

研究

國道系統の一考察



江 守 保 平

我國、道路交通の幹線とも云ふべき國道の改良工事が昭和六年以來國の直轄事業として起工され現在に至るまで失業救濟、産業振興、時局匡救など事業の名稱こそ色々に變

へられたけれども兎に角一貫して繼續された爲最近に至つてその効果が一般的に認められる様になつたのは喜ばしきことである。我國の國道延長は現在軍事國道を加へて全長八、四七八軒（約二、一五〇里）に及んで居るが昭和六年度に行はれた改良工事延長は二二一軒 昭和七年度には二〇七軒であるから此の儘この改良計畫が進められるとすれば

數十年後には全部の國道が改良され自動車交通は格段の進歩を見ることがあらう。

此の場合に當り我國の國道網體系につき考慮を拂つて見ることがあながち無益なことでもあるまい。先づ道路法第十條に於て國道は次の如く定義づけられてゐる。

- 國道ノ路線ハ左ノ路線ニ就キ主務大臣之ヲ認定ス
- 一、東京市ヨリ神宮、府縣廳所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地、又ハ樞要ノ開港ニ達スル路線
 - 二、主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線

大正九年內務省告示により國道路線として第一號より第三十八號迄又軍事國道として特第一號より特第二十七號までが認定されたがその總延長は最近の統計によると次の如くである。

國道延長 八、一七二杆

軍事國道延長 三〇六杆

此のうち軍事國道の方は姑くおき國道網の主體をなす國道八、一七二杆につき觀察するにその路線の認定は道路法の精神に従ひ主として地方行政的の立場から考慮せられたものである。即ちどの路線も先づ行政的中心地である東京市を起點とし之と地方行政的中心である府縣廳所在地を結ぶ二十五路線とその他東京市を起點とし神宮、師團、鎮守府及び開港に至る十三路線とより成り立つてゐる。

かくの如く國道の全てを東京からスタートせしめることはその概念あまりに行政本位に過ぎ産業政策上から又交通政策上から見れば遺憾の點が少くない。殊に自動車交通が全國的に發達した今日となつてはかくの如き中央集權的概

念が寧ろ封建的なりとさへ考へられないでもない。

東京以外の都市なればそれが如何に重要な産業中心地であつても唯一つの國道經由地として軽く扱はれてゐるに過ぎない。

例へば大阪市の如き行政的に見れば或は所謂一つの「地方」に過ぎぬかもしれないが産業的に見るならばその重要性に於ては寧ろ東京を凌駕してゐるにも係らず國道系統から云ふとあまり重要視せられず僅かに二號國道と十六號國道の通過地にすぎないと云ふ状態である。

産業の都市大阪を中心に各方向に放射してゐる都市計畫線など交通上の重要さに於ては寧ろ地方の國道などより遙かに上位なるべきに之等が單なる府縣道として殘されて居るのは如何なるものであらうか。現在問題となつて居る大阪奈良線など稍々此の例に近いものである。

交通政策本位に國道路線を決定するとすれば先づ産業的に重要な中心地例へば東京、大阪を始め名古屋、神戸、京都、横濱、廣島、福岡、長崎或は仙臺、青森の如き重要

なる大都市を各ブロックの中心となし之等を相互的に連絡する幹線道路を先づ國道網の骨格とし次に之等各都市を中心としその周圍に惑星的に點在する各産業中心地及びその近くの軍事上重要な地點や開港場を結びつけた路線を之に加へて國道網の大系を決定すべきである。

斯くすることによつて該國道網が平時は道路交通運輸の動脈となり又一朝有事の際には國防上有意義なものともなつて來るのである。

現在府縣廳所在地であつても全國的交通政策の上から見て微弱なものは國道網の中から除外さるべきものもあるだらうし又現在府縣によつては國費の割當のため交通上殆んど價値のない國道を餘儀なく保持して居る様な所もあるから斯の如き路線は當然國道網から削られなければならない。奈良と和歌山を結ぶ十五號國道の如きは後者の例に近いものである。又逆に現在は府縣廳所在地でなくともそれが産業的に重要な地位を占めて居る所であれば當然國道の經由地にならなければならない。

國道網設定上尙考へねばならないことは自動車交通の發達である。自動車が発明され道路交通の機關として一般的に用ひられる様になつてから道路に對する觀念が全く一變してしまつたことは世界各國ともその軌を一にしてゐるが我が國に於ても恰度道路法が施行された頃から自動車の利用は次第に多くなり殊に關東大震災を契機として自動車交通は劃期的に發達し現在では地方鐵道や軌道の領域をおびやかす様にさへなつて來たのである。荷馬車時代の道路はその利用半徑極めて狭く或地方を中心とし極く限られた半徑の範圍内の交通の用にしか供せられなかつたが現在自動車時代 (Motor Age) となつてその利用半徑は一〇〇軒より更に數百軒に迄及んでしまつた。現在の路に腦まされながらも東京静岡岡名古屋大阪間、大阪岡山間の如き遠距離に貨物定期自動車が行はれた曉に於ける實狀より察すれば更に道路改良が行はれた曉に於ける自動車の驚異的發達は當然考へられる所である。こうなつてくると今までの様な國道に對する封建的觀念はその根據甚だ薄弱で國道たるものはあく

まで交通本位に立脚したものでなければならぬ。

次に考慮を廻すべきは國道の管理方法である。國道の管理は道路法第十七條に定むる所に従ひ府縣知事が受持つて居るのであるが前記の如く國道が府縣を超越した存在と考へればその管理は當然國家自らが之にあたらなければならぬ。國道の管理を小單位の府縣に委せてあるために起る不都合は屢々その例を見る所で例へば關西に於ける京阪國道などが之である。此國道は京都大阪の兩府協力の土その施行に當つたものであるがその重要性に於て兩府間見解を異にする様に見受ける即ち京都の方から見れば商工都市大阪との連絡上重要なものであつてその改良工事にあつては四百萬圓の巨費を投じ都市計畫路線として幅員も二一米より一一米迄とし實に堂々たるものが出來上つて居る、然るに大阪側より見ると此路線は寧ろ北側の裏口とも見るべくそのため糊塗的に失業救濟事業の一部として工を起し淀川の堤防を利用し路幅も一〇米にすぎないし鋪裝も僅かに簡易鋪裝を以て間に合せてゐると云ふ状態である。かくの如

きは國道と云ふ大局より見れば甚だ不都合なこと之などは當然國家が直轄事業として一貫した方針のもとにその全部を施行すべきである。

此の外阪神國道、京濱國道なども矢張り此例に準ずるものである。

國道の國家管理と云ふ問題は最近漸く識者の間に認めらるるに至りさきに大阪で開かれた第一回道路大會に於て大阪府提出の建議の中に此事項が入れられたのは時宜に適したものである。

國道を國家が管理するとすれば地方廳の仕事が國が奪ふ様に考へる向もあるかもしれないがかゝる見解は間違つて居る。府縣としては國道に十倍する二〇、二一八籽の指定府縣道九六、三三九籽の府縣道の管理と云ふ仕事が残され又市に於ても一四、七四八籽の市道の管理をしなければならぬのであるから各者各々その分擔を守り全國協力して道路國策を確立すべきであらうと思ふ。