



公共用自動車の使命と性質より觀たる 道路改良維持修繕並警察

〔完〕

菅 健 次 郎

六 道路警察と公共用自動車

私は公共用自動車の本質を大體述べたと思ふが、果して今日の警察官に之等に對する觀念が明瞭に刻せられて居るであらうか。私は内務省が省營自動車に對し

「行政官廳の行政爲にして國有鐵道の鐵道運送と同一視すべきものである。従つて一般警察權の外にあり、只圓滿

目的達成の爲め地方官廳は鐵道省と協調善處すべし」との態度を明かにせられたのは省營自動車に對し公共性を認められたるものである。形式的解釋なりや實質的解釋なりやの論は別として近來の國家的慶事である。

然し此の觀念が果して徹底して居るであらうか。警察官の間に省營自動車は横暴である、亂暴であるとの論があるとしてもそれが省營自動車の本然的性質より來るものであ

るとしたならば如何であらうか。各従事員の素質の問題であれば異議はないが時間の正確でなければならぬと云ふ事に歸因したとするならば私は悲むべき事と思ふ。

私は公共用自動車に對する警察法規及取締は一般自動車取締令の外に於て或は嚴に或は寛にすべきものと思ふ。

(イ)車輛の大小

運賃を至廉にし完全なる車輛車庫及び修繕設備をなし然も従事員を一定労働條件に服せしめ完全なる交通機關たらしむるには只一つの方法がある。それは交通量と地方的要求に合致する限り車輛を可及的に大にし一座席哩當一噸哩當の經費の軽減を計る外に途はない。之は計算上の問題で答は一である。車輛は大なるが故に危険ではなく、小なるが故に安全ではない事は此の統計を交通事故の各車種別大さ別に延哩當で採られたならば分明する事と思ふ。然もその根據は個人の利益の爲でなく公益的根據からである。

(ロ)速度

速度も公共用自動車に對しては寛にせねばならぬ。制動

力と重量と速度の關係と經濟の關係は係數上明かである。この合理的根據に逆寛にし、車輛購入の當初に於て検査官が充分測定し許可したならば車輛の改善と安全を充分達し得ると思ふ。

更に經營者に車輛維持修繕の一定の人的、物的設備の要件を強ひたならば何等憂ふる所はない。衆知の速度時代の要求に適合した速度は公益上許さるべきものと思ふ。外國では一定の時刻表の屈出と之に適合した車輛あらば決して速度の過大を責めて居ない。萬一保安上の必要あらば經營者自體に改善を命ずる。我國に於て一般旅客公衆の迷惑と不快とを考へないで運轉手を叱責する事は一等國として果して妥當であらうか。私がアトランチックステイに運轉した時速度が早いと交通巡査に捕つた。私はあのバスと同じであつたと言つたら

「バスはコンモン、キャリアーだ。彼は一定の時刻で走つて居り責任がある。汝は如何なる資格で走るのか」と云はれて免許證を出して赤面した。衝突した私有車に必らず公

共用自動車の缺點過失の舉證責任を負はして居る國を羨しく思ふのである。

(ハ)車輛検査の簡易化

車輛検査も共用自動車には簡易化されねばならぬ。車輛検査の當初には充分検査し試験をなし其の後の維持修繕は専門の技術官や修繕設備を有せしめ委任検査を許すべきものである。一臺の収入は一日三十圓以上であらう(勿論現在の小さな車は別である)之を犠牲とし負擔せしむる事は避くべきものと思ふ。

殊に適當なる試験官なくして共用自動車の技術者に教へを乞ふ人々が形式的に検査する事があつたならば時間の無駄であり國家の損失である。

(ニ)取締の簡易

事故の起つた場合に明白なる證據と證明方法を許し直に運行を續行する事は運轉時間の正確上必要である。届出は經營者をしてなさしむる事は外國で行つて居る。乗客や附近の人々の署名と證明を要求して之を得て運轉を續行せし

むる事は不可能であらうか。

運轉手をして届出の義務を負擔せしむる事は旅客公衆の迷惑である。

更に眼を轉じて取締を嚴にすべきものとしては

(イ)道路の取締である

私は歸朝後命を受けて外國人と月餘日本の各地を歩いた彼は「日本は自動車の地獄だ。自轉車乗りの曲藝、自動車の放置、荷車や荷物の軒先積置、牛馬の繫留を克くも縫ふて行く。更に歩行者の不注意を見ては自動車が行れる事が不思議だ。地獄!! 地獄!!」と云つたのを聞いて心秘かに恥く思つた。

東濱國道を通る度に

あの亂暴なフォードソンやソリッドタイヤの過重積載車が横行してバスや乗用車が之を縫つて行くのを見て無統制無警察に驚いて居る。然も取締りが嚴重になると乗用車が捕つて亂暴なトラックは制限以下だと涼しい顔をして居るのを見ると一體日本人の自動車に對する智識に腹立ち度く

なるのである。交通整理は

第一に公共用自動車に第一の優先權

第二に乗用車

第三にトラツク

第四に馬車

とすべきものでなからうか。自動車を車道を走らす事は果して如何なるものであらうか歩道上積置を整理して歩道を走らしたら如何であらうか。

要するに交通整理の順位は交通價値の輕重と車輛の有する速力によつて左より順次中央に據らしむるのが適當でなからうか。中央據りは公共用又は乗用車次に左よりのものは速力比較的早きものと云ふ風に整理したならば如何に愉快なる道路となるであらう。

狭き道路に於ても公共用の自動車には一般の車は道を讓ると云ふ事は當然でなからうか。

道路の私用化或は一時的占有は慨くべき我國の惡風である。私は勇氣を欲する。

(ロ)修繕設備の取締の必要

車庫修繕設備等に對し保安上の要求は當然である。

更に人的設備として一定の檢定試験を設け資格者を以て保守せしむる必要を感じる。

檢査の必要は一時的でなく公共用自動車には不斷である従つて適當な設備と人とを要するのである。

(ハ)運轉手試験の嚴格

一般旅客公衆荷物を與るものなるが故に運轉手の教養を強制するは固り試験も全く別箇に嚴格にし且訓練を經營者に要求せねばならぬ。但しこの嚴格は技術者の試験でない事は吳々も御斷りしたい、それは運轉技術の問題である。

(ニ)ワン ウエイ システムの必要

狹隘なる街路多き我國は同一方向の車のみ同一道路を通行せしめ交互の交通を避け道路の安全と利用價値を確むべきである。

要するに公共用自動車に對する理解と本質に稽み之が取締りの寬嚴を計るべきである。更に進んで交通巡查又は交

通に關與する巡查諸君は自動車自體の機構機能の教育によつて國家經濟を主眼とし保安の意義を確むべきでなからうか。

過重積載の制限の如き次に述ぶる項と共に實に重大なる問題である。

更にGO、STOPの問題にさへ場合によつて之を司る人の無智識を慨嘆する事がある。ブレーキの力を知らないで口汚く叱責するのを見て叱られる者の幸福を祈る心持ちになるのである。

七 道路管理者と公共用自動車

道路管理者に善良なる管理者の注意義務として自動車運送に適する道路の維持修繕改良を要求する事は不當であらうか。近時の道路は自動車運輸を離れる事は出来ないと思ふ。

然らば道路管理者として果して之れが注意義務を那邊に迄拂つて居らるゝであらうか。固り近代都市の道路は順次

改善せられ面目を全く一新した。内務當局も銳意努力せられ道路改良會も陰に陽に之が改良に盡くされて居る事は多とせねばならぬ。然し未だ大部分の現状は悲しむべく嘆くべき時代でなからうか。

私は茲に二、三の希望を述べて見度いと思ふ。

(イ)道路管理者の自動車智識の普及

自動車の機構機能竝に運輸に就て土木技術者に講習と教育を圖つて貰ひ度い。直角削除(橋角、街角)や待避所等に就て少しの注意あらば如何に圓滿安全なる交通を計り得るや知れない場所がある。更に柵垣防禦網の設置等も場所によつては随分必要であるのに考慮が拂はれて居ない。

(ロ)排水設備の研究

自動車運輸にとつて乾燥するとせざるとによつて非常なる抵抗の差異があり従つて馬力及ガソリン消費量の上に影響するのである。又地盤及路面は排水の有無に關する事が多い。然るに我國の道路の缺點は排水が根本的に悪いと考へられる。

(ハ)過積の取締

道路面を最も悪くするものは過積である。大體重量、速度、タイヤの種類、空氣の溫度等の順序によつて道路面を悪くするものである。殊に過積せる自動車の與ふる道路上の損害は實に大である。この點アメリカのトラツクに對する監督の嚴重さは何人も驚くであらう。

(ニ)不斷の修繕

道路面の良否は自動車經營上に甚大なる影響あるは既述の通りである。而るに不斷の注意なき爲め頻繁なる交通は更に路面を悪化するのである。人件費の關係によるべしとは謂へ果して一人の作業量は定めてあるであらうか。

之は國家經濟の點から見て非常に心痛の至りである。然し今日の國家財政及地方財政が道路の改良維持修繕等々の現實の問題を解決するに對して疲弊して居るとせば如何にすべきや。

私は公共用自動車の善用も一助ではないかと思ふ。公共用自動車の獨占的企業である事を確認し又公益的性質であ

る事を認め、更に統一的性質の點を考慮して進むならば決して解決するに困難でないと思ふ。其の方法や如何。

(a)獨占的企業の確認

(b)公益企業の反省

(c)統一的性質の認識

をなし之に對し

(a)車輛の重量制限を寛にする事

車輛の大きさの制限を寛にする事

(b)速度制限を寛にする事

三條件の特權を公共用自動車に認むる事を必要とする。

即ち公共用自動車が道路法四十條の道路分擔金に堪へ得る途は只一つである事は既述した。群小のタクシーをして正道を歩ましめバス及トラツクの公共機關の性質を有するものをして本然の領分を守らしむるには

(a)本格的運送機關たらしめ

(b)大規模經營たらしめ

(c)企業化せしめ

是が爲には一に前記の車輛制限をして特權化し寛にし又速度制限をして公共機關として合理化さしむ事をせねばならぬ。即ち運賃の低廉と幾多の人的物的設備費を要して尙經營を立たしむる事は同一の條件を以てしては不可能である。途は一あり。公共用自動車の特權化である。即ち可及的に制限を寛にして經營の合理化を計らねばならぬ。一座席哩當一噸哩當の輸送費の節減によるのみである。

然し私は之等の公共用自動車の特權をのみ經營に與へ道路管理者に費用を負擔せしめよと云ふのでない。

道路は第四十條をして適用せしめ

(a) 橋梁の改良

(b) 待避所の設置

(c) 保守竝に修繕

等に對し全額又は一部負擔を命ぜしむるのである。

専用自動車を作る企業家さへ齎出する今日、一定運輸量あり、之等の負擔に堪え得、採算上有利なる場合、負擔に任ぜしむるならば地方の利便は固より公共用自動車の利益

如何許りであらう。而して財政上の負擔を輕からしむる事甚大である。

私は今日の如く豫算に於て道路費は増額せず改良工事は自動車の運行に適せず道路は良好ならず泥土の中を行くかの如き中に於て道路分擔金を賦課するとせば、それは何物をも與へずして只道路費を轉嫁するものに外ならず、やがては利用者の負擔となるのであつて決して地方開發や負擔輕減になるものとは思考し得ない。分擔すべき理由が存して分擔すべきものでなからうか。荷馬車の毀損をして雲煙遊雲視し十年一日の豫算若くはそれに近き豫算を以て終始し然も費用の一部を自動車に賦課するとせば果して妥當であらうか。

悪路面に苦み砂利を自辨しつゝ進む人々に對する適當なる受益者負擔であらうか。

私は道路法第四十條の解釋と運用とに就て適正なる解釋は如斯ものでなく鋪裝が車輛の大き及重量等によつて損傷せるものを従前通に維持する事を少くとも目標にせねばな

らぬ。

近時歐米に於て叫ばれて居る。

「公共用自動車に道路分擔金を課せよ。鐵道は軌道費に營業費の十五パーセント以上の負擔に任じて居る。自動車は無償である。營業費の割合に應じて負擔せしめよ」と論じて居る。

既に佛蘭西は通行税を思ひ切つて下げ之に代ふるにガソリン税を新設して居る。又都市鋪裝路に入る時は既に關所關所に於て通行自動車に課税して居る。

我國は公共用自動車に對する特權を認むると共に之が代償を要求する事は緊急事であると信ずる。

鋪裝の如きもかくするとき自動車業者の利益と共に受益者負擔を保し得るのである。

八 省營自動車と道路の改良

省營自動車の第一期は昭和五年十二月廿日岡崎多治見高

藏寺間五十七軒六分の開業をなすに當り

土地

岡崎瀬戸間道路改修

三、六三七、〇四

瀬戸高藏寺間土工

一三一、四五

瀬戸多治見間土工

七、一〇三、四〇

一瀬橋橋梁改修其ノ他

一一、六七七、三八

矢作川天神橋一部

一〇、三一五、一三

改築其他

二二、八四八、〇〇

岡崎瀬戸間敷砂利

六、〇〇二、一〇

瀬戸多治見間敷砂利

六、二五〇、〇七

瀬戸高藏寺間敷砂利

一、七七一、八〇

岡崎多治見間土工

二、二八四、六四

計

八八、五四六、八七

計の中には記載せざる少額のものが含まれて居る。更に省の古レール、橋桁等購入原價から見れば多額のものも省略せられて居る。之等は再用品價格としても五、一七九圓七錢餘になつて居る。然らば愛知縣及岐阜縣は幾何を負擔したであらうか。一四、一五八圓五〇錢である。

種々なる關係から急いだ爲に省負擔は非常に多い。費用の分擔や工事方法（鐵道省委託）等に就ては多くの論議があらう。又今後の維持修繕改良に對しても折半主義等の議論に對しては多大の疑問を有して居る。受益者負擔主義の解釋は折半に非ずして省營の爲に新しく要すべき費額と、省の要求する路面程度によるべきではなからうかと考へて居る。

只鐵道省營は私の議論の實際の試みとしてなされた。固り鐵道省營自動車は此の方針で進むべきものと思はれぬ。寧ろ此の道路の維持改良は道路管理者として悲むべき記念物であるかも知れぬ。

要は地方の利便を主眼として道路改良の一方法の一新例として掲げたのである。

九 結 論

私は現在のバス及定期自動車を以て直に公共用自動車と認めよと云ふのではない。公共用自動車の認識と其の方法

とに於ては他日に譲る事にし要は公共用自動車の作興と之が取締及道路管理權との關係を述べ我國家の精進する途を説いたのである。現状は

自動車は櫻も月も涙哉

であつて見方によつては自動車虐待時代であり自動車の非合法時代であるとも云へる。

新興自動車は合法的、資本的、企業的態形を以て警察權、道路管理權と相結び相携へて進むべきものである。

私は進言する。私の議論には猶熟せぬものが多く青いものが多いと思ふ。只實行すべきもの實行可能のものとして多少とも合理的のものあらば幸甚である。