

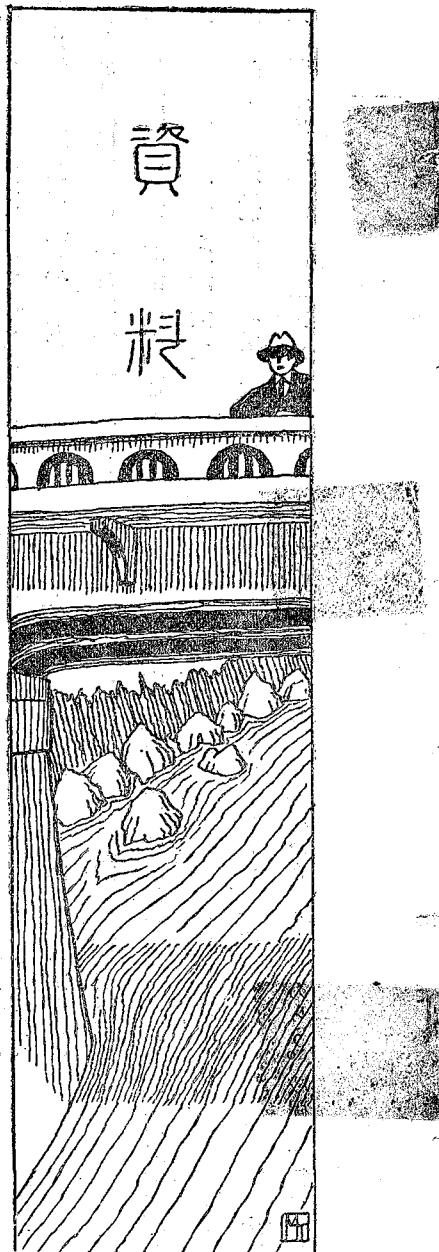
土木行政の維新たる道路法の成績

岐阜市長 松 尾 國 松

我國に於ける土木行政を法制上より見るとときは頗る幼稚の域を脱せぬのである。

殊に明治維新の天業は文物皆新となり國民翼賛の勇氣は百般の施設舉り、中にも法典完備に付ては格別の努力が續けられ、憲法の大典を始めとして、自治制、民事、商事、

司法、教育、産業等の諸法典は、殆んど完成せられたのである。



我國の法制は成文法を探りたるを以て、不文法的の土木行
は勢ひ他の成文事項に比し其の進歩が遅れたのである。
試に土木行政に關する重なる法令を擧ぐれば、

一 水道條例

一下水道法

一 都市計畫法

一 市街地建築物法

一 河川法

一 砂防法

一 國道、縣道、里道

位のものに過ぎなかつたのである。殊に土木行政の組織に
關する法規に至りては全く皆無でありしと申しても過言で
あるまい。試に産業に關する法規を一瞥するときは、

一 農事試驗場官制（明治三十一年）

一 農業講習所官制（明治三十二年）

一 生糸検査所官制（同 四十年）

一 種牛牧場官制（同 三十九年）

右の外に澤山な法規あるも、煩なる爲之れを略す。而し
て之れは皆道路法施行前の法規である。

斯の如く擧ぐると、産業行政には種類が多く、土木
行政には種類が少いと説く人もあらう。成程産業行政と同

一 水産講習所官制（同 三十年）

一 花蓮検査所官制（同 三十八年）

一 工業試驗所官制（同 三十三年）

一 産業技術員待遇官制（同二十七年）

一 農會法（同 三十一年）

一 耕地整理法（同 三十一年）

一 肥料取締法（同 三十二年）

一 害虫驅除豫防法（同 二十九年）

一 蟻病豫防法（同 三十八年）

一 生糸検査所法（同 三十八年）

一 獣疫豫防法（同 二十九年）

一 畜牛結核豫防法（同 三十四年）

一 商業會議所法（明治三十五年）

し程ではないかも知れないが、同じでない爲皆無不良。
云ふ説は成り立つまい。例へば土木行政に付て産業行政と
同じ様に明治の中頃より法規を設けてよからうと思ふ事項・
は、

- 一 工事施行に關する件
- 一 工事請負人取締に關する件
- 一 堤防築造に關する件
- 一 水利に關する件
- 一 河水利用に關する件
- 一 水源保存新設に關する件
- 一 河川保護に關する件
- 一 水防署に關する件
- 一 土木工事施行試験に關する件
- 一 土木工事材料試験に關する件
- 一 土木吏員養成に關する件
- 一 土木吏員講習に關する件
- 一 土木吏員待遇に關する件

右の外にも相當あると思ふ然るに此れ等の施設は道路法
制定前には一つもないものである。尤も學者及熱心家は、各
人各個に於て試験も實驗も研究も行はれ、其れが國家に貢
獻すること大なるもののあることは勿論である。筆者の茲
に云ふ不備とは、政治的に觀て云ふことである。政治的に
見れば我が國の土木行政は其の實體的法令に於ても其の手
續法に於て不備である、從て其の施設、助長共に統制を缺
き、連絡乏しく、爲に行政却て複雜煩鎖となり、公益増進
に支障あるのが遺憾である。此の原因は、我が國は實際の
業職所謂專門的技術を輕視する一大通弊がある。其の結果
技工に屬する科學までも輕視するの弊に陥り來りたるので
ある。

今日法制、經濟に關する得業者の溢れて就職難に困り苦
むのも之れが爲めである。現に土木の勤勞に從事する者は
土方と稱し、最も低き職業として輕侮の目を以て見て來た
ことは事實であり、此の誤れる考は朝野共に同じであつた
のである。

元來土木行政は、教育を普及し、産業を振興し、財産金融の發達を資け、文化を促進し、所謂國民日常生活全般に密接の關係を有するものである。即ち校舎を新築して生徒の勉學、衛生に資し、道路を開きて交通運輸を便にし、物資交換を容易にし、物價を調節し、國民經濟を充實し、水路を開きて農穀に便し、排水して生産を増し、國民の保健を資くる等の如き、一として國民の衣食住の進歩擴充に資せざるなきことなきを以て土木行政は頗る重要な事である。

斯の如き國家の要務に關する行政を輕視して來たことは誤りの甚しきものとして差支あるまい。

今輕視の最も顯著なりと見る實例を示さん。即ち土木職員の待遇問題である。

道路法制定施行前までは土木吏員の待遇に關する官規は殆んど無いと云ふてもよいのである。土木職員は概ね府縣制第七十五條の有給吏員たるに過ぎなかつたのである。此の職員は官吏に非らず。雇とも云へず公務員の用字が出來てから漸く官公吏の仲間に入れて貰ふことになつたの

である。此の待遇なき土木吏員が公吏か否かと云ふ問題に關し面白き閑話も出たことがある。

產業職員を見るときは既に明治二十七年に於て農事、商工、水產、林業に關する府縣費・技術員巡回教師等を委任に從事する職員は直ちに待遇官とする。產業組合法實施せらるゝや此の組合指導員も亦待遇官とする。米穀検査に從事する職員にも亦相當の待遇を與へ、以て人材を吸收する方策を探つたのである。即ち產業關係は、各種の試験所設置若くは取締法を施行するときは直ちに先づ吏員の待遇を考へるのである。

又農事、蠶業、商工、水產、林業等に從事する職員には隨時講習、講話を催し、知能の啓發、技術の向上に努めた。殊に注意すべきは、產業に關する講習、講話、實地指導等の開催には國、府縣、市町村等相連絡し相提携して組織的に施行せられることで、従つて早く普及し、所謂國民的で

ある。又産業技術員の養成に付ても國立、府縣立、町村立の講習所が系統的に設立せられ、從つて普及も容易なのである。

土木に関する此の種の施設は、筆者寡聞にして殆んど知らぬのである。尤も土木工學は最近の發達にして實際の施行技術に至りては古來慣行のもの多く今後研究實驗考案改良すべきものが多いためである。化學工業に比しはるかに幼稚である。教科書参考書の少いのでも分る。元來、農商關係は國民的にして、内務關係は官僚的である。一は進歩的であり一は保守的である。一は分權的であり一は集權的である。一は他知的であり一は自知的である。一は輿論的であり一は專制的である。土木行政の進歩せざりしも無理はないのである。尤も農商關係は業務全體が進歩的である。

世界的である。之れに從事する者は中央、地方共に理知的であり、科學的であり、進歩的であり、對立的である。之れでなければ地方の者が承知せぬのである。而して之等の事實が傳統的となつて進歩發達を促したのである。内務關係は業務全體が保守的である。對內的である。之れに從事する者は中央、地方共に惰勢的であり、從屬的であり、官僚的であり、固陋的である。而して今尚ほ傳統的に此の空氣が保存されて居るようである。然るに時の流れには抗することが出來ぬものである。人智の發達、文化の進展は遂に土木行政の維新を促進し、當局者の卓識英斷と相待て遂に之れを實現せしめたのである。道路法の制定土木職員待遇官制即ち之れである。

道路法の制定は全く土木行政の維新である。其の譯は、管理權とか維持とか云ふ様な權利義務に關する普通の法規的事項は記述する程の要はない。が茲に少しく述べたいことは、道路法施行の結果に依る實際の價値に付てである。

一 行政廳間の分權とも云へる。たとへば、電柱は遞信省の任意建設を許さぬ、鐵道線路の勝手な敷設は許さぬ等、各行政廳間の權利は明確となり、連絡、協調が保たれ、從つて其の結果は交通者の便益を招來するの

である。

一 國民の氣分を一新したことと大なる成績の一つである。土木行政に對する國民的注意を喚起したことと成績の一つである。

一 道路に關し國民全般の注意をたかめ、交通機關の發達を促進したことも大なる成績の一つである。從來道

路に付ては、國民は相當注意を怠らなかつたのであるが、道路法施行以來道路に關する一層の注意をたかめ従つて交通機關の發達、普及を促進し、物資の移出入に便し、物價の調節をなし、國民生活の安定に貢献したことも鮮少ではないのである。

一 土木職員の地位の向上も成績の一つとして擧げてよい。土木職員の待遇に注意を怠つた内務行政の不備は前に少々強調した通りである。然るに道路法施行に伴ひ、道路管理職員制が施行せられ、又地方土木職員制が實施せられ、漸く土木吏員も平準線の地位を公認せるものに至り、幾分人才を聚むるに便利となつて來た

觀がある。

由來、土木に關する職員制は、中央關係即ち中央直轄支けに於ては備はれりと云へる。即ち内務省土木出張所及内務省土木試驗所等は之れに伴ふ官吏を増員する計りであるから、待遇官制の單行の必要はないのである。

地方には土木關係の機關の種類は種々あつたのであるが、此の種の機關に付ては、組織的の制度は一つもない。しかのみならず、地方在勤の更員には何等の待遇もない。又待遇を考へやうともせずして經過したのである。之れ保守的である、中央集權的であると云ふ所以である。此の關係は産業關係と比較すれば何人も首肯せられることである。内務行政が本省以外の方面に於ては其の注意を欠いて居るとは、此の種の施設の不備なることにより明かである。

將來時勢に遅れざるよう注意を望むものである。

一 道路法施行の實際の成績は、道路を使用して生活す

る人の實際談が何よりも適切であると認めて、其の談を左に掲げる。此の實際談より見るも大なる好成績である。

道路法施行前と後との經濟比較

荷物自動車營業者の談

(一)運輸能力及遅速の理由

(イ)郵便局と局との間に於ける時間は一定せられ以前より變更なきに依り遅速がなし

(ロ)大正十一年十一月開業の當時は一噸積二百三十貫以上は積載せられざりしも道路法施行以來道路改良せられ本年には一噸積に三百貫位を積み以前と同一速力にて運轉することができ

客自動車營業者の談

(一)運輸能力及遅速の狀況

(イ)道路法實施前より岐阜高山間の旅客運輸をなす大正十二年末迄は益田郡小坂町太野郡宮村間は運轉せられず岐阜小坂間に、十時間位を要した

(ロ)昭和二年十一月後は岐阜高山間の直通殆んどなきが明治二十一年十月頃にて岐阜高山間八時間半乃至九時間なり旅客目的に定員があるから運輸能力に變化はない

(二)運賃の關係

(イ)岐阜高山間陸路三十四里にて一回に一時間半乃至二時間は大正十一年頃より速着し得るのである

(三)運輸物損耗の狀況

大正十一年頃にては貨物の荷摺又は破損するものありしも現今

では特別の事故なき限り破損することがない

(四)運輸用具耐力の關係

(イ)大正十一年頃はタイタ一個の耐久力は二千五百哩位なりしが現今にては六千哩を使用し得るやうになつた(同一程度のタ

ヤにて)

(ロ)車輛及附屬も約二倍二分長く使用することができる

(五)實施當時と現今との道路狀況

(イ)道路の曲角を剪除せられたると峻坂の改修、修築並に木橋を混凝土橋となして橋詰を剪除せられたること等により道路は著しく堅固となり交通至便となつた

は九圓となつた

(口)高山線が金山へ開通後は高山岐阜間の直通なきも短距離の

賃金より計算すれば七圓位に當ると言ふことである

(三)運輸物損耗の状況

道路法實施當時は道に凹凹ありし爲め乗客は天井又は側張に頭を打ちたりしも現今は道路の凹凸箇所少なき爲め此事なく乗

心地よく感するやうになつた

(四)運輸用具耐力の關係

大正九年頃はタイヤ一個の耐久力は三千哩位なりしが現今にて

は六千哩は裕に使用し得らるゝものにして其他の器具にて同様なり

(五)實施當時と現今との道路状況

(曲)角剪除坂路改修橋梁の改設あり路面の修繕宜敷を以て通行

上に便利なると荷馬車減少の爲速力を山間部と雖も規程哩程出すことができる

自動車從業員の談

(一)運輸能力及速度の状況

(イ)道路法實施前よりは一日約十時間として十七、八哩は多く運轉し得ること

(ロ)乗客目的のものは差違少なきも貨物自動車にありては二倍

の重量を積載して道路法實施前と同様の運轉をなし得るやうになつた

(二)運賃の關係

(イ)乗客用のものは實施なき時の賃金を十と見れば現今は六に當る位低減した

(ロ)貨物は實施前の運賃を十と見れば現今は三位となつた

(三)運輸物損耗の状況

實施前荷摺又は破損せしものありしも現今にては道路改良せられたると運轉に巧み等により破損する様のことは少ない

(四)運輸用具耐力の關係

(イ)道路法實施當時は途中にて「タイヤ」の破損其他器具の修繕を爲したことありしも現今は出發前の注意と道路の改良とに依りて斯る事殆んどない

(ロ)タイヤ一個の耐久力は三千哩位なりしが現今にては五千五百哩乃至六千哩は使用し得るやうになつた

(五)實施前と現今との道路状況

(イ)山間部は曲角の剪除坂路の改修を行はれ砂利の散布を屢々行はれしに依り改良せられたるも市接續地の道路は改良遅々である故に山間部同様に改良を希望して居る

(ロ)報酬は實施前と現今と變化はない

荷馬車操業者の談

(一) 運輸能力及遅速の状況

(イ) 大正九年頃市内に於ては三百貫以上を積載するものなかりしも現今には四百貫位は必ず積載する

(ロ) 運搬の速力は積載量増加の爲大正九年頃も現今も變化はない

(二) 運賃の關係

大正九年には岐阜市内三十丁位の距離にて一噸の運賃二圓四十銭なりしが現今には一圓となつた都部への運賃も之と略ぼ同様低下した

(三) 運輸用具耐力の關係

自動車の交通頻繁となりし關係上路面に凸凹箇所多く且つ運賃安き爲多量に積載する關係上耐久力は一臺に付一ヶ年位短縮した

(四) 荷馬車の經營困難

荷馬車數減少し自動車多くなりし爲砂利を敷きたるものも自動車にて堀り出され凹凸を生じ又た荷馬車にて一回する間に自動車は二回乃至三回以上なす状況なるが故に運賃遅落し荷馬車の經營は漸次困難になつた

運輸業(運送店を営む)者の談

(一) 運輸能力及遅速の状況

(イ) 道路法實施前は荷馬車百八十貫位自動車三百貫位を岐阜市及其附近へ運搬し居りしが目下にては荷馬車三百貫位自動車四百貫乃至四百五十貫位を運搬するやうになつた

(ロ) 荷馬車は道路法實施前と遅速に異りたる點少なきも自動車は一日に平均十五哩位は速かに運搬ができるやうである故に荷物の配達速かである

(二) 運賃の關係

(イ) 道路法實施前の市内二十丁内外にて一噸の運賃二圓二十銭乃至二圓五十銭なりしが現今にては一圓乃至一圓二十銭にして約半額になつた

(ロ) 市外の運搬費は約三分の一となつた

(三) 運輸物損耗の状況

道路法實施前は貨物の破損又は荷物に依りて荷主より苦情あること往々ありしも法實施後は道路改良の爲め斯る事實は減少した

(四) 運輸用器耐力の關係

運送店にて荷馬車を所有し居るものは法實施前より順次積載量を増し居るも耐久力は同様である

(イ) 遠隔地にある荷主にして自動車の運轉し得る箇所の者は自

動車運搬を希望し居る状況であつて速達さるゝが原因の様である

(ロ) 荷馬車は法實施前の約四分の一に減少した

海陸物産問屋業者の談

(一) 運輸能力及速達の状況

法實施前は多く荷馬車にて運搬せられたるため規定の時間間に間に合はざる爲め不利なることがある又積載量も尠少なりしも道

路改良さるゝに伴ひて自動車に依りて運ばるゝに依り一定の時間に着するのみならず運搬量増加したるものにして運輸能力の増加及速かとなりしは法の實施せられたる爲である

(二) 運賃の關係

法實施前よりは約二割五分乃至三割に運賃遞減した

(三) 運輸物損耗の状況

果物の如きは法實施前は荷扱をなして普通品として扱はれざるもの出たるも現今にては斯ること減少した

(五) 海陸物産運搬損耗の減少

海陸物産の如きも特に迅速に運搬の要あるものにして生魚の如きは時間を要すれば氷消失の爲め品質を害することあるが道路改良によりて自動車利用多く又た品質を害ざるに至りしほ海

陸物産業者にとりて幸福である

土木行政は法制が不備であつたため、萬綠叢中紅一點的に道路法が其の成績を獨占したので、其の成績が格別顯著に見えるのかも知れない。尤も時は移り世は進む。小成に安せず、更に進んで、國民本位の考へを以て、道路法中其の不便なる點を改正し、其の完璧に精進せられたならば、其の成績が益々擧ることを確信する。

道路法の制定は土木行政の革新とし、燈火として、其の好成績を喜び、當局者の苦心と努力に感謝するものである。
(昭和四、一一、五、稿)