



論説

道路政策の更新

床次竹二郎

道路が交通上經濟上社會上其關係する所極めて廣汎であつて其整否如何が人類生活の進歩發達に影響する所甚大であることは固より言を待たないことである。我國の道路は徳川幕府時代に於て頗に其發達を加へ明治時代に及んだのであるが、急激なる國情の推移に伴ふて之が改良整備は交通上は勿論軍事上亦忽諸に付するを許されなくなり、國民生活上頗る緊急を告ぐるに至つたのである。之が爲め地方自治制度制定以來絶えず調査研究に盡す所があつたが予が内務大臣の職に在つた大正八年に至つて漸く道路法を制定發布するを得たのである。當時該法の實施に際して道路に關する根本政策を樹立するの特に必要なるを感じたので、衆知を集めて調査審議を盡す爲めに道路會議が設置せられ道路法附屬の法規を始め、國道路線の認定と其改良方法並に府縣道以下の改良策等の審議確定を求めて、大正九年度以降三十年間に國費貳億八千貳百八十萬圓を投じ以て國道二千里

軍事國道約七十里特殊の事由ある府縣道約四百里及六大都市の街路の改良を完成することとなつた素より今日から見れば事業の規模は大なりと言ふを得ないであらうが當時に在つては十二分の企圖であつたことを信ずる、即ち道路法の制定と道路政策の樹立とは我國路政の一劃期的事業と言ふべきものであつた。爾來十有五星霜を経たるが其間の事業は如何に遂行せられたのか聞く所に依ると大正九年度から同十一年度の三ヶ年間のみ既定計畫を實行したるも其後は財政の都合等で年々僅かに三四百萬圓を以て國道其他の改良を施したとの事である。寔に遺憾な事と思ふ。併しながら京濱國道、阪神國道の改良を始め古來險坂と稱せられたる箱根、鈴鹿、兩峠の改良、安倍、富士、大井利根、吉野等の大河川の架橋の如き相當著大なる工事を完成し得たるは寔に欣幸とする所である。乍去國防關係や産業上の事情や殊に最近自動車の驚異的發達は既定の道路政策を遂行したとしても、更に擴張修正を要することを痛感するのである。昨年度から農山漁村匡救の必要に迫られて臨時的に道路の改築は行はれて居るも道路事業の本格的價値を幾何程増加するのか知り得ない。惟ふに航空運輸の發達と路上交通の統制と水運の進展とは一段の考量を要する必須的事案であると思ふ。幸に交通審議會や土木會議が新に設置せられたのであるから此等の關係者は政府當局者と協力し其蘊蓄を傾けて時運に適應するの政策を講ぜられたい。今や外に内に國民一體が奮起して奉公の誠を竭さねばならぬ非常時局であるので敢て所懐を述べて一言を費やす次第である。