

(7) 日本交通史論
六八頁
(8) 驛遞志稿
三二頁以下
(9) 古事類苑
政治部四卷
同

一三〇六頁以下參照
一二五二頁以下

(10) (11) 驛遞志稿
六二丁以下
日本制度通

一一五八頁以下
四三頁以下
六二丁以下
(終)

歐米諸國の道路改良

〔二〕

武井群嗣

第五 英 國

業を行つてゐることは周知の事實であるが、其の一九二九乃至三〇年度の年報を見ると同國の道路行政乃至道路改良事業の現況がわかると思ふから、先づ其の概要を記すこととする。

たのであるが——英國には道路改良協會（Roads Improvement Association）なるものがあつて、道路改良の爲に各種の調査研究講演宣傳その他斯の目的を達するに必要な事

1 道路行政制度の改革

日本と同じ様に——ではない、日本が此の國に範を採つたのであるが——英國には道路改良協會（Roads Improvement Association）なるものがあつて、道路改良の爲に各種の調査研究講演宣傳その他斯の目的を達するに必要な事

正たるや頗る價値ある改革であると論じてゐる。一九一九年の地方行政法中に於ける道路管理制度の改正が即ち是であつて、同法に依れば、村區 (Rural Districts) に於ける總ての道路並に市區 (Boroughs) 及大なる町區 (Urban Districts) に於ける一級及二級道路に對する管理の責任は之を府縣會 (County Councils) に移管し、一九三〇年四月一日より實施することとなつたのである。

従つて是等總ての道路は將來何れも「府縣道」(County roads) と呼ばれるであらうし、之に要する費用は各府縣の區域の全部に對して分賦されることになるが、此の點は道路の組織的經濟的改良及維持を爲す上に最も大なる便益を齎すものである。蓋し、從前に於ては如何なる特別の標準に基いて實際的及組織的の道路改良を企てても、道路を管理する公共團體の數は夥しく従つて道路の爲にする地方稅の賦課に公平を期することは困難であつた爲に、それは常に殆んど不可能に終つたのであるが、今回の改正に依りて斯かる弊因は總て除去されたのであるから、道路管理者の

數の減少と相俟つて道路稅の賦課は公平となり、従つて道路改良事業は經濟的組織的に進捗し、之が維持も亦順調に行はれるであらうこと信じ得られるのである。
尙、一九二九年の橋梁法 (Bridge Act) は道路當局に對し鐵道運河其の他の公企業を横過して道路橋を架設し及之を管理する權限を付與した。尤も此の法案が議會に提出されたとき、其の原案に於ては道路當局に對し是等公企業の下を通る橋梁及之と平面交叉を爲す設備をも取扱ひ得る權限を與へんとしたのであつて、之は交通省が特に本會の建議を容れて斯く規定したのであるが、議會に於ては各種の方面から反對論が出て、若し之を當局に於て固執するならば同法案全部の通過が危ぶまれるに至つたので、當局も本案を成立させる爲に右の條項を削除することに同意したのである。従つて新法に於ては鐵道運河等を越えて公衆を運ぶ爲の道路橋を架設し及之を管理するの權限のみを付與されることとなつたのであるが、何れ近き将来に於て右削除されたる事項を復活する修正案が提出されるものと信する

のである。

二 道路改良急施の必要

道路改良事業は相當の年月に涉る組織的計畫の下に順序を追うて實行すべく、一年毎に之を部分的に爲すべきものに非ざるは言を俟たない。而して此の方針は夙に政府當局の採用する所であつて、現に五年計畫の下に主要道路改良に對しては九百五十萬磅を其の他の道路の改良に對しては二千七百五十萬磅を支出する助成計畫が議會の協賛を経てゐることは特に説明する迄もない事實である。が然し、此の合計三千七百萬磅を投する計畫は英國の道路改良としては決して大なる擴張を意味するものでなく又如何なる新計畫でもないことを記憶せねばならぬ。換算すれば、右の計畫は單に現在に於ける道路改良事業の進捗狀態を維持續行せんが爲にする五年計畫たるに過ぎないのである。

現在に於ける道路の包容率及道路交通の重要性に關する注意周到にして且絶えざる研究の結果に徴すれば、我が國の道路を更に現代化する爲には少くも一億萬磅を要するの

であるから、政府が次の五年間に三千七百萬磅の支出を爲すのみでは決して十分であるとは言へない。蓋し、今日に於てすら道路交通の量は急激に増加して既に現存設備を不十分ならしめ、不十分なる道路設備に基因する交通の危險及混雜は次第に其の度を増してゐるのであるから、道路の改良は一層大規模に計畫され更に大なる速度を以て實施されなければならない。従つて、今後十年間に涉り最少限度一千萬磅の金額を毎年支出して道路の新設及改築に充てると共に、之と同額以上の費用を一般道路の維持管理の爲に支出せねばならぬと信するのである。

以上は道路改良費増額の必要に付て述べたのであるが、今之を別問題としても、現に承認されてゐる前記改良計畫を實地に遂行するが爲には更に相當の加速度を加へる必要があらう。蓋し、既に實施設計認可済の事業中現に工事に着手されたものは比較的少部分に過ぎず、其の進捗度に遲延たるものがあるからである。交通省に於ては地方當局の實施する改良事業を助成する爲に認可等の形式手續を容易

ならしむることに努め、又他の各方面に於ても速に工事の開始されることを希望し能く限りの援助を惜まないのであるが、事實に於て改良工事は極めて僅かの進捗を示してゐるに過ぎない。依つて此の間に存する困難なる事態を解決し道路改良事業の進捗に努力することは目下本協會に於て考慮中にある重要問題の一である。尙、道路及其の周囲の風致情景を通行者的心氣に最も適合するが如くに保持開發せしむることは夙に本會の留意する所であつて、一九一五年の道路改良法 (Roads Improvement Act) に於ては、地方當局に對して道路をアトラクチヴにする權限を付與してゐるが、不幸にして此の點は期待されてゐる程廣くは實行されてゐないやうである。

三 地下隧道建設の利益

水道瓦斯管、電燈電話線等の地下埋設物の爲にする街路掘返しに因る交通の不便混雜は一種の「名物」となり、極く小部分の掘返しの爲にする交通遮斷でも屢々遠路の迂回を餘儀なくせしむることが尠くない。而して之を除去輕減

せんが爲にする交通省及地方當局の協力に依る努力も、多くの場合に於て、工事の有する「緊急性」の爲に遂に空しく終るのが常例である。又街路の掘返しは啻に上述の不便を招來するのみならず、絶えざる破壊は軽て街路全體の構成を脆弱ならしむこととなるのは想像に餘りある所である。

此の點に鑑み、是等の地下埋設物を納める爲の地下道又は隧道が、倫敦、巴里、ブリュッセル、ノツチングガム其の他の都市に設けられてゐるが、倫敦に於ける此の種地下埋設物の處理方法が成功を齎してゐることは、之を有する

Queen Victoria Street に於ては常に路面が良好に保存され且交通の混雜が起らない事實に依つて現はされ、反之地下隧道を有せらる Tottenham Court Road に於ける車道維持の爲にする一平方碼當の費用は Charing Cross Road に於けるそれの殆んど二倍に及ぶと云ふ事實に依つて證明されてゐるのである (Charing Cross Road は Tottenham Court Road と同じ幅員の街路であるが、交通量は遙に多い。然

し地下隧道を設けてあるので路面の損壊は極めて少いのである)。

倫敦府 (London County Council) 及倫敦市 (City of London) の區域内には延長八哩以上に達する地下隧道を有するが、是等は費用の點に於ては建設以後何等の膨脹を見ないものである。又倫敦府の區域内には十六線の地下隧道があつて、其の面積約一萬一千九百七十碼に及んでゐるが、是等は一八六一年乃至一九〇五年の間に築造され、總工費十八萬九千三百七磅を投じたものである。尤も此の費用中には公共營造物等を原狀に回復する爲の費用即ち所謂地上物件移轉費等を含んでゐないのであるから、是等を加算すれば地下隧道建設に要した費用は相當多額に上り恐らく右の倍額となるであらうが、それにしても右の費用は爾後に於て支出すべき街路の維持費を節約し、車輛及勤勞者が交通混雜の爲に徒費すべき時間を節約し得ることに較べれば、それ程巨額なものとはならないのである。

四 平面交叉除却の必要

十九世紀の中葉に於ては——その當時は鐵道が陸上交通を獨占してゐたのであるが——道路交通なるものは事實上存在してゐなかつたのであるから、議會が將來の情勢を豫想することなく、鐵道に對して平面交叉の構造を設備することを許したもの無理はない。然るに、路上に於ける自動車交通の發達と共に、此の平面交叉が絶えざる交通の妨害物となり、而かも一八六三年の Railway Clauses Act 第七條に規定せる所謂危險なる平面交叉は鐵道會社の費用を以て移轉すべき旨の法上の保護も、實際に於ては諸種の事情から有效に適用されることは出來なかつたのである。是を以て、本會は交通省、地方當局其の他各方面との間に絶えず意見の交換を爲し、此の既存の法條を實際に適用し且それを最も有效なる規定たらしむることに努め、特に前記の法律は其の適用範圍を公衆の安全並に便益となる様一般の平面交叉にまで擴張することを熱望してゐるのである。

然し、交通省などに於ては、現に存在する平面交叉地點に於ける機械設備は保安上完全なものであるし、又之を鐵

かに移轉し除却せしむることは一の經濟問題であると云ふが如き意見を持つてゐるもののが多くあるが、既に法律にも此の點に關する規定を設けてゐるのであるから、之を一般の平面交叉に及ぼし其の除却義務を法律に於て鐵道會社に負はせることとすれば足るのであって、所謂經濟問題の如きは多く顧慮する必要がないと思ふ。そは兎に角、過去六年間に於て道路基金から、合計八十の平面交叉を除却する爲に、補助金が交付され、次第に本會の所期する目的を實現しつゝあるのは喜ばしき現象であると言はねばならぬ。

二 道路及道路制度の現状

英國に於ける道路の發達は他の諸外國に魁したものであるが、其の現代的道路として異常の進歩を遂げたのは世界大戰後のことであつて、自動車の急激なる普及發達が其の主たる原因及動機となつてゐることは諸外國のそれと異なる。然らば英國に於ける道路の現状は如何と云ふに、統計の示す所に依れば、道路の總延長は一九二八年未に於

て十七萬八千九百十四哩に達し、之を其の面積及人口に當てると、面積一平方哩當道路延長約二哩、道路延長一哩當人口二百三十人となり、日本を除けば（道路の實質を考慮の外に置くこととして）世界の大國中で最も道路の發達した國となるのである。因に、英國に於ける自動車の普及率を見るに、凡そ人口二十六人に付一臺の割合であるとのことである。

英國に於ける道路の管理は専ら地方公共團體の義務に屬し、政府は主として之が監督並に保護助成の策を講ずるを其任務としてゐるが、大戰後後に述べるが如き道路改良政策を樹つるに當り、先づ一九一九年の交通省法（Ministry of Transport Act）に依りて道路を有級道路（Classified Road）と級外道路とに分ち、前者は更に之を二級に區別した。一級道路は即ち主要幹線道路であつて、首都より放射する主要幹線及大都市港灣間を連絡する道路であり、二級道路は右に亞ぐ主要道路であつて、一級道路の副路線及小都市相互間を連絡する道路である。従つて、爾餘の道路は總て級

外道路となり、所謂地方道路は悉く之に屬することとなるのであるが、一九二八年未に於ける一級道路は總延長二萬五千百九十三哩で道路總延長の一四%に當り、二級道路は一萬五千六百八十六哩で總延長の八・八%に當るのであるから、爾餘の十三萬八千三十四哩即ち七七・一%は所謂級外道路となるのである。

英國の道路制度及政策に關する問題は世界大戰前より朝

野論議的となつてゐたが、其の技術に關する研究は此の十年間に於て著しき進歩を遂げたのであつて、特に鋪装に付ては多年の研究と經驗との結果、英國特有のマカダム道に對しては各種のター又は瀝青を使用し、交通上重要な道路に對しては各種のアスファルトを使用するのを標準的工法とすることとなつた。此の工法は英國の特殊なる事情に最も適合するを以て、次第に國內一般の道路に實施せらるるに至り、在倫敦アスファルト道路協會の調査に依れば、

一九二八年五月末日現在に於て、英蘭及ウェ尔斯の道路上にアスファルト鋪装を施されたるもの面積は合計三千

百六十二萬七千六百五十四平方碼に達し、之を其の道路を管理する地方公共團體に分ちて記せば次の如くである。

府縣 (County Councils) 九、九一六、〇二六

市區 (Metropolitan Boroughs) 三、三五五、九四三

都市 (Municipal Corporation:s) 一二、三〇二、七六五

町區 (Urban District Councils) 四、三九一、七一七

村區 (Rural District Councils) 一、六六一、二〇三

尙、是等道路の幅員を平均二十一呎と假定すれば、前記の面積は實に二千五百六十七哩に亘る道路をアスファルトで鋪装した計算となるのであつて、斯の種の工法が相當の程度に普及されてゐることを知るであらう。因に、道路（橋梁を含む）一哩當維持修繕費を見るに、一九二七年に於ては一級道路五百四十四磅、二級道路三百三十磅の割合となつてゐるのである。

三 道路基金の制度及運用

以上は現在道路の概況であるが、英國の道路を論ずるに當りて看過すべからざることは道路の改良を助成促進する

爲に設けたる道路基金の制度であつて、曩に英國に於ける道路の發達が世界に魁したりと述べたる所以も亦茲に存するのである。

1 道路基金制度の概要

英國では一九〇九年の Development And Road Improvement Funds Act に基き、創めて道路改良基金 (Road Improvement Fund) を設定し、一九一〇年の財政法に依つて徵収することとなつた自動車用ガソリン税及自動車免許税の收入を基金に編入し、之を道路改良助成の爲に支出することとした。然るに、此の制度は後に突發した歐洲大戰の爲に基金の造成を停止されたのみならず、現に蓄積してあつた基金をも悉く戦費に轉用されてしまつた。是れ寔に事情已むを得ざることであるが、大戰終熄後道路の經濟的使命が一層重要視されると共に、一面に於ては續出せる失業者を救濟するの必要に迫られたので、時の政府は之が對策として大に道路改良事業を起興することとなり、一九一九年新たに交通省を設置して道路局 (Road Board) の事務を引繼

ぐと共に、一九一九乃至二〇年度に於ては總額一千五十萬磅を以て特別の基金を設定し、之を以て先づ首都の區域内に於ける道路橋梁の工事を開始することとなつた。

次いで一九二〇年新なる財政法 (Finance Act) 制定せられ、道路改良基金の資源として、機械的に推進する車輛の登録及免許税を徵収することとなり、翌年一月一日より之を實施したが、一九二一年以降に於ては該基金は専ら自動車稅收入を以て造成することとなつたのである。然しながら、現在に於ては右自動車稅收入の全部が道路基金に編入されるのではなく、一九一六年の財政法 (Finance Bill) に依れば、私有自動車及自動自轉車に對する稅收入の三分の一は之を一般會計に繰入るゝ爲に大藏省に交付することを要るので、一九二七乃至二八年度に於ける道路基金の如きは總收入一千三十四萬八千五百三磅であるが、此の内道路の改良及維持の爲に支出したる補助金は合計一千八百七十四萬三千三百七十一磅となつてゐるのである。因に、右の自動車稅は自動車の有する馬力を標準として、賦課する

のであつて、此の方法は、理論は兎に角、實際に於て計算及徵收が容易であるし、思想上に於ても道路に對する車輛

重量との相對的關係より考へて大體公平であると見られてゐるのである。尙、此の稅の徵收は府縣會が政府の代理人として其の衝に當り、政府は之に對して徵稅費を交付するのである。

二 道路基金運用の概況

道路基金は主として地方公共團體の實施する有級道路の工事に對し補助金として之を支出するのであるが、右補助の歩合は一級道路に付ては其の工事費の二分の一を二級道路に付ては四分の一を補助するのが原則であつて、公共團體は右の補助と之に伴ふ政府の監督の下に、是等道路の路面を鋪装し主要道路の改築を爲し交通緩和の爲にする道路を新設し又は新橋梁の架設若は現存橋梁の補強工事を爲すのであるが、一九二七乃至二八年度の道路基金年報に依れば、主要道路約五百哩、之に次ぐもの二百三十六哩、大倫敦の街路約三十哩の新設又は改築を遂げたるの外、地方連

絡道路として Glasgow-Edinburgh 間三十九哩及 Perth-Inverness 間七十七哩半の完成を告げたのである。

斯の如く、道路基金は原則として有級道路の工事を助成し來つたのであるが、交通情勢の變化は一九二三乃至二四年以來、特殊の事由ある地方道路に對しても補助金を交付するの必要を見るに至つた。詳言すれば、乗合自動車路線の擴張、甜菜工場への物資の集散、住宅地の新設、旅行者の增加等は地方道路に交通狀態の變化を招來し、之が改良を要求するに至ると共に、政府に於ても之を助成するの必要を認めたるを以て、同年度以降三年間に五百萬磅を、一九二六乃至二七年度には二百六十五萬磅を地方道路の維持改良の爲に補助金として交付することとなり、一九二七年至二八年度末現在に於ては、既に補助を交付したるもの延長實に五萬五千五十三哩の多きに達してゐるのである。

尙、道路基金は原則として道路工事費に對し補助すること前述の通りであるが、例外として特殊の事由ある主要道路 (Main Road) の維持改良に從事する技術員の俸給に對して

も其の二分の一を補助する事例が存在するのである。

道路基金が道路改良の助成を目的とすることは言ふ迄もないことであるが、該基金の主たる機能が失業救濟に在ることも亦看過するを得ざる事實であつて、現に基金の半額

は専ら失業救濟の爲にする道路工事に使用することとなつてゐるのである。然しながら、元來道路改良の爲にする基金であるから、交通省に於ては全國の道路に付其の改良順序を定め置き、之に従つて工事の實施を爲すを至當と認め、

一九二四年一月道路諮詢委員會(Road Advisory Committee)

は全國的主要道路に付改良の急を要するものを選擇したので、政府は之に従つて助成を爲すと共に、首都に於ける幹線街路二百五十哩の改良計畫は交通省に於て直接に其の工事を施行することとしてゐる。而して前述せる大倫敦の街路三十哩の完成と云ふのは之を指したものに外ならない。最後に一九二八乃至二九年度に於ける道路基金豫算の概要を記せば次の通りである。

道路基金收入總額

二〇、七〇〇、〇〇〇磅

右基金支出見込内譯

有級道路費補助

一一、五三七、五〇〇

地方道路費補助
直轄工事費(テームス橋架)
設費を含む)

一一、九〇〇、〇〇〇
一、〇〇〇、〇〇〇

四 道路行政の中央集権化

最後に、英國の道路行政に付注意を要することは、其の次第に中央集権化する傾向を示し來つた點であるが、左に其の事例の一三を記すこととする。

一 全國的交通調査の實施

道路行政上特に道路改良計畫を樹立する前提として、交通調査を爲すことの必要なるは言を俟たぬ所であつて、各國共之を實行してゐるが、英國の交通省に於て實施したものは極めて組織的計畫的である點に於て特筆するに値すると思ふ。交通省に於ては、嘗て一九二五年八月に於て七日間に涉り四千六百三地點を選んで交通調査を行つたが、それは一級道路に付てのみの調査であつた。然るに、今回實施したのは全部の道路に關するものであつて、一九二七乃至

二八年度の年報に依れば、其の方法は先づ全國を交通情勢の點より觀察して工業、農業、住宅、港灣、海岸、遊獵、遊覽及盛場の八大地區に分ち、各地區に於て夫々二十四の調査地點を選擇し、各地點に於ては一年間に分散する合計四十二日の間に各日二十四時間に涉る交通狀況を調查し之が記錄を作つたのである。此の調査の結果は未だ其の精確なものを作成する迄に至らないけれども、大體に於て、都市の發展は次第に之を其の郊外に及ぼすの状況に顯著なるものであるを以て、地方道路の新設及改良並に橋梁の架設を助成するを急務とするの結論に達したものの如くである。此のことは道路基金を地方道路にも交付するに至りし事實に徴しても之を立證し得られるのであるが、從來専ら地方政府の自治に一任して顧みざりし道路特に地方道路の改良維持に對し、漸次中央政府が監督助成の態度に出たことは注目すべき現象と言はねばならない。

二 街路掘鑿工事の統制

地下埋設物工事の爲にする街路掘返しに因る不便及之が

對策に付ては冒頭の道路改良協會年報中に記す所があつたが、該記事中に「交通省及地方當局の協力に依る努力も多くの場合に於て工事の有する緊急性の爲に遂に空しく終るのが常例である」と報じてあるのを、茲に説明して置かうと思ふ。

英國政府は一九二四年倫敦交通法 (London Traffic Act) を制定し同年十月一日より實施することとなつた。本法は倫敦の交通取締に付街路の管理及營業用車輛の取締に關する廣き權限を交通大臣に付與すること、及此の權限を行使するに付大臣を輔佐し且之に助言する爲の交通諮詢委員會 (Traffic Advisory Committee) を設くることを規定したのであるが、就中最も重要な事項の一は街路の管理に関する規定中、各種公企業の工事に因り街路の通行を阻止する場合を少くする爲、倫敦交通地域内 (Charing Cross から半徑二十五乃至三十哩の圏内) の地方道路當局は半年毎に街路工事豫定表を交通省に提出し且之を瓦斯、水道、電氣等の企業者に通知することとし、各企業者は緊急其の他特別

の事由ある場合を除くの外、此の豫定せる街路工事に伴ふて行ふに非されば街路を掘返すことを得ずと定めたことである。

然るに斯く規定しても其の運用が思ふ様に行かぬことは前記年報の歎する通りであるが、從來地方公共團體の權限に屬してゐた街路の管理に關する事項を交通省の手に收めたことは、假令それが首都に關するが故であつても、之を一大改革と評するに憚らぬ所であつて、此處にも道路行政の中央集権化なる新傾向が窺はれると思ふのである。

三 道路管理制度の改正

一九二一年の地方行政法に依りて道路の管理權が小地方團體から府縣會に移管されたことは冒頭にも紹介した所であるが、此の事たる所謂道路行政中央集権化の著しき現はれであるから、更に其の説明を試みることとする。

英國に於ける道路の維持管理に關する法律は一五五五年に制定されたものを其の嚆矢とするが、同法に於ては、道路管理の爲特に道路巡視 (Surveyor of Highways) なるも

のを設け、又關係住民に對しては道路維持の爲にする夫役現品提供の義務を負はしめたのである。爾來英國の道路は年月を閱するに従ひ次第に發達したのであるが、一面之に寄與することの多かりしものは彼の所謂賃取道路 (Turnpike Road) の制である。

越えて一八三五年に至り一般道路法 (General Highway Act) の制定を見、各教區に對して其の住民に道路稅を賦課する權限及有給の道路巡視を任命する權限を付與したのであるが、之が實施の成績に徵すれば、教區を道路管理者とすることは狭きに失するを以て、爾後屢々之に變革を加へられたが、遂に一八八八年の地方行政法に於て、府縣内の主要道路 (Main Road) は府縣會之を管理し、其の他の道路は下級公共團體たる市會、町區會又は村區會に於て各其の區域内に在るものと管理するを原則とすることとなつたのである。而して茲に所謂主要道路とは一八七〇年末以後賃取道路たらざるに至りしもの及府縣會に於て主要道路と指定したものと謂ふのである。

以上は英國道路管理制度の沿革の大要であるが、今回の改正は一九二九年地方行政法(*Local Government Act*)第三十條乃至第三十二條及第三十五條等に基くものであつて、此の規定に依れば、一九三〇年四月一日以後村區 (Rural Districts) に於ける總ての道路並に町區 (Urban Districts) 及市區 (Boroughs) に於ける有級道路の管理權は之を府縣會 (County Council) に移管し、爾後之を府縣道 (County Road) と稱することとなつたのであるが、人口一萬を超ゆる都市

路政の研究

〔一〕

中好田

道路政策は交通政策の一部門に屬するが故に夫れを研究するに就ては當然に交通政策の理論を研究するの必要がある、併し夫れは本論の目的とするところでは無い、唯だ交通政策は國民經濟の完全な發達を期するが爲に國家又は國民の爲し又は爲さなければならぬ一切の施設を以て目的とする經濟政策の一分科に屬してゐるを是認し、道路政策は

に在りては、申請に依り、其の區域内に於ける府縣道の維持修築權を保留することを得るのである。尙、同法は總ての區會に對し所定の道路橋梁に關する權限の委任を受けた旨の申請權を與へ、小道路に付ては原則として府縣會に右の申請に應ずる義務ある旨を定めたが、是等委任を爲したる場合に於ても財政上の義務は依然として府縣會が之を負ふのである。