

大阪と香川の道路計畫

田 中 好

消極政策——財政緊縮ちやと大きな太鼓を敲いて見たが、一向其の成績も擧らない、緊縮時代には將來の計畫を樹て、置いて積極政策を探るときが来るまで待てと訓令したが、その爲であらうか、随分各地で道路改良計畫を樹てた。併し何れも其の實行期を秘してゐるのは訓令の効果とでも言ふのであらうが、實際はやく實行したいものは、積極的意義を避けて道路交通危険除却費と名づけたやうな皮肉なものもある、茲に紹介するのは堂々と改良計畫と銘を打つたものであるが、矢張り施行時期を明かにしてゐない、そこに却つて實行力が潜在してゐる。

都市計畫事業として各地に道路改良工事が施行されてゐるが、足一度其の都市計畫區域外に出ると、其の街路に連絡する道路が無かつたり或は改良されてゐない、之と反對に區域外道路は立派に出來てゐるものがある、近い例で言ふならば名古屋の近郊に於けるものが前者の例であつて京濱間國道、阪神間國道が後者の例である、此やうに兩者間施工の連絡が附いてゐない爲に先に投資して改良したものが不利益を蒙る筋合であるが、此點に着眼したのであらうか、大阪府では今度都市計畫道路に接續する區域外道路の改良を計畫した。口善悪ない連中は市の向ふを張つて技

術的慾望を満足する爲に考へ出した仕事であるナンテ批評してゐるが、實際の交通が改良を要求する道路なり、世評に頓着なく實行するのが善政である。

是を計畫するには、遠大な理想の下に精細な調査に基くことを要するのであるが、道路交通の状況は左様な根本的調査を終へて改良さるゝまで待つことを許さない、併しながら唯だ漠然と路線を選択することも出来ないで、去る十四年七月二十一日から二十三日に至る三日間と、十月二十二日から二十四日に至る三日間の二回に亘つて、國道府縣道の交通調査を執行した、其の結果の示す所に従つて緩急輕重を稽へ、改良すべき路線を選択したのが今回の此改良計畫である。

改良すべく選擇された路線は、大阪と堺の两市を中心として放射してゐる國道府縣道であつて、其の路線を拾つてみると、大阪から近郊池田町に達する大阪池田線、大阪から京都に達する大阪京都線の内近郊茨木町に至る區間、國道二號線の内近郊枚方町に達する區間、大阪から近郊住道村

と枚岡村に達する二路線、大阪から奈良に達する大阪奈良線の内で柏原町に達する區間大阪和歌山線の内で佐野町に達する區間の改良が大阪を中心とする放射道路である、堺市を中心として放射する堺古市線と堺鳳線の二線の外、大阪堺兩都市に關係を有してゐる阿部野堺線と都合十路線であつて此延長は二里二十七町に亘つてゐる。

職員は五間乃至八間を標準としてゐるが、軌道を敷設する豫定である阿部野堺線と大阪和歌山線は十三間乃至十五間とし、總ての路線何れも郊外漸減主義を採つてゐる、總工事費二千二百九十三萬圓であつて、其の財源は軌道會社負擔金國庫補助金受益者負擔金及特別税に依つて支辨し、不足する部分は一般府費の支辨としてゐる、是等財源は普通に擧げらるゝものであつて目新らしくは無いが、受益者負擔金は堺都市計畫區域内と岸和田市内とは工事費の四分の一に相當する額を徴收し、町地内のもは工事費の五分の一村地内は工事費の六分の一と言つた割合で、地籍の屬する市町村に依つて負擔割合を異にしてゐる。特別税其の他

は堺都市計畫區域内に於ける地租の百分の十二半、營業收益税の百分の二十二、府稅營業稅雜種稅及家屋稅の十分の四地價千分の五の率に依つて計算した金額に基礎して、堺市は地内工事費の百分の十三、岸和田市も其の地内工事費の百分の十、町は同じく百分の七を用途として、賦課さるゝことゝ爲つてゐるが、此方法の是非は論議の餘地がある。

兎に角都市計畫道路との連絡を圖るが爲に此案を樹てたことは、當然とは言ひながら聊もすれば府市が勝手に何等の連絡なしに道路工事を執行する現狀に對し一の模範的なやり方と言つて可い、併し施工年度が不確定であるため筆者の希望通り實現するかどうかは疑問であるが、此計畫の畫餅に終らむことを慮つて、府會議員を網羅してゐる道路調査會を設けて之に賛成を得たさうであるから、恐らく實現することであらう。

香川県も亦道路補修計畫を樹立した。之は大坂のやうな大々的の改良とは異つて、交通の要求から目睫の間に迫つてゐる所謂交通難所だけを手取早く改良しやうと言ふのである。同縣には鐵道が少いので自然と自動車交通が盛んに爲るが、國道縣道であつてまだ車馬が交通することの出来ない道路が少くない、そこで大正十年第一期と第二期に分けて道路改良計畫を樹て、主要な幹線で幅員十五尺未満の區域三十三里を三百七十六萬圓で十年度から二十五箇年繼續事業として執行することにしてゐたが、例の財政緊縮方針に祟られて此悠長な計畫も更に繼延べやら豫定額の削減やらに遭遇して殆んど實行中止の狀態に陥つた、唯だ繼に一年間に三十町を改良するだけの金だけしか無い、併しながら計畫だけ樹てるとは訓令に反しないので、第三期改良計畫を樹てたが工事費四千百萬圓を要することゝ爲つたが縣財政は昭和十六年度と言ふ先きへ行かなければ着手することが出来ない、是れこそ眞の畫餅であるので緊急案を提出した。

緊急案、夫れは現在道路の補修を速成する案なのである。交通の圓滑を缺いてゐる原因は道路幅員の狭少なのである。國道府縣道の平均幅員は二間一分八厘であるが、幅員二間に足りないものが六十七里を占めてゐる、屈曲の急なるもの一里に平均六箇所、勾配の急峻なるもの一里に平均三百六十七間と言ふ有様で、諸車が此難所に來れば進むことも退くことも出来ない、之が交通の敏活を缺く因であるから遠大な、しかも悠長な大改良の實行を俟つよりは、此交通難所に於て路幅を擴張し突角を剪除し勾配を緩和し待避所を設置して焦眉の急に應ぜむとするのである。

補修計畫の標準は

一 路 幅

(1)

一級路線

國道及府縣道延長八六里六町とし全體の約二割九分を占め内補修に關係ある延長は五二里一五町とす

現在路幅の十五尺に足らざるもの延長二一里一五町八間七分を幅十五尺に擴張し屈曲剪除を爲すもの二〇三箇處此延長二〇三〇間とす。

(2)

二級路線

府縣道延長七七里七町とし全體の約二割六分を占め内補修に關係ある延長は七四里一七町とす

現在路幅の十二尺に滿たざるもの延長一〇里三五町二七間九分を十二尺に擴張し一里に十箇處の割合を以て待避場六一〇箇所を付し尙ほ勾配を緩和するもの三一箇處此延長一里六町一五間屈曲剪除を爲すもの一三九箇處此延長一三九〇間とす。

(3)

三級路線

府縣道延長一三〇里二二町の内未改修を除きたる一六一里一八町とし全體の四割五分を占め内補修に關係ある延長は一五里二三町とす

現在路幅の十二尺に足らざるもの延長二八里六町五一間五分を十二尺に擴張し屈曲剪除を爲すもの九十四箇處此延長九四〇間とす。

(4) 待避場の標準

待避場は本線固有の幅員を併せ幅三間以上にして有効長五間乃至二十間之に前後取合各長五間を加へたるものを以て標準とす。

有効長の長短は實地の必要に鑑み左記分類に従ふものとし型態は梯形缺圓其他買收土地の形狀に倣ふ可し。

待避場の分類

等級	效用ノ程度	施工全長	有効長
壹等	車馬相互ニ避合シテ安全ニ通過シ得ルモノ	二五、間 — 二五、間	一五、間 — 二〇、間
貳等	車輛ノ何レカニ方待避シテ行交シ得ルモノ	二〇、 — 二五、	一〇、 — 一五、
參等	人畜ノ危険ヲ防止シ得ルモノ	一五、 — 二〇、	五、 — 一〇、

二 勾配及屈曲

各級路線共勾配の十五分の一より急なる箇所は之れを十分の一となる迄修理し屈曲は前方四十八尺以上直線に見通し得る様障礙物剪除を爲すを程度とす。

三 橋梁は追て架換時期の來る迄總て現在の儘とし道路と直角なるもの限り撥形架足を計上す。

市街地又は人家連擔の箇所は突角剪除の外幅員擴張の計畫を爲さず。

以上述べた標準に依つて補修するだけでも、工事費二百四十六萬圓を要するので同縣としては輕くない負擔である。そこで已むを得ず大正十五年度から十二年に亘る繼續事業

とし執行するのである。

此計畫は固より窮餘の彌縫策であつて、事業其のものから觀るときは紹介するに餘りに貧弱であるかの感を起すであらう、併しながら帝都復興事業に於けるやうに立派な橋梁を造つたり、路幅を擴張したりすることだけが路政の能事では無い、財政豊富な地方ならば兎も角、然らざる地方に於て萎微振はざる農村を進展せしむるが爲に、窮餘の一策を講じて尙交通の能率を擧げしめむとする所に、當局の苦心が存することを得ることが出来るのである、財政緊縮の訓令を無暗に恐れ、我が縣は改良事業を起すの財源なしと爲し、徒に財源を得るの時機を待つものゝ如きと、夫れ其の賢愚幾何なるや、茲に之を紹介して世の愚者に誨ふると共に、之を計畫した中川香川縣土木課長と、河野道路主事とに深甚の敬意を表して筆を擱く(完)