

併用軌道の過當なる義務負擔に就て

多 田 純 二

我が國に於ける道路に關する費用は原則として國又は公共團體の負擔になつてゐるたゞ道路を軌道に併用してゐる部分に對しては特例を設け軌道業者に負擔せしめてゐる。

即ち現行軌道法第十二條は軌道經營者をして軌條間の全部及其左右二尺に限り道路の維持修繕を命じて居る。抑々法が軌道業者に對して特に此の如き義務負擔を爲さしめるに至つたのは如何なる立法精神で何時の時代から實施を見たものであらうか。其の變遷等について文獻を調べて見ると

明治十二年二月谷元道之氏外數名か新橋停車場を起點とし上野經由淺草廣小路間及淺草橋經由淺草廣小路間に至る約十哩間の公共道路上に馬車鐵道敷設に關する願書を時の政府に提出し同年十二月之が特許を受けた。依つて同氏等

は資本金參拾萬圓を以て東京馬車鐵道株式會社を創立し明治十五年二月之が工事に着手した。而して同年六月二十五日先づ新橋日本橋間を開通して乗客輸送を開始した。之が恐らく我が國に於ける軌道出現の嚆矢であらう。その後各地方に於て馬車鐵道の敷設を出願する者多く政府亦之れに特許を與へたので一般に普及せられる氣運に向つたのである。然るに當時未だ此等軌道に關する法例は存在せず之が爲め起業者は依據すべき標準無く政府當局亦之が取扱に一定の規矩がなかつた。

こゝに於て政府は始めて軌道に關する法令の制定を企圖し明治二十三年八月二十三日法律第七十一號を以て軌道條例が公布せられ續いて明治二十三年十月八日付を以て内務

大臣は地方長官に對し軌道條例の取扱方に關して訓令第六

六二號を發

した此の訓

令中に「其

(軌道事業

ヲ指ス)保

護檢束ヲ要

スル條件別

紙命令書案

ニ準シ尙土

地ノ狀況ニ

依リ斟酌取

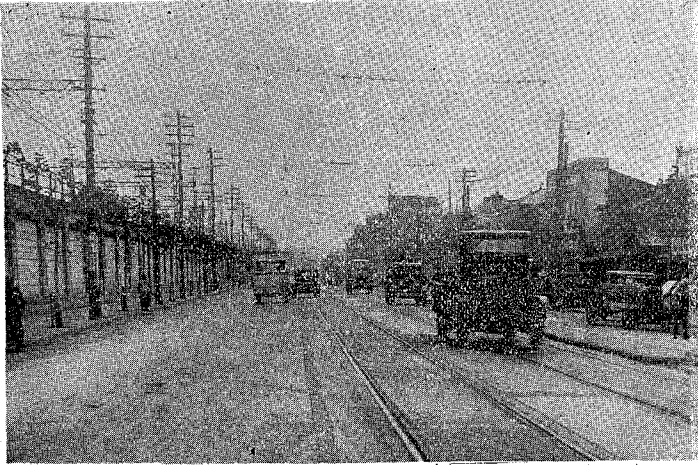
調差出スヘ

シ」と云ひ

此の別紙命

令書案は内

務省當局がその當時の實狀に立脚して軌道事業に對して當



(通町木櫻) 況實の通交車動自るす用占を敷道軌

然爲さるべき保護檢束の具體的方針を決定したものであ

る。即ちそ

の第二十條

に、

營業年限

中左ニ掲ク

ル所ノ箇所

ハ會社(若

クハ免許

人)ニ於テ

堅牢ナル構

造法ニ據リ

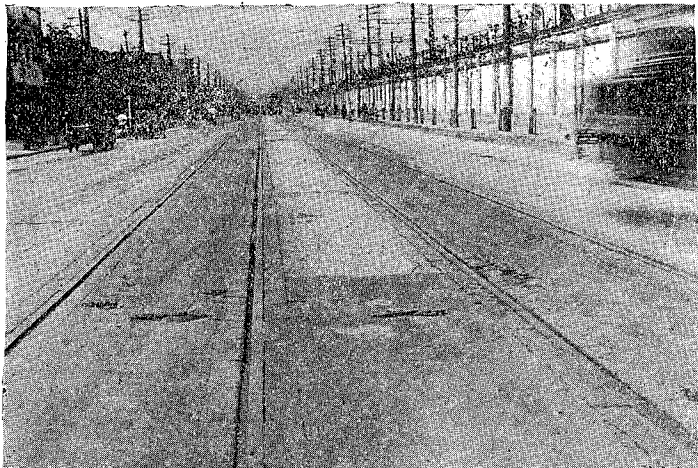
其ノ修營及

掃除ヲ負擔

スヘシ

一 軌道内

及其ノ左右一尺五寸通



(近附驛木櫻) 裝締の道軌るたけ受を用作壊破の外以車電

と明記してゐる於爰當局は右訓令に従ひ取扱ふたのであ

つた。明

治二十六

年九月已

第一七四

號を以て

東京馬車

鐵道株式

會社に對

し交付し

た特許命

令書第十

八條の如

きもそれ

である。

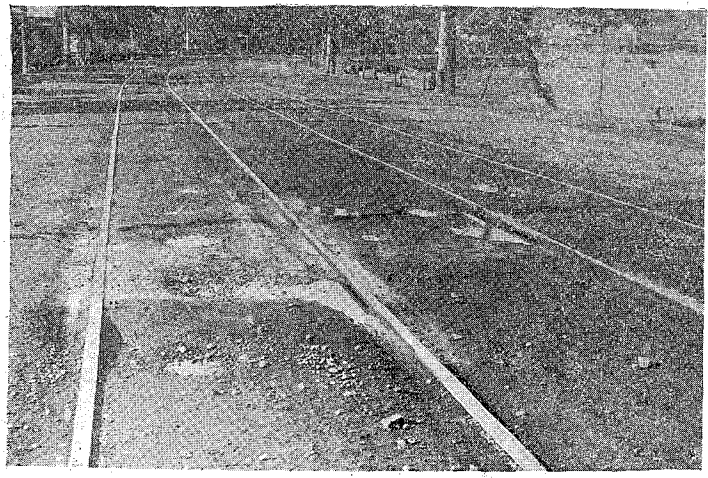
この當時

の道路交通が如何なる状態にあつたかと云へば人力車が交



「クツロブ・ト」なるたれらせ壊破りよに車動自
(近附道車馬)

通の唯一の要具であつたに拘らず一車三十人以上を乗せ得



(近附子磯) 難全保の道軌るよに用作壊破の輛車

る馬車が
軌道上を
走行する
のである
から状態
は確に公
共道路に
とつて重
大なる脅
威を感じ
しめるも
のであつ
た事は想
像に難く
ない。加

之軌道敷は事實上一般の交通に利用せられず寧ろ軌道の専

用に委するの狀況であつたことは當時に於ける軌道の構造並交通整理の狀況に徴して瞭かである。そこで當時法が軌道經營者に道路の維持負擔を爲さしむる必要を痛感した事は云ふ迄もないのである。

其の後電氣軌道の經濟的可能か提唱せられ從來の馬車鐵道が競つて動力の變更を爲し漸次電氣軌道の普及を見るの狀況であつた。即ち明治二十二年四月大倉喜八郎氏を初め京濱間の實業家が發起人となり萬世橋品川間及新橋新宿間に電氣鐵道を敷設せんとして調査の後特許を出願したが政府の容るゝところとならなかつたが其の後共電氣軌道の出願を爲すもの逐次多きを加へたのであるが當時はこれを危険視する者も尠くなかつた状態である。斯くて明治二十六年六月豫てより電氣鐵道に關係ある人々に依つて電氣鐵道期成同盟會が組織せられ大いに斯業の發達普及に努力するところがあつた。我が國の電氣軌道事業は實に此の年の十一月に至り東京馬車鐵道株式會社は其の動力を變更して電氣と爲すの出願を爲しその他續々として此の種の出願が提

起せられるに至つたので政府も電氣軌道に關する法令の必要を認め明治三十四年十月取敢へず内務省訓令第十七號を以つて前記訓令第六六四號に代ふるに軌道條例心得を制定した。此の訓令に添附せられた命令書案第十七條に「左ニ掲ケタル箇所ハ地方長官ノ命スルトコロニ從ヒ特許ヲ受ケタル者ニ於テ其ノ改築修繕掃除撤水及除雪ヲ爲シ又ハ其ノ費用ヲ負擔スヘシ

一 道路及横切下水ハ軌條間ノ全部及其ノ左右二尺通」と規定して從來のものに對し左右五寸宛其の他夫々軌道業者に對する責任限界を擴張して居る。而して此の制度は大正十年四月現行軌道法が公布せられる迄施行せられて居たものであつて軌道法制定と同時にそのまゝその第十二條に規定するに至り現に軌道經營者に對し強制的に道路の維持修繕費を負擔せしめてゐるのである」

如上觀し來れば此の制度を採つて以來既に四十有餘年の星霜が流れて居る、然もこの間交通が超速度に發達したのである。輒ち馬車鐵道より路面電車へ更に高速線の出現自

動車事業の發達普及等々實に目覺ましいものがあつてそれに連れ軌道が道路を専用してゐる度合が漸次薄くなつて來たのであるが之を軌道の構造から見ると馬鐵乃至電氣軌道初期時代は砂利道床の上に枕木を据へ、大釘を以つて軌條を取付け軌道面は主として土砂を引き均らす程度のものであつたから他の一般の行通には供用せられ難いので従つて一般の行通に因り軌道を損傷するが如きことは無い、そこで事實上道路を軌道が専用してゐたのであつて又この専用で困り軌道は他の何等の犠牲をも拂つてゐないことが窺はるゝであらう。然るに目今は行通繁激にしてしかも高速車の加速度の發達により道路の中央部即ち軌道を敷設したる位置は此等車輛の運行すべき定位置となつた、於爰軌道經營者に於ても自衛上多少の必要はあるべきも主として一般行通の必要により軌道面に堅固なる鋪裝を要望するに至つたのである。即ち當市の如きは大正十二年關東大震災を一轉機期として鋪裝を實行したのであるが監督官廳に於てもその必要を痛切に認め未鋪裝の路線に對しては一定の期限

を附し鋪裝を命じてゐるのであるが之れは一般行通の便益を計るのであつて軌道經營者には全くの犠牲である就中道路が未鋪裝なるに單に軌道面のみ鋪裝を命ぜらるゝ如き事例も多いのであるがその結果は高速車は勿論緩速車までも全部を軌道面上に行通を誘ひ實質上軌道鋪裝は道路鋪裝の作用を爲してゐるのである。斯くて中央部に於ける鋪裝の完了は高速車其他一般の行通を誘ひしかも電車の運行には優先的に何物かも與へられざるを以つて軌道經營者は車道の運行を阻止せられ其の速力を減退し事故を頻發し香に道路専用の實なきのみならず寧ろ電車の運行は他の高速車其他の行通に寄生せるが如き觀が深いではなからうか。

試に昭和五年十月一日及同六日の兩日に亘つて當市内主要路線に就いて交通調査を實施した結果を擧ぐれば如上の事實を雄辯に語つてゐるのである。

一 通過車數一覽表

金港橋	三六	三九	四二	四六	五一	五二
乗用車	同外	同内	同外	同内	同外	同内
乗合車	同外	同内	同外	同内	同外	同内
貨物車	同外	同内	同外	同内	同外	同内
計	同外	同内	同外	同内	同外	同内
合計	同外	同内	同外	同内	同外	同内

櫻木町	一、四〇六	六七一	八三三	七四二	二、四四二	九六六	二、三五四	〇八三	
本町	一、二九四	一三〇	三〇八	三五九	三五二	一九六	二九九	二、二六〇	
千歳町	四〇三	九	二六五	三五	四九一	〇七	八四	一、一五七	
磯子町	二二	三	三四	一七	二五九	四	七二	八四	八〇五
計	三、六五二	三、三六一	八、〇二五	二、五六一	二、六六七	六、三三四	五、〇二二	二、一九三	
	四、九四〇		二、四九七		四、九七二		二、一九三		

二一 各種車數別比率

調査ヶ所	乗用車	乗合車	貨物車
神奈川	二八・八%	三・六%	五・六%
櫻木町	四〇・八%	三・四%	三・八%
本町	六三・〇%	一・五・二%	二・九%
千歳町	五五・六%	二・九%	三・七・五%
磯子	一九・八%	四・三%	三・七・九%
平均	三三・六%	二・三・九%	三・五・五%

三二 各種車別軌道内通過車數百分比率

調査ヶ所	乗用車	乗合車	貨物車	全數平均
神奈川	五・三%	二・〇・〇%	二・四・二%	三・七・七%
櫻木町	六・七・三%	七・一・三%	三・九・四%	五・六・三%
本町	九・〇・九%	九・〇・二%	七・二・七%	八・六・八%
千歳町	九・七・八%	九・一・六%	八・七・七%	九・二・八%

四 車別通過車數比率

調査ヶ所	乗用車	乗合車	貨物車	合計比
神奈川	一七・〇%	一四・六%	三五・三%	二七・七%
櫻木町	四三・三%	四・五・五%	三・九・九%	四・七・七%
本町	二九・一%	一三・七・七%	一〇・四・四%	二・五・五%
千歳町	八・四・四%	三・五・五%	九・三・三%	九・五・五%
磯子	三・三・三%	一三・七・七%	六・三・三%	六・六・六%
計	一〇〇・〇%	一〇〇・〇%	一〇〇・〇%	一〇〇・〇%

更に右調査に基き軌道内に於ける電車と自動車との通過車數を比較すれば左表の通りである。

軌道内電車自動車通過車數表

調査ヶ所	電車通過車數	自動車通過車數	電車一臺ニ對スル自動車ノ比
神奈川	九六八	九一六	〇・九
櫻木町	一、〇二四	二、九六二	二・九
本町	七六四	一、九六一	二・六
千歳町	四四六	一、〇七三	二・四
磯子	二一八	七二一	三・三
計	三、四二〇	七、六三三	二・二

即ち以上の調査表に基いて觀察すれば自動車總交通量の實に七〇%以上が軌道敷内を疾走し又電車の二倍以上の車數を算して居る此の如き實狀から見れば震災後千參百有餘萬圓の巨費を投じて新裝せられた横濱市の電氣軌道は路面電車の爲めと云ふよりも寧ろ此等自動車の爲めと云ふことがより適切であるかの感がある。従つて此等多數自動車の軌道内進出に依つて如何に軌道の損傷を蒙つてゐるか左に掲出したる寫眞はその被害の一少部分を表示するものに過ぎないし又爰に技術上の詳論を試むるまでもなく僅に這般の消息を知り得るであらう。そうして此等は横濱市の消息を語つて居るものであるが他の都市に於ても同様であらう

果して然らば軌道の修繕義務を軌道の經營者に負擔せしむることは甚だ不適當であつて市民の負擔關係も極めて不當と云はねばならぬ。於爰前記軌道法第十二條を改正し併用軌道の適當なる義務負擔から免かるゝことの促進を絶叫せねばならぬ。尙爰に附加考慮を要する一事がある。即ち道路法第四十條の示す受益者負擔の關係であるが特定なる

道路の受益者に道路の維持修繕費を負擔せしむる場合に於ても右軌道の修繕費を除外せらるゝの不合理である。

前述の如く軌道の修繕費の大部分は軌道經營者よりも寧ろ特定の受益者こそ負擔義務者と見ねばならぬのであるに拘らず軌道の修繕費に限り其の一部分をも受益者に負擔せしめざることはたゞに軌道經營者の苦痛とするのみならず如何にも負擔の公平を缺くのである。因て是等軌道の修繕費をも受益者に負擔せしめこれを軌道經營者に交付するの方策を樹つることが當然であると信するのである。(完)