

我國に於ける道路改良の捷徑

興　松　博　英

秀　逸

—

交通問題に對して一般の要求には種々あるが、其の内主なる要求は、第一賃金を廉くすること、第二に速力を早くすること、第三氣持を宜くすること、第四運輸の便が遠く離れて利用し難きを以つて普及させること等である。其の他種々の場合を細かに觀察すれば却々複雑なるものにして之等凡ての要求を旨く調攝することが交通業者の任務であり、交通政策の眼目である。即ち、第一の要求に對しては、通路を良くし動力の消費を少くし、第二に對しては、通路を良くし動力の改良をなし、第三に對しては運輸具の改良をなし、第四は通路の普及、又は、停留所の増設等に依り各々其の目的を達せらるべきことは明かである。

要するに交通機關、尙細かく云へば、其の要素たる通路、運輸具、動力、停留所の完備が此等凡ての要求

を解決し得る唯一の方法である。

然るに此等交通機關の要素は互に相關聯して、其の内の一が變化すれば他の凡ても亦變化なさざれば、其の目的を達し得ざるものである。

譬へば、此處に自動車があるとする。然らば、其の通路は、自動車運輸に適するものに非らざれば、自動車運輸の價値を認め得ず。此れに反し、道路が完全に改良されば、運輸具即ち今迄馬力であつたものは當然自動車にあらざれば、其の利用少く、自動車も其の道路の改良程度如何に依りては、漸次大形になり、速力を早め、又は其の數を増加せねばならん。従つて停留所の改良、増設等の問題を生じて來るのであつて、其の交通機關の要素は凡て相關聯して居ることは明かなる事實である。

然らば現在に於ける我國の交通機關は此等の條件に適合して居るや否やと云ふ疑問を生じ、若し適合して居らざれば、如何にせば、速に適合せしめ得るかと云ふ問題を生じて來る譯である。

二

西暦一千九百年、自動車の發明以來、我國に於ても、現在は、自動車を運轉せざる個所無き程度になり、自動車も數年前に比し、漸次大形に改良せられつゝある現狀に迄進歩して來たのである。

従つて、道路の改良と云ふ點も、各方面に於て注目せられ、道路の擴張、曲線勾配の改良、並に路面補裝等も餘程研究せられ、且亦實施しつゝあるが、大部分は今尙在來道路を其の儘維持修繕するの程度にて、運輸具の進歩に比し、通路の進歩が並行せざるの狀態である。

其の一證は、我國の自動車取締令に於て、自動車の最高速力は、一時間十六哩なる點で明である。即ち三十哩四十哩の高速度を有する自動車をして、其の速力の約二分の一以下の速力に制限せらるゝと云ふことは、一は通路の運輸具に劣る事を證明し、二には交通經濟上、多大の不利益を生じて居ると云ふ證明になる。之れ即ち交通機關不權衡時代と云はねばならん。

歐米に於ては、最低速度を、一時間三十哩に制限されて居る個所もあるといふことである。我國の最高速度十六哩と對照し誠に皮肉であるが、此れを研究して見れば眞理がある。即ち三十哩以下の速力の自動車を運輸すれば、三十哩以上の速力を有する自動車の能力をして充分に出すことを得ず不經濟であると云ふ議論に基いて居る様である。如斯例は歐米と雖も僅少ではあるが、三十哩以上の速力を出す自動車をして、最高速力十六哩に制限せねばならん。我國の現在の状況を見ると、道路改良の急務を絶叫せざるを得ないのである。

然らば如何にせば其の實行をなし得るか、又如何なる方法が其の捷徑であるかと云ふことに歸着するが、其の主なるものは、第一國民の覺悟、第二道路愛護、第三道路法の運用、第四通行料金の徵收等々種々擧げらるゝと雖も、要するに國民全體の努力と云ふ點にあると思ふのである。

三

從來は鐵道の敷設を以つて、文化測定の尺度とされて居たが、現在は其の國の文化産業の發達は、道路の完備して居るや否やと云ふ問題に依る程度に迄自動車の發達を見るに至つた。此れ交通機關

の一大革命と云はねばならん。

勿論鐵道には鐵道の特色あり、自動車には自動車の特色がある。長距離に至る大輸送には鐵道が優るが、近距離の輸送には自動車が便利である。種々兩者の比較をなせば、一長一短ありて種々の議論が出るであらうが、自動車が鐵道に劣らざる一運輸具であることは、萬人等しく認むる所であらう。自動車も漸次車體の改良をなし、現在では餘程の遠距離の輸送に迄、使用せらるゝ様になつたことは、自動車運輸界に一大偉力を加へたと云はねばならん。

然らば如斯鐵道に優るとも劣らざる程度に迄、進歩したる自動車に對する地方民の考へが、鐵道に對する其れと、自動車道路に對する其れと、同等であるであらうか、種々の實例を見た結果、自動車道路に對する觀念が、鐵道に對する觀念より、甚だ劣つて居ると斷定せざるを得ない。換言せば、鐵道を要求する程の眞劍味が、自動車道路に對して無いと云ふことになる。

現在鐵道と云へば、多額の運動費を消費して、然も其の敷設の可能性なき、又は鐵道より自動車道路の方が適切なる個所に迄、鐵道敷設の急を叫んで居る。此れに反し地方民の覺悟如何に依りては、鐵道敷設運動費を以つて、完全なる道路を構成し得るに係はらず、個人又は一部落の都合上、此れが實施に支障を來すが如き實例は常に見らるゝ所である。

此れ即ち鐵道萬能病者であつて、結局自動車と鐵道との長短の比較をなす考へなく、鐵道之れ皆長と信じて居る結果ではあるまいか。又今後の交通機關の如何に變動するかの觀念乏しきに原因するものではあるまいか。

要するに、凡ての事業は、地方民の覺悟、大きく云へば國民の覺悟如何に依り、其の完成の遲延、又は成否に分るゝ事が多いのである故に、現在上述の如き我國に於ける交通状態であつて、道路改良、即ち、自動車道路の急施を必要とする時である以上、今後の自動車の發達、其の他凡ての交通機關の現在將來を達觀し、其の地方により選ぶ所を誤らず、交通政策上の努力が必要であるまいか。

四

地方民の道路に對する觀念の發達に伴ひ、物の影の如く現はるゝものは、道路愛護の精神である。道路は地方民に取り大事なるものなりと云ふ反面には、道路を愛護せざる可からずと云ふ事になる。

現在に於ては、道路愛護と云ふことが、比較的重ぜられて居ない。我國に於て、道路愛護を目的とする、社會奉仕的事業が、何程あるであらふか、若し有るとしても、國民一般の道路愛護の精神普及の結果に非らざれば、其の効果たるや微々たるものである。

如何に微々たる小事業にせよ、國民全般に普及されたる事業とせば、其の効果は誠に偉大なるものであつて、所謂古人の塵も積れば山となるの格言に反せざるものなる事は萬人の認むる所である。

然るに、我國には此の精神が普及して居ない。國道は國に於て、縣道は縣に於て、村道は村に於て維持修繕をし、我等は其れを自由に通行し得る権利を有して居ると云ふ程度の觀念が多く、此等は我等の道路であると云ふ愛護の觀念が缺乏の證である。

試みに路面に穴掘れを生じたりとする。此の一つの穴掘れは沿道の者の簡易なる修理に依り大

破に至らずに済むものであるが、此の簡易なる修理をなす篤志家が、幾人有るであらぶか、又運輸業者と雖ども然りである。速力に於ても、積荷量に於ても、一定の制限がある。然るに此の制限を度外視したる行爲が尠からざることは、實例が度々證明するところであるのみならず、道路面に落石ありたる場合自動車の運轉を止め此く石を取り除く程の者は稀である。

如斯實例が多いとすれば、現在の如く不完全なる道路は破壊するのみであつて、道路管理者も、常に其の維持修繕に脳さるゝ所である。

中央にせよ、地方にせよ、運輸具の發達とともに、道路の改良は勿論其の維持修繕には多額の費用を要する事が認められて居る。然るに、現今我國の財政は、此等を満足せしめ得る財源がない。加之數年前と今日と維持修繕費に増減を來たさる所もあり、又甚しきに至りては、數年前より其の費用を減少せる所もある。此れ財政上止むを得ざることではあるが、如何に數年前より技術者が進歩して維持修繕の方法が適切になつて來たとは雖も、費用不足にて現今の交通状態にして在來の道路を維持修繕をなすことは不可能である。

如斯状態の時に道路愛護の精神普及して居るとせば、此等維持修繕の上大なる援助たることは明である。

五

一方道路管理者に於ても、此の行き詰りたる財政状態の時如何にして、道路の改良は勿論、維持修繕

を完全になすかを考究すべきである。即ち適切なる技術と財源の捻出が其れである。適切なる技術は優秀なる技術者を得ることに依り解決せらる可きものであるが、財源の捻出に對しては、種々研究すべき餘地を有して居る。

現在最も眞剣に考究せられつゝあるのは道路法の運用である。就中、受益者特別負擔金と損傷負擔金は其の重なるものである。即ち道路法

三十九條

道路ニ關スル工事ニ因リ著シク利益ヲ受クル者アルトキハ、管理者ハ其ノ者ヲシテ利益ヲ受クル限度ニ於テ、道路ニ關スル費用ノ一部ヲ負擔セシムルコトヲ得

四十條

特ニ道路ヲ損傷スル原因トナルベキ事業ヲ爲ス者アル場合ニ於テ管理者ハ之レガ爲メニ要スル道路ノ維持又ハ修繕ノ費用ノ一部ヲ其ノ事業者ニ負擔セシムルコトヲ得
の二個條の運用である。道路に關する工事に因りて一般公衆が利益を受くることは勿論であるが、特に著しく利益を受くる者あるときは、管理者は其の利益を受くる者をして利益を受くる限度に於て道路に關する工事の費用の一部を負擔せしむることが出來るのであつて、我國の現今財政窮乏の時は、道路工事の財源中重要な者である。近時道路新設又は改良に依り地元負擔として取扱はれて居るのは、地元住民が一般公衆より特に利益を受くることに基くものであつて、道路法第三十九條適用の一例であり即ち受益者特別負擔金である。

又特に道路を損傷する原因となる可き事業をなすもの譬へば森林業、礦山業、石材採集業、又は自動者營業等を經營するものに對しては道路の維持又は修繕の費用の一部を其の事業者に負担せしむることが出来る。勿論此等の事業をなす者も均しく道路を使用するの自由を有して居るが、事業其のものが特に道路を破損せしむる性質を有するが故に負擔を命ずるのである。之れ道路法第四十條の適用で即ち損傷負擔金である。

然るに前者にせよ、後者にせよ、道路法は其の課程の標準を定めないが爲めに、稍もすれば負擔の均衡を保し難く、従つて此の制度の運用如何に依りては弊害を生ずる恐れあるを以つて注意すべきである。

歐米に於ては自動車道路の損傷負擔金として、鐵道營業者に對し、自動車營業者以上に多額の金額を課せられて居ると云ふことである。自動車道路の維持修繕費に鐵道營業者をして、其の負擔をなさしむることは一面より見れば誠に不合理の様であるが他面より此れを見るにきは鐵道利用の乗客又は荷物は自動車に依つて運ばれる故に直接其の道路を使用せざれ共間接には多大なる道路損傷の原因をなして居るものとの觀察に困るものと云はれて居る。

如斯見れば誠に結構なる議論であつて、所謂利益者特別負擔金にせよ、損傷負擔金にせよ、其の觀察の如何に依りては種々なる議論も生じ、従つて其の徵收の方針も各々異なるものである故に大いに研究の余地があるのである。

且亦道路の新設又は改良に依りて各人の受ぐる利益は精神的の利益もあれば、物質的利益もあつ

て到底精密に計算することは不可能である。同じく道路損傷の程度も精密に計算することは不可能である。要するに客觀的標準に依つて決定するより外にないのである故に該法の適用は實に此の點が問題視されるのである。換言せば此の點が道路法第三十九條第四十條の特長であり短所である故に當局者は其の運用宜しきを得ると云ふ事に留意す可きである。本法の運用宜しきを得ば實に道路改良上、又は道路維持修繕上一大偉力と云はねばならん。

六

其の他の道路法に依らざる財源の捻出方法としては、通行料徵收の問題が議せられて居る。此處に通行料徵收と云へば、時代に逆行する様に考へられるが、我國の現在に於ける財政窮乏の時に道路改良の捷徑として通行料を徵收することも止むを得ざることゝ考へらる。然るに道路の性質として一般公衆に供せらるゝ施設であるが故に、一般公衆の使用する一般道路に對して此の料金を徵收すると云ふことは不可である。從來鐵道に於ては通行稅なるものを徵收して居たが、現在では此れを廢し、一般公衆の便を計つて居る時に如何に財政行き詰りの爲めとは雖も一般道路に於て一般公衆より料金を徵すると云ふ事は、時代逆行の誹を受くることは當然である。

此處に通行料徵收と云ふのは、特別の場合即ち自動車専用道路の如きに對してである。

今假りに自動車道路を實施せんとする。然るに此の實施に對しては多額の費用を要す。然るに現今我國に於ては財源窮乏である故に、借金して實施せねばならんことになる。借金すれば元金は

勿論利子をも支拂はわばならんが其の金額の捻出の方法がない。此處に於て此の道路を利用する自動車より料金を徴すると云ふ事にすれば、此の料金をして借金の支拂並に其の道路の維持修繕の費用に當てるのである。

現在の我國の道路の如く自動車に適せざる個所を通行するより完備せる自動車道路を利用する方が自動車としては少々の料金を徴せらるゝより余程有利である。即ち速力積荷量は共に増加し車體は勿論附屬物の破損は減少するが故である。此の料金の程度は道路施設に要する費用將來維持修繕に要する費用を算定し、該道路利用に依り利益を受くべき自動車に對する比較研究をなせば可である。

七

上述の如く交通政策としては、凡ての要素を調攝せねばならん。然るに運輸具としては自動車の如き進歩したるもののが出來て來た。然るに我國に於ける現在の道路の大部分は自動車道路としては不完全である。即ち多くは從來の馬車道程度のものを維持修繕して間に合せて居る。通行頻繁ならざる所は其の程度で今尚満足されて居れ共、然らざる個所に於ては運轉上多大の困難を感じて居る特態である。

一方高速度の運輸具は研究に研究を重ね倍々進歩する故に愈々運輸具と通路の權衡を失ひ誠に國家經濟上大なる損失と云はねばならん。

此處に於て我等は速かに交通機關を權衡狀態にすべく努力せねばならん。

現在の交通は自動車道路尙進んでは自動車専用道路を要求して居るのである。財源なきを理由として放任せば我國に於ける交通政策は無價値となること明かである。

故に我等は此等の施設に伴ひ易き政黨政派を超越し、國民の自覺と覺悟を要求し、道路愛護の精神を普及することに努力し、當局は此等の指導者となることは勿論、道路法を旨く運用し、且亦合理的財源捻出の方法を考究して、此等の計劃を實現すべく努力することが現在に我國に於ける道路改良の捷徑と信ずるのである。