

自動車交通網に就て

内務書記官 清 水 良 策

昨夏八月二十日閣議の決定に基き鐵道及軌道に關聯を有する自動車交通網に關する事項を調査審議する爲鐵道省に

自動車交通網調査會が設置せられ會長は鐵道大臣自ら之に當り委員は内閣及關係各省の高等官が任命若は囁託せられた。註一及註二

〔註一〕

自動車交通網調査會

會長 鐵道大臣
委員 同 同 同
法制局參事官 同
内務政務次官 同

自動車交通網調査會設置の件

一自動車交通網調査會を鐵道大臣管理の下に設置す
二自動車交通網調査會は鐵道大臣の諮問に應し鐵道及軌道と關聯を有する自動車交通網に關する事項を調査審議す
三自動車交通網調査會の組織は左の通とす

會長 鐵道大臣

資 料

委員 内閣並鐵道 内務 大藏 陸軍 農林 商工 電信

各省の關係高等官

幹事及書記若干名

〔註二〕

會長 鐵道大臣
委員 同 同 同
内務省土木局長 同
大藏省主計局長 同
陸軍省軍務局長 同
農林省農務局長 同
商工省工務局長 同
石井眞信 藤井眞信
杉山元 三邊長治
吉野信次 黒崎定三
齊藤隆夫

同 遠信省郵務局長 山本直太郎
 同 鐵道政務次官 山道襄一
 同 鐵道次官 青木周三
 同 鐵道參與官 山本厚三
 同 鐵道監督局長 丹羽武朝
 同 鐵道省運輸局長 久保田敬一
 同 鐵道建設局長 黒河内四郎
 同 鐵道省經理局長 後藤悌次
 幹事 清水良策
 同 大槻信次
 同 鐵道書記官 五十嵐明
 同 鐵道技師 池原英治
 書記 枝川正一
 同 鐵道屬 郷野基秀
 同 福岡喜平

我國の鐵道は創始以來已に六十年に垂んとする長き道程を経て非常の發達を遂げ我國運の進展に多大の貢獻を致しましたことは申すまでもないのです。乍併眼を轉じて最近に於ける自動車の發達を見まするに自動車交通は殆ど全國的に普及し之が爲に地方に於ては勿論都會地附近に於てすら鐵道の受くる脅威の甚しいことは實に想像の外であります。

抑も自動車の發達は世界的の現象でありまして從來鐵道のみに依頼しておつた陸上交通に對して一の新紀元を劃せむとするものであります。歐米諸國に於ては自動車の競争に刺戟せられて鐵道會社自ら自動車を兼營してその補助機關たらしめつゝあることは已に數年來交通界の趨勢をなしておるのでありますが我國に於ても最近自動車の競争の爲に經營困難を訴へる鐵道、軌道續出し或は一部の營業を廢止し或は新に自動車營業を兼營するものが現はれるに至つたのであります。

第一回總會は十月九日鐵道省に於て開かれ左の如き會長の挨拶があつて後

本日第一回の自動車交通網調査會を開催するに當りまして一言會長としての御挨拶を申述べたいと存じます。

翻て國有鐵道の經營狀態を觀察しまするに一面事業費は

年々漸増するの餘儀なき状勢に在るに反し他面収益は年と共に遞減するの傾向を呈しております。収益の遞減には各種の事由がありますけれどもその主たるものは經濟上比較的有利でない新線の増加することと自動車交通の發達との二者であることは争ふべからざる事實であらうと思ひます。

即ち自動車發達の趨勢と鐵道經濟の傾向とを彼此考量しまするに從來の如き鐵道獨自の鐵道政策に偏倚することを避けて廣く一般交通政策の大處より觀たる鐵道政策を樹立し、之と同時に陸上交通機關を打つて一團としたる交通系統を確立することは刻下喫緊の急務と考へるのであります。惟ふに鐵道と道路とが唇齒輔車の關係に在るが如く鐵道と自動車とは共助協調して圓満なる交通經濟の發達に寄與しなければなりません。

此に鑑みる所がありまして本調査會を設置し以て鐵道、

軌道と自動車交通との關聯を調整し陸上交通系統の確立に向つて一步を進めむと欲するのであります、乍併此事

たる久しく論議せられて而も實行せられなかつたのでありまして決して容易の業ではないのでありますから當

り調査の範圍は鐵道網を中心として出發し、これに代り若はこれを聯絡し又はその足らざるを補ふの程度に止

め、隨て路線としては技術上若は經濟上の事情を考量して自動車に依るを有利とするものを選定せむと欲するの

であります。幸ひ諸君の御努力に依りまして此の困難な事業に成功し近く具體的成案を得ることが出來ることを確信して疑ひません。而して若し出來得べくんばその計畫の一端を速に豫算に計上して實行致したい希望をして居りますから御繁忙の折柄でありますが成るべく早く調査を完了致したいと存じます。切に諸君の御援助と御努力をお願ひする次第であります。

(一) 鐵道及軌道と關聯を有する自動車交通網を如何に設定すべきか。

(二) 自動車交通網を設定せりとして自動車運輸經營の實行方法如何。

と云ふ二の諮問案が附議せられた。青木鐵道次官は其の提案理由を説明して曰く

先づ第一の諮問事項に關して申上ます。先程會長の御挨拶中にも述べられました通り、本調査會に於きまして廣く自動車運輸營業を爲すべき路線を選定することは、計畫が餘りに膨大に過ぎ、其の調査も至つて困難で、且つ國有鐵道の事業との關係も掛離れて参りますから、差當り鐵道網を基礎として調査し、之に代り若は之を聯絡し又は其の足らざるを補ふ路線に付いて、技術上及經濟上の事情を斟酌して、自動車に依るを有利と認めらるゝものを選定致したいのであります。是れ「鐵道及軌道と關聯を有する自動車交通網」と謂ふ所以であります。而してかような自動車交通網を本調査會に於て選定して頂くために、只今御手許に差上げてございます所の此の自動車交通網圖を作成して、御参考に供する次第であります。之は全くの参考案で多少考慮の要ありと認めらるゝ路線は全部之を掲げて御審議を願ふことと致しました關係

上、路線も多きに過ぐるやうに思はれますか之は勿論鐵道省の省議として決定したと謂ふやうなものではありますから、各位に於ては之に拘束せられることなく、自由に路線選定に關する意見を述べて頂きたいのであります。此の自動車交通網圖を作成するに方りましては、鐵道の建設工事着手線建設豫定線及今迄屢々鐵道建設の請願又は建議のあつた路線などを參照し、唯技術上自動車を通ずる道路を建設することの困難なるもの、鐵道系統を考慮するを要すと認めらるゝもの及鐵道建設工事の近く竣工すべきもの等を除外したのであります。而して其の中に就き比較的大量の輸送を豫想せられる區間であつて少くとも鐵道に準すべき施設を以てする自動車運輸營業を行ふことが必要であると認められるものを選んで見たのであります、其の適否に付ては順次各路線毎に御協力を頼つて調査致したいと存じます。

次に第二の諮問事項に付いて申上げます。第一の諮問事項に對し自動車交通網が設定せられたとして、如何にし

て之を制度上無理のないように、又國家並地方の財政を顧慮して交通政策上最も合理的に實行に移すかといふことは、甚だ困難でありまして、法制上經濟上又は技術上幾多の問題があらうと思ひますが、之を解決しなければ自動車交通網の設定は全く意義を失ふことになりますから、此の點に關しては特に御盡力をお願ひする次第であります。

以上の鐵道大臣の挨拶及青木次官の説明に依りて明なるが如く自動車交通網調査會の目的は近時急速の發達を遂げ時代の尖端をゆく自動車交通の現状に鑑み鐵道軌道の建設に代ふるに自動車運輸を以て之に充てむとするを主眼とし兼ねて鐵道軌道相互間を連絡し若は其の營養線となるべき自動車交通路線にして經濟上技術上有利なるものを廣く全國に亘て選定し而して其の選定せられたる路線上に鐵道省自ら自動車運輸事業を經營せむとするに當り法制上財政上將又交通政策上最も妥當なる實現方法如何を調査するに在るのである、諸問事項は第一、第二に付各別に特別委員に附

託せられ註三 特別委員會は十月十五日より十一月五日に

至る間會を重ねること九回慎重審議の結果左記答申案を作成し十一月十二日の總會に報告の上可決を見たのである。

〔註三〕

自動車交通網調査會諮詢事項別特別委員

一 自動車交通網設定に關する特別委員

委員長

鐵道次官

青木周三

農林省農務局長

石黒忠篤

陸軍省軍務局長

三邊長治

遞信省郵政局長

山本直太郎

鐵道省監督局長

丹羽武朝

鐵道省建設局長

黒河内四郎

二 實行方法調査に關する特別委員

委員長 鐵道次官

青木周三

法制局參事官

黒崎定三

內務省土木局長

三邊長治

大藏省主計局長

藤井眞信

商工省工務局長

吉野信次

鐵道省運輸局長

久保田敬一

鐵道省經理局長 後藤悌次

本州の部

第一 諸問事項に對する答申
鐵道及軌道と關聯を有する自動車交通網は大體別紙の通り設定するを可なりと認むるを以て實地踏査の上之を完成せられることを希望す。

四國の部

新發田	浦川原	丸子町	高山	青島町	飯田	猪谷	丸子町	神城	下諏訪	島々	長野	十日町	白山			
地福	日原	多治見	長島	金澤	城端	高山	松崎	岩村	飯田	日原	伊東	岡崎	千種	武節	國岩	德山
一九〇	一九八	一八五	三三三	六九	三五	一七	一五	二七	三四	二二	二八	二七	三〇	一九		
○	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	
穴水	三宅	三山	五條	吉野	殿田	邊	八鹿	園部	殿田	吉田	二五	三四	二二	二七	一九	
伊勢相崎	伊勢相崎	上野地	本宮	木本	木本	本宮	津山	西總社	松江	赤名	山口	濱田	新宮	殿田	八鹿	
飯田	安曇	上野地	本宮	木本	木本	本宮	新宮	西總社	松江	赤名	山口	濱田	新宮	殿田	八鹿	
萩	石見大田	三次	吉舍	矢掛	倉吉	若櫻	濱坂	篠山	小濱	本宮	木本	木本	木本	木本	木本	
廣田	廣田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	广田	
三七	七二	二八	七六	三七	三一	二三	三九	四六	二三	四〇	四四	三〇	六四	二〇	三四	

一七〇

國川之江

區	間	哩	程
區	間	哩	程
須崎	宿毛	哩	程
七七	七七	哩	程

松山	佐川	六四	須崎	橋原	四四
郡中	宇和島	六二	高知	大板	二六
吉野	窪川	四四	高知	德島	一三三

九州の部

區間	哩程	區間	哩程
添田	七四	人吉	一八
博多	二一	豊後竹田	八
羽大塚	四三	久住	八
飯塚	二八	頭地	八
貫見	二七	田出原	三〇
佐賀	三六	湯前	四二
伊萬里	五位野	油津	三六
肥後大津	西都城	伊座敷	六六
高森	日の影	枕崎	二三
合計	路線數(八三)	三〇九〇哩	

新に自動車交通網に編入せられたる路線數は降雪其の他の關係で北海道を除き總計八十三路線延長三千九十九哩に上るのである。之を鐵道軌道及道路との併行若は重複關係を檢するに國有鐵道既成線二十七哩、同建設線三百一十三哩、同豫定線一千二十六哩、地方鐵道開發線三十四哩、同工事

施行認可線四十一哩、同敷設免許線百三十六哩、軌道開業線五十二哩、同工事施行線七哩、同免許線二十二哩、國道一百四十四哩、指定府縣道千八百三十三哩、其の他千百十三哩となる。

選定せられたる自動車交通網の性質如何又其の道路網との關係如何は先づ何人も疑を抱く所であろう。茲に所謂自動車交通網は兩様の性質を具有するものと云ふことを得べく即一面に於ては自動車運輸事業の經營を認むべき營業網を意味し他面に於ては其の營業を行ふべき道路網を意味するのである前者の意味に於ける自動車交通網は既成道路上を馳驅する自動車の運輸事業網を指し從て道路の存在を前提とするが、道路そのものを其の觀念の内容に包含しないのである。然るに後者の意味に於ては全く道路そのものを其の觀念の内容とするものであつて道路網の一部を形成するものと言はねばならぬのである。

第二諸問事項に對する答申

一 自動車交通網に據る自動車運輸事業を遂行する爲國有

鐵道に於て之を經營する場合に於ては官制・會計法其の

りと認む。

他の關係法規を改むるを可と認む。

國有鐵道に於て其の附帶の業務として經營することを得

る自動車運輸事業は差當り之を實行するを可と認む。

二 自動車交通網に據る自動車運輸事業は特別の場合を除
き一般交通の用に供する道路を利用するを可と認む。

三 自動車交通網に據る自動車運輸事業の發達を計るには
其の通路の改修を促進するの要あるを以て道路管理廳其
の他關係各廳に於て道路改修に關し適當なる方策を講ず
るを要すと認む。

四 國有鐵道が自動車交通網に據る自動車運輸事業を經營
する場合に於て其の利用する道路の改修又は維持は道路
法の定むる所に依り道路管理者之を行ふべきは勿論なる
も國有鐵道に於て其の改修又は維持の費用を分擔するは
直營自動車運輸事業促進の爲有效適切なりと認む。

五 自動車交通網と道路計畫とは密接なる關係あるものな
るを以て兩者協調して其の相互の發達促進を計るの要あ

六 道路管理又は道路交通警察の必要に依りて定められた
る自動車に關する法令の規定は國有鐵道の經營する自動
車運輸事業に於ても之に依るを原則とすべきも特別の取
扱を適當する事項に關しては關係官廳の協議に依り之を
定むるを可と認む。

七 國有鐵道に於て自動車交通網に據る自動車運輸事業を
經營せむとする場合に於ては當該路線に於ける自動車運
輸事業の状況に付適當の考慮を加ふるを可と認む。

八 地方鐵道又は軌道の經營者が自動車交通網の路線に據
る自動車運輸事業を兼營せむとするときは其の經營する
地方鐵道又は軌道に直接關聯するものなる場合に限り適
當の考慮を加ふるを可と認む。

以上の各號に亘り其の答申の理由を敷衍するならば自ら自
動車交通網と道路行政との關係が明白となるであらう。

一 延長三千哩餘に亘る自動車交通網の路線全部に亘り現
行法制の下に於て鐵道省自ら其の自動車運輸事業を經營す

ることを得るや否や更に其の經營に要する費用を支出する
ことを得るや否やは多大の疑義の存する所にして、鐵道省官
制に依れば鐵道省は國有鐵道の運輸及其の附帶の業務に關
する事項を管理する權限を有するも、鐵道と別箇の獨立した
自動車運輸事業を經營することは假令夫れが鐵道と密接
なる關係を有するにせよ附帶の業務に該當すると認むること
を得ざる限りは現行法制の下に於ては之を經營することは
不可能であると言はねばならぬ。乍併自動車交通網に當
る路線たると否とを問はず廣く國有鐵道の附帶業務と認め
得る自動車運輸事業ありとせば他に支障なき限り法制の改
正を俟たず此の際鐵道省に於て之を實行するは自動車交通
網に據る自動車運輸事業の促進の一助ともなり寧ろ望まし
きことである。

二 選定路線に於て運輸事業を經營せむとする自動車の通
路は新に自動車専用道路を開設すべきか或是一般道路を利
用すべきかは相當考慮を要すべき問題であるが自動車運輸
の現況に鑑みて専用道路を開闢するは到底不經濟なるを免

用し得るの利ありとするも尙之が爲には殆ど鐵道建設費と
異らざる多額の經費を要するであらうから之れに據るは不
得策であるとせねばならぬ又若し已むことを得ずして道路
を新設する場合に於ても必ずしも自動車交通の爲にのみ之
を專用するの要がないのであるから一般道路を利用するを
良策とする。又一面に於ては一般道路を利用することに依
りて資本の固定を防ぎ自動車運輸事業の採算を可能ならし
むるの利あるのみならず其の利用に依て道路交通の發達を
來たすの効果もあるのである。

三 自動車交通網に據る自動車運輸事業の發達と道路の完
否は不可分の關係に在りて、後者の改修を促進するにあら
ばれば到底前者の發達を望み得ないのである之を以て道路
管理廳たる府縣知事市町村長、路政監督官廳たる内務省財
政官廳たる大藏省等に於て道路改修計畫に關し一定の方策
を樹立し之が遂行を期するの要があると言はねばならぬ。

四 國有鐵道に於て直營する自動車運輸事業の爲に必要な

る道路工事は何人が之を施行するのであるか鐵道省自ら之を施行するのか或は又道路管理者が施行するのであるかは道路行政上最も重大なる關心事である。鐵道省が道路管理者の承認を経て之を執行するの途はあるも（道路法第二十一条）自動車交通網に編入せられたる多數の道路の全線に亘りて鐵道省自ら計畫的組織的に其の改良工事を爲すが如きは假令夫れが漸進的に行はるゝにせよ道路の管理を地方行政廳の職權としたる法意（道路法第十七條）と國家の道路政策に反するものと言ふべく又一面之を鐵道省側に就て見るも用地の買収又は道路築造技術等の爲に特別の官吏吏員を必要とし路政管理廳と重複したる經費を負擔することなり経費節約の精神にも悖るのみならず事實上に於ては道路行政の監督十分ならず工事施行も亦迅速を期し難き嫌（工事の爲にする占用の解消等）あるを以て事の便否よりするも道路管理者をして工事を執行せしむるを得策と言はねばならぬ。而して道路の改修工事及維持の費用は其の原因を與へたる者に於て負擔すべきは法第三十七條及第四十條

の規定する所にして此の場合鐵道省之を負擔するは蓋し當然の事理である。鐵道省が道路費の全部又は一部を負擔するに付所謂補助の制度を想像することを得べきも道路に關係する國庫補助は法第三十五條の規定する所にして同條は固より他の方途に依る補助を禁ずるの法意にあらずとするも國家の企圖したる道路改良助成の爲には其の規定を以て十分なりと認めたるものであるから道路行政の統一上よりするときは假令鐵道經濟より支辨する場合と雖も本條に依り補助すべきものである。故に能ふべくんば鐵道特別會計より所要經費を一般會計に繰入れ内務省所管道路改良補助費として豫算に計上するを適當とするも現行鐵道會計法は此の種の支出を認めざるが故に法第三十七條の規定に依る負擔金として措置するを實行上得策とするのである。

五 自動車交通網は前述の如く畢竟するに道路網の一部を成すものと云ふべく道路網の完成を計れば足り今更自動車交通網を設定することは屋上屋を架するの類にして徒に道路行政の紛亂を招來するものなりとの非難がないではない

が自動車交通網設定の目的は其の路線に據る自動車運輸事業の發達を計り之が統制を期するに在りて其の通路に當る道路の改修維持等の如き道路管理の範圍に立入るものではない、只必要に應じて之が費用の一部又は全部を負擔せむとするに過ぎざるを以て決して道路計畫と齟齬を來たすが如き惧はないのである然れども兩者の關係は極めて緊密なるものがあるから自動車運輸事業を經營すべき路線の決定道路に關する費用の負擔等に關し豫め鐵道内務兩省に於て協議を遂げ以て自動車運輸事業及道路の改良の圓滿なる發達調整を期するの要があるのである。

六 鐵道省が自動車運輸事業を經營する場合に於ても一私人の場合と同じく一般道路管理權及交通警察權に服すべきは勿論にして道路法及同附屬法令たる道路取締令自動車取締令其の他自動車に關する府縣令等の規定は國有鐵道の經營する自動車運輸事業に對しても亦適用せられねばならぬ併し其の國有鐵道の經營するものなるの故を以て自動車體の構造速力の制限運轉手の資格等特別の取扱をなすを

適當とする事項あるときは鐵道省内務省府縣等關係各廳の協議に俟て決せらるべきである。

七 自動車交通網に據る自動車運輸事業の經營は國營を本體とすべきか將又民營に依るべきかは大いに考究を要する事柄である殊に選定されたる三千餘哩の自動車交通網に當る路線には已に現在大部分民營乗合自動車の經營せるもの存する以上既得權尊重の趣旨よりするも民間經營に委し若し其の發達統制に必要あらば一定の規格に則り十分の監督を爲さば足らむとも考へ得るから強ひて總ての路線を國營とするの要もないと言はねばならぬ、經營の實力信用等に於て國有鐵道に譲らざる民間企業者が現に存するならば宜しく之に經營を繼續せしめて可なりである、現在一定路線若は一定區間に於ける自動車運輸事業は自動車取締令の定むる所に依り府縣知事の免許する所にして其の性質は所謂警察許可に屬するのである從て法理論としては其の免許に依りて一定の權利を發生せしむるものと言ふことを得ないのであるが然も實際上は乗合自動車一哩當東京附近に於て

は十萬圓と云ふ高價な對價を以て營業譲渡がなされつゝあるのであるから此の實況より推して事實上乗合自動車營業は一種の權利として取扱はれてをると言て良い、果して然らば法制を改正して之を特許企業とし獨占的性質を帶ば

しめ權利性を確保するは叙上の實狀に適應する所以ではないかとも言へるのである、依て速に自動車法を制定して乗合自動車營業の發達の助長並之が統制を計ると共に特許企業たるの性質を明定すべしとの説なきにあらざるも乗合自動車營業は他の陸上交通機關たる鐵道軌道と異り既成道路の上を運轉するものにして軌條の敷設に多額の資本を固定せしむる如きものとは全然其の趣を異にし一路線に於て經營困難なる事情生ずれば直に他の路線に車體を移動せしめ得るものなれば之をして特許企業とするならば人力車や荷車に依る運送業をも特許企業となし得ると云ふ可笑な結論に到達するのである併し何人も人力車や牛馬車に依る運送業を特許企業とすべしと主張する者はないであろう。果して然らば同じ道路上に於てなす貨客の運輸が自動車に據れ

ば特許企業となり人力車牛馬車に據れば然らずと云ふ極めて矛盾したる結果となるのである、故に乗合自動車營業を特許企業として認むべきや否やは尙餘程研究を要するものと思ふ。

既に述べたるが如く自動車交通網の路線の大部分には既に免許營業中の乗合自動車が現存し其の中には賃銀の點に於てサービスの點に於て申分のないものもあるのから國有鐵道が強ひて競争的に之に割込が如きは不可然事とは思ふが他面には資本十分ならず設備不完全經營狀態不良にして到底現代交通機關たる使命を果し得ないものも少からぬのであつてかゝる營業者に經營を委ねるときは自動車交通網設定の目的を達成し得ずと認むる場合には國有鐵道自ら自動車運輸事業を經營するの餘地があり及其の必要があるであろう、この場合國有鐵道の自動車營業が假令獨占的排他的に之を行ふものにあらずとするも然も相手方の營業者は國家の富と力と信用に對し事實上競爭に堪えずして必然的に消滅するに至るだろからこの點適當なる考慮を

拂はねばならないのである、尤も新に競争線の營業免許を受けたる私人は現在必ずしも既營業者たる被競争者に補償する實例はないのであるから國有鐵道が直營する場合にのみ常に補償するを要すとも考へられないであるが行政上の手心の問題として實際上の問題として補償、車體の買上其他適當なる措置を講ずるの要があるであらう。

八 自動車交通網の路線に地方鐵道又は軌道の經營者が自動車運輸事業を兼營せむとするとき其の自動車の經營が本

業たる地方鐵道又は軌道に直接關聯するものである場合に於ては其の兼營に付て適當に考慮することは自動車交通網設定の目的趣旨に鑑みて相當なことであると言はねばならない。

上述の調査會の答申に基きて鐵道省は差當り明昭和五年度に於て約二百萬圓を投じて自動車運輸事業を直營せむとするそうであるが其の金額の内果して幾何が道路改修維持の費用負擔金に割振らるゝか尙未定である。自動車の築造購入車庫待合所の建設補償其の他に相當の経費を要するを

想像し得るのであるから餘の參ぐ道路工事費に期待することは出來ないかも知れない乍併兎も角も道路改良費國庫補助金が國庫財政の都合上六百五十萬圓より急轉直下三百五十萬圓に減額されむとする今日鐵道會計に於て相當額の道路改良維持費を負擔せむとするは道路の改良發達上慶すべきことゝ言はねばならないだろう。(四年一二月一五日)