



道路改良計畫に就て

副會長 內務次官 堀 田 貢

我國の陸上交通を完全ならしめんが爲めには、道路を改良することが焦眉の急務である。道路政策を樹立するに方り、道路の外延的改良を先にすべきや或は道路の實質的改良を先にすべきやは各國各地方の狀況に依りて一概に此を論斷することを許さない。我國に於ける東北及九州の西端部地方の如く道路の開闢が爲め、自然土地が開發せられない憾ある地方に在りては、道路の外延的改良も必要であるが、其の他の地方の如く人の生活する隨所に道路の存在するやうな所では其の外延的改良を必要とせずして寧ろその實質的の改良を急々とするのである。前者の外延的改良に關しては、道路法に於て其の種類及等級並に管理者を規定し、此に關する國家の政策は確定したものであるから茲には暫く論外とし、既に認定せられた國道千九百五十四里と、既存の府縣道一萬二千里に今回郡道の廢止の爲に新に府縣道となつたもの約一

萬里の道路の實績を如何にして改良すべきやと言ふことは爲政者の大に攻究を要する問題である。蓋し道路の改良には多額の工事費を要すると、その築造に關する技術の良否は道路費用を負擔する公共團體の財政に大なる影響を及ぼすからである。

二

道路の効用をその種類に従ひ、微細に判斷するときは、現在の交通を完全ならしむる爲に必要缺くべからざるものと現在の交通はさまざまその道路の存在を必要とせざるも、將來に於ける地方開發の爲に必要なるものとの二者に區別することが出来るのである。前者は現在に於ける交通の必要に迫られた道路であつて、後者は道路を築造して後交通を隆盛ならしめんとする目的を有する道路である。此の二者の中何れの道路に屬するものを、先に改良すべきやは道路政策上極めて重大な問題であるが、我國現時の道路が今日の如き劣悪を極むるに至りたる主要なる原因は、近時著しく發達し來れる自動車交通が頻繁であるにも拘はず道路の構造は依然として舊態を革めずして、その利用と構造とが相伴はざるに存することは、何人も疑ふ能はざる明白な事實である。故に道路改良の政策を樹つるに方りては、現在の交通上改良の必要に迫られたる道路を第一とし、漸を逐ふて其の他の道路に及ぼすべきである。故に國道の改良計畫を樹立するに方りては全國交通の大幹線たるべき資格を有する道路を選択し、その國道中先づ重要都市を連絡する部分を改修し、次で重要都市の内外を連絡する國道は大幹線にあらざるも、大幹線たる國道と相並で改修し

架橋の設備なき河川又は險路はその前後に於ける道路が完備せるにも拘はず、是等の障害の爲完全なる交通が行はれ難いのであるから、速に架橋又は險路の改修を爲し、漸次その他の國道を改修することとしたのである。此の方針は獨り國道改修のみに止まらずして、此を府縣道以下道路の改修方針の樹立に移すことを得るのである。即ち府縣内に於ける重要幹線たる道路を選択して、その路線中に存する樞要の地を連絡する部分より改修し、漸を逐ふて之を他に及ぼすことを適當とするのであるが地方に依りては必ずしも是等の道路改修に關する論理的採擇標準に依らずして、地方的事業分配の關係から往々不急の道路改良工事を企つるものあれば、又一方には重要な區間の改修を閉却するものもあるが、此の如く方針の徹底しない道路改良計畫の遂行は道路政策上寒心に堪へざる所である。

三

道路改修の方法は、徒に現状のみに捉はるゝことなく、將來の狀勢をも豫測して、經濟的技術の應用に依り、最も適當なる道路を築造するにあることは固より言を俟たない所である。故に改修すべき道路の幅員に就ては餘程の考量を要するのであつて、高速度重量車輛の益普及發達せんとする今日であるから、假令現在交通の情勢が廣き幅員を要求せざるも、近き將來に於ける交通の必要が之を要求するに至るであらうと認めらるる場合に於ては、所謂彈力性ある計畫のもとに築造の計畫を爲すことが必要である。若し此の點を忘れて單に現状のみに執着して、築造の計畫を爲すときは必ずや數年を出でずして再度の擴張を餘義

なくせられ、此が爲道路に關する費用は一層増嵩を來すのみならず、附近土地所有者にも尠なからざる迷惑を興へ、遂に事業の施行を困難ならしむるに至るべきことは、幾多の事例が之を證明して居るのである、此の如きは全く經濟的の築造を忘れだ計畫の罪であつて、此に對する批難は正に其の局に當るもの、甘受しなければならぬ問題である。國道の改修幅員は重要都市内及び其の境界より凡そ五里以内に於けるものは之を六間以上とし、交通の現状竝に將來に照して適宜その路幅を決定し、其の他重要都市を連絡するものは幅員五間以上とし、其の他のものは大體に於て幅員四間としたのであるが、是等の方針も亦之を府縣道以下道路の改良に移すことが出来るのである。府縣道以下道路の規格は、既に道路構造令と、街路構造令等に於て、夫々規定して居るけれども、是等は何れも其の最低限度を規定したのであつて、勿論交通の狀況に依りては夫れ以上に幅員を決定するを必要とすべきであると同時に、工費巨額に上り交通の狀況がその幅員を要求せざる場合に於ては、夫れ以下の幅員にても差支ないのである。要するに道路の改修計畫は道路の現状に鑑み、將來に照して之を決定すべきものである。又橋梁等の構造の如きは成るべく之を永久的の構造とし若し經費の關係等よりして此を許さざる場合に在りては、橋梁の下部に屬する構造だけにて之を永久的のものとするを得策とするのである。

四

道路の改良は常に多額の工事費を要し、地方財政の豊富ならざる我國の如きに在りては、一層その經濟的築造の必要を感ずるのである。國道に關する費用は、我國の道路法に於ては之を府縣の負擔としたのであるが、その道路の本質よりするときはその費用は當然之を國庫の負擔とすべきであつて、國庫財政が之を許すならば固より之を國庫の負擔に移すべきである。此の如き事由を有するが故に、國道に對しては現在に於ては一面國庫より其改修費に對し相當の補助を興へ、其の費用を負擔する地方公共團體の財政を緩和するの途を開いたのである、又府縣道以下の道路に在りては我國の道路法では全く地方公共團體の負擔として居るので、地方に於ては改良費の支辨に困難を訴ふるものが尠くないのであるが、道路改良の如き恒久的の事業に對しては、事情が許すならば相當長期の公債を起して之を經理するの一種の方法である、又道路法に認められたる、道路工事費負擔金の制度を利用してその収入金を、財源に充つるのも一つの方法である。又低利資金の供給を受けて、之を經理するの一種の方法である、固より道路改良の計畫を樹立するに方りて、考慮すべきは、道路の改良に因りて生ずる社會上及經濟上の効果と、道路の改良に要する費用との關係であつて、若し此の關係を比較考量することなくして、徒に膨大の計畫を樹立する如きは、交通政策上効果なきのみならず、爲めに徒らに公共團體の財政を破壊するの結果を生ずることとなるから、各地方に於て其の管内に於ける道路の改良計畫を樹立するには、先づ重要な幹線と認むべきものを理論的標準に依りて選擇し、現時の交通情勢に迫られたるものより漸次之を改良することとし、其の構造は徒に交通の現状に捉はるゝことなく、其の將來を卜して經濟的の築造方法を用ひ、以て公共團體の負擔力と交通の價值とに適應したる道路の改良計畫を樹立することを刻下の要務とすべきである。