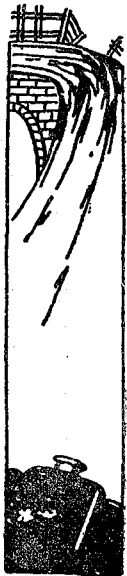




論 說



交通行政の整理と統一

田川大吉郎

一

交通系統をもつと整理する必要がある。交通設備をもつと擴張する必要がある。それにはその行政機關を統一し、もつと整然たる秩序あり、計畫ある組織に立て換へねばならぬ。交通省を設立するところが、その急務の一であらうといふのが、この前私が本誌に述べた一論であつた。

その後、荒木陸相の交通機關整理論が現れた。至極尤もの御趣意であると拜承した。しかし、三土鐵道大臣は、その主管省の主人公として、それに多少の異論を抱かるゝやの新聞記事が現れた。そしてそれを、三土大臣に限らず、内務大臣山本氏も、主務大臣の一人として、陸相の説に、必ずしも賛成でないのかと猜せらるゝ新聞紙の報道を見たにも拘らず、事はすらくと進んで、有力な審査機關が、短時日の間

に成立するに至つた。さすがに有力な荒木陸相の提議だからと評した新聞もあつた。

しかし私にはそんな構想の餘地はなかつた。三大臣とも善く協調して居らるゝから、それが出来たのだ。今日に當り、日本の交通機關の發達を圖るに誰が一人異議を抱く者があるものかと私は思ふて居る。三大臣は協力して、必ず立派な整然たる計畫を立てらるゝであらう。立てられねばならない進んでその幾部分を實行せらるべきである。私は刮目してその結果を見たいと待ち望む。そこで私は、又こゝに交通省論を持ち出して見たい。交通審議會の精神目的を有効に組織づけんとせば、交通省設置に至るの外ないではないか。それが當然の歸結にならうといふのである。以下、少しくそれを敷延して見たい。

二

一體、今日の鐵道省の官制上の位地は不可解である。日本の各省の数は幾つあるかと問へば、内閣を別にして十二省あると誰も答へる。それに拘らず、政府の議會に提出せらるゝ豫算の計畫、その各省別の列記を見れば、各省の数は十一省になつてゐて、十三省になつてゐない。それは鐵道省が載せてないからである。然り、鐵道省はその中に載せてない。それ故、政府の役所は十一省となつて居り、十一省の使用豫算が一年約二十三億圓として現れて、鐵道省の豫算は省本部の費用も、現業の收支も、すべてその外になつて居る。

私はこれを頗る不注意な不體裁な編制の方法だと思ふのみならず、その概念の基礎が甚だ不合理だ透徹してゐないと思ふて居る。隨分細かいことを八釜しく争ひたがる政府の當局者吏僚はどうしてこれを打つ棄つて居るのかと訝かしくも思ふて居る。

それ故に私は交通省論をこゝに説き起すに當り、先づ鐵道省を廢止し鐵道行政に關する事務は、全部交通省の所管に移し交通省を他の十一省と同列に立たせ、日本の役所を名實ともに十二省とすべきであると勸告する。但、現業は別である。鐵道の運轉に關する現業は、全部交通省から引き離すべきものと思ふ。それが交通省の指揮監督の下に置かるべきは勿論である。それを鐵道廳とか何とか稱するの別である。

私は以上の問題を斯様に簡單に申したけれど、そこに議論の紛出すべきことは豫期して居る。それ故に、それをも研究することとして、その他に、

一、鐵道と荷物自動車との關係を何うするか。

二、荷物自動車のため専用道路を作る必要がありはせぬか。

三、各都市の路面電車を何うするか。

四、所謂軍用道路と國用道路との關係連絡を何うするか。

五、鐵道の電氣化を促進する必要があらう。

殊に、三土鐵道大臣が、其の氣であられるといふ地方の政黨的鐵道の改廢は、必然に、この交通省に

於て處理せらるべき重要の問題であらう。

六港灣と鐵道若くは道路その附近の設備は現狀で満足すべきか、こゝにも改廢の餘地も、必要も多大に有するであらう。

等の諸問題を——それに限らないが——交通省の所管として主管せしめられることは、今日の國民の齊しく要請する所であらうと信ずる。

三

そこで前段の第一項乃至第六項のことであるが——それと限らないけれど——それを一々敷衍しようとは思はないけれど、些しく申して見る。

前の一二に擧げた鐵道と自動車との關係である、自動車の發達するに従つて鐵道收入の低減することは、或る程度まで已むを得ない、近年の鐵道收入の低減は、不景氣の影響の外、その方の影響も幾分か含んで居るものと思ふ。然りとすれば將來自動車の發達がますます盛んになるにつれ鐵道が、その收入に於て若干の影響を蒙ることは、今より考慮して置くべき所である。

且それは、旅客自動車よりも、荷物自動車の場合に於て、殊に甚しいものがあらう、近距離の鐵道貨物は、大概荷物自動車に移るものと思ふべきであらう。自動車に積んで、そして鐵道に積んで卸して、又自動車に積んで運ぶよりも、寧ろ、初めに積んだ自動車だけで、所要の終點まで送り届ける、若くは受け

入れることが、双方の便利であらうと思はれる。たゞ、遠距離の場合はさうは往かないけれど、近距離の場合は、之しかにさうであると思はれる。従つて、この事は既に行はれつゝある。今後ますます盛んに行はるゝに定まつて居ることと信ずる。鐵道の收入はそれだけ減する。鐵道はそれを覺悟して置いてその上に、經營の基礎を立つべきである。その立て方は、自然に、従來の立て方と一變するであらう。

その荷物自動車の發達に就ては、更に道路の設備を考へねばなるまい。非常時の匡救事業としての鋪裝道路は、どれ位の堅實に出來て居るのかを知らないが、在來の道路では、荷物自動車の頻繁なる交通には、薄弱であらう。あんな道路では、今日の積載量の重い荷物自動車の交通には、堪へ得ないであらう。その發達のためには、(一)道路そのものをより堅實に構成すべく、多大の經費と計畫とを要する。

(二)交通上の事故をつとめて防止する必要がある。近年、自動車の發達以來、各國に於る事故の發生は餘りにも多大である。これは、何としても、防止に努めねばならない。この二つの要求を充すためには、荷物自動車のため、専用の道路を作る必要が起るのではないか。但、その道路は、荷物自動車のためと限る理由はなし。一般自動車の交通に利用せしむべきである。即ち、自動車専用の道路を作るべきである。それを作れば、自動車の速力従つて、貨物の運搬能力を増すの一方、事故を減することが出來、普通道路の安全性を増進することが出來、一舉兩得であらうと思ふ。

その様のことを考へるは、必らずしも鐵道廳若くは鐵道の現業を主體とする各鐵道局等の任務であるまい。それらの現業方面は、現業上の能率を増し、減耗率を減じ、收益を殖やすこと等を専心に考へ

るべきであらう。いかに専心にそれらを考へればとて、自分さへ儲かれば宜しい、他は何うならうと顧るに及ばないと、自足孤榮一點張のことを考ふべきではあるまいが、しかし役向きは役向きである。その主たる注意が鐵道業務の内に限らるゝことは争ふべくもない。それ故に、それらを廣く全般的に考ふること、鐵道廳と、他の自動車業者等との別舎を調節し、その協調を保持し、その健全な發達を期圖すべく指示し獎勵し、融會せしむる等のことは、必然的に鐵道廳以外の任務となる。交通省はその管下たる鐵道廳のことにのみ囚はれず廣く全般の交通を司掌する機關として、それらを重要な所管事務と爲すべきであらう。私は、近時の鐵道と自動車と、相容れずして相軌り、若くは鐵道省が私立の事業を買收して、強ゐて獨占的な自省の利益を圖らんとしつゝある状態を視、すべて、それらを、新設の交通省に移し、最も公平なる、且、遠大なる考慮の下に、適切なる解決を見たいと思ふ者である。こゝに謂ふが如き交通省の存在なく、充分注意の届いた施設の未だ行はれてゐないかに感ぜらるゝ現状を、日本の一大鐵事と思ふ次第である。

且、私は、荷物輸送の事業が、大體に於て鐵道より離れ——さうまでは參るまいけれど——自動車が、それに従つて代るといふことになり、例の廣軌鐵道論を、いよゝ、安心して絶念し得るかと思ふ。從來、私はそれを、夫だ絶念し得ず、にゐた、それを絶念し得る様になり得ることを喜ぶ者である。

前項と同じ觀察推理の下に、各都會の路面電車の將來を注意する必要がある。

その一點は、乗合自動車の發達によつて路面電車の利益が減縮せらるゝことである。東京市電大阪市電などの、その傾向は顯著なものがあつた様である。日本の政府は、それは自治體の事業であるから、吾等の關する所にあらずとして、空しく傍觀し居らるであらうが、それで差支へないであらうか。

前項に述べた、鐵道省が、貨物自動車の競争と發達に堪へ兼ねて、それを買收した事實である。鐵道省は、それを買收し得た、又買收せずとも、幾分か威壓することもできた。日本人の有つ國家意識、日本の政府の有つ傳統の權柄は、それを、或程度までは許すのである。獨り、市は然らず、日本國民の解する市は頗る無權力のものであり、無價値のものであり、時としては民間の會社よりも輕視されて居るのである。其處の路面電車に、乗合自動車が對抗するのである。乗合自動車業者は、市に對し、荷物自動車業者が鐵道に對抗した以上の便宜と準備を以て、充分の効果を擧げ威力を發揮して居る。市電監督の位地に立つ鐵道省が、若し果して身を抓つて人の痛さを知る普通の人情を有するならば、彼等は、夙くに東京市、大阪市その他に對し、乗合自動車に對抗する特別の手段を講ぜしむる適當の注意を與へ、情願を聽いてやつた筈である。それが、情感あり、理義を辨する者の當然の措置である。勿論、私は斯様な場合は、常に自治體を擁護すべきものであるとは謂はない。乗合自動車の性質に照し、その公益的性能に對し、等分の効果と權利とを認め公平に審理すべきものであると思ふ。それに拘らず本論に於て、獨り自治體のために、自治體に、その利益の擁護のため、何かを爲すを得せしむべきであると論じた譯は、鐵道省の

その例を楯としたのである。鐵道省がそれを爲された以上は、それを爲すことを正理と認められた以上は、自分の監督權内に在る斯の如き機關をしても、亦同様に斯の如く爲すを得せしめらるべき筈である。と申したのである。即ち偏へに鐵道省の爲された例を手本とし、鐵道省が防衛の術を講ぜられた如く、同様に防衛の術を講ぜねばならない境地に居る者が、東京市を初めやゝ多いと認めて斯く申したのである。しかも、鐵道省は進んでそれらのことを各市に爲すを得せしめんとせられないのみならず、各市が、何かと願ひ出づることも聽き入れてやられなかつた。所謂他人の痛さは三年も忍ぶの類であらう。

それは、それとして、前回も論じた如く、例へば東京市内の交通を(一)鐵道省と(二)東京市と(三)地下電車と(四)乗合自動車と、互に對立して、競争し、銘々勝手な營業をして居り、或者は得し、或者は損し、そして損した者は改善し得ず、縮少し得ず。得した者も亦擴張し得ず、市民は必要の便利を充し得ないで、その不便に惱んで居るといふ如き現情勢は、それらの業務に従事して居る銘々から見れば、それにも若干の理由のあることであらうけれど、日本國家から見れば、全く下手なこと、損なこと、馬鹿々々しいことであると申さなければならぬ。斯の如きことは一小部分に行はれても見て居られない、一日行はれても見て居られない性質の事柄である。しかるに、それが、一日でなく、一年でなく、一ヶ所でなく、一小區域でなく、永く續いて、處々方々に行はれて居るのである。如何にも不本意なこと、残念な状態である。これは、交通省の如き、全般に目を着け、その利害の調整と發達を圖る主務省がないからではあるま

いかやゝもすれば、鐵道省が國家の代表機關たる大切の役目を忘れ、例へば東京市と商賣仇の如き思ひを爲し、只管に自省の利益を擴張せんと焦つて居るためではあるまいか、私は、こゝに交通省設立の急を痛感するのである。

交通省の如きがあつて、(一)鐵道省の市内電車と、東京市の路面電車は、如何様に調節すべきであるか、(二)東京市の路面電車及び自動車と、民營の乗合自動車とは如何様に調節すべきであるか、(三)東京市の地下電車計畫は、不思議にも、東京市が全部の權利と意圖とを抛擲し去つて——それは果して正當のことであつたらうか——純然たる民營機關の事業に移されたから、已に問題は無くなつた様なものゝ元來、その志あつてその資本の無い東京市である、自治體監督の衝に立つものは、その初めに於ても、つと、誘導的に考量を假すべきものでなかつたらうか。即ち、その場合に於ては、市營の出願のそれと、民營の出願のそれとを、如何に調節し、如何に進出せしむべきであるかを、所謂日本の百年の長計として、日本國家の上から智慧を絞るべきであつたらう、(五)それよりも、現在に於て、これらの對立したる或種の機關を、尙このまゝに對立せしめて置くべきであるか、合同せしむべきであるか、どこに、どの様の權威と機能を備へて統一せしむべきであるか、それらを考究し、斡旋し、解決の道を見出して下さることとは、即ち交通省の任務であらう。日本國民は、この種の意味に於て、今日、交通省の設立を待ち望んで居ると思はれる。

五

その他鐵道電化の問題もあらう。これは急施を要することなのである。日本の鐵道の速力は決して早いと謂へない。燕が何うとか、富士が何うとかいふ様なことは、私としては寧ろ氣恥かしく思ふ。電力化の急施によつて幾分なりともその缺を充したい。

三土鐵道大臣の懷抱せらるゝらしい所謂黨派線撤廢の説は、前にも一寸書き込んで置いたが、何としても天下の公論である。残念にも、日本の新聞紙は、これらの言論に多大の注意を拂はない。政友會内に、反抗の氣勢が揚がり相なので、大臣は、それを引つ込められたとすることであるが、今日の時代、輿論の後援なくしては何事も出来ない果して引つ込められたとすれば誠に惜しいことである。が、既にこの公心を有し、公見を具したる大臣ありとする、輿論の行動如何では、この説は實行し得る見込のあるものである。どうかして近く實行に現したいものである。

それにも、交通省の設立は必要である。交通省を設立し、鐵道省の現業は、省の直接管理の外に置きた。だ交通に關する一般行政のことを所管するのみとして、交通事業の全般に注意し、海外の事情をも絶えず研究することを怠らず、必らずしも深急を尙ぶのでないが、決して一代の趨勢におくれない様、能くその先頭に立つことを、心がけ、國家のため至公の立ち場より、中正の見を立て、その責任を果さんと努めらるゝなら、以上の鐵道問題の如き、若くは改良、主か建設従かの問題の如き、皆、又を迎へて解く

べきものと思ふ。私は交通審議會の將來が遂にこの交通省の設立に歸着するに至らんことを希望する者である。日本の交通問題はこゝに至つて燦然たる一新生面を開き得ることになるであらう。

(九月十三日)

デュギーの主權否認論とバイオクラシー

長谷川久一

スコット氏のテクノクラシーに代つて、新説バイオクラシーを提唱し始めたハーバート大學教授キヤノン博士は吾人の社會に於いて、運河、河川、道路、鐵道、汽船、トラック其他は血液と淋巴液とが絶えず人體を循環するが如く、必須不可分な動的要素であると言つて居る。全く現在の國々に於いては、通信及び運輸は一刻も缺くべからざる重要なセルヴィスとなつてゐるのである。しかも斯かるセルヴィスは國內的にも又國際的にも、現今の國家に課せられたる國內法的及び國際法的義務となるに至つた。凡そ斯くの如き見地に立つてデュギー博士の如きは國家の主權を否認し、國家は主權の主體として見るよりも、むしろ國內法的國際法的にセルヴィスの義務を負へる主體と見做すが、總當なりとの説を唱導してゐる。氏の見解に従へば、國家を構成する第一の要素は人類の集團たる國民