



# 地方道路の鋪装に對する助成を要望す

## 吉岡計之助

輓近自動車の利用が著しく發達して、其の交通量が逐年激増しつゝあることは、大都市及び其の近郊に於ては勿論、全國を通じて顯著なる事實である。而して其の利用範圍も、道路の改良と相俟つて擴大せられ、從來近距離輸送に於て鐵道に優るものであつたものが、遠距離輸送に於ても漸時鐵道を凌駕せんとする勢ひである。故に近時地方の私設鐵道軌道等が愈々其の經營に苦しみ、新たに建設するのを見合せ自動車を以て、之れに代へんとする傾向が著しいのである。

全國々有鐵道の營業成績を調査しても、其主要幹線以外のものは大體缺損許りで、寧ろ線路の上に自動車を運轉した方が宜しい様な状態である。此様な線路の建設費を以て、之れに數倍乃至十數倍する延長の自動車道路を建設した方が、どれ程か、交通經濟上利益であつたか分らないと考へらる。即ち鐵道は既に行き詰りで、如何にして道路を改良し、此大

勢に順應するから、將來の交通政策上殘されたる重要な問題である。

大都市及び其の近郊に於ては、近時漸く其の主要道路の擴築、路面鋪裝が大體竣工して交通用具利用能率の増進、道路の維持修繕費の節約、其の他都市の衛生、美觀等、直接間接に市民は著しき利益と恩恵に浴して居るのである。

然るに一方地方道路を見るに、其の主要道路の路幅の整理、勾配、屈曲部の改修等は大體行き届いて居るが、路面の大部分は依然として、從來の砂利道の儘である。自動車の交通量は逐年激増する。雨が降ると直ちにあばた面になる。雨が續けば泥濘で一時間に僅か十哩も走れなくなる。天氣が續けば紅塵々々咫尺を辨ぜざる状態で、地方に於ては其の維持修繕に困り切つて居る。

砂利道は、交通の荷重及び速度に比例して急激に崩壞するから、緩速車には適するも、自動車には不適當で、自動車交通量の増加に比例して其の維持修繕費は急激に膨脹する故に、自動車の交通量がある限度を越ゆる場合は、砂利道では最早經濟的に維持が出来なくなる。茲に適當なる路面鋪裝の必要を生ずるのである。

地方道路の維持修繕費は、之れを全國的に見て、一ヶ年一里當り二三百圓乃至五六百圓にして、特に交通繁激なる箇所に於ては、局部的に之れに數倍する維持費を要して居る。

我が静岡縣に於ては、自動車の通る國府縣道總延長約五百里に對して、道路維持修繕費毎年約四十萬圓を支出して居る。即ち平均一里當り八百圓、面坪當り十五錢で、交通量の最も多き場所（一日自動車三百臺程度）に於ては、此六倍強即ち面坪當り一圓を費して居るが、完全なる路面の維持は困難である。又一面之れ以上の道路維持費の支出は、現下地方の財政状態では到底出來難いことである故に、地方主要道路の維持修繕は將に行き詰つて居ると云ふ外はないのである。

一日に自動車が三百臺以上も通る道路に於ては、速かに適當なる路面鋪裝を行ひ、交通の圓滑と、道路の維持修繕を合

理化するを急務とす。而して此種路面鋪裝の工事費は路面維持費の節約を以て、數ヶ年間に容易に償却し得ることは數多の實例の證するところである。

主要地方道路の幅員は一般に廣きを可とするも、廣きに失する時は、其の建設費及び維持費を増加する故に、交通量に適合することを要す。而して人家連擔其の他特種の箇所を除くの外は大體、自動車二車線即ち三間の有効幅員を有せしむれば充分であると考へらる。主要地方道路の現狀を見るに、多額の改修費を投ぜずとも、勾配、屈曲、視野の改良等の簡易なる局部的修築によつて、大した費用もかけずに大體此程度の幅員を具備せしめ得るのであるから、地方主要道路の完備は即ち路面鋪裝の普及に他ならぬのである。

近時自動車が漸く、近距離交通の範圍を脱して鐵道に代らんとする傾向あり、従つて主要地方道路も亦地方的性質を失ひ、國家的利害關係を有する以上は、又天然資源に乏しき我國に於ては觀光國として、外客誘致事業が國策として實施の域に入りたる以上は、國家が主要地方道路々々面鋪裝工事に對して、積極的援助をなすべきは、當然の歸結であり急務なるを信ずるものである。

全國々道二千一百里、府縣道二萬四千里中、我が靜岡縣の實情により推測して、主要地方道路として路面鋪裝の急を要するもの約二千四百里と假定し、一里當二萬五千圓の鋪裝工事を施行するものとすれば、總工費六千萬圓を要することゝなる。即ち五ヶ年繼續事業とすれば毎年一千二百圓を支出すれば足りるので、之れに對して少くとも國家は三分の一以上の補助をなし、尙ほ償還財源の存する限り事業公債を許可して然るべきである。(昭和、六、一一、稿)