

秋田縣道路行政について

菜 引 幾 馬

紀元二千五百九十四年の佳節に當り、本縣修路夫百四十一名中成績優良なる者六名を知事より又これに亞ぐ者十六名を土木課長より、夫々その功績を表彰さるゝは、永年に亘り寒暑を厭はざる勞苦に對する慰藉と共に、新らしき希望と勵みとを齎し、道路修築上今後の効果を一層期待するに足るべく、當に各人の光榮とするのみならず同縣のため誠に喜ばしき限りである、この期に際し路政の一端を分掌する所以を以て、こゝに聊か本縣道路行政につき所見を述べ、巷間諸賢の批判を請ひ、併して今後各位の御援助を求めんとする次第である。

聊も普通に土木といふ時は土方作業或は一步進んでも河川、道路の新設改修位にしか考へない者が多いやうである

が、土木の範圍はそう簡單輕易ではない、これらは勿論のこと砂防施設、學校官衙の建築、鐵道軌道の敷設、上下水道の敷設、電氣事業施設、港灣の修築、湖海の埋立、池沼の開拓等皆土木の範圍に屬するもので、これらは何れも巨額の經費を要し、國縣市町村の行政において、この土木事業の巧拙進退の如何は、積極的に國利民福の上に重大なる影響を有し、消極的には財政の伸縮を支配すること驚くべきもので、これを本縣において見るに、明治十二年縣會開設以來昭和八年度に至る半世紀餘において、土木事業に費した金は縣費のみで四千萬圓を超過し、縣費總額に對し約三割といふ高率を示してゐる、隨て縣財政の消長は一に土木の二字によりて支配せらるゝを思ふ時、これに携はる吾

人の責務蓋し重大なるを痛感せざるを得ないのである、而してこれらの巨額の經費は道路、橋梁、河川、港灣の災害復舊費を初めとして、積極的に新設改修事業就中道路のために約二割八分の經費が投ぜられてゐるのである。

今わが國における道路を概観するに、その道路法制は古く崇神帝の時道守代の役を置き、遙か降つて徳川時代に所謂五街道の制度を設け、明治六年八月大藏省達を以て河港道路修築規則を制定し、大正九年四月より現行道路法の施行を見、これによれば道路の維持取締、施設方法、費用負擔歸屬等を規律し、一般道路といふもこれを國道、府縣道、市道及び町村道の四等級に分ち、各等級によつて管理者が定まりその管理者が道路を作り、また維持修繕し、或ひは取締をなすことになつてゐる、斯くの如く道路制度の進展又日月の進運に伴ふと雖も、一面道路物體の構成工作の發展は、歐米各國の夫に比し甚だしく遜色がある、尤も舊幕時代に於ては各藩とも攻防策戦上藩の領界において強て交通連絡を杜絶せしめ、又明治政府においては軍事、

教育、鐵道幾多の重要國策の急激なる發展に、經濟的の壓迫を受けたるためか、要するに漸く昭和六年度において初めて失業救済の名の許に、工費一千六百六十六萬圓をもつて國道五十七ヶ所に對し政府直轄の國道改良事業を起したるものにして、爾來繼續執行せらるると雖も、國道一號線即ち「東京より神宮に達する線路」において、三重縣揖斐、長良兩川の架橋を了らざるにおいては、今尙自動車の直通不能にして、國道一號線において斯くの如き状態なる一斑を見て全貌を窺ふべきである、過般私はこの兩橋工事を視察してその完成一日も速かなるを待望切なるものを覺えた次第である。

翻つて本縣内の道路を見るに、國道は南海岸象潟港を経て秋田市に達する十號線（酒田街道）中央院内町より入り秋田能代大館を経て青森に至る國道五號線（陸羽街道）の二線延長八十七里府縣道は百九十二路線五百三十里合計六百十七里餘を有し、秋田市から東京市に至る丁度四倍二往復に相當するのである、さらに市町村道の延長は四千四百

里に達し、その他道路法によらざる耕作道或は林道草刈道等幾何なるや不明なるも、これ等は縣面積廣袤七百方里の間都市村落を縫ひ我等百萬縣民の交通便利に供し地方産業振興の重要な用具となつてゐる譯である。

次に橋梁のことであるが、道路法においては橋梁は道路の附屬物として道路に關する規定に従はしてゐるが、その構築が學問的で技術的になると又經費のかゝる點においてか、その發達遅々として交通の發展を阻害する狀況にありしが帝都復興事業の一偉觀たる隅田川架設の永代、清洲等の六大橋の工成るに鑑み技術的研究方面も異數の進歩を見、引續き東海道前述の國道一號線においては天龍川、濱名湖、木曾川等數多の大橋梁架設せらるるに至つたのである。

本縣における橋梁は國府縣道筋に架するもの二千二百三十二橋でその内鐵橋、鐵筋コンクリート橋等永久的構造と目すべきもの、玉川、由利、八龍橋をはじめとして大小あはせて僅かに二百橋に過ぎず、今なほ昔ながらの渡船場七

ヶ所、投渡橋三十ヶ所を有し、約二千橋は木橋に屬す、就中岩崎橋米内澤橋等既に交通量の制限をなし架け替の急目捷に迫れるものもある。

しかして本縣の道路橋梁に關する改良計畫を見るに明治三十四年より大正十二年までに三回にわたつて道路改良繼續計畫を樹立されてゐるがその第一期は明治三十四年より五ヶ年十一路線、第二期は大正二年より九ヶ年二十三路線、第三期は大正八年より十ヶ年十八路線であつて、斯く改修計畫を樹てたものゝその結果は何れも計畫中止となり一回も完全に遂行せられたることなく、更に第四期として昭和三年度より同九年度に至る七ヶ年繼續事業として經費四百四十七萬圓を以て國、府縣道合せて五十七路線、この延長八十五里の大改良計畫を樹て、その財源は起債地元町村寄附金及び國庫補助に求め昭和七年までに二百二十八萬圓の收入を見るも爾來累年縣財政の窮乏を招徠し、道路改良のために百五十三萬圓を充當支出せられたるに過ぎず、その事業の實地施行は昭和三年度より同五年度に至る三ヶ年

にして、昭和八年度よりは救農土木に轉換したる意味においてこの計畫も打切りとなり、これ亦完璧を期するに至らなかつたのである。

林産に鑛産、米に酒そして風致の秋田に一度足を運ぶ者の、まづ驚くことは道路の悪いこと河川に堤防のないことであらう、元來本縣において物價の高いのは敢て東北地方に工業地のなきためのみならず、縣内車馬交通運輸の障礙に基因するところ亦尠少なからざるものがある、特に昭和七年四、五月の解雪季においては管下隨所に泥濘馬腹を没するの荒廢眞に名狀すべからざるものがあつた。

現丸山土木課長は當時本縣赴任日尙淺きに拘らずこの實狀を甚だ憂慮し曰く「交通の支障杜絶は文明の逆轉にして産業の萎縮は勿論今において方策を講ぜずんばこれが復舊費の節約額に數倍化の期に至つては有形無形の損失遂に償ひ難く噬臍の悔あらん」とし縣民の世論を喚起し又部下を鞭撻すること一方ならず日夜これが對策に腐心専念したものである。

抑も何が故に本縣道路が斯く迄廢頽せるかにつき具に検討して以て對策を講ずるの必要を認め、今なほこれが實現に努力しつゝある次第であるが、元來雨雪多く又土質、砂利質の悪いことも原因となつてゐるが是等は地方的事情にして一部不可抗力に屬するものがあるが又克く人爲を以て天爲に抗するの道を必要とするものにして今その主なる原因を指摘せば、

- 一、道路修繕費等管理維持費の激減せること。
- 二、車輪幅員の狭小なること。
- 三、事業の効果が投資に比例せざること等である。

第一道路の管理については道路法第三十二條並にこれに伴ふ勅令「道路管理職員制」の定めあり、又維持修繕については省令「道路維持修繕令」を有し、それ〴〵管理維持を必要とする次第なるが、財界の不振は縣財政を極度に逼迫せしめ、殊に本縣は累年の災害復舊に縣債一千數百萬圓に達し、爲に土木費は年を逐ふて激減し即ち昭和七年度における道路新設改築並に維持修繕費等の土木費は三府四十

三縣中十一萬八千圓の沖繩縣を最下位とし、これにつぎ本縣は二十六萬五千圓の末尾より第二位に屬す、而して昭和二年度においては道路修繕費のみで二十六萬圓を支出せるも、逐年減額し昭和七年度においてはこれを半減する拾三萬六千圓に過ぎず、今これを本縣六百七十里に分配するときは一里當り二百二十圓、未改修區域ありとするも交通繁激區域と相殺し通常の交通量における道路一里につき二百二十圓の砂利を購入しこれを粉末とし路面に敷衍しても、蓋し肉眼に映するや否や實に寒心に堪えざる實情にあつたのであるまた道路維持修繕令第十四條には「道路の維持及び修繕のため道路工夫を常置しその受持區域を定め服務せしむべし」と規定してあるが、昭和二年度においてはこれが經費五萬二千六百五十圓を計上せしに、これ又逐年減額し昭和七年度においては約一萬圓の減額となり、修路夫僅かに百二十名、一人受持區域五里半に及び、又昭和三年初めて道路愛護獎勵費一萬圓を計上し、道路愛護思想の普及を圖りたるも、これ又八百圓に激減せるものにして、道路

關係職員が日夜血涙を絞つて最少の經費を以て最大の効果を擧げんと努力するも交通機關の加速度的發展に逆比例してこれ等土木費の縮小を見る時道路の荒廢上述の如く蓋し故ありといふべきである。昭和七年通常縣會においては流石に世論の喚起黙し難く、これ等道路修繕費壹萬圓を増額議決し、引續き客年末における縣會はこれより又一萬圓の増額議決を見るに至れるは、道路行政否縣政上當然のことといふも路政のため誠に感謝すべき事態なること、これが執行の任に當る我等は縣財政窮乏の折柄貧者の一燈よりなほ重要な使命と貴重なる價値の存するものとして有効に便途すべく努力するは當然の責務といふべきである。

第二には車輪幅員のことであるが車輪幅員の廣狹は路面損傷に直接重大なる關係を有することは言を俟たない、道路は元來人馬車の交通を目的として構成するものなるがゆゑに、それに因つて損傷するは當然であるといふ者があるが道路を一回の交通一人の交通を目的とし構成するならばこの理論も妥當であるが、併しながら日月と共に諸車その

敷を増加し是等が繰返しノ、交通に支障なく、圓滑に、而してこれが修繕費は循環して各人の負擔に歸屬するにおいて經濟的恒久的の維持法を必要とするものである。

本縣においては自轉車及びこれに類するもの三萬六千六百三十、荷車一萬三千三百、馬車三千六百三十、自動車七百三十、人力車六百十、合計五萬四千九百餘臺を存するが、その内最も路面を擦傷するものは自動車にして馬車、荷車はこれに亞ぐのである。

自動車については特に重要視し昭和六年法律第五二號を以て「自動車交通事業法」を規律してゐる道路法第四十條に依り自動車の如きは道路の損傷負擔金を課し得るものにして、他府縣においてはその類例多々あるも、本縣においては尙これが實施を見ず、明治三十三年本縣令第四十三號に依る牛馬車荷車の車輪齒幅は大正九年内務省令道路取締令第十二條の規定に依るものに比し一寸内外狭少につき、之が改正を要するも同令施行後十有四年を経過せる今日なほその改正を見ざるは誠に遺憾の至りなるが、昭和十年末

においては車輪幅擴張の實施をみるべく、此期に際し前述の損傷負擔の制を設けんか、蓋し道路を主體として交通を量定し以て負擔の均衡を期するは道路行政上適應の制度といふべきである。

第三は事業の効果が投資に比例する點であるが如斯抽象的しかも消極的事項は何等價值を存せざる如きも本縣土木事業においては今なほこれを考究し且つ高唱せざるを得ないものがある、管下土木請負業者は官公署一般民間事業の請負者をあはせて四百人を超え、事業は各業者の需要を満たすに足らず、故に競争激化するはやむを得ざることながら、これがため自己の生活私經濟より打算して事業費に相當する工事をなさず、或は直接工事に關係せざるところに投資の一部を没し、若しくは下請負に渡し勞せずして不當の利得を占むる等、その信賴するに足らざるもの多く、この點については丸山土木課長は常に改革改正に努めて曰く「請負業者も營利を目的とする營業者たる以上儲けてならんとは言はぬ、儲けることもあれば損することもあらう、

ただ事業遂行する以上誠意をもつて常に氣持よく施行しその事業の効果が投資に比例して機能を發揮し得る様各業者相戒めてほしい」と果せる哉請負業者も感ずるところあつてか、客年九月土木建築請負業協會の設立認可を得その規約第五條に「本協會は同業者の親睦を圖り營業上の弊害を矯正し相互の利益を保護し斯業の向上發展を期するを目的とす」と定めたが、要するにこれが運用適切を得ば本縣土木事業上利するところ大なるを思ふ。

なほ投資と効果の一致せざるもの、内砂利採取路面修理工事はその性質上特に甚だしきを痛感し、これが請負に附したるものは直接本廳員をして検査せしむるの方針を執り、或は長官の直接指示の許に冬期間營業者にあらざる凶作民をして砂利を採取せしめ、以て失業救済券々事業遂行をはかり、又昭和八年度においては砂利採取のためにトラク五臺を購入し、直營をもつて道路修繕に勉め、一面南秋田郡の如く地質軟弱加ふに採取砂利拂底せる區域においては、クラツシャー「碎石機」を求め面潟村三倉鼻にこれが

工場を設置し、人造砂利を製成し極力道路の維持修繕に力を盡しつゝある次第である。

以上述べた事業は經常的事業に屬するものなるが、更に昭和七年度より政府の方針に基き所謂時局匡救事業を起興するに當り、本縣においては道路の荒廢の狀況に鑑み河川、港灣に比し道路の改築、改良に重點を置き、併も縣下普遍的に緊急缺くべからざる要所を選び、町村においても亦縣の方針に順應し多年に亘る交通の障害を解決すべく計畫を樹て、昭和七年九月着工以來今尙山間僻陬の地も救農土木で股賑を極めてゐる次第である。これに依り改良せられたものは、昭和七、八兩年度併せて國府縣道においては二百六十八箇所延長六十一里（約二百五十料）、事業費百三十六萬圓、更に一市二百三十五箇所において施行したる市町村道は、一千五百五十五箇所延長二百二十四里（八百八十料）この事業費百九十三萬九千三百圓を投じ、縣市町村を併せて約三百三十萬圓の巨額に達したが、これを救農二ヶ年の總事業費三百九十六萬五千圓より見るときは道路のた

めに八割三分二厘を費してゐる蓋し救農土木費は道路事業費であると言ふも敢て過言ではない。

救農土木事業につき尙特筆すべきは他府縣においては人口三、四萬位の市においてすらその事業の大小は別とし、舗装道路の存するに不拘獨秋田市は人口六萬を擁し東北十四都市中第五位の樞要都市なるに今尙これなきは文明都市として缺くる處あるに反し、大館、能代、増田の各町交通中心地においては孰れも救農土木の一部として舗装工事を施行せると、今一つは府縣道工事は普通これが管理者たる府縣知事において執行すべきを、道路法第二十四條の規定により管理者に非ざる地元町村において執行したことである。即ち平鹿郡榮村、雄勝郡田代村ほか管下十一箇町村において延長九千九百米事業費三萬二千四百圓であるが國道と雖も地元府縣でこれを執行する如く、府縣道と雖も亦地元町村においてこれを執行するは、利用と負擔の均衡を保つ上において當然と言ふべきであるが、未だ前例なく前述の舗装道路施行と相俟つて救農土木による本縣路政の一大

進歩と言ふべきである。

更に水害による道路につき見るに、本縣の河川は雄物川、米代川子吉川の三大河川を初め、縣費支辨河川四十五川、蜿蜒三百五十四里を有し、これ等は殆んど無堤防の原始的河川なるため年々の災害は遂に縣債一千數百萬圓の主因を爲し、今後何年後に至つて終息するやまことに寒心に堪えざる次第であるが、從來これが復舊工事施行の狀況を見るに、そのまゝ放置しても更に増破の憂ひなき箇所、民有地にして既に河川化してゐる箇所等を、復舊に名を藉り多額の費用を投ずる慣習あるを丸山土木課長は痛くこれを憂慮し此處にも亦投資と効果の一致を圖るべく、即ち河川堤防、護岸の復舊は緊急缺くべからざるものを除くほかはこれを行はず、専ら道路、橋梁の復舊に重きを置きたるものにして昭和五年災害復舊費中河川に屬するもの八十六萬六千圓に比し、道路橋梁はその三割一分に當る二十六萬一千圓なるに不拘、客年九月の暴風雨による災害復舊費は河川三十八萬三千圓に比し、道路はその七割二分に相當する二十七

萬七千圓にして、河川復舊に對する道路橋梁復舊の比率を高めつゝあるも、これもとよりその年の災害程度と四圍の狀態により必ずしもこれを墨守せざるは勿論ながら、昭和七、八年中に實施せる橋梁工事において寺澤、川井、才川、松峯等十六橋を鐵筋コンクリート橋の永久構造とし、更に本年施行せんとするものは八龍橋ほか五橋を有し、各河川につき河狀の許すかぎりこれに跨る木橋を鐵筋化するの狀態にあるのは、本縣財政百年を考慮し、國民民福の高所に立脚せる道路行政と言はねばならぬ。

以上は本縣最近二、三ヶ年における通常あるべき道路維持管理或は救農土木災害復舊より見たる道路行政の概況に過ぎず、而して道路工夫の表彰、砂利直營採取、クラウンヤ一工場、道路舗裝等執掌寸暇もない狀況であるが、是等の事項は一見誠に些少なる事件に屬する様なるも、元來土木施設は何れも巨額を投ずる故を以てそれ程又細部は等閑に附せらるべきにあらず、特に目下の縣財政に鑑みたる時は敢て尨大なる計畫を樹て黃梁一炊を夢みるよりか寧ろ道

は邁きに在り敢て諸を遠きに求めず歩一歩進行するの方策を是と信ずる次第である。

本縣土木事業は河川港灣等今後幾多爲すべき事業あるも就中道路に在りては待避所の設置、貯礫場（道路修理用材料常置場）の設置舗裝道路の擴張、橋長九十米以上の橋梁にして架け換へを要するもの十一橋事業費は百五十萬圓、鐵道踏切百二ヶ所の高架改良費二百十二萬圓、國府縣道の未改良部分二百萬米改良費は一千七百萬圓等その爲すべき事業前途洋々として際涯を見ざる狀況にあり、又制度についても受益者負擔及び道路占用軒擔制、或は昨年六月、十月兩度の交通調査に基く路線改廢等これ又相當多端に上る次第である。

終りに一言すべきは從來本縣の修路夫は他府縣に比し能率甚だ劣る者あるを屢々見聞す、一例を擧ぐれば地方有力者の使用人に類し或は農繁期及び冬期間は何等修繕作業に服せずと、若し斯くの如き事實ありとせば正に本縣路政の爲め匡正すべき最大の重點といふべく、縣は昭和七、八年

においてこれ等服務心得に違背する者は相當整理し、尙今後もその本分を忘れ能率の揚がらざる者は假借せざる處なるが、更に進んで一般修路夫につき一層道路に對する知識の涵養につとめ、又他府縣における修路の實況を視察せしむる等専ら能率増進の方途を考究するところあると雖も先づ職務に忠實精勵する者を選奨するの制度を設け、その第一回本日の佳辰に際し、その功績を犒はるゝに至りたるが、本日表彰せられたる者の中には曾て中央道路收良會より表彰の榮に浴したる者あり、又土木事務所まで給料受領の爲めに行く時日を惜み妻子を以てし、自身はその日も終日營々として道路作業に勵む等誠に涙ぐまじき美談とし、又人の龜鑑とすべき者もあり、徒らに表彰せられんために努力したものでなく永きは明治二十七年短きも大正七年より十年一日の如く本縣修路の爲め献身努力したる結晶に外ならぬものと信じ今後益々今回の厚德に報ゆべく、又他の諸君においても表裏なく職務に精勵し、本縣の祿をはむ者宜しく百萬縣民の信頼に背かざることを希ふ次第である。

鐵道省で昨年一月から十月に至る間東京、大阪、京都、名古屋、神戸、横濱の六大都市に於ける公營私營バスの業務成績を調査せられたが其の調査に依ると

| 公 營 | | 私 營 | |
|-------|-------|-------|-------|
| 營業哩數 | 所有車輛數 | 營業哩數 | 所有車輛數 |
| 東京市營 | 九〇・四 | 東京乘合 | 三五・六 |
| 大阪市營 | 九二・一 | 大阪乘合 | 五四・〇 |
| 京都市營 | 二二・六 | | |
| 名古屋市營 | 六三・〇 | 名古屋乘合 | 三〇・〇 |
| 神戸市營 | 三一・七 | 神戶自動車 | 二七・三 |
| 横濱市營 | 二九・八 | 横濱乘合 | 七・四 |
| | 八三 | | 一八 |

で乗客數では東京乘合が六六、〇四九、三〇八延區で其収入では六、一三二、七六四圓で六大都市中の第一位を占めて居る、處が一日一車平均運轉哩數は横濱乘合の二〇三哩が第一位である、又一日一哩平均乗客収入は東京乘合の二八九圓八〇錢で之に對立する東京市營は九七圓八一錢で其の差驚くべし一八四圓である其他の都市でも、私營は公營に比し優越の成績を擧げてゐる。