

# 第七回國際道路問題調查 報告書頒布廣告

第七回國際道路問題タル 一、セメント系鋪裝 二、瀝青材料 三、街路又ハ地方道路面 四、交通安全ノ確保 五、車輛ト路面關係 六、交通車輛等ニ關スル各般ノ事項 ニツキ學識、經驗アル大家ヲ委員ニ委囑シ昭和七、八年度ニ涉リ調査中ノ處客秋調査ヲ完了シタリ本調査ハ國際道路會議ニ本會ノ意見トシテ提出シタルモノナルモ一面本邦道路問題ニ關スル貴重ノ資料ナルヲ以テ敢テ之ヲ増刷シテ道路關係各位ノ清覽ニ供セントス 希望者ハ實費金貳圓添付至急左ニ申込ヲ請フ但臺灣樺太朝鮮關東廳管內ハ別ニ送費金三十五錢ヲ要ス

內務省構内

道路改良會

「道路の改良」附録

第八回道路職員講習會講演集(二)

道路改良會

# 道路行政上の諸問題

内務書記官 武井群嗣

(私はツイ最近に河川課長に轉じたので、此の講議も新しい道路課長が擔當されるのが當然であります。今回の講習會を計畫した者の一人たる緣故を以て私からお話を申し上げようと思ひます)

## 序 言

私に與へられた「道路行政」といふ題は非常に漠然として居りますが、之より道路法を通讀して行く間に、行政の實務に當つて注意を要する點、及び最近叫ばれてゐる道路法の改正に就て——道路法は大正八年制定以來十數年を経過して居り、時代の進運に伴つて相當の改正を必要とする點があらうといふことで、當局に於て目下改正案の調査中でありますから、其の道路法中改正を要する事項、其の他道路行政に關する諸問題に就て若干の卑見を申述べようと思ひます。

### 一、私道の法制を如何に定むべきか

我國の道路法は、其の第一條の規定に明かなやうに、所謂路線の認定主義を採つて居るのであります。即ち

第一條 本法ニ於テ道路ト稱スルハ一般交通ノ用ニ供スル道路ニシテ行政廳ニ於テ第二章ニ依ル認定ヲ爲シタルモノヲ謂フ

とありまして、行政廳が認定した道路でなければ、道路法に所謂道路でないことになつて居ります。其の結果國道・府縣道・市道・町村道の四種類の路線が現在認定せられて居る譯であります。

然るに道路法施行後、道路法に據らざる道路（之を私道と稱して居りますが）即ち一般交通の用に供する道路ではあるけれども、行政廳が認定しない、又認定することも出来ないやうな道路が相當多數にある、此の道路の取締を如何にしたら宜しいかといふ問題が相當以前から論議されて居るのであります。

論者に依りますと、所謂公道（道路法に謂ふ所の道路）の管理は 國道以下町村道に至るまで、すべて國の行政機關たる府縣知事、又は市町村長に於て、公費を以て支辨して其の維持經營をして居るのであるから、此の方の監督取締等はさうやかましく言はなくても出来ることである。然るに等しく一般交通の用に供せられて居る道路でありながら、行政廳の認定しない所謂私道なるものに至つては、何等取締の規定が無い、僅に警察の取締規定と、府縣に於ける土木工事取締規則に依つて規律されて居るだけである。私道にはいろ／＼なものがあるであらうが、中には營利會社等が、住宅經營の爲に土地を開發して、そこに區劃整理をして道路を設けたやうなものもあるであらう、殊にそれは都會地及ぶ其の附近には相當あるであらう。又市街地建築物法の規定に依つて行政廳が建築線を指定すると、其の指定せられた線内の通路は茲に道路としての取扱を受けるのであるが、それも市街地建築物法の適用地域が擴大せられるに従つて建築線の指定が多くなり、隨て多數の道路法に據らざる道路が出来て居る。是等の取締を道路當局に於て十分に行ふのでなければ、完全な道路

行政は行はれないではないか。隨て所謂公道の取締よりも、私道の取締をする方が重要事である。それをやらない道路當局の頭腦を疑ふといふやうな非難をする人もあるのでありまして、洵に尤もな事であります。

しかしながら此の事は敢て新しい問題ではないのでありまして、明治二十四五年の頃、内務省に於て公道道路法案といふものを立案して、帝國議會に提出した事があります。今日の道路法の前身でありますが、其の法案に於ては、明かに私道に關する規定を設けて居つたのでありまして、當時の案を見ますと、私設公道といふ名稱を以て呼ばれまして、國道・府縣道・市道・町村道の次に、私設公道といふ一つの種類を設けました。さうして更に之を第一種と第二種に分けまして、第一種は所謂賃取道路、(賃錢を取つて通行せしめるもの) 第二種は賃錢を徴收しないで一般の通行を許すもの、而も兩方共私人の施設經營する道路として、之に關する取締規定及び助成の規定等を規けて居つたのでありますが、此の案は遂に成立するに至らず、今日の道路法となつた譯であります。従つて今日の道路法には、所謂私設公道なるものは認め居らず、専ら公設公道とも謂ふべき、行政廳の認定したるものだけに限られて居る譯であります。然るに今申すやうに、所謂私道の取締といふものは、道路行政の上に於ては相當近代に於て重要な役割を演じて居りますので、今後此の私道の取締を如何にするかといふことは、道路行政の衝に當る者の、特に思を運らさなければならぬ問題であります。申すまでもなく、所謂道路行政といふものは、道路法に依る道路の管理經營に當るだけではないのでありまして、道路法に據る道路と、道路法に據らざる道路とを問はず、苟も一般交通の用に供する道路なるに於ては、等しく道路當局者が其の施設、經營及び監督に就て思を運らさなければならぬものでありますので、私道に就ても如何なる法制を設くべきかといふことは、今後に於ける重要な問題の一であります。

それには道路法を改正して、昔の公共道路法案にあつたやうに、私設公道なる道路の種類を設けるのも一つの方法でありますし、或は今日の道路法は所謂公物主義を採用して居るものでありますから、此の法制の建前を崩すことをやめて、別に私道法とでもいふべき一つの法律を制定するが宜しい、さうして府縣の土木工事取締規則に於て取締られて居る私道を統一ある法制の下に律する方が宜からうといふ議論もあるのであります。後、執れも各々理由があることであります。今後は等の問題に就ては、道路當局として考ふべきことは勿論であります。地方の實務に従事して居られる各位に於かれて、私道の取締を如何にするかといふことに就ては、實地に即したる意見をお立てになつて、中央當局に御示し下されば好都合と思ひます。

## 二、路線認定と認定標準の改訂

次は第二章、道路の種類等級及び路線の認定に關する問題であります。現在の道路は國道・府縣道・市道・町村道の四種に分れて居つて、其の路線の認定標準が第十條乃至第十四條の間に掲げられて居りまして、特に國道及び府縣道に就ては認定標準が詳しく規定されてありますが、此の國道及び府縣道の路線の認定標準を如何に定めるかといふことは、最近自動車交通が廣い範圍に盛に行はれる時代になつて、特に論議されるに至つた問題であります。

先づ國道に就ては第十條に標準が二つ掲げられて居ります。即ち

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

であります。主として軍事の目的を有する路線に就ては、所謂軍事國道として、又最近には之を特殊國道といふ名稱を以て取扱はれて居りますが、これは専ら軍事上の見地に立つものでありますので、姑く問題外としますと、所謂一般國道の路線の認定標準は第一號に掲げられて居るものに限られるのであります。これはすべて東京市を中心として、地方に及んで居るのであります。其の結果として、地方に依つては奇異の感を以て見られるやうな道路が出来て居ります。例へば沖繩縣には、東京市より沖繩縣廳所在地に達する路線として若干の國道があります。又東京市より四國の各縣廳所在地に達する路線として、淡路島の中央を通つて居る國道があります。かと思ふと、同じ四國の間に於ても、高知市より松山市に達する道路の如きは、四國から見ますれば四國の幹線道路ともなるべきものでありませうが、道路法に所謂國道の認定標準に該當して居りませぬために、府縣道の取扱を受けて居るのであります。さういふ事例は幾多あらうと思ひます。或は今日問題になつて居ります奈良と大阪の間を連絡する道路、或は津市より紀南を廻つて和歌山市に達する道路、或は萩市より西方の海岸を通つて下關市に道する道路等、其の他例を挙げれば幾つかあらうと存じますが、各府縣に於て交通の實際から見ると相當重要な幹線道路と目されるものが、今日に於ては國道の取扱を受けて居らぬといふ實情であります。

これは畢竟法律に、東京市を中心として路線の認定標準が定められて居る結果であります。之を今日の交通の情勢から見た場合に、果してそれが適當であるかどうかと考へますと、そも／＼國道の認定に就ては沿革がありまして、往昔道路法の立てられた當時に於ては、一國の首府を中心として各地方に及んで居る道路が國道として取扱はれて居りました。其の沿革を承繼いで居るために、一國の首府たる東京市より、各府縣廳所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地等に達する所謂政治上軍事上重要な道路が國道として認定されたのであります。そも／＼道路なるものは種々の目的があ

るのでありませうが、兎も角も一般交通の需要に應じて、産業經濟の發展に資するものであることを考へますときには、國道の起點をすべて東京市に置くことが果して適當であるかどうかといふ疑問は、當然過ぎるほど當然に起つて來るのであります。

此の點に就ては、東京を中心として現在の規定に揚げられた地點に達する道路は無論必要でありませうが、更に其の他國道の認定標準を附加へて、モット所謂國の交通幹線となるべき路線の認定標準を増す必要があるのではなからうか。例へば、次の第十一條の府縣道の路線認定標準の第一に掲げてある「府縣廳所在地より隣接府縣廳所在地ニ達スル路線」の如きは、須く之を國道の路線に編入する方が宜いではなからうか、といふことが論ぜられて居るのであります。

我國の面積に對する國道路線の延長の割合を、歐米先進國に於けるそれと比べて見ますと、遙に少いのでありまして、先進國に於ける面積に對する國道路線延長の割合は、相當多いのであります。これは自動車交通が發達すればするほど、其の交通圏内が廣くなり、隨て國道の如き國の重要幹線たる道路の施設・經營は、之を一地方の利害關係のみに拘泥せず、専ら國家的見地に於て施設・經營する必要があるものでありまして、其の見地から申しても國道の路線をモット増加して、國に於て國道の施設・經營にモット力を注ぐ必要があるのではなからうかといふことが問題になる譯であります。

次に府縣道の路線認定標準に就ては、詳細なる標準が掲げられて居りますが、これとても大正八年の法律制定以後、何等の變改が加へられて居りませぬが、最近各地に航空機の發着場等が設けられるので、港灣と相並んで飛行場等に達する路線も、府縣道の認定標準にする必要があるものでありませうし、又場合に依つてはそれ等の中の重要なものは、國道にしなければならぬ場合もあるのでなからうかと考へられます。尤も極端な説になると、府縣道の認定標準はこれほど明確

府縣道の國道認定



に分ける必要はない、すべて府縣知事の認定に一任したら宜いではないかといふ見方もあるのですが、それは如何なものであらうか。寧ろ國道網を完成して其の國道網内に於ける細道路網として、府縣道及び市町村道の網が、交通政策の見地に於て完全になるやうにする爲には、やはり從來通り認定標準は定めて置いて、其の標準に足らぬ所があれば之を改めるといふ方法を採るのが至當ではなからうかと思つて居ります。

序に、附加へて一言したいことは、現在の實務の問題として、各府縣より、毎年府縣會が終了すると、府縣道路線の認定の認可申請が本省に出て來るのであります。之に就ては從來本省よりの通牒があります通り、其の路線が隣接府縣に及ぶものに就ては、關係府縣が同時に申請しなければ詮議にならぬことになつて居ります。然るに最近に至つてポツ／＼此の通牒が忘れられて、各府縣單獨に出て來るものが見受けられます。其の結果として、隣接府縣からの申請のあるのを俟つて詮議するために保留になる場合が屢々ありますので、二府縣に跨る府縣道の認定に就ては、兩府縣が同時に申請されるやうに御注意を願つて置きます。

尙、一般の交通情勢の變化に伴つて、國道路線の認定が増加される必要があると同様に、府縣道の路線も相當殖えることは或る場合に於ては已むを得ない事であり、又必要な事であらうと思ひますが、たゞ困ることは新府縣道の維持管理に要する経費を増額することなしに、唯單に府縣道路線の新認定だけを申請される向が相當多いのであります。これは恐らく諸君が一番深く經驗されて居ることゝ想ひますが、府縣道の維持・管理に要する費用は、大抵の府縣に於て年々削減されつゝあるのではなからうかと存じます。一方に於ては自動車交通の爲に道路が相當損傷する、隨て維持・管理の費用が多く必要になればとて、減額される理由は豪も無いのに拘らず、經費多端の折柄、兎角府縣道の維持・管理の費用が減額

される憂目に遭ふ府縣が相當多いこと、存じます。然るに一方に於ては、維持・管理の費用を何等考慮することなくして、相當長い延長に亙る府縣道の新認定の認可申請をされる向があるのであります。これは、只さへ既認定の府縣道が、所謂砂利代が無くて困つて居る時に、更に新認定の府縣道を増すことになりまして、而も其の爲に要する府縣費を増額しなければ、自然の結果として新認定の府縣道に手の及ばないのは勿論、既認定の府縣道の維持・管理が疎になる譯であります。吾々路政の當局に在る者は、新認定の府縣道を増すことは已むを得ないとしても、此の際に於ては、既認定の府縣道に對する維持・管理の費用と同率以上の府縣費を増額して、然る後に新認定の公布をするやうにといふ附帯條件を付けて、認可の取扱をして居る状況であります。此の點は特に御記憶を願ひ、新認定の路線を増す場合に於て、既認定の路線の維持・管理が疎にならぬやうに御注意を願ひたいのであります。

### 三、道路の管理と管理者の問題

次は第三章、道路の管理に關する問題でありますが、

第十七條 國道ハ府縣知事其他ノ道路ハ其ノ路線ノ認定者ヲ以テ管理者トス但シ勅令ヲ以テ指定スル市ニ於テハ其市長ノ國道及府縣道ハ市長ヲ以テ管理者トス

といふ規定があります。此の規定に依つて、國道及び府縣道は府縣知事が管理し、市道及び町村道はそれ／＼市長・町村長が管理することになつて居り、但書の規定に依つて、所謂六大都市に於ける國道・府縣道だけは、其の市長が管理することになつて居るのであります。

ところが此の點に就てはいろ／＼意見があるのでありまして、一方に於ては、市内に於ける國道・府縣道はすべて市長の管理に移せといふ意見があります。他方に於ては此の但書の規定を削除して、六大都市と雖も國道・府縣道の管理者を府縣知事と爲すべしといふ意見があります。全然相反する意見であります。道路法が何故に此の但書の規定を加へて、六大都市に於ける國道・府縣道の管理者を市長と定めたかといふことに就て、其の當時に於ける立法理由等を調べて見ますれば、もと／＼六大都市は、昔から國道の維持・管理等を市に於てやつて居つた沿革があるのであります。勿論全部ではありませんが、東京・大阪・京都等に於ては、昔から國道の維持・管理を市に於てやつて居たといふ沿革がありましたのと、モウ一つは、道路法制定當時、是等の都市には所謂三部經濟制なるものがあつて、府縣の費用が市部・郡部及び連帶支辨の三つに分れて居つたのであります。さうして其の市内に於ける國道・府縣道の費用は市部の負擔になつて居つたといふ實情がありましたので、其の沿革と實際等に鑑みて、六大都市に於ける國道・府縣道の管理者は市長が宜からうといふことになつたのであります。然るに最近に至りましては、六大都市に於ても大部分は、所謂三部經濟制なるものが徹底されました。同時に他の一方に於ては大都市に於ける交通といふものも、其の都市内に於ける交通だけを目的として考へることを許さなくなり、都市と都市とを連絡する交通といふやうな見地から見ることが出て参ります。又一面に於ては、六大都市内に於ける國道・府縣道の維持管理に要する費用を、其の市の負擔を以て支辨することが非常に困難になつて來て居るのでありまして、常に六大都市に於ける國道・府縣道の維持・管理に對して、其の市の屬する府縣より費用を補助して呉れといふ要望が、市當局から申請される現狀であります。さうしますと、既に昔時市費を以て維持・管理をして居つたといふ沿革と實際も今日に於ては實行困難な狀況であるし、又一面に於ては交通の系統が廣い範圍に於て行はれ、隨

て道路の管理・經營等も、成べく少數の行政官廳に於て之に當る方が實際に適するといふ見地から、寧ろ六大都市に於ける國道・府縣道と雖も、府縣知事を以て管理者とする方が適當ではなからうかといふ意見も出て來るのであります。殊に後に申すやうに、國道の如きものは地方行政廳の管理に委せずして、一步進んで國に於て其の維持・經營に當る必要があるといふ意見の行はれる際に於ては、先以て市長の管理に屬する國道・府縣道も、之を府縣知事の手に移すが適當ではなからうかといふ意見が出て來るのであります。

然らば、これは何れにするが宜しいか、遽に決し難い問題でありますが、今後道路法の改正といふ問題が論議される場合に於ては、第十七條の道路の管理者を誰にするかといふ問題が屢々論議されることと思ひますので、諸君に於かれても此點に就て御研究を願つて置きたいのであります。

これと關聯致しますが、國道の管理者を府縣知事（北海道に於ては北海道廳長官）とする現行制度を改めて、寧ろ主務大臣が其の管理の任に當る方が宜しからうといふ意見も行はれて居るのであります。即ち最近各地に於て、國道の新設・改築等を主務大臣に於て行つて居る實例もありますので、此の際更に所謂國道國營主義を實行したら宜いではないかといふ議論であります。これは大きな問題でありまして、遽に決し難いことではありますが、さういふ問題が論議せられて居るといふことをお含み置きを願ひたいのであります。外國の實例としては、獨逸に於ては各州に國道の管理局を設けて、政府自ら之に當つて居るといふ實例もあります。佛蘭西に於ても相當廣範圍に、國が直接に國道の施設經營に當つて居るやうな實情を見ますと、これは日本の道路行政に於ても研究すべき一つの重要問題であると考へられます。

#### 四、道路の占用に關する諸問題

それから進んで道路の占用に關する規定があります。

第二十八條 管理者ハ交通ヲ妨ケサル限度ニ於テ道路ノ占用ヲ許可又ハ承認スルコトヲ得

國ノ事業ニ付テハ當該官廳ハ主務大臣ト協議シテ前項道路ノ占用ヲ爲スコトヲ得

前項ノ規定ニ依ル主務大臣ノ職權ノ一部ハ之ヲ地方長官ニ委任スルコトヲ得

管理者ハ道路ノ占用ニ付占用料ヲ徵收スルコトヲ得但シ前二項ノ規定ニ依ル占用ニ付テハ此ノ限ニ在ラス

即ち道路管理者は、交通を妨げざる限度に於て、道路の占用を許可又は承認することが出来る、といふことになつて居ります。道路は一般交通の用に供する設備でありますから、道路を物干場に使つたり、或は物置場に使つたりすることが許されないのは當然であります。しかしながら其の交通を妨げざる限度に於て、占用を許し得る場合があるならば、又許すことも已むを得ない場合があるならば、それを認めることも亦實情に即して必要であらうといふ見地から此の規定が出来て居る譯であります。

尙、空中に於ける電線、看板、街燈の如きものに就ても、又或は路面上に於ける電柱の建設等に就ても、或は又地下に埋設する瓦斯管・水道管・電纜等に就ても、すべて道路管理者の許可承認を要する譯であります。之に就ては例外として、國の事業に就ては其の官廳が主務大臣と協議をして道路の占用をすることが出来ることになつて居りますので、國の施設經營するものゝ爲にする道路の占用に就ては、管理者の許可承認を要することとなし、直接に主務大臣と協議をする

ことになるのであります。しかしながら此の主務大臣の権限は、大部分のものを地方長官に委任して居りますので、現在に於ては、國の事業を經營する官廳が、多くの場合に地方長官と協議をして道路の占用をして居ります。

次に道路の占用に就ては、占用料を徴收し得るのでありますが、國の事業に就ては、占用料を徴收することが出来ないと規定してあります。道路占用の問題は最近いろ／＼の方面から議論のあることであります。第一に、國の事業に就ては當該官廳が主務大臣と協議をして占用することが出来るといふことは不合理である、苟も道路の占用に關する限り、管理者の許可承認を受けることにすべきものではないか、國の事業なるが故に主務大臣との協議で済ますといふのは不都合である、といふ意見があります。況んや國の事業に就ては道路の占用料をも取ることが出来ないといふことは甚だ不都合である、殊に國の事業と雖も、相當収益を擧げるものがある、そのものからも占用料が取れぬといふのは不都合である、といふ意見があります。

これは一應尤もな議論でありまして、道路法立法當時に於ても其の論は非常にあつたのであります。即ち國の事業と雖も、道路の占用に就ては管理者の承認を受けるやうにといふ規定の案もあつたのであります。別に逓信省の主管に屬する電信線電話線建設條例といふものがありました。これは舊い規則であります。殆ど所謂斬捨御免といふやうな譯で、逓信官署に於て必要と認める場合には私人は電信線電話線の建設を拒むことが出来ない、道路河川等の公共物に就ても其の管理者に通知すれば足りるといふやうな、相當今日から見れば如何かと思はれるやうな規定であります。これが明治の初年に制定されて、爾來今日に及んで居るのであります。そこで其の規定を道路に關する限り廢止して、電信線・電話線の建設と雖も道路管理者の承認を受けることに改めることに就ては、逓信官署に於て強硬なる反對があつたのでありま

占用料徴収

す。他にも原因はあつたのでありますが、それが主たる原因となりまして、道路法案の議會への提案が一年遅れたといふ事實もあるのであります。そこで結局兩省の歩み寄りに依つて、國の事業に就ては主務大臣が協議を受けて占用を許すといふ規定になつたのでありまして、其の結果として、道路法の附則にありますやうに、電信線電話線建設條例は道路法に據る道路には之を適用しないことになつたのであります。

さういふ沿革がありますので、國の事業と雖も道路管理者の承認を受けることに改むべしといふ意見に就ては、なかなか實行は難かしいと思ひますが、しかしながらこれは何とかして道路管理者の権限内に移すやうにしなければならぬものではあると思つて居ります。

道路の占用に就て從來屢々問題の起きましたことは、所謂道路の掘返しの問題であります。地方に於ては左程の問題でないかも知れませぬが、東京其の他大都市に於ける街路の占用に就ては屢々起きた問題であつて、市民から常に非難攻撃の的になつた問題であります。尤も最近に於ては其の點はあまり聞かなくなつたのでありますが、數年前の市街地に於ける状況等を想ひ起しますと、土木當局は道路を常に掘返しばかりして居る、今日漸く道路が出来たかと思ふと、明日は又再び地下埋設物の爲に道路を掘返す、あれは甚だ不經濟であるばかりでなく、市民も非常に迷惑する、何とか統一するとは出来ないかといふ意見が屢々起つたのであります。最近に於ても東京の新市域に於ける幹線國道内に於て、折角舗装道路が出来上つて間もなく、水道管を埋設する爲に立派に出来た道路を壊した爲に、いろ／＼識者の非難を蒙つた實例もあるのですが、これは非常に困つた事でありませぬ。所謂絶えざる道路の掘返しといふことは、常に一般市民が困るばかりでなく、國家公共團體の財政から申しても、非常な不經濟でありますから、出来得る限り之を統一して、同じ道路

を掘返すならば、時を定めて同時にすべての仕事をするやうにして、濫に道路の掘返しをしないやうに統制する必要があるのであります。

此の事は獨り日本に於てばかりでなく、外國に於ても相當問題になつた事でありまして、其の一番やかましかつたのは倫敦であります。倫敦に於ては、絶えざる道路の掘返しが如何に不經濟であり不都合であるかといふことを、市民が熟々感じまして、一つの道路諮問委員會といふものを設けて、主務官廳及び地方行政廳の代表者の外に、道路の占用をしてゐる鐵道・瓦斯・水道・電氣等の事業の代表者、及び勞働行政を扱つて居る役所の代表者等が集まつて、一つの委員會を構成して、其の委員會に道路工事の諮問をするといふ建前を執つたのであります。それに依りますと、道路を掘返すことは原則として許さない。其の代り道路當局は年二回、半年毎に道路工事の豫定表を拵へて、それを主務大臣に提出する、道路を占用する水道・瓦斯・電氣等の業者は、其の道路工事と共にするにあらざれば道路の掘返しを爲すことを許さない。勿論緊急已むを得ざる場合は例外でありますが、原則として、年二回に行はれる道路工事と共に掘返すのでなければ之を許さないといふことに規定されて、それを實行して居るのであります。それ以來、道路を掘返すといふので市民の非難を蒙ることが非常に少くなつたといふ状態であります。これは倫敦に於ては約十年前から行はれて居る事ではありますが、日本に於ても大都市に於ては今日市長が道路の管理者になつて居り、而して其の管理に屬する道路の占用をするものには、遞信省鐵道省其の他の官廳があり、又大きな事業會社等があります際に於て、其の道路の占用の取締を市當局の一存を以てするといふことは、なか／＼骨の折れる事でありまして、此の道路掘返し取締に就てはモット強硬なる手段を講じて、お互に官廳及び業者間に於ける連絡統制を執り、それと道路當局との間に遺憾の無い連絡を執りまして、出來得る限り道

▲ 埋設物 同業の取締り



の掘返しをしないやうにするのが、最も必要な事であらうと思ひます。

## 五、乗合自動車の免許と道路行政

尙ほ道路の占用と關聯することがありますが、所謂乗合自動車の道路使用に關する問題があります。道路法に所謂道路の占用は、交通を妨げざる限度に於て之を許すといふことから見ますと、行政法に所謂用方外の使用といふことになるのであります。道路は一般交通の用に供する設備でありますから、道路上を交通するといふことは、交通設備を交通として使用するのでありますから、所謂用方上の使用といふことになる譯であります。此の使用に就ては、無賃無償主義が原則になつて居りまして、此の方針の下に、一般通行者から所謂道錢を徴收するものは罰せられることになつて居ります。其の用方上の使用を更に細かに別けますと、普通使用と特別使用になります。人馬諸車が道路上を通行するのは普通使用であります。等しく用方上の使用に屬するものゝ中でも、更に程度の重いもの、例へば道路に軌道を敷設して車輛を運行せしむるといふやうなものは、行政法上に於ては用方上の特別使用と稱へられて居るのであります。尤もこれは行政法の學者に依つて多少わけ方が違ひますが、普通に申しますと、右の如く公物の使用を用方上の使用と用方外の使用とに分ち、用方上の使用の中に普通使用と特別使用とがあり、用方外の使用は之を占用と稱することになるのであります。一般交通の用に供する道路を、交通の爲に使用する場合は用方上の使用で、而も普通使用になるのであります。此の場合に於ては萬人等しく同じやうな程度に於て利益を受ける譯であります。然るに或る特殊のものだけが特別に利益を受ける用方上の使用があります。これが所謂特別使用でありまして、例へて申すと道路上に軌道を敷設するやうな場合であります。軌

用方外の道路の使用を  
占用という

道は地方鐵道と異つて、道路交通の補助緩和を圖るのが目的であります。聊か餘談になつて恐入りますが、地方鐵道は二以上の地區を連絡して所謂地方交通の役目をするのが目的であります。軌道は、道路交通の補助緩和に役立たせるのが使命であります。隨て軌道は道路に敷設するのが原則でありまして、道路外に敷設するのは、所謂新設軌道と申して例外になつて居ります。地方鐵道は之に反して、地方交通の用に役立たせるのでありますから、道路上に敷設することが例外になつて居ります。それで地方鐵道を道路に敷設する場合には、内務大臣の許可を要することになつて居ります。等しく軌道上を走る交通機關であります。軌道と地方鐵道とは此の點に於て區別があるのであります。斯の如く道路交通の補助緩和を目的とする軌道でありますから、道路上に敷設する、隨てこれは所謂道路の特別使用になるのであります。しかしながら、軌道法に於ては、これを占用といふ字で規定して居りますが、今申すやうに用方外の使用を占用といふ見方から言ひますと、軌道のは所謂特別使用であつて、占用とは申し難いのであります。

これに反して道路に電柱を建てる、或は瓦斯管・電纜等を埋設するといふ場合は、道路を交通の目的以外に使ふ場合でありますから、所謂用方外の使用即ち占用になる譯であります。

そこで其の用方外の使用からは、占用料が取れることになるのであります。

話は元へ戻りますが、所謂乗合自動車、即ち一定の路線に依つて自動車を運行して運輸事業を營むもの、之を法令上の用語で申しますと自動車運輸事業と申すものの道路使用は、何に當るかといひますと、此の分類に従へば特別使用になる譯であります。そこで乗合自動車から占用料を取ることは出来ない譯であります。しかしながらこれは道路の用方上の使用の中では、最も重要なものであります。又此の特別使用を許すことに依つて、之を利用する一般人は利便を享けるが、

又道路の種類に依つてはかなり不便を感じる場合もありますので、自動車運輸事業の免許に就ては、道路行政上之を蔑にすることは許されないのであります。

今日自動車運輸事業の免許は、主務大臣たる鐵道大臣の權限に屬し、鐵道大臣より免許證を交付されることになつて居りますが、其の免許の申請書は地方長官に於て之を受理して、交通上詳細なる調査を爲し、意見を附けて主務大臣に進達することになつて居ります。私共常に申すのでありますが、道路行政といふものは、所謂道路なる物的設備を拵へるだけが仕事ではないのであつて、道路設備と、其の道路上を通行する道路交通とは、不可分一體の關係に在るものでありますから、道路交通を考へることなしに道路設備を考へることは出来ない。同様に道路設備を無視して道路交通を考慮することも出来ない。道路と道路交通とは不可分の關係に在るものであります。然るに動もすれば、道路行政なるものは、道路なる物的設備の事だけをやつて居れば宜い、所謂土木行政なるものは、土木たる物的設備だけを考へて居れば宜しいといふやうな見方をする人がありますが、それは當を得て居らぬのであります。道路行政の局に當るものは、道路の設備を考へると共に、道路を使用する一般交通の事に思をさなければならぬと信じます。

隨て曩に自動車交通事業法が制定になり、昨年十月一日より施行になる際に、其の施行命令に於て、吾々道路當局としては、鐵道大臣が自動車運輸事業の免許をする際に於ては、内務大臣に豫め協議をするといふことに約束をして、其の事を勅令に書いて貰つたのであります。即ち自動車交通事業法施行令といふ勅令がありますが、其の中に、鐵道大臣に於て自動車運輸事業を免許せんとする場合には、内務大臣に協議することに定められてあるのであります。隨て内務大臣が鐵道大臣よりの協議に應ずる場合に於て、道路行政の見地に於て調査をし、意見を定めるのでありますが、それに先つて地方長

官が意見をきめるのであります。其の場合に於て、從來乗合自動車の免許は、主として警察部に於て取扱はれて居つたやうでありますから、現在に於ても恐らく各府縣の警察部が主務課となつてゐることと思ひますが、其の警察部が主となつて地方長官の意見をきめる際に於ては、是非共道路當局に於て、道路行政上の意見を必ず附けて貰ひたいのであります。往々地方長官の意見書の中に、警察だけの見地からの意見が附いて居つて、道路行政上の意見の不備であり、或は闕缺して居るやうなものを見受けるのであります。能く調べて見ると、道路當局の意見が殆んど現れて居らぬやうなものを見受けるのであります。是非共乗合自動車の免許に方つては、道路行政當局の意見を忘れないやうにして戴きたいのであります。

尙ほ自動車運輸事業の免許に就て、特に御注意を願ひたいことは、今までの例に依ると、地方長官の意見の中に、道路管理者の指示する所に従つて道路の維持修繕の義務を負擔すべきことを自動車運輸事業者に條件として命じて貰へば、免許することに異議はないといふやうな意見が附いて來る例が屢々あるのであります。しかしながら、鐵道大臣の自動車運輸事業の免許は、所謂運輸事業の免許でありまして、それが爲に道路管理者の權限が何等侵されることはないのであります。鐵道大臣より運輸事業の免許があつたにしても、其の自動車營業者は道路を使用する譯でありますから、道路管理者より其の事業者に對して、道路の維持修繕に關する命令を出すことは一向差支ないことであります。隨て今日實際の取扱に於ては、其の維持修繕の命令を條件として附けて貰ひたいといふ地方長官の希望は容れられずに、常に無條件で免許になつて居りますが、これは地方長官の希望を無視したのではないのであります。當然道路管理者として、其の道路を使用する自動車營業者に對して道路の維持修繕を命じ又は之に要する費用を負擔せしむる命令が出し得るのであります。

故に、其の必要なしと認めて條件を附けなかつた譯でありますから、此の點は誤解の無いやうに願ひたいのであります。

## 六、省營バスの經營と道路行政

以上は一般民營自動車の運輸事業と道路行政との關係であります。自動車交通事業法の中には、モウ一つ所謂省營バスに關する規定があります。即ち鐵道省が直營するところの自動車運輸事業でありまして、近時各地に行はれて居るものであります。これも民營の自動車運輸事業と同様に、道路の占用とは申し難いので、特別使用に屬するものであります。民營の乗合自動車の免許に就て鐵道大臣が内務大臣に協議をすることを要すると同じ建前から、鐵道省が所謂省營バスを運行するに就ては、これ亦鐵道大臣より内務大臣に協議をすることに勅令で定められて居ります。此の規定に依り形式の上に於ては鐵道大臣より内務大臣に書面の協議が來るのであります。實際の打合等は、地方鐵道局より府縣廳に對して行はれたる實情になつて居ります。即ち内務大臣は、鐵道大臣に回答を發する前地方長官に對して意見を聽くことになつて居りますので、地方長官は内務大臣に對して意見を答申し、其の答申に基いて内務大臣より鐵道大臣に返答するといふ取扱になつて居りますが、今申すやうに、實際上の協議は地方常局と地方鐵道局との間に行はれるのであります。此の際に於ても吾々道路當局としては、省營バスの運行が道路行政上如何なる影響があり、如何なる効果があるかといふことを能く御調査の上意見を定められたいと希望するのであります。

尙此の機會に於て府縣の方に御注意願つて置く必要があると存じますのは省營バスを運行する場合に於て、其の爲に必要なる道路の改築に要する費用——省營バスは相當大型の車輛を通しますので、その爲に道路を擴張したり、或は橋の補

強工事を施したりする必要が生じて來るのであります。そこで省營バスの運行をする爲に必要を生じた道路の改築に要する費用は、其の一部を鐵道當局に負擔して貰ふことになつて居ります。これは我國に於て最初に省營バスを運行したのは愛知縣内でありまして、其の當時愛知縣と鐵道當局の間に一の契約を結びまして、省營バスの運行に必要な道路の新設改築に要する費用は、其の二分の一を鐵道省に於て負擔する、其の後に於ける道路の維持修繕に要する費用も亦二分の一を原則として負擔するといふ約束をして居るのであります。内務省に於ては、其の取極めを最も適當なるものと認めまして、各府縣に對して此の取極めの條項の寫を御通知して、省營バスを運行する場合には此のやうな取極めをするのが最も適當であらうといふ意味の通牒を發したのであります。今日各地に於て省營バスが行はれて居ります、鐵道省に於ても、いろ／＼豫算の都合上、必しも此の二分の一の原則を守つて居られない實情があるやうであります、たゞ茲に御注意を願つて置きたいことは、これは道路法の

第三十七條 他ノ工事又ハ行爲ノ爲必要ヲ生シタル道路ニ關スル工事ノ費用ハ管理者他ノ工事又ハ行爲ニ付費用ヲ負擔スル者ヲシテ其ノ全部又ハ一部ヲ負擔セシム

といふ規定に該當するのであります。他ノ工事又ハ行爲ノ爲」即ち鐵道省營バス運行の爲に必要な生じた道路に關する工事の費用でありますから、道路管理者に於て、鐵道當局に其の費用の全部又は一部を負擔せしめることになつてあります。而してこれは道路法に依りますと、國に此の費用を負擔せしめる場合には、内務大臣に認可を申請しなければならぬことになつて居ります。今迄の實例に依りますと、動もすれば此の費用が、鐵道省より交付される補助であるかの如き感を有つて居る向が相當多いのであります。即ち鐵道省から補助を貰つて道路の改築をするといふ考へ方をして居る人が少

くないのであります。吾々は、別にそれを善いとか悪いとか言ふのではありませぬが、道路法第三十七條に所謂他の行爲の爲に必要を生じた道路の費用として、當然其の原因行爲者に負擔せしめ得るものでありまして、これは一方に於ては内務大臣に對して負擔命令の認可申請を要するのでありますが故に、御注意を喚起して置くのでありまして、補助を貰つてやるといふやうな考の下に立ちますると、自然認可申請を忘れる地方當局が多くなるのであります。繰返して申して置きますが、これは道路法上の負擔命令といふことになつて居ります、隨て主務省の認可が要るといふことを御記憶を願ひたいのであります。

## 七、道路構造令及工事執行令の改正問題

次は道路法第三十一條に

道路ノ構造、維持、修繕及工事執行方法ニ關シテハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

といふ規定があります、此の規定に基いて道路構造令、街路構造令、道路維持修繕令及び道路工事執行令の四つの省令が出て居るのであります。道路構造令及び街路構造令に就ては、此の省令が大正八年の制定でありまして、其の後技術の進歩に伴つて規定の内容に就て改正を要する點があり、又構造令に基いて細則の制定を必要として居る向もあります。又現實の問題として、道路の荷重等に就て、國道及び府縣道に於ける荷重の標準がそれ／＼異つて居りますが、道路の種類に依つて荷重の標準を別にする必要が何處にあるか、寧ろこれは統一したら宜からうといふやうな意見もありまして、既に先般(昭和九年六月)の土木主任官會議に諮問にもなつて居ります。しかしながらこれは専ら技術に關する問題でありまして、私

が申上げることとは不適當であると思ひますから略します。

尙ほ此の規定に基く道路工事執行令に就ても、改正を要する點が多々あるやうに見受けられるのでありまして、既に昨年（昭和八年）の土木主任官會議に諮問になりまして、道路工事執行令中改正を要する點を擧げて、主任官の意見を問うた事があります。其の後各地方より更に書面を以て御意見が出て居りますので、それに基いて道路當局に於て調査研究をして居る所がありますが、此の點に就ては田中事務官からお話があるやうでありますから私は省略致します。

### 八、道路費用の負擔に關する問題

次に第四章道路に關する費用及義務に關して若干の點を申しますと、國道は國の交通幹線であります。之に要する費用は原則として地方公共團體が負擔することになつて居りまして、僅に其の新設改築に要する費用に對して、國庫より補助を爲し得る規定があるだけであります。尤も特別の規定がありまして、主務大臣が必要と認めた場合には、國道の新設改築を政府自ら執行し得る規定があります。此の場合に於ては其の費用は國費で負擔するのが原則であつて、一部を地方廳をして負擔せしめることになつて居りますが、これは今日の道路法に於ては特例となつて居りますので、原則として、國道は地方公共團體の負擔に屬して居る譯であります。勿論前申したやうな、所謂國道國營主義を採ることになりますれば、國道に關する費用も亦國が負擔するのが原則になつて、其の一部を地方廳が負擔するといふことになるであらうと思ひますが、これは立法の問題として考究すべき事であらうと思ひます。

尙ほ假に國費に於て大部分を負擔して、一部を地方公共團體をして負擔せしむる場合に於ても、今日の道路法の規定に



於ては、其の國道の存在する府縣に於て之を負擔することになつて居ります。例へば碓氷峠の改築を致しますと、其の改築の箇所が群馬縣内にあります場合に於ては、三分の一の費用を群馬縣が負擔することになつて居ります。然るに碓氷峠の改築に依つて利益を享けるものは、群馬縣よりは寧ろ長野縣側にあるといふ實情であつても、長野縣は道路法に基いて其の費用の一部を負擔する義務は無いのであります。此のやうな事例が、政府直轄の下に國道を改良することになりますと、各地に起るのであります。例へば親不知の改築をしますと、改築地内は新潟縣でありかすが、其の改築に依つて利益を享けるのは、新潟縣側よりも富山縣側に於て多く利益を享けるといふやうな事がありますので、國に於て國道の改築をする場合に於て其の費用の一部を負擔する公共團體は、必ずしも行政區劃に拘泥する必要はないであらう、利益を享ける公共團體が負擔するやうに改める必要があるではなからうかといふ議論があります。これは至當の事と思ひますが、道路法の改正の際に於て考究を要する問題でもあり、其の改正の實現する迄は、寄附其の他の名義に依つて一部を負擔して貰ふより外に方法はなからうかと思ひます。

尙ほ國庫補助に就ては、第三十五條の規定に依つて、道路の新設又は改築に要するものに限つて補助し得るのであつて維持修繕に要する費用に就ては補助する途がないのであります。此の點に就きましても雪國地方等に於ては、屢々維持修繕に關する費用に就ても補助をして呉れといふ要求があります。是等は如何にしたら宜しいものでありますか、まだ當局の意見も決定して居ないのであります。原則として新設改築、其の他道路の管理は國の機關たる地方行政廳の職務となつて居りまして、其の費用は公共團體が負擔するといふ建前を執つて居りますが、新設改築費の外に維持修繕費をも國家が補助するといふことは、なか／＼容易なことではなからうかと思ひます。殊に補助といふものは臨時的のものでありま

すので、維持修繕の如き經常的のものにまで補助するといふことに相當財務當局より異論のあることと思ひます。

### 九、道路費用の財源に關する問題

次は道路費の財源問題として、議論のある點でありまして、道路法の第三十九條、第四十條の規定に關聯する問題であります。第三十九條は所謂受益者負擔の規定であり、第四十條は道路損傷業者負擔の規定であります。

各府縣に於て、現にそれ〴〵道路費の財源として受益者負擔を徵收し、又道路損傷業者負擔金を徵收して居るやうであります。此の點 就ては、特に最近道路損傷業者負擔に就て相當問題があります。道路法に於て豫見して居るのは、特に道路を損傷する原因となるべき事業を爲すものに對して、道路の維持又は修繕の費用の一部を負擔せしめるのであります。これは佛蘭西の道路法などに規定されて居る實例に依つて、我國の道路法にも規定されたものであります。例へば或る山から石材を切り出す、或は材木を絶えず伐り出す、其の材木、石材等を一定路線に依つて運搬するといふやうな場合には、特に道路を損傷するのでありますから、さういふ業者から道路の維持修繕に要する費用の一部を徵收するといふのが根本精神でありまして、これを我國の實例に當嵌めると、石材・木材等の運搬を爲すものは勿論のこと、所謂一定路線に依る乗合自動車業者の如きものも此の例に當嵌まらざらうといふ見地の下に、各地方に於て損傷業者負擔金を徵收して居るやうであります。内務省に於ても、此の徵收規定は認可をして居るのであります。自動車業者等は、之に對して常に反對して居ります。是等は相當多額の費用を徵收することになりますと、自ら其の負擔を乗合自動車へ乗客に轉嫁することになりますので、此の費用は道路の維持修繕費の一部に限るべきことと思ひます。しかし此の規定のある限

り、道路損傷業者負擔金を徴收してはならぬといふ理窟はないと思つて居ります。たゞ其の徴收方法等に就ては相當細心の注意が要ることと思ひます。

此の點に關聯して、道路費用の財源を如何に求めるかといふことは寧ろ大きな問題であります。私共に於ては、到底急速に決し難いほど大きな問題であります。序に各國の状況の一二を申上げますれば、各國共道路行政に就ては、其の財源の點に就て非常に困難を極めて居りますが、大體の傾向は、道路を通行するものから其の財源を求めるといふことになつて居ります。而して道路を通行するものと申せば、歐米諸國に於ては専ら自動車であります。殆ど道路といふものは、自動車の通行の爲に築造するかの如き觀を呈して居りますので、歐米諸國に於ては専ら自動車より生ずる収入を以て、道路費の財源に充てゝ居ります。

亞米利加に於ては、州に依つてそれ〴〵違ひはありますが、各州共それ〴〵ガソリン税を取つて居ります。一ガロンに付て二仙位の所もありますが、多い所では五仙位、平均して三仙位のガソリン税を取つて居ります。それと共に自動車の登録手数料を取つて居ります。そして此の自動車の登録手数料とガソリン税を以て、道路費の財源の主たる部分に充てゝ居ります。其の他に道路公債を起して居る地方もありますが、實際の成績に依りますと、道路費の約三分の二までは、自動車より生ずる収入、即ち自動車の登録手数料とガソリン税とで支辨されてあります。而かも連年其の割合は多くなつて來て居りますので、若し之を大膽に申しますならば、亞米利加の道路は自動車より生ずる収入を以て改良されて居ると申しても差支ないのであります。尤も自動車が人口五人に付て一臺もあるといふ亞米利加でありますので、自動車より生ずる収入は非常に多いのであります。恐らく三分の二（或は既にそれ以上になつて居るかも知れませぬ）までは自動車より

生ずる収入を以て支辨して、其の足らぬ所は道路公債其の他の公債に依つて支辨して居る狀況であります。

英吉利に於ても大體同じやうな傾向であります。此の國では自動車税を取つて居ります。即ち自動車の馬力に依つて税金を課する制度になつて居りますが、其の自動車の税収入は、道路費の財源の主たる部分を占めて居ります。

其の他各國に於て、自動車より生ずる収入が道路費の財源になつて居りますが、これは理論は兎も角として、今日道路は自動車の通行する爲に拵へるやうな實情に於ては、自動車から生ずる収入を以て道路費に充てることが最も常識にも適ひ世人が納得する所でありますので、面白い事と思ひます。

そこで、これを日本に就て調べて見ますと、自動車の數はまだ少いのでありますが、それでも既に十萬臺を突破して居ります、其の他牛馬車・自轉車其の他の車輛が相當あります。此の自動車以下諸車輛に對して、年々府縣税の雜種税として徵收する額は非常に多額に上つて居ります。曾て私は調べた事がありますが、全國各府縣で諸車輛より取ります税金、及びそれに附加する市町村税等を總計致しますと、自動車以下の諸車輛に對し雜種税として公共團體が徵收する金額で、優に全國に於ける道路の新設及び改築をする費用は出て來るのであります。若くは其の維持修繕に要する費用を優に賄ひ得るのであります。道路の新設改築なり、又は維持修繕なり、何れか一方に要する費用は優に賄ひ得るのであります。租税理論に従へばいろ／＼難かしい理窟はありませうが、道路を通行する車輛から徵收する税金を以て、道路の費用に充てるといふことが、一番常識に適ふことでありますので、若し税制の根本改革等が行はれますならば、車輛より生ずる収入を道路費の財源に充て、歲に依つては政府財政の緊縮政策に伴つて地方道路費の財源が潤渇するといふやうな事のないやうに、絶えず一定の計畫の下に、着々と道路改良の行はれ得るやうにしたいものと考へて居ります。尙、先年政府に於て

ガソリン税の創設が問題になつた事があります。其の際に於いては、其の全部ではなしに、一部を道路の維持修繕費に交付されるやうに計畫された事もあるやうであります。出来得るならば右のガソリン税なり、諸車輛に對する税金なりの収入を全部道路費の財源に充てる事が最も好ましい事であると存じます。

### 一〇、道路取締令の改正問題

次に第四十九條に、道路の使用又は道路若くは交通の保全に關する規定が定められて居ります。此の規定はすべて命令を以て定めることになつて居りまして、内務省令で道路取締令なるものが發布されて居ります。前にも申したやうに、道路行政といふものは道路の物的設備のみを管理するものでなく、道路を通行する交通に就ても思を致さなければならぬといふ見地に依りますと、道路交通に關する規定は、今日の道路法に於ては未だ不備であります。道路取締令だけに就ても、大正九年の制定であつて、其の後交通情勢の發達した今日から見ると、十萬臺を突破して居る自動車の如きものに關する規定も甚だ不備であります。勿論自動車取締令なるものが別に出来て居りますが、これも亦極めて不備でありまして先般既に自動車取締令だけは改正になつて居りますが、それは自動車だけの取締に就て改正になつて居るので、自動車の道路交通に關する規定は、自動車取締令だけでは盡して居らぬのであります。自動車取締令の改正になつた今日に於ても自動車の一般道路交通としての取締は、道路取締令に依らなければならぬのであります。例へば夜間通行する場合には無燈ではいかぬといふやうなことは、道路取締令に據るのであります。或は左側通行といふことも道路取締令から來るものであります。然るに道路取締令の中に於ては、牛馬其の他の諸車といふ文字の中に、自動車が含まれて居る場合がありますと

云ふやうな現狀であります。故に自動車取締令が改正になつた今日に於ては、これと相雁行して行くべき道路取締令を速に改正しなければならぬ譯であります。理論から申すならば、寧ろ道路取締令を改正して、然る後に特殊の取締令であるところの自動車取締令を改正すべきであつたのでありますが、特に急を要すると認められて先に自動車取締令が改正になりました。目下道路及び交通警察の當局、即ち土木局と警保局の關係者が相寄つて、道路取締令の改正に就て調査審議をして居るのでありますが、之に就ては各府縣よりそれ／＼御意見の申出を願つて居ります。自動車取締令の改正になつた今日、特に其の總括的規定を有つて居る道路取締令に就ては、速に改正を要することでありまして、此の點に就ては各位の如く實地に就て經驗を有たれる人々から、お氣附の點をお申出を願ひたいと希望して居るのであります。

## 一一、道路標識の普及統一問題

尚ほ道路取締令と關聯して、内務省令を以て、道路警戒標及道路方向標に關する規則が出来て居ります。所謂道路標と、道路警戒の標識であります。省令に圖面が示してありますやうに、右曲り、左曲りの場合、或は上り下りを示すもの、踏切の形を示すもの等が道路警戒標でありますし、道標としては道路方向標を建てることになつて居ります。これは大正十一年の内務省令でありまして、之を施行すること歳すでに久しいのでありますが、各地に出向いた場合等に視ますと、未だに道路警戒標及び道路方向標の無い所がありますし、あつても甚だ區々になつて居る所が多いのであります。

申すまでもなく道路標識なるものは、交通者が一目見て、これは何の標識であるといふことが直にわかることが肝要なのであります。而して今日の如く交通の根幹を成すものが自動車になつた場合に於ては、自動車交通者が一目見てすぐわ

かるものでなければなりません。而も其の交通圏内が遠距離に及ぶ關係上、各地方に於て建てられて居る道路標識なるものは、常に一定の形式を以て統一されて居ることが最も必要なであります。「文」の字を書いてあれば、それは學校だといふことが、津々浦々の端までも揃うて居ることが必要であると同時に、此の形をして居るものは學校だといふことが、たとひ文字を知らない運轉者にもわからなければならぬのであります。踏切の圖を見て、すぐ此の先に踏切があるといふことがわからなければならぬのであります。それ故に省令に於ては、一定の標識を圖面で示し、而も線の太さ、色彩、又標識の大きさ等に就てもそれ〴〵寸法を示して居るのでありますから、各地方に於て道路標識を建てられる場合に於ては、此の内務省令に基いて建てることに御注意を願ひたいのであります。地方の實情を見ますと、能く省令の示す所に従つて建てられたものもありますが、往々にして全然省令を無視して居るのがあります。省令に右曲り、左曲りに示して居る符號とは全然異つたものを建て、居る場合を屢々見受けます。或は又省令に規定の無いものを建て、居るのを屢々見受けるのであります。或は巡查の形をした人形を建てるとか、或は青年團の服裝をした人形のやうなものを建てるのもあり、或は一見してチヨット想像のつかないやうなものを建て、居るのがあります。勿論文字が記してありますから、よく見ればわかるのであります。スピード時代に於ては、文字を見て初めてわかるのでは遅いのであります。形を見てあれば何であるかといふことがわからなければ、警戒を要する場合の標識としては意味を成さぬのであります。殊に甚しい場合には、何者かの惡戯から、右曲りの標識が左曲りに反對になつて居るのを知らずに、其の儘にしてあるやうな實例を見るのであります。これは交通者をして却つて危険に陥らしめることにもなります。警戒標其の他道路標識を建て、貰ふことは勿論必要であります。建てる場合に於ては、省令の示す所に従つて建て、戴きたいのであります。

此の標識があつた爲に、交通者が非常な利便を得て危難を免れたといふ事例は多々ありますし、近い所では栃木縣内の日光附近によく整備して建て、あるので、曾て栃木縣知事が、東京に於ける各國外交官の會合に臨んだ場合に、外國の交際官から非常な感謝を受けたといふやうな美はしい事例もありますので、出来ることならば交通標識は到る處に——少くとも自動車の通行する所には建て、貰ひたい、建てる場合には此の省令の示す所に依つて戴きたいのであります。

尙、地方に依つては自動車組合、自動車協會等の名に依つて建てられるものが相當多いのであります。其の際に諸君に於かれてよく御指導になつて、建てることを奨励すると共に、其の建てるものに就ては省令の示す所に準據することを忘れないやうに願ひたい。殊にこれは道路の附屬物でありますから、道路の附屬物に就ては、道路に關する規定に従ふといふのが道路法第二條の示す所でありますが故に、勝手に建てるのを放任されずに、道路當局の承認を受けるやうにして貰ひまして、其の規定を勵行するならば、其の際に於て土木當局がよく指導することが出来ようと思ひます。此の點に就ては昨年土木主任官會議にも指示になつて居りますが、未だ實行の出来ない點が多くありますので、重ねて道路標識を普及統一するやうに御配慮願ひたいと思ひます。

尤も道路標識として現に内務省の定めて居るのは數が少いのであります。此の他に今日の情勢に於てはモット追加を要するものがあらうと思ひます。此の點に就ては當局に於ても種々研究はして居りますが、しかしながら差當つて内務省令に定めてあるものだけでも全国的に統一して建設されるやうに、御注意を願ひたいのであります。茨城縣でしたか、それ／＼自動車業者等の寄附に依つて其の寄附を縣廳で集めて、縣で一定の標識を拵へて建て、而も特に傭員を縣廳に常備にして、置いて、斷えず巡回してペンキ塗を怠らないといふやうな面白い方法もあるやうであります。其の他の府縣に於



てもそれに似寄つた例を私共は見聞して居りますが、府縣の財政も窮乏を極めて居ることと思ひますので、何れは自動車業者等の寄附に俟つことが多いと思ひますが、同じ建てるならば、其の際に少し考慮を廻らせば、極めて立派なものが出來、經濟的にそれが利用されることと思ひますので、此の際御注意を願ひたいのであります。

尚ほ道路法に關しては申述べたい事も多々ありますが、今回は以上を以て私の責任を塞ぐことと致します。(完)

道路舗装

東洋舗装

東洋舗装株式会社

東京市麹町区丸の内一丁目二番地貳拾八号館

電話丸の内 三〇五九番

専務取締役 牛島 航

横浜工場 横浜市神奈川区北幸町三の一七〇

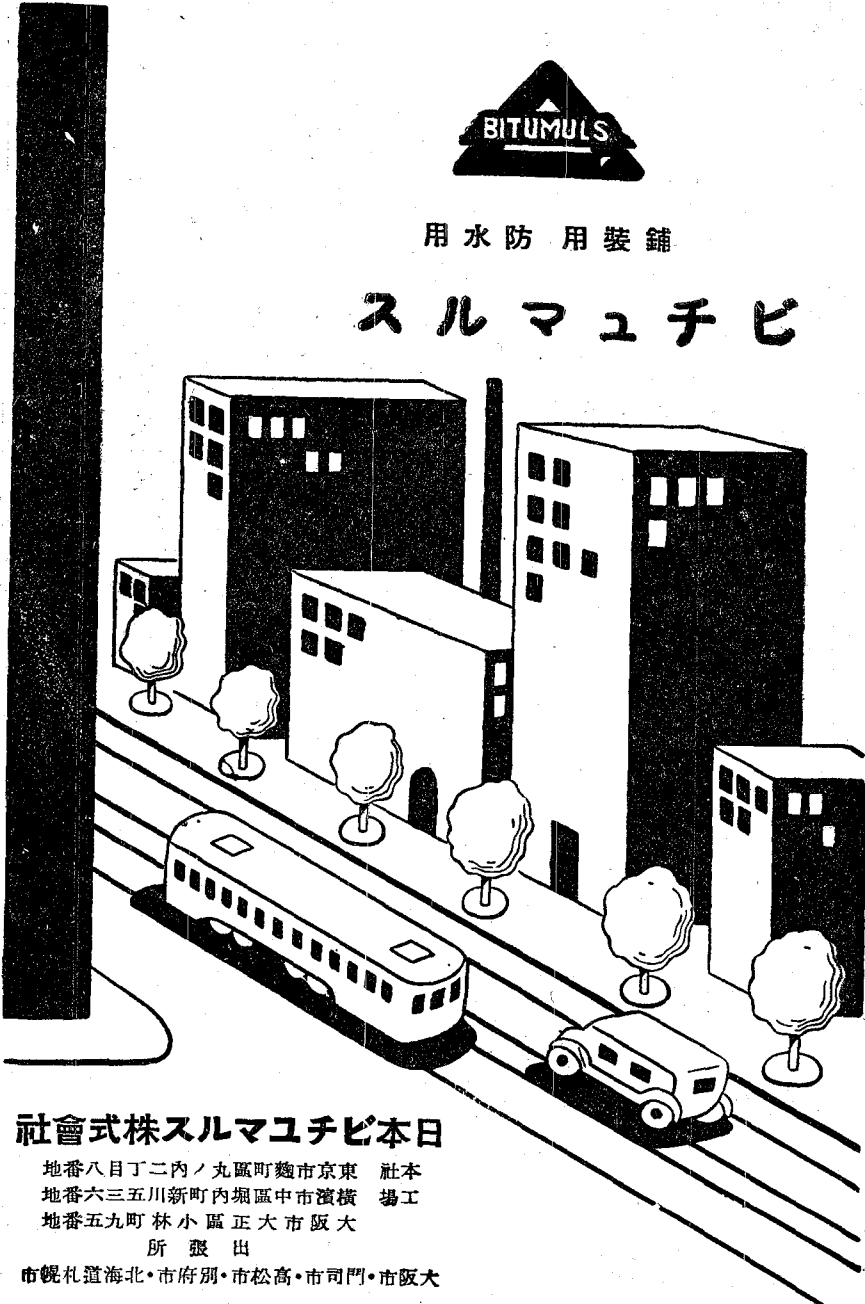
電話本局(2)二一八三番

昭和十九年十一月二十五日印刷  
 本行(每月一日發行)



鋪裝防水用水

# ピチムスル



## 日本ピチムス株式會社

本社 東京市麹町區丸の内二丁目八番地  
 工場 横濱市中區内町新川三五番地  
 大阪正區小町五番地  
 出張所  
 大阪市・市門・市高松・市別府・市北海禮觀市