

指定府縣道の制度を論じて

産業道路補助政策に及ぶ



内務書記官

丹 羽 七 郎

一 指定府縣道の意義

指定府縣道を形式的に解するならば大正九年三月内務省令第六號第一條に基きて内務大臣の指定する府縣道であると云ふべきである。同省令第一條第五ノ二號に依れば内務大臣の指定する府縣道以外の府縣道又は其の附屬物の新設又は改築を爲すには監督官廳の認可を要しない。反面より之を見れば新設改築の認可を要するものは内務大臣が指定するものに限られたのである。此内務大臣が指定する道路が即ち指定府縣道なのである。指定府縣道の法律上形式上の意義は右の如くであるが之を實質上から觀察すれば如何なる意義を有するのであるか。實質上の意義に於て指

定府縣道とは府縣道中の重要幹線であつて主務大臣に於て特に監督し且助成するを要すと認められた道路である。

形式上の意義に於ける指定府縣道なる制度は實質上の意義に於ける指定府縣道の設置の必要を動機として出來た制度である。故に茲には先づ指定府縣道設置の必要を検討して見る。

二 指定府縣道設置の理由

(一) 道路法制定以來府縣道の増加

昔は都邑村落と云ふものは大體に於て自産自給の團體であつたが近世都市の發達に伴ひて村落と都邑との貨物が交易せらるることとなり、機械の發明大量生産の増進大都市の發生等所謂産業革命以來の經濟發展は交通の區域を擴大した。區域を擴大したる交通の要求に應じて發達したものは固より水運と汽車であつたのであるが、此等の交通機關の營養線としての道路交通も漸次に其範圍を擴大した。是を以て明治九年第六〇號達を以て道路の制を樹立し、國道縣道の資格標準を定め、國道は(イ)一等、東京より各開港場に達するもの(ロ)二等、東京より伊勢の宗廟及各府各鎮臺に達するもの(ハ)三等、東京より各縣廳に達するもの及各府各鎮臺を拘聯するもの

縣道は(イ)一等、各縣を接続し及各鎮臺より各分營に達するもの(ロ)二等、各府縣本廳より其支廳に達するもの(ハ)三等、著名の區より都府に達し或は其の區に往還すべき便宜の海港等に達するものと定め、其他のものを里道と定めたのである。此達の發布せられたるは我が國內の統一成り近世

市場生産貨幣經濟時代の到來の初期であつて、明治政府が大に道路行政に力を注がんとした時の制度である。同制では國道の幅員も一等七間二等六間三等五間と定め、縣道は幅員四間乃至五間と定めて、此資格標準では不十分になつて來たことは當然である。併しながら我國の經濟社會が其後長足の進歩をするに伴つて、此資格標準では不十分になつて來たことは當然である。従つて右の制度に於ける里道中の或るものは府縣費又は郡費を以て支辨し經營するの必要が出來て來たのである。是に於てか府縣費支辨里道又は郡費支辨里道が續々出來て來た譯である。つまり大きな公共團體が負擔しなければ、道路交通の實際の要求に應ずることが出來なくなつたのである。其處で道路法制定に當つては此事情を斟酌して府縣道の資格を定め、府縣費支辨里道と云ふ如き曖昧なるものを整理することとしたのである。乍去大きな公共團體が道路費を負擔する趨勢は尙底止する處なく、府縣道は次第に増加して行くのである。道路法第十一條で認め得らるる限りは増加せんとする要求があるのである。之に對して如何なる方針を以て臨むべきかは別問題であるが、茲に此趨勢を特に大きくする新らしい事情があるのである。今其點を述べることとする。

(1) は自動車交通の増加である。

自動車發達ノ趨勢

| 種別 | 年 | 度 | |
|----|--------|----|--------|
| 乗用 | 大正八年末 | 現在 | 六、三四五 |
| | 大正十一年末 | 現在 | 一一、七四八 |
| | 大正十二年末 | 現在 | 一二、七七九 |
| | 大正十三年末 | 現在 | 一八、九五 |
| | 大正十四年末 | 現在 | 二二、四五八 |
| | 昭和元年末 | 現在 | 二七、九七三 |
| | 昭和二年末 | 現在 | 三五、八七五 |
| | 昭和三年末 | 現在 | |
| | 昭和四年末 | 現在 | |
| | 昭和五年末 | 現在 | |
| | 昭和六年末 | 現在 | |
| | 昭和七年末 | 現在 | |

| | | | | | | | |
|-------------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| 荷 物 用 | 七〇六 | 三、一三八 | 三、六七七 | 八、二八二 | 九、四二五 | 一、二、〇九七 | 一五、九八七 |
| 計 | 七、〇五一 | 一四、八八六 | 一六、四五六 | 二七、二三三 | 三一、八八一 | 四〇、〇七〇 | 五一、七六二 |
| 增加割合 | | 二、一一一 | 二、三三四 | 三、八六二 | 四、五二一 | 五、六八一 | 七、三四一 |

備 考

一 増加割合は大正八年末現在數量に對する割合を示す。

右の如くであつて其の後の増加も亦極めて顯著である。

自動車交通の發達に伴れて道路交通の範圍が益々擴大するのみならず、道路交通の意味と其重要性とに對して一大變革が起つたのである。

従て又府縣道として施設せんとするの要求は増大しつゝあるのである。

(2) は郡制の廢止である。

郡制の廢止せらるゝや従來の郡道を如何にするやは當時の大問題であつたのであるが、郡道中重要なものは府縣道に昇格し然らざるものは町村道として經營せしむべき方針を以て道路法は大正十一年三月法律第三號を以て改正され、又同時に此規定の運用に關する内規をも變更した其内の重要なものは次の如きものである。

(a) 道路法第十一條第七號は従來數郡市を連結する幹線とあつたのを郡道の資格あるものを包含する爲めに數市町村を連絡する幹線と改め、且つ數市町村を連絡するとは其の實質が二以上の市町村を連絡開發するものゝ義であると解釋することになつた。

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 區 | 國 | 中 | 區 | 畿 | 重 | 區 | 海 | 東 | 區 | 山 | 東 | 區 | 陸 | 北 | 區 | 東 | | | | | | | | |
| 廣 | 岡 | 島 | 島 | 和 | 奈 | 兵 | 大 | 京 | 滋 | 三 | 愛 | 靜 | 岐 | 長 | 山 | 福 | 石 | 富 | 新 | 神 | 東 | 千 | 埼 | 群 |
| 歌 | | | | | | | | | | | | 奈 | | | | | | | | | | | | |
| 島 | 山 | 根 | 取 | 山 | 良 | 庫 | 阪 | 都 | 賀 | 重 | 知 | 岡 | 阜 | 野 | 梨 | 井 | 川 | 山 | 湯 | 川 | 京 | 藥 | 玉 | 馬 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 三三二、一一 | 四九〇、一九 | 三七二、三五 | 三四二、三五 | 二四五、〇五 | 五三六、一八 | 一七四、二八 | 一六八、〇七 | 一四〇、〇五 | 一三二、二八 | 二四六、一〇 | 三三九、三四 | 三六一、〇〇 | 三三五、二八 | 三三四、〇二 | 二八五、一四 | 二九五、三〇 | 一八五、〇七 | 五二四、一八 | 一六八、二四 | 一一二、一七 | 一一七、一八 | 二〇九、〇一 | 三〇〇、〇二 | 三七七、〇一 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 四五一、八三 | 五四七、二二 | 四九八、四四 | 三八二、九四 | 二八〇、八九 | 八九八、六四 | 三九四、七五 | 四二〇、三六 | 四一一、五〇 | 一八四、〇六 | 七三九、六一 | 七〇二、七五 | 五四二、八九 | 八二五、六四 | 六六〇、五〇 | 四五一、〇〇 | 五〇九、七七 | 三五八、五八 | 八五六、四八 | 三〇四、六九 | 三五七、七二 | 二七五、三九 | 五五六、八六 | 五七九、二五 | 七八八、二五 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|-------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 一一〇、七二 | 五七、〇三 | 一二六、〇九 | 四〇、五九 | 三五、八四 | 三六二、四六 | 二二〇、四七 | 二五二、二九 | 二七一、四五 | 五一、七八 | 四九三、五一 | 三六三、四一 | 一八一、八九 | 四九〇、三六 | 三二六、四八 | 一六五、八六 | 二一四、四七 | 一七三、五一 | 三三二、三〇 | 一三六、四五 | 一四五、五五 | 一五八、二一 | 三四七、八五 | 二七九、二三 | 四一一、二四 |
|--------|-------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 〇・三六 | 〇・一二 | 〇・三四 | 〇・一二 | 〇・一五 | 〇・六八 | 〇・二一 | 一・五〇 | 二・九四 | 〇・三九 | 二・〇一 | 一・〇七 | 〇・五〇 | 一・四六 | 〇・九八 | 〇・五八 | 〇・七三 | 〇・九四 | 〇・六三 | 〇・八一 | 〇・六九 | 一・三五 | 一・一三 | 〇・九三 | 一・〇九 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|

| 總計 | 四國區 | | 九州區 | | | | | 沖 | | | | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 山 | 德 | 香 | 愛 | 高 | 福 | 佐 | 長 | 熊 | 大 | 宮 | 鹿 | 兒 |
| | 島 | 川 | 媛 | 知 | 岡 | 賀 | 崎 | 本 | 分 | 崎 | 島 | 繩 | |
| △一三、〇五九、三二 | 二七六、〇五 | 二二九、〇八 | 九九、二六 | 三〇四、二五 | 一七七、〇五 | 一四五、二五 | 一二八、〇八 | 二〇一、三二 | 二九九、一五 | 三二六、一二 | 二六六、一五 | 二八六、三二 | 四〇、二六 |
| △二四、五三〇、〇五 | 四二〇、四七 | 四三二、一七 | 二六〇、六六 | 五二五、九二 | 五七三、九二 | 八四一、四二 | 一九一、一四 | 二九七、〇〇 | 六〇六、七二 | 五四三、五六 | 三七六、二五 | 五五五、五三 | 六四、一一 |
| △一一、四七〇、七三 | 一四四、四二 | 二〇三、〇八 | 一六一、四〇 | 二二一、六七 | 三九六、八六 | 六九六、一七 | 六三、〇六 | 九五、六八 | 三〇七、五七 | 二一七、四三 | 一一〇、一〇 | 二六九、二一 | 二三、八五 |
| 〇〇・八八 | 〇〇・五二 | 〇〇・八九 | 一・六三 | 〇・七三 | 二・二四 | 四・七九 | 〇・四九 | 〇・四八 | 一・〇三 | 〇・六七 | 〇・四一 | 〇・九四 | 〇・五九 |

備考

- 一 郡制廢止前の計數は土木統計に依る（大正十年十月一日調）
- 二 現在數は最近に於ける道路課調に依る（昭和三年五月末日調）
- 三 △印は北海道を除外したるものなり

先づ北海道を除いた府縣道の總延長を見るに郡制發止前一萬二千四百餘里であつたものが最近
 は約二萬四千里であつて九割二分の増加率を示し約二倍に増加したものと云ふてよい。更に之を
 各府縣別にすると最大の増加をしたのは福岡縣であつて四十七割九分に當り、次に二十割以上の増
 加率になつてゐるのは福井長野高知等があるので如何に増加が激しいかが分るのである。

(二) 事務整理及監督集中の必要

右に述べたる如く府縣道が増加するに伴れて府縣道中にも亦自ら重要性の大なるものと左程まででないものとの差が生ずるのは當然である。茲に於て監督上から見るも其の府縣道の新設改築の工事の如きは地方に委ねて可なるものが出來て來たわけである。

一方に又中央地方を通して事務を簡捷にすることは官廳に取りても亦民間事業家の爲にも必要であるのであるから、府縣道中重要性の比較的少いものは地方に一任し重要性大なるものは國道と共に全國重要幹線網を構成するものとして中央の監督に服せしむることが必要となつて來たのである。蓋し交通の範圍擴大し交通量激増するに伴れ、道路に對する利害關係の範圍は擴大せられ、而も道路が脈絡統一せられてゐることを必要とする關係上、其の利害關係大にして國道と合せて重要幹線網を構成すべき道路は地方に一任することが出來難いのである。英國の如き自治行政の發達し地方分權の大なる國家に於て道路行政近時の集中的傾向の如きは克く此間の消息を物語るものである。茲に於て右の如く重要なものは特に内務大臣の監督を必要とし、其の他のものは地方に一任することとし、其の監督を必要とするものを内務大臣が指定することとした。此が所謂指定府縣道である。

(三) 府縣道改良に對する國の助成

普通國道なる制度が樹てられるのは國內の最重要幹線は國費を以て負擔し國に於て管理すると云ふ立場からである。現在國道なる制度を持つて居る所では多くは國費を以て之を施設してゐる。

佛蘭西、ノルウエー、チエツコスロワキヤ等皆然りである。普魯西では Land streets なる名稱はあるが之は州に移管された、尤も移管に付いては交付金を年々下付して居るので其點は日本が國道に付府縣知事を管理者とし府縣を費用の通常負擔者として居るのと似て居るが普魯西では交付金を下付して居るのが大に異なるのである。

右の如く國道の制度は大幹線國費負擔の制度なのであるが、我國に於ては軍事國道及内務大臣が道路法第三十三條に依りて指定したる國道の新築改築費及第二十條に依り内務大臣が工事を行ふものに限り國費負擔とし其以外のものは全部府縣の負擔とした。併し國費負擔のもの以外の國道改良費も府縣に放任することが出來まいと云ふので國庫補助をすることになつてゐるのである。從て國道には國庫負擔の國道と國庫補助の國道とがある譯である。

斯くの如く國道に對し負擔又は補助を爲すのは國道が國內の最重要幹線であるからである。最重要幹線たるは併しながら軍事上及政治行政上の意味が餘程重きを爲して居るのである。府縣廳所在地、鎮守府司令部、師團司令部所在地と東京とを連絡する路線が國道中主なるものであるを見れば其の然る所以は明瞭なのである。産業上より見るも國道は産業の中心たる都市を連結して居るので其の大部分は産業上も重要な幹線と云ふことが出来る。去りながら産業上より見るときは重要幹線は國道のみ止まらない。或部分に付ては國道よりも重要なものがある。即ち密接關係ある大中小の都市を接続するもの及數多の地方的中心地を連絡して鐵道停車場、海港、其他大中小の都市に其の沿線地方を結付くる如きものは其の重要な程度國道に比して甚だ劣るものとは云は

れない。即ち産業上經濟上より見るときは國家が干與すべき道路は國道に止まらない、寧ろ府縣道中重要なるものにも其必要なるものが多々あるのである。故に國家的見地に立ちて考察するとき産業上助成すべきものは國道のみに限らず府縣道中重要なるものに及ぶべきことは地方道路の劣悪なる現状を見、其の産業政策上の重要關係を洞見し得る者の等しく首肯する所である。

地方道路中重要なるものに對して補助することは、國道の制度を有する諸國の既に實行してゐることである。而して府縣道中重要なるものは内務大臣が指定することになつてゐるから政府の助成すべき府縣道は指定府縣道である。

故に指定府縣道は單に國家が監督すべきものたるに止まらず、同時に助成すべき道路であることは明かである。只財政の關係上指定府縣道全部の改良が短期間に助成出來ないのであるが、第一期に助成さるべき道路は指定府縣道の一部であるべきことは指定府縣道設置の理由より見て疑ふべからざることである。

監督上設ける必要ある府縣道網と國庫が助成する爲に設くる府縣道網とは考へ様に依つては同一でなくとも良いと云へるかも知れぬ。併しながら監督も補助も國家的見地より見て重要なる府縣道網の完成に國家が干與するのである、換言すれば國家が干與すべき理由ある道路網に當る道路であればこそ國家は監督もし助成もするのである。故に若し財政上の理由よりして補助せらるべき道路の少き場合に於ても其の補助は國家の特に監督する重要府縣道即ち指定府縣道より撰定せらるべきこととなるは明かである。

三 産業道路補助政策

大正九年原内閣が樹立した道路改良計畫は國道の改良を主とし之に六大都市の街路の改良及軍事上其他特殊の理由より必要なる府縣道の改良を加へてあつたのであるが、昭和四年度の豫算に於ては廣く重要府縣道の改良を助成するの目的を以て道路改良助成費の中に一項を新設し産業道路改良を助成する爲二百萬圓を計上されることとなつた。其の計畫は指定府縣道千五百里を改良するを目途とし、府縣の負擔する費用の三分の一を國庫から補助し、其の改良を達成するにある。此の補助政策に對しては諸種の論難が行はれてゐる。今重要なる論點に付て少しく研究を試みることにする。

(一)府縣道の改良には國庫の補助を要せずと爲す説がある。國道府縣道の區別を設くる以上國道の改良に付ては國庫が其の費用を負擔する意味に於て補助を爲すは當然なりと雖、府縣道は府縣の負擔たるべきものであつて特殊の理由ある場合は格別産業上重要なりと云ふが如き理由に依りて補助すべきにあらず、如斯は道路法が負擔の區分を設けたる趣旨に反すと論ずる者がある。然しながら道路法は府縣道を府縣の負擔と爲したとは云へ、道路交通が量と質とを擴大しつゝある今日其の中の重要な道路が現状の儘に放置せらるるならば運輸交通を阻止し國家的見地より見て著しく不合理不經濟なるは酷だ見賭きことである。道路交通は産業發達の基礎的要件であるから産業立國策を確立せんとすれば重要なる地方道路幹線は國が助成しなくてはならぬのである。此は道

路行政の發達史を繙く者には容易に理解される事柄である。

(1)英國の道路行政の發達及其改良政策に付ては嘗て本誌に述べたる所である(道路の改良第九卷第五號)が道路費の負擔は羅馬帝國の勢力が絶滅して以來久しく教區の如き小地方團體の負擔に委せられたるものが次第に其の重要なものは郡縣の負擔となり更に最近は國家が一等道路及二等道路を定めて之に補助して改良を促進しつつある。一等道路は宛も我國の國道の如く工費の二分一を補助し、二等道路は從來四分一補助であつたのであるが昨年から我が府縣道の補助と同じく三分一補助に其の率を高めたのである。要するに重要道路は小團體の負擔すべきものでないから次第に縣の如き大公團體の手に移され其上に國家が干與し助成することとなつて來たのである。

(2)佛蘭西は近代道路政策上の先覺者である。制度上技術上歐州諸國に與へた影響は頗る大なるものがある。其の特色は國道を國費皆支辨となして居る上に地方道路の改良を助成して四通八達の硬道路網の完成に努力して居る點にある。

(A)國道 (Routs Nationales) は土木省の外局たる道路橋梁局の管掌する所であつて其の費用は國の負擔に屬してゐる。道路橋梁局は一七一六年の創設に係り現在に至るものである。一七九七年には既に國道は左の三種から成立してゐた。

(1) 巴里より國境に達する道路

(2) 國境より國境に達する道路但し巴里を通過するものを除く

(3) 都市を連絡する道路

然るに其後ナポレオン一世は軍事費負擔の爲に窮乏せる財政を緩和する手段として第三種の國道を縣費負擔縣管理に移した。現在の國道は延長約三萬九千籽を算し今日はもはや之を改訂するの要なき迄に其の路線網は發達して居る。

(B) 縣道 (Routes départementales) と云ふのは右の移管國道のことである。一九二一年の現在に於て縣道を有するものは僅々十九縣に過ぎず。其の他の縣に於ては次の地方連絡道路に編入してしまつた。之は佛蘭西縣道制度の不完全なるが爲の現象であるが茲では詳述することを避ける。現在縣道の延長は約一萬二千籽であつて國道の三分の一にも達して居ない。

(C) 地方連絡道路 (Chemins vicinaux) 以上の種類に含まれない都邑連絡道路であつて三種に小別されてゐる。地方連絡道路は一八三六年五月の法律第一條に依つて市町村の負擔に屬したのであるが、其後交通範圍の擴大するに伴つて到底交通の需要に應ずることが出来なくなつたので、縣知事の認定に依りて其の管理の下に置くことになつた。今日では次の三種に分れてゐる。

(1) 大交通道路 (2) 利害共同道路 (3) 普通連絡道路之である。大交通道路及利害共同道路は縣知事の管理に屬し原則として縣の負擔に屬するに反し、普通連絡道路は縣知事之を管掌するも原則として市町村の負擔である。現在地方連絡道路は五十三萬六千籽を算し内大交通道路十七萬三千籽、利害共同道路七萬六千籽、普通連絡道路二十八萬七千籽である。

以上の外は市町村の管理負擔する道路であるが、佛蘭西は三萬九千籽の國道を國費を以て維持するも其他の地方幹線は市町村の負擔より漸次縣の負擔に又は縣知事の管理に移り來れるのである。

が之に加へて國家が其の改良を助成するに至つたことは英國に於ける趨勢と少しも變つてゐない。地方連絡道路に關する費用に對しては、國は左の如き負擔を爲してゐるのである。

地方連絡道路費用負擔狀況

大交通道路及利害共同道路

| 年 度 | 同 負 擔(單位法) | 縣 負 擔 | 市町村負擔 |
|--------|------------|-------------|-------------|
| 一九二一 | 一六、四七八、三〇四 | 二九一、八八一、三八五 | 一〇六、四八六、七〇三 |
| 一九二二 | 二〇、三六〇、四五七 | 三〇九、一〇七、九九一 | 一三三、六六一、七七八 |
| 一九二三 | 一八、三八七、二七二 | 三三九、二三三、七二三 | 一三七、五六八、〇五五 |
| 普通連絡道路 | | | |
| 一九二一 | 六、二四二、五八一 | 八、四七〇、〇七二 | 一二九、五八六、五五一 |
| 一九二二 | 一、〇二八、八五三 | 一一、八八七、六〇一 | 一四五、三三二、九五五 |
| 一九二三 | 一一、四二〇、九四六 | 一三、五一五、三〇三 | 一六二、九二二、八二七 |

(一)米國に於ける道路政策の變遷も亦其の根本の傾向を同うするのである。州補助制度(State Aid System)及國家補助制度(Federal Aid System)の確立は之を證して餘りあるものであるが此處には詳説を避ける。

右述べたる如く地方幹線道路は小團體の手より大團體の手に移り、國が干與助成するに至つたことは文化國に於ける大勢である。殊に我國地方道路の慘憺たる状態を知るものは其の改良に對す

る國家の責任を否認することは出来ないであらう。

(二)自動車専用道路に依りて道路改良を達成すべしとの説がある。我が國の地方道路を改良して現下の交通の要求に應ずるは容易の業にあらざるを以て自動車専用道路を設置して此の窮態を疏通すべしとの論である。所説一應は尤もらしく俚耳に入り易しと雖其内容に至つては明瞭を欠く所説にして普通道路の改良は容易ならざるが故に別に自動車専用道路を設け使用料を徴收して其經營を爲すことを得しむるならば自動車交通の要求に應ずることを得べきが故に道路改良政策は自動車専用道路に依りて之を行ふべしと云ふの意ならば、自動車専用道路の價値を過重したるものと云ふべきである。何となれば論者の謂ふ自動車専用道路は使用料を徴收して經營する營業なるが故に我國自動車發達の趨勢を以てしても未だ全國に普及し得べきものにあらざるのみならず、此に依りて普通道路の改良を怠らば自動車は必ず使用料を支拂ふ道路を通行せざるべからざる結果となるが故に、近世の初期に於てターンパイク道路が一般交通にとりて桎梏たりしと同一の状態を再現するに至るべく其の不常なること明瞭である。萬國道路會議に於て自動車専用道路の問題の討議せらるゝや英米兩國の委員は自動車専用道路の築設に反對した。其の主たる理由は道錢徴收の道路を出現せしむるは其の國情に反すと云ふ點にあつた。伊太利委員は之に對して辨明してゐるが其第一點は自動車専用道路は必ずしも使用料を徴收するに限らぬ。公費を以て無償主義の下に之を經營することも出来るのであるから英米委員の反對は自動車専用道路の本質に對する批評には當つてゐないと云ふこと、第二點は自動車に依る通行者は使用料を拂はずに公道を通行するこ

とが出来から使用料の支拂を強制されるものでないと云ふことにあつた。即ち一般道路が相當の設備を有する所で始めて専用道路の使用料徴收と云ふことが是認せらるべきものであると云ふことを明かにしてゐるのである。我國の資本主義的な傾向を有する論者が自動車専用道路の價値を過重するのは民衆にとつて危険なことであることを記憶せねばなるまい。又或論者は自動車専用道路の制度に依りて普通道路を改良せんと提議してゐるやうであるが、此は右述べたる説以上の道路交通の本質を無視したものである。内務省が自動車道法案を發表して以來専用道路が世人の注意を喚起し、企業心を咬りたるは寔に喜ぶべきことなりと雖、使用料を徴する専用道路は一般道路の補完道路であることに注意し、此に依つて普通道路の改良を怠るが如きは嚴に相戒めねばならぬ。

(三)産業道路改良計畫を以て不徹底なりとなすの説がある。産業道路助成と云ふも道路改良の計畫は府縣此を樹立し之を實現するのである。故に之を助成せんとするも、首尾一貫したる改良道路網の設定は不可能であると云ふのである。固より佛蘭西の國道の如く國費の負擔に依り國が工事を直轄執行するものに在りては自己の意圖に依りて道路改良を完成すること容易なるべしと雖、國道府縣道を擧げて府縣の負擔と爲すものに在つては地方の起業を俟つて之を助成するのは止むを得ざることである。英米兩國の道路改良制度の如きも亦我國の制度と同一である。只地方の起業の結果を首尾一貫せしむるには國庫補助の資格ある道路を撰定し此道路網に當るものを地方が改良する場合に之を助成するに在る。英國の一等道路二等道路の制度、米國の國家補助道路の制度は即

ち夫であつて、我國の指定府縣道の制度は其の一形式である。我國に於ては指定府縣道中急を要するものより漸次改良して結局首尾一貫し、全國に適當に普及されたる改良幹線道路網を完成するのである。故に論者の非難も實際を知らば氷解せらるべき誤解に過ぎないと思ふ。同一の方法は既に大正九年以降國道に付て行はれてゐるのであるから今更産業道路補助計畫に付て非難するのは不思議である。

(四)産業道路と謂ふが如き名を冠するは羊頭をかゝけて狗肉をうるものである。道路と云ふ道路は皆産業に關係あるものである。然るに其を助成するに當つて産業道路と云ふ名を付するの不當であると云ふのである。廣く道路が産業に關係し、其の發展の基礎的要件なるは勿論であるが、従來政府の行ひ來りたる府縣道改良助成の方針は單に軍事上其他特殊の理由あるものを補助し居りしに過ぎない、然るに道路交通の發達に依りて産業上重要な關係ある道路を今日の儘に放置するは國家的見地に立ちて産業を振興せしむる上に最大の障害であるから、之が改良を助成することとしたのであるから、其の動機を表象する産業道路の名を付することは最も良く其の政策を宣明するのであつて重要府縣道改良と云ふが如き事務的名稱に勝れるものとして之を採用したのである。右の非難の如きは取立てて論ずる必要もないのであるが、序だから一言しておくこととした。