政黨の領袖に冗談を言つたら、地方の人は鐵道でないと承知しないからナアと言つたと野次つてゐる。

私は法の不通過を喜ぶのではない、併し青木氏やら佐竹博士が矢鱈に鐵道やら道路問題を黨勢擴張の具に供したと言つてゐるが、鐵道のことは暫く措くとしても、道路問題

が夫れ程黨勢擴張に使用されたかを喜ぶのである、政黨が政策を高調して黨勢を擴張するのは當然であつて何等怪むに足らない、政友會が産業道路政策を強調した爲に路政に自覺した民衆が政友會に入會することは當然である、消極丸義をモットーとして道路政策を眼の上の瘤のやうに仇敵視した政黨に左袒しないのは當然でなからうか、政友會の道路亡國論とまで極言した幹部を有する政黨に人氣の集まらないのも當然であつて、今更夫れを言ふのは門外漢たる私共をして焼餅的言辭としか受取れないのを悲しむのである。

野次は其の位にして、青木氏は、いつも政府は鐵道と自動車とは擔任の分界が違ふと言ふけれども非常に接近してゐる、が併し日本の鐵道収入は主として旅客収入に在つて自動車は旅客を目的としてゐるのと同であるから、鐵道が道路を呼び起すやうになれば鐵道は道路を利用する自動

車の爲に喰はれてしまふ、故に先きに道路を拵へそこに自動車を運轉して地方を開發し、開發の結果到底自動車で運び切れないときに鐵道を敷設すれば可いから根本的に鐵道計畫を樹て直せと極論した。

私共は鐵道敷設法改正案が議會を通過しなかつたことを、無上に喜ぶものではないが、何れの内閣に於ても鐵道豫定線を決定するに就て、道路との關係を考慮してゐないものが頗る多い、地方が多額の公債を以て道路を築造してゐても夫れには無頓着に豫定線を決定する、まだ夫れだけでは無い、折角府縣が改良した道路を壘したり道路と平面に交叉して鐵道を敷設し道路交通を著しく阻害してゐるものがある、貴族院の諸公が鐵道計畫の樹て直しを言ふのも無理はない、夫れかあらむか――

昭和四年度豫算審議の報告に於て委員長柳澤伯爵は、鐵道省の豫算に對する希望決議を読み上げてゐる。

第六分科(鐵道省所管)希望條項

昭和四年度建設費豫算ノ實行ニ當リテハ工事ノ緩急ヲ計

リ出來得ル限り經濟的ニ之ヲ施行シナルヘク公債發行額ヲ減少スルコトニ努メ又昭和五年度以降ノ建設ニ關シテハ自動車網トノ關係ヲ考察シ更ニ建設計畫ヲ立テラレムコトヲ望ム。

私共は貴族院が交通問題に關して適當な意見を決定したことを我が路政の爲に慶賀し、貴族院無用論のあるとき、聊か二院制度の特質を表はしたことを喜ぶのである。



路政問題とは餘り關係は無いが、柳澤委員長が地方税制の問題に就いて豫算委員會で加藤政之助君と三土藏相との應答があつた、併し夫れは質問者も不調べ答辯者も不調べであつたと報告したので、加藤先生、わしの言つたのは間違でない、現在政府は中央と地方の財政を截然區別して地方に獨立の財源を興へむとするのであるが、私は之に反對で中央と地方と共通で地方補給制度の方が可いと信じて獨逸の新財政々策やら英國の補給制度を引例したのに、三土

藏相は之を否定したが夫れが間違で私は間違つてゐないから私の責任上更に藏相の答辯を要求して黒白を明かにしたいと力んだのに對し、藏相は、英國の地方税整理案は、主としてギヤソリンの増税に依つて、地方へ補給する、夫れは自動車の發達に依つて道路が壞はされ地方の道路費が非常に殖えて一哩十五萬圓の費用が掛かゝてゐる、自動車發達の爲に運賃は低下されたが之に依る國民負擔の軽減よりは、道路費の負擔が多く爲つてきた、そこでギヤソリンに課税して地方へ補給する案で加藤君の言ふのは違つてゐると言つてゐる。

私共は二人の争はどちらに在つても可い、唯だそう言ふ藏相は、我國道路費の財源をどう始末する意見を聞きたいのである、秋田政務次官が言つてゐるやうに、我國道路改良の可能か不可能かを決定するものは一に其の財源に在る、英國の例でも獨逸の例でも夫れは問ふ所でない、自動車其の他の車税を國に收めて地方に配分するか夫れとも夫れを道路改良費の財源に充當するか、何とか考へて貰はな

ければ我國の道路はいつまでも改善せられないであらう。

豫算總會を覗いてみると、例の海軍制限やら震手問題乃至地方自治權擴張問題、等々と所謂人氣取り問題で、議員の質問窓を満足せしめてゐる、路政問題などは、こゝ上院の關する所で無いと言つた感がする、唯だ纔に殖民地に於ける道路計畫の質問やら帝都區劃整理に伴ふ道路問題位で、交通政策と言ふやうな議論は尠しもない、敬意を表してそこゝに失敬する。

路政——否な交通問題に興味のある委員會は鐵道敷設法中改正法律案外四件特別委員會である、帝國鐵道會計法中改正法律案の問題だ、陸運の監督費を鐵道特別會計の負擔に屬せしめやうと言ふ改正案だが、陸上運送の監督に就て、例の佐竹博士が、根堀り葉折り式の質問を續けてゐる、衆

議院と同じことだ、矢張り鐵道省所管事項の方に私共の關係する所謂路政が論議されてゐると思つて聽いて見る。乗合自動車行政に關する内鐵兩省權限の限界と乗合自動車運賃並に従業員の資格及運轉速度乃至は車體検査に就て自動車法とでも言ふ法律を設くる考はないか、又其の營業に關しては自動車營業法を制定する考はないかと、質問してゐる、小川鐵相は政府委員から答辯さすと言つたが、指名された政府委員の福富監督局長も調査資料が揃つてゐないと言つて確答を避け、佐竹博士も亦折角の質問に對する答を追及しやうともせず更に質問して、乗合自動車に關する鐵道省訓令は此後も永續せしむる積りか、國庫が補助してゐる鐵道軌道を自動車が壓迫した場合の措置方法と鐵道軌道に並行する自動車營業免許の方針自動車専用道路の主管問題に就て矢繼ぎ早に質してゐる。

鐵道と産業道路網との關係

乗合自動車に關する内鐵兩省權限の分界に就ては、佐竹博士の質問で明瞭な答辯が與へられず、斯波忠三郎男を始

め青木周三氏等から質問が出て、最初鐵道省の政府委員は今のところ乗合自動車と索道しか考へてゐないと説明し、内務省の政府委員宮崎土木局長は一定路線に依る自動車營業に就ては鐵道省の權限に移つてゐるけれども、其の他の自動車營業車輛等に就いては一般自動車の取締に服するもので、夫れが鐵道省に移管されたのぢや無いと明瞭に答辯してゐても、聽いてゐる委員達は陸運と言へば陸上運送に關係する凡百のことを包含するものとしてゐる頭だから政府委員の説明が腑に落ち無いらしい、そこで佐竹博士は、内務省が先般地方長官に出した通牒を捉えて、一定路線に據る自動車營業の免許の監督は鐵道省の主管に移つて、兩者協議の上行政するが道路管理一般警察並に之等の監督に關しては何等従前と變更しないと、言つてゐるのは行き過ぎた通牒だと意氣まいてゐる。

併し考へなければならぬことは、陸運に關することが鐵道省の所管に移つたにしても、陸上交通機關の總てが鐵道省の主管と爲つたのでは無い、鐵道と相對立してゐる道路

に關することは矢張り内務省の主管する所であつて、道路が内務省所管に屬する以上は、其の道路を使用する自動車其の他の車輛が道路に關する法令に規律さるゝのは當然である、夫れに特別の法令を設けて別個に規律せむとするとは、鐵道線路と其の上を運轉する車輛とを分離して規律せむとするのと同じであつて私共の承服することの出来ない點である、或は道路と交通用具とは別個のものであるから別個に規律しても法理上差支ないと言ふ議論もあろう、併し交通政策の上からすれば道路と其の交通用具は不分離のもので、道路交通物體たる自動車其の他の交通物體を離れて道路の交通を論ずべきでない、従つて鐵道省訓令に於ても道路を使用する自動車の内其の營業に屬するものに限つて監督せむとするのである、此場合に於て營業用に屬する自動車と然らざる自動車とを區別して、車輛構造乃至は交通形式を異ならしめたならば、道路交通はどう爲るであらうか蓋し思半ばに過ぎるであらう、貴族院の諸公が此點に着眼せずに徒に分離論を主張するのは、私共の首肯する

ことが出来ない點である。

○

佐竹博士は、自動車と道路損傷負擔金の賦課に就て質問し、自動車を普及發達せしむる必要があるとき、一方に於て夫れが道路を壞はすことに依つて道路損傷負擔金を賦課することは如何であろうか、既に賦課することに決定したのか決定したとすれば其の處分に方つて陸運の監督權を有する鐵道省に合議するかと質し、宮崎内務省土木局長は、負擔金は道路法に於て道路管理者に徵收權を賦與してゐるが、夫れが過重に失するときは自動車の發達を阻害するけれども、適當な限度に徵收して夫れに依つて道路の維持修繕が完全に行はるれば、却つて自動車營業者の利益と爲るから賦課することを許す方針だ、併し道路管理者の權限であるから其の處分前に鐵道省に合議するかどうかは此後研究すべき問題だと答辯してゐる。

此問題は随分自動車業者の苦痛を訴へてゐる點であつ

資 料

て、之れあるが爲に自動車監督權の鐵道省に移管されたのを、苦痛に病むでゐる向もあるらしい、併し一般人の負擔に於て築造した道路を一般人の普通使用以上に使用し、夫れを損壞した者に對し特別の負擔を爲さしむることは、負擔の公平を期する所以であつて、夫れが普及發達を希望する自動車であることに依つて此負擔公平の原則を破る理由とは爲らないのである。併しながら公衆の使用する乗合自動車に對して重大な負擔を爲さしむることは道路の公共性に鑑み妥當でないから、是等のものに對しては普通の自動車税よりは税額を低下し此負擔金を賦課するのが最も妥當であり且つ自動車業者も利益であらう。

負擔金徵收に就て陸運の監督權を有する鐵道省に協議するののも一つの方法である、併し市町村長が徵收するものに就て一々協議するやうなことは、他の法令に於て事務簡捷を期しつゝある折柄相當に考慮せなければならぬ問題である、逆時代的な中央集權主義に立ち戻つて迄も自動車を保護する必要と理由がなければ養成することは出来ない。

佐竹博士は、一路線二十哩以下の自動車營業免許を大臣に稟伺せしむる必要があるかないか、一路線一營業主義を採る必要はないか、に就て内務省の意見を質し、宮崎内務省土木局長は既に鐵道省の權限に移つたことであるから鐵道省に於て相當計畫があるだろうが、内務省としては一路線一營業者主義に就て屢通牒を發してゐるから其の主義を變更する考はない、唯だ兩者の事業經營が併立する見込ある場合には二營業者に許す場合もあり得るのであると答辯した。

元來地方交通に供する交通設備に迄立至つて中央が干渉するのは逆時代的な考察であつて、地方分權の八ヶ間敷主張されてゐるときに之を高調することは、地方交通的鐵道を國有鐵道とする考察と同じやうなもので、後者を否定し前者を主張する人の考を疑はざるを得ない、内務省の某高官が稟伺不必要論を唱えてゐるのは蓋し適當である、一路

線一營業主義なんて言つてはゐるが短的に言はゞ自動車營業者保護の聲——資本家保護の要求に外ならない、鐵道のやうに多額の固定資本を投下して容易に變更することの出来ない事業に在つては、或は保護政策を必要とする、併し自動車のやうに利あらば經營し不利ならば他に移動することの容易な事業に在つては、交通取締上差支なき限り自由競争に放任し其の競争に依つて、民衆に低廉な運送を供給すればする程、民衆の利益と爲るのであるから保護政策に基く一路線一營業主義の如きは、今の世に排すべきである。

青木周三君は鐵道網と産業道路網との關係に就て、内務鐵道兩省が得心の行く所まで協議したかと聞けば、内務次官が鐵道會議員であるから協議が出来てゐると言ふけれども、會議に於て自動車の關係を言つたことは一度もない、此後鐵道敷設法を會議に提出する前に内務省と打合せする

積りか否かと詰め寄つてゐるが、遺は小川鐵相だ、なかなか夫れを言明しない、内務省が産業道路を計畫するときは鐵道に交渉するであろう、鐵道省が自發的にやるときは内務省に相談すると極めて曖昧な答辯をしたが、今の産業道路網は確定してゐると言ふことに依つて鼻が附いてゐる。

併し今決定してゐる産業道路ばかりが道路政策の目的としてゐるものでは無い、従つて此他に尙國道の改良と言ふこともある譯であるから小川鐵相は宜敷貴族院の要求する所に従つて、内務省と相談の上鐵道敷設法案を按ずる方が、法案を通過せしむる上に於て得策であろう、否な交通政策上當然であろう、今の世は昔と違つて横紙破りは許されないことを自覺なさるが賢明だ。

○

佐竹博士は、自動車専用道路の主管に就て質問したに對し、福富鐵道省監督局長は、自動車専用道路を三つに分類して専用道路を造つて自分が其の道路で自動車營業をする

ものは鐵道省、自動車道路を造つて誰にでも通行せしめ通行料を徴收するものは内務省、自分で自動車道を造つて自分が自動車營業をやるが餘裕があれば他人に使用せしむるものは内務省と協議して鐵道省で主管すると答辯してゐる。之に就て山之内一次氏は總て鐵道省で監督しなければ陸運行政監督の實が擧がらぬと言ふてゐる。

自動車道路の主管問題、官吏の權限爭議は其の消極的なものであらうと積極的なものであらうと、國民はもう飽いてゐる。併し何れの省で處分しても構はないやうなものであるが、事の實際に當つては夫れが非常な影響を來すものであるから、事業を經營せむとする者は此争を對岸の火災視する譯には行かない、監督局長の言つてゐる最後の自動車専用道路の主管は第二のものと同等選ぶ所がないから内務省の役人は、内務省の主管であると言つてゐる、後日争が起るであらうが、合理的に解決して民間事業を壓迫しないやうにして貰ひたい。

佐竹博士が、陸運に關する法規を早く制定せよと注文したのに胚胎して、現に鐵道省が自動車營業免許に就て知事から稟伺せしめて處理してゐる其の法上の根據は何處にあるかと言ふ、青木周三君の質問に對し、夫れは鐵道省訓令

だ、イヤ夫れは憲法違反だ、行政監督の作用で出来る、イヤ夫れは内務省令に依る自動車取締令に依つてゐるのだと、小川鐵相やら政府委員夫れから議員と、法令に精通したと言はるゝ連中の議論が、速記録に残されてゐるのは何となく情ない感がある、併し違は法博佐竹氏だ、現在は自動車取締令に根據してゐるのだが、夫れでは不十分だから自動車法でもお作りなさいと、注意やら希望を述べてゐる。此様な簡單な法律論でさえも辨へないで交通論をやつてゐるのだから折角今迄述べたことも、何だか價値が薄らいだやうな感がある、速記録を自由に改竄することが出来たら

ナ——。

探擇された建議や意見は、衆議院で採擇されたものと同一であつて、例の堀内良平君外數名が提出した交通行政統一に關することやら石狩川の架橋請願やら十把一束に取扱はれてゐる。

× × ×

上院に於ては鐵道問題を中心として多くの道路問題を審議して呉れた、國民生活上必須の路政も下院に於ては餘り論議されなかつたことに對照して考へて見ると、近頃は下院よりは上院の方が眞面目であつて議會としての價値があるやうに考察する、吾々の選出した議員共は議會に於て議長席を占領したり暴力を以て言論に代へむとしてゐる、そのときに黨派的偏見はあつたにしろ、今期議會のやうに路政を論議して呉れたことは無い、貴院の諸公に敬意を表して擱筆する。