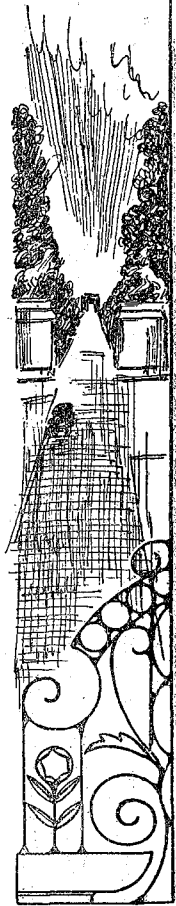


説

苑



道路改良綜合計畫協議會の誕生

細田 徳 壽

今般、道路改良計畫の綜合的樹立とその統制的實現を目

的として、産業交通上緊密なる關係を有する地域毎に綜合計畫協議會なるものが設置せられることになつた。而して客月六日の土木出張所長會議に於ては、赤松土木局長が特にこれに言及して盡力方を要望せられ、又既に關東地方に於ては、二十日に第一回會議を開催し、北九州、近畿の二地方に於ても近く開催の運になつて居る。そこで、以下別紙設置要綱に付き簡單なる解説を試み、以て關係各位の御參考に供しやうと思ふのである。

一、誕生の因縁

凡そ、交通機關の開拓に依つて産業文化の進展があり、産業文化の進展は更に高度の交通文化を要求するに至り、かくして、交通機關と産業文化の發達とが、相互に因果交錯の關係を繰返しつゝ、より高次の發展段階へと進み行くのが、人類文化發展の歴史であると云へやう。しかも、現代は、まさにその交錯關係の最も極端に示現された時代と云つてもよい。試みに、京濱國道を取上げてみよう。同國道は、大正七年以來十三箇年の日子と千三百萬圓の巨費を

投じて、完成した幅員最小十間、最大二十間に及ぶ近代的大道路であるが、鶴見、川崎の一大工業地帯の出現其他沿道の驚嘆すべき開發々展に伴ひ、その交通量は忽ちにして飽和點に達し、昭和九年末に於ける一日の交通量は、八

ッ山に於て自動車三萬臺、其の他の諸車三萬四千臺、歩行者八千四百人を算し、現在に於ては到底道路並に交通機關が充分に其の機能を發揮し得ざるが如き輻輳状態を示して居る。しかも、これこそ、まさに、開國以來僅かに七十年間に西歐文明數百年の成果を攝取同化して獨自の文化を建設し、産業貿易に於ても往くとして可ならざるはなく、あらゆる方面に新天地を開拓して先進諸國を後へに瞳若たらしめつゝある現代日本躍進の姿であり、その生命の迫力であると云ふことが出来る。即ち、我々は、京濱國道に於て躍進日本の實力が道路の效用を最大限に發揮し盡して、その擴大整備を要求して止まない、極めて顯著なる事例を見るのである。然し、この道路と交通との相剋現象は、何も京濱國道に限つた譯ではなく、程度の差こそあれ、我國重

要幹線道路の實情は概ねこれに近く、擴幅鋪裝の近代的容裝を整へるは未だ小部分に過ぎずして、到る處、現代交通の要求に合致すべくもない時代錯誤の悲惨なる狀況を露呈して居るのである。

二、目的

勿論、從來とても、路政當局は、この實情を超克打開して現代交通の需要を充足すべく渾身の努力を拂ひ、不十分なる豫算を以て克く現在の程度迄改良の實績を擧げ來つたのである。この點に關しては、我々は、斯界の先輩各位に對し改めて深甚の敬意と謝意とを表さなければならぬ。

又、道路改良計畫が、從來、綜合的見地に於て考慮せられなかつた譯では決してなく、地方に依つては、關係府縣が隨時連絡を計り、協調を遂げて進んで來たところも、必ずしも、少くはない。

然し乍ら、時代はまさに日進月歩の趨勢を示し、交通界に於ては殊に然りである。這般、朝日新聞社機「神風」號が、東京倫敦間一萬五千料の鵬程を九十四時間十七分の超

快速を以て翹破したことは、我國航空界の偉大なる進歩の證左として、我々は、深き誇を感じるのであるが、陸上交通に於ても、その躍進はまことに顯著なるものがあるのであつて、試みに自動車臺數を擧げてみても、大正八年僅かに三千臺に過ぎなかつたものが二十年後の現在に於ては、既に十五萬臺を突破するの狀況であつて、若し道路改良事業の進捗著しきものがあるならば、蓋しその躍進は測り知るべからざるものがあつたらうと思はれるのである。

かくして、自動車の躍進的發展に依る長距離連絡の可能は、道路並に道路交通そのものに一大革命をもたらし、産業文化各般の方面に互つて顯著なる効果を擧げつゝあるばかりでなしに、道路改良事業の實施に關しても最早徒らに府縣等の行政区劃並に地方的小利害に拘泥するを許さず、廣く大局的見地に立つて総合的、有機的、統制的に計畫實施するの必要を愈々大ならしめたのである。のみならず、道路改良事業の進展が、關係各方面並に一般國民の深き關心と熱切なる支援とに俟つこと極めて多き現狀に於ては、

かくの如き數府縣聯合の協議會を設けて、一般の輿論喚起に資すると共に、大乗的見地に立てる公正妥當なる改良計畫を決定し、更にその公的權威の下に各當局が夫々その實現に邁進することは、蓋し時宜に適するの企であると言つても過言ではあるまい。これ、本協議會設置の大眼目である。

三、名稱

少し冗長の嫌ひはあるが、設置の趣旨を充分織込まうとする限り、斯う名づけるより外はない。

四、地域

産業交通上の一體性少くとも緊密なる連絡關係を考へ得る地域として、一應全國（北海道及び沖繩を除き）を九つのブロックに分けて見た。一地方にして二地域に分けたところもあり、一縣にして二地域に屬せしめたものもある。而して、最も重要な地域より、内務省の斡旋に依つて順次協議會を開催して行く方針であるが、本年中には精々三、四の地方しか開けまい。

各ブロックを一單位として考慮するのであるが、ブロック相互間の統制連絡に付ては、勿論本省に於て適當なる調整方策を講ずる譯である。

五、對 象

協議會の職能上、國道及び重要な府縣道、市道を原則的對象とするのは、蓋し當然であらう。國道、府縣道等と謂ふも敢て既設路線の改良に限らず、新設すべき路線を包含することは改めてことばるまでもない。

而して、その計畫樹立に際し、考慮せらるべき事項は概ね次の如きものであらうか。(金森技師私案を主とす)

- (一) 重要な都市及地區の相互連絡
- (二) 道路と鐵道、軌道、港灣等との連絡
- (三) 道路の都心部に對する連絡
- (四) バイパス、ルートの計畫
- (五) 軍事上の要地との連絡
- (六) 國立公園、其の他廻遊道路としての計畫
- (七) 著名神社への參拜道路

六、性 質

臨時的のものであつて、大體、綜合計畫の樹立迄繼續開催し、以後は隨時必要に應じて招集せらるべく、又、單に内部的なる連絡會議であつて、その決定計畫が直ちに政府或は府縣市等を拘束するものではない。又、官制上の機關とする積りはない。土木會議とも直接の連絡はないが、重要事項にしてその審議を必要とするに至るものもあるであらう。

七、構 成

都市計畫方面の熱心なる協力を期待して居ることは、この構成が明瞭に示すところである。樞要都市として、目下考へて居る範圍は、先づ六大都市程度であるが、會議の進行に依り、或は招請せられるものを生ずるかも知れない。

八、司 會

協議會の召集開催は、本省の發議に依ることは言ふまでもないが、會議の司會進行は、關係地方の事情に精通して居られる所轄の土木出張所長に依頼するを最も効果的と考へたのである。

道路改良綜合計畫協議會設置要綱

一、目的 産業交通上最モ重要ナル地域ヲ選定シ綜合的見地ニ立脚シテ其ノ地域内ニ於ケル國道並ニ重要幹線道路ノ有機的改良計畫を樹立シ之カ實現ノ促進ニ資スルモノトス。

二、名稱 何々地方道路改良綜合計畫協議會トス
三、地域

(一) 奥羽地方 青森縣、岩手縣、秋田縣、山形縣、宮城縣、福島縣

(二) 關東地方 東京府、千葉縣、神奈川縣、埼玉縣、群馬縣、栃木縣、茨城縣、山梨縣、靜岡縣

(三) 信越北陸地方 長野縣、新潟縣、富山縣、石川縣、福井縣

(四) 中京地方 愛知縣、靜岡縣、岐阜縣、三重縣

(五) 近畿地方 京都府、大阪府、兵庫縣、滋賀縣、奈良縣、和歌山縣

(六) 中國地方 兵庫縣、廣島縣、岡山縣、島根縣、鳥取縣、山口縣

(七) 四國地方 香川縣、德島縣、愛媛縣、高知縣
(八) 北九州地方 福岡縣、佐賀縣、長崎縣、大分縣、山口縣

(九) 南九州地方 熊本縣、鹿兒島縣、宮崎縣

四、對象 原則トシテ國道及重要ナル府縣道、市道トス
五、性質 臨時的ナル内部的連絡會議トス。

六、構成 內務省土木局、同都市計畫課、同土木出張所、關係府縣並ニ樞要都市トス

七、司會 當該地方所轄ノ內務省土木出張所ニ於テ開催シ出張所長ヲシテ司會セシムルモ便宜上關東地方ニ於テハ東京、近畿地方ニ於テハ大阪土木出張所長ヲシテ之ニ當ランム

以上の如き組織内容を以て、道路改良綜合計畫協議會は順次、全國各地に誕生せんとして居る。我々は、本協議會が、徒らに議論のための議論に終始することなく、又區々たる地方利害に依つてその本質的使命を没却せらるゝことなく、完全に設置の目的を達成して躍進日本の交通界に貢獻せられんことを希求して止まない。