

歐米各國に於ける道路改良の助成

内務書記官 丹羽 七郎

第一 英國の道路改良(承前)

等級道路改良に就て英國路政當局の採つた實施方針中二三の事項を述ぶることとする。

一 改良道路の幅員

道路の改良設計に於て幅員を何程に爲す可きやは重大なる事項である。幅員の決定に付て必要なる着眼點の一つは全國的に統一ある標準に依ることである。道路が全國的に一つの交通網を爲す以上同一なる交通状態に在る道路が同一の幅員を有すること、又幹線道路は或る最小限以上の幅員を有すること此である。他の着眼點は幅員が現在の交通に應じ得るのみならず、相當長期に亘る將來の交通の増加に應じ得る様に定むることである。我國に於ては第一の點即ち全國的に統一ある規格に依るの點は餘程其の目的を達し得る仕組であるが第二の將來の交通量の増加に應じ得るの設計を定むるの點は遺憾ながら頗る不充分と云はざるを得ない、一つの道路の改良計畫が一定の幅員

に於て執行せられ、其の竣工に次て接續部分の改良を實行するときには既に同一幅員にては不充分なることが發見せられ、其の部分丈更に廣き幅員にて改築せらるゝの例を見るが如きは寔に遺憾であると思ふ。英國に於ても此二つの點に就て苦き經驗を持て居るのである。第一全國的に統一ある規格に依らしむることに就ては分權的傾向著しき國柄である丈、英國政府は困難の立場に在つたのであるが、道路が緊密なる網を構成して居る以上、少くとも主要道路の構造は一定の標準に従ふべきものであると云ふ抽象的理論は自動車交通の發達に依つて全く現實の必要と化し來つた譯である。されば一九〇九年道路局を設置して以來道路改良に關する限りは從來の分權的制度に反し、漸次集中的方針を以て進み來つたのである。今日に於ては道路局自身が數個所の改良工事執行の任に當つて居るが如きは其の顯著なる傾向であるが、英國路政當局の道路幅員に對する態度も其の一つの現れであると同時に將來を遠く慮つて居る點は我が路政當局の參考とす可き事であると思ふ。

英國の道路の構造を見るに、山地又は都會の道路の如き特別なるものを除きたる一等道路の車道の幅員は通例十五呎乃至二十五呎で、從來の改良なるものは道路敷地内に於て有效幅員の増加を計り、或は見透しを良くする爲めに境界柵を後退せしむるが如きもので、敷地を買收し擴築を爲す場合でも其の計畫極めて小なるものであり、一定の計畫で改良計畫を樹立するものは少き有様である。又當初充分なる幅員を取るも左迄費用を増加せざるも後年に至りて擴築するは非常に不經濟なるは明かなるに拘らず、一等道路の改良計畫の中には八十年前の一八四五年の法律に於て、ターンバイク道路に就て定めたる幅員にも及ばざるものさへあるの有様である。當時、ターンバイク道路の橋梁の

幅員を三十五呎と規定した交通省は斯る近視者流の夢を啓くと同時に各地方の計畫區々に流るゝを防ぐ爲めに一等道路に對し一定の標準を定めて之を推奨することゝした。

一等道路に對し標準を定むと云ふも地方の事情に依り劃一的なるを得ざるは勿論ながら英合衆王國中人口比較的多く産業地として又は居住地として發展す可き地方に對しては少くとも左の幅員を有せしむることを推奨した。

車道幅

三〇呎

各側八呎の歩道

一六呎

各側七呎の草地

一四呎

全道路幅員

六〇呎

右の標準中重きを爲すは全幅員である之が區分は事情に依りて變更せらる可きである、多くの場合には片側丈に六呎の歩道を設くれば足るべく、將來必要に應じ他側にも歩道を設くれば可なるべし、或は又草地を片側に集め置き其處を乗馬馬車の交通に供し時には材料の臨時置場と爲すも可なる可し。

車道を三十呎と定めたるは三車線として充分なる幅を保たしめ輻輳する場合には四車を通じ得せしむる爲である、併し三十呎を定めたる重要な他の理由は路面改築工事の執行を容易ならしむるにある、即ち改修の場合には車道の片側づゝ工事を執行す可きであるが、三十呎の半分づゝ工事を進行ぶときは残りの十五呎丈は交通を許し置くことが出来る、十五呎あれば二車が行違ひて交通し得

るのである。斯くすれば車道の效用を維持しつゝ、工事を執行する事が出来るのである。此點は往々考へ及ばれないのであるが、幅員決定上は考慮に入る可き事項であると思ふ。

兩側の草地は將來交通が増加するに依り必要あるに至れば、此處まで車道面を擴めることが出来る。即ち車道は三十八呎乃至四十呎と爲すことが出来るのである。

英國政府の此幅員の決定に付て我等が學ばなければならぬのは、それが良く將來の交通の増加に備へんとする慎重なる用意の存する事である。此幅員に依りて大都市及其の附近は別であるが、其他の地方にては大體に於て將來交通は増加するも五十年間之に應ずることが出来るだらうと云はれて居る。我國の道路改修に當つては此點を充分考へて欲しいものである。

道路敷を六十呎とするも將來非常に交通が増加す可き場合には如何にして之に備ふ可きか。道路敷を更に著しく廣く取得し置くことは不可能であるから、此場合に處する方法として建築線の指定が勧められるのである。

二 建築線の指定

將來の交通の増加に備える爲めに現在の必要以上に道路敷を著しく廣く取得し置くことは不可能である。とすれば、建築物を道路境界線より後退せしめおく爲めに建築線を指定して置くのが一つの方法である。英國路政當局は前項に述べたる通り六十呎の幅員を一等道路の標準として居るが更に將來を見越して尙不充分なりと考へらるゝ場合には道路境界線より少くとも三十呎後退して建

築線を指定し置き交通の必要迫れる場合に道路を擴張して百呎の幅となすことが出来る様にすることを推奨して居る而して一九二五年の道路改良法は道路管理者に道路境界線より後退して築線を指定する権限を與へることとした。是も英國法に於ては注意す可き立法であり。英國人が保守的なりと見られて居るに拘らず、實際的必要の前には甚だ進取的であることを示すものと思はれる。一九二五年の道路改良法第五條は一般的に道路管理者が建築線の指定を爲し得ることを定めて居る。此點は從來の各國の道路立法に比して一段の進歩と云ふて良いと思ふ、我が道路法には建築線の指定に就ては何等の規定もない、市街地建築物法に於て初めて建築線の規定が設けられたが、それは都市計畫法とは全く別個の機關に依つて運用せられており、都市に於ける全般的都市計畫に於ては利用されて居る制度ではない、況んや市街地建築物法施行區域外に於ては道路境界線より後退したる建築線を指定するの道はないのである、尤も都市計畫法に依る都市計畫道路法線は建築線指定と同様の効果を有するのであるがそれは同法の適用ある範圍に限られて居るのは勿論である、併し英國の道路改良計畫に於ける建築線の制度の利用を見るときは我國の如く土地は頗る高價にして將來の交通の増加に應ずる丈の餘裕ある道路敷地を一時に取得し置くこと困難なる國柄に於ては一層此制度の必要が感ぜられるのである、大都市の郊外に於て又中小市街の發達する方面に於ては道路の新築又は改良工事の竣功前又は其の計畫確定前は建築を爲すことを禁止するを得ることと獨逸の建築線法の如くするは一つの方法である、又佛蘭西の都市の擴張整理計畫に關する法律が人口一萬以上を有する市町村に對し道路の新設改良の計畫を決定し置く可き義務を命じ、其の計畫

法線には建築線の効果を與へて居るのも一つの方法である併し英國の道路改良法の如く一般的に沿道の建築線を指定し得るの權能を道路管理者に附與するのは現在の道路交通發達の實勢を最も良く適應する制度であると思はれる。我國に於ては都市計畫法市街地建築物法の領域に於てさへ建築線指定の意味が充分に理解せられず、充分に活用せられず都市計畫と云へば既成市街の改造であるかの如き感を懐かしむるは遺憾である英國路政當局の建築線指定の推獎は參考す可き事項である。

三 大幹線道路 (Trunk Road) の統一的改良計畫

英國の道路行政の歴史を見ると道路の管理は市町村に一任されて居つたのであるが、道路交通の發達するに伴つて漸次大きな團體が其の管理をするの必要が増して來た譯でカウンチーが主要道路 (Main Road) を認定して之を自分が管理することにしたのも古い事ではない、併し主要道路としてカウンチーが管理するのはカウンチーの裁量に任してあつたから全國的には何等の統一もなかつたのである、従て政府が補助を與へて改良を爲す場合に單に或る道路がカウンチーがメーノロードであるか否やに依りて補助を決定する譯には行かないのである、故に等級道路の制を設け政府が一等道路又は二等道路と定めたものに工費の二分の一又は四分の一の補助を與へることとなつた併し其の改良工事は尙地方團體が發案するものであつて其の計畫は中央政府の眼から見れば頗る不統一不徹底のものたるを免れなかつたのである、今日の如く自動車交通が相當長距離輸送

を爲すことゝなると幹線道路の管理は地方に放任して置くことが出来ない、單に地方の發案したものを助成するのでは不充分であると云ふ結果になつて來た、即ち最も重要な道路の改良計畫は、少くとも其の大綱を政府自ら定めて之を地方として遂行せしむるの必要があり、場合に依りては政府自ら工事執行の任に當る可きである、此の種の主張は道路評議委員會 (Roads Advisory Committee) に於ても行はれたので、政府は一九二四年の初夏此の趣旨に依つて大幹線道路改良計畫を定めた、大幹線道路としては次の路線を選擇決定した (添付圖面に依りて其の地位を大觀せらるべし)

- 一 大北路線(英格蘭土) (第一號)
- 二 大北路線(蘇格蘭土) (第九號)
- 三 ロンドン——バス (第四號)
- 四 ロンドン——ホーリリ—ヘッド (第五號、第四五號及第四五二號)
- 五 ロンドン——カーライル (第六號)
- 六 ロンドン——グレート、ヤーマウス (第一二號)
- 七 ロンドン——フオルクストーン (第二〇號)
- 八 ロンドン——ブライトン (第二三號)
- 九 ロンドン——ベージンクストーク——サウサンプトン (第三〇號及第三三號)
- 一〇 バス—プリストル (第三六號)
- 一一 プリストル——プリマウス (第三八號)

大幹線道路改良計畫圖

	MILES (Approx)
LONDON - EDINBURGH	403
DO GREAT YARFOUTH	118
DO BRISTOL - PLYMOUTH	241
DO FOLKESTONE	60
DO HOLYHEAD	263
DO GLoucester - GOODWICK	278
DO BRIGHTON	52
DO Basingstoke - SOUTHAMPTON	67
DO CARLISLE	300
DO LIVERPOOL - HULL	133
Total	1917

The sections of road in course of reconstruction (approximately 500 miles in total length) are shown thus.

