



廣島縣の道路漫録

淺

香

生

統計から見た廣島縣の地位

普通世間では廣島縣を指して、一等縣と稱し或は二等縣と評し、或は又全國六大城市所在の府縣に亞ぐ大縣であると信じて居る向もある。之等は何を基準としての言であるか、私はそれを今茲に兎や角詮索する必要はないが、しかし

廣島縣の道路を書くに付ては勢ひ同縣の大勢を知るの必要から、先づ内閣統計局編纂にかかる「日本帝國統計年鑑」

(昭和四年刊行) や其の他の統計書に顯はれた數字に依つて廣島縣の地位を掲げて見たい。素より見る人の立場や目的に依つてその結論にも差異があることゝ思ふが、それは夫等各位の御勝手である。其の順位は左表の通りである。

縣費と土木費

由來數字的の敘述は、大體無味に非ざれば乾燥であるを常とする。乍然數字には偽瞞もなく修飾もない。故に無趣

兩側の数字は順位

										面積		1	
										岩手		2	
1	東京	東京	東京	新潟	兵庫	東京	東京	東京	大阪	東京	福島	長野	
2	大阪	山口	大阪	福島	新潟	大阪	大阪	大阪	愛知	兵庫	愛知	新潟	秋田
3	兵庫	神奈川	京都	千葉	福島	兵庫	兵庫	兵庫	愛知	兵庫	福岡	秋田	岐阜
4	愛知	宮城	愛知	秋田	福岡	愛知	愛知	京都	京都	福岡	神奈川	長野	青森
5	新潟	新潟	神奈川	山形	廣島	京都	靜岡	福岡	福岡	神奈川	京都	廣島	山形
6	福岡	兵庫	兵庫	兵庫	長野	廣島	長野	長野	長野	廣島	鹿兒島	鹿兒島	廣島
7	京都	富山	靜岡	福岡	長崎	廣島	長野	福岡	福岡	神奈川	福島	福島	京都
8	熊本	埼玉	福岡	山口	岐阜	長崎	山口	京都	京都	廣島	神奈川	廣島	青森
9	長野	愛知	埼玉	岩手	三重	山口	新潟	新潟	新潟	長野	岡山	岡山	山形
10	静岡	高知	長野	熊本	靜岡	山口	愛媛	福島	福島	新潟	福島	福島	鹿兒島
11	埼玉	鳥取	新潟	青森	栃木	熊本	靜岡	鹿兒島	廣島	長野	岡山	岡山	宮崎
12	岡山	静岡	熊本	京都	大分	岡山	新潟	廣島	三重	三重	熊本	熊本	熊本
13	廣島	京都	群馬	千葉	茨城	愛媛	島根	長野	岐阜	岐阜	宮城	宮城	宮城
14	富山	山形	千葉	廣島	栃木	島根	秋田	昭和四年	昭和三年度	昭和三年度	昭和二年度	昭和二年度	昭和二年度
15	千葉	廣島	廣島	岡山	秋田	昭和四年	四月一日	昭和三年	昭和三年	昭和三年	昭和二年	昭和二年	昭和二年
16	三重	昭和三年度	熊本	廣島	昭和三年	昭和三年	昭和二年	昭和二年	昭和二年	昭和二年	昭和二年	昭和二年	昭和二年
		末	未	未	未	未	未	未	未	未	未	未	未

大正十四年
十月一日昭和三年度
昭和二年昭和二年
昭和二年

味ながら以下數字を拾つて述べることとする。

大正八年度に於ける廣島縣の歳出經常部總額は三百四十
五萬千餘圓であつて、警察費の八十二萬餘圓を首位とし
教育、勸業費之に次ぎ土木費は二十七萬圓で第四位に居
つた。十年後の昭和三年度は如何であるか。歳出總額は六
百十九萬四千餘圓で、教育費は百九十七萬七千圓で第一位
を占め、警察、勸業費が二三位を占め、土木費は第四位で
七十四萬七千圓である。教育費の多いことは誠に有難いこ
とではあるが、經濟生活の根幹を爲すに要する勸業費と土
木費とが束になつて行つてもまだ足らぬ位な、歳出總額の
約三分一を教育費に投じて居つて、夫れで縣の經濟が保つ
て行けるのだらうか、縣費であるからは何れ中等學校以上
の學校に要する費用だがそんなに澤山の學校が必要なのだ
らうか、他事ながら懸念に堪えない。

翻つて歳出臨時部はドウであるか。大正八年度に於ける
總額は百八十四萬七千餘圓で、第一位が災害土木費の七十
五萬七千圓で、第二位が寄附物件本年度支出額といふもの

で三十四萬九千圓、第三位が市町村立小學校教員加俸資金
補充費で十三萬七千圓、勸業補助費が八萬七千圓で第四位
次に市町村土木補助費本年度支出額、市町村立小學校教員
恩給補充費、市町村貸出費、教育費、傳染病豫防補助費、
勸業費の順序で、土木費本年度支出額が三萬圓で、十一位
土木費が二萬四千圓で十二位である。

災害土木費の第一位は、之は所謂天災に因るものであ
るから、之を復舊するといふことは餘儀ないことである
が、眞實の土木費と見るべきものが僅かに五萬圓では聞い
た丈けでも一寸妙な感じがする。而て之亦十年後には何ん
なに變更したか、昭和三年度の決算額を見る。支出總額が
五百十一萬千圓で第一位が、縣債費の九十七萬三千圓で第
二位が七十八萬六千圓の勸業費本年度支出額、第三位が災
害土木費、次で市町村立小學校教員恩給補充費、第五位が
土木費本年度支出額の二十六萬七千圓で、土木費は四萬九
千圓の第十五位である。之を教育費關係の百萬圓餘に比す
れば、土木費關係は三十六萬五千圓であるから辛うじて三

分一を示してゐるに過ぎない。

之を要するに同縣の大正八年度の歲出合計は五百三十萬圓中教育費關係は九十六萬四千圓で約五分一を占め、土木費關係は四十二萬三千圓で教育費の約半分である。また昭和三年度の歲出合計は千百三十萬五千圓で教育費關係が三百六萬二千圓で總額の三分一強を占め、土木費關係は百一十五萬圓でやはり十年前と同様教育費の約二分一に満たない」と云ふことは、尠くとも過去十年間に於ける土木事業に対する縣民の無自覺と當局の冷淡さとを數字に依つて發顯して居る様に思はれる。

土木費と道路費との割合

大正八年度に於ける土木費關係（土木費、市町村補助費等及
經常、臨時部共一切合切を含む）

の總額は百十九萬七千圓であつて此の内道路橋梁費關係は約一割六分の十九萬圓に過ぎない。越えて十年後の昭和三年度に於ては親金の土木費も約二倍の二百三萬三千圓に増加したが、道路橋梁費も亦之が一割九分の六十萬三千

圓に嵩んで來た。道路橋梁費に就て云ふならば、十年間に約三倍殖えて來た譯であつて一見道路に對する理解の結果の様であるが、之を仔細に觀るときは、府縣道の延長が大正九年には三十五里であつたものが昭和二年には途中郡廢の結果郡道から昇格したもの等を合せて十倍の三百六十里になつて居る。然るに之に對する費用は僅かに三倍に過ぎない、従つて道路の改良計畫なんて在り得る筈がなく、また理窟上からも道路の良いワケがないではないか。コレでは道路に對する理解どころか、墮落だ。こんな矛盾を招來したのも監督官廳たる内務省が財政關係を顧慮せずして漫りに路線認定を許した罪にもよる。三思すべきことだ。

道路法施行後の道路改良計畫

廣島縣には道路改良計畫は在り得ないと私は既に斷言した。果して然りであるか再審して見やう。同縣には所謂吳廣間の道路の改築として、現に二十四號國道と三十二號國道と府縣道西條吳線とが大正十年度以降本年度迄の繼續

事業として、國費やら國庫補助金やら地元寄附金や軌道會

であろう。

社員賃金を主なる財源として改築工事が執行せられ何れも今や殆ど完成の域に達して居る。が其の外には一定計畫と

いふものが何にも無い。偶々昨年度あたりに政府の尻馬に乗つて全部起債を財源として産業道路計畫と、國道の内廣島市内の六橋架換との計畫が一應は成立したが實行豫算の編成で殆んど吹つ飛んでしまつて、たゞ雪上の汚點の如く廣島市内で國道橋一橋丈けを改築することゝして此の計畫は名残りを遂げた、從て現在では道路計畫といふものが全然ない。しかし之れでも前者に付ては現に改良せられつゝあるのだから改良計畫はあつたと云ひ得るのであるから筆者の前言は失當かも知れぬ。しかし是れ丈けの計畫が出来上る迄の當時の經緯を究めて見れば此の計畫は當時の海軍八八艦隊編成の空想!!に馳られ吳、廣兩廠が今にも膨大に擴張せられて行くものとの前提の下に道路會議の諮詢を経て押し付けられたものと見るを至當とすべきで、縣の自動に依るものではない。從て私の言は當らずと雖遠からず、

道路の維持修繕費

廣島縣の府縣道延長は大正九年道路法施行當時には三十五里であつたものが、昭和四年四月一日現在では七百八十里十町を算するに至つた。丁度十年間に二十倍の殖え方だ。從て其の延長は全國でも最も多い部類に屬する(冒頭の照せら)。然るに其の一里當りの修繕費は三百五十一圓で全國の平均額から見ると尙三十餘圓少ない。尤も此の内には路線のみの道路や車の通はぬものなどを合はせると、之が百五十里もあるから實際修繕費を喰ふ道路延長は六百里餘りだから自然一里當りも多くなるワケ柄ではあるが、しかし年々自動車の數が激増して昭和元年度に千三百臺だつたものが、四年度には二千五百臺からになつて居る、ツマリ三年間に二倍からにもなつて居るのに修繕費は増して居らん。ドーシタものだろうか。之れでは道路がよい譯がない筈だ。更に筆者の腑に落ちないのは修繕費を増さないで居

つて、自動車が道路を毀はして不可ぬ、トテモ道を悪くして困るといふ譯で、乗合自動車から道路の損傷負擔金を徵收せようと云ふ蟲の好い案である。自動車の増加に伴ふて修繕費も増して居るのであるが、トテモ追つ付かぬから乗合自動車等からも幾分修繕費を徵收する。そして管理者と乗合自動車とが協調して道路を維持して行くといふのならば初めて理が立つ。それに自分は自動車が殖えやうが、交通が激しくなろうが、吾れ關せず焉で居りながら他人の懷中をアテニスルナンて一寸度が過ぎはしないか、コレでは今通行者からも賃錢を徵收せねばなるマイテ。

道路共進會

近時彼地此地の府縣に傳唱せられて來た道路共進會といふものが廣島縣にも大正十四年以來開催せられて居る。其の設立の理由とする所は道路共進會規則や、道路愛護に關する當時の知事山縣次郎氏の諭告等に炳であるが、要するところは、道路は普遍的交通機關であること、其の利用範

圍が極めて廣汎であつて、また道路の恩澤は主として地方住民の浴する所であるから地元住民も道路の維持保存に協力を寄與せよといふに初まり、道路に關する公共奉仕の美風を振作して道路愛護の思想を普及せむとするに在る、といふて結んで居る。一應の理窟は通る。しかしながら端的に云へば、要するに金もないのに猥りに縣道バカリを多くして今更其の維持に困つて居る、從て道も悪い。管理權は當方に在るが、之を利用する者が主としてお前等であるからお前等も道路を良くせよ、お前等が道路を愛護し之を良くすることは古來の淳風美俗であるぞよ、とやつて居るワケだ。そして平時及天災時の責務を列舉して居る。ツマリは道路愛護……社會奉仕の強制だ。しかも諭告にも矛盾がある。首頭には道路の利用は廣汎で普遍的であるからして縣道を多くした旨を擧げたるに不拘、中段へ來て其の恩澤は主として地元住民の浴する所なるを以て云々、と來ては趣旨が一貫しない。ソンナ魂膽ならば寧ろ縣道としないで町村道の儘にして貰つた方が地元民は少くとも勞力の強制から

免れる丈けでも自然だ。私は道路愛護會や共進會の設立は

望む所であり好きである。

しかし早い話が己が爲すべき維

持をも充分にせずに、ツマリ金と相談せずに漫りに府縣道

道路の等級に付て

を作つて持て餘す様になつてからお前等も何とかせい、では
はチトおつしやることが聞えませぬ。是は一つ府縣道の増
す毎に修繕費も殖やしてから愛道の精神を歎吹なさるが順
序でせう。因に私は共進會出品中の道路を見たことがない、
従て其の良否に付ては批評の限りでないから差控へる。し
かし今年の六月に縣下を一巡したときの直感は「廣島縣の
道路には側溝なく、屈曲多く、路肩の整理悪く原始的其の
儘なり」であつた。尤も開設の時期は現在の縣當局でも一
寸判り兼ねるらしいが、廣島濱田線、廣島松江線、三次尾
道港線の三路線は其の線形と云ひ、路幅と云ひ明治中葉の
事業としては百年の末を洞察して築造した見事なものであ
つて敬服の外なくまた後でも書くが、廣島縣には他には珍
らしく澤山の砂利置場が設置されて居る。之れ丈は本縣と
して天下に誇るべき唯一の道路設備であると欣快に堪え

府縣道は段々多くなる一方で修繕費が之に伴はないから
勢ひ苦肉の策として道路共進會なるものが出来、また地元
民や自動車屋に修繕費を轉嫁せざるべからざるに至つたの
である。私は此等の制度を批難するものではなく寧ろ積極
的に賛成する。乍然無條件ではない、緩急あり順序ありだ。
然るに廣島縣の此の制度は私の賛成する立前と根本的に違
つて居るから不服を申上げるのである。

しかしながら道路共進會も其の根本の問題は別として、
其の設立趣旨からは着々效果を擧げて居るといふことであ
るから同慶至極である。

修繕費の寡少を消極的に補足するの手段として更に道路
の等級なるものがある。筆者は寡聞にして他府縣の例を知
らないが、本縣のは管内國府縣道を甲乙の二路線に區別し、
甲路線は國道并指定府縣道及交通量多き要府縣道を探擇

し、乙路線は其の他の府縣道を云ふのであつて、之が爲には從來維持修繕の爲常置せる修路工夫を甲路線のみに配置し其の受持區域平均三里半を二里に短縮して其の能率増進に努め、乙路線は一定の作業方法を爲すことを條件として地元の團體に修繕作業を委託するのである。甲路線は延長五百里餘、乙路線は三百里餘である。而して受托團體へは一里當一ヶ年金百圓を手當として交付する。作業方法及受托金の經理に付ては特段の注意を以て嚴重なる監督を爲すことになつて居る。此の制度は昭和二年度より實施せられたものであつて今俄かに其效果を筆にするは早計に失する嫌ひはあるが、苟も府縣道に認定して置きながら之が維持修繕を地元町村にお願ひするナンテ事は不見識も甚だしい。まるで村費縣道の昔に還元した様なものだ。素より委託する路線は甲路線に比し交通極めて僅少なるものには相違ないが、金壹百圓では維持の仕様もなからう。從て路面凝視して苟も道路の維持に障礙となるべきものや、交通の良好なんかは期待する方が間違つて居やう。そんな交通閑散で地元へ維持を委す位なら寧ろ初めから府縣道たらし

むるの要がないではないか。こうゆふことでは甲、乙兩線の懸隔は益々ヒドクなるばかりだ。

開話休題。茲に不可思議に堪えないのは、縣下で乗合自動車を免許して居る府縣道の延長が（乗合自動車の路）現在七百七十五里ある。然るに甲路線Ⅱ所謂主要府縣道として縣が維持修繕して居るのが五百餘里だから、二百七十餘里は交通比較的閑散なりと稱して其の維持修繕を地元團體へ委託して居る路線の中に入つて居ることゝなる。一日に何回通るか知らぬが少くとも乗合自動車の許してある様な府縣道を縣が維持せずして地元へ委すなんて、あんまりヒドイやり方ではあるまい。

道路延長と道路工夫數

炎天灼くが如く、また秋風烈日の下に於ても常に道路を遮害を除去して居る道路工夫は昭和三年度に於ては二百六十六人居る。之を大正九年度道路法施行當時の道路延長三

十五里に對する百一十八人に比較するときは道路延長に於て十三倍餘になつて居るに不拘工夫數は僅かに二倍餘である。ツマリ六倍の仕事を要求して居る筋合で、マルキリ神業を強ふるものだ。茲に於て苦肉の策として道路共進會を主催し、道路の等級を區別するの方策を樹てゝ幾分でも道路工夫の激務を緩和すると共に貧弱なる縣財政の下に於て如何にして多數の府縣道の維持とその良好なる效果を擧げることに付て縣當局が努力して居るかに付ては滿腔の敬意を表するものであるが、萬全の策ではない。尙昭和二年七月からは大部分の府縣同様に修路工夫選奨規程を設けて修路工夫の責任感を喚起して業務の向上を圖ると共に一面毎年一回選奨狀及賞與を授與して能率の増進に勉めて居る。

砂利置場の設置

從來は砂利又は碎石を請負人より購入する場合は必要の箇所に搬出せしめて居つたので、第一其の検收は相當困難なると、第一路幅を縮少して交通上の支障となりたると、

第三路面の小破損に付ては隨意に之を得難く、第四爲に修路工夫をして敏活に小修繕を全からしむる能はざるの嫌がある。あつたが、之等の不利不便を除去する爲耐久的工法に依り、交通頻繁なる主要路線五百餘里に對し、一里當り三ヶ所千餘箇所の砂利置場を建設した。一箇所の建設費は平均五十圓、容量一・五立坪、混凝土造のものである。其の構造の適否には素より技術上議論もあらうが、兎も角縣下全般に亘り一律に施設されて居ることゝ、其の何れもが砂利が満溢して居つたのは筆者の見聞の範圍に於ては全國的に推賞すべき事柄に屬する。

將來爲すべき道路の諸問題

廣島縣には道路法施行後道路の改良計畫が無方針に終始して居つた事實は既に之を述べた。たゞ吳廣間道路が軍事的要要求に基いて施行したのと、廣島市内の國道橋一橋の改築に着手したに過ぎない。果して然らば其の他の道路を改良するの要が無いのであるか。無遠慮に申上ぐるならば、

一體私は右の吳廣間とか、廣島市内の改築なんかは不急の事業に屬すると云ひたい。アンナ吳廣間の小ボケな盆の中をイデクリ廻す様な狭い所へ多額の金を投下してそれがドレ丈け國家的生産力に影響するだらうか。また廣島市内の國道橋の架換にしてもだ。アンナ仕事は知事がやるべきものではなくやがて實施する都市計畫の街路と相俟つて市長が施設すれば充分ではないか。それよりも廣島縣としては更に早く、より多く實施すべき區間がある。早い話が郡部に於ける二號國道を見給へ。大部分山間部を通つて居るとは云ひ一般幅員が九尺乃至十二尺で、屈曲や勾配なんかは全くお話しにならない、殊に豊田郡莊内村地内の如きは五分の一の勾配がある。コレデモ國道で御座ると云はねばならぬと思ふと其の名が恥しがるだらう。コンナのを放つて置くなんて全く沙汰の限りだ。恐らく二號國道中東京から下關の間に於ける珍景だらう。しかも西隣山口縣は道路法施行と同時に第一期事業中に於て二號國道全線の改築豫算があり、岡山縣亦三年度より十ヶ年繼續事業を設定して各改

築中に屬す。誰れでもよい警鐘を亂打するの要があらう。次に廣島吳間には三十二號國道といふのがある。之亦殆んど山間部を經由して勾配や屈曲甚しきのみならず。其の幅員は一米乃至二米であつて車馬の往來さへも至難である。だから之が改修も焦眉の急とまでは行かなくとも一度はやらねばなるまい。

更に府縣道に至つてはドウカ。現在八百三十四里の内二間半以上のものが九十七里で他はそれ以下だ。ツマリ道路構造令の規格に合はぬ幅員を持つて居る府縣道が七百三十七里もある。

かくの如く道路法施行後十年!! 無異に非されば無能に十年の月日を夢消した。今や產業合理化を唱へられ、失業救濟の聲旺なるとき、而て吾々は路政光明の第二期に入らんとしつゝあるの秋、惰眠を醒して奮起すべきであらう。