

# 路 政 概 観

## 道路法制と道路行政

### 第一 道路法の制定並に改正

#### 一 は し が き

今日、我々が親んでゐる道路法は云ふ迄もなく大正八年四月十一日法律第五八號として制定せられたものであるが、その制定のかけには、數多くの苦心が拂はれてきた、道路法制定以前に於ける複雑なる單行諸法令の發布はいたづらに道路行政組織に混亂を與へ、道路の改良、維持は、放任せられ、心ある人等の心膽を寒からしむるに足るものがあつた。

然も尙、統一的なる道路法の成立をみるまでに卅年の日

月を費した、げに道路法こそは我國朝野の卅年の懸案であつたのである。今日道路法施行廿周年を迎へ、整備せる道路行政組織に基いて我國路政は逐年飛躍的な發達を遂げつゝあるとは云へ、時代の進運とともに、道路行政の必要性は彌益し、我等は今日の道路を基礎とし、明日の道路のより良き建設に意を注がねばならぬ。この秋に當り、茲に我國道路法制の沿革を辿り、一は、路政にひそむ歴史的必然を知り、一は、路道にたづさはりし人々の熱意に觸れて明日への出足とせんとする。

何が故に、道路法は卅年の準備期間を必要としたのであつたらうか。人類生活の始まるとともに道路は存在する、

道路に關する行政は、それが最も人間生活に密切不可分な關係を有するだけに、慣習的に發達するのを常とする。慣習は、その本來的性質上、一定の地域とそれに定住する一定の人間との區域内に於て生ずるものである。即ち地域的に云ふも人的に云ふも慣習は限られたる範圍内に於てのみ妥當する。全國劃一的な法制を有たなかつた徳川時代は勿論のこと、明治時代になるに及んでも、勿論、道路の等級種類に關し或は道路費の負擔等に關してその機々の法令の發布はあつたが、然も地方別に獨自の慣習に依つて道路行政が行はれることが多かつた。之らの様々な慣行を一定の綜合的な見地から綜合し、再編成せんとするのは、技術的にみて、かなり困難な仕事であることは想像するに難くない。加ふるに少なくとも道路に關する限り、外國の法令で、よつて範とするに足るものも見當らない。更に道路は、現實の問題として、地方生活にとつて計るべからざる利害關係を有してゐる。それに對する費用負擔額も莫大である。従つて道路法制の制定を廻つては、自ら各種の思想

を代表し、各種の利害層を背景とする諸勢力團體が、相争ふことは理の當然ではあつた。然も尙、國家生活の根幹を規律する道路法が、兎にも角にも今を去る廿年前制定せられたといふことは、路政當局者の熱意はさることながら、世界大戰後戰勝國の一として、世界史の檜舞臺に躍進せんとする我國にして、文明國たるに相應しき道路を有せざるべからざる必然性は、これ國家的な要請とも云ふべく、斯かる客觀狀勢こそは、ここに懸案たる諸々の問題を一氣に解決し、道路法を誕生せしめたと考ふることが出来る。歴史は止まることを知らない。固定的なる法律は流動的なる客觀狀勢によつて、常に動かされる。現在を將來よりみれば常に發展の礎石となりし過去である。道路法は、卅年の懸案を解決し、會て時代を指導せしと同じ意味に於て、次の道路法制の發展の礎石となりて其の時代的使命を果しつつある。

## 二 道路法制定以前

道路法制定以前の概觀は前述した如くであるが、茲では

之を法制的に略述せんとする。

明治維新の戦亂が漸く目鼻をつく様になると政府は内治行政に力を注ぐ様になつた。土木は、民福の増大に資するものとして平時に於て忘るべからざる事業であり、内治行政の主要部分をなすものであるから、政府は明治二年四月八日早速に民部官を置き内治行政を司らしめた。その御沙汰書を見るに、掌<sup>上</sup>總<sup>二</sup>判府縣事務<sup>一</sup>管<sup>督</sup>戶籍驛遞橋道水利開墾物産濟貧養老等事とあり、地方行政、土木行政、社會行政の權限を有することになつてをり、道路行政に就ては専ら民部官の掌るところとなつた。次いで明治二年七月には、民部省規則並縣官規則を發布し道路行政に關しては地方縣が民部官の決を受けて之を執行することに決した。然し之らは、單に組織の大綱を規定したに止まつて、道路の修築そのものについては未だ何らの規定もなく、漸く明治三年二月の堤防水假規則があつたに止まつた。即ち積極的に路政の進捗を企てるといふよりも寧ろ消極的に、不完全な設備の故に生ずる堤防決潰等に對して治水を計るこ

とが先づ最初の必要事であつたのである。四年二月には布告第八十八號によつて治水條目が定められて、堤防其の他河川取締に關する法制が設けられたが、四月には諸道川々橋梁架設及新規通船造立に關する布告が發せられ、路上交通の整備が計られたが、之とても財政不如意のために通行錢を徵收して渡川の施設を爲さんとする方針で幼稚なる交通政策を考へたに過ぎなかつたのである。明治四年十二月には治水條目の改正の議が起り、布告第六百三十一號を以て右條目を廢止して新たに堤防、橋梁等費用の制八條を定め、六年八月には大藏省番外達を以て、河港道路修築規則を定めて之によつて我國道路行政が漸くその緒に就く様になつた。又國內的にみても内治は安定し、諸般の施設に着手すべき時とはなつたので、明治八年六月二十七日の地方官會議に於ては、道路附橋梁の議案を審議せしむることにたり、同會議に於ては議論は區々に分れたが遂に一定の成案を得たので、之に基いて明治九年六月太政官達第六十號道路ノ制を以て、道路の種類等級の制を定むるに至つた。

この太政官布告こそは、明治年間に於ける道路に關する根本法規と看做すことが出来る。之に前後して道路に關する斷片的の布告又は布達をみ、モザイック的ではあつたが、道路法制の一應の形態を整へることになつたのである。今これらのモザイック的な諸規定から、重要な部分を列擧して考へてみれば、

(1) 「道路の主管廳」は前に寸言せし如く、明治二年に設置された太政官の中の民部官が取扱つてゐた。民部官は、聽訟、司庶、驛遞、土木、物産の五司に分れ、土木司に於ては道路、橋梁、堤防等營作の事務を司り、驛遞司に於ては人馬の制度、諸賃錢増減助郷の諸務を取扱つてゐた。その後、民部官は分離されて民部省と大藏省になつたが、依然として土木事務は民部省の權限に屬してゐた。明治四年七月民部省の廢止に伴ひ、道路行政は、工部省二等寮で管理せられたことがあつたが、六年十一月、内務省が設置せらるるや、二等寮に於て、戶籍、驛遞、土木、地理を取扱ひ、爾後、土木關係事務は内務省之を主管とするに至つた。

(2) 「道路の種類」は、前述せし如く明治九年迄は河港道路修築規則の規定するところであつたが、明治九年六月八日の太政官布告第六十號を以て之を廢止し、新たに道路を分つて國道、縣道、里道とし、更にその各々が三等級に分れた。其に依れば「國道」は

- 一等 東京より各開港場に達するもの
- 二等 東京より伊勢の宗廟及各府各鎮臺に達するもの
- 三等 東京より各縣廳に達するもの及各府各鎮臺を拘聯するもの

「縣道」は

- 一等 各縣を接續し各鎮臺より各分營に達するもの
- 二等 各府縣本廳より其支廳に達するもの
- 三等 著名の區より都府に達し或はその區に往還すべき便宜の海港等に達するもの

「里道」は

- 一等 彼此の數區を貫通し或は甲區より乙區に達するもの
- 二等 用水堤防牧畜坑山製造所等のため該區人民の協議

よつて別段に設くるもの

三等 神社、佛閣及田畑耕耘の爲に設くるもの

道路の分類は右の如くであつたが、「國道」に關しては、各府縣に令達して國縣道圖面調製概則を設け府縣をして道路の選擇をなさしめ、その調査を基礎として内務省は國道を定めたが、明治十八年太政官布達第一號によつて上述の等級を廢止し新たに國道路線四十四線を告示した。縣道に關しては一應の分類はせられたといふものゝ、調査未了の儘、縣道として正式に認定せらるゝに至らずして止み、唯各地方々々が夫等に該當せし道路を府縣費を以て支辨したに止まつたのである。これ即ち明治時代に假定縣道と稱せられしものゝ存在せし理由である。「里道」に就いても地方長官が決定をする制度であつたが之も決定を見なかつた。唯國道は主務大臣、假定縣道は地方長官が積極的に決定し、その殘餘に屬する從來の道路が所謂里道として取扱はれたに過ぎなかつた。然し里道の費用負擔に就いては、後に明治三十二年郡制施行せらるゝや、郡なる法人も郡全體の利

益となるべき道路費用を負擔することが許され、郡費支辨の里道生じ、又一方には里道にして財政豊かなる上級國體たる府縣が負擔に任ずる府縣費支辨里道生じ、結局費用負擔の方法からみて里道は三種に分れ、府縣費支辨里道、郡費支辨里道、市町村費支辨里道となつた。

(3) 「道路の幅員」に就いては、最初明治九年太政官布達第六十號に於ては、「國道並ニ縣道ノ道幅其ノ土地ノ景況ニ據テ各地各殊ナルモノナレバ今邊ニ之レヲ一定シ實地ニ施行スベカラズト雖モ豫メ一般ノ法則ヲキハ道路ヨリ生ズル百般ノ事件其ノ準據ヲ失フノ患アリ依テ左ノ定メヲ以テ一般ノ法則ト爲シ且將來新設スル處ノ道路ハ其ノ土地ノ便宜ニ依リ此ノ道幅ヲ保タシムベシ」と規定し、幅員としては一般國道は七間二等國道は六間三等國道は五間、縣道は四間乃至五間とし、里道にあつては其々の地域別によつてその利便を達するに必要な範圍に限り一定する要がないものとした。その後に至り、明治十八年に至り國道の等級を廢止すると同時に國道の幅員は四間以上、並木敷濕拔敷

を合せて三間以上合計七間より狭少なからざることに改めたが此標準によつて築造された道路は極く尠なかつた。

以上の如く、個々的にはあつたが、道路法制の根幹は規定せられ、此に基いて朝野相呼應して道路改修の實を見るに及んで舊來の惡路は着々と改良の一途を辿つては居つたのであつたが、一方に於て鐵道の開通を見るに及んでは道路の必要性は稍々閑却せられた形となり、道路に關する法制も不備不明の域を脱せず僅かに取扱上の慣例に依り之を彌縫するに過ぎない有様になつてをつた。

然るに時勢の進運は道路に關する綜合的統一的法規の制定を促すこと急なるものがあり、最初その調査が終つたのが明治二十一年十一月であつた。その際は之を公共道路條例と名付け街路新設條例と共に閣議に提出したが決定に至らずして止んだ。更に其の後二十三年十二月、兩法案を合併して道路法といふ名を付け第一回帝國議會に提出の目的を以て閣議に上せたが、之亦議會に提案するの運に至らなかつた。其後二十六年六月道路法案に關して地方長官の意

見を徴し、又二十八年三月には、土木會及土木監督署長に諮詢致して是等より得たる所の意見を參酌し、原案に多少の修正を加へて閣議を経、二十九年十二月の第十回の帝國議會に提案し、衆議院委員會に於ては可否同數にして委員長の賛成によつて委員會だけは通過したが、議院に於ては同法案には命令を以て規定すべき條文が餘りに多過ぎるとの理由に依り否決の運命を見た。爾來政府に於ては調査を續行し、明治三十二年八月には、第十四回帝國議會に提出せしも貴族院特別委員會に於て否決せられた。政府に於ては其後或は地方長官に諮詢し、或は土木會議等に諮詢つて種々修正を加へて成案を得たが、十七回十八回帝國議會は解散せられて提案の運びに至らなかつた。

四十三年には更に之を起草して道路協議會に諮問し之に基いて翌四十四年には多少の修正を加へ、地方官の意見をも徴し、その後大正四年以來は、明治四十四年以來の調査を續行し、大正八年第四十一回帝國議會に提出し、原案に多少の修正を加へられたが、兩院を通過し、茲に多年の懸

案たる道路法が制定せられたのである。

### 三 道路法（並に附屬命令）の制定

道路法は以上の様な経緯を辿つて制定をみた譯である。されば、道路法の内容を検討せんとする場合には、歴史的に法制の沿革を知つて始めてその具體的な意味を諒知することが出来るのである。

我々は今此處で立入つて道路法の研究をなさんとするものではない。然し、道路に關する法制は、明治維新以來二十一年の時期を通り抜けて完成をみた。その一は明治初年より二十一年にいたる斷片的法令集積時代であり、その二は明治二十一年より大正八年にいたる道路法制定準備時代である。従つて現實の道路法は多かれ少かれ、法制沿革上難點とせられた諸々のポイントの解決に努力してゐる譯である。之を我々は道路法構成の骨子と見做すことが出来る。今若干の紙數を費してその要點を列述してみよう。

第一 總則七ヶ條に於て法律上從來明確でなかつた道路の意義及範圍を明確に規定した。

#### 路政概観

第二（イ） 道路の種類及等級に關しては前述の如く、從來

の法制としては明治九年の太政官達第六十號があつたのみで、規定の不明確なる點が多く、現實とのギャップは纔かに取扱上の慣例によつて彌縫して居たに過ぎなかつた。道路法は第二章に於て道路の種類を分類して、各道の概念を明瞭ならしめた。之に依れば

國道 は現に國道として許されてゐた外に新たに「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線」が加はつた。

府縣道 は所述せる從來の假定縣道及縣費支辨里道の資格について充分な參酌を加へ實際に適應する様な規定が設けられた。

郡道 は後述せんとする如く郡制廢止とともに廢止せられたが、制定當時は地方によつて認められてゐた郡費支辨の道路の中より、一定の資格あるものを選出して郡道と規定した。

市町村道 從來の里道を分ちて市道と町村道とした。  
(ロ) 道路の認定官廳に關しては、舊來の諸規定は明

隙を缺くものがあつたので明瞭に之を規定し、國道は内務大臣、府縣道は地方長官、市道は市長、町村道は町村長が夫々認定者と定められた。然し必要と認めらるゝ場合に、市町村長は管理區域外に互つて道路を認定し得べき途を開いた。

第三(イ) 道路の管理に就いては、道路は國の營造物であるといふ立前を採り、國家機關たる府縣知事、郡長、市町村長が管理者と定められ、道路の工事の執行又は維持は原則として管理者が之を行ひ、唯、例外として特別の事由ある場合に限り、他の行政廳、公共團體、一私人をして道路工事の執行又は維持を爲さしめ得る途を開いた。

(ロ) 賃取橋及賃取渡船に關しては、從來明治四年太政官布告第六四八號の簡單なる規定があるのみであつた。道路法に於てもその趣旨を取入れ、且明文を以て規定し、私人及公共團體のみならず管理者自身に對しても之を認め得べき事を規定した。

(ハ) 道路の特別使用に就いては、從來は特種の規定

があり、電柱其他建設物の建設等は管理者に諮ることなくして自由に許されてゐたが、此は道路管理權に抵觸するものなので、道路法に於ては、國の事業に就いては内務大臣其他は管理者の許可承認を要することとした。

第四 道路に關する費用の負擔關係に就いては從來は費用の負擔所屬區分に關する明治十一年の太政官の達があるのみであつた。この規定も内容極めて簡單であるために運用上弊害が少なくなかつたので、道路法に於ては特に此の點に就いての詳細なる規定を設けた。之に依れば、道路の費用は原則として管理者たる行政廳の統轄する公共團體の負擔となつた。然し例外として國道に對しては國庫負擔の場合が認められ、府縣道以下の道路の新設改築費に對してもその一部を國庫より補助する規定を設けた。その他凡て道路を通じて特別の必要により、又は特別の事由ある場合には他の公共團體又は一個人に道路費用を負擔せしむる途を開いた。

又、勅令を以て指定する市の市内に於ける國道及府縣

道は市長を以て管理者となし、其工事及維持の費用を負  
擔せしむる事とした。

第五 道路法第五章に於ては監督及罰則規定が設けられ、  
第六章に於ては訴願及訴訟の途が開けられ、夫々道路行  
政處分の執行が正當なるべき方法が擔保せらるゝことになつた。

以上は道路法の所謂骨子である。相當政府當局に於て熟慮に熟慮を加へた成果であることは充分認められるが、然し何分多年の懸案ではあるし事柄自體が甚だ重要なものを含んでゐるので、議會に於ても相當な波瀾が當然豫想せられた。衆議院の委員會に於て「當局ハ此法案飽クマデ固執ナサルノデアアルカ否ヤ……伺ツテ見タイ」（横田孝史）の質問に對し「政府ハ本案ヲ固執スルヤ否ヤト云フ御質問デアリマスルガ政府ト致シマシテハ今日ノ實際ヨリ見テ又從來ノ沿革カラ考ヘ此法案ヲ以テ最モ是ナリト信ジテ提案致シタノデアリマス」（堀田貢）との政府側の答辯には本法制定に對するかなりな熱意が伺はれるのである。

いづれにせよ、道路法案が議會に於て活潑なる論議の對象となつたことは事實である。然らば如何なる點に關して論議が行はれたであらうか。之を刻明に論ずるは興味ある課題であり、道路法適用の参考に資すること少からざるものがあらうが、冗漫に失するのを懼れ、此處にはその大要のみを掲げ、道路法解釋の一助とし度い。

(1) 道路は國の營造物であるか公共團體の營造物であるかといふことは、現行道路法の立前からは明瞭に解決せられてゐる。現行法に於て道路管理者は國家機關たる府縣知事（郡長）、市町村長たる定めある故である。然し道路法制定當時は學問上、道路が國の營造物なりや、公共團體の營造物なりやが争はれたことがあつたし、道路法案に對しても道路を國の營造物なりとする立前に對する疑惑があつた。斯る疑惑は凡そ三種の理由に基づくと考へられる。その一つは道路の費用負擔者が原則として公共團體であること、その二つは道路法制定當時のデモクラチックな風潮は官僚的國家統制に對して公共團體の自治權の擴張を願つたとい

ふ政治的な理由によること、従つて道路の如きも公共團體の事業とすべしと考へたこと、その三は道路が公共團體の營造物なりとする有權的解釋方法が事實存したことである。即ち大正二年十二月二十五日の行政裁判所判決は明瞭に里道は其市町村の營造物なりと宣言してゐるし、又、大

正三年法律第三十七號第一條にも又明瞭に「公共團體ニ於テ管理スル道路、公園、堤塘、溝渠其他公共ノ用ニ供スル土地物件……」と規定されてゐる。又舊市町村制の理由書にある市町村事務の中に所謂自治體の事務として交通事務が含まれてゐる。道路を交通事務と考へれば、道路は公共團體の營造物なりとの結論が出さうにも考へられる。

政治的な立法論として道路を國の營造物として經營すべきや、公共團體の營造物として經營すべきやといふ論議は別として、法律的に考へて、國家は管理權の主體であり、公共團體は經濟負擔の主體であり、營造物管理權は國家に存する意味に於て道路は國家の營造物なりと考ふるが正しい。但し道路法制定以前に於ては規定はまちまちであり、

各地で慣例も異なり、費用負擔といふ面のみから見て、道路を公共團體の營造物なりとの考へ方があつたことも事實ではある。

此の點に關する立法當局者の意見は、二つの立場に分れる。

その一は、道路法の趣旨は、この法律によつて新たに道路關係を再組織したと考へるべきではなく、從來より存する慣習、行政法規のそのまゝの成文化に過ぎない。従つて從來の考方としての公共團體營造物論の存在を否定するのである。この立場よりすれば、大正三年法律第三十七號第一條の「公共團體ノ管理スル道路」とは「公共團體が費用を負擔する道路」の意なりと解釋するのである。大口喜六氏の質問に對し、内務大臣床次竹二郎氏は「ソレデ近來出來タ何トカノ法律ニハ公共團體ニ於テ管理スルト云フ言葉ガアルカラ其邊ヲ考ヘタノデハナイカト云フ御話ノ様ニ聞エマシタガ……我々ハ吾ヲ公共團體ガ新設、維持、修理ノ費用ヲ負擔シテキル所ノ道路ト斯ウ云

フ意味デ今ノ文字ナドハ解釋シテキルノデアリマス。サ  
ウデアリマスカラ別段ソコノ邊マデ此度變更シタ考ハ  
持ツテ居ラヌノデス」と答辯されてゐる。

その二は、従來の法制技術としては、公共團體が管理する  
道路を認めてをつたと考へる。然るに、新道路法は道路  
を再組織し、公共團體の管理する道路を全然認めない立  
場を取つたが故に、その第六十三條十三號を設け大正三  
年の前掲法の適用を道路に關する限り、之を廢除すると  
考へるのである。大正三年前掲法は道路に關する當該部  
分のみの適用が排除され、他の部分は依存として存續す  
ることになる。別の機會に於ける佐上信一氏の答辯に曰  
く「道路法ガ行ハレマスルト公共團體ノ管理スル道路ハ  
悉ク無クナリマシテ道路法ノ規定デ働イテ行クノデアリ  
マス。……道路ノ關係ニ於テハ大正三年法律第三十七號  
ノ適用ハテクナルノデアリマス。併ナガラ其他ノ公園ト  
カ溝渠トカ堤塘トカ公共ノ用ニ供スル土地等ハ公共團體  
ガ管理スルコトニナルノデアリマス。此ノ法律ヲ根本的

ニ消スノデハナイノデアリマス。」

(2) 道路法に於ては路線の認定に就いては、監督官廳の  
認可を要するのではあるが、議會、府縣會、市町村會の諮  
問は必要ではなかつた。第四十一議會の委員會に於ては、  
路線認定に就いての立法者の介入を必要とする意見が相當  
に強かつた。その理由は道路が地方民の生活に密接な關係  
ある故と公共團體の自治權擴張思想に基くものである。

之に對する政府側の意見としては、地方議會の介入に贊  
成するものではなかつた。何ぞや、先づ第一に、道路は人  
體に於ける血管にも類するものである。従つて地方々々の  
利害によつて動かされることなく、大所高所から國家的見  
地に則つて國家機關によつてのみ決定せらるべきものであ  
る。「道路ノヤウナ脈略相通ジテ普遍的ノ交通機關デアルモ  
ノニ付テハ恰カモ人體ノ血管ノ如キモノデアツテ其間ニ節  
ガアルトカ或ハ疏通ヲ妨グルモノガアルトカ云フ様ナコト  
ハ嫌フベキモノデアアル」(堀田貢氏)。第二に、管理者は不  
當な認定をするとは考へられぬ。監督官廳の認可によつて

不當な路線認定は抑制せられる。それに、路線認定者は身分的に地方議會によつて選任せられた場合が多いから地方議會の意思を無視した處分をする筈がない。第三に、道路法は從來の各道の存在を尊長し、維持する立前を採り、従

前の道路をそのまま認定する方針であるから、それに就いては問題は起らぬ。又新しく認定する場合に於ても「此法律デ以テ是マデノ慣行ヲ更ヘル考ハ少シモ持タヌノデス。

今日マデデモ多クハ議會ノ意見ヲ諮ツテ道路ノ指定ハ致シテ居リマスカラ……公共團體ノ權力ヲ之ガ爲メニ縮メルト云フヤウナコトハ少シモナイ積リデアリマス」又他方に於て道路の改修、開鑿には「總テ豫算關係ニ於テ議會ノ協賛ヲ經ナケレバナラヌノデアリマスカラ專斷デアルコトハ出来ヌノデアリマス」(床次竹二郎氏)。

政府側の答辭にも拘らず、反対意見も相當に強く、政府としても相程度の讓歩を認めざることに至り、小委員會に於て、道路法に於て之を規定することは規定としての複雑性を益すことになり、之を勅令に讓ることにした。之に基

いて、道路法施行令第二條が設けられることになり、重要ならざる變更廢止以外は、府縣道に付ては府縣會、市道に付ては市會、町村道に付ては町村會の諮問を要することになつた。

(3) 道路法の道路は一般交通の用に供せられるのと、路線認定をされるとの二條件が備はるを要する。従つて、事實として一般公衆の用に供せられてを つても、私人が之を供してを つて路線認定を受けねば、其は「私道」であつて道路法の適用を除外されてその法律關係は私法たる民法の規律するところに止まる。されば「現時に於ては都市の發展に伴ひ私道の公共性は著しく増加し來りたるを以て之を公益の見地より規律するを要する」(丹羽七郎著「道路法」四頁)といふ見界が生ずる故である。

道路法制定以前の諸法案に於ては、私道も公法的な規律を受けることになつてゐた。例へ第十回帝國議會に提出された公共道路法案第十三には「私設道路ニシテ公衆交通ノ用ニ供スルモノト認定シタル道路ハ私設公道トス」として

私設道路を認定して公共道路法を適用するの制度を樹てんとした。此の制度は私道の公法的統制といふ美點を有する反面には、敷地所有權者たる私人の權利が認定行爲によつて著しく制限せられるといふ缺點を有して、議會で多年問題となつて來たところであつた。第二回ニ貴族院ニ提出シタ法案ニ於テハモウ認定サヘスレバ所有權ノ如何ニ拘ラズ直ク公共道路ト云フモノニナツ了ウ。認定ハ自由デアツテ何等ノ拘束ヲ受ケヌト云フ様ナ趣意デ出來テ居リマシタガ其點ガ非難ノ焦點ニナリマシタノデ、此法案ニ於キマシテハ所有權關係ハ矢張所有權關係トシテ始末ヲ着ケネバナラズ、買收スルトカ或ハ所有者ノ同意ヲ得ルトカセネバ認定ニハナラヌコトニ規定シテアルノデアリマス(堀田貢氏)。

所が、此は從來の法案による私道概念とは大部距たるので疑義多く、かなり多くの質問が出た。その一つは、本法の趣旨を理解せず、私人の權利を侵害すると考へる疑問であつた。路線認定のみによつては私道は直ちに公道となるのではないといふ事を諒解せぬに基く。その二は、具體的な

#### 路政概観

例による疑義(例へば二月一四日第五回衆議院委員會に於ける横田孝史氏の質問)であるが、その内容は割愛する。

(4) 道路法第十一條にある「府縣道」の資格規定をみると、府縣廳所在地ト云フモノニ重キヲ置イテキル。或ハ府縣廳ヨリ郡役所ニ達スルト云フモノニ重キヲ置イテキル。又郡道ニ於テハ町村役場ニ達スルコトニ重キヲ置イテキル

……府縣廳所在地ト云フコトニ第一ノ重キヲ置イテ定メラレテキルノハ一體役所ノミヲ重ンズルト云フ思想カラデハナイカ(高木正年氏)。といふ疑問は官僚萬能思想に對する、批判的精神の一の表現として發せられてゐる。もつと官廳重點主義より脱して地方の經濟上、文化上、交通上の要求を參酌して適當地點に道路網の中心を置くべしと云ふ論である。之は机上論としては或は正當かも知れないが、具體的には甚だをかしい論で「府縣廳所在地トカ郡役所々在地トカ市町村役場ノ所在地トカハ大體ニ於テ矢張交通機關ノ關係、經濟上其他ノ關係カラ見テ其府縣ナリ、郡ナリ市町村ナリノ全般ノ人々ノ爲メニ便利ノ好イ、都合ノ好イ

町へ置クノデアリマシテ隨テ其土地ハ多クハ矢張其行政區劃ナリ、或ハ其公共團體ノ地域ナリノ中ニ於テ最モ繁華ナ最モ交通ノ便利ナ場所ト云フノガ通例デアアル」(堀田貢氏)ことは疑のないことであらう。

始めの政府提出の道路法案には第十一條九號は存しなかつた。之は地方産業開發のために新路線を認定すべき場合があるとの意見が起り、小委員會に於て決定し、附加せらるゝに至つた。現在の狀態に於ては樞要地點を連結する道路ではないが、將來道路建設により大いに地方開發に資せんとする道路で、この附加は頗る妥當である。法文としては「將來前各號ノ一ニ該當スヘキ地方開發ノ爲ニ必要ナル路線」及び「地方開發ノ爲ニ必要ニシテ前各號ノ一ニ該當スベキ路線」の二が考案されたが、結局後者が採用せらるゝことになつた。

(5) (イ) 道路法制定によつて、從來より存する縣費支辨里道、郡費支辨里道は如何なる新道として取扱はれるであらうか。「里道トシテ認定サレルモノデアリマスル

カ、又ハ郡道トシテ認定サレマスカ又ハ縣道トシテ認定サルルカ、其邊ノ所ヲ伺ヒ度イノデアリマス」(長峰與一氏)との質問に對しての政府側の答辯に曰く「此度ノ法案ニ於テ其等ノ事ヲ慮リマシテ今マデ縣費支辨里道ト云フヤウナモノデモ矢張縣ノ利害ニ關係アルモノハ縣費トシテ補助スルコトニ致シマスルシ、又郡ノ立場カラ見テ必要ナ里道ノ如キモノハ矢張郡道トシテ認定スルコトガ出來ルコトニ致シタノデアリマス。……夫々其樞要ノ程度ニ應ジテ或ハ縣道トナリ或ハ郡道トナリ其下ノモノハ里道トナル……見込デアリマス」舊法の形式的名稱に捉はれずその實體に着眼されて、道路の再分類が行はれたのである。

(ロ) 道路法をみるに、國道、府縣道、郡道に就いては詳細なる資格規定が設けられてゐるに反し、市町村道に關しては何らの規定がない。(法一三條、一四條參照)。之は市町村道には詳細な積極的な資格規定を設けず、唯消極的に公共の道路にして他の上級道路に屬せぬものは

包括的に凡そ市町村道に屬せしめるといふ立前を採つてゐる。他の上級道路に屬せぬものは、如何に小さい道路と雖も之を市町村に負擔せしめるのが、公平なりと考へたからである。然し市町村道として如何なる道路を認定すべきやは市町村長の獨自の見界に基いて爲し得べく、法的に拘束せらるるものではない。

(ハ) 道路法第十七條但書により、勅令を以て指定された市の市道に於ては市長が管理者となるのであるが、勅令を以て指定される市は如何なる標準で選ばれるであらうか。制定當時は特に明瞭な標準といふものはなかつたが、政府側の意見としては「今日現ニ六大都市トシテ東京市區改正條例等ヲ準用シテ居ル様ナ市ハ大體此ノ但書ニ依ツテ指定スル考ヲ持テテ居リマスノデアリマスカラ先ヅ三十萬以上位ノ市ト云フ位ニ御承知置テ願ヒ度イト思ヒマス」(堀田貢氏)。この「三十萬以上ノ市」は昭和十四年十月一日の推定人口によれば、六大都市の外に廣島(三四〇、一〇〇)、福岡市(三三二、〇〇〇)の兩

市がある。

(ニ) 郡道は法人たる郡の存在を前提條件として認められる。ところが郡制廢止問題は二分以前から論議せられ、賛否兩論に分れてゐたが、道路法制定當時は郡制廢止論が一般の傾向であつた。ところが、道路法によつて正式に郡道が認められたのであるから郡道と郡制との關係が當然問題とせられた。即ち政府としては、(i) 郡道を認めたことによつて、郡制廢止論を全然捨てたのか、(ii) 郡制は將來之を廢止する豫定なるも唯、郡制廢止まで郡道を存続せしむる内意なのか、(iii) 或は郡制存否論と郡道の存在とは全然別個の問題とし、兎に角郡があるといふ事實に即して郡道を認めたのか、といふ疑問が生ずる譯である。

先づ第一に、何故郡道を認めたであらうか。政府委員の言を藉りれば「兎ニ角全國大多數ノ縣ニモ皆郡費支辨ノ道路ト云フモノガ存在シサウシテ其ノ里程ノ如キハ八千餘里ノ多キニ互ツテキルト云フ様ナ狀況デアリマス。

之ヲ認メナイト云フト、然ラバドウ始末スルカト云フコトニナルト困ルノデアリマシテ、ソレゾレ地方ノ必要ニ應ジテ斯ウ云フ道路ヲ認メテ維持ラシテ管理シテ居ルノデアリマスカラ根本カラ破壊スルト云フ様ナコトハ是非常ニ考ヘネバナラヌ」又郡道設置に對する地方長官の意見はどうかと云ふと「三、四ノ府縣ヲ除ク以外ハ悉ク郡道ノ必要ヲ論ジ矢張り斯ウ云フ制度ヲ置カザルベカラスト云フ意見ニナツテ居ルノデアリマス」。

次に、當時の原首相は曾て郡制廢止案を議會に提出されたこともあるが、郡道を認めることによつて、將來郡制廢止論が立消になるのではないかとの質問に對しては「此ノ郡道トイフ制度ヲ認メテモ今別ニ其問題(郡制問題)ニ觸レル必要ハ無いジヤナイカ、郡制ヲ廢スベキヤ否ヤト云フコトハ是ハ別問題トシテ更ニ攻究スルコトニシテ、郡制ガ現ニアル以上ハ郡道ヲ置イテモ差支ヘナイジヤナイカト云フコトデ此法案ガ出來タノデアリマス」(堀田貢氏)。と答へてゐる。前掲(三)の立場である。

(6) 道路法に直接間接基づく附屬命令はその數頗る多く一々解説をする繁に絶へない。こゝには四種のものに就いて簡單な説明をするに止め度い。

(イ) 道路構造令(大八、十二、六、)改(六一、一〇、)正(一四同省令第二六)

第二節(3)に述べた如く、從來の道路幅員その他技術的な規格は太政官達六十號及び太政官布告第十一號の規定するところであつたが、本令に於て夫等の改正を行つたことになる。何故之を道路本法に規定しなかつたであらうか。第一は「築造ノ標準ノ如キハ技術ノ進歩、學術ノ發達ト伴フテ一概ニ決メラレヌト云フ關係」ガアル。(堀田貢氏)ため、將來改正のある場合、一々法律改正の手續を採るのは面倒であるからであり、第二は道路の構造上の規格といふ點に就いては從來議論が絶へず、之を本法に規定したるが故に道路法全體の審議が後れ、或は否決の運命にさらされんことを防いだに外ならない。街路(地方長官ノ指定スル市内及市ニ準ズベキ地域内ニ於

ケル道路)構造の技術上の規格に就いては別に街路構造令(大八、一二、六)がある。

(ロ) 道路管理職員制(大九、八、一一)改正(大正一二、六、二二、六一三、一一、二五、昭七、九、二二)道路法第三十

二條に基き「道路ノ管理ノ爲必要ナル吏員ノ設置及其職務權限」に關して規定が設けられ此に依り、道路職員ノ機構が確立せられた。

本令に基き委員の身分關係に就き政府委員の説明を掲げよう。

1. 道路職員は「地方公共團體ノ負擔デ置クモノデアリ  
マスカラ……市町村會ニ於テ其ノ吏員ノ俸給等ニ關シ  
テ或ハ削除モ出來マセウ。併ナガラ吏員ヲ置ク以上ハ  
濫リニ削除スルトガ、濫リニ廢止スルトハ慎ンデ載  
キ度イノデスガ相當理由アル場合ニハ削除モ出來マセ  
ウ、又減額モ出來ルコト、思ヒマス」(令第五條參照)
- (2) 「此規定ガアルタメニ市町村ガ皆其吏員ヲ置カナケレ  
バナラヌト云フ事デアリマセヌ、管理者ガ必要ト認

路政概観

ムレバ此規定ニ基イテ置クト云フ譯デアリマス。從ツ  
テ其吏員ニ他ノ仕事ハ何事モサセルコトハ出來ナイカ  
ト云ヘバ出來ルト思ヒマス。現ニ府縣廳アタリデモ同  
ジ規定ニヨツテ委託シタル國ノ官吏ニ府縣ノ仕事ヲサ  
セテ置クト云フ實例ガ澤山アリマスカラ是モ相當ノ仕  
事ヲサセ得ルモノト思ヒマス」

(ハ) 道路取締令(大九、十二、十六)改正(大十四、十二、  
號三) 內務省令第四五號

道路の規格、道路職員の構成に並んで道路と離るべからざるは道路上の交通である。本令に於ては道路交通に就き、交通保安上の見地から種々の取締規定を設けてゐる。

(ニ) 北海道道路令(大八、一一、二五) 北海道の道路に就いては道路法第六十一條に基いて本令により特別の規定が設けられてゐる。

#### 四 道路法の改正

大正八年四月十一日法律第五八號として制定をみた道路

法は今日にいたるまで大正十一年三月法律第三號として最初に於て最後の改正をみた。その中の主要部分は郡制廢止に伴ふ郡道廢止である。以下にその要點を記述せんとする。

(1) 第八條中四種を三種に改め、三「郡道」を廢した。

從來郡道は前節に略言せし如く、郡制問題とは一應別個に郡といふ法人の存在を前提として設けられたものであるから、郡制廢止に伴つて郡道を又廢止せらるゝに至りしは當然の勢であつた。然し當時郡道は實質上かなり、地方交通に於ける重要な地位を占めてゐた事は事實である。

(註) 當時に於ける郡道の状況は、郡道を有する郡の總數四百九十四(總郡數の九割四分)、路線數は七千九百二十七、道路延長は一萬二千九十一里、最近二ヶ年に投ぜられた費用は一年平均千四百四十七萬七千九百四十七圓に達してゐる。

ところで、郡道は廢止せられたといふものの、郡道たりし實體は存続せしむべきは當然の理で、然らば、如何なる形式で存続せしむべきかに就いては争があつた。その一は

「準府縣道」を設け、府縣知事管理し、費用は關係市町村に負擔せしむる方法で、此は郡道類似の形式を殘存せしむるが費用負擔關係に混亂を來す懼れありとの難點があり、結局從來の郡道を、府縣道と町村道に分類する方法を採つた。然も當時認定せられてゐる郡道中には交通の分量、地方に於ける重要からみて府縣道と事實上大差ないものが多かつたのである。

(2) 第十一條中「數都市ヲ連結スル幹線」を「數市町村ヲ連結スル重要ナル路線」に改め、第八號を第九號とし、第八號として「樞要ノ港津又ハ鐵道停車場ヨリ之ト密切ノ關係ヲ有スル國道又ハ府縣道ニ連絡スル路線」を加へた。

第一の改正は之によつて府縣道の資格を低めて主なる郡道は府縣道に入り得る様にしたためである。

第二の改正は、港津又は停車場は必ずしも他の樞要な地と相關聯することなく、その地方々々を勢力範圍として設置せらるゝを常とする。「サウ云フモノガ多イノデアリマスカラ是ト密切ノ關係アル國道又ハ府縣道ニ連絡シテ道路」

設ケルト云フコトハ後方ノ部落ヲ開發スル利益ガアルノミナラズ、港灣又ハ鐵道ヲ助長スル故以テである。(政府委員ノ説明)

(3) 郡道廢止の結果、當然第十二條は削除せられた。

(4) 第二十條第二項として左の項が加へられた。

主務大臣必要アリト認ムルトキハ國道ノ新設又ハ改築ヲ爲スコトヲ得、此ノ場合ニ於テ道路路管理者ノ權限ハ命令ノ定ムルトコロニヨリ主務大臣之ヲ行フ

例へば國道が兩府縣界に跨つて、然も兩府縣が互に其道路の新設又は改築に關して利害を異にする場合には、其道路の新設改築を實行することが容易でない。又道路そのものが性質上分割施行を許さざる場合もあらう。又假令兩府縣が共同施行するとしても道幅などに關して色々意見を異にして一貫した國道の改築をなすことが出來ぬ場合もあるかゝる場合主務大臣に工事執行權を與へて國道建設の迅速と統一を計ることが立法上望ましかつたから、斯ゝる改正が行はれたのである。今日に於ける國道直轄制度の確立は

實に此の改正の成果なのである。

(5) 第三十三條中第一項後段に「第二十條第二項ノ規定ニ依ル國道ノ新設又ハ改築ニ要スル費用ニ付亦同ジ」を加へ同條第三項に左の一項を加へた。

第二十條第二項ノ規定ニ依ル國道ノ新設又ハ改築ニ要スル費用ハ命令ノ定ムル所ニ依リ管理者タル行政廳ノ統括スル公共團體ヲシテ其一部ヲ負擔セシムルコトヲ得

(6) 第四十三條中「第三十三條第一項ノ國道」を「第三十三條第一項ノ主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル國道其ノ他主務大臣ノ指定スル國道」に改めた。之れによると第二十條第二項によりて主務大臣の工事施行をなした國道に關する費用の負擔金は國庫の收入とならずして、公共團體の收入となるのである。その理由は、第三十三條前段の場合には國庫が全額負擔をし、工事は管理者が行ふといふ立前であるのに反して、第二十條第二項の規定する場合は「形式上國庫が負擔スルケレドモ實際ハ全ク補助同様デ費用ノ一部ヲ公共團體ガ負擔スルノデアリマスカラ、(負擔金收入を)公共團體

體ニ歸屬セシムルコトガ便宜デアアルノミナラス、國庫ガ各人ヨリ負擔金ヲ徵收スルト云フガ如キコト其煩ニ煩ヘラレナイ」(堀田貢氏)からである。

(7) 第六十條中「及沖繩縣」並に第六十一條中「沖繩縣ニ付テハ郡道ニ關シ」を削除し、其の他附則に若干の變更をみた。

## 第二 道路行政上の諸問題

### 一 はし が き

道路法施行以來二十年の間に道路行政上には種々様々の問題があつたが、其の古きものは暫く置き、最近に於けるものを願れば、先づ道路改良政策の根幹ともなるべき指定府縣道に改訂の行はれたことを擧げ得るであらう。指定府縣道網が其の時代に於ける産業、經濟、國防等の國家的要求を反映するものであることを思へば、時勢の進運に適應すべく其の改訂の行はれたことの意義は極めて大いものがあると言へるであらう。

又全國至る所に非常な勢を以て發展したバス事業と一般道路交通との調和を目標として制定された自動車運輸事業路線道路規格は、バス事業の健全なる發達と道路改良事業の促進とを齎したものととして其の價値は見逃すことを許されない。

近代に於ける道路行政上の三大協定とも言ふべき、省營自動車運輸事業路線道路費負擔に關する内務鐵道兩省協定、逓信省所管電氣通信線路移轉費用負擔等に關する内務逓信兩省協定、道路と國有鐵道との平面交叉除却に關する内務鐵道兩省協定の確立は、多年の懸案であつた道路行政の痼を征服したものであつて、特筆大書に價する問題である。

日滿支交通體制の確立に對應する恒久的道路國策の樹立を目指して本年度より着手せられた重要道路整備調査は、未だかつて試みられたことのない廣汎多岐に亙る調査であつて、其の成果は道路行政に關心を有する者の等しく期待するところである。

陸上交通事業調整法の施行以來識者間に論議の種となつ

てゐる陸上交通事業の調整は、路上交通機關たる軌道、バスの統制を中心とするものであつて、之亦廣義道路行政上の問題として、其の成り行は我々の看過し得ないものである。

紀元二千六百年を祝し併せて道路法施行二十周年を記念するに當り、之等の諸問題を一瞥するにも強ち無用の業ではない様に思はれるので、以下項を分つて其の概要を叙述し後日の参考に供することゝしたい。

## 二 指定府縣道制度

國道が國內交通の幹線であるのに對して、府縣道は地方交通幹線としての地位を有し、此の兩者が有機的に結合して、我國に於ける道路交通系を形成する仕組となつてゐる。従つて府縣道は其の性質上路線數も極めて多く、其の構成する網も相當細かいものとなるのは當然である。されば一口に地方交通幹線と言つても、之等數多い府縣道にあつては産業上、經濟上、國防上其の有する交通價值に著しい差異を生ずるのは免れ難いところである。殊に郡道の制

が廢止された際に約三萬七千四百五十六軒の郡道が昇格して府縣道に認定されたので、府縣道相互間に於ける交通價值の差異には益々甚だしいものがあるに至つた。

そこで道路行政の上に於ても、之等交通價值の差異に基いて府縣道に區別を設け、地方交通に於ける重要幹線に當るものを選び出して、他のものと異つた取扱をする必要を生ずるに至つたのである。即ち府縣道を内務大臣の指定するものと、然らざるものとに分ち前者に對し地方交通上の重要幹線として特別の監督行政を行ふ、所謂指定府縣道の制度が之である。

内務省は大正十五年に次の如き指定府縣道採擇標準を決定した。

- 一 府縣廳所在地より隣接府縣廳所在地に達するもの
- 二 府縣内指定樞要地より之と密接の關係を有する指定樞要地、指定港灣又は樞要なる鐵道停車場に達するもの
- 三 府縣内指定港灣より之と密接の關係を有する樞要なる鐵道停車場に達するもの

四 國道又は前各號の一に該當する府縣道より分岐し數個の樞要地を連結する重要なる幹線にして指定樞要地、指定港灣又は樞要なる鐵道停車場に達するもの

註

一 指定樞要地とは市又は二千以上集團戶數を有する地區を謂ふ

二 指定港灣とは大正十一年內務省訓令第六號第二條に規定するものを謂ふ

三 樞要地とは府縣道の起點又は終點たるべき樞要の地として既に採擇したるものを謂ふ

而して此の標準に基いて全國の府縣道（北海道に於ては地方費道及準地方費道）に付慎重なる檢討を加へた結果、大正十五年九月一日內務省訓令第八三二號を以て地方交通重要幹線たる府縣道が指定されたのである。

爾來指定府縣道の工事に關しては、原則として內務大臣の認可を要するものとして嚴重なる監督を行ふと共に他面國庫補助政策の對象としては優先的地位を認め其の改良の

助成を圖り來つた。

其の結果として、指定以來約八年半を経た昭和十年三月に於ては、指定府縣道總延長二千三百一十一萬三千五百三十一米に對して、其の中有效幅員五・五米（道路構造令規格）以上を有するものゝ延長四百五十四萬六百五十四米（總延長の二〇％）、自動車交通の可能なる幅員（有效幅員三・六米以上）を有するものゝ延長千三百八十六萬八千四百三十一米（總延長の六〇％）を示し、改良の効果多少見るべきものがあつたのである。

然しながら其の間に於て産業經濟の情勢には著しき變化があり、指定以後十年を経過して見ると指定府縣道網は必ずしも地方交通の實情に適應しないものがあるに至つた。

茲に於て內務省は地方交通情勢の進展に順應すべく全國府縣道網に付再檢討を加へ、昭和十一年九月二十五日內務省告示第五一六號を以て指定府縣道の全般に亘り大改訂を行つた。而して同時に內務省發土第五八號土木局長通牒に依り、大正十五年訓令第八三二號（舊の指定）は廢止され

たる旨を地方長官並に六大市長宛通知するところがあつたのである。其の後特別の必要に依り愛知縣に於て一線を追加した。(昭和十五年二月八日内務省告示第四六號)外變更する

ところなく今日に至つてゐる。改訂前後の指定府縣道數及現在の狀況等を表示すれば左の通りである。

道府縣名	舊指定府縣道數(大正十五年指定)	線數	昭和十一年指定及其後追加ノ合ム		總延長	有效幅員五・五米以上(構造令規格)延長對スル割合	自動車交通可能延長	延長ニ對スル割合
			線數	延長				
北海道	三〇	三三	二、七七三、五六四	七五七、八六六	〇・二七	二、一三三、一八六	〇・七七	
青森	九	一六	四四八、〇九二	一六一、七〇二	〇・三六	四三一、〇九二	〇・九六	
岩手	一九	一九	一、〇七五、九〇九	六〇、七五一	〇・〇六	四九〇、六五〇	〇・四六	
宮城	一六	一八	四九一、二三〇	一八七、〇〇九	〇・三八	四五一、二九〇	〇・九二	
秋田	二〇	二一	五三六、六五七	一〇一、一六八	〇・一九	三七九、二五五	〇・七一	
山形	一一	一七	四七八、八四〇	七四、二七〇	〇・一六	三五八、三六一	〇・七五	
福島	一〇	一三	七一八、二七五	二四六、八六五	〇・三四	六二八、八二六	〇・八八	
茨城	一五	二一	七一九、〇一二	一四六、一五七	〇・二〇	六〇六、六七三	〇・八四	
栃木	二〇	二七	五六二、〇二六	二二四、六二七	〇・四〇	五〇八、一七六	〇・九〇	
群馬	一三	一七	四三九、七四四	一八三、〇九〇	〇・四二	三八八、三四九	〇・八八	
埼玉	三一	三三	五二三、九四三	一五一、二〇二	〇・二九	三八九、五一七	〇・七四	
千葉	二四	二八	六八三、九三九	四五四、三二六	〇・六六	六八三、九三九	一・〇〇	
東京	一九	二七	四〇七、四九五	二九六、二七一	〇・七三	三八二、五七八	〇・九四	

路政概観

神奈川	二六	二七	三六三、二六〇	一九六、〇九三	〇・五四	三五七、三三一	〇・九八
新潟	二七	三〇	六五二、七一八	七七、七〇七	〇・一二	四二〇、一九四	〇・六四
富山	九	一〇	二四三、一三七	七二、一四一	〇・三〇	一七四、七〇八	〇・七二
石川	七	一二	二四二、九七七	四四、七九八	〇・一八	一五九、〇七八	〇・六五
福井	一八	一六	二七九、三七九	五一、四五八	〇・一八	一一九、六八一	〇・四三
山梨	八	八	二四三、〇三二	三八、四八七	〇・一六	一七〇、五九〇	〇・七〇
長野	二七	二七	八二六、四〇五	一六一、八六九	〇・二〇	六四一、五四二	〇・七八
岐阜	一四	一一	五六五、二三八	三〇、九一一	〇・〇五	二〇八、二二二	〇・三七
静岡	一八	二一	六六二、三二五	九一、九七〇	〇・一四	四二二、〇七三	〇・六四
愛知	二一	二五	六一八、六〇五	二三五、五一五	〇・三八	四〇一、五五一	〇・六五
三重	二四	二八	六五〇、五五四	四八、六七六	〇・〇七	二八一、八九四	〇・四三
滋賀	一一	一一	二五五、二七九	六〇、五二八	〇・二四	一九五、五三九	〇・七七
京都	二六	二六	四二九、八一五	一六〇、一二五	〇・三七	二七一、一八五	〇・六三
大阪	一四	一八	三〇九、四五〇	一七九、三〇七	〇・五八	二六一、〇〇六	〇・八四
兵庫	二四	二九	八〇〇、五二九	二五六、六九〇	〇・三二	六〇〇、一六七	〇・七五
奈良	一一	一五	四二〇、八三七	三一、六四四	〇・〇八	一一二、二七一	〇・二七
和歌山	一五	一四	三八二、七九六	二七、〇八〇	〇・〇七	一四九、一九三	〇・三九
鳥取	一四	一五	一九一、二四三	二二、六二四	〇・一二	九〇、九四六	〇・四八
島根	一一	一四	四二一、九一二	四二、四七五	〇・一〇	二六九、五九四	〇・六四
岡山	一一	一五	五一四、一一九	一二二、八五六	〇・二四	二三九、四七七	〇・四七

廣島	一二	一五	七五〇、六八三	六六、九七六	〇・〇九	六二一、〇八二	〇・八三
山口	一三	一八	七〇五、六四四	一五二、〇〇九	〇・二二	四七〇、〇五〇	〇・六七
徳島	五	六	二四一、二七八	三三、〇九六	〇・一四	九九、七七四	〇・四一
香川	七	六	一五〇、一九〇	八〇、二八七	〇・五三	一二九、二〇〇	〇・八六
愛媛	一三	一四	四二七、八五五	四三、七一	〇・一〇	一八三、五一八	〇・四三
高知	六	八	四三六、六九三	四七、五一三	〇・一一	八七、七四四	〇・二〇
福岡	三九	三六	六一一、〇〇四	四五七、四四一	〇・七五	五二二、四二九	〇・八六
佐賀	一〇	一一	二二九、八一〇	九七、六九九	〇・四三	一七六、五五九	〇・七七
長崎	六	一一	三三六、二九九	一一〇、九九四	〇・三三	一四四、九五八	〇・四三
熊本	一三	一七	五六六、八六七	一七四、〇〇六	〇・三一	四八九、五七二	〇・八六
大分	一四	一五	五六七、〇八七	一一五、九八八	〇・二〇	三四六、九三二	〇・六一
宮崎	一四	一五	五〇七、三三七	六〇、二五二	〇・一一	三三三、三〇八	〇・六六
鹿児島	一一	一四	六一八、〇二六	六三、三四一	〇・一〇	三九二、四七九	〇・六四
沖縄	二	二	七〇、八一二	八、三四三	〇・一一	七〇、四九二	一・〇〇
合計	七四一	八五一	二五、一五一、九二一	六、五〇九、九一四	〇・二六	一七、四四六、一九四	〇・六九

### 三 自動車運輸事業路線道路規格の制定

路線を定め定期に自動車を運轉して運輸事業を行ふ所謂

自動車運輸事業は大正の後半より昭和の聖代にかけて著し

い發達を遂げ、津々浦々に至るまで其の路線網は張りめぐ

は無いと謂ふ状態である。

らされ、如何なる寒村僻地にも乗合自動車の姿を見ない所

ガソリン規正下の今日に於ては、運轉回數の調整、代用

通機關としての重要性は益々増大の一途を辿つてゐる。

此の事業は大正八年より施行された舊自動車取締令の定むる所に依り其の經營に付地方長官の許可を要するものとなつてゐた。而して地方長官が之を許可せんとする場合に於ては昭和二年八月二十六日遞信省訓令第一號以來其の事業が、

- 一 路線の總哩程二十哩以上のもの
- 二 府縣廳所在地（近郊地を含む）又は市制施行地（近郊地を含む）相互間を連絡するもの
- 三 東京市、京都市、大阪市、横濱市、神戸市、名古屋市内に於て營業するもの
- 四 鐵道軌道其の他の一定の路線に據る交通機關との競争線と目すべきもの

であるときは起業の主要を具し豫め遞信大臣に稟伺することとなり、事業に對する中央的監督が行はれることとなつたのである。

其の後、昭和三年十一月勅令第二六七號を以て鐵道省官

制の改正が行はれ、陸運に關する行政が其の所管となるに至つたので、右訓令に基く地方長官の稟伺は爾後鐵道大臣に對して爲されることとなり（昭和三年十一月二十七日鐵道省訓令第一號）、稟伺書には申請書、添付書類及營業路線平面圖の寫、許可に關する命令書案を添付する外、（一）申請者の資産及信用程度、（二）事業の主要目的、（三）事業の成否及效用、（四）道路管理者の意見、（五）他の鐵道、軌道又は自動車路線等（未開業のものを含む）に及ぼす影響、（六）他の鐵道、軌道又は自動車路線等の競願の有無及競願あるときは其の要領（自動車路線等に付ては稟伺を要せざるものを含む）、（七）其の他必要と認むる事項に關する調査書を添へることとなり（昭和三年十一月二十七日陸陸第一號監督局長依命通牒）、事業に對する中央的監督行政は一層強化されるに至つた。

ところで、自動車運輸事業の急激なる發達は軌近自動車工業の長足を進歩に伴ふものであることは勿論であるが、道路法施行以來の道路の改良整備に俟つこと極めて大なる

ものゝあることは何人と雖も認めなければならぬ所である。加之、元來自動車運輸事業は旅客運輸を目的とするものなると、貨物運送を目的とするものなるとを問はず、一定の路線に於て定期的に運行するものであるから、特定の道路を其の事業の爲に使用し、他の一般交通に比し多分に道路使用の獨占的傾向を有するものであり、特定の道路から享受する利益の程度は他の一般交通と到底同一に論ずることを得ないのである。即ち此の事業は道路の特別使用を以て起業成立の基礎的要件とするものと言はなければならぬ。

従つて此の事業を對象とする行政は當然道路行政の一部に屬する道路の使用又は其の交通の保全に關する行政（道路法第四十九條）に包含せられるものである。されば、本來からすれば自動車運輸事業に關する行政は、道路行政を所管する内務省の主管に屬すべきものであり、陸運行政として鐵道省の關與すべき餘地ありとすれば、少くとも内務鐵道兩省の共同主管となるべき筋合のものである。本事業の

主管決定に關する行政制度審議會の審議の經緯に鑑みるも此の點に關しては全く疑を容れることは出来ないのである。然しながら事業の健全なる發達を期するが爲には行政事務の簡捷を圖るの必要が大であるから、便宜此の事業に關する行政を鐵道省の主管に屬せしめることゝなつたのである。従つて鐵道省は地方長官の稟伺を處理するに當つては實質上共同所管廳たる内務省に協議の上措置することが決定され、昭和三年十一月二十七日内務省發士第六一號内務次官通牒を以て其の旨及鐵道大臣に稟伺するときは其の副本を内務省に提出すべきこと竝に自動車運輸事業の自動車に對する道路管理、一般警察、之等の監督に關しては何等變更なきことが地方長官に明示された。其の後地方長官の副本進達に當つては左の諸點を調査せしむることゝし（昭和四年八月十四日、發甲第四三號土木局長通牒）道路行政上の見地より鐵道省の協議に應じ來つたのである。

一 道路の種類毎の延長及一般幅員（國、府縣、市町村道）

二 總延長(道路種類毎の延長の合計)、路線延長の場合に在りては既免許路線の延長を別記すること

三 添付圖面には道路の種類を區分記入し且願書又は調査書に記載の起終點又は經過地名を記入すること

昭和六年に自動車交通事業法が制定され、同八年十月一日から之が施行されるに至つて、自動車運輸事業は鐵道大臣の免許を要するものとなつたが、同時に鐵道大臣が事業經營の免許を爲さんとするときは内務大臣に協議すべき旨が自動車交通事業法施行令に規定され、本事業に關する行政が實質上兩省の共同所管であることが勅令に於て明かにされたのである。

斯の如く法制の整備されるに従つて自動車運輸事業は益々發展の過程を辿り、道路の改良はなか／＼其の要求に追隨することを得ない状態となつた。殊に近時大型バスの出現を見るに至り、之が道路幅員に相應しない爲に一般交通の障礙となること甚だしく、交通保安上に於ても看過することを得ない事態を各所に惹起する様になつた。

内務省は斯る事態の發生を避け一般交通との調和を保ちつゝ自動車運輸事業の使命を完遂せしむる爲に、かねてから自動車運輸事業路線として許容し得べき道路の規格を内規として定め事業經營申請書の審査に當つてゐたのであるが、之を單なる内規に止めることなく、地方長官並に道路管理者に示して、道路行政上の見地に於ける事業監督の指針を與ふる必要あることを認め、此の内規に更に嚴正なる検討を加へた結果、自動車運輸事業路線の道路の總幅員は使用車輛幅の二倍半以上なることの原則を決定し、有效幅員四・五米未滿の道路には三百米以内毎に見透開敞の箇所を選び待避所を設くべきものとし、此の待避所を有するとき、車輛幅一・八米未滿の自動車を使用する場合の道路の總幅員は三・六米以上なること(橋梁の有効幅員は二・七米以上)、車輛幅一・八米以上の自動車を使用する場合の道路總幅員は四・五米以上なること(橋梁の有効幅員は三・六以上)を定め、その他停留所、最小半徑、最小視距、最急勾配、保安設備等の規格を定めると共に特別の事由あるものに限り

之等の定めに據らないことを得る旨の緩和條項を設け具體的事情に應じ得る弾力性を與へて、茲に自動車運輸事業路線の道路及通路の規格を制定し、昭和十一年一月十四日内務省發士第二號土木局長、警保局長連名依命通牒を以て警視總監及各地方長官に指示する所があつたのである。尙此の道路規格の制定に伴ひ、從來から免許申請書副本の提出に當り道路管理者の意見書に添付せしめてゐた道路現況調査書（昭和十年十月三十日發第二一九號土木局長通牒）の様式に改訂を加へ、同十一年一月二十二日發第一四號土木局長通牒に依り各道路管理者に示達方を各地方長官に通達した。

路面兩側ニハ堅固ナル側壁ヲ有スルモノトス」の一項を追加して（昭和十四年九月二十九日發第三一三號土木局長通牒）現在に及んでゐるが、最近交通量の激増甚だしく電車、バス共に其の混雑は各地とも言語に絶するの状況にあるので、混雑の緩和、輸送力の増大を圖る爲車輻幅員を變更して大型車輛を使用せんとするの傾向が顯著である。道路規格の嚴守に過ぎて斯る傾向の凡ゆる場合を抑壓することは勿論適當でないから、各具體の場合に付緩和條項の運用に依つて遺憾なきを期すべきであるが、時局下に於ける暫行特例として内務省は、車輻幅員増大に因り規格に抵觸する區間（延長の三分の一以下）に於ける道路の總幅員が使用車輻幅員の二倍程度を有する場合は之を認めむべき旨を明かにした（昭和十五年九月二十五日乙第二〇一號土木局長警保局長通牒）。

其の後右規格中に「隧道内路面ノ總幅員ハ車輻幅員一・八米未滿ノ自動車ヲ使用スル場合ニハ三・六米以上トシ一・八米以上ノモノヲ使用スル場合ニハ四・五米以上トス但シ

自動車交通事業法は昭和十五年四月九日法律第一〇六號を以て改正され、定期定路線は所謂乗合自動車のみとし、之を旅客自動車運輸事業と名付け、貨物自動車に付ては定期定路線の觀念を排して之を貨物自動車運送事業と名付け

られた。而して近日中に其の施行を見る運びとなつてゐるが、旅客自動車運輸事業に對し此の道路規格の適用あることは論を俟たないし、貨物自動車運送事業に於ても新に認められた事業區間を定むる貨物自動車運送事業なる業態は事實上主として使用する道路が特定するものであり、從來の一定路線に依る貨物自動車運輸事業と實質に於て異なる所はないのであるから、之に對して道路規格の適用あることは當然と言はなければならない。

#### 四 省營自動車運輸事業路線道路費負擔に關する内務鐵道兩省協定の確立

鐵道省に於て經營する自動車運輸事業、所謂省營バスは國有鐵道の補助的作用を擔當し、地方交通機關として其の有する使命は相當重大なるものがある。然しながら其の經營形態は道路の特別使用である定期路線であつて、民間のそれと全く變る所はない。従つて之が經營に際しては鐵道大臣は自動車交通專業法施行令の定むる所に依つて内務大臣に協議することを要し、内務省に於ては地方長官並に

道路管理者の意見を徴した上で此の協議に應ずるのである。

ところで、當該道路の狀況が省營バスの運行に適しないものである場合には、之が改良工事を施行するの必要がある。殊に前述した自動車運輸事業路線道路規格の制定された後に於ては、是非とも其の規格に適合する様に道路を改良しなければならない。然るに常に之等の費用の全部を地方に於て負擔することは地方財政に對する重壓であり到底其の堪へ得る所でない。そこで此の工事は省營バス運行の爲に必要を生じたものであるから、道路法第三十七條の規定に依り鐵道省に其の費用の全部又は一部を負擔せしめやうとする要求を生ずる。

又省營バスは大型車輛を呼び運行回数も多いので、之に因つて道路を損傷すること特に甚だしいものがある。従つて道路法第四十條の規定に依つて道路維持修繕費の一部を自動車運輸事業者たる鐵道省に負擔せしめやうとする要求を生ずる。

さりながら、道路管理者側に於ける要求は、容易に鐵道當局の理解を得ることが出來ず、負擔を承認する場合に於ても、其の負擔率は極めて低く、地方財政の負擔輕減に資するが如きことは全く望み得ないと言ふ有様であつた。

従つて道路の改良を要する場合に於ても、道路管理者側に於ては止むを得ず姑息の工事を施行し、鐵道省側に於ては省營バス運行の目的を達することが出來るならば、それで満足し他の一般交通に關しては何等意を用ひやうとしなかつたのである。

其の當然の歸結として、道路規格に充分合致しない狭い道路に大型の省營バスが通り、一般交通の甚だしき障害となるのみならず、道路交通保上に於ても憂慮すべき事態を惹起するの虞が多分にあつたのである。

内務省に於ては斯る状態を改め、省營バス路線の道路は完全に之を改良し且維持修繕して、省營バスの使命を完遂せしめると共に一般交通の危険を除去し、以て道路交通行政の完璧を期せんとするの建前から、前叙道路規格制定の

直後より引續き、省營バス路線道路費負擔の問題に關し再三、再四鐵道當局に對する折衝を行つたのである。

内務省の此の誠意は遂に鐵道省當局を動かし、省營バスの經營と道路行政との調和に關する深き理解を鐵道省當局に植附けることに成功して、兩省意見の完全なる一致を見、昭和十一年十月一日、省營自動車運輸事業路線道路費負擔に關する内務鐵道兩省協定の確立を見るに至つた。そこで同日附内務省發士第二八號土木局長依命通牒を以て其の詳細を各地方長官に示達する所があつたのである。

此の協定は、省營自動車運輸實施に伴ふ道路改良費負擔の場合と、省營自動車運輸實施後の道路費負擔の場合とに分れ、前者に於ては道路改良（舗裝を含む）に因り省營自動車受くる利益、路線關係地方廳の財政等を考慮し總工事費に對する鐵道省の分擔割合を四割、四割五分、五割とすること、道路幅員を規格の最少限度以上に改良する場合には其の過超工事費に對する鐵道省の分擔割合は道路の有効幅員五・五米を限り三割とすることの原則を定め、後者に

於ては更に之を維持修繕費の分擔と道路改良費の分擔とに細別し、維持修繕費は別に定むる標準により前年度當該路線の維持修繕に要したる決算額を前年度交通量の比に依り按分算出した額と定め（開業初年度分に限り開業翌年度に於て當該年度分と合せて計算する）、道路改良費は規格に合する路線に付ては維持修繕費に準じ（但し鐵道省の分擔割合は五割を超えず）、規格に合せざる路線に付ては運輸實施に伴ふ場合の改良費負擔方法に準ずることの原則を定めてゐる。尙之に附隨して維持修繕費算出標準及兩省覺書の取極めがあつて協定の具體的實行に遺憾なきを期してゐる。

其の後地方長官が鐵道局長と具體的に費用負擔に關する協定を行ふ場合に種々の疑義が生ずるのを解決する爲に協定書案文を一定すべく鐵道省と協議を遂げ、其の案文を示して爾今之に依り處理すべき旨を指示した（昭和十二年七月十三日一一來第五二七號土木局長通牒）。

然しながら道路改良工事の態様は種々様々であり、實際問題として負擔額計算上に於て當事者間に見解の相違や、

疑問の發生を避け難く、其の解決に困難を感じる事例も少くなかつたので、斯る不都合を一掃すべく、更に兩省關係官の間に於て研究を重ね、各種の場合に妥當する計算方式を掲げて兩省協定細目要領なるものを決定し、内務省は昭和十三年九月七日内務省鐵道第二〇號土木局長通牒を以て今後之に依り取扱ふべく地方長官に示したのである。尙此の協定細目要領には本年に至り隧道工事費等の分擔率に關し追加取極めが爲された（昭和十五年四月十九日來第二〇四號土木局長通牒）。

此の協定確立に因つて既設省營バス路線の道路は着々として改良され、新設路線も道路改築が完成した後に於て運輸開始が行はれるに至り、省營バスと一般道路交通との調和を狙ふ協定の精神は完全に實を結んだのである。本協定の道路行政上に及ぼす効果は、之が成立に付内務省當局者の拂つた苦心を償つて餘りあるものと言ふことが出来るであらう。

##### 五 逓信省所管電氣通信線路移轉費用負

### 擔等に関する内務遞信兩省協定の確立

今日迄に雜然と道路に施設された路上工作物は、電信電話電燈電車用柱、街燈、水道栓、ポスト、交番、公衆電話、消火栓、電車信號機、塵箱、廣告塔、ガソリンスタンド、地下鐵出入口等其の種類は頗る多い。茲に路上工作物整理問題が道路行政上重要な意味を持つに至る理由があるのである。

路上工作物の設置は沿道住民の道路利用上の要求を充足するものであつて、道路本來の使命の一であるとする説があるが、之は道路が其の構造上に於て、高速車道、低速車道、沿道住民の利用道路 (Service road) と截然區別されてゐる場合に於ては一應尤もと言ひ得る。けれども現在の如き混合交通の道路に於ては、之等路上工作物はさらでだに狭い道路を一層狹隘にし、交通を阻害すること甚だしいものであつて何としても其の整理を圖らなければならぬことは取々を要しない。

種々の沿革に依つて施設され來つた路上工作物に付て道

路法施行以來機會ある毎に其の整理が行はれ、新なる施設に對し道路占用の許可承認を與ふるのは、交通に支障なく而も他に適當の餘地なく止むを得ざる場合にのみ限られてゐるが、整理實行上常に困難を感じてゐたのは、遞信省所管電柱の移轉である。

電信電話線建設條例の規定等に依る道路法制定以前からの沿革に基き、遞信省所管電柱の殆ど總ては道路を占用し、道路は恰も電柱建設の爲に造られたかの如き感がある。従つて道路を改築する場合には常に電柱の移轉を必要とするに至る。之等の場合の建設移轉等に關し道路法施行の際内務遞信兩省は協議を行ひ、其の内容は大正九年四月一日遞土第一號土木局依命通牒に依り道路管理者一般に示されてゐて、線路の測量、線路の建設、線路の移轉、損害補償、現存道路の整理等の數項目に分れてゐるが、其の線路の移轉の項を見ても、

一 道路管理者より線路移轉の請求ありたる時占有者は遲滞なく其の工事設計及豫算を提示し、工事施行の

請求ありたるときは速に工事を施行すること

二 道路改築の爲電信線路電話線路移轉の必要を生ずべき部分に付ては道路管理者豫め當該官廳と協議すること

とあるのみで移轉費用は何人の負擔に屬するかに付ては全く不明である。

されば道路管理者側からの電柱移轉の要求に對しては常に遞信省側より多額の費用を要求される實情であつて、移轉費用負擔の點に關し兩者の間に紛議を醸すこと頗る多く電柱の完全なる路面外移轉の如きは容易に實現し得ない有様であつた。

然し輓近自動車交通の著しい發達は、道路占用電柱の完全なる路面外移轉を絶對的に必要とするに至り、費用負擔問題に於ける困難を理由として荏苒日を送ることを許さなくなつたので、昭和六年以來引續き國直轄及國庫補助を以て全國的に起興した失業救済、産業振興、農村振興、農村其他應急等の各種時局匡救道路改良事業に於ては斷然電柱

の完全なる路面外移轉方針を以て臨んだのである。

されど其の間に遞信當局との折衝圓滑を缺き、爲に工事の進捗に支障をした向もかなり多く、又此の數年間に於て道路管理者側に於て負擔を餘儀なくされた電柱移轉費は驚くべき巨額に上つた。

そこで内務省は今後も永く繼續すべき道路改良事業に付て、斯る状態を繰返すことは、道路行政上到底忍ぶべきでないとして、問題解決策の樹立方に關し遞信省との間に協議を進めることゝなつたのである。

而して數回に亙る協議の結果、既設道路敷内にある電氣通信線路を移轉する場合には遞信省及道路管理者の折半負擔、既設道路敷外にある電氣通信線路の移轉の場合には道路管理者の負擔とすることに大體の原則的見透しを付け、更に遞信省全額負擔の點に付て研究を行つて、昭和十一年の末に至り漸く遞信省所管電氣通信線路移轉費用負擔に關する兩省協定の成立を見るに至つた。

依つて同年十二月二十三日の内務省遞土第五號土木局長

依命通牒を以て、此の協定を翌昭和十二年一月一日より實施する旨及協定の精神に鑑み一層關係官廳との協調を密にし道路管理上遺憾なきを期すべき旨を各地方長官及六大市長宛通達し、且地方長官をして之を市町村道の管理者にも示達せしめたのである。

此の協定には次の七項を定めた外、附記として電線路質的改良費の算定規準及電線路建設の爲道路占用を認むる箇所に関する例示を記載してゐる。

- 一 道路に關する工事の爲既設道路敷内にある電氣通信線路（以下單に電線路と稱す）が工事上又は交通上支障ある場合之が移轉に要する費用は逓信省及道路管理者に於て折半負擔とすること
- 二 道路に關する工事を施行せざるも既設道路敷内にある電線路が交通上支障ある場合之が移轉に要する費用は逓信省及道路管理者に於て折半負擔とすること
- 三 道路改良の計畫決定せる道路敷内に電線路を新設したる場合十箇年以内に其の計畫道路工事施行の爲電線

路の移轉に要する費用は逓信省の負擔とすること

四 橋梁に關する工事の爲橋梁に添架せる既設電線路の移轉に要する費用は逓信省の負擔とすること

五 道路に關する工事の爲既設道路敷内にある電線路が工事上又は交通上支障ある場合之が移轉に要する費用は道路管理者の負擔とすること

六 電線路の移轉費用中には逓信省吏員、通信技工及通信工手の旅費給料並に電線路の質的改良費を包含せしめざること

七 道路管理者は交通に支障ある箇所を除き電線路建設の爲道路の占用を認むること

之に依れば逓信省に於ては半額負擔が原則であつて全額負擔は極めて例外となつてゐる。既設道路敷内にある場合が道路管理者の全額負擔となるのはいゝとして、既設道路敷内にあるものに付ては、逓信省は道路占用者の立場にあるのであるから、道路工事上の必要に因り之を移轉する際には自ら全額負擔に於て爲すべきである。道路を占用して

工作物を施設した場合に占用が道路に關する工事の爲將來に向つて解除せられたならば、占用者たりし者は其の工作物を存置せしめる權限を失ふから、自ら之を除却移轉することを要する。而して之は占用者が國であつても別に變りある筈はない。此のことは道路法の精神に照し疑のない所である。

されば本協定は、從來の状態より遙かに向上し、道路行政治上に齎す効果は勿論大であるが、尙一層遞信當局を啓蒙して、十全なる理想的状態に到達すべき階梯にあるものと言ふべきであらう。

此の兩省協定が實施された後、或は道路占用に關する從來の方針に變更があつたのではないかと誤解する向がないでもなかつたので、昭和十二年五月十八日に土木局長通牒（發第一二八號）に依り、方針に何等變更なく従つて新設又は改築したる國道上には一切此の種工作物を建設せしめざるは勿論其の他の道路に付ても交通上支障なき場合に於て他に相當餘地なく且道路を占用する緊切の必要ある場合に

限り其の占用を認むべきこと、機會ある毎に此の種路上工作物を地下に埋設し或は共同柱に添架する等其の整理に留意し、不得已して新に占用を認むる場合に於ては嚴重なる條件を附すること、美觀を害する廣告の類は速に抹消せしめること等を地方長官並に六大市長宛に通達した。

#### 六 道路と國有鐵道との平面交叉除却に

##### 關する内務鐵道兩省協定の確立

道路と鐵道との平面交叉は道路交通の安全を阻害するのみならず、踏切に於ける交通遮斷が社會現象の複雑化に正比例して經濟的損失を招來するものであることは今更言ふまでもない。従つて道路と鐵道との平面交叉の除却は道路政策上に於ける當然の要諦である。

ナチス・ドイツに於てヒトラーが全國に網の目の如く張りめぐらした自動車専用國道(Reichsautobahn)には一箇所も平面交叉がないことを其の誇りとしてゐるが、高速度交通機關としての性質上まさにさうなくてはならない。

然るに我國に於ける現状は全國至る所道路と鐵道との平

面交叉だらけで、而も下級道路だけでなく重要幹線たる國道、指定府縣道に於て尙且然りと云ふわけである。

道路と言ひ、鐵道と言ひ其の建設に當つては各々其の時に於ける自己に有利な條件を採擇して來たので、斯る平面交叉が無數に出現したことは不思議ではないけれども、自動車交通の發達に伴つて、道路の使命が高速度交通機關にまで飛躍した今日に於ては、到底此のまゝで放任することは許されないのである。

内務省は大正十五年六月に開催した全國土木主任官會議に於て、鐵道敷設の爲にする重要な國道府縣道の占用に關しては平面交叉を避け、又占用に伴ひ必要を生じたる道路工事に關しては姑息なる改良を避ける様に指示した。

それにも拘らず尙鐵道敷設に際して主要幹線道路との平面交叉を認める向があり、斯の如きは自動車利用の増加に伴ひ日に繁劇を加ふる道路交通を顧慮しないものであつて交通政策の示す所に逆行する結果となるので、鐵道又は專用軌道敷設の爲都市又は其の附近に於ける國道又は指定府

縣道主要なる街路との平面交叉は之を認めないことに省議を決定し、各地方長官に對し其の趣旨を示すと共に平面交叉を避け得ざる理由存する場合は國道指定府縣道の交叉に限り其の處分豫め事情を具し内務省に協議すること、主要街路に關しても同一趣旨に依つて監督すべきことを通牒したのである（昭和二年七月五日發士第五〇號土木局長依命通牒）。

而して其の後の十年間に於ては自動車交通の増加は益々甚だしく、それに比例して踏切に於ける交通事故は年々激増の趨勢を示したので、踏切の増加は極力之を防止するの必要を痛感し、前通牒の範圍を更に擴大して、都市又は其の附近に於ける國道、指定府縣道、主要街路のみならず、國道、指定府縣道並に都市計畫區域内に於ける主要なる道路は總て平面交叉を認めないことに決定し且特に平面交叉を避け得ない理由存する場合は其の承認又は許可前に事情を詳具し豫め指揮を受けしめることとした（昭和十二年三月十三日内務省發士第一〇號土木局長依命通牒。次で昭和十二年

五月二十一日には、右道路に該當せざる道路と雖も府縣道

に關する限り其の承認又は許可前設計圖書、保安設備、承認又は許可條件其の他必要なる事項を具し豫め指揮を受くべき旨を通牒したのである（内務省發土第五二號土木局長依命通牒）。之に依つて結局國道、指定府縣道、都市計畫區域内の主要なる道路は平面交叉を認めない、指定府縣道でない府縣道は都市計畫區域内の主要な道路でなくとも同様原則として平面交叉を認むべきでないと言ふ趣旨が明示されたことになるのである。

此の様に新なる平面交叉の出現を出来るだけ阻止すると共に止むを得ず之を認める場合にも遮斷機又は自動警報機等の保安設備を施設させ、將來必要ある場合には高低交叉に變更する等に依り平面交叉を除却すべき條件を附するなど能ふ限りの交通保全方策を講じて來た。

又一方に於ては之に併行して、既設平面交叉の除却に付凡ゆる機會に努力を拂ひ、道路改良計畫の樹立に當つては常に必ず平面交叉の除却が第一義的に考慮せられてゐるの

である。

さりながら、此の場合何時でも問題となるのは除却費の負擔である。殊に解決の困難なのは電柱整理の場合に於ける遞信省所管電柱と同様、國有鐵道なのである。

道路管理者側と鐵道省側とが互に其の立場を主張して譲らない爲に、道路の築造も鐵道の建設も共に中絶の止むなきに至ると言つた様な事例もないではなかつた。斯の如きは獨り交通行政の當局のみならず國家全體の損失なのであるから當局者は大乘的見地に立つて其の解決を考究しなければならぬ。

單純に考へれば、鐵道が道路を占用して建設されてゐる場合には、其の除却費は道路占用者たる鐵道省側で負擔すべきであり、逆に道路が鐵道敷地を使用して踏切となつてゐる場合には、除却費は道路管理者の負擔に屬すべきだとも言ひ得るが、此の場合に於ても鐵道省は平面交叉除却に因つて保安設備其の他踏切施設に要する經費を節約し得るから此の限度に於ては現實に利益を受けるものであり、從

つて除却費の一部を負担すべき理由があるのである。それのみならず平面交叉の除却は國家的利益を招來するのであるから同じく國家の交通行政を管掌する鐵道省としては、常に此の問題に關し積極的の誠意を示すべき筋合である。

そこで内務、鐵道兩省關係官は此の問題の解決を目指して意見の交換を行ひ、自動車交通の著しく發達した今日にあつては重要道路と鐵道との交叉は新設、既設を論ぜず立體であることが必要であり、其の實現を等閑に附するときには交通上の支障を益々多くし國家的損失を愈々大にする。

然し交叉方式の選定、費用の分擔等は其の影響するところが甚大であつて合理的の解決方式を求むることが喫緊の要務である。と言ふ點に於ては完全に意見の一致を見た。依つて兩省關係官は更に協力研究を重ねて、

交叉新設の場合に於ては

一 國道及幅員一米以上の街路に付ては特殊の事由あるものを除き立體交叉とすること

二 指定府縣道も原則として立體交叉とすること

三 當該工事計畫者に於て交叉に要する工事費の全額を負担すること

既設平面交叉除却の場合に於ては

一 道路側と鐵道側とは各其の工事費の半額を負担すること

二 道路付替の場合に踏切を廢止するに至らないときは殘存踏切に要する經費の元金に相當する金額を鐵道側負擔額中から差引くこと、但し鐵道側の分擔額は工事費の四分の一を下らないこと

等の原則を得、引續き細部に互つて検討した結果、昭和十五年三月一日に「道路ト鐵道トノ交叉方式並ニ費用分擔ニ關スル内務鐵道兩省協定」の確立を見たのである。

そこで同日附鐵道第一號土木局長、計畫局長連名依命通牒で之を各地方長官其の他關係の向へ通知した。然しながら此の協定實施に付ては尙詳細な點に互る定めを必要とするし、其の解釋に付ても協定の精神を誤る様なことがあつてはならないので、引續き協議を行つて兩省協定細則を決

定し併せて協定の解説なるものゝ取極めを行つた。そして之を各地方長官其の他關係の向に通牒し其の運用に遺憾なきを期すべきことを強調したのである（昭和十五年七月五日鐵土第一號土木局長、計畫局長連名通牒）。

此の様に本協定には詳細な解説が付てゐるので茲に其の内容を説明することを避けるが、解説の付てゐると言ふ様なことは他の協定に其の例を見ない所であつて、兩省關係官が協定確立に當つて如何に慎重なる態度と、周到なる用意を以てしたかと窺はれる。

此の兩省協定が其の實效を現はすのは之からの問題であるが、之に依つて道路行政上の痛とまで言はれた、鐵道との平面交叉除却問題が、道路管理者側と鐵道省側との間に何等の摩擦なく進行し得ることゝなつたのであつて、それによつて得られる國家的利益はまことに甚大であると言はねばならぬ。即ち道路行政に關心を持つ者が此の協定の實施に期待する所は大きい。道路管理者及鐵道當局者もよく協定の精神を理解し其の運用に誤なきを期せねばな

らない。

### 七、重要道路整備調査の實施

今や世界は如何なる場所、如何なる部門に於ても好むと好まざるとに不拘その秩序の改變に向つて狂奔してゐる。そしてそこに澎湃として浮き出して來たものは廣域經濟圏の建設である。

東亞に於ける廣域經濟にあつては其の中心勢力であり、其の指導的立場にある我國が徹底的なる新秩序の建設に向つて邁進しなければならぬことは當然である。

東亞廣域經濟圏建設は日本經濟の再編成を前提とする、従つて又國內交通組織の再編成が重要性を有するに至るのである。

内務省が昭和十五年度以降三ヶ年繼續の豫定を以て重要道路整備調査に着手したことは時代の要求であり、寧ろ其の着手の遲きを惜しむものである。せめて各年度毎に成果を擧げて時勢の進運に遅れざらんことを切望して止まな

本調査着手の年が遇々道路法施行二十周年目に當ることは必ずしも偶然の一致ではなく、其處に歴史的必然性とも云ふべきものが感ぜられるので、より一層本調査の成果に期待が懸けられるのである。

此の調査の目的とする處は本年六月十八、十九兩日に互り内務省に於て開催せられたる重要道路整備調査事務打合會（内務省土木出張所關係係官出席）に於て述べられたる成田土木局長の挨拶に明示されてゐる。即ち東亞新秩序建設の大業が着々と進展するに伴ひ日滿支間を通ずる総合的な交通體制の確立が刻下の緊切なる要務であり、此の交通體制に即應せんが爲には先づ吾國內の現交通に再検討の要あり、殊に現在の道路網は時局の進展に伴ふ諸産業の急激なる發展に應じ得ない實情なるを以て此の際改めて重要道路に關し多方面に互る基礎的調査研究を敢行し恒久的道路國策を樹立せんとするにあると。

調査の費用として本年度に五萬圓の豫算が計上せられ、更に昭和十六年度及十七年度に於て各五萬圓計上せらるゝ

ことになつて居る。即ち合計十五萬圓三ヶ年繼續して實施するものであり、本調査は從來の此の種調査方法即ち單に道路の現況、交通量等に就て行ふのみならず尙一步之を進め道路運輸の經濟的諸問題に關しても総合的検討を加へんとするのである。而して本調査は第一次に内務省土木出張所之を擔當し關係府縣市が之に協力する建前となつてゐる。

そこで差當り本年度に於ては後記重要路線中○印の路線に關する調査に主力を注ぎ年度内に一應或る程度の成果を得んことを期してゐるのである。

現在は日支事變の遂行中であり、歐洲に於ては第二次大戰が勃發して國際關係は眞に複雑微妙なる状態にあるので防課の觀點より本調査の如く直接國力と關係ある事項を取扱はんとするには極めて慎重を要するのは勿論であり、従つて亦之が進捗には幾多の困難、障りがあることを覺悟しなければならぬ。即ち軍用資源秘密保護法、軍機保護法、要塞地帶法等の機密擁護法規に該當する事項に付てはそれ

相當の手續及取扱を要し苟くも此の點に付遺憾なきを期しなければならぬのである。

右に就ては内務省土木局としても豫め之を考慮し内務省警保局と連絡を取り陸海軍、鐵道省等に協力方を依頼し何れも其の快諾を得てゐるのである。

即ち本調査員に對しては所定の調査員證票を交付し之が携帶者に對しては關係方面に於て出來得る限り便宜を計ることとなつて居り、調査員は大體土木出張所、重要地點を管轄する府縣及同府縣内の必要なる市に各十名程度を選定することとし、土木出張所長の上申に依り證票を交付せられてゐる。

調査事項は「重要道路整備調査要項」並に「同調査方式及調査諸票」と云ふ小冊子に收め關係者に配付せられてゐるので此處には其の詳細は省略して要點を摘記するに止める。

先づ重要路線として左のものが暫定せられ、之等の路線を中心として調査が進められて行くわけである。

### 重要路線

○東京——大阪、○下關——福岡、○大阪——下關、

○東京——新潟、名古屋——敦賀、大阪——舞鶴

其の他國道中重要と認めらるゝもの、

府縣道中前各路線に密接關係あるもの及特に重要と認めらるゝもの、

之等重要路線の現況を克明に調査すると共に其の交通量及之が増加の趨勢を推測し道路そのものゝ現在の姿を一目瞭然たらしむる事が期されて居り、次で貨物自動車は道路交通上最も重要な部分を占めてゐる關係から其の沿線に於ける貨物自動車の活動狀況を調査する事となつてゐる。

尙又之等重要路線に於ける沿道の情況も調査の對象となるのである。沿道の人口、人家、工場、鑛山、飛行場、港灣、神社佛閣、御陵、觀光地等苟くも交通現象の要素と認められるものに付て調査が行はれる。

それから前記重要路線の勢力範圍内に於ける都邑中左のものも重要地點と目して之等を中心とし次の調査を爲さん

としてゐる。

### 重要地點

東京、川崎、横濱、平塚、小田原、沼津、富士川下流、清水、静岡、濱松、豊橋、岡崎、名古屋、四日市、大津、京都、大阪

一宮、岐阜、大垣、長濱、彦根、敦賀

西ノ宮、尼ヶ崎、神戸、明石、加古川下流、姫路、揖保川下流、千種川下流、岡山、倉敷、玉島、福山、尾ノ道、

三原、廣島、岩國、徳山、防府、宇部、小野田、下關

門司、小倉、八幡、戸畑、若松、折尾、福岡

大宮、熊谷、高崎、前橋、長岡、新潟

青森、仙臺、秋田、平、舞鶴地方 以上

### 調査事項

(イ) 重要地點の消費物資生産物資及人口の變化の趨勢

(ロ) 重要路線勢力圏内に於ける主要工場の調査

(ハ) 重要地點の周圍重要路線上（枝線上にて分岐點附近を含む）の貨物自動車に依る輸送狀況其の他港灣、

鐵道驛に於ける輸送狀況調査

以上の外、輸送の經濟的關係（輸送費、輸送時間、物價と運賃との關係等）、自動車構造と道路構造との關係、自動車の燃料問題の検討、道路の財政的検討等が調査研究されることとなつてゐる。

斯る調査の結果を綜合考覈して、重要道路網に付再検討が加へられ、眞に日滿支交通體制の確立に則應すべき道路計畫の樹立が期待されてゐるのである。

### 八 陸上交通事業の統制

急激なる文化の進展に伴つて、我國に於ける地方鐵道、軌道、バス等の陸上交通事業の發達は實に目覺ましいものがあり、最近に至ては最早飽和點に達したかの如き感あるに至つたのである。

而も之等の事業は何れも其の時々に於ける交通情勢の需要充足を主眼として企畫經營せられ來つたので、其の間に連絡統一を缺き、二重投資の不經濟あるのみならず、相互對立競争の弊に陥り、交通事業本來の使命が没却される様な状態が隨所に出現してゐる。

殊に東京市を始めとして大都市に於ける陸上交通事業は全く錯綜亂雜を極め、都市交通は正に行き詰らんとする状態にあり、之が打開策の實施は眞に焦眉の急を告げるに至つた。

茲に於てか、斯る現狀を揚棄し之が再編成に依つて新生命を吹き込み、其の圓滿健全なる發達を圖ると共に其の使命を全うせんとする、所謂陸上交通事業統制の聲が澎湃として起り來つたのである。

這般の事情を茲に詳述するの紙幅を許されないので、直に斯る要求に基いて陸上交通事業調整法の制定を見るに至つた経過並に其の後の事情を概説することとする。

昭和八年四月三士鐵道大臣は地方長官會議に於て自動車交通事業法の實施に當り交通統制に留意すべき旨訓示し翌九年二月鐵道同志會總會に於て軌道、地方鐵道の合同を懲遡してゐる。

昭和十年五月の地方長官會議に於ても時の鐵道大臣内田信也氏により交通統制の助長が訓示せられ、同年七月鐵道

同志會講習會に於ても同大臣より之が實現方を推奨してゐる。

之より先大正十三年頃より鐵道同志會に於て交通統制に關する陳情を數回提出する處あり、昭和九年に地方鐵道軌道合同統制特別委員を選任し本問題に付調査研究すると共に之が實現方を陳情する處があつた。

又東京及大阪商工會議所に於ても昭和十年頃より本問題に關する種々なる方策並に意見が出てゐる。

斯うした情勢の下に第六十七議會衆議院に於て大都市交通統制審議會設置の建議が可決せられ、第七十議會衆議院に於ては交通機關調整法案（田中好氏外一名提出）の提出を見たるも本會議に上呈せらるゝに至らなかつた。

次いで第七十一特別議會衆議院に再度前記法案の提出があつたけれども惜しくも審議未了に終つた。

斯くして昭和十三年第七十三議會に政府より陸上交通事業調整法案を提出し漸く修正可決を見たのである。昭和十三年四月二日法律第七一號を以て此の劃期的法律は公布せ

られ同年八月一日より施行せられるに至つた。附屬法令に付ては左の通りである。

陸上交通事業法施行令 昭和十三年七月二十二日勅令第

五一七號即日施行

同法施行規則

昭和十三年八月二日（鐵道内務）

省令第一號（一五、三、二六、鐵道、

内務省令第一號改正）即日施行

交通事業調整委員會官制昭和十三年八月二日勅令第五四

三號、即日施行

併て本法に於ける陸上交通事業とはその第一條に地方鐵道、軌道事業、自動車運輸事業其他勅令を以て指定する事業を謂ふと規定し、第二條に於て主務大臣は公益の増進を圖り陸上交通事業の健全なる發達に資する爲陸上交通事業の調整を爲さんとするときは交通事業調整委員會の意見を徵し調整の區域調整すべき事業の種類及範圍、之と密接なる關係を有する兼業の處置、並に左の各號に依る調整の方法を決定すべしと定めてゐる。

其の調整の方法としては第一號、會社の合併又は設立、

第二號、事業の讓受又は讓渡以下第八號迄の方法を定め、然して主務大臣は前記の決定に依り陸上交通事業經營者に對し第一號に付てはその實施を勸告し第二號、以下第八號の事項に付ては其の實施を命ずることとなつてゐる。

交通事業調整委員會は内閣總理大臣の監督に屬し鐵道及内務大臣の諮問に應じ前述の調整の方法並に區域等を調査審議する。（委員會官制第一條）

委員會は會長一人、副會長二人及委員三十五人以内を以て組織し尙特別の事項を調査審議する爲に必要あるときは臨時委員を置くことを得る。（同第二條）

會長は内閣總理大臣、副會長は鐵道内務兩大臣、委員及臨時委員は内閣總理大臣の奏請に依り（一）關係各廳高等官（二）貴衆兩院議員（三）學識經驗ある者の中より内閣に於て決定し、（同第三條）尙其他幹事、書記を命ずることになつてゐる。

昭和十五年十二月一日現在に於ける右委員職員は左の通りである。

交通事業調整委員會委員名簿

(昭和十五年十二月一日現在)

會長

內閣總理大臣

公爵 近衛 文麿

副會長

內務大臣

安井 英二

鐵道大臣

小川 郷太郎

委員

內閣書記官長

富田 健治

法制局長官

村瀬 直養

企畫院次長

小畑 忠良

◎內務次官

挾 間 茂

大藏次官

廣 瀬 豐 作

陸軍次官

阿南 惟 幾

遞信次官

山 田 龍 雄

◎鐵道次官

鈴 木 清 秀

貴族院議員

侯爵 西 郷 從 德

貴族院議員

藤 沼 庄 平

△貴族院議員

子爵 會 我 祐 邦

貴族院議員

男爵

中村 謙一

○衆議院議員

堤 康 次 郎

同

山 本 厚 三

同

紅 露 昭

○同

田 中 好

正三位勳一等

八 田 嘉 明

◎從三位勳一等

堀 切 善 次 郎

○正五位勳四等

太 田 哲 三

正三位勳二等

中 川 吉 造

正三位勳二等

井 上 匡 四 郎

從三位勳二等

津 島 壽 一

從三位勳二等

喜 安 健 次 郎

○從四位勳二等

次 田 大 三 郎

△◎從三位勳四等

大 藏 公 望

◎從四位勳三等

中 川 正 左

從四位勳三等

阿 野 昇

從四位勳四等

大 久 保 留 次 郎

勳四等

岩 田 宙 造

○勳四等

安 部 磯 雄

堀 内 良 平

臨時委員

◎

○警視總監

○東京府知事

○

○從四位勳三等

◎正五位勳四等

○正六位

○

幹事

内閣書記官

法制局參事官

企畫院部長

内務省地方局長

内務省土木局長

内務省計畫局長

内務書記官

同

同

大藏省理財局長

小竹茂

安倍源基

岡田周造

後藤國彦

植木壽雄

豐田豐吉

五島慶太

早川徳次

澁江操一

森山銳一

小松茂

留岡幸男

成田一郎

藤岡長敏

田中省吾

小林千秋

岡本茂

相田岩夫

陸軍大佐

司法省民事局長

電氣廳部長

鐵道省監督局長

鐵道省運輸局長

鐵道省經理局長

鐵道書記官

同

同

鐵道省陸運監理官

千葉熊治

坂野千里

田倉八郎

大山秀雄

長崎惣之助

平山孝

高須俊一

佐藤榮作

菱谷惣太郎

小倉俊夫

第一回の交通事業調整委員會は昭和十三年九月十五日午前十時内閣總理大臣官舎に於て開催せられた。

時の議長、(會長近衛總理大臣缺席に付副會長末次内務

大臣代理)の挨拶を摘録しやう。

我國陸上交通事業は國民民福に貞獻する處至大なるものある反面動もすれば併立競争の弊に陥り、爲に利用大衆の便利に背反し事業の健全なる發達を阻害し延いては國家的不經濟をすら敢て生ずる事態多々存するものあり、此の點

に鑑み事業の調整を行ひ國家的無元の排除公益増進、以つて事業の健全なる發達に資するは目下の急務とする處なり然し乍ら事業の調整は一般民衆の利便並に國家公共の利益に重大なる影響を及ぼすのみならず複雑なる事情の下に種々困難なる問題を處理するを要す従つて實行上慎重なる考慮をなすと共に一般の十分なる理解と協力を切望する。

尙本會議に於ては議事規則が定められ、差當り交通事業の調整を要する地方として東京市及其の附近外四地方に付質疑應答あり大體東京を第一に著手することに意見の一致を見た。

次いで同年十一月十六日第二回總會が開催せられ諮問第一號として「東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の調整に關する具體的方策如何」が議題に供せられ本問題審議の爲特別委員會を設置する事に決定し、同時に特別委員十九名が指名せられた。本會議に於て斯る委員會に於ては大體政府に於て具體案が提出されるのが普通なるも本委員會に於ては之が無いのは如何なる理由に基くやとの質問に對

し、本問題は複雑多岐に互り且微妙なる關係あるを以て各委員の意見を徹したる上之を織込み具體案の作成に萬遺憾なきを期する爲具體案を提出せざりしものと説明せられたることは注目し値する。

前記諮問第一號特別委員會は昭和十三年十一月其の第一回を開催引續き回を重ね昭和十四年六月第七回特別委員會に於て本問題を詳細検討の爲小委員會を設置することとなり七名の小委員が指名せられた。

此の間、外國に於ける統制の情況、大東京に於ける人口と都市計畫の問題、省線の本統制參加問題、東京市債問題等に付詳細に討議せられる處があつた。

第一回小委員會は昭和十四年七月開催せられ引續き會を重ね、此の間大合同か小合同か、公營か私營か、各種經營形態の利害得失、省線參加問題從來の各方面の統制案等を専門的に審議せられ同年八月末第六回小委員會に於て大體官公私合同特殊會社案を主として研究することとなり、同年十一月第九回小委員會を以つて一應其の經過並に意嚮を

特別委員會に報告することとなり、第八回特別委員會が同年十一月八日開催せられ其の後第十回特別委員會に於て公私合同特殊會社案を骨子として之に市有市營案の精神を織込むことに大體の方針を定め再び小委員會に附議せられることになつた。

之に基き第十回小委員會が同月二十五日に開催せられ十二月二十四日第十五回小委員會迄六回に互り之が具體案作成に付詳細なる研究討議が行はれ、幹事會に於て原案を作成することに決定を見るに至つたのである。

丁度此の頃より國際情勢愈逼迫し内閣の更迭を見ること  
二回昭和十五年七月第二次近衛内閣成立と共に國民組織の

## 道路の改良と維持

### 第一道路改良政策並に豫算の變遷

路政概観

再編成に着手せらるるに及び本問題も此の新たなる國家情勢の立場より更めて再検討せらるべき必要を生じて來た。

之かあらぬか委員會も休會を續けて居たが突如十二月二日第十六回小委員會が開催せられ現情に基き更めて各種問題が討議せられ現時に即したる方法を以つて進むべきことが決定せられた。

而して小委員會は今後引續き開催せられることであらうが既に他の多くの部門に於て着々新體制が實現されつつあるとき本問題の如き徒らに遷延の許さるべきでないのは明かなる處であらう。

#### 一 は し が き

我國道路の改良が政策的基調の下に實行されたのは、大