



論 說



我國道路政策の缺陷

檜 崎 敏 雄

目 次

- 一 はしがき
- 二 此國民は道路を尊重せず
- 三 然らば當局者は如何
- 四 道路改良の效果は一般に理解せられず

一 は し が き

千七百六十三年出版のブウアン(Bouan)の『車輛運輸に關する論文』(Treatise upon wheel carriages)の中に『三、四十年前までは英國の道路は誠に憐れなものだつた。狭い道は全く狭いんであつて車輛の軸が兩側の土堤に強く當る位である。……そして廣がつて密生して居る樹木の列枯れかかつた樹や切

株も交つて旅人の頭の上に蔽ひかかり、道には柔かな日の光もささぬし、遷りの景色も見えない。さる程に人間の通路と云ふより野獸や蛇などの隠れ家の様に見えたと出して居るが、十八世紀頃までは斯様に酷かつた道路も十九世紀に入りテルフォードやマツカダムが現はれて以來は近代道路への第一歩を歩き出すこととなつた。そして又二十世紀に入つては自動車の發達と共に鋪裝道路の普及となり、進んでは道路美化の問題が論ぜられて居る。夫れも都會地の道路ならば事新しい話でもないが、最近には野を越え郡を貫き州を連ぬる幾百千哩の公道に於てすら此事が論ぜられて居る。例へば米國の大陸横斷道路リンカパンハイウェイすら處に依り林檎の花が咲き亂れ薔薇の花が馥郁として薫つて居る。

勿論外國の道路と雖も多くの問題を殘して居る。例へば倫敦の如き都會すら道路の供給は充分市民の要求に應ずるものとは云へぬ。例へばフインスベリイ公園 (Finsbury park) 邊ではかなり混雑があるが、夫れに就て運輸省の前道路局長メイベリイ卿 (Maybury) 卿は報告して曰く「餘り強くない人々は地下鐵から出て乗合自動車に乗るまでに二十五分間位待つのは決して珍らしい話では無い」云ふところに依れば必ずしも自動車運輸業者の罪では無い。蓋し「道路費」と「道路改良の順序」との間には密接の關係が無からねばならぬ。即ち先づ緊急の必要ある道路を最先きに改良し以下順を追ふて改良せねばならぬ。然るに事の實際は往々にして不急の道路が先づ改良に着手され緊急の道

路が却つて後に残される。つまり此間に矛盾がある。混雑を來たす狭い道路などは卒先擴築を必要とする譯だが夫れが中々行はれぬ。其處で雨夜などにバスや電車が混雑したり之れを待つたりするのは、一には道路建設當局の怠慢の罪でもあると云へる (Ibid, pp. 69, 75—6)。

まあ斯様な問題もあるが總體として西歐諸國の道路狀況や道路觀念が我國より秀れて居ることは事實である。近時我國に於ては自動車専用路流行の風潮があり業者の出願數も非常に多いと聞くが自動車専用路の珍らしがられると云ふのが既に一般道路の悪いことを意味するのであつて本來から云へば國內の主要道路は總て自動車走行に適する様に造られてあるのが本當である。日本では又時折思ひ付いた様に産業道路と云ひ、失業救済道路と云ひ、觀光道路と云ひ、史蹟道路と云ひ、探勝道路と云ふ。古い。古い。こんな言葉が感激を引く様では駄目である。米國では桑港から華盛頓まで遙々三千哩の鋪裝を見せるリンカン公道がある。之等道路には豪華な乗合自動車が動いて居る。暖房、照明、安樂椅子、展望硝子悉く備はつて正に路上のブルマンと云へるものである。夏期の街道は長期行樂の自動車で埋まつて仕舞ふ。

人口一人當り自動車の數は逐年増加する。大體千九百三十年の頃を中心として各國の趨勢を見れば次の如くである。之れは私用自動車及タクシー一臺當りの人口數を表はしたものである。

1	米 國	五・三	3	新 西 蘭	九・八
2	加 奈 太	九・三	4	南 阿	一一・八

5	濠洲	一四・六	10	白耳義	七七・六
6	アルゼンティン	三四・四	11	獨逸	一二七・二
7	佛國	三七・三	12	西班牙	一六九・六
8	英國	四〇・七	13	伊太利	二〇八・三
9	瑞典	五八・四	14	大日本	一二四九・〇

即ち米國では五人に付一臺の乗用車があるが、我日本帝國は之れと比較して驚く勿れ千二百四十九人當り一臺である。又表中で日本に十四番の位置を與へて置いたが之れは日本と伊太利との間に無數の國介入するものと知られたい諸外國の統計に就ては the Motor Industry of Great Britain, 1930, p. 124 参照。日本の分は一九三〇年の日本の人口約六千六百萬人に對し同年末乗用車數は内務省調査に據れば五萬二千八百二十九臺であることから計算したものである。

之等の現狀に對し我國の道路政策は果して當を得て居るであらうか。着々時代の進運に伴つて居るであらうか。

二 此國民は道路を尊重せず

我國民は兎角道路乃至道路政策に就ては興味が無い様である。西洋の文物と云へば良かれ悪しかれ隨喜渴仰する此國民性が同様に西洋の近代道路の研究乃至我國道路の改良と云ふことに頭が

向かないのは不思議である。多分昔武士と云ふ元氣者が草鞋穿きに天下の悪道路を闊歩した氣分が未だに残つて居る爲めかも知れない。此國では玄關の下駄の脱き履きに依つて家庭と道路が判然と區別されて居る。夫れから嚴重な板塀五寸釘硝子屑竹槍等の設備が道路との限界に立つて外敵の侵入を防いで居る！

さて我國の悪道路乃至悪道路政策を探究して見よう。

(一)第一に先づあの亂雜不體裁な路上の電柱其他の占用物は如何であるか。東京の街路を一瞥しても、茲に歩道を占用して居るものとして、一般電柱、電車用電柱、街燈、街路樹、水道栓、郵便箱、交番共同便所、公衆電話、消火線、軌道用變壓機、電車信號機、電力スウィッチ箱、地下鐵出入口、塵箱、廣告柱、ガソリンスタンド等がある。よくも集めたものであるが、此中眞に必要なものは街燈、街路樹位のものであつて他は厄介な居候である。電柱などは成るべく地下埋設物用の共同溝を作つて地下式に改めるがよい。東京でも八重洲通、清洲通、九段坂等は左様になつて居る筈である。商店の前に大電柱が仁王立となつて居る場合などは、商店に對する視野を妨げ、又商賣に影響する事も決して尠くないであらう。之れ商人の常に苦情を述ぶるところである。實際丸太の林立などは洒落にもならないのである。其他のものも概ね道路の方で養育の義務は無いのであるから、成るべく之を道路から放逐して道路外に敷地を求めしむるがよい。ガソリンスタンドの如きも、商賣用の設備を歩道に許した箇所があり、不都合な話である。郵便箱、交番、電話、消火線などは、歩道が自然に廣い場合は認めてよいかも知れ

ぬが他は全く餘計なものである。次に見逃し出来ないのは沿道商店の自轉車、商品など又歩道放置や積卸の機會などに之等商店が我物顔に歩道を占用する事であつて、公德心の缺如慨嘆に堪えない。斯様な次第で路上障碍物の多いところでは、通行人は漸く占用物の間を苦心しながら縫つて行くと云ふ風がある。丸で話が逆である。即ち總幅員は廣くとも有効幅員は遙かに狭く、夫れが沿道商店の不徳で更に狭ばめられて居ると云ふ風である。

(二)次で路上の亂雜不潔も我國の特色である。近時處々に塵屑箱も備はつては居るが、日本人の癖として到る處に塵紙を棄て痰を吐き散らす。又廣告ビラ等を貰へば直ちに丸めて之れを道路に放置する。之れでは如何に鋪裝に骨折り、街路樹に工夫を凝らし、公園式道路を造つたところで全く甲斐が無い。如何に銀座の柳など、歌つて見たところで行人は一向に樹木を愛しそうもない。驚くべき蠻風を備へた國民である。眞の人柄に於ては寧ろ毛唐に比し遙かに優れて居ると思はれる日本人も、社會生活上の訓練に掛けては殆んど零である。東京市の道路延長は昨年三月調で百三十六萬六千米、面積千四百五十五萬八千平米の中で、鋪裝は八百九萬六千平米であり、總面積の五割六分に達して居ると云ふことであるから、今後は道路の愛護に心がけずばなるまい。

文明國では自然に街路の清潔が保たれて居る。小弱國などでも道路愛護日を設けて居るものがある。例へば南米ポリヴィアの如き毎年十月五日を以て其日と定め、國民總動員を以て道路の愛護乃至改良に就ての事業を行ふことになつて居る。我國でも府縣知事熱心な人があつて此種の運

動を起して居るが一般には寧ろ冷笑的氣分が無いでは無く國民の氣分は未だ其處まで行つて居ない。例へば昭和五年五月二十七日愛媛縣告示第三八七號道路愛護會準則と云ふのがあり第一條に『道路愛護の思想を涵養し道路の維持修繕整理に資する目的を以て道路愛護會を組織す』と規定され、第二條に『本會は本會の區域内に於ける國道府縣市町村道の維持修繕竝整理を爲すを目的とし左の事業を行ふものとす、一路面雜草の除去、二側溝の浚渫、三路面の小破修繕、四道路の整理』とあり更に第七條に『前條の目的を達成する爲め會員は左記各項を遵守するものとす、一、毎年春秋の二季一日出役奉仕を爲すこと』と出て居る。

(三)道路地面下の占用に就ては、埋設物用の共同溝を作り、半永久式として掘鑿の頻繁ならざる様心掛けたいと思ふ。之れ又日本位數多く行はれて居る例を見ないのである。行人の危險、商店の損害は莫大なものである。

(四)復興道路は立派だと云ふ。或は立派過ぎると云ふ者がある。如何にも明治神宮の内外苑道路や昭和通の如きは歐米に持ち出してでもベストテン位の中に入るかも知れない。然し東京市全體として未だ充分の道路とは云へぬ。隨分繁華な通の歩道でさへ凹凸極りなきものがある。夫れに街路の狭少驚くべきものがあつて、例へば新宿通の歩道車道の狭き横斷の困難さは言語に絶すものがある。東京市の全面積に對する道路面積は一割七分五厘と云はれるが之れは華盛頓の四割五分とは行かずとも、せめて巴里、伯林の二割五分程度にはしたいものである。大阪に至つては八分六厘

と云ふ。斯様に道路區域の狭いことは平時は勿論一朝都市災害の場合即ち空襲地震等の際に名状し難い混亂を惹起するのであらう。

(五)更に大都市の郊外路即ち今日に於ては大東京の範圍内に含まれた町村の道路は如何。如何にも都心の道路は今日幅員も相當廣いけれども場末に至るに従ひ漸次に幅員を減じ甚だしきは三分の一位の幅員に狭まつて居る。故に中央に於ては車馬割合に疏通するとしても場末に至れば自動車、牛車、荷馬車、手車等の諸車が蛇々道路に停滯するものが少くは無い。之れでは折角の道路も諸車交通上其効用を減殺することになりはしないか。況んや大東京は近時人口の集中驚くべきものがあり、住民の社會生活上よりするも充分改善の必要がある。従來道路計畫が無かつたために復興に際し區劃整理上困難を感じた様であるが、大東京の當事者は他日又此困難を繰り返さうとして居る。由來郊外の道路は何等計畫の樹立が無いために此處に建築される多くの家屋は道路とは無關係に全く雜然たる状態を呈して居る。本來は居住者に先き立ち、又家屋建築に先き立ち、道路瓦斯等公共施設の延長あつて然るべきである。若し豫算の關係で直ちに實行が出来ないなら、先づ計畫の樹立發表こそ然るべきでは無いか。之れすら行はれて居ないと云ふのは當局の怠慢無能と云はれても已むを得まらう。

(六)更に地方道路は如何。之れは都市の道路より更に割が悪い。町村道は別として昭和六年初頭の統計で日本内地の國道延長約二千百里、府縣道約二萬三千七百里、市道約五千二百里、總計三萬一千

里で此中舗装約五百萬坪である。夫れで假に幅員を四間とすれば舗装延長約五百八十里で全部の約二分弱である。即ち他は精々砂利と云ふところであらう。

本來我國道路の改良計畫は、後に述べる様に大正八年原内閣の時に定められ、之れに要する經費二億八千二百八十萬圓として大正九年以降三十箇年に涉り公債に依り國庫から支出することになつたのであるが、其後の執行狀況を見るに失業救済道路工事費は別とし公債支辨は千三百八十萬圓に過ぎず他は一般歳入に依る支出であつて、昭和六年度まで十二箇年度分で合計豫算四千五百五十三萬圓であると云はれる。此間田中内閣の時に産業開發の爲め道路政策改訂の要ありとし、一般道路改良の外に府縣道中此見地から重要なものを助成改修の方針を樹てたが、其第一年度たる昭和四年度豫算を見れば、道路改良費總額七百萬圓の中で此目的の費用二百萬圓に過ぎなかつた。其後時局に刺激され、昭和六年度に於ては失業救済の爲めの道路改良策を講じ、失業公債二千萬圓を發行したが、更に本年度豫算には時局匡救の爲め大に土木事業を起す必要ありとし、道路改良助成の爲めにも相當多額な三千三百六十六萬一千圓の豫算が組まれたが、若し之れが實施宜しきを得れば、道路の改善も多少期待出來よう。

斯様な次第で地方道路の開發も之れからの問題である。であるが豫算面のみ大であらうとも、改良實施上の遺憾があれば、折角の事業も無駄である。即ち請負制度の上に何かの弊害は無いか。改良工事の當事者が徒らに外面を飾らうとして、實際に即しない道路工事を施行することになりはし

ないか。改良費の順序に従つて即ち改良を最も必要とする道路から順を追ふて他へ支出されたかの諸點である。

地方道路が未だ不充分だと云ふことは例へば最も重要である管の一號國道を見ても了解出来る。之れは東京と伊勢神宮を連絡する國道であるが之れを自動車で走破しようと思つても直往は全然不可能であつて先づ靜岡縣では濱名湖を迂回し名古屋伊勢間では美濃大垣を迂回せねばならぬ。蓋し名古屋以西に木曾長良、捐斐の三大河川があり夫れに橋梁がなく今尙舊時の渡船で連絡せるに過ぎぬからである。少くとも最近までは左様であつた。

(七)次で都市乃至郊外を通じて建築線の指定が充分で無い。建築線とは云ふまでもなく其線より突出して建築物を築造し得ざる線を云ふのであつて、通例道路境界線が同時に建築線となるのである(市街地建築法第七條乃至第九條)。

前にも述べた様に、本來道路が先きに築造さるべきであつて、家屋は後から其道路に沿ふて建築さるべきものなのである。従つて既設の都市は已むを得ぬものとして、順次の改造を以て之れに臨み、將來の發達區域は豫め道路を造るのが本當である。金が無ければ計劃だけで結構であるから道路計劃線を先づ指定するがよい。既に市街地建築物法施行令第三十條に『……道路の新設又は變更の計畫ある場合に於て行政廳其計畫を告示したるときは其の計畫の道路は之を道路と看做す』とあり、そして前述の如く同法第七條に依り道路境界線は建築線であるから道路計畫線は建築線となる

次第である。即ち此法令に依り計畫線も法律上の効果を有つ譯である。

此計畫線の効果は寧ろ偉大であつて、次ぎの問題解決に資するであらう、(一)將來の家屋建築は計畫線に沿ふこととなる、(二)既に家屋ある場合、家屋の後方に計畫線を定むれば將來家屋の改築等は家屋を此線に沿はしめる、(三)火災震災等の場合は夫れこそ計畫線が大效ある時であつて復興は此線に沿ひ行はれるであらう。要之財源と計畫とは別物である。財源なしとして計畫すら爲さざるは凡庸な官公吏の通常であるが、折角法律上の根據あり、且つ非常の效果があり、且つ又何等費用を要せざる。這個計畫だけは是非樹立したいものである。

(八)次で道路費用の財源は旨く工夫されて居るか。現に道路費は一般租税、道路公債、受益者負擔、損傷者負擔等の方法に依り支辨されて居るが、之等は總て適當な方法とは云はれない。夫れよりも寧ろガソリン税創設の方法に依るべきである。夫等の點に就ては後に詳説する筈であるが、今日の道路は一般自動車の走行に適當なる様改善を加ふることが主眼であるから、自動車所有者が此道路使用に就き使用料を支拂ふことは當然であつて、恰も公私の公共事業例へば瓦斯電氣水道等が料金を要求することが當然であるのと變らぬ筈である。夫れにガソリン税ならば使用者は不識の裡に支拂を濟ませる譯であつて、而かも徴收者側から云へば徴税多額に上るのであるから、恰好の税源と云はねばならぬ。之れに依つて道路費基金を設定し、道路の新設改良のみならず維持修繕に及ぶことが出来るであらう。現在の受益者負擔規定、道路法三九條の如きは吝な方法である。之れは道路

に關する工事に因り著しく利益を受くる者あるときは道路管理者は其者に利益を受くる限度に於て道路に關する工事費の一部を負擔せしむることが出來るとふ規定である。尤もらしい規定であるが實は改良道路から一定距離以内の沿道の土地所有者乃至家屋所有者は總べて利益を受くる者と見做して可なりに多額の負擔金を課して居る。近時社會思想乃至經濟情勢の變化に因る之等の財産所有者の窮境は暫らく之れを措き、之等の者の中には道路改築に依り一向利益を受けない者が少くない。例へば改築道路より沿道土地が地勢低下せる場合の如き、又は沿道家屋が商店に非ず住宅なる場合の如き、又は假に利益を受くるものとするも四圍の情勢上其利益は寧ろ遠き將來に望まざるを得ざるが如き、凡そ斯様な場合が少くないのである。即ち沿道土地は一筆毎に事情が異なるのであるが、現行法は一列に道路からの距離で負擔を背負はせるのであつて、『利益を受くる限度に於て』もないものである。

(九)道路乃至自動車交通の本質を理解して居ない。自動車運輸は時代の趨勢である。出來得る限り其發達を助長せねばならぬ。何事ぞ地方の鐵道軌道で自動車の競争を受けて苦しむ者が徒らに悲鳴を擧げて救濟を乞ひ、或は竝行線に於ける乗合自動車營業の兼營に就き優先權を請願する等の舉に出で、居る。世人乃至當局も亦或程度に於て其無理からぬを認むるものの如くである。然し鐵道軌道が自動車の競走の爲に立ち行かぬと云ふならば夫れは彼等が最早や現代に生活する能力資格なきことを物語るものである。如何にも彼等の過去の運輸上の功績—尤も全然公益的事業と

ばかりは云へぬが―を認めはすればとてさればとて強て存続の理由は毫末も無い。明治初年鐵道布設當時に雲助失業の理由から布設反對論が多かつたが、之れは理由のあることであらうか。又自動車の前に滅び行く荷馬車屋や人力車夫が可愛相だとして自動車の發達を阻止することは必要であらうか。大資本を投下したりとの理由で鐵道軌道を保護しようとする云ふなら之れ既成資本家擁護以外に何の意味かあらん。況んや並行線兼營優先など以ての外であつて之れでは鐵道軌道の存続出來る様な自動車經營しか出來ぬ筈である。全力を發揮しての自動車經營こそ意味があるのである。優勝劣敗滅びる者をして滅びしめよ。之れが自然界のみならず人間界進歩の原則なのだ。

(十)以下は今後の問題であるが再び過誤を繰り返さない爲めに警告せねばならぬことは滿洲の道路問題である。他の場所でも云つた様に凡そ交通機關の整備は政治經濟社會各方面の文化開發の根本條件であるが、其根本條件であるだけ却つて閑却され易く人々は兎角に浮華的な表面にのみ着眼して居る。滿洲國今後の發展如何は全く鐵道自動車道路及航空路の發展如何に依ること多く殊に一般道路乃至自動車道の新設改築を希はざるを得ぬ。

現在の滿洲道路は極めて不備劣悪である。古昔は官屬大路の如く首都と各省城とを連ぬるもの、大路の如く省城を中心として四方に放射するものがあつたが、其後清朝三百年大平の夢は終に緊張を失して路政を地方官の手に委ね、地方官之れを又人民の私費修繕に委して顧みず、結局今日見るが如き惡道路となつたのである。東亞經濟調査局の調査に曰く「路傍の兩側は高くして中央は低く恰

かも河川底を通ずるが如く深きは數十尺に及ぶものがある。故に夏降雨期に際しては泥濘車軸を没する有様である。……滿洲の交通の尤も頻繁なる時期は冬期である。冬期結氷期に入れば濕地沼澤河川等悉く結氷し劣悪なる道路も坦々砥の如き結氷道路と化し加ふるに農産物の搬出期に當り此時期を利用して自動車の運行すら極めて容易である。結氷道路は誠に巧みなる天の配劑であると云はねばならない。而も夏期に入れば降雨の爲めに道路は破壊され自動車は勿論車馬の運行すら極めて難澁となる」と。

三 然らば當局者は如何

如上我國民の道路觀念の浮薄な點を擧げたが之れに就ては爲政當局も責を負はねばならぬ。特に、

- 1 路上占用物の不整理
- 2 大東京市内の道路計畫に就ての無策
- 3 受益者負擔の惡制度
- 4 各種交通機關の間の統制に就ての無爲無策

の如きは道路行政の缺陷の最たるものである。尙其外には爲政當局は次の如き點に留意する必要がある。

(二) 地方長官は先づ眞の牧民官とならねばならぬ。立身出世も大切ではあるが、區々たる官等陞叙や大縣轉任などにのみ執心するなどは全く笑止である。もう今日そんなことは流行らない。今少し高處に着眼して民治の實を擧ぐる様努力せねばならぬ。往年の島根縣令境二郎や藤川爲親などは寢食を忘れて縣下土木事業に精進したものであつて、例へば二郎の布告文の『西哲曰く道路は邦國の開化を表する確實なる徴候也、顧みて我縣を見れば沈鬱不振斯くの如し、天下の人をして道路の荒惡を謂へば、必ず先づ指を我縣に屈せしむるに至る、豈各員と共に其愧を同じくせざるを得んや、雖然方今賦課の増加する經濟の困難なる、如斯一朝此大事業に着手する、固より深思熟慮せざるべからず、故に起工の實施及費途の支出は姑く之を他日に譲り、今先修線路の當否を議定せんとす』などは大變に面白い。

第一に明治十五年にして早くも道路改修が文化促進の根本方策なることに氣が付いて居る。第二に道路費用は無くとも先づ計畫の樹立が急務としたこと。之れは二郎が決して凡眼で無かつたことを物語つて居る。文章としても感激に富んで居り常識的や冷淡でない點が愉快である。「豫算が無い」「前例が無い」「考へて置かうなどと云ふ馬鹿馬鹿しい點が棄にしたくも無い。尤も此點が地方長官のみが悪いのでは無く現代の政黨内閣も責任の一半を負はねばならぬ。されば頻繁な地方長官の交迭を避ける何等かの方法を講ずることが必要であつて、茲に又知事公選論の有力な一根據が存する次第である。

(二)我國道路の改良事業に於て果して道路費が合理的に投下されて居るかと云ふ問題がある。勿論道路費用の財源に就ても新工夫を凝らすべきであるが、然し財源は第二の問題として實際必要なだけの費用を投じ、無益な資本投下は之れを避けねばならぬ。即ち交通機關個性化の法則に従はねばならぬ。換言すれば地形又は土地の交通状況に應じて、道路に個性を保たしめねばならぬ。無論交通の安全其他から見て、最小限度の條件は具へねばならぬが、杓子條規式に不必要の構造方法に従ふ必要は無い。此點は特に監督者の心得が肝要であつて、嚴に技師乃至屬僚を警ましめねばならぬ。平坦な短冊型道路の連續では兎ても費用が堪まつたもので無い。

道路の請負工事も亦、道路費の使用上甚だ遺憾のことが多い。出來得れば成るべく直轄工事としたいものである。請負人が本來旨い商賣であることは、地方の多額納税者に彼等の數が漸次増加し、地主が漸次没落するのでも了解出来る。殊に地元請負の制度の如きは、地元町村が之れを請負つた上で、二三割を天引して之れを請負人に下請さして居る。夫れを又請負人が勿ねるので、最初縣會を通過した道路改良費は、假に百萬圓でも事實は五六十萬圓位になることも珍らしくない。

況んや請負制度は普通に所謂價格競争であり、主たる目標は價の低廉であつて、質の良否は問ふところでも無い。蓋し官廳作る處の設計書は、圖面と共に施工上必要な材料及其費用を精細に記載したものであるから、本來之れより以下に請負費の低下する理は無く、請負人は自己の勞務費を之れに加へて、引き受けてもよい筈のものである。然るに道路工事執行令第十一條には曰く『入札人中豫定

價格の三分二を下らざる最低價格の入札を爲したる者を以て落札人とす但し設計附入札に在りては設計及入札金額に依り落札人を定む」と。即ち官廳の設計は三分の一だけは間延びの點が在る次第である。若し又設計書に誤なしとすれば、之れを安價に引き受けた請負人が不正を行ひ工作物の素質を低下したことは事實であつて、之れは全く疑ふ餘地が無い。

最も値段安きものに請負はせると云ふことに先づ無理がある。夫れよりも技術競争ならば遙かに勝つて居る。即ち官廳は單に工事費の總額、道路通過區域、幅員、保險、耐久期間、其他の必要事項を示し、設計及工事費は之れを一般から募集する。官廳は應募者に就て精査を遂げ、意匠設計費用、其他の點に就き妥當なものを選擇する。此方法とても完全でないかも知らぬが、前記の單純な價格競争に比して勝つことは萬々であらう。

四 道路改良の效果は一般に理解せられず

如上我國に於ける道路觀念の缺如及び道路行政の缺陷に就て述べた次第であるが、一體に此國では、道路が良くなれば便利であらう位の考へに止り、道路改良の效果を充分に解つて居ない。従つて改良の緊急なことを熱心に唱へるものも無い有様である。之れが外の仕事ならば團體徒黨でも組んで騒ぎ立てることもなるので従つて其處に何等かの效能が現はれて來る。であるが道路改良事業は餘りにじみ、な仕事であることが損である。此根本の事業に着眼する人は割合に尠ない。

然し事實上改良後の效果は偉大であつて之れ位效果の著しいものは無いとも云へる。之れに就ては先年本誌にも東京市や函館市や鈴鹿峠の改修の效果に就て實驗報告が出て居たから茲に贅するまでもあるまい。然し一般民衆は此點が解つて居ないのであるから映畫其他の方法に依つて之れを知らしめる必要があると信ずる。

最後に提唱したいことは交通警察官署の設置である。之れは是非一般警察から分離して貰ひたい。前にも述べた様に此國民は公德心と云ふものを心得ず折角の道路を汚損し又勝手に占用し他人の迷惑を顧みないのであるから、公德心を教へ込む爲めにも獨立の交通警察を設け、夫等の役人は絶えず巡回して路上に痰を吐き、紙片を棄て、其他自轉車商品の類を放置し、野球技を爲す者等を發見すれば之れを嚴罰に處する様にせねばならぬ。之れは國民の品性引上の一助ともなるであらう。況んや自動車のみき逃げなどは死刑にしてもよい筈のものである。

兎に角道路を歩いて各人は自己の庭を歩く様な氣になりたいものである。現代日本の道路は實際歩いて不快に感ずることが多い。知らぬ者同志であればどんな無作法でもよいと心得て居るのである。