



時論

菅健次郎氏の「道路の

改良と省營自動車」論或問

沙留藻一河

毛のシャツに依りて宿命主義と征服主義との對立的哲理を發見し得ない筆者であるが生活上の便利と不便利との識別力は相當保有して居る自信はある、夫れで地方旅行に出掛けると痛切に難有味を感じるのはバスの普及である、勿論古バス即ち舌切バスは餘り感服しない、否之を利用すること就ては甚大な恐怖を抱かせらるるが鐵道省營バスは實に以て冥加に餘ること千萬無量の感がある、建主改従と

か改主建従とか鐵相の更迭ある毎に論議せられた事は昔日の譚となつて未成鐵道豫定線の不便を補足し且つは鐵道收支の赤字を補填せんと企からバス經營が開始せられた、夫は昭和五年十二月愛知縣下の岡崎多治見間六六軒の開通である、此の企に關しては關東大震災の前年頃鐵道省の木下淑夫氏に依つて唱道せられた所である、其後五六年を経て昭和四年であつた時の江木鐵相の下に自動車交通網調査

會が鐵道省内に設けられた、其の答申意見を參酌し省營自動車運轉道路は全國に亘り七十八線で延長九七四軒を(一)鐵道豫定線に該當する路線 (二)鐵道、軌道の既成線を連絡する路線 (三)鐵道、軌道に對する補助的路線 (四)鐵道軌道に對する培養的路線即ち鐵道を中心とした鐵道對自動車の交通網を計劃したのであつた。夫で國有鐵道の附帶事業として許された小範圍に於て經營する方針に出でたが今日既に三十線に達し之が爲め地方交通上に少からざる利便を賦與せられて居ることは疑なき事實である、斯く斯事業が急速に發展したのは専ら菅健次郎氏が事務官として自動車課長として省營バス至上主義を執つて縱横無碍に其の手腕を振はれ現に振はれつゝあるの惠澤である、實に菅氏の獨自的征服主義邁進が斯くまでに省營バス經營を伸展せしめたことを思へば轉た同氏に感謝の意を表せざるを得ない、省營バス事業に對しての偉大なる功績と熱烈なる努力とは何人の追隨を許さず菅氏の保有する所である。

斯くも菅自動車課長は省營バスの育ての親守護の衛士と

して存在することは確かに禮讚に値するものと信ずる、然り然しながら本年一月下旬某新聞紙上に連續投稿せられた「道路の改良と省營自動車」と題する一文を讀むに及んで菅氏の征服主義に關し幾多の疑問が発生したのである、勿論筆者の如き門外漢に在つては當局者の疑問と爲さざる所も或は疑問と爲すの嫌なきを保せざるも筆者にありては確かに疑問となるから「道路の改良」誌上を借りて敢て其の疑問を公にして菅健次郎氏並に關係當局の高教を仰がんとする

第一問 征服主義の對象物は何か？ 菅自動車課長は三

位一體論と題し——自動車運轉事業を經營するに當つて道路と自動車とが、渾然融和し交通に一點の滞りのない事を理想とする、更らに自動車と經營施設が一體となつて其の地方の民度、自然、風光、産業に合致する事を理想とする此道路、自動車、經營施設の三位が一體となつてこそ眞に理想的自動車運轉事業と言へる——と論じ此理想を達成せしむる爲めには宿命主義を取らんか征服主義を取らんか理想の彼岸に達せんとするには征服主義に依るの外なきが如

く述べて居るが此征服を、必要とする對象即ち被征服者は地方の民度か自然か風光か産業か將又道路の管理者か採算上の赤字かの何れであらうか、所論が主として道路と自動車とを對立せしめて居る點から見ると道路管理者を征服せんとするにあらざるか非か、菅氏の筆勢は煙幕をみなぎらして目標の所在を曖昧模糊たらしめてゐるから容易に捕捉し難く何が何だか判斷に苦しめらるのである、稀薄な煙幕では何にも役立つて居ない知る者は知るのであると評する向もあるが筆者は菅氏の勇を以て何故にハッキリと夫を言ひ現はさないのであるか若し夫れ被征服者が道路管理者であるならば内務省側に對する菅氏の態度が那邊から發生したるかが窺知せらるのである、菅氏の意果して如何。

第二問 官廳と官廳との交渉顛末を公開して以て第三者たる國民に訴へ當事者間の是非を裁判せしむるの行動に出づることは官吏として官吏服務規律第四條に官の機密漏洩を嚴禁せられて居る規定に背戾するものではなからうか、菅自動車課長が千葉縣知事から道路の維持修繕費の分擔に

關しての交渉意見と之れに對する鐵道省の異見とを明瞭に公述し而かも千葉縣知事は縣經濟窮乏の救済を鐵道省に求め來りたるが如く吹聴して居る、之は小くとも該新聞讀者をして千葉縣の要求（菅氏は救済と云ふも恰當ならず此用語は菅氏の獨立的認識に依つて使用せられたる辭句？）が非か鐵道省の異見が是か之を判斷せざるを得ざらしめて居る、元來千葉縣知事對鐵道省の交渉は官の機密に屬する事件で之を外部に發表するを許されない而かも菅自動車課長としては事件の裁定を鐵道大臣に乞ふべき筋合であつて決して國民の判斷に待つべきものでない、之れは服務規律を無視したる行爲ではなからうか又縣知事として縣の土木費財源が如何に窮乏を告ぐるとしても苟くも一縣の長官として其の縣民の體面上から見ても鐵道省に救済して呉れと申出でたと公言せらるることは忍ぶべからざる恥辱ではなからうか之れをしも忍ぶべきものとすれば菅省バス創業時代であつて收支相償はず採算難であるから地方土木費で救済して呉れと菅自動車課長から申し出でたと地方廳の當局が

公言したとしたなら（假定）菅氏は如何なる感想を懐かるであらうか己が事のみを思はず他人の事をも考へねばならぬ道理は賢明なる菅氏の夙に認識せらるゝ所であらう菅氏以て如何とする。

第三問 菅氏は——快適な正確に安全な大型自動車を安い運賃で運轉することが地方の要求であるが道路の改良が不充分で自動車の發達に伴はないで跛行的である即ち道路が悪い爲めに地方の要求に應ぜられない、國道も府縣道も市町村道も悉く惡道路であるから此の現状に直面して征服論的自動車運輸事業を考へ理想の實現に向つて進まんとすれば勢ひ道路の改良に向つて思を致し、自ら解決するの決意と用意とを要することは當然である——と論じて居るが其の道路改良の加速度的實行の決意と用意とを要することが必然的であると觀念すべきは道路管理者であるか將又自動車經營當局者であるか「道路の現状」と題する所では恐らくは宿命主義から後者が負ふべき負荷であると解せざるを得ない、然るときは道路工事費負擔問題は紛糾しないこと

となる菅氏の意果して何れに在るや。

第四問 「道路の建前」を論じて自動車運送の大きな特權は道路は國家公共のものであつて、昔からこの上を利用するものに對して特別の改良を命じない事を原則として居ると述べられておるが斯る原則の存在は何人が之を肯定して居るか筆者の寡聞淺才は未だ斯る原則の存在を知らない、而かも菅氏は道路は大慈大菩薩であつて廣大無邊一切平等を建前として居ると事實上からも法規上からも將又理論上からも容易に是認されない獨自的判斷を下して自己の意見に都合よき言句を羅列し道路法第三十九條「道路ニ關スル工事ニ因リ著シク利益ヲ受クル者アルトキハ管理者ハ其ノ者ヲシテ利益ヲ受クル限度ニ於テ道路ニ關スル工事ノ費用ノ一部ヲ負擔セシムルコトヲ得」との受益者負擔に關する規定に對し傳家の寶刀でジツト黙つて居れば抜かれるものでなく原因を作らず觸らぬ神に崇りなき存在ではあるまいかと法律關係の事案を論しながら方便的宗教用語を借り來りて煙幕的工作を施し逃避的態度に出でて居る此菅氏

の振舞は如何なる意圖に依つて然るのであらうか。尙且千葉縣が道路法に基き交渉し來りたる道路負擔金の請負に對し救済をして呉れと申越したと言はざるを餘儀なくせられたのを不埒な説述と評するはいささか同情心に乏しき感がある可々。

又道路法第三十七條の規定に對しては第三十九條の明文をかゝげざるに此條の規定はわざ／＼明文をかゝげて――斯の如き法律に觸れず遣らずぶつたくり主義を以て進むべきであらうか、自動車運輸事業の公共化は如何にして求むべきか――と省營バスの爲に甚しく慟哭されて居るのは筆者も菅氏の役目のつらさに同情し覺へず暗涙を禁じ得ないのである。道路法第三十九條と同第三十七條との適用上に大なる區別の存することは道路法規に無知識な筆者といへども理解し得る所である、即ち第三十七條に規定する處は明文の示す如く特に他の施行する工事例へばケーブル埋設の如き地下道築造の如き或は大型バス運轉の行爲の如きもの爲に道路の路床築造又は路面鋪裝を工作することに對

し其の費用の全部又は一部を道路管理者として他の施工者又は行爲者に要求する規定であることは苟くも法文を讀み得る者の理解し能ふ所である、此法條に依り道路管理者が無暗矢鱈に道路利用者に對しぶつたくり主義を振廻はし得べきものではない、之を端的に言へば菅氏の理想とするかの如く思はせらるる超大型自動車夫れは三十五噸の貨車が積載せられ寢臺も食堂も便所も洗面所も具備する自動車ならずとも地方の要求する大型バス運轉の爲めには我邦に於ける歩行者、自轉車乘、荷車、ハイヤー、荷馬車、トラツクの如きものゝ使用に堪ゆる路床工作及路面鋪裝では適當でないので勢ひ大型バスに對する工事を施さねばならぬ従つて此の場合に其の特施工事の費用を大型バス經營者に負擔せしむるは條理上當然である、斯の如き費用を地方一般の租税又は起債に依らしむることは却つて不合理と云はなければならぬ、道路法制定の主旨から見ても實際的關係から論ずるも道路管理者が法第三十七條を適用することは何等恠しむべきことではないのである、菅氏所論の眞意那邊に

存するにや。

第五問 菅氏は「道路法問題」を論するに當り自動車交通網調査會の答申意見を金城鐵壁の如く利用し且其の答申意見をば自我的看取に依つて獨斷を加へ——一般道路の新設改修及維持は當然道路管理者が行ふべきものである——と斷言し、鐵道省は (一) 事業遂行の爲めに必要な限度に於て負擔するものである (二) 斯くすることが省營自動車を發達普及せしめ國家の爲めに有効適切であると云ふ獨立的建前を立て此二つの制限から出發すべきであつて道路の改良即省營自動車であつてはならぬと述べられて居るが道路の改良即ち省營バス詳言すれば菅氏の所謂「省營自動車路線の改良は省營自動車の爲めに工事をしたり行爲をするのであつて道路の改良や修繕の爲にするのではない」と言ふ論を何人か唱道して居るが筆者は斯の如き不合理な法律無視論を耳にしたことがない、或は菅氏の推定的假裝論ではあるまいか、而かも此邊の菅氏の筆は何を言はんとして言ひ得ぬのか頗る明瞭を缺いておる感がする、思ふに

道路の改良は一般交通の利便を大ならしめんが爲に施行する事業であるのに夫れを省營自動車の爲めにのみ施工するものゝ如く論する者があるとの意ならんか若し此の如き所論が道路管理者方面に存在するならば實に以て不都合千萬なる事柄で菅氏がヤツキとなつて反駁するのも無理ならぬことで筆者といへども鼓を鳴らして之を是正するに吝なるものではない、併し此の如き愚論はよもや内務省方面に存在してないであらう、筆者を以て之を觀れば道路法第三十九條の規定は明示する如く道路工事に依り一般的でなく著しく利益を受けたる者に對し道路管理者は道路は公共的設備なりとの建前から其の受益者の受益の程度に應じて負擔額を計算して其の負擔を請求し得る權限を有するものであつて之が爲めに一般公共利益増進上道路改良の普及發展を圖る必須的方策に出しものである故に受益者の内部的計算に於て純益を生ずるか否は顧慮するを要しないのである、受益者の事業處理の巧拙の如きは道路管理者の干與すべきものではないのである、若し然らずして受益者の事業經營

の關係に基き受益負擔を決定しなければならぬと解するに於ては受益者の事業の内容、資本關係は勿論機能の良否經濟の巧拙乃至會計上の關係をも斟酌しなければならぬ結果となる、又法第三十七條は當然の義務を特殊關係者に負擔せしむ規定である其のいつれにしても省營自動車經營が鐵道の附帶事業なる否、鐵道事業の赤字填補になるや否將又獨立的企業なるや否如何は問ふ所でない、省營自動車事業が唯一の公共設備でない限り省營バス經營もその計算を

基礎として道路工事の負擔を決定すべきものでないことは筆者を待たずして明なる事である、菅氏が省營自動車事業の爲に道路管理者を征服しなければならぬとの意圖を有せらるゝや否やは敢て問ふことを要しないが鐵道省自動車課長としての菅氏の立場は其の掌理する事業のみに熱中するも他の事業法規關係及經濟關係をも考慮し少くとも局外者をして疑惑を懷かしむるが如きは戒心せらるべきことではなからうか之れ筆者の疑問とせざるを得ない點である。

廣田内閣の政綱は

國民を如何に指導するか

氷川比路志

聖旨を肝銘して舉國一心皆其の本務に勵精し大に綱紀を張り嚴に荒怠を戒め固陋の偏見に囚はれず矯激の思想に惑はず質實剛健自力更生の意氣を以て帝國使命の遂行に勇往

邁進する所なかるべからずと昭和八年三月二十七日の齋藤内閣の告諭をも物の見事に蹂躪したる未曾有の事變後成立したる廣田内閣の政綱如何は舉國民の凝視したる所であつ