

道路行政

常務理事 内務省土木局長 堀田 貢

目次

- 一、緒言
- 二、我國古代に於ける道路政策
- 三、新道路法制定の沿革
- 四、道路法と其の精神
- 五、道路政策の確立
- 六、結論

國家の隆昌を圖り 又は公衆の福利を増進するの途は固より千種萬態でありますけれども、此交通機關を完備するが如き事柄は、其最も緊要なるものであらうと思ふのであります、交通機關が良く整備して、各地の聯絡疏通が完きを得ますれば、農村の開發振興の如き又非常に便利を得、都市の繁榮の如き又愈々良くなるのであります、近年八ヶ間敷なつて居る物價問題の如きも、交通機關を完全に整備すれば、各地とも平準を得、殊に廣い意味に於ける生産費を節約することを得て大體に於て此物價の非常に高いと言ふやうな弊を防ぐことが出来るのであります、殊に一旦緩急ある場合に於ては、軍事上此交通機關の完全といふことが如何に大關係を有するかといふことは、私が茲に喋々するを要せざるのであります、明治の初めに當り開國進取の國是を定め國民一致海に陸に交通機關の整備に努力して、成績の見るべきものが必ずしも尠なくなつたのであります、然し乍ら最も普遍的な交通機關たるところの道路の施設に至りては、他の交通機關の著しく發達致したのに比較致し

て、何うも面白くなかつたのであります、現在東京、横濱、大阪の如き其他の大都市の状況を見ても、單に道路網が統一整備を缺くのみならず、道幅も至つて狭く、其缺點殆ど擧げて算へることが出来ぬ位であります、加ふるに雨雪一度臻りますれば忽ち泥濘の巷と化すといふ状況でありまして、車で行くにも徒歩で行くにも實に交通上の困難は名狀すべからざるものであります。

日本に來る外國人 の如きは、常に悪口至らざるなき状態でありまして、或者は日本の道路は道路の豫定地であると言ふやうなことを言ふのであります、又或外國人の如きは此二三年間日本に於て糧食問題が頗る八ヶ間敷と言ふやうなことを聞いて皮肉つて言ふには、日本に於ては糧食問題に就いてさう騒ぐ必要はない、至る所馬糞が道路の上に散亂し、其道路は悉く此れ泥濘であつて、稻を植えるに最も適當して居る、肥料なしに米を穫ることが出来るじやないかと言ふて居る者があります、又此間來朝した、サミュエル、ヒルといふ人は曾て米國に於て鐵道王と言はれた人

であつて、一昨年も來ましたが、此人が吾々の催した歡迎會の席上で、一度近藤廉平男、淺野總一郎氏の來て居りました席上で惡口を言ふには、日本の國に來て感じるのであるが、日本の此道を歩き得るものは恐らくバロン近藤とミスター淺野のみであらう、何となれば此兩氏は船舶を有して居るからである、日本の此の泥の海を歩くには船でなくては歩けぬと言つて居りましたが、我國の道路はさういふ風な状況であります、是は何故斯ういふ風に閑却されて來て居るかと言ふことを考へて見ますと、何うも其點に於て日本人の缺點とする處が明かに顯はれて來て居るのであります、矢張此共同一致して

共同の利益を擧げる 共同の災害を除くといふ考へが日本人には比較的尠ない、其結果であらうと思ふのであります、道が悪ければ銘々足駄を穿いて其道を歩けば差支ないといふやうな考へから、各國に於て見得られない足駄といふやうな齒のついた履物を穿いて居る、若し是が共同一致して路面さへ良くし、道路さへ良くすれば

足駄の必要はないのであります、さういふ風な共同一致の心が從來なかつたと見て宜いと思ふのであります、殊に道が悪くなりましたのは、一つは高速重量の自動車の發達に原因して居ることでありまして、此文明の利器は今後益々發達するに相違ありませぬから、道路が是に堪へるだけの構造とせなければならぬのであります、自動車の如き之を呪ふどころか之を大に發達助長せしめ、交通用具の發達普及を圖ると共に一面に於て是に堪へるだけの道路を築造するといふ覺悟を持たなければならぬのであります。

外國人の我國道路に對する惡口を申しましたが、是は多くは大都市の道路のことを御話したのであります、地方の道路になりますれば是は亦一層甚いものがあるものであります、實は全國交通の幹線といはれて居る國道にして、尙ほ渡船場又は賃取橋と言ふやうなものに依つて辛うじて聯絡を保つて居るといふやうな狀況、夫等の場所が國道だけで六十餘ヶ所の多きを算し又國道の道幅の如きも僅かに數尺に過ぎ

ぬといふやうな狭い所もある、勾配の如きも五分の一を超ゆるといふやうな急峻な坂路があるといふ状況でありまして、到底車を以て其道を通ることが出来ない状況であります、斯ういふ風であつては到底産業の開發を望むべからざることは勿論のこと、世界各国に卓越して居ると言はれて居る我國の天然の美景を内外に紹介するといふことも、固より困難なことであります、斯くの如く道路が悪い状況に今日まで放置されて居つた、言い換ふれば今日まで比較的國民が注意を拂はず又事實改良もされなかつたといふのは、色々沿革的の理由もありまして我國に於ては維新前封建の世の中であつた、諸侯割據の世の中であつて各諸侯が各々天然の嶮路に據つて自分の領土を守るといふ風があつた、従つて道路を開かず、國境に於ては壘を高くして餘り自由に出入の出來ぬやうにして居るといふやうな有様でありました、其餘弊を享けて居るのも原因と思ひます、又他の一面には此鐵道が開通するやうになつて、一般に道路の必要を閑却したといふことも一つの原因と思ふのでありますけれども

道路と鐵道 此兩者は常に職を異にするのみならず、鐵道の普及には自ら限度があり、何うしても此兩者は相倚り相待ちて互に交通機關の效用を全うせなければならぬものである、殊に快速力の運輸機關の發達普及せんとするに當つては、何うしても道路を改良して交通上に於ける價值を一層發揮するやうにせねばならぬことであり、茲をもちまして政府に於ては道路改良の一日も忽せにすべからざることを看取して、昨年の議會、即ち第四十一議會に於きまして數十年來の懸案でありました道路法を制定し、愈よ本年四月より之を施行することにし、又一面國道以下道路の改良計畫を立て、將に是が實現を見るに至らんとして居るのであります、此改良計畫は七月に開かるべき特別議會の協賛を経て愈よ實施することが出来るやうになるだらうと思ふのであります、此改良計畫の大要は一番最後に述べることに致しまして、まづ我國古代よりの道路行政の大體を御話致し、續いて現在の道路行政即ち今回實施されました道路法の大體、道路法の主義とし方針として居るところの

梗概を述べ、其道路法を如何なる方針の下に實施しやうとして居るかといふ、道路法に對する政府の方針の存するところを述べやうと思ふので有ります。

二 我國古代に於ける道路

我國の上古に於ける運輸交通の制は比較的整頓して居りまして、厩、牧、令に於ては天下の諸道を大路、中路、小路の三道に分ち、三十里毎に一つの驛を置き、驛長驛夫驛番があつて、多大の便利を圖り、又修繕寮に於ては毎年九月より十月に至る間、道路橋梁の修繕に従事せしめて、特に不便の個所は臨時に之を修理せしむることを規定して居つたのであります、王朝時代に於ける海陸の通路は僧侶巡禮とかいふやうなものゝ爲めに開發したるものは少なからうと思ひますが、最も重きを置いたものは輸送であつた、其輸送は主として全國各地方より京都に向けて貢物を納める、其進貢に困難を來すといふので道路は比較的開發されて居つたのでありまして、従つて我國上古の道路政策に於ては、大きい道は軍道といふよりは寧ろ貢道といふ方が

適當であつたらうと思はれるのであります、王政が衰へて此の貢物の奉納が稍々廢絶せんとするに至りまして、道路交通に對する設備も從つて自ら等閑に附せられ是に關して定めたる制度の如きは之を顧みるものがなかつたのであります、藤原氏の時代に及んで其の荒廢は最も甚しくなり、其後武家の時代となつて京都鎌倉間の往來は頻繁となりました結果、東海道の如きは多少の改良を見ないでもなかつたのでありますが、武家は其領土の防備に努め、道路交通といふものに重きを置かず、甚しきに至つては交通の不便を以て誇りとするが如き狀況でありましたから、道路改良進歩の跡は殆どないといふても良い位であります、從つて今日いふ一國交通の幹線といふやうな道路の出來べき筈もなかつたのであります、王朝時代より一層此道路は荒廢して來たのであります、群雄割據時代に於ても大内政弘であるとか、武田信玄であるとか、上杉謙信であるとか、斯ふいふ連中は自分の領土内に於ける道路の修築に付盡力したのでありますけれども、素より是は自己本位の事業であり

まして、國家的の道路としての事業としては、斯ふいふ割據の世の中に於ては期待することは出来なかつたのであります、織田、信長が天下を統一せんとするに至つて道路交通の便否は國運の盛衰に關するといふことに鑑みまして、天正二年に道奉行を設けて大に全國道路の改築に意を注ぎ、東海道の道幅を三間半に擴張し、屈曲を正し並木を植付け大に改良に意を注ぎました、豊臣氏の時代となるに及んで漸く此道路の開通を圖るに至りましたけれども、天下未だ群雄割據の有様を脱せざる爲めに、到底完全なる道路といふものを見ることが出来なかつたのであります、徳川氏の時代に及んで天正十八年、東海道、東山道、北陸道、奥州街道、日光街道、此五つの街道を指定して、所謂五街道の制を設けて、且つ此驛傳に關する規程を發布して、慶長九年此五街道を擴張して始めて五間幅の道路を擴張せんと致しましたけれども、其進行の程度は果して何の位まで行つて居たかは今日では不明であります、其道路の取締を嚴にして居りましたが、其範圍は五街道に止つて居つて、全國に關

する交通政策としては見るべきものがなかつたのであります、斯の如くして萬治二年徳川幕府が始めて此統一奉行を置き、享保年間よりは勘定奉行を置き、以て道路の改良に努め、驛傳人馬の徵發、駄料及運賃の制限、驛長及問屋の規程及渡船の取締を嚴重にして、享保二年には更に勘定奉行設置の趣意を繰返して各藩に道路改良を奨勵致しましたけれども、幕府自身が各藩の模範に供ふるが爲めに、道路其ものの改良を實行しなかつたのであります、名を道路の改良に藉りて交通の便を圖ると申しましても、交通の設備中の人的設備に重きを置きまして、道路の實體を改良して交通の便を圖るといふ物的設備の改善には、何等注意を拂はなかつたのであります、斯の如くして維新の際に至りました。

三 道路法制定の沿革

維新以後道路法の實施前は 明治六年八月に道路修築規則といふものを公布し、次で九年の六月太政官達第六十號を以て道路の種類等級等に關する規程を設けたので

あります、併し是等の規定は單に道路の種類等級及其幅員を定めたに止まりまして、實は道路といふもの、總ての事項に關して何等規律するところがなかつたのであります、それから道路の費用の負擔所屬の區分に關しても、單に明治十一年七月の太政官無號達の存するだけであります、其外色々太政官の布告や布達等各種斷片的のものはなかつた譯でもありませぬけれども、何れも内容が簡單であつて明瞭を缺き、運用上の不便は尠くなつたのであります、併し夫等の中にも明治五年に道路の掃除に關する條目等を府縣に布告になつて居りますが、是等を見ると銘々自分の持場々々の掃除や道路の手入等のことを夫々規定して居りまして、或意味からいへば銘々其處に住居して居る人に、道路の維持修繕の義務を負はして、さう政府に於ては手を下さずして比較的道路の現状を維持されたといふやうな方法にも考へられるのであります、其外細かな規程は澤山ありますが、要するに今回の道路法の出来るまでは、費用負擔の所屬を極めて居る明治十一年七月の太政官無號達と、道路の種

類、等級幅員等を極めました九年六月の太政官達第六十號、此二つ位が最も重なる規定なのでありまして、實は道路に關する行政をやつて行く上に於て不便極りなかつたのであります、茲に於て今日の道路法といふものが發布されることになつたのであります、是が發布され實施されるに至りました大體の沿革を後から見まするといふと、今日の

道路法が生れるまでの間に種々の經緯があつたのでありまして、實は何うしても、道路に關する法規を統一制定するの必要があるので、調査を開始致しましたが、其調査が一應終了を告げたのは實に明治二十一年十一月であります、此調査を基礎と致しまして、公共道路條例と街路新設條例を立案し閣議に提出しましたけれども遂に決定に至らず、更に明治二十三年十二月右兩案を併合致して道路法案を起草し第一回帝國議會に提出するの目的を以て、矢張り閣議に附したけれども其運びに至らず、更に明治二十六年六月に至り道路法案に關する地方長官の意見を徴し、明治二

十八年三月に之を土木會及土木監督署長に諮問し、其意見をも參酌し前案に多少の修正を加へて明治二十九年十二月第十回帝國議會に提出して、衆議院の議に上るに至つたのであります、是が表に出た始めてあります、衆議院に於ては特別委員會に於て可否の數が相半ばし、僅かに委員長の意見で委員會だけは通過し、最後の本會議に報告されましたけれども、本會議に於ては立法事項を命令に委任したる事項が餘りに多過ぎるといふ意見で否決されたのであります、爾來政府に於ては矢張り此調査を續行致し、更に一つの案を得て明治三十二年八月閣議を経て第十四回帝國議會に提出しましたのであります、今度は先づ貴族院に提出して、特別委員會の審査に附せられたのであります、度々審議を重ねたが國道に關する費用の支辨其他に關して政府當局と貴族院の特別委員との間に所見を異にして、遂に審査を終らずして亦握潰して是が仕舞になつたのであります、それから明治三十五年十一月に至りまして再び之を土木會に諮問の上更に修正を加へて成案を得ましたが、第十

七回及第十八回の帝國議會は共に解散された爲めに提案の運びに至らず、四十三年八月今度は全く違つた道路法案を起草致しまして、省内に道路協議會といふものが設置されて居りましたが、それに諮問して四十四年に至つて一つの成案を得ましたけれども、遂に議會に提案するまでの運びに至らず、爾來毎年々々出さう出すまいといふやうなことで色々な事情がありまして提出されなかつたのであります、第四十議會には是非出したいといふので閣議にまで上されたのでありますけれども、道路の占用に關して遞信省と意見が一致しなかつた結果、矢張り出すことが出来なかつたのであります、占用に關して遞信省と意見を異にしたのは電柱の建設方に就ての事項に關して意見が纏らなかつたのであります、それが第四十一議會に漸く夫等の故障が除かれまして提案をされ、昨年春格別の修正もなくして兩院を通過し、八年四月法律第五十八號を以て公布されるやうになり、本年四月一日より實施を見るに至つたのであります、明治二十一年公共道路條例を起案してから實に三十有二

年になるのでありまして、茲に始めて道路に關する統一的法律の制定を見るに至つた次第であります。

四 道路法と其の精神

(1) 總説 簡單に道路法の大體の趣意を説明致さうと思ひます此法律を一讀されるれば直ぐ分ることでありませうけれども、餘程篤志な人でなければ到底通讀されることはなからうと思ひますから、簡單に説明して置かうと思ひます、今回の道路法は固より各國の道路に關する法制を參酌致しましたけれども主として我國の道路の實況並に我國の交通に關する舊慣を尊重致し、弊害の存せざる限りは現狀を維持しやうといふことに力を用ゐ過去の經驗に徴し、又將來を豫想して其必要があらうと思はるゝ點、夫等の事柄に注意を拂ひまして相當適切なる規程を設けた積りでありまして大體に於て先づ我國の今日の狀況に於ては彼の程度の法制で満足するより外なからうと考へるのであります。今度の道路法は零細な規程が澤山ある、それから道路

に關する規程が各種の法令に散在して居つたのを、之を集めて統一し一つの法律に致しました、其點が注意を要する點であらうと思ふのであります、又全體に關する問題と致しましては、

(2) 道路主管に關する主義 道路の認定及管理共に之を國の行政廳に於て爲すといふ主義を採用したのであります、從來は其の點は確然として居らなかつたのであります、それを今回は國の行政廳に於て爲すといふ主義を明かに極めました、でありますから市長が認定する、町村長が認定するといふ點を、自治團體の市町村長がするといふよりは國の機關として認定するといふことに極まつたのであります、是に就きましては學問上色々論議もあるのであります。

道路は一體其性質はどういふものであるかといふ點は、學者の間にも實際家の間にも議論があります、今回制定されました道路法を見ても、此道路法は果して何れの主義を採用して居るかといふ點に關し、見る人に依つて違ふのであります、大體

に於て私共が此法律を立案し、又此法律を議會に於て説明するに當つて言明した主義は、矢張り道路は國の營造物であるといふ觀念を以て説明をして來たのであります、道路は言ふまでもなく、一般交通の用に供せらるゝ設備であつて、幹線たると枝線たるを問はず互に脈絡相貫通して、恰も個人の身體内に於ける血管神經系統の如く一糸亂れずに全國を通じて一貫して居らねばならぬ性質のものであります、其間に少しでも滞りがあり、交通の出來ぬ場所があるといふことがあつては、是は道路の用を爲さぬのである、夫れから所謂町村の營造物の如く其町村民のみが之を使用し、他の者の使用を拒み、他のものゝ使用に對して或は制限を附するといふやうな性質のものとは違ふのでありまして、天下何人と雖も之を自由に使ひ得る、又使はせねばならぬといふ性質のものでありますから、此等の關係を有するものに對しては國の營造物としての考へを以て此道路を律する方が最も適當であらう、其の考へからして總ての規定が出て來て居ると解釋せなければならぬのであります

す、道路の路線を認定するのにも、或は道路を管理維持するのにも、皆之を國の行政廳に於て管理して行くといふ主義を採つたのであります、歐羅巴各國の有様等を見まするといふと、其點に於ては必ずしも一樣でないのであります、英米邊りては何方かといふと、何うも國が統一して管理するといふ風には見えぬ、獨逸佛蘭西の如きは國の營造物といふ考へを持つて居るのではなからうかと思ひますけれども、英吉利の如きは何うも管理の如きも必ずしも統一する必要はない、地方々々夫々聯絡を以て管理して行けば差支へないといふやうな風になつて居るやうであります、萬國の道路會議に於ても此點は問題になつたのであります、議論は一致しなかつたのであります、大體に於て道路行政廳は其の管轄區域の擴大なるものにして、その行政、技術並に管理の方面に適任者を使用し相當の財源を有することを必要としますから成るべく大きい組織體でなければならぬといふ大體の方針だけが、會議の意見として極つたのであります、之を國の營造物とすとか、地方團體の營造物に

するとかいふ決定は見なかつたのであります、道路法全體に對しての事柄に就ては其位に止め、更に各章に就て説明することに致します。

(3) 總則 第一章に於ては總則として道路法の中に使用して居る言葉や或は其他の定義のやうなものや、それから道路法を適用する範圍等に就て規定してあります、此道路法に於て所謂道路と稱するものは何かといふと、第一條に於て一般交通の用に供するもので、さうして行政廳に於て認定したるものと、いふ主義を採つて居るのであります、行政廳に於て第二章に依り認定を爲したるものを謂ふと言つて居るのであります、詰り本法に所謂道路といふものは、一般交通の用に供するといふことが一つ、それから行政廳に於て第二章に依り認定をなすといふことが一つ、此二要素が具つて始めて本法に所謂道路といふのであります、従つて道路法に於ては所謂私の道路といふものは認めないのであります、實際一般交通の用に必要なる道路であれば、行政廳に於ては之を第二章に依り認定をなす必要が起つて來るのであります

す、又認定せなければならぬのであります。

それから道路の附屬物のこと、或は道路を構成して居る敷地、其の他の物件に對し私權の存在を認めることにしたこと又は新に道路沿道若は道路の附屬物と爲るべきものに本法を準用することにした、まづ是等の諸事項であります、唯だ茲に於て一言して置きたいのは、從來は道路の敷地の上に私權の存在するを認めず、従つて道路にするといふことになれば之を土地處分するといふ風で、總て官有のものとして來たのであります、今度の道路法では道路を構成する敷地、其他の物件と此等の所有權とを全く區別して考へることに致しましたので、所有者の承諾さへあれば個人の土地の上にも道路を設けて、さうしてそれを道路として一般公衆の用に供せしめ、道路として之を認定するといふことが自由になつて來たのであります、併し道路といふものにした以上は、此私權を行使することは出來ぬといふことにしたのであります、是は自分の所有地であるから、此所有地を掘るとか、或は此所有地

の上に物を建てるとか、さういふことは許さぬことに致しました、併し所有權を認むるといふことは、何等道路の效用を遂げしめる上に於て差支ないから、それは認めるといふことに致しました。

(4) 道路の種類等級及路線認定 第二章に於ては道路の種類等級及路線の認定のことであります。従前の法制に於きましては国道、假定縣道、里道といふ三階級でありましたが、實際の状況を見ますと、到底此三階級では不充分である、縣費支辨、郡費支辨、里道といふやうなものも出來て居つたやうな譯で、此三つでは仕方がない、矢張り經費を負擔する公共團體の名稱に應じて道路の種類を極めた方が宜からうといふので、国道、府縣道、郡道、市道、町村道、斯ういふ五つの種類に致しました。

それから道路の路線の認定機關を明瞭ならしめたのであります、從來は其點が頗る不明瞭でありましたが、今回は之を明瞭にして国道は内務大臣、其他府縣道は府

縣知事、郡道は郡長、市道は市長、町村道は町村長が認定するといふ風に致しました。殊に認定するに就きましての道路の資格標準は、從來よりは餘程擴張致しまして、從來縣費支辨里道といつたやうなものも矢張り其の一部は之を本法に於ては、府縣道と爲し得るやうに規定しまして從來の規定になかつた兩郡市を連結する幹線道路の如き、或は地方開發の爲め必要がある場合に於て、將來所定の資格標準に該當するに至るべき見込確實なる道路、夫等の路線は夫々府縣道、郡道に認定し得るやうな途を開きました。

區域外道路の認定を認めたのであります、從來行政廳が道路の路線の認定を爲すには、其の管轄する地域内に限定されて居りましたが、本法に於ては市道、町村道に限つて市町村の爲めに特に必要と認める場合には、市町村長は自分の管轄外に亘つて認定し得るやうにしたのであります、でありますから從來は市の如き市外に或は公園を有し、或は墓地を有し、或は其外色々の營造物を持つて居りまして、其處に到

る道路は必要であつても、自分の道路として之を管理するといふことが出来なかつたのでありますが、今度はそれが出来ることになつたのであります、

それからもう一つ重大な事柄は道路の認定に諮問の制度を採用したことであります、従来は國道に就ては素より諮問といふものはなかつたのであります、府縣道に於きましても何等定まつた規程がなかつたものでありますから、或は之を諮問し或は之を諮問せずといふやうな狀況で各地方に於て違つて居りました、又同じ府縣に於ても其時の當局者の考へて違つて居つたやうな狀況でありましたが、道路の路線の認定の如きは、何れも其路線の改修を爲すに就ても、又は維持修繕を爲すに就ても費用を要することでありますので、此費用を負擔する公共團體の會議體の意見を聞かぬといふことは何うであらうか、其意見に拘束されては所謂國の行政廳を認定機關とした趣意に反することになるが、少くもそれに諮問し、意見を徴するといふやうにした方が、他日費用の議決を爲さしめる關係から見ましても宜からうとい

ふので、總て會議體に諮問をして其意見を徴することにしたのであります、是は道路法施行令に規定してあります、國道に就ては道路會議といふものを設けましてそれに諮問することに致しました、府縣道に就ては府縣會、郡道に就ては郡會、市道に就ては市會に町村道に就ては町村會の意見を聞いて極めるといふことに致しました、併し是は素より申すまでもなく諮問機關として其意見を徴するのでありますから、普通の議決權を有つて居る事項に就て其會議體が議決した事項と同様に見るの必要はないのであります。

(5) **道路の管理** 第三章の道路の管理のことを簡單に説明すると、此道路の管理者を明定した事であり、從來は市内の道路の如きものに至るまで府縣知事で管理して居つたやうな形になつて居りましたが、今度は夫々認定者が管理する、國道は是は府縣知事が管理致しますけれども、其他は皆認定者が管理するといふことに致しました、従つて國道府縣道は府縣知事、郡道は郡長、市道は市長、町村道は町村

長が管理する、併し斯の如く極めますると唯大都市の如き、一面に於て都市計畫を施行して居るといふやうな大都市に於ては往々にして不都合が起る、何となれば總てを統一して組織的の計畫の下に色々の道路網を造らうといふやうな場合に、國道及府縣道は府縣知事が管理すると言つて、勝手に管理されては他の市内の道路との脉絡關係が能く行かぬといふ懸念がありますので、此大都市内の道路は國道たると府縣道たるとを問はず、總て市長の管理の下に置く制度と致したのであります。

其外説明すれば澤山ありますが、極く重なる點だけを説明します、今度貸取橋、及渡船場の經營のことを説明しやうと思ひます、元來此貸取橋の如き渡船場の如き制度は、道路行政の上から見れば誠に忌むべき面白くない事柄であるのでありまして、一國の交通路の上に賃錢を出さなければ渡ることの出來ぬ橋や、賃錢を出さねば越されぬやうな川のあるといふことは、一國の交通の上からいへば、國家の恥辱であるのであります、併しながら此貸取橋、貸取渡船場の如き、其道路を管理して居

る行政廳の統轄する團體に於て、何うしても橋を架け渡船場を經營するだけの資力なき場合は何うも已むを得ぬことでありますので、矢張り過渡時代の方法として暫く認めねばなるまい、實は道路法の上に於ても斯ういふことは望まじきことではないが、已むを得ないから認めるといふ趣意の下に、賃取橋や渡船場に關する規程を置いたのであります、但し從來の此賃取橋賃取渡船場と多少趣を異にするやうに致しましたのは、從來は大概個人の經營になつて居るのであります、偶々地元市町村等が經營して居る場合もありますけれども、多くは個人の經營になつて居る、而も其賃錢の如きは元資の償却をすれば後は取てはならぬことになつて居りますけれども、矢張り充分監督も行き届きませぬ結果、永久的に個人が經營して行くといふ狀況であります、是は甚だ面白くないといふ考へて、何うせ取らせるならば或一定の方針を立て、經營せしめやうといふので、第一管理者に對して、さういふ渡船場及賃取橋を經營することを認めただけであります、府縣道の上に府縣知事が賃取橋

を設け得ることにしたのであります、て其方針に就ては九年の一月に私から各府縣知事宛に通牒してありますが、斯ういふ風な通牒を出して居ります、

賃取橋等整理ニ關スル件

現今私人ノ經營ニ係ル賃取橋ヲ觀ルニ往々營利ノ目的ヲ以テ之ヲ經營セルモノアリ、其ノ然ラサルモノニアリテモ、收支ノ計算ヲ謬リ免許年限ノ延長ヲ計ルモノアルノミナラス、又其ノ維持修繕ヲ怠ルカ爲、交通上危險ヲ惹起スルノ虞アルモノ少カラサルハ道路行政上極メテ遺憾ノ次第ニ有之候條道路法ノ施行ヲ機トシ費用負擔團體ノ資力ニ應シ相當之ヲ整理スルノ必要ヲ認ムル次第ニ有之候依テ道路法ニ依リ認定セムトスル府縣道ノ路線中ニ賃取橋、賃取渡船場アルトキハ名稱、位置、徵收期限及其路線名ヲ記載シ其ノ整理ニ關スル意見書ヲ添附スヘキ旨客年十一月發土第一五一號ヲ以テ通牒シタル次第ニ有之候處右整理ノ方針ニ付テハ大體左記ノ通決定相成候條右ニ依リ相當御措置相成度

記

- 一、國道及府縣道上ニ存スル賃取橋、賃取渡船場ハ道路法第二十七條ノ規定ニ依リ可成管理者ヲシテ之ヲ經營セシムルゴト
- 二、郡道町村道上ニ存スル賃取橋、賃取渡船場ニ付テモ之ニ準スルコト但シ市内ニ於ケル市道上ニハ賃取橋、賃取渡船場ヲ認メサルコト
- 三、管理者ニ於テ之ヲ經營スルコト能ハサル場合ニ於テハ道路法第二十六條ノ規定ニ依リ郡市町村等ノ地方公共團體ヲシテ之ヲ經營セシムルコト

四、前三項ニ依リ難キ事由アル場合ニ非サルハ私人ヲシテ之ヲ經營セシメサルコト

斯ういふやうな方針を以てやることに致しましたので、出来るならば斯ういふ賃取橋や賃取渡船場は撤去するやうにしたい、夫までは已むを得ず之を認めやう、認めるに就ては第一は管理者に經營させやう、さうして完全なる設備をさせやう、それが可かぬ場合に始めて私人をして經營させやうといふことにしたのであります。

其次は道路占用の制度を確定致したのであります、交通を妨げざる程度に於て道路の占用を認め其管理者たる行政廳の權限に屬せしめたのであります、さうして國の事業に對しては道路占用に關する特別制度を設けて、當該官廳は内務大臣と協議して占用を爲さしめ、又場合に依り公共の事業となるべき事業の爲め道路を占用する場合に、管理者が相當の理由なくして之を許さぬときは、是が決定を内務大臣に申請する途を聞き、以て公共の利益を圖つたのであります、一般の公共事業の爲めに道路の占用を認める場合、而も交通を妨げざる程度に於て認める場合は茲に申上げ

るまでもないのでありますが、何等相當の理由なくして拒んだりした場合、其苦情を内務大臣まで持出すことが出来るやうに致しました、國の事業に對して道路を占用するといふことに就きまして、從來道路法施行前に於ては、電柱の建設其他遞信省で色々なものを、道路に建てたり埋めたりすることに就き、唯だ一片の通知をやつて勝手に出来ることになつて居たのであります、其結果として道路の一番大切な所に電柱を建てる、管理者の知らぬ間に道路が掘鑿されて居るといふやうな狀況であつたのであります、何うかして之を除きたいといふのが道路法に於て最も苦心をした點でありまして、其點が妥協が出来なくて實は四十議會に提案することが出来なかつたのであります、其後色々話を進めた結果内務大臣と協議して道路の占用を承認するといふことにするならば同意しやうといふことに、遞信省の意嚮が極まりましたので、さういふことに規定したのであります、内務大臣は個々の事件に關して極めるといふのでなくして、大體の事柄を協議に依つて極めるといふことになつ

て居ります、だから電柱を建てるにしましても、電線を引くにしましても、從來の如く道の真中に建てられるといふやうなことがなくなつて、一定の標準を守らねばならないのであります、

其外道路、臺帳の制度を設け、或は道路管理に必要なる吏員を設置することが出来るやうにし、それから道路の構造をも今度は明かに定めることに致しました、但し道路構造の事柄を法律の上に規定致しまするといふと、道路構造の如き始終時勢の進運に伴ふて變るべきものでありますから面白くないと認めまして、命令に譲ることに致しまして、既に内務省令として道路構造令、街路構造令が發布されて居るのであります、それによれば、國道には何ういふことを要求して居る、府縣道以下の道路には何ういふ風に道路の構造をせねばならぬかといふことが明かになつて居ります、併しながら是は構造令の規定する如く唯今から改築するといふ意味ではないのであります、道路を新設改築する場合には是に據つてやらせる、それから從來

の道路も出来るだけ早く構造令に適合するやうにして行くといふのでありまして、願くば國民一般の努力に依つて總ての道路が成るべく早く構造令に當符るやうになることを切望して已まない次第であります。

(6) 費用及義務 其次は第四章の費用及義務、從來道路に關する費用の負擔區分に就ては、明治十一年の太政官の達があつた位に過ぎませぬ結果として、費用負擔の關係が頗る不明且つ亂雜になつて居りましたが本法は此關係を明に致しまして、各團體が自己に最も利害關係の密接なる道路の費用を夫々負擔するといふ主義を採りました、徒らに道路の大部分を府縣道とし若くは國道にするといふやうなことのないうやうに致したのであります、從來は又現在に於てもさうてありますが、各地方競ふて詰らぬ道路迄も府縣道に入れて、府縣の負擔にしようといふ風があるのでありますけれども、矢張りさういふやり方をして管理維持する道路は長さ許り長くて、さうして實質的の改良に金をかけることが出来ぬといふやうなことがあつては面白

くないといふ趣意から、地方全般と密接の關係のある、言ひ換へれば府縣としての一般の交通關係から見て、最も重きを置くべき道路の費用のみを其府縣が負擔するといふやうな仕組にしました、其外郡道以下も亦同様の精神で極めたのであります、其精神を能く諒解して路線の認定をしたいと思ふのであります、然らば何ういふ風に費用の負擔關係は極められて居るかと思しすれば、從來國費負擔の道路といふものはなかつたのであります、今度は主として軍事の目的を有する道路は、是を國道として其の新設改築の費用は國費を以て負擔するといふ主義を採つたのであります、但し新設改築の費用のみであります、此の點は道路法の缺點で無からうかと思はれるのであります、尙ほ考究を要すると思ひます、新設改築する費用を全部國費で負擔し、其道路を地方費で維持して行くことが出来るか何うか、是は問題であらうと思ひます、新設改築は多額の金が必要であるが故に國費でやらうといふ頭腦で出來て居る規程であります、後の維持修繕の如き主として軍事の目的を有し

て地方と比較的利害關係の薄い道路の維持修繕を地方が負擔しなければならぬといふことは、是は迷惑なことでないかと私は考へて居るのであります。

其次に國道の費用は兎に角今度の道路法でも地方の負擔になつて居るのであります。國道の管理は府縣知事がやることになつて居ります。其管理して居る道路の費用は管理者が直接に統轄する公共團體が負擔するといふことになつて居りますから、國道と雖も全部府縣の負擔といふことに原則はなつて居るのであります。併しながら是は實は吾々共の理想からいふと、甚だ面白くないことであるので、實は一國交通の大幹線であつて見れば矢張り國で全部負擔するのが當然と思ふ、併しながら財政其他の關係から何うしてもそこまで行かなかつたのであります。僅かな國道の費用に對して其一部を補助することを得といふだけの規定が出来たのであります。甚だ遺憾ではあります。併し一部補助することを得る途を開いたのは、一步を進めて來たと言つて宜からうと思ひます。吾々共の考へから言ひますれば一國交通の

幹線であつて見れば全部國費で支辨し、更に一面に於て國の營造物であるといふやうなことを高唱する以上は、府縣道以下に對しても國で矢張り負擔して、恰も鐵道に對しての鐵道省があるが如く、道路に對しても道路省といふものがあつて、全國一齊に之を管理するのが宜からうと思ふのでありますが、併ながら今日の時勢に於てはまださういふ理想を實現するには遠いのでありまして、遺憾として居りますが、理窟からいへば其方が宜からうと思ふのであります、吾々共はさういふ風の氣運を促進すべく努力しやうと思つて居るのであります。

それから府縣道以下の道路の費用に對しても國庫の補助の途を開いたのであります、是は矢張り同じ條文にあります、即ち特別の事由ある場合に於て府縣道以下の道路の新設又は改築に要する費用に對し國庫より補助することが出来る、さういふ風な規程が出来て居るのであります、今度の改良計畫案にも特別の事由ある場合に於ては特別の補助をするやうに豫算を計上して居るのであります、詰り府縣道の中

にも或は主として軍事の見地からし、或は其他の事由から、國家的の眼から見て必要ある場合に於ては、府縣道以下の道路と雖も補助することが適當であるといふので、さういふ規定を置いたのであります。

次は費用の負擔のことに就ては夫々市道は市の費用、町村道は町村の費用、郡道は郡の費用、皆同じでありますから申述べることはありませんが、唯だ國の補助といふことに就ては後に説明致しまするが此機會に於て府縣に於ける郡道以下の補助に關することに就て申し度いと思ひます、是は何うも今日の實際に於ては或程度の補助をして、さうして公共團體の負擔を軽くし、道路の改善を圖るといふことは已むを得ぬことと思ふのであります、乍併高き歩合を以て補助するといふことは道路法が負擔の意義を明かに極めた主義に反しまするから、或程度迄の補助は已むを得ぬことと認めて居るのであります。

それから今度は道路法の費用の一部になることでありますが、利益者に負擔金を

命ずる制度を認めためたのであります、道路法の三十九條にありますが、道路に關する工事をやつて著しく利益を受くるものあるときは、道路に關する費用の一部を負擔させることが出來るといふことになつて居ります、又負擔の範圍は利益を受くる限度を出ることは出來ませぬ、又工事の利益以上の負擔をさせることも出來ないのであります、夫等の條件の下に利益者の負擔を認めためたのであります、是れは實際問題としては却て利益の計算等に困難な問題が起らうと思ひますけれども、兎に角茲に道路を開鑿する、其結果非常の利益を受くる者があれば、其一部を負擔させることが出來る様になつたのであります、從來はさういふ場合には先づ話合の上寄附でもさせれば兎も角、強制して取るといふことは出來なかつたのであります、それが出來るやうになつたのであります、今度は其次の第四十條に規定してある、道路を損傷する原因となるべき事業を爲すものある場合に於ては、管理者は是れが爲めに要する修繕費を其事業者に負擔せしむることが出來る、是は例へば石山から石を切

出し、或は木材を運搬する爲めに一つの道路を最も多く使つて、其道路を最も多く壞はすといふやうな場合には其修繕に要する費用の一部をさういふ事業をする者に負擔せしめることが出来る様にしたのであります、是も今度の道路法に於て新たに設けられたる規程であります。

其の外道路工事の爲必要あるときは沿道土地に立入り又は材料置場として他人の土地を使用したるときに於ける其の損害補償の途を開いて保護を圖ることに致し、又沿道土地所有者に損害豫防の爲め必要なる施設を命じ、道路の使用又は道路の交通保全に關する規程を統一し、道路より生ずる收入の歸屬を定め、さうして此道路に關する費用及義務の限界を明かにしたのであります。

(7) 監督及罰則 第五章に監督及罰則といふのがあります、此は道路行政の監督制度を確立したのであります、從來の道路制度の不備なる點は多々ありますが、道路行政の監督に關する制度の如き其最も重なる事項であつたのであります、それで本法

に於ては殊に詳密なる規程を設けて、道路監督の權限を規程し、又監督官廳の組織を統一し、又認可事項を規程して監督を勵行し、又知事及郡長又は町村長の道路に關してなしたる處分に對し、其監督官廳に於ては其の處分の變更廢止及取消を命ずることが出来ることとし之を現在の如く一般行政上の原則に委せずして特別の規程を設けたのであります、又私人の義務に對する強制の制度を明かにしたのであります、詰り道路行政の完備を期せんが爲めに管理者が私人に對し作爲不作爲を強制する場合に於ては行政執行法を準用することに致しました、又私人に對する負擔金其他の費用は國稅滯納處分の例に據つて之を強制徴收するの制度を認めないのであります。斯の如く權利義務の關係を明かに致しました、其結果として第六章に於ては廣く訴願の途を認め、又廣く訴訟の途を認めないのであります、又第四十七條の規定に依る損害の補償等に就きましては、通常裁判所に出訴するの制度を認め、さうして一面道路管理に必要なる管理者の權限行使の範圍を擴張致しましたのに對し相對し

て一面私人の權利利益を主張し確保するの途を開いたのであります、道路法の大體の説明は此位に止めて置きます。

要するに今回出來ました道路法は道路の實際と將來の必要とに鑑みまして制定したものでありまして、或は現行法の不備を補正し、或は新たに積極的に道路に關する施設の便宜を圖り、以て我國交通機關の整理改善を圖らうとしたのであります、申すまでもなく法制が如何に完全に出來ても、亦法制が如何に道路の改善を圖るべく都合よく出來て參りましたも、此法制を活用して、道路の實質改良を圖る途を講ぜなかつたならば何等益するところはないのであります、さういふ考へからして苟も道路法を實施するといふ以上は、必らずや是に伴ふて道路の實質的改善を圖らねばなるまいといふ考へを以て、如何にして其改善の策を講ずべきかといふことは、此道路法制定前後より私共の頭腦を悩ました問題であるのであります、道路の實質的改善を圖ると申しましても、歸するところは財源の問題になるのであります、

て、如何にして此財源を生み出すかといふことに就て色々研究をし、道路會議等にも諮問して一つの成案を得たのであります、其成案に基いて或改良計畫案が出来まして、それが四十二議會に提案されたのでありますが、不幸にして議會が解散された爲めに實現せられず、此夏の議會に再び提案することになつたのであります、如何なる方針の下に、如何なる財源を以て改良しやうとして居るかといふことを、是から御話して見たいと思ふのであります。

五 道路政策の確立

今度立てました改良計畫案は我國の國道以下各種道路の改善を圖りたいといふので立てられたのであります、此計畫案を立てました基礎から申しますれば、今日は國道府縣道の延長は多少増加して居るのであります、今度認定されたのは國道の長さには二千三里、府縣道は約一萬二千里許りになつたのであります、其の内北海道の地方費道、準地方費道もありますが、兎に角府縣道が一萬二千里、國道は二千三里

といふやうになつたのであります。此國道以下の道路を如何にして改修すべきかといふことに就きましては、まづ改修の財源であります。國道の改修といふものは一面國庫から相當の補助を與ふる必要があると同時に、一面改修の費用を負擔する地方の公共團體の財源課税の調節を圖る必要があると思ふのであります。又是と同時に斯の如き公共的の事業に對しては、地方團體に於て相當長期の公債發行を認める等、臨機の措置を採る必要があらうといふことで、道路會議等に於て其點も講究されたのであります。是は道路會議の議決であつて、大體内務省としても是非此方針を進みたいと思ふのであります。道路會議に於ては國道の改修に對して、又特別の事由ある場合に於ては府縣道の道路改修費に對しても、國庫より毎年平均約七百萬圓を支出すること、國家財政上の狀況に依つて租稅收入を以て是等の支出をなし難き場合は、公債を起して之を支出し、之を公共團體に交付し、地方團體の特別税を認める、道路改修に關して制限外課税を認める、地方債の發行を認める、又前記地

方債に對しては成るべく低利資金を供給すること、斯ふいふ方法を以て改修費の財源を得るといふことになつたのであります、此中まだ實現されないものもあります、各地方々に依つて實行出来るものもあります、特別税といひましても現に取つて居る自働車税があります、此自働車税を増額して専ら此財源に當てる、色々考へれば澤山あるのであります。

それから利益者に對する負擔金のやうなものであります、東京市は既に路面改良の財源として沿道負擔金を命ずるといふやうなことをして居りますが、さういふ風なことも工夫すれば出来ると思ふのであります、低利資金の供給とか、それから制限外の課税を擴めるといふやうなことは、是は考慮中であり、必ず斯ふなるといふのではない。

それから主な財源としての、國庫の補助に就ては前に申しましたやうに年々七百萬圓といふことにして居りますが、今度の計畫案では道路補助費を公債に依つて支

出すといふこと、即ち言換へれば道路改良の爲めには二億八千二百八十萬圓でしかかの公債を三十ヶ年に募集することが出来る、又は借入金爲すことが出来るといふ提案をして、此二億八千餘萬圓の金を毎年度何れだけ支出するかといふ計畫を提案する考であります、て此年度は二百五十萬圓許りてありますけれども、來年度より遞次増加して約一千萬圓づゝ毎年出すことになるのであります、此案が通過致しますれば、まづ國道を改修するといふ場合は半額以上の補助が出来ることになり、國道に對しては半額、特殊の事由ありて其府縣の負擔に堪へずと認める場合には三分の二乃至四分の三までを補助して行けるといふ風に、道路會議で決議になつたのであります、例へば静岡縣には澤山の川があつて架橋に澤山の金がかかる、負擔に堪へないといふときは、今の三分の二以上までも行けるといふやうになつて居るのであります、又夫等の金も此公債計畫には見込んであるのであります、それから府縣道以下には何れだけかといふことになりますると、二億八千萬圓の中、國道

改良費の補助として約一億六千七百五十萬圓、それから主として軍事の目的を有する國道に對しては六百八十萬圓、それから府縣道改良補助は一千七百萬圓、それと大都市の重要街路に對して九千萬圓補助しやう、さうして補助の率は二分の一以上場合に依れば三分の二以上にも至る、府縣道に對しては特殊の事由ある場合に限り補助するのでありますから、或は軍事上必要であるといふやうな場合、其他國家的の見地からして補助を必要とするが如き場合に於ては補助を爲し得ることにしてあるのであります、其の場合には大體三分の一を標準として補助をする、場合に依つては三分の二までも行けるといふことにして居ります、それから街路補助費は九千萬圓、是は大體三分の一といふことにしてあるのであります、それでありませうから是だけでも二億七千萬圓の仕事は出来る譯であります、此計畫が出来ますれば、兎に角五六億の事業は、永年ではあります、兎に角引續き其一部づゝやつて行けることになるのであります、併し實は計畫として三十年といふことにしたので

ありまするが、是は大に長過ぎて目下の交通状態の實際に順應することは出来ぬと思つて居るのでありまして、何れ其中道路改良の機運が熟して、一般國民の聲が高くなつて來ますれば、民意輿論に重きを措く政府は必ずや是が操上げを斷行する時期も來るだらうといふ考へも持つて居ります。

財源はさういふ風なことでありまするが、それから改修の期間は三十年といふことにしてあります、それから改修の順序、是が却々問題でありまするので、色々研究を致しました結果、斯ういふ風に極めました、まづ第一に全國交通の大幹線たる國道中でも、まづ重要都市を聯絡するものを改修すること、大幹線と申しますれば、例へて言へば東京より西して鹿兒島に至り東して青森に達する國道の如き、是は全國交通の大幹線であることは何人も疑ひないのでありまするが、實は財源の關係其他必要の迫つて居ると居らぬとの程度から、漸次改良して行くとすれば何ういふ所から着手せねばならぬかといふことを協議した結果、其路線中に介在する重要都市を

聯絡する區間は殊に交通繁劇であつて、高速重量車輛の使用が將來益々増加せんとする趨勢でありますから、是非第一着として改良するの必要がある、假令で見れば東京横濱間、神戸大阪間の如きは既に改修計畫が出来て目下着手して居るのであります、其の他一地方のみに限局するのも何うかといふので考へて居ります、例へば門司福岡間といふやうな譯で、各地方々々の必要な程度に應じて着手する方が宜からうといふので、斯ういふ風な標準を極めたのであります、さうして重要都市といふのは何れだけかといふと、最初の考では人口三十萬以上といふことであります、さうすると東京、横濱、京都、大阪、名古屋、神戸といふやうなことになる、その外に各地方々々に經濟都市があるからまづ十萬内外を重要都市と見るが適當であらうといふことになつて居ります、其次に重要都市の内外を聯絡する幹線は大幹線にあらずと雖も漸次大幹線たる國道と相俟つて之を改修すること、是は例へば青森から鹿兒島に達するといふやうな大幹線に當つて居らぬ國道であつても、今の重要都市の内外

を聯絡する國道は兎に角都市を中心として日夕出入する人馬諸車の交通の要路に當る道路でありますから大幹線でなくても、其利用の程度に於て前記の國道と選ぶところが無いから之を改修しやう、今日此大都市に於ては殆ど日夕の必需品、蔬菜果實其外薪炭といふやうな、日常必要とする品物は悉く周圍數里の間から搬入されるものでありますし、又此大都市内に於て色々の事務所を持ち、或は店舗を持つて商業其他の仕事に携はる人が、其周圍數里の所から通勤するものでありますから、其道路の善惡といふことは此都市生活を爲すものゝ上に至大の關係があるのであります、是を東京の例で申しますれば京濱間の道路と同様に八王子、又は浦和間の道路を總て改修して行かなければならないといふので、斯ういふ順序を極めたのであります。

其次に順序と致しましては軍事上其他の事由に依り殊に改修の急を要する道路は是に準ずること、それからもう一つは全 國道の橋梁の架設及嶮路の改修は、前述

の標準の有無に拘はらず成るべく急速に遂行すること、是は國道全部の交通が一つの橋梁がないが爲め、或は一つの急峻なる坂路がある爲めに杜絶されるのでありますから、さういふ橋梁急坂の如きは眞先にやるべきものである、其あとは假令不充分であつても、假令悪くても橋梁があれば交通が出来るのであるから、さういふ全部の交通を阻害するやうなものは眞先に橋を架け、若くは之を改修するといふことにしたのであります、此の標準は各地方に於て府縣道等を改修する場合に最も必要な考と思ふのであります、後は漸次國道其他の道路を改修するといふことにしてあります。

國庫の補助の順序及補助歩合のことは大體説明しましたが、次に改修の幅員、是は道路構造令といふものがありまして、國道及府縣道以下のものを是非之に適合する様にやらなければならぬといふ考へを持つて居ります、國道に就ては何の位の幅が良いかといふことでありますが、各道路に就て具體的に極めるといふことは交通の

狀勢其の他の關係で、さういふ譯に行きませぬのでありますが大體の方針があるの
て是も參考にならうと思ひますから一言して置きます、重要都市の幹線は六間以上
とし適宜其周圍の情況並に將來の事情に照らして之を定め、其他重要なものは五
間以上とし實際の狀況に依り之を決定すること、是は前述した通り約五里以内の所
からは、高速度の交通機關が出来れば二三分、往復一時間で通勤が出来る範圍であ
り、又日夕野菜等を運搬することの出来る範圍内でありますから、構造令では四間
以上といふことになつて居りますけれども、斯いふ所は四間では足りない、六間
にもしたいといふ考へてあります、それから重要都市を聯絡するものは五間以上と
いふのでありますが、京濱間は實際は是はモット／＼廣くなければならぬといふの
で、今日の定めは東京大森の附近は十二間横濱神奈川までは十間といふことになつ
て居ります、それから阪神間の如きはやはり十二間、或は兵庫縣知事の如きは更に
真ん中に路面電車を敷かせることにして十六間にしたいといふことであります、其

他の府縣は四間にする、主として軍事の目的又は必要に應じ、其事情に照し其路幅を決定すること、是は當然のことであります。

それから上級團體の補助、國費からの補助即ち府縣の團體に對する補助に就ては説明しましたが、府縣等が其下級團體に對する補助を何ういふ風にしたがよいかといふことも研究され論議されたのであります、是に對しては主として財政の監督に屬することであるから、道路方面で講究する必要はなからうといふ話もありましたけれども、是が廳で道路の改善改良に關係のあることになりすから、矢張大體道路會議等では何ういふ考へを持つて居るかといふことを表示して置くことが必要であらうといふので極めたのであります、それには相當の計畫を定めて申請することが必要である、從來は何等極めがなくなつて漫然道路を直すといふやうな事柄に就ても補助をやるといふことにして居りますが、さういふ風では面白くない、是は一面に於て地方團體の資力の足りぬのを補ふといふ意味もあるけれども、一面に於ては

勵獎してさせるといふ意味もあるから、さうすれば相當の計畫を立て、それに基づいて申請するといふことでなければならぬといふので、斯ういふことを極めたのであります、斯ういふことを極めたといふ爲めでもありますまいが、此道路法の施行に伴ふて各府縣共夫々計畫を立て、改良をやらうといふことになつて居りますし、又府縣以下郡等が補助をする場合に於きましても斯ういふ精神に基いて補助をするといふことに今日なつて居るやうでありますが、其點は充分御注意して是非相當の計畫を立て、思付きバツタリの仕事をしないやうにして、それに補助をするといふやうにしたいと思ふのであります、補助の歩合は大體二分の一位が宜からうといふので二分の一以内とすること、但し公共團體の負擔に堪へずと認むるときは三分の二以内と爲すこと、決めたのであります、維持修繕費に對して補助する必要があるや否やといふことが問題になつたのであります、是も三省大臣の訓令に於ては維持修繕に對しては補助してはならぬといふことになつて居りますが、是は主義としては

さういふことにしてやらせたい、併し成るべく維持修繕を怠らないやうにする爲めに或程度の補助をやらして宜いじやないかといふので、修路工夫設置の費用に限り三分の一以内の補助を爲すことを得、斯ういふことを道路會議では極めたのであります、是は夫々各地方に通牒してありますから此方針に基いてやつて欲しいと思ひます。

六 結 論

それて今日立てました改良計畫の大體は上に述べたやうなものであります、今日の如く高速度重量の自働車等が益々利用されるやうになりました以上は、獨り國道のみならず府縣道以下の道路に於ても、夫々改良の途を講じ、殊に道幅及路面の構造の如きも注意を拂はれて、是等の機關の交通に堪へるやうに致したいと思ふのであります、從來の如く馬の轡を取つて鼻歌を謳つて悠長にやつて行くといふやうなことは、今後の激烈なる競争場裡に立つては到底忍ぶべからざることでありまして、

ドシ／＼文明の利器を利用して生産能率を高めるといふことに、御互に努めることにならなければならぬと思ふのであります。自動車は今日荷馬車等に比して如何に利益であるかといふことは、具體的に數字を示せば明かになることとありますが、一寸した或大量の荷物を運ぶといふことに就きまして色々比較して見ますと經濟上非常に利益がありますので、現に明治神宮の造營局等に於きまして僅かセメントを運ぶ爲めに新たに自動車を買つて運搬することに致しましたが、馬車を使ふに比較するとセメントだけの運搬に依つて一萬圓とかの利益があるといふ話であります、何うしても彼アいふ利器を利用するやうにならなければなるまいと思ふ、又汽車のある場合には彼アいふものは必要がないではないかといふやうな話もありますが、是は短距離間の輸送に就ては汽車より多く自動車の方が利益がある、横濱から荷物を東京に取寄せる、吾々から見て横濱から東京に轉任すると云ふ場合に荷造をして驛に持つて行く、又新橋から持つて來なければならぬといふ不便がありますが、自働

車であつて見れば向方の家から此方の住宅に直接正確に持つて來られる、殊に汽車の如きも輸送力が亦不充分であつて間に合はぬといふことになつて居りますから、是非是等の利器を利用して輸送の混雜を緩和するといふことも必要だらうと思ふのであります。さうするには何うしても道路を充分に改良して、此文明の利器の利用に堪へるやうに作らなければならぬと思ふのであります。始めに述べましたやうに道路の豫定地といふやうなことを言はれて満足しては居られないのでありますから、道路の豫定地でなく、是は全く作られたる道路であるといふやうにしたいと思ひます。是れをするには今度の道路法は比較的良く出來て居るのであります。之を旨く活用すれば、都合好くなつて居るのでありますから、其點も併せて御注意を願つて、道路法を實際的に活用いたしたいと思ふのであります。

本文は大正九年五月内務省に於て開かれたる地方改良講習會に於て堀田内務省土木局長が講演せられたるものゝ速記にして道路問題研究上有益なる資料なるを以て茲に登載することゝせり。