

道路政策改訂論

唐澤俊樹

大正八年原内閣時代に樹立された道路政策は我國道路行政の劃期的大事業であつた、併し夫れに豫定されたことは大正九年度から十一年度の三箇年に亘つて實行されたに過ぎない、消極政策を採つた内閣では勿論であるが、積極政策を強調した内閣でも我が道路事業に關しては餘り力を入れなかつた、即ち大正十二年度以降は僅に年額三四百萬圓を以て國道以下道路の改良事業を助成する爲に補助費を支出するに過ぎなかつた、然るに昭和六年度に於ては幸か不幸か財界の不況に基因して多數の失業者が簇出し、何とかして之を救濟せなければならぬやうに爲つたので、時の政府は失業救濟道路改良事業を計畫して、政府自ら國道改良事業を執行し、地方をして府縣道を改良せしむる爲に補助政策を採つて、總額二千三百五十萬圓を支出した、七年度に於ては名を失業救濟に藉らなかつたけれども、矢張り前年度の方針を踏襲して、總額二千八百八十四萬圓餘を以て道路の改良に力めたが、朝野を擧げて農村の疲弊を救濟するの要求、盛であつたが爲に更に追加豫算に依つて政府の國道直轄工事を増加し、府縣道以下町村道の改良事業を起工せしめて、農民を就勞せしむる爲に三千三百六十

六萬圓餘を支出し、八年度に於ても財界の窮乏、其の他社會事情依然前年度と變りはないので六千九十五萬圓餘を以て道路事業を執行することゝし、目下盛に各地に工事が執行されてゐる。九年度に於ても社會事情は本年度と異るところは無いのであるから、相當額の豫算を成立せしめて、産業の振興乃至は農村の救済に力むる爲に道路の改良を計畫したのである。

我國の道路は原内閣の樹立した政策に依つて改良の第一歩を踏み出し、政府豫算は其の豫定を裏切つたが、政府の採つた道路の改良方針は著しく地方を刺戟して、自動車が増加に伴ふて招來する道路の損壞を防止し、又は自動車の經濟的交通を圖るが爲に、各地は競つて道路改良方針を樹立し、著々工事に取掛つたのであつた。素より夫れには政府の聲明した國庫補助政策を唯一の目標としたことは言ふ迄もない。此政策に依つて完成されたものは、京濱間、國道、阪神間、國道、京阪國道等の改良を始めとし、王朝時代から天下の難路と言はれた箱根の嶮は平けられ、交通難を以て人口に膾炙さるゝ鈴鹿の難路も改修され、徳川時代から旅人を悩ました安倍富士、大井、天龍の大川や濱名湖には架橋され、東海道に於ては隨分澤山の國道の改良を觀るに至つた。其の外各地方に於て古來交通上の難路と呼ばれたものであつて改良されたものが頗る多い。殊に國道であつて架橋の設備がなかつたものが其の殆ど全部に亘つて完成されたことは注目すべきである。以上改良事業を見ると國道に在つては九十一箇所の多きに及び、其の工事費は約七千三百萬圓、府縣道に在つては十一箇所で三百萬圓、六大都市

の街路に在つては約五千二百萬圓を算してゐる。

然るに前にも述べたやうに政府の補助豫算は、原内閣時代の計畫を實行するに至らない即ち工事の進捗と之に伴ふ政府の補助とは並行しない結果を見るに至つたのであつて、以上の工事に對して地方が豫定した通り補助するが爲には國道に在つては四千萬圓、街路に在つては五百萬圓の支出を要するのである。此の如く後世に補助を残すが如きことを避けたいと考へ、自分は新規事業に對し補助しない方針を採つてゐる。固より是等の補助は政府に於て契約を締結した譯ではないから一片の書生論を以てすれば債務とは爲らないのであるが、兎も角政府の助成方針に則つて地方が執行した工事に對し吾不關焉の態度を採ることは出来ない。況んや地方財政は之あるが爲に其の經理に惱まざるゝものあるに於ておやである。故に此後の道路政策を按ずるに方つては此債務的補助の尻拭ひは蓋し重要な事項の一つである。

我國道路改良の對策は以上述べたやうに、原内閣の樹立した道路改良政策は其の實行を抑制され、臨時に突發した失業救済乃至は農村振興と言ふやうなことに胚胎して道路の改良が策さるゝに至つたのである。固より其の動機が何にあるにしても、其の手段として道路の改良が實現さるゝのであるから必ずしも咎むべきではないが、改良地點の選擇乃至は其の工事の執行方法等は起工の動機に鑑み自然的に制限さるべきものであるから道路本來の見地からすれば餘り歓迎すべきではなく、矢

張り原内閣の樹立したやうに道路本來の見地に於て對策を樹立する必要がある。然らば臨時に突發した時局匡救と言ふやうな事件は解消後に於ては原内閣の政策を復活するか、更に新計畫を樹立するかの問題を呼び起すのであるが、夫れを解決するには暫く原内閣の政策を検討するの必要がある。

原内閣が政策を樹立した當時に於ても矢張り三十年後に於ける自動車の發達を考慮し之が交通上利用する道路の改良を策したには違ひがない。併し當時に於ける自動車數は纔に三千八百六十九臺であつて、自動車のナンバー三千と記したものを見るとき人は驚異の眼を放つたものであつた。夫れが豫想し得なかつた歐洲大戰の影響を受けて現在に於ては九萬七千臺を算するに至つたのである。是等自動車の利用する道路を改良するに就ても其の對策は自ら異ならざるを得ない。即ち前計畫に於ては千八百里の國道を改良するにあつたのであるが、國道が我國に於ける幹線交通を支配することに鑑るときは、先づ第一に之が全部的改良に力むるのが當然である。又前計畫に於ても道路構造令の規格に改良することを策したのであるが、路面は砂利敷を以て原則としたのである。併し現在の自動車交通よりするときは到底右計畫を以てしては交通の需要を満足する能はざるのみならず、路面維持の爲に鉅額の費用を要し到底其の負擔に耐ゆることが出来ないことが明確と爲つたから、國道の全線に亘つて近代の構造に依つて鋪裝するの必要あるに至つた。殊に自動車の増加に伴ひ道路と鐵道との平面交叉を避けることも亦道路交通上又は經濟上必要事であるから之も亦考慮せなければならぬ。詰り原内閣時代とは事情が違つて道路施設に對し新たに要求するものが増加した

のであるから、道路築造の計畫方針を改むるの必要を見るに至つたのである。

國道に關する費用の負擔は、原則として地方に歸せしめ、政府は之に對し補助政策を採つたのであるが、自動車交通の經濟的領域が機械の巧妙と道路改良の促進と相俟つて漸次擴張され、行政區劃に拘泥せずして交通する事實に鑑み、更に國內交通の幹線たる資實を持することに稽ふるときは、地方費負擔の制度は更に檢討を要する問題であらう。這般行はれた交通情勢調査の結果に徴すると、其の事實が餘りにも顯著なことを知るのである。卑近の例に徴すると、陸羽街道、埼玉縣地内の國道を利用する自動車の三分二は總て他府縣所屬の自動車であつて、國道改良費を負擔する埼玉縣所屬の自動車が交通量の三分一を占むるが如き場合に於て、埼玉縣をして費用の全額を負擔せしむるが如きは負擔の公平を期する所以ではない。假令政府の補助政策に依つて其の半額を補助するにしても尙公平を期し得ないのである。況んや其の維持修繕費の全額を地方に負擔せしむる現制度に於ては尙更なことである。又國道が國內交通を支配するに不拘之を府縣單位に於て改良せしむることも、一貫して行はるゝ交通の爲には大なる障礙と言はねばならぬ。故に是等の點に於ても従來の政策を改訂するの必要を認むるのである。

國道交通の性質上からすれば、前段の理由に依つて其の管理權の所屬に就ても考へねばならぬ。併し理想的に路政の根本を改訂することは容易のことではない。従つて漸を逐ふて理想の實現を期することが必要であつて、夫れが路政を執行する吾々の責務である。之に關しては色々の問題もあらう。

が現に地方廳の所管する管理權の一部に屬する國道の新設改築を政府に於て自ら執行する方針を確立すること即ち政府直轄の下に國道を新設改築することを原則とする制度を樹立するを必要とするのである。政府直轄國道工事は前にも言つたやうに昭和六年度に於て失業救済の爲に實施したのが嚆矢であつて自後今日まで繼續されてゐるが、其の成績は頗る良好であつて地方事情に拘泥せず又忌むべき政黨の策動などに禍されず、道路本來の見地に於て工事を執行することが出来る、或は地方分權論に胚胎して中央執行制度を難する者もあるが、夫れの可否は事業の性質上から見て判断すべきことであつて、地方分權と言ふ如き空漠な議論や法律の解釋に依つて遊戯的に解決し得べき問題ではない、交通事實に即して國道の改良を計るべきである、假令政府が執行するに就ても其の費用の一部を地方に分擔せしむるのが妥當であるが、國道の利用價値より判断するときは國道の改良に依つて國道の所在する地の享受する利益は、河川等の如き公物の所在する土地の享受する利益と著しく異つてゐるのであるから、國庫が其の大部分を負擔するのは當然であつて是等の點も再検討を要するであらう。

國道の改良と相竝んで必要なことは地方道路の改良である、従來の計畫に於ては軍事上其他特殊の事由に依つて國家的見地に基き其の新設改築を必要とする主要府縣道四百里を改良する計畫であつた、併しながら軍事上の必要やら國家生活の必要言はゞ行政上の必要に依つてのみ道路の改

良を策すべきではない故に積極政策を強調した田中内閣時代に於ては産業發展の見地に於て府縣道の改良を計畫したのであつて、寔に機宜に適した道路政策であつたが内閣の更迭に依つて其の實現を見ることが出来なかつた併し假令幹線道路のみの改良に専らであつても脈絡相通じ始めて交通上の効果を擧げることの出来る道路施設に於ては尙目的を達し得ないのである併しながら道路にも交通の勢力領域があつて其の大小を問はず一時に改良することは不可能事であるばかりでなく勢力領域の小なるものに對してまでも國家が之を助勢すべき筋合のものではないそこに國家の助成すべきものと否らざるものととの區別を生ずる。

從來決定された指定府縣道の制度は道路行政監督上の必要に出でたものではあるが監督を莊重にする所以は道路の效用が他の府縣道の夫れに比較して著大であることに基因するのであるから是等の道路こそ幹線交通を司る國道の效用を増進するに最も必要なものであつて是れが改良を國家が助成するの理由と必要ある所以である故に是等道路六千里中既改良部分を除いた四千里は國道の改良と相俟つて政府に於て其の改良を助成すべく對策を講ずるの必要がある。

政府は曩に土木會議を設置し近く其の道路部委員會に第二次道路改良計畫の改訂を諮問したが、右委員會が如何なる答申をするや今のところは判らないが委員各位が以上述べた諸點に付留意論議し適當の成案を得るに至つたならば我が路政は一段の進展を見るに至つて、道路を利用する自動車の經濟的效用を遂げ國民生活に寄與するところ尠少でないであらう。