

所謂指定府縣道に就て

土木事務官 田 中 好

定したもののが渺くないので一層其の差異の著しいものがある譯である。郡制廢止前に於ける郡道は七千九百二十七路

指定府縣道と言ふのは、府縣道に關する行政監督上の便宜の爲に、内務省が指定した府縣道である。此く言ふときは事簡短であるが、更に何が故に此くの如き手段を探つたかといふことを詮議して其の道路の地位を明かならしめた。府縣道路線の認定標準は道路法第十一條の規定する所であつて、此規定に基いて認定した府縣道に法律上甲乙輕重の差あるべき道理の無いのは言ふまでもないが、同じ種類の道路であつても各其の交通上の價値に於て非常な差異のあることは争はれない事實である、殊に郡制廢止に原因して郡道が廢止せらるゝと同時に、その郡道を府縣道に認

線・延長一萬二千九十二里であつて、此内の幾何が府縣道に認定されたかは判然しないが、郡道整理前の府縣道が三千八百三十六路線、延長一萬一千四百三十二里であつたのが、整理後の現在では二萬二千五百八十里であるから、その差一萬百五十里の内の大部分が府縣道と爲つたと觀て大差ないのである。府縣道が以上の如く一萬二千里と爲つたので之に關する監督も勢其の交通上の價値に従つて緩嚴宜敷を得なければならぬことゝ爲り、茲に於て監督を嚴重にするものと然らざる道路とを區別するの必要を生じ曩に述べた如く指定府縣道の制を探るに至つたのである。

二

行政監督を嚴重にせなければならぬ所謂指定府縣道は何を標準として選擇したか。當時内務省土木局長の調査照會に依ると(1)府縣廳所在地から隣接府縣廳所在地に達するもの、(2)府縣内指定樞要地(市又は二千以上集団戸數を數する地區)から之と密接

の關係を有する指定樞要地、指定港灣(大正十一年内務省訓令等六號第二條に規定する)又は樞要な鐵道停車場に達するもの、(3)府縣内指定港灣から之と密接の關係を有する樞要な鐵道停車場に達するもの、(4)國道又は以上述べた各號の一に該當する府縣道から分岐し、數個の樞要地を連結する重要な幹線であつて指定樞要地指定港灣又は樞要な鐵道停車場に達するものの四項が選擇標準とされてゐる。此標準に基いて地方廳が選擇したものは七千五百里であつたが、内務省が指定方針に依つて査定したのは五千九百一十里であつて、約六千里を占めてゐる。

指定標準に依ると第一號の府縣廳所在地から隣接府縣廳

の所在地に達するものが、所謂行政道路と觀らるゝのみ、他は總て經濟上に於ける重要な道路である。尙府縣廳所在地は何れも樞要な都市であるから府縣廳所在地間を連絡する道路も亦經濟的道筋と言つて差支ない、指定府縣道は結局經濟上重要な道路なるが故にその監督を嚴重にすると言ふことに爲る。

是等經濟上重要な道路に付ては其の施設をして交通の要求に適合せしむるが爲に監督を嚴重にし特別の扱をするのであるから、地方廳が是等道路の新設又は改築を爲すに方つては、道路構造令や街路構造令の規定する規格以上の標準を以て工事を施行することを要するは勿論、道路改良計畫案を定むるに方つても、是等道路の改良を先にすべきものなることは其の道路の性質上當然のことである。此の如き道路であるのに、之に要する費用を一般の原則に依つて府縣の負擔に販屬せしむることは果して當を得た施政と言ふことが出来るであらうか。國家がその監督を嚴重にする所以のものは經濟上重要な道路の良否が、直に國家の經濟力

に影響することに胚胎する。國家の經濟力に影響する道路なりとすればその道路は既に地方的の域を脱してゐるものと言はねばならぬ。從て國家は之に必要な費用に對しては相當の投資を爲すべき責務を有し、國道に關する費用を國庫が負擔せなければならぬと同様な理由により國家にて其費用を負擔すべき性質のものと言つて可いのである。併しながら國道の費用をも尙地方に負担せしめてゐる現在に於て、是等道路の費用を全部國庫に於て負担せしめむとするのは無理な注文であり、實行不可能の問題であるが、夫れと言つて國家が地方の負担にのみ委ねて何等顧みる所ないのは適當な制度と云ふことを得ない。

III

政府は曩に自動車道路又は地方開發道路の名稱の下に、府縣道二千里を選択しそが改良を助勢する爲に工事費約一億六千萬圓の三分一を補助するの明案を定め、大正十六年度以降二十五年度間に亘つて五千三百二十二萬圓を支出す

る計畫のやうに聞いてゐたが、財政緊縮と言ふ名目の下に其の案は立消えになつた。最近新聞紙に依ると鐵道新線選擇の爲に閣議が開かれた際、鐵道と關連して道路網を決定する必要があると言ふ議論が出たことを報道してゐる。果して事實とするならば我國の所謂大官連の頭にも亦國家政策上重要なものとして道路問題が侵入したこと喜ぶのである。

道路網を決定することの意味は判然しないが、道路網は道路法の制定と同時に決定してゐて今更問題とするに足らないのみならず、國家が助勢して改良せしむべき必要ある道路も前述したやうに既に決定してゐるのであつて、之も亦俄に決定するの必要がない。想ふに新線の選擇に方り國有鐵道を敷設する代りに、道路施設を完全にし之に自動車を運轉せしめたならば鐵道敷設の必要がないと言ふ議論に胚胎するのでは無からうかと推測するのである。果して然らば吾人年來の主張と合致し妥當な見解として賛成するのである。唯だ此の如き議論が大正十六年度豫算を審議する

閣議に於て出なかつたことを遺憾とするのである。

現代の國有鐵道は大體に於て其の幹線を敷設し了つてゐる、從て殘つてゐるものには幹線鐵道の營養支線が大部を占めてゐるのであつて、是等は地方鐵道又は軌道の敷設に依つて其の目的を達することが出来るから、強ひて國有鐵道として敷設する必要はない、若し民間に於て鐵道又は軌道を要求する地方には道路交通を以て十分とするのである。閣議の意見が吾人の推測通り的中してゐるとすれば、如何なる道路を選択すべきかと言ふことに爲るのであるが、所謂指定府縣道は叙上の標準の下に選擇せられたものであ

るから、此路線が國有鐵道の營養線と爲り且つ豫定鐵道線の代用と爲るべきものである。或は指定府縣道線が近距離に於て國有鐵道と並行してゐるが爲に、鐵道に關連する道路としては不適當であると言ふ人があるかも知れぬ。併しながら道路策を採るに方つて、鐵道の存在することを考慮するの必要あることは固より當然であるが、鐵道運送に對立して自動車運送が盛ならむとするときには、夫

々兩者の特質たる機能を發揮せしめて交通運輸の効果を擧げさせることは一層必要である。故に鐵道と道路とが相對立し又は並行すると言ふことは、道路政策を採る上に必ずしも拘束せらるべき理由とならない、假令今回の道路網問題が鐵道問題に胚胎したにしても、之が爲に從來樹立せられた所謂指定府縣道が變更せられ、又は異つた助勢政策の下に置かるべきものではない、飽くまでも從來通りの政策の下に且指定府縣道を基礎として一日も早く改良助勢の實現を望んで已まない次第である。