

憎まれ口を叩く

大久保彦左衛門

◇省營バスの横暴を排撃せよ

省營バスが昭和五年開業されて以來四十路線を數ふるに至つたことは寔に慶賀に耐えないが、近時之が路線の道路改修費をダンク出し惜しみをするやうに鐵道省がなつてきた。又昭和九年度には豫算がないと謂ふて維持費の協定を一方的に破つてしまつた。改修費は初め大體其の半額を鐵道省が持つ約束であつたが、近頃は横暴にも弱い府縣をいちめて三割八分程度に叩き下げやうとしてゐる。

抑々省營バス開業の爲に道路の改修を必要とする場合、鐵道省が之に要する費用を持つことは、道路法第三十七條の規定に依り、道路管理者が鐵道省に負擔を命ずるのであつて、鐵道省が道路管理者に恩惠的に補助をするわけでは絶対にないのである。此の點について道路管理者の側にも

鐵道省の側にも法律の精神を辨へない連中が未だにあるのは困つたことである。鐵道省側ではいかにも、道路の改修費に負擔をすることが、恩を賣るやうに考へ、道路管理者の側でも財政難で困つてゐる際として乞食根性を出してわづかばかりの端金に満足せんとしてゐる者もある。が、かくの如きは法律の精神を全く無視した考へ方である。

それに省營バスのやうな大型自動車(車體幅員二・二米)を定期に運行せしむる爲には少くとも、道路の幅員四・五米(二間半)を必要とすることは常識的に見ても、當然のことであるに拘らず、全く姑息な設計で一般の交通が、どうであらふとそんな事は、一向お構ひなしに只々省營バスのみが運轉出來ればよいと言ふ程度——自轉車や荷車が田圃の中へ、ヒツクリ返らふと他の自動車が生をしやうと

そんなことは俺の知つたことではない。省營バスさへ運轉出來れば、他人の迷惑なんか知らない——の改修に對し僅かに三割八分しか持たないとは如何なる譯か、幅員は僅かに三米でよい待避所を設ければ、差支へないといふやうな、主張のやうだが専用自動車道即ち他の交通物體を全然交通させぬ、自動車道の一車線と同一の幅員で足るとは、どういふわけか、省營バスの専用自動車道を造るのなら、文句はないが一般交通の用に供しつゝある道路に大型バスが後から乗込んで、三米の狭少なる幅員でよいなどとはどこを押せばそんなことが謂へるか。他人の褌で相撲を取るといふがそれでは世の中が納まらない。吾人と雖民間バスの汚ない車體、時間の不正確、運賃の高率等に較べて省營バスの進出を大いに歓迎するものではあるが、さりとて道路に對する横暴をその儘、寛恕することは絶対に出來ない、道路あつての省營バスだから。抑々省營バスは鐵道豫定線の代行又は先行を目的として生れたものである。從て鐵道を新設する費用に比較せば、省營バスの爲にする道路

改修の費用の如きは、全くお話にならぬ程安いものだ。その安い費用をケチ／＼する理由がどこにあるか、ふだんお客商賣をしてゐるからでもあるまいが、そう値切り倒されてはたまるものでない。

鐵道豫定線には採算の取れない線路が多いかも知らぬが政府が國民に公約せる以上建設の義務を有してゐる然るに此の新線建設の代りに省營バスを開始するのであるから、新線建設の費用に比較しても道路の改修に要する僅かばかりの費用を出し惜しむ理由は全然ないと考へる。然るに先般内務省で開かれた土木主任官會議で、菅鐵道省自動車課長の言に依れば、省營バスは省營バスだけで採算を取らねばならぬ、儲かれば道路の費用を出すのが儲からなければ出せないと放言した、暴言に非ざれば夢遊病者の言である。

省營バスの使命は鐵道豫定線の代行にある、鐵道建設の代りに之を運行するものである。鐵道の建設は儲かることばかりを目的に建設するのではない、産業上、交通上、國策として建設するのであることは議論の餘地がない、從つ

て省營バスも儲ることのみを目的として運行するものでないことは明である。更に省營バスのみで採算を取らなければならぬ理由は全然ない。何故なれば、省營バスは何れも鐵道と鐵道とを連絡するか、又少くとも鐵道の終點を起點として運行してゐる。即ち何れも鐵道と脈絡ある運轉系統に依り營業をしてゐるのである。従て省營バスの採算は之と連絡運輸を行ふ鐵道とを一體として計算するのが當然であつて、省營バスのみを單獨化して採算を取らねばならぬと説明するが如きは素人だましの議論であつて一顧の價値がない。

抑と道路法第三十七條の精神は、他の工事又は行爲の爲必要を生じたる道路に關する費用は道路管理者其の原因者をして全部又は一部を負擔せしむることを得る規定であるから、省營バス運行の爲にする費用は全部鐵道省に負擔せしめて何等差支ないのである。が地元の希望もあり旁々府縣でも協調精神を發揮し半額程度の負擔を鐵道省にさせてゐたものが最近、僅に三割八分程度しか負擔しなくなつ

たのは何故か、鐵道省は一文でも少く出さうとする、府縣財政を思ひ道路を眞に愛護する土木部課長であるならば法律の精神を辨へ、腹を据へてヂツクリと交渉するが、熱のない其の日暮しの土木部課長はいゝ加減に丸め込まれて、僅かばかりの端金に満足してゐるものも居ると見られる。

昭和九年度には原則として三割八分しか出さないと頑張つた鐵道省も遂に折れて高知縣には遂に六割まで出した。又香川縣、愛媛縣は五割、鹿兒島縣、宮崎縣は四割五分、秋田、宮城、福島各縣は四割四分まで取つたが、島根縣、群馬縣、石川縣、富山縣、福井縣、京都府等の弱腰の連中の處は三割八分で、遂に往生してしまつた。

然し五割以上取つた府縣でも、中には設計がなつてゐない、道路の幅員が僅に三米しかない區間がある。大型バスを運行すれば猫の子一疋満足に通れない。これでは全く羊頭を掲げて狗肉を買はされたも同様何んにもならぬ。負擔率が良いといつて油斷もすきもならぬ。

毎年九月中に鐵道會議で新線を決定して、鐵道省の役人

が測量に出かける縣廳の役人が立會ふ、鐵道の役人が自分勝手な規格に測量する、道路管理者として大型バスを、定期に運行せしむる爲には一般交通との關係上、幾何の幅員を要するや、勾配屈曲、橋梁等は差支なきやにつき何等の確信なき縣廳の役人が只ボンヤリと道案内丈をする、そう

して十一月の府縣會で、目の廻るやうな忙しい縣廳へ鐵道の役人が乗り込んで無理矢理に土木部課長に假協定なるものを迫り、ぬきさしならぬやうに、之を縛つてしまふ。そうして内務省に對しては自動車交通事業法に基く勅令の規定に依り形式的な協議をして濟ましてゐたものである。

今度内務省では此の醜態を見るに堪えて路政の爲に過般の會議で土木主任官の注意を喚起すると共に、弱い府縣の味方となつて大に鐵道省の横暴を排撃することとなつたのは、吾意を得たといふべしである。第一に大型自動車を定期に運行せしむる爲には一般交通との關係上少くとも道路の幅員四・五米以上たること、設令待避所を造つても途中で、省營バスが他の交通物體と出會したときバス自身

待避しない限りは一般交通には當然障礙となること明白であるから、どこでも行違ひの出来る最少限度の四・五米を有せしむるに非ざれば絶対に不可とする方針を確立したことは遅蒔き乍ら當然の措置である。

次に負擔率の問題だが、之亦改修費の全部を鐵道省に負擔せしめて、可然義だが先例に倣し少くとも、半額又は半額に近い額に引直さすることに努力すること尤な次第であると思ふ。

◇災害防止の爲には寧ろ災害の國庫補助制度を廢止せよ

年々歳々災害の國庫補助申請が増加するは何故であらふ？内務省は勿論、農林省の治水、治山事業の施行並に助成に依り、當然災害は年々減少すべき筈のものである。

中少河川改良助成費の豫算を當初大藏省に要求したときにも此の點について、特に強調されてある計りでなく、一昨年土木會議に於て治水計畫の樹て直しが議せられたときにも勿論であつた。然るに其の後、幾何ならざるに右の主張は著しく之を裏切られた現状にある。勿論昨年と謂ひ本

年と謂ひ、近年にない降雨出水の多かつたことに原因することは否めないにしろ、桁違ひの災害工事が増加したことには尙、他に數々の原因があるのではなからうか。

人口の増加に伴ひ、耕宅地の擴張を要する、之につれて不用意のうちに河川を狭めて埋立をする。山林を伐採して水源を破壊する等々人爲的に洪水を惹起することが甚だ多い、ひどく災害を受けた京都の鴨川を見てもすぐ判る、昔の河原であつた所がいつの間にか立派な河原町となつて、人家が櫛立してゐる、又河川の狀態がまるでジョウゴ形に尻詰りの形となつてゐる、これでは洪水は勢ひ市内に氾濫せざるを得ない。支川高野川はいつの間にか沿岸地の埋立に依つて斷面が著しく小さくなつてゐる、水源地方は又山林の亂伐によつてひどく荒廢に歸してゐる、大阪府下の茨木川、安威川等にも無理な埋立等が重大なる原因の一をなしてゐるとのことである。又筑後川などは改修工事の施行方法が合理的でなかつたことも其の原因の一として噂せられ、農林省の助成になる用排水幹線改良事業や、耕地整理

事業の結果に依り自然の河川を無理にいぢめたり、工事の計畫が拙劣だつたりして堤防や溜池の堰堤などが隨所に破壊し慘害を蒙つたものが少くない。又鐵道の災禍にしても鐵橋のスペンが短かつたり或は築堤の爲、洪水の疏通を害したこと等々災害の原因の數々が人爲的にあることに特別の注意を拂ふ必要がある。が、さらに土木行政の立場から視るに右に述べた原因以外に尙重大なる原因の存することを見逃してはならぬ。それは何であるか、病も遂に膏肓に入つては名醫と雖も匙を投げねばならぬ例がある、災害は一朝一夕に来るものではない。病氣にかゝらぬ様、平素身體を鍊へる必要があると共に不幸にして病氣にかゝつたならば鼻風邪と雖も馬鹿にせず早く手當をして、之を直すことに注意すれば百歳までの長壽は保證出来ないにしても、働盛に冥途に旅立つやうなことはあるまい土木工作物の災害に對する關係亦かくの如くである。

河川にしても、道路橋梁にしても、港灣にしても、平素の維持管理が充分であれば、即ちいつも健康體であるなら

ば、災害といふ病氣が襲來しても少しも心配することはない、又平素鼻風邪程度の病氣——少破の程度——にも少くとも富山の賣藥位でもよいから吞まして置けば、病氣が悪化することを充分に防ぐことが出来る。然るに鼻風邪位と病氣を馬鹿にして捨てて置く、遂に取り返しのかぬ重態となり、入院までしなければならぬ破目となる。

なぜ一服の賣藥を求むる端した金を惜しむか、第一に起債が許されぬ、災害ならば一も二もなく起債が許される、第二に維持修繕の爲に必要な費用には國庫補助もなければ低利資金の融通も利子の補給もない、従て中々豫算がとれぬ。災害だと稱すれば縣會もうるさくない、ふだんの維持費は少額といふても中々取れない。災害防止の爲に最も必要なる河川の維持費はどの府縣もお話にならぬやうな額で年々減し殆どゼロに近いものも相當ある。然るに一面災害に對する國庫の補助は四割から八割の多額まで取れる。二年以上引續き大きな災害があれば復大變惠まれる。法律が國庫補助の額増を豫想したやうな大きな災害がそうく

毎年引續くものではないが、二年以上引續くことにすれば補助率が大變よくなるので、何んとかして災害を造りたくなる經常災害又の名人造災害の起る所以である。現に某縣の如きは之が爲國庫補助額と地元負擔金とで縣費は一文も出さずに懷手で毎年相當の事務費を稼いでゐる。昭和三年、四年頃迄は、内務省の災害査定と謂へば地方では慄へあがつたものだが、最近は査定官が中々同情ある査定をして呉れる。以前ならすぐ失格として葬られたものも、容易に拾つてくれる様になつた。特別の理由とかを中々巧に活用して呉れるので相當程度超過の工事にも安々と補助が取れる。又府縣が申請しない箇所でも追加して査定して呉れる。尙内務省の査定についても大に意見があるが暫らく留保することとする。全縣下一面に堤防が破堤したり橋梁が流失したり道路が決潰して不通となるやうな、ホントウの災害がソウざらにあるものではないが、縣會に災害復舊豫算を提案する場合、災害のない地方にも相當災害の名目で工事をやつてやらなければ縣會が圓滿に行かぬ、といふわ

けで所謂經常災害とか人造災害がおつき合をするものが相當ある、先年東北某縣でこんな類の工事が大藏省の役人に發見され、ひどく油をしぼられたこともあつた。路肩が一寸缺けた位の道路の兩側に新にコンクリートの側溝が出来たり、墜落しない木橋が鐵筋の永久橋に變つたり、其の他杜撰な改良工事の尻拭ひや各種工作物の新設など、法律の精神を無視した幾多の改良工事が災害の名に於てドンドン施行される。従て、山間僻地の交通稀な地方にも不似合な立派な道路や橋梁が出来たりする。之が反映してか最近には舗装の新設さえ申請するものが出て來たといふことである。これでは平素取りにくい維持費の豫算を汗ダクとなり喧嘩腰で取つて、コツ／＼とジミな目立たない仕事をする事が馬鹿らしくなるのも無理はない。豫算は取れない、ママヨ抛つて置いて災害の來るのを待つて、ドエライ仕事をして見やうといふ度胸が自然に出來てくる。災害の増加する重大なる原因亦茲にある豈一人土木部課長のみを責むべけんやである。

それに近年財政緊縮の爲、一般産業開發の爲に必要な道路や、港灣等の補助豫算を中々呉れぬ、さればといつて多數職員の首をやたらに切る譯にはいかぬ、茲に大きな惱がある。昭和七年度から引き續いた時局匡救土木事業も愈々本年度限りとなつた。災害工事と稱する中に不急不經濟の仕事を相當織り込んで繼續して行こうとする府縣も隨分ある。災害なら縣會も樂だ、起債も安々許して呉れる、國庫補助も、安々と取れる、災害工事が増加すれば、他の産業振興地方更生土木事業が勢ひ犠牲に供せられることは判つてゐても、又管理者が當然執行しなければならぬ維持修繕程度のものであらうが、捨てて置いて何等害のない程度のものであらうが、災害工事と認められないものだらうが、一向おかまいなしにドン／＼災害の補助を申請することになる。これでは災害費の不自然なる膨脹は絶対に喰ひ止め難いであらう。

今過去の大水害と謂はれるものを拾つて見ると、明治二十九年が復舊土木費一千四百萬圓、明治四十三年が二千萬

圓、大正九年が一六百萬圓程度であるが、其の後、さしたる水害年と思はれなかつた昭和三年から昭和八年に至り、毎年一千八百萬圓から二千萬圓程度に増加してゐる、昭和九年はズンとヌケて七千二百萬圓となつてゐるが之に對する最近十ヶ年國庫補助平均年額は一千萬圓に達せんとしてゐる。又國庫補助申請府縣も從て大體毎年十府縣内外多くても二十府縣程度であつたのが、昨年は三十五府縣にも及んでゐる。本年は尙増加することであらう。

勿論、文化の進展に伴ひ、各種土木工作物も増加したが増加した土木工作物は何れも近代的の設計になるのが多く、そう皆々災害にかゝつて復舊を常に餘議なくされてゐるとも考へられない又明治初年より治水事業の爲に支出した金額は、災害土木費を除き内務省に於て直轄施行したものと及助成したもののだけでも五億七千萬圓の巨額に達し、幾多の大小河川が改修され、又砂防設備が施行されたのであるから、理論上から謂へば災害工事は當然歳々減少すべき筈であるに拘らず、反て年々歳々増加し底止する所を知ら

ない。爲に他の産業開發上必要な道路の改良や、港灣施設に要する費用がいつも犠牲に供せらるゝこととなる。

大いに治水、治山事業を起して、災害防止の爲にあらゆる手段を講ずることの必要なるは勿論であるが、他面災害復舊工事の名を以てするものならば、起債も容易であり國庫補助も樂に取れると云様な制度を根本的に改正し、災害に對する恩典は自然の大暴威に基因する眞の災害のみに限ることとし、時節柄起り得る災害補助規程の濫用を戒め法律の精神に則した嚴重な査定を行ひ災害復舊補助費を治水、治山の根本的改良助成に廻し平素の維持修繕費に對しては起債や低資融通等の途を開き病氣を膏盲に入らしめざることと留意し一面他の産業開發土木事業を助成して府縣土木職員の地位を安定せしむることゝすれば災害費の自然なる膨脹は著しく抑制せられ恐らく半分以下に減少し一面此經費を以て有效適切なる事業が執行され所謂一石二鳥の効果を收め得るであらふことを確信するものである。