

路政の過去現在及將來

岡崎早太郎

選外佳作

一過去の政路

過去と言ふも遠き古を回想する意味ではない、道路法の施行された大正九年以前を指すのである。大正九年と言つても既に十年になる、十年は俗に一昔と稱し、一時代回轉期の標語となつてゐる位だから短き期間でもない、多くの事物に顯著な推移ある亦奇とするに足らない。所謂この十年間に我路政の上に何程の變更、むしろ進歩があつたかを回顧して見やう、大正九年三月以前にありても交通機關としての道路は他の何物に較べても敢て遜色あつたとは思はない。否全國の廣きに涉り、都市町村は言ふまでもなく、山村水廓津々浦々まで蜘蛛の如く張り回はされ、如何なる里も道路のなき所なく、汽車電車汽船を知らない人はあつても、道路を歩まない者はないと言ふのが事實で、其規模にて將其量に於て眞に發達を誇り得るものは道路であつた。而も道路を統督し、管理し、完全に路政を

行ふべき法則と機關に至ては頗る心淋しき憾を免れ得なかつた。さり乍ら現行道路法の如き立派な法律こそなけれども全然無法制ではなかつた。即ち道路の統制管理及維持に關しての規則としては、道路分類等級の件明治九年太政官達第六〇號、道路幅員の件明治十八年布告第一號、道路掃除方の件明治五年布告第三二五號、土木費負担区分の件明治十一年太政官無號達、土木費舊慣に依り施行の件明治十二年太政官無號達、土木費負擔所屬指定變更の件明治三十六年内務省令第一五號達、内務大臣の認可を受け處分すべき道路關係の件大正元年內務省令第二五號、堤塘道路並木敷の使用及收益に關する件明治四年太政官布告第六四八號、治水修路架橋運輸の便を興す者に入費税金徵收を許す件明治四年太政官布告第六四八號、公共團體の管理する公用土地物件に關する件大正三年法律第三七號等があつた。然れども之等の法令には道路を統裁し、保護し、善化に導く趣旨なしとせざるもの、時々の必要と偶發的想念に驅られて断片的に設けられた規定なるが故に、道路を道路として統裁すべく終始を通じて一貫せる系統なく惹て積極的強味が著く缺乏してゐた。其の證據として奥羽電氣株式會社原對山形縣參事會被告間の道路使用料に關する訴訟事件を擧げる、この問題は同縣米澤市内の里道に建設せる會社所有の電柱に對し、米澤市參事會が賦課したる道路敷地使用料を不當とし、市參事會に對する異議申立及縣參事會に對する訴願を経て遂に行政訴訟となつた。而して其の判決理由中に左の一節がある。

被告は本件道路は其地盤官有にして一般公共の用に使用するものなれば國の營造物なりと云ふも地盤所有權の所屬は營造物の身體を定むるに關係なきのみならず、本件道路は里道なれば之を管理する米澤市の營造物と認めざるを得ず、又被告は市制に所謂營造物の使用は營造物本來の目的用法に適從したる使用ならざるべきからず從て道路の敷地の使用目的たる電柱の敷地は營造物の使用にあらずと云ふも本件の如く公法的關係に於て使用せしむる以上其の目的の如何に關係なく市制の所謂營造物の使用なりと云はざる

を得ず云々

この判決に對する内務省の批判は道路は國の營造物にして公共團體の夫れではない、公共團體は單に道路に關し必要ある費用を負擔し、道路より生ずる使用料等の收入を獲得するに過ぎない、然るに所謂判決は此關係を理解せずして爲せる誤判であると言ふのであつた。我等は今更遠く舊時に溯り所謂裁判の當否を證索する必要を認めない又今日の法制から看れば明かに内務省所見の通りであらう。

而も行政裁判所は法規慣例に照らして行政上の非違を糾撻し、有權的に其當否を裁判する官府である。然るに其の裁判所さへ斯かる誤判を敢てせりと言ふは、其の反面に於て遺憾なく道路法制の不備を語る所以でなくて何であらう。

道路を統裁し、管理し、保護し善化する制度に於て既に叙上の不備と缺陷あるの他に更に道路を其の本來の目的に以外に使用し、悪化せしむることを認容した法規があつた。陸地測量標條例第二條、水路測量標條例第二條、電信線電話線建設條例第一條第四條及第五條、軍用電信法第四條第二項の規定に依り準用する電信線電話線建設條例第一條第四條及五條、河川法第十條第二項、第十一條及第三十二條、砂防法第八條及第十六條、私設鐵道法第四十二條、輕便鐵道法第五條の規定に依り準用する私設鐵道法第四十二條、電氣事氣法第九條等の規定が夫れだ。之等の規定たる各其線目的とする當該施設を保護し若は事業を執行する爲にして故らに道路を害用し若は悪化を目的とした譯ではない、而も之に對抗すべき道路制度が甚しく不備であり、不統一であつた關係に因り、彼の有する強大な壓力

と權威に對し殆ど無抵抗の狀態に於て屈服せざるを得なかつた。要するに道路法施行以前に於ける道路は其の統制に於て、管理方法に於て悲慘きはある狀態であつた、法に依りて統制するのでなく、人に頼りて管理せしが故である。道路法制定の必要は蓋し茲らに基因せりと看るべきではあるまい乎。

二 現 在 の 政 路

路政の不振を慨し之が刷新の急を訴ふる聲漸く高きを加ふるに際し新に道路法が出現した、同法の制定は遠く明治三十年前後からの問題で可なり久しきに亘り解決至難と言はれた懸案であつた。蓋し路政振興の爲に緊要なるだけ道路關係の他の施設に影響の大なりしに因らむ。既に過去に於て夫ほど難産流產の歴史ある位なれば其の出産の容易でない位は誰しも想像し得た所であつた、夫が大正八年原内閣に依り帝國議會に提出さるゝや苦もなく上下兩院を通過し、同年四月には早くも法律となつて公布せられた。其の後約一年の間に主務省の當局は幾多の附屬法令を制定し、其の施行に必要ある訓令若は通牒を發する等大車輪に大馬力とも言ふべき努力を拂ひ一切の準備を整へ、超えて同九年四月一日から實施し、茲に從來五里霧中に彷徨する觀ありし路政の將來に對し劃時代的に一大光明を點じた。斯くして一新せられた現在の路政も其の枝葉に涉り一々具體的に別挾し來れば禮讃すべき事の多々ある反面には批難に價すること絶無とは言へまい。茲に於て我等は(二)形式の上からと一實質の方からとの二方面に涉りて觀察し、聊か所感を述ぶることにする。

形式から見た路政。本法施行前の路政は其の取扱が動もすれば道路本位でなく、道路を客體とする事務の爲に道路本来の目的と機能が犠牲に供され勝の傾向があつた。蓋し法制上主體としての道路に曖昧の點多かりしに因らむ。例を擧げて言へば道路の範圍若は境域に付ても橋梁は道路である乎、道路は並木敷や側溝を含むか如何かの問題の如き若は道路を構成する敷地其の他の物の所屬に因り或は公路と稱し、或は私道と言ふが如き事項に關し明瞭を缺く嫌が多かつた。然るに道路法は前者に付ては道路と其の附屬物との限界を明かにし、且附屬物の種類名目等迄明細に規定し此種の疑問を一掃し、法第二條後者に對しては本法に謂ふ道路は一般交通の用に供する實質と、路線認定の形式を具備することのみを必須要件とし、土地又は物の所有權の如何は道路たるの要件に非ざる趣旨を闡明した。及第六條其の他新に道路、沿道又は道路の附屬物となるべきものに對し、道路、沿道又は道路附屬物に關する道路法の規定を準用し得る途を開き、七條依て路政の將來を保證せる如きは所謂道路をして道路本位ならしむべく不動の鐵則を定めたものと看るべきではあるまい乎。

以上は單に道路法の總則に付ての管見に過ぎないが、更に各章に入て検討すると路政の完備を期待した規定が渺からずある。道路の種類を分ち、等級を附し、其の種類等級毎に路線認定の標準を定め路政に任する者をして向ふ所を知らしめしは其の第一である。路政の執行機關として道路の種類及等級に應じ之が管理に任すべき行政廳を指定し、其の職務、權限及擔任する路政の範圍を明確にしたるは其の第二である。更に道路に要する費用負擔を始め其の他道路に關係ある者の負擔すべき義務の限界を定め、各々適從する所あらしめたるは其の第三である。其の他路政の振張を期し道

路の善化を獎勵し、事の道路に關する限り努めて進歩向上を圖り、敢て退轉なからしむる方法としては監督及所罰制度の新設あり。而して從來路政の痼腫として當局者頭痛の種因視された各種の法令を廢止若は不適用に歸せしめ、茲に全く路政の基礎を固め優に舊來の面目を一新し得た觀がある。而も道路は單に道府縣、市町村等公共團體の用に供するのみならず、政治上又は軍事上の必要に因り國の公用に供する場合多き關係に鑑み其の費用を國庫から支出し得る途あるに拘らず之を停止し、剩へ道路の改良を贅澤視し、不急視し、之に投する費用を不生產的浪費同様に看做し、此有意義な事業を中止又は繰延し如き非常議な盲斷はあるが、如斯は所謂錦上の塵たるに止まり軽て恢復の秋が來やう。要するに形式上に表はれた現存の路政は直に完全無缺と言ふ能はないとしても、大體に於て之に近き施設と見ることを妨げないであらう。

實質から見た道路の現状。道路法施行前は道路關係の統計も甚しく不完全で統計に依りて道路の實數量を知ることが不能であった。新に道路を開設し又は擴築を行ふに當り官廳側では其敷地の官有化を強要するに反し企業者側では容易に看肯しない。之が爲に其現狀が既に道路化し疾に一般交通の用に供しあるに拘らず之を公道と認めず道路統計にも計上しない。統計上の道路と實質上の夫れと數に於て符合せざる蓋し之が爲であらう。左に道路法施行前後の統計表を掲げて説明の資料とする。

道路延長調査

| 年次 | 種類 | 國道 | 府県道 | 市道 | 町村道 | 計 | 備考 |
|-----------|-------|--------|---------|---------|--------------|---|----|
| 大正七年 末 | 二、一七五 | 九、四七五 | 一〇八、六二六 | 一二〇、三七六 | 市町村道は里道として合算 | | |
| 同十年 末 | 二、〇九〇 | 一三、二三一 | 二〇九、七八五 | 二二五、一〇六 | 町村道中市道を含む | | |
| 昭和二年 末 | 二、〇九八 | 二三、六三一 | 五、三一五 | 二一〇、〇三一 | 二四〇、九七五 | | |
| | | | | | | | |

大正八年一同十年頃は世界戦亂の餘響未だ全く醒めず各種の産業は尙勃興を續けありしも、路政に付ては漸く道路法を施行した斗りで専ら舊來の事務整理に忙しく、從て所謂殖産興業的人氣に順應すべく道路改良も僅に計畫を決定したるに止まり、之を實行し其効果を收むる迄の餘力は出し得なかつた。而も道路は大正七年末に比し約十萬五千里（約八割七分弱の増加）を示してゐる。この數字中には多少の新設又は擴築路線を含みをらむも其の大部份は疾に一般交通の用に供しあり乍ら敷地問題等に累せられ、私道として久しく日蔭にありし道路が新法に依る行政廳の認定に恵まれ、晴れて路藉に入り公道として計上されしに因ることは疑ふべき餘地はない。其後六年を経て昭和二年末の數量を見ると大正年末に比し約一萬六千里（約零割七分強）を増加した。一見した所誰しも此増加こそは道路法の施行に即して計畫された改良事業の結果と即断して禮讃するであらうが、内容を検討すると直に全諾し得ない點がある。即ち府縣道が總增加量の三分の二に當る十萬四百里を占むるも其中には郡制の廢止に伴ひ昇格した郡道の大部分があるから、其悉くが國庫補助を得て新設又は擴張

したものとは見られない。之と等く町村道中にも昇格した郡道が算入されあるのみならず、町村道は所謂改良計畫外だから問題にならない。又市道には都市計畫事業として開かれたものもあるから結局道路法の効果として算へ得る道路は幾程もあるまい。然らば道路法に即して行はれた改良計畫に因る効果は皆無かと言ふに無論絶無ではない、否多々存在することは疑はないが少くも前叙の増加延長の數字すなはち之だとは斷言できないのである。

由來道路の効用は單に延長を看たのみでは其程度を量ることが可能でない、交通能率の増進は路幅の廣狹と路床の形質に因りて表現する場合多きが故である。而も公示された道路統計は單に延長のみを示し、路幅、路面積及路床の構造を數字もて示さないから直筆不能の遺憾がある。此關係に於てむしろ道路構造の方からよりは、交通能率の方から逆に證明するが便利かも知れない、其方法として車輛の増減調査を紹介する。

次表で見ると大正八年末現在車輛は四百十五萬輛なりしが昭和三年末には七百五十七萬五千輛となり一年平均三十四萬三千輛宛を増加した譯である。單純に言へば只之だけでも從前に比し十年間に八割二五、毎年一割足らずの車輛交通可能の道路を増加したと看られる。更に車の種類別に看ると最も時代遅れと見られる乗用馬車が六千臺から三千臺未満約五割減に、人力車が十一萬臺から五萬九千臺約四割六減に激減し、今後の十年間には全滅せぬかと思はしめる程の頽勢を示した。手挽式荷車が二百八萬臺から約一割を減じ百八十九萬ともなれるも劣等車輛が路幅の廣化に伴れ漸次向上の傾向にあることが知れやう。雜車の全滅は何れかの種類に分屬した結果で無論大局に影響はあ

車輛增減調書

| 名稱 | 車種別 | 大正八年末現在 | 昭和三年末現在 | 増 | 減 |
|-----|------------|-------------|----------------|-------------|-----------------|
| 自轉車 | 五、一〇九 車 | 四四、六六〇 車 | 二九、五五二 車 | 二一、二七五 | 四、九一二 |
| 自動車 | 五、五五三 車 | 二、七一九 車 | 六五、七三八 車 | 一七、三二八 | 一九、七五一 |
| 乘荷車 | 四四四 車 | 四、九一二 車 | 三、四九九、七九八 車 | 三、五一七、一二六 | 五、一三一、四四六 |
| 特種車 | 五、五五三 車 | 七一、三九一 車 | 三、三三二 車 | 八一、七六四 | 五、一一一、六九五 |
| 積載車 | 五、五五三 車 | 一九、七五一 車 | 八六、三三二 車 | 八五、〇九六 | 二二一、〇三二 車 |
| 手荷車 | 五、五五三 車 | 一七、三二八 車 | △一九〇、七二四 車 | 三、三三二 車 | 三二九、九〇一 車 |
| 馬車 | 五、五五三 車 | 二九、七一九 車 | △一九〇、七二四 車 | 八六、三三二 車 | 二五、一〇三二 車 |
| 牛車 | 五、五五三 車 | 四、九一二 車 | △一九〇、七二四 車 | 三、三三二 車 | 四〇、五八七 車 |
| 人力車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | △一九〇、七二四 車 | 二二、七一九 車 | 二、一〇八四、八六五 車 |
| 其他車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 一、六一、八九七 車 |
| 通計車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 一、六一四、三三〇 車 |
| 式車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二、二五、一〇三二 車 |
| 積車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 四三、三五九 車 |
| 荷車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 四一五〇、二五七 車 |
| 雜用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 七、五七五、〇五二 車 |
| 用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 四、一五〇、二五九 車 |
| 手用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 一、一〇、五四一 車 |
| 挽用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 一、八九四、一四一 車 |
| 積用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 八六、三三二 車 |
| 積用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 四〇、五八七 車 |
| 積用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二二四、八〇五 車 |
| 積用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 六、二三七 車 |
| 積用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 一、六一四、三三〇 車 |
| 積用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 一、六一、八九七 車 |
| 積用車 | 五、五五三 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 二九、六六〇 車 | 四、一五〇、二五九 車 |

るまいが荷積牛車が四萬臺から倍數以上の八萬六千臺となり、同馬車が二十四萬五千臺から約三割五分増の三十三萬三千臺となれるは共に普遍的に交通能率の改善の道程を辿りあることを察するに足りやう。更に取扱が簡易で快速力を有し、最も實用に富むと言はるゝ自轉車は百六十一萬四千臺（國民三十七人）から二十二割増の五百十三萬一千餘付一臺の割國民十二人にまで進みたるは偶に以て道路の現状が之が使用に適當な程度にあることの反映と看られる。

もし夫れ現代交通界の花と呼ばれる自動車に至ては乗用車、荷積用車及其他を併せて五千五百五十三臺の貧弱さから七萬一千三百臺となり、十年間に百二十割と言ふ増加發達を示し就中其の三割が荷物車なる事實は逐次實用化しあることを證するものでなくて何であらう。此事たる其總てを悉く道路改良の効果に歸すべからずとしても、大なる部分が道路改良の効果と看るに誤りはあるまい。併乍全國中の國縣道二萬六千里、其他二十一萬五千里中現に自動車の運轉に耐ゆる道路は僅に一萬二千里で百分の五に過ぎないから、敢て自慢するには足らないが僅十年間の成績としては又自ら安するに足りやう。

三 將來の路政

道路法は大正九年に施かれたのであるから其年に生れた嬰兒は疾に小學校に入り當に五年生になる、同時に中學校に入った青年は高等學校を経て最早大學を卒業する、兒童も學生も茲迄來れば如何に頑迷不靈な老爺でも幾等か應對振を改めるであらう。然るに道路事務に携る者は十年一日の如

く一年生扱だ、當年の嬰兒青年に對して如何の感がある。乍併道路法は正面から一見すると凡有る權能を悉く管理者に與へあるかの觀はある、而も管理者の權能は數多き附屬法令で羈束さるゝの他毎事監督官廳の許可なくては手も足も出せなくなつて居る。さは言ふものゝ同法施行の初頭からの不要許可事項もあり、爾後増加したものもあるから今では要許可事項數は餘程減じた事實はあるが、まだ多く多數留保せられる。夫にも拘らず道路交通は時々刻々に増進する之を自動車の數に看るに日本を除いた世界各國の總數は二千九百四十五萬に上り、就中米國は二千三百十三萬を以て實に其七割八を占めてゐる。次で英國百十七萬、佛國九十六萬、加奈陀九十四萬、濠洲及獨逸各四十二萬、亞細亞丁二十四萬、西班牙十八萬、伊太利十六萬、ラジル十四萬、英領印度十二萬、瑞典十一萬、南阿聯邦及白耳義各十萬、其他十萬未滿の諸邦を併せて百十三萬である。昭和三年 初頭現在更に之を各國の人口に割當ると米國は五人に付一臺を有し、我國の自轉車十二人に付一車の割合より實に多い。其他英佛各四十人、獨逸百五十人、伊太利二百五十四人に付各一臺を有する譯である。各國道路交通が如斯中に在て獨り我國は七萬千二百九十一臺で人口八百五十人に付一臺に當り、昭和四年 初頭世界中で最小割合と呼れた伊太利にも及ばない。

日本國會

是れ畢竟國民の富力が彼に及ばざるに由らむも、道路の大部分が自動車の使用に耐えない事實も看過できない交通能率不增進の原因である。更に我内地の自動車使用狀況を見るに乗合自動車の營業線は約六萬七千杆で軌道延長の約二十五倍である。其輸送人員一億二千萬人は延人員杆約九億、一人平均約六杆八に當り鐵道の二十六杆に比し短距離なるは當然である。又一定路の貨物自動

車營業線は約二萬八千糠で其輸送貨物量百四十八萬佛頓は延佛頓糠約三千七百萬一佛頓當平均約二十五糠である。鐵道省編『自動車に關する調』依之見之ば我國の自動車は極めて少きに拘らず短距離交通機關としては可なりな成績を擧げ國民經濟を裨補すること渺くない。殊に車數の三割が荷車なることは自動車の實用化の反映として注意に價する點である。要するに自動車の現在數は到底世界の各國の夫れと比較にならないけれども、其増加率だけは九年間に百二十八割てふ我國では破天荒の數字を示してゐる。今後倍々道路の改良に努め同時に小交通小運送機關の組織及設備を善化すれば更に自動車の數を増加し、鐵道海運等に比し著しく割高で不經濟とはまる小運送賃を省減し得やう。よし民富の關係に於て直に必要數の自動車を急増し得ないとしても過渡期の中間策とし切めて荷馬車を乘御式に改造し自動車の不足を補ふ位な事は可能やう。而も其成否は實に道路改良の可能か不能かに司配さるゝのである。

以上は單に交通の一點から見ての道路改良論なるが此外尙道路改良を要する緊切な理由がある。我國法は道路は一般交通の用と行政廳の認定とを要件とし、路政に從ふの徒亦道路の使命は此以外に出でずと思料し居る觀がある。而も現代道路の使命は斯く單的でなく更に廣汎である。會て世界各國の道路を詳看せる某氏曰く『余は歐洲繁榮の基礎は道路に在りと思ひたり、例を擧て言へば凡そ有りと凡有るもの皆悉く道路と關係あり、家屋然り、車輛然り、衛生然り、産業然り、警察然り、即ち道路と關係を保たざる家屋なく、車輛なく、衛生なく、産業なく亦警察なし。故に警察の配備も、産業の組織も、衛生の設備も、車輛の規模様式も、家屋の高低、大小、堅脆、美醜、廣狹も、道路と連絡あり。啻に夫れのみ

ならず、飲食も衣服も教育も、社交も習慣も、氣風も總て道路に關係あり、凡そ彼等の生存し、活動し、發達し、而して交際し、進化し、開發し、往く所のもの悉く道路に關係あり。道路こそ國の發達を圖り、國民の便宜を圖り、地方の充實を圖るに必要ある第一の要諦なり、之を外にしては歐洲今日の繁榮あるべからず、歐洲今日の發達は要するに力を茲に注ぎたる結果なりと思ひたり』と。寔にさもあるべきことを、我等亦我國道路の將來を斯くあらしめたく希ふの餘り此の趣旨に於て敢て改良の緊要を切言するのである。

道路の實質的使命が如斯廣汎なるに拘らず、道路法は之を交通の一途に制限して他を顧みない、剩へ路政要部の指揮權を中央官廳に留保し此一要件を使命の全量として道路を作らしむるのである。故に國民は其費用を負擔し乍ら道路に對し著しく親みが薄る。我等の爲の道路でなく、市民町村民の爲の道路でなく、道路の爲の道路であると言ふ觀念に司配され、道路愛護の誠意を缺ぎ惹て道路民衆化の實を空ふし、實用の素質を低下する。此點に於ては土地區劃整理又は耕地整理若は住宅地經營等を目標に作られた道路に民衆化將實用化の氣分が濃厚に含まれてゐる。乍併既に道路法と銘を打つからには其使命を交通一點張に止めず、其以外まで廣く範圍を押し擴げ、凡有る目的の道路を悉く本法で總括することにしたい。而も道路を作る手段方法としては都市計畫法なり、耕地整理法なり、自動車道路法なり、其他如何なる法令に依るも聊か異存はないが、一朝竣工の曉に至れば引繼とか引受ぬとか、認定するとかしないとか愚にもつかない理屈と議論を休め、其全部を劃一的に統裁して一も漏さない舉に出づる必要がある。之が前提としては所謂道路工事の完成期を俟つ迄もなく、事

業の決定と同時に其豫定位置には取り敢ず道路に關する規定を準用し得る法規を適用し、擅に路政の將來に加へむとする陰翳を除去する位の措置ありて然るべきだ。更に現在の事務取扱振たる路政の爲の道路であり、道路の爲の路政でないと看らるゝ看板をとりはづし、當局者の所謂重要事項も處分後の卽報程度に改め、道路管理者を中央集權的統一主義から全然開放し、地方毎に實際に卽した道路を作らしむべく十二分に自由裁量の餘地を與へ、努めて道路の民衆化と實用化を發揮し得るやうに一新を試みたい。而して中央官憲には道路費の國庫支出を多からしむる爲の豫算事務のみを遺留し、其努力に因りて得たる豫算は徒に年度の終末に至るを待たず、當該年度の初頭に於て執行し、貞管事業の速行に精進してこそ路政の將來を輝かしむることが可能やう。擗筆に臨み重て言ふ道路法が施かれて、に十年になる。十年路政に任じ事務に習練せる者は獨り中央官廳に職する人のみではない、道路管理者の開放は決して道路を悪化しない、否實際に即した道路を迅速に獲得することは實に此の一途にあることを。

◇ × ×

× × ◇