

# 臺灣の道路

(其の二)

三 浦 磐 雄

## 第二 道路の管理機關と成績概況

### 一、道路の管理機關

道路の管理に關する直接の事務は、地方廳で主管することになつて居て、中央官廳は其の地方廳の事務を指揮監督し、又地方廳の所管としては不適當であると認める事は中央官廳で取扱ふことが、道路行政の事務を處理して行く上に於ての通念であるとして居る。

臺灣に於て從來此の例に倣つて道路の現業事務は、主として地方廳で取扱つて來たのである。中央官廳の主管部局は幾變遷を重ねて今日に至つて居るが、参考として之が沿革を記して見やう。

自明治二十九年五月至同三十年十月（一年六ヶ月）

臺灣總督府民政局臨時土木部官制により民政局臨時土木部が直轄臨時土木工事ノ施行ニ關スル事項を主管して居た。

自明治三十年十一月至同三十一年六月（八ヶ月）

臺灣總督府官制、府行政事務規程により財務局土木課で一直轄ノ工事ニ關スル事項、二各官廳ノ土木工事ノ監督ニ關スル事項を主管して居た。

自明治三十一年七月至同三十四年十一月（三年五ヶ月）

臺灣總督府官制、府官房及民政部分課規程により民政部土木課が、一直轄ノ工事ニ關スル事項、二各官廳其ノ他公共ノ土木工事監督ニ關スル事項を主管して居た。

自明治三十四年十一月至同四十二年十月（八ヶ年）

前同様の官制及規程の下に民政部土木局土木課で、一土木工事ノ計畫施工ニ關スル事項、二土木ニ屬スル技術ニ關スル事項を、同局の經理課では、一事業ニ屬スル會計ニ關スル事項、二渡船ニ關スル事項、三土木營繕行政ニ關スル事項を主管して居た。

自明治四十二年十月至同四十四年十月（二年一ヶ月）

臺灣總督府土木部官制及同部分課規程により土木部庶務課は、一土木營繕事業ノ事業ノ會計ニ關スル事項、二土木營繕ニ屬スル庶務ニ關スル事項を、同部工務課では、一道路上地下水港灣河川運河及埤圳其ノ他土木工事ニ關スル事項、二土木ニ屬スル技術ニ關スル事項を主管として居た。

自明治四十四年十月至大正八年八月（七年十一ヶ月）

臺灣總督府官制及府官房並民政部各局署部分課規程により民政部土木局庶務課では前記の土木部庶務課と、同部同局土木課では前記の土木部工務課と同様な事務を主管

して居た。

自大正八年八月至同十三年十二月（五年五ヶ月）

臺灣總督府官制及府官房並各局部事務分掌規程により土木局庶務課は前記庶務課と、同局土木課は前記土木課と同様の事務を主管して居た。

自大正十三年十二月至現在（既に十一年二ヶ月經過）

臺灣總督府交通局官制及同局事務分掌規程により交通局道路港灣課が、一道路橋梁ニ關スル事項、二港灣ノ工事ニ關スル事項、三港灣ノ計畫並設備ノ調査ニ關スル事項四運河ニ關スル事項の事務を主管して居る。因に此の現行の道路港灣課は交通局の一課であつて、庶務係、經理係、道路係、港灣係、第一工事係及第二工事係とに分れて居る。

## 二、道路の成績概況

臺灣が改隸後に見受けられる文化發達の蹟は實に驚くべきものである。就中産業の發展は劃世の觀がある。明治三十五年には生産總額が八千萬圓に足りなかつたのに、最近

では六億圓を突破してゐるやうな飛躍的な増加を示してゐる。

其の間此の唇齒輔車の關係に在るべき陸上の交通運輸機關の推移を見るのに、其の發達は極めて遅々たるものであつた。第一に道路の方では其の路體は整はず、橋梁の多くは備はらないのである

から、道路以外の機關も自ら之に伴つて變則的な經過を辿つて來て

るものが窺はれる。即ち鐵道は現在官設私設を合せて三千二百二十三軒を敷へることが出来るが、其の内の一千八百十軒七百米は製糖

會社の製糖原料と製品の運搬線であつて、之等は當初から道路が普及完備して居たとすれば、こんな原料などの運搬にまでも鐵道を布設しなくても濟んだであつたらうし、又



總延長一千二百三十二軒餘、其の使用車數四千七百八十六臺に上る臺灣特有の軌道も見られなかつたであらう。此の軌道の方は總て人力を動力として居る後押臺車所謂トロリーであることや、今日尙人の交通に使用されて居るこれも

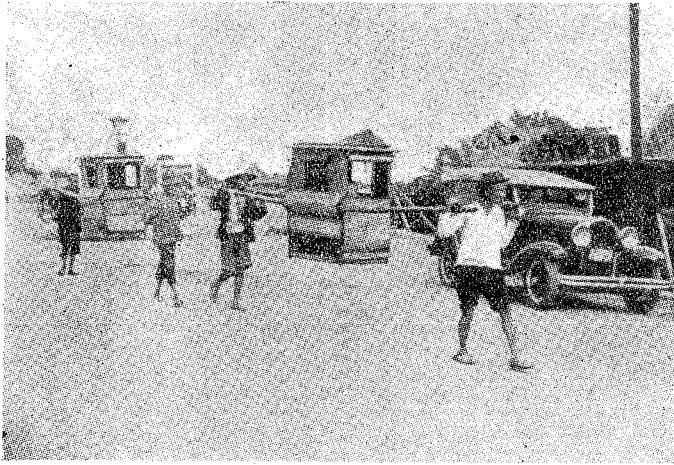
人力による轎などが見られることもあるまい。又各市郊外の道路に荷車や馬車が使はれて居ず、平景水時に於ては河床を渡渉することも出来るやうな緩行牛車が盛に用ひられて居ることなどを思ふと

き、何れも道路や橋梁が完備して居ないことに因るものであると云つても過言ではない。

輓近自動車による高速度大量運送の價值あることに目覺め、企業者自らが不良な道路面には應急的な設備を施した

り、又假橋等を架設などすることが漸く多く見られるやうになつた。然し尙自動車の營業許可線は全土を通じて四千三十九軒に過ぎないのである。

一體臺灣の産業の大宗とも云ふべきは、強烈な光と熱とが地味に天恵する關係から、農業や半農的工業の殷盛を見るのであつて、之等は臺灣に於ての生産總額の八十%にも達して居る有様である。従て此の生産は平地全般に亘るものであるから、道路に沿うて繁榮されて居ることが推測來るのである。夫れ故産業の改良發展は道路の改良に依る生産費の低減に期待するところが甚だ大なるものあることを痛切に感ぜしめられるのである。



改隸以後道路の爲に投ぜられた國費と地方費の總額は四千五百餘萬圓に達してゐるが、由來臺灣の地形は山地に富み其の上河川が亂流してゐるので、道路事業の遂行には特に多くの費用を要するの、清領時代に特更道路施設を忌避した政策に禍されて、最近までは道路普及の爲にする新設に急であつたので、

其の改築改良工事は非常に遅れ、現在尙各主要都市間に車馬の連絡が出ない所が澤山ある。加之局部的な主要道路でも概して路面が軟弱である上に橋梁が完備せず、各種の構造物を缺き、自動車の利用にはまだ遺憾な點が多い現情であるから、今後に於ても臺灣の道路事業はまだ、

多事である。

### 第三 道路の現況

#### 一、道路の種類と其の延長

臺灣の道路に關しては前に述べた通り、明治三十三年に道路設備準則を内定し、又明治三十七年度から圖式道路臺帳調製の計畫を樹立し、其の外に諸通牒は度々發せられて居るが、大正七年府令第十四號を以て市街地の道路に警察取締に屬する「街路取締規則」が公布された外に數へるやうな特別な法令が無い。

依つて道路の種類、等級、管理、國庫と公共團體との實用負擔區分等を確定した法規もなく、自然道路の官有に屬するものは臺灣官有財産管理規則に依つて管理し、私有に屬するものは公課を免除して公共の用に供することの義務を負はしめて居る次第である。然し國家事務取扱の内部的關係に於ての必要上、指定道路と市街庄道との二種に分けて居る。

指定道路とは各地方廳に道路臺帳を有つて居る、國費又

は地方費で維持修繕或は改築を施行することの出来る道路の總稱であつて、丁度内地に於ての國道や府縣道に匹敵するやうな重要道路である。而して此の指定道路と云ふ稱呼は明治三十八年一月から使用して居たものであつて、當初は總督府が一々路線を選び關係地方廳に對して之を通達する方法を採つて居たが、大正十三年四月以降は次の條件を備へて居る路線を指定道路とする方針を示して、地方廳から總督府に稟申して指定道路に編入の承認を受けさせることとして現在に至つて居る。

#### 指定道路路線編入條件

- 一、臺北市より州廳所在地又は樞要の港津に達する路線
- 二、主として軍事又は警察上の目的を有する路線
- 三、州廳所在地より隣接州廳所在地に達する路線
- 四、州廳所在地より州廳内郡市役所又は支廳所在地に達する路線
- 五、郡市役所又は支廳所在地より隣接郡市役所又は支廳所在地に達する路線

在地に達する路線

六、州廳所在地より州廳内樞要の地、港津又は鐵道停車場に達する路線

七、州廳内樞要の地より之と密接の關係を有する樞要の地

港津又は鐵道停車場に達する路線

八、州廳内樞要の港津より之と密接の關係を有する樞要の

地又は鐵道停車場に達する路線

九、州廳内樞要の鐵道停車場より之と密接の關係を有する

樞要の地又は港津に達する路線

一〇、數市街庄を連絡する重要な幹線にして其の沿線地

方と密接の關係を有する樞要の地、港津又は鐵道停車場

に達する路線

一一、樞要の港津又は鐵道停車場より之と密接の關係を有

する指定道路と連絡する路線

一二、地方開發の爲め必要にして將來前各號の一に該當すべき路線

次に市街庄道とは前記指定道路以外の公認道路の總稱であつて、其の道路に關する費用は市街庄費又は地方民の負擔するものであるが、其の新設又は改築に對しては、市道に在つては國費及州費、街庄道に在つては州費の補助を爲すことを妨げないと云ふ制度を採つて來て居る。

以上のやうな方針で現在してゐる、昭和九年末の指定道路と市街庄道との、各州廳別の路線延長を示せば次の表の通りである。

(第一表) 各州廳別指定道路及市街庄道路路線延長 (單位米)

州及廳	指定道路		市街庄道	合計
	縦貫道路	指定道路		
臺北州	四四、七八・三	五八四、七六・四	六二九、四八・六	一一、〇四、五七・九
新竹州	二七、五〇・八	四八九、三七・六	六六六、八三・四	二、三三、〇四・八
臺中州	一〇八、七六・三	三六九、二三・八	四七七、九四・一	一、八六、二九・二

臺南州	一八、九四・四	四九六・三五・〇	六五〇・八〇・四	四、七七・八五・四	五、八二・九三・八
高雄州	六、三七・〇	四四四・三二・二	四九六・〇四・二	一、三三・七五・〇・四	一、八三・五八・二・六
臺東廳	—	三三〇・八四・一	三三〇・八四・一	一九・七四・六	二五〇・五七・七
花蓮港廳	—	二二、四三・〇	二二、四三・〇	一九三・七四・九	四〇五、五六・九
澎湖廳	—	一四、〇四・四	一四、〇四・四	三三、六四・〇	一五七、三六・四
計	四六、六七・七	一、八四九、九九・五	三、三二、六三・三	二、九四〇、五八・二	一五、九五・七三・四

次に各州廳別の面積、人口と道路延長との關係について 對照表示すれば次の通りである。

(第二表) 各州廳別面積と道路延長の割合

州及廳	蕃地を除きたる地域		全土の地域	
	面積(平方糎)	一平方糎當り	面積(平方糎)	一平方糎當り
臺北州	二、七三・〇六八	三三〇・三	四、五五・六四三	一三七・八
新竹州	二、六九・六四七	三三四・六	四、五九・五九三	一三三・一
臺中州	三、五九・三四一八	一四〇・三	七、三三・四二八	六六・四
臺南州	四、九三・六五五	三四・五	五、四二・四三七	一三三・四
高雄州	二、八五・二六一	一三五・五	五、七三・五七二	八六・六
臺東廳	一、〇〇・三〇九	三三〇・七	三、五三・七四六	六五・四
花蓮港廳	一、三三・九一五	一五六・四	四、六八・五七三	四四・六
澎湖廳	二、六八・六四三	一一〇・四	二、六八・六四三	一〇〇・四
計	一九、一八四・〇九五七	一七三・六	三五、九七三、五四九四	九三・〇

第三表

各州廳別人口と道路延長との割合

州及廳	人口(人)	人口一千人當り道路延長(米)	
		指定道路	全道路
臺北州	1,033,110	609・9	377・5
新竹州	733,004	842・6	257・4
臺中州	1,157,453	433・2	698・0
臺南州	1,333,833	468・1	244・1
高雄州	788,491	690・4	398・4
臺東廳	66,624	346・4	265・9
花蓮廳	106,551	198・8	263・0
澎湖廳	66,843	307・7	447・7
計	5,194,910	637・5	327・6

二、各主要地間交通連絡の情況

州又は廳所在地から之と隣接する州又は廳所在地、州所

在地から州内郡市役所所在地及廳所在地から廳内支廳所在地への交通の現況を示せば次のやうである。

發着地	着地	連絡の現況			摘要
		鐵道	軌道	自動車	
臺北	新竹	有	無	可能	新店礁溪間道路未改修
同	花蓮	無	無	不能	道霄臺中州界間道路未完成
新竹	臺中	有	無	不能	濁水溪に橋梁を缺く
臺中	臺南	有	無	不能	



同	同	同	同	同	同	新	同	同	同	同	同	同	同	同	同	臺	臺	高	臺	同
						竹										北	東	雄	南	
大	苗	竹	竹	大	桃	中	新	板	新	蘇	羅	宜	淡	基	花	臺	高	花		
湖	栗	南	東	溪	園	壠	莊	橋	店	澳	東	蘭	水	隆	港	東	雄	港		
	新 苗栗			新 竹園																
	有	有	無	有	有	有	無	有	有	有	有	有	有	有	有	無	有	無		
	苗栗大湖			桃園大溪																
	有	無	無	有	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無
	可能	可能	可能	可能	可能	可能	可能	可能	可能											

不能 不能 不能 不能 不能 不能

同 同 新店磯溪間道路未改修

橋梁を缺く

說	同	同	同	同	同	同	同	同	臺	同	同	同	同	同	同	同	同	同	臺	
苑	東	北	虎	斗	嘉	新	佳	麻	新	竹	埔	集	南	北	員	彰	大	東	豐	
	石	港	尾	六	義	營	里	豆	化	山	里	々	投	斗	林	化	甲	勢	原	
	臺南 林子間 有	有	有	有	有	有	有	有	臺南 新市間 有	臺中 員林間 有	臺中 草屯間 有	有	有	有	有	有	有	臺中 生牛間 有	有	
	無	無	無	無	無	無	無	無	新市 新化間 有	無	無	無	無	無	無	無	無	豐原 東勢 有間	無	
	可能	可能	可能	可能	可能	可能	可能	可能	可能					可能	可能	可能	可能	可能	可能	可能
										不能	不能	不能	不能							
										同	同	同								臺中 霧峯間 橋梁を 缺く

