

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

正八年道路法の制定に次いで道路改良計畫が樹立されてからのことである。夫より以前には道路政策も亦見るべきもなく、道路の改良は地方夫々の立場から施行されて居つたので、其の計畫並實行が地方的に流れ、路線、構造等も往々にして連絡統一を缺くものがあつたのみならず、改良事業の進捗も遅々として、時勢の進運に伴はない憾があつた。そこで政府は大正八年法制の整備を圖ると共に道路改良政策の確立に努め、道路會議に諮問して、大正九年度以降三十箇年に亘る道路改良計畫を樹立し、大正九年之に基いて道路改良費豫算を創設した。茲に於て我國道路改良の計畫的遂行は始めて其の緒に著いた次第である。

爾來二十年を経過し、道路改良政策も時勢の進運に伴ひ

數次の變更、改訂を加へられて現在の第二次道路改良計畫と爲り、更に其の實行方策として道路鋪裝計畫の樹立を見るに至つた。一方又其の實行狀況を見るに、大正九年度以降昭和十五年度迄に於ける政府の道路改良費豫算は次表に示す通りで、其の總額三億三千萬圓に上り、之に依つて約六億圓に達する事業費の支出を見たのであるが、内約三億圓は失業救済、農村振興其他時局匡救事業として執行された府縣道以下の改良であるから、道路政策に基く道路の改良は其の計畫を去ること甚だ遠く、所期の効果を擧げるには前途尙遼遠の感なきを得ない状態である。以下二十年を顧みて道路改良政策並改良事業の變遷を概観することゝする。

道路改良費豫算額調

年 度	特殊國道改良費	國道改良費	國道改良費補助	府縣道改良費補助	街路改良費補助	産業道路助成費	事務費計
大正九	—	—	一、六八〇、〇〇〇	—	九〇〇、〇〇〇	—	三、五八〇、〇〇〇
一〇	100,000	—	二、五五七,〇〇〇	1,000,000	1,150,000	—	五,257,000

計	150,000	6,931,840	—	—	7,467,680	—	—	2,018,126	6,750,386	1,719,586
一五重要道路整備調査費	—	—	—	—	5,545,666	—	—	—	5,545,666	—
沖繩振興	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大島振興	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
早害地方救済	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計	150,000	11,111,441	—	—	6,566,931	—	—	5,477,336	8,448,454	11,344,661
合 計	4,300,711	21,046,855	31,399,540	6,891,841	16,033,997	9,350,152	10,177,333	39,755,999	—	—

二 大正八年樹立道路改良計畫

大正八年に樹立された道路改良計畫は、大正九年度以降三十箇年に亘り、専ら公債を財源として國費二億八千二百八十萬圓を支出し、特殊國道約七十里を改良すると共に地方をして國道約千八百里、特殊の事由ある府縣道約四百里及六大都市に於ける主要街路を改良せしめて補助を爲し尙之に従事する臨時職員を設置し、又道路に關する試験を行ふ爲道路試験所を設けんとしたものであつて、道路に關す

る法制的整備と共に我國路政上眞に一時期を劃したものである。右計畫の内容は概要次の通である。

一、國道に付ては、延長約二千里中道路千七百七十五里橋梁約三十六里を府縣をして改良せしめ、其の工事費の二分の一を補助し、隧道又は大橋梁等多額の工費を要するものに對しては三分の二を補助することとしたのであつて、其の補助費總額は一億六千六百萬四千圓である。國道の改良に對し専ら補助政策を採つたことは本計畫の特色の一で

ある。

二、特殊國道に付ては軍事上改良の急務にあるもの七十二里を全額國庫負擔の下に六百八十萬圓を以て改良することとした。

三、府縣道に付ては千七百萬圓を以て、軍事上其他特殊の事由に依り國家的見地から改良を必要とする主要府縣道四百里に對し、工事費の三分の一を補助し、隧道又は橋梁で多額の工事費を要するものに對しては二分の一を補助することとしたのであつて、未だ産業振興或は交通情勢等の

見地から一般的に助成する方針を採るには至らなかつた。

四、都市に於ける街路の改良を促進する爲、一定計畫に基いて施行する六大都市の街路改良に對し、總額八千九百三十萬圓を以て工事費の三分の一を補助することとした。

五、其他之等の工事施行を監督し及道路試験所を設置して工事用材料等の試験、指導を爲す爲三百六十一萬六千圓を計上したのである。

右計畫に依る道路改良費の年度割は次の通であつた。

年 度	總 額	國道改良費補助	國道改良費	府縣道改良費補助	街路改良費補助	事務費
大正 九	二、五〇〇 <small>千円</small>	一、五六八 <small>千円</small>	— 千円	— 千円	九〇〇 <small>千円</small>	三二二 <small>千円</small>
一〇	四、三〇〇	二、七四一	一〇〇	一四〇	一、一七〇	一四九
一一	七、〇〇〇	四、七九九	二〇〇	三〇〇	一、四七〇	二三一
一二	九、〇〇〇	五、六四四	四〇〇	四四〇	二、三六〇	一五六
一三	一〇、〇〇〇	五、六五四	六〇〇	五四〇	三、〇五〇	一五六
大正十四年度より同十九年度に至る各年度割額は十三年度の額に同じ	一〇、〇〇〇	五、七一四	三八〇	六二〇	三、一七〇	一一六

大正二十一年度より二十四年度に至る各年度割額は二十年度の額に同じ

二五	一〇、〇〇〇	五、九三四	六五〇	三、三〇〇	一一六
三六	一〇、〇〇〇	五、九六六	六九〇	三、三〇〇	四四
三七	一〇、〇〇〇	五、九六六	六九〇	三、三〇〇	四四
三八	一〇、〇〇〇	五、九七八	七一〇	三、三〇〇	一一二
	二八二、八〇〇	一六六、〇八四	六、八〇〇	一七、〇〇〇	八九、三〇〇
					三、六一六

大正二十六年より同三十五年度に至る各年度割額は二十五年度の額に同じ

右計畫の實行に要する經費は専ら公債に依ることとし、
 之が發行に必要な措置として大正九年法律第五十九號を以
 て道路公債法が公布された。右法律は國道改良費支辨、又
 は國道、府縣道、若は市の重要街路の改良費補助に關する
 經費支辨の爲、政府は當該經費豫算の範圍内に於て公債を
 發行し、又は繰替支辨の爲借入金を爲し得ることとしたの
 であつて、之に依り政府の道路費財源を確定し、道路改良
 計畫に財政的基礎を確立したのである。

地方に於て起興する國道、府縣道及街路の改良を助成促進
 することを決定したのであつた。

三 國庫補助政策の實行

右の如く、大正八年の道路改良計畫は、道路の改良に關
 して國庫補助政策を採り、二七年度割の下に國費を支出し、

而して政府は右計畫に基き、大正九年度に道路改良費豫
 算を創設し、二百五十萬圓を支出して阪神國道の改良、利
 根川橋、富士川橋の架設等九箇所國道工事を助成し、又
 神戸、名古屋、大阪各都市に於て街路の改良を起興せし
 め、翌大正十年度には四百三十萬圓を以て前年度に起興し
 た。各工事に對し引續き補助すると共に、新に國道、特殊
 國道、府縣道及街路の改良を起興せしめて之を助成し、更
 に大正十一年度には豫算を七百萬圓に増額して道路改良の
 促進に努めた。以上各年度の支出額は何れも道路改良計畫

に依る年度割額に相當し、其の實行狀況は眞に順調であつた。然るに大正十二年度に至り關東大震災火災の突發するに及び財政緊縮方針の下に實行豫算を編成し、同年度成立豫算六百七十五萬圓を五百六萬二千五百萬圓に制限するに至つた。之を始めとして、其の後も年々極度の緊縮を餘儀なくせられ、折角の道路改良計畫が數年ならずして遂に實行を伴はない状態に立ち至つたことは遺憾である。即ち大正十三年度以降に於ける道路改良計畫の年度割額は一千萬圓であつたが、之に對し大正十三年度は四百二十五萬圓、大正十四年度以降昭和三年迄は年々僅かに三百五十圓を支出し、其の財源も亦一般歳入を以て充當し公債支辨は之を見合すに至つたのである。

かゝる中にも自動車交通の發達漸く顯著となり、自動車の臺數も大正八年末には僅かに三千八百六十九臺に過ぎなかつたものが昭和四年末には八萬三百七十臺を數へ、道路の交通情勢も亦之に伴つて著しい變化を來し從來の國道を主とする改良政策のみを以ては其の要求に適應し得ざるに

至つた。仍て政府は之と相並んで地方に於ける重要府縣道の改良を促し、以て自動車交通の能率を増進し、地方産業の進展を圖るの急務なるを認め、昭和四年所謂産業道路改良計畫を樹立して、指定府縣道六千里中産業交通上特に重要なもの千五百里を選定し、昭和四年度以降十箇年間に地方をして之を改良せしめ、其の工事費一億八千萬圓に對し三分の一を補助することとし、昭和四年度に之が補助費二百萬圓を計上し、從來の計畫に依る道路改良費と合せて六百五十萬圓の豫算を成立せしめた。然るに政府は亦々非募債主義を採つて經費の緊縮を策し其の實行を四百十萬八千餘圓に制限した爲折角時勢の要望に應へて樹立した指定府縣道の改良計畫も實行に入らずして遂に中止の已むなきに至つた。政府の財政緊縮方針は其の後も續き、昭和五年度に於ては三百三十一萬二千餘圓、同六年度に於ては僅かに百萬圓を支出したに過ぎない。

以上の如く、大正九年道路改良費豫算創設以來昭和六年度迄の政府に於ける道路改良補助政策の實行振りは其の計

畫を去ること甚だ遠きものがあつた。然しながら一方自動車交通の發達に伴ひ、幹線道路の改良愈々急を告げるに至つたので、此の間に於て政府の補助政策に呼應し地方に於て國庫補助を豫定して國道、府縣道又は街路の改良を起興するもの頗る多く、昭和六年度迄に支出した之等の工事費總額は既に一億四千萬圓に上り古來天下の難險を稱された東海道に於ける多數大河南の架橋や、京濱國道、京阪國道の如き大都市間連絡道路の近代化を始め、殆んど全國に互つて約百三十箇所の工事を完成するに至つた。然るに政府は其の計畫に反し財政緊縮政策の下に年々の支出額を極度に削減したのみならず、昭和八年度限り之を中止したので當初地方に於て豫定した補助金で未交付に屬するものが、今日尙國道二千四百餘萬圓、府縣道十七萬圓、街路五百六十萬圓、合計約三千萬圓に上つてゐる状態であつて、之が爲久しい間に互り地方財政を壓迫したことは遺憾である。勿論政府は右未交付補助金に付補助契約を爲した事實なきを以て、形式的には之が支出の義務を負擔するものではない

が、之等の工事が何れも政府の補助政策に呼應し、國庫補助を豫定して起工したものであり、政府亦斯る計畫的事業を其の儘採擇して補助したのであるから地方に於ては將來も引續き補助あるべき事を豫定して工事を完成したのである。されば政府は道路改良計畫を實行して、之を完済すべきであつたので、後に述べる第二次道路改良計畫に於ても之が整理に付計畫した程であるが、其の後新事業の施行に専らであつて、未だに實現の域に達して居ない。

四 失業救済道路改良事業

大正九年度以降昭和六年度迄に於ける道路改良の實行状況が僅かに計畫の三分の一度に過ぎなかつたことは、時勢の進運と自動車交通發達の趨勢に鑑みて眞に遺憾とする所であつた。然るに昭和六年に至り經濟界の不況に基因して多數の失業者が簇出したので、政府は之が救済對策として失業救済道路改良事業を起して、全國に互り廣く道路の改良を行ふこととした。蓋し道路工事は比較的多くの勞力を要し、且普遍的に起工することが出来るので一般に失

業救済事業として好適であると、自動車交通の發達を促進して産業を振興するに効果ある一石二鳥の事業であること
を認められたからである。

昭和六年度に於ける失業救済道路改良費は國道改良費千八百五十萬圓、府縣道改良費補助六百萬圓、京濱都市冬期失業救済道路改良費補助三百萬圓、合計二千七百五十萬圓で、之に依る事業費の總額は約四千七百萬圓に上つた。而して國道の改良に付ては從來専ら補助政策を採つたのであるが、失業救済の實を擧げるには政府自ら失業者を役使して直接に勞銀を支拂ひ、勞働報酬に對する中間搾取を防止する必要があつたので、國直轄制度を實行して政府自ら之を執行した。尙道路費の財源は大正十二年度以降公債に依る支辨を見合せ、一般歳入を以て充當し來つたが、再び道路公債法を適用して約二千三百萬圓の公債を發行し、又國道改良工事を執行した關係府縣に對し五百五十萬圓を負擔せしめた。

昭和七年度に於ては第六十議會解散の爲豫算不成立に終

つたので、前年度豫算を踏襲して從來の道路改良費百萬圓を執行した外、取り敢へず前年度失業救済道路改良費豫算中四月、五月分として五百九十五萬千三百六十八圓を支出し、引續き失業救済の爲必要な道路の改良を執行した。

五 産業振興道路改良五箇年計畫（國道工

事直轄制度の確立）

失業救済道路事業は道路の改良並失業者の救済に相當顯著な効果を擧げたけれども、財界の不況は彌々深刻となり、農村の疲弊亦益々甚しく、之が匡救對策としては單に消極的に失業者の救済を爲すに止まらず、寧ろ積極的に事業を興して産業の振興を圖り、以て失業者の就業を促し其の發生を防止することが肝要である。而して産業の振興は交通機關の整備擴充を前提とし、就中自動車交通の發達に即應して道路改良を一般に廣く實行する必要を痛感せられるに至つたので、政府は之等の要求に基いて更に新に所謂産業振興道路改良五年箇計畫を樹て、道路改良の促進を企圖する所あつた。

産業振興道路改良五箇年計畫は昭和七年度以降五箇年間に國道改良及國道、府縣道、街路の改良に對する助成等の爲總額二億千二百萬圓を支出せんとしたものであつて、其の概要次の通であつた。

一 國道改良。從來國道の改良に付補助政策を採つたことは既に述べた通である。然し乍ら國道は國內道路交通の幹線であつて、其の效用よりするときは統一的經營を理想とする。殊に自動車交通の發達に伴ひ、道路交通の範圍が著しく擴大せられ、自動車に依る遠距離交通が益々頻繁となるに及んで其の施設經營を國家的に統合するの必要を痛感せられるに至つた。然るに從來の政策は國道の改良を専ら地方に委ね、政府は單に之を助成するものであつて、技術上、經濟上極めて不得策であるのみならず、急に迫れる改良を促進することが出来ない場合があつた。仍て本計畫は情勢の進展に即應して之を變更し、工事の設計至難なもの、改良計畫區間が二府縣に跨るもの、又は現に政府に於て直轄工事を施行する區間にして尙繼續して改良する必要

あるものは政府直轄の下に改良することとし、其の他は從來の政策に則り地方をして改良せしめて之を助成する併立主義を採つたのである。

國道改良工事の國直轄制度は當初道路法にも其の規定を缺いてゐたのであるが、大正十一年法律第三號を以て之を改正し、既に昭和六年度に失業救濟事業として實行してゐる。然しながら之は單に失業者に直接勞銀を取得せしめる爲め一時的理由に基いたものであるから、國道の本質的理由に基く國直轄改良は本計畫を以て始めて實行の域に達したと言ふべきである。而して本計畫に於ては前記の如き特殊の事由ある箇所を選擇し、一億四千十七萬五千圓を以て五百六十里を施行することとした。

尙本計畫に於ては右國直轄に依るものゝ外府縣に於て執行する國道改良工事を助成すると共に、從來の補助未濟工事の補助金を完済する爲總額千八百十萬圓を支出し、兩者相俟つて國道改良の速進を期したのである。

二 特殊國道の改良。特殊國道は一定計畫を以て改良を

要するものは別とし、三十九萬七千圓を以て現に工事中のものに繼續して執行することとした。

三 府縣道の改良。大正八年樹立道路改良計畫に於ては、府縣道は軍事上其他特殊の事由に依り國家的見地から新設改良を必要とする主要府縣道約四百里の改良に對し補助する方針であつた。然しながら地方産業交通の實際から見るときは、府縣道と雖も地方單一の交通にのみ供せられないうで、數地方に互る交通に利用されてゐるものが尠くなく其の延長は約六千里に上つてゐる。之等は指定府縣道として行政上亦特別な監督を受け國道と相俟つて整備改良を要するもので、殊に自動車交通の發達に伴ひ改良の必要は年

を逐ふて其の度を加へつゝある状態である。されば先に昭和四年にも産業道路改良計畫を樹て、其の實現を期する所あつたのであるが、政府財政上實行の運びに至らなかつた。そこで本計畫に於ても亦之を取り上げ指定府縣道中交通情勢の實際に鑑み特に速に改良を要するもの千二百里を選擇し、地方をして之を改良せしめ、其の總工事費一億五千萬圓に對し三分の一を補助することとしたのである。

四 街路の改良には從來の政策に則り、二百三十二萬八千圓を以て既に起興した街路の改良を助成することとした。

道路改良五箇年計畫ニ依ル事業費調 (單位千圓)

科 目	七 年 度	八 年 度	九 年 度	十 年 度	十 一 年 度	計
國 道 改 良 費	一五、五四三	二一、六三二	三三、〇〇〇	三五、〇〇〇	三五、〇〇〇	一四〇、一七五
國 道 費	一〇、八二四	一四、四二一	二二、〇〇〇	二三、三三三	二三、三三三	九三、九一一
地 方 費	四、七一九	七、二一一	一一、〇〇〇	一一、六六七	一一、六六七	四六、二六四
特殊國道改良費	—	—	九七	一五〇	一五〇	三九七

國道改良費補助	—	三、九〇〇	四、二〇〇	五、〇〇〇	五、〇〇〇	一八、一〇〇
府縣道改良費補助	六、三〇〇	八、〇〇〇	一一、七〇〇	一二、〇〇〇	一二、〇〇〇	五〇、〇〇〇
街路改良費補助	—	三五〇	五〇〇	六〇〇	八七八	二、三二八
道路行政監督費	—	二二〇	二四〇	二七〇	二七〇	一、〇〇〇
合 計	二一、八四三	三四、一九九	四九、七九〇	五三、〇二〇	五三、一四八	二二二、〇〇〇
國 費	一七、一二四	二六、九八八	三八、七九〇	四一、三五三	四一、四八一	一六五、七三六
地 方 費	四、七一九	七、二一一	一一、〇〇〇	一一、六六七	一一、六六七	四六、二六四

六 産業振興、時局匡救道路改良事業

昭和七年度に於ては第六十議會解散の結果、既に述べた如く失業救済道路改良費として取り敢へず實行豫算五百九十五萬四千三百六十八圓を支出したが、前記道路改良五箇年計畫に基いて、更に第六十二議會に産業振興道路改良費總額千八百二十五萬九千七百九十九圓の追加豫算を提出して其の協賛を得、全國に亘つて國道の直轄工事を執行し又府縣道以下の道路改良の助成を圖つた。而して右事業に依る事業費の總額は約三千五百萬圓であつた。

斯くの如く昭和六、七兩年度に於て失業救済又は産業振興事業として支出した道路改良費は總額五千萬圓を超へ、

之に依つて全國に亘り事業費總額八千萬圓に上る道路工事を興し、道路の改良、時局の匡救に極めて顯著な効果を擧げたのであるが、財界の不況は更に深刻となり、農村の疲弊亦益々加はり、到底右事業のみを以て之が窮狀を打開し得ない状態となつたので、更に第六十三議會の協賛を得て農村振興の爲に必要な道路工事を起工するに至つた。而して農村振興其の他時局匡救の爲にする道路改良事業は昭和九年度迄引續いて施行せられ、之に支出された豫算總額は約一億二千萬圓に上り、國並地方に於て支出した事業費の總額も一億八千餘萬圓の多きに達した。之を各年度毎に記述すれば概要次の通である。

昭和七年度に於ては農村振興道路助成費を創設して總額三千二百五十一萬六千圓を以て府縣道及町村道の改良を助成した外、從來の道路改良費豫算に百十四萬五千圓を追加支出した之に依る事業費の總額は約五千二百萬圓である。

昭和八年度に於ても道路改良五箇年計畫の趣旨に則り政府自ら國道を改良すると共に、國道府縣道及街路の改良を助成する等二千八百八十萬千四百六十六圓を支出した外、別途農村振興其他土木事業助成の一部として府縣道及町村道の改良に對し四千十五萬千六百六十七圓を補助したので、同年度に於ける道路改良費の總額は六千九十五萬三千三百三十三圓に上り、之に依る事業費の總額も約九千九萬圓に達した。

昭和九年度に於ても前年度に引續き國道の直轄工事を執行し、又新に地方をして國道を改良せしめて補助する等の爲八百八十萬圓を支出した外、農村振興其他土木事業助成の一部として府縣道及町村道の改良助成費千五百萬圓を支出したので、其の總額は二千三百八十萬圓となり、之に

依る事業費も約三千八百萬圓であつた。

以上昭和六年度の失業救済道路改良事業を始めとして、昭和九年度迄に執行された各種時局對策事業を通算すれば次表の通であつて、其の事業費の總額二億六千萬圓に上り、之に對する國の豫算額も亦一億七千萬圓を超過してゐる。

失業救済其他時局匡救道路改良事業費調

年度	區分	國豫算額	事業費支出額
昭和六年度	失業救済	二七,〇〇〇,〇〇〇圓	四七,一九九,六〇〇圓
昭和七年度	産業振興	二四,三〇〇,〇〇〇	三五,〇三三,三〇一
"	農村振興	三三,〇〇〇,〇〇〇	五二,四八八,九〇六
昭和八年度	時局匡救	六,〇〇〇,〇〇〇	九,〇五六,五五〇
昭和九年度	"	三,八〇〇,〇〇〇	三八,〇七六,一七七
合計		一七,一三六,〇〇〇	一六三,五五八,六〇四

斯く多額の經費を以て道路工事を執行し、失業者の救済、時局の匡救を圖り、之に依る道路改良の効果も亦極めて顯著なものがあつたことは勿論であるが、是等の事業は何れも失業救済又は農村匡救等の目的の下に施行されたものであるから、地方的の道路が多く、工事も亦概ね局部的の改

良であつて近代交通の需要の下に幹線道路の計畫的改良を期すると謂ふ見地からすれば其の効果尙十分とは云ひ得なかつた。

七 第二次道路改良計畫の樹立

大正八年の道路改良計畫は大正十二年度以降の財政緊縮に依り遂に其の成果を收めるに至らなかつた。昭和六年度に至り時局對策事業の起興を見るに及び、道路改良費は急激に膨脹し、引續き多額の事業費を支出して道路の改良を

施行したが、之とても道路政策に基く計畫的事業とは言ひ得なかつた。然るに其の後に於ける自動車交通の發達は極めて著しく、道路利用の傾向益々増大し、大正八年の道路改良計畫を以ては之に即應し得ざる状態を呈するに至つた。

政策的にも其の後或は昭和四年の産業道路改良計畫を樹て、府縣道の改良を策し、或は又昭和七年道路改良五箇年計畫を以て國道改良の直轄制度を確立する等、必要に應じて變更し來つたのであるが、今や之等從來に於ける一切の計畫を吸收し、眞に時勢の進運に即して道路政策を改訂する

必要に迫られるに至つた。仍て政府は昭和八年土木會議に諮問して、新に昭和九年度以降二十箇年に互り、總額七億七千六百二十五萬圓を支出し、幹線道路を整備する爲政府直轄の下に國道を改良すると共に府縣に於ける指定府縣道の改良を助成し、更に從來の補助政策の下に既に地方に於て起興した國道、府縣道及街路の改良工事に對し補助する等の計畫を樹立した。之即ち第二次道路改良計畫である。

其の計畫の内容は概略次の通である。

一、國道改良。國道七千五百二十六軒を總額四億四千八百七十六萬八千圓を以て政府自ら改良することとした。國道の改良につき從來の補助政策を變更して政府直轄主義に改め、國內道路交通上の主要幹線たる使命に鑑みて其の全部を近代的に改良することとしたのは、本計畫の最も重要な特色の一であつて、改良の規格構造亦自動車交通に適應するを期し、路面はすべて鋪裝し、鐵道との交叉は原則として立體交叉としたのである。

二、特殊國道の改良。八百四十萬圓を以て未改良に屬す

る二百七十五軒を全部改良することとした。

三、府縣道改良の助成。府縣道の改良に付ては、大正八年の道路改良計畫は軍事上其の他特殊の事由あるもの四百里を對照としたに過ぎなかつた。其の後交通情勢の變化に伴ひ、昭和四年の產業道路改良計畫、昭和七年の道路改良五箇年計畫等に於て、地方幹線道路の改良を企圖する所あつたが、尙應急的に指定府縣道の一部を改良せんとするものであつて、未だ以て十分とは謂ひ得なかつた。仍て本計畫に於ては最近に於ける自動車交通の實情に鑑み、國道と相俟つて指定府縣道の完成を期し、指定府縣道二萬四百二十二軒中未改良に屬する一萬七千三百六十軒と、既に改良済なるも未舗裝に屬する三千六十二軒とを、地方をして改良又は舗裝せしめ、之が工事費七億千八百八十六萬圓に對し、原則として三分の一を補助することとした。眞に時勢に即する躍進的な大計畫と云ふべきである。其の改良の規格構造も亦自動車交通に適應するを期し、路面は原則をして交通情勢に順應した舗裝を施し、鐵道との交叉も可及的

に立體交叉とすることとしたのである。

四、其他大正八年の補助政策に基き地方に於て國庫補助を豫定して既に起興した國道、府縣道及街路の改良工事に對する補助未濟額を、昭和九年度以降十箇年間に完済する爲補助費四千百萬八千圓の支出を計畫し、又國道の改良、道路行政の指導監督等に必要な事務費として二千六百五十萬圓の支出を豫定してゐる。

右第二次道路改良計畫は京濱間國道及關門連絡施設の如き特殊のものに付ては、別途考究するものとして一應之を除外されてゐる。然るに現在の京濱國道は其の交通量既に飽和點に達し、自動車の機能を著しく減殺してゐるのみならず、交通上の危険亦尠からざる状態に在るので、土木會議は引續き京濱間國道交通の緩和策に付て審議し、甲府下諏訪間及前橋新潟間國道路線追加の件と共に、第二次道路改良計畫の追加として、昭和九年一月夫々之が議決を爲した。

右の中京濱間國道交通の緩和策に付ては、現國道と別途

に東京市麴町區外櫻田町から蒲田區古市町を経て横濱市神奈川區神奈川一丁目に至る國道新線を認定し、工事費千五百六十萬圓を以て政府直轄の下に之を改良すると共に、京濱間交通の補助路線として東京市品川區下大崎町から丸子を経て横濱市神奈川區東神奈川に至る府縣道を東京、神奈川兩府縣をして成るべく速に改良せしむることとし、専ら高速度交通に供する道路の設定に關しては將來交通情勢の進展に應じて更に方策を樹てることとしたのである。

次に國道路線の追加に關しては、道路交通の發達に伴ひ甲府市下諏訪町間及前橋市新潟市間を新に國道路線に認定し、前者につき三百六十八萬圓、後者につき六百三十九萬圓の改良費を夫々第二次道路改良計畫に追加したのである。由來國道路線は道路法第十條に據つて主務大臣が認定するものであつて、其の認定標準を普通國道は東京から放射的に神宮、府縣廳所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地、又は樞要の開港に達するもの、特殊國道は主として軍事の目的を有するものと規定せられてゐる。それ故に大

正九年四月普通國道三十八路線、特殊國道二十七路線が認定せられ、之に依つて我國國道網の成立を見たのであるが、普通國道は何れも東京を中心として放射的に通じ、特殊國道亦概ね邊陲の地に在つて、産業交通上又は一般國防上重要な横斷的幹線を逸してゐる憾があつた。國道路線の認定標準については、道路法制定當時から議論があつた所であるが、其の後時勢の進展に伴ひ産業上國防上益々道路交通の重要性を加へるに及んで、從來の放射主義に加味するに横斷主義を以てし横斷線環狀線連絡線にして重要な幹線を爲すものは國道路線として認定し、以て交通經濟の需要に即する國道網を完成する必要を痛感せられるに至つた。然しながら之が爲には法律改正の要あるを以て、本計畫に於ては取り敢へず現行標準に依つて認定し得る前記二線を追加認定して其の改良の速進を期したのである。尙右路線は新京濱國道と共に何れも昭和九年五月に認定された。

第二次道路改良計畫は右新京濱國道、甲府下諏訪間國道及前橋新潟間國道の追加に従つて、總額八億三十三萬四千

一定年度割の下に道路改良の爲國費を支出することを決定したものであるから、昭和九年度以降に於ける道路改良の豫算は右計畫に準據して編成せらるべきであつたが、政府財政の關係上之が實現を許されない状態に在るは寔に遺憾に堪へない。今昭和九年度以降に於ける道路改良の實行状況を概観すれば次の通である。

昭和九年度に於ては昭和七年度から三箇年に亙つて執行されてゐた時局匡救事業を執行する必要があつたが爲、農村振興其他土木事業として府縣道及町村道の改良に對する補助費千五百萬圓、一般道路改良費として八百八十萬圓、計二千三百八十萬圓を支出したことは既に述べた通であるが、同年中各地に起つた冷害、旱害、鹵價暴落、風水害等に因る地方窮民の應急救済の爲、更に農村其他應急土木事業を起與して千二百五十六萬九千圓を追加支出した。

昭和十年度に於ても前年度に引續き農村其他應急土木事業を執行して千三百四十二萬三千六百十圓を支出したが、一般道路改良費豫算としては僅かに五百三十三萬三千八百

三十三圓を支出したに過ぎなかつた。

昭和十一年度に於ては、第六十八議會解散の爲、前年度の道路改良費豫算を踏襲して取り敢へず五百八萬二千圓を實行し、更に追加豫算を以て八百二十萬七千六百五十七圓を計上し、合計千三百三十一萬九千六百五十七圓を支出した。本年度豫算に付て特記すべきことは國道改良繼續費の創設を見たことである。國道の改良は從來すべて單年度豫算を以て執行して來たのであるが、事實上繼續して施行するものが多く、且之等の工事を繼續事業と爲すに於ては一定計畫の下に綜合的に施行し得るのみならず、其の經濟的利益も亦尠からざるものがあるので、治水又は港灣事業に於けると同様に之を繼續事業とするを妥當と認め、本年度に於て創めて國道改良繼續費を設定し、一箇年度内に完成困難な新設工事、現道を離れて施行する改築工事及橋梁工事等事業の重要性に鑑み一定年度割の下に計畫的に改良するを適當とするもの等は之を繼續費とする方針を定めたのである。而して之に依り本年度に於て新京濱國道外六箇所

の繼續工事を起興し、其の所要經費二千三十三萬七千六百五十七圓を昭和十一年度以降七箇年の繼續費とした。

昭和十二年度に於ける道路改良費の成立豫算は千三百九十二萬三千六百五十七圓であつたが、支那事變の勃發に伴ひ、經費節約の爲その中四十五萬五千圓を昭和十三年度以降に繰延べるに至つた。尙此の間に於て、第二次道路改良計畫の實行方策として、所謂産業伸長道路改良五箇年計畫を樹立し、總額一億九千二百二十九萬四千圓を以て國道及府縣道の改良速進を策する所あつたが、政府財政の都合上實現を見るに至らなかつた。

昭和十三年度に於ては、支那事變の擴大に伴ひ財政亦愈々多端となり、道路改良費豫算も總額千六十五萬三千圓を計上したに過ぎなかつたが、更に實行豫算を編成して之を千五十四萬五千九百圓に削減するに至つた。

昭和十四年度に於ても亦其の成立豫算千二百九十一萬四千五百九十四圓から、三十二萬五千圓を繰延又は節減せられ、結局千二百五十八萬九千五百九十四圓となつた。本年

度豫算中特記すべきものに(一)道路鋪裝費(二)關門隘道工事費(三)雪害防除道路助成費がある。

鋪裝は道路交通能率増進上緊要な施設であるのみならず、揮發油消費の節約、自動車の保有等に資する所亦極めて著しく、現下の時局に即して絶對的に必要な施設で、計畫的に其の普及を圖ることは最近に於ける重要な問題の一つであつたが、昭和十四年度に於て一部其の實現を見たことは特筆に値するものである。十四年度に於ける道路鋪裝費は國道三十一萬八千圓、府縣道に對する補助費三十五萬七千二百六十七圓で、何れも既に改良濟であるが、未だ鋪裝の運に至らず、且交通繁劇で鋪裝の効果著しい箇所を施行するのである。尙道路の鋪裝が現下の時局に際し特に重要な施設であるに鑑み、昭和十四年十月に至つて土木會議に諮問して道路鋪裝計畫が樹立されたことは後に述べる所である。

次に關門間國道の直通連絡は我國産業上、國防上極めて重要な施設であつて、之が實施は多年の懸案となつてゐた

のであるが、昭和十二、十三兩年度に於て隧道計畫の下に地質其の他の基礎的調査を遂げ、昭和十四年一月土木會議に諮問して其の實施計畫を決定し、愈々昭和十四年度に於て總工事費千七百萬圓、十箇年繼續事業として着手するに至つたのである。

雪害防除道路助成費は積雪地方に於ける雪害の實情に鑑み之が防除施設として必要な府縣道の改良に對し補助するのであつて其の十四年度豫算額は二十萬圓である。

昭和十五年度道路改良費豫算は千八百六十七萬六千六百三圓であつて、外に重要道路整備に關する調査費五萬圓がある。昭和十五年度豫算中特記すべきものに次の如きものがある。

其の第一は道路舗裝計畫に基いて、本格的に道路舗裝事業を施行するに至つたことである。道路舗裝計畫の内容に付ては更に述べることもするも、本年度に於ては右計畫を昭和十五年度以降三箇年間に實行する目途の下に、國道舗裝費二百十二萬圓、府縣道舗裝費補助二百萬圓、計四百十

二萬圓を計上したのである。

第二には重要道路整備調査費を計上して國內重要道路の整備に關し必要な基礎的調査を開始したことである。本調査の目的とする所は、時局の推移に即し、日滿支交通體制の確立に順應して道路政策に再檢討を加へんとするものであつて、昭和十五年度以降三箇年計畫の下に道路に關する各種資料を蒐集し、輸送上の諸問題に付多角的の調査研究を遂げ、國內重要道路網路線の選定並之が改良の順序方策自動車専用道路の要否等につき調査、吟味するものである。尙本調査費の本年度支出額は五萬圓である。

九 道路裝舗計畫

第二次道路改良計畫に於ては、國道及指定府縣道は未改良區間を全部改良すると共に、國道は總て其の交通情勢に順應した舗裝を施行し、府縣道も亦交通頻繁でない特殊の箇所を除いては原則として其の交通情勢に應じて舗裝することとしたのであるが、其の後に於ける其の實行狀況は以上述べた如くで計畫の三分の一程度に過ぎなかつた。然る

に我が國道路の現状は一般に尙甚だ劣悪で、自動車の運行に適應する程度に改良された延長は僅かに國道二割二分、府縣道一割二分に過ぎぬ状態であつて、殊に舗装に至つては普及率更に低く、既に砂利道に改良されて居るに拘らに未だ舗装せられるに至らない區間が尙尠くない實状である

由來舗装は道路交通の能率増進上必要な施設であるのみならず、自動車燃料の消費を軽減し、自動車の消耗率を低下し、道路の維持修繕費を節減し得る等の利益を齎すこと極めて著しいものがあるから、道路舗装の整備普及を圖ることは現下の時局に即應し生産力の擴充を期する上に於て眞に緊要な施設である。仍て政府は從來の政策に基き重要道路の一般的改良に力むると共に、一面既改良未舗装道路を急速に舗装する爲昭和十四年十月土木會議に諮問して新に道路舗装二箇年計畫を樹立した。

右道路舗装計畫は國費總額千九百三十一萬七千圓を支出し、昭和十五、十六兩年度に於て國道四百九十四軒を政府直轄の下に舗装し、府縣道二千六百二軒を府縣をして舗装せ

路 政 概 観

しめ其の工事費の三分の一を補助せんとするものである。而して此の計畫に依り施行する箇所は何れも既改良未舗装の區間で、(イ)自動車交通量一日平均三百臺以上のもの、(ロ)特殊の營造物又は重要な工場、事業場と特に密接な關係を有するもの、(ハ)重要な港灣、鐵道、飛行場等他の交通施設と特に密接な關係を有するもの、(ニ)市街地又は人家連檐して居るもの、(ホ)其の他特別の事情あるもの、一に該當し且其の利用状況等に鑑み急速に舗装する必要あるものであつて、國道はすべて混凝土舗装とし、府縣道は原則として簡易舗装とするも交通量、地質、天候等特殊の事由あるものは混凝土舗装とするのである。而して其の計畫年度割は次の通りである。

道路舗装計畫年度割

年度	事業費		國費	
	國道	府縣道	國道	府縣道
昭和五	千円 六、二五〇	千円 一五、三〇〇	千円 四、八六六	千円 四、一〇〇
六	千円 六、二〇〇	千円 一五、〇〇〇	千円 四、八〇〇	千円 四、〇〇〇
七	千円 六、一〇〇	千円 一四、七〇〇	千円 四、七〇〇	千円 四、〇〇〇
八	千円 六、〇〇〇	千円 一四、四〇〇	千円 四、六〇〇	千円 三、九〇〇
九	千円 五、九〇〇	千円 一四、一〇〇	千円 四、五〇〇	千円 三、八〇〇
十	千円 五、八〇〇	千円 一三、八〇〇	千円 四、四〇〇	千円 三、七〇〇
十一	千円 五、七〇〇	千円 一三、五〇〇	千円 四、三〇〇	千円 三、六〇〇
十二	千円 五、六〇〇	千円 一三、二〇〇	千円 四、二〇〇	千円 三、五〇〇
十三	千円 五、五〇〇	千円 一三、〇〇〇	千円 四、一〇〇	千円 三、四〇〇
十四	千円 五、四〇〇	千円 一二、八〇〇	千円 四、〇〇〇	千円 三、三〇〇
十五	千円 五、三〇〇	千円 一二、六〇〇	千円 三、九〇〇	千円 三、二〇〇
十六	千円 五、二〇〇	千円 一二、四〇〇	千円 三、八〇〇	千円 三、一〇〇
十七	千円 五、一〇〇	千円 一二、二〇〇	千円 三、七〇〇	千円 三、〇〇〇
十八	千円 五、〇〇〇	千円 一二、〇〇〇	千円 三、六〇〇	千円 二、九〇〇
十九	千円 四、九〇〇	千円 一一、八〇〇	千円 三、五〇〇	千円 二、八〇〇
二十	千円 四、八〇〇	千円 一一、六〇〇	千円 三、四〇〇	千円 二、七〇〇
二十一	千円 四、七〇〇	千円 一一、四〇〇	千円 三、三〇〇	千円 二、六〇〇
二十二	千円 四、六〇〇	千円 一一、二〇〇	千円 三、二〇〇	千円 二、五〇〇
二十三	千円 四、五〇〇	千円 一一、〇〇〇	千円 三、一〇〇	千円 二、四〇〇
二十四	千円 四、四〇〇	千円 一〇、八〇〇	千円 三、〇〇〇	千円 二、三〇〇
二十五	千円 四、三〇〇	千円 一〇、六〇〇	千円 二、九〇〇	千円 二、二〇〇
二十六	千円 四、二〇〇	千円 一〇、四〇〇	千円 二、八〇〇	千円 二、一〇〇
二十七	千円 四、一〇〇	千円 一〇、二〇〇	千円 二、七〇〇	千円 二、〇〇〇
二十八	千円 四、〇〇〇	千円 一〇、〇〇〇	千円 二、六〇〇	千円 一、九〇〇
二十九	千円 三、九〇〇	千円 九、八〇〇	千円 二、五〇〇	千円 一、八〇〇
三十	千円 三、八〇〇	千円 九、六〇〇	千円 二、四〇〇	千円 一、七〇〇
三十一	千円 三、七〇〇	千円 九、四〇〇	千円 二、三〇〇	千円 一、六〇〇
三十二	千円 三、六〇〇	千円 九、二〇〇	千円 二、二〇〇	千円 一、五〇〇
三十三	千円 三、五〇〇	千円 九、〇〇〇	千円 二、一〇〇	千円 一、四〇〇
三十四	千円 三、四〇〇	千円 八、八〇〇	千円 二、〇〇〇	千円 一、三〇〇
三十五	千円 三、三〇〇	千円 八、六〇〇	千円 一、九〇〇	千円 一、二〇〇
三十六	千円 三、二〇〇	千円 八、四〇〇	千円 一、八〇〇	千円 一、一〇〇
三十七	千円 三、一〇〇	千円 八、二〇〇	千円 一、七〇〇	千円 一、〇〇〇
三十八	千円 三、〇〇〇	千円 八、〇〇〇	千円 一、六〇〇	千円 九〇〇
三十九	千円 二、九〇〇	千円 七、八〇〇	千円 一、五〇〇	千円 八〇〇
四十	千円 二、八〇〇	千円 七、六〇〇	千円 一、四〇〇	千円 七〇〇
四十一	千円 二、七〇〇	千円 七、四〇〇	千円 一、三〇〇	千円 六〇〇
四十二	千円 二、六〇〇	千円 七、二〇〇	千円 一、二〇〇	千円 五〇〇
四十三	千円 二、五〇〇	千円 七、〇〇〇	千円 一、一〇〇	千円 四〇〇
四十四	千円 二、四〇〇	千円 六、八〇〇	千円 一、〇〇〇	千円 三〇〇
四十五	千円 二、三〇〇	千円 六、六〇〇	千円 九〇〇	千円 二〇〇
四十六	千円 二、二〇〇	千円 六、四〇〇	千円 八〇〇	千円 一〇〇
四十七	千円 二、一〇〇	千円 六、二〇〇	千円 七〇〇	千円 〇
四十八	千円 二、〇〇〇	千円 六、〇〇〇	千円 六〇〇	千円 〇
四十九	千円 一、九〇〇	千円 五、八〇〇	千円 五〇〇	千円 〇
五十	千円 一、八〇〇	千円 五、六〇〇	千円 四〇〇	千円 〇
五十一	千円 一、七〇〇	千円 五、四〇〇	千円 三〇〇	千円 〇
五十二	千円 一、六〇〇	千円 五、二〇〇	千円 二〇〇	千円 〇
五十三	千円 一、五〇〇	千円 五、〇〇〇	千円 一〇〇	千円 〇
五十四	千円 一、四〇〇	千円 四、八〇〇	千円 〇	千円 〇
五十五	千円 一、三〇〇	千円 四、六〇〇	千円 〇	千円 〇
五十六	千円 一、二〇〇	千円 四、四〇〇	千円 〇	千円 〇
五十七	千円 一、一〇〇	千円 四、二〇〇	千円 〇	千円 〇
五十八	千円 一、〇〇〇	千円 四、〇〇〇	千円 〇	千円 〇
五十九	千円 九〇〇	千円 三、八〇〇	千円 〇	千円 〇
六十	千円 八〇〇	千円 三、六〇〇	千円 〇	千円 〇
六十一	千円 七〇〇	千円 三、四〇〇	千円 〇	千円 〇
六十二	千円 六〇〇	千円 三、二〇〇	千円 〇	千円 〇
六十三	千円 五〇〇	千円 三、〇〇〇	千円 〇	千円 〇
六十四	千円 四〇〇	千円 二、八〇〇	千円 〇	千円 〇
六十五	千円 三〇〇	千円 二、六〇〇	千円 〇	千円 〇
六十六	千円 二〇〇	千円 二、四〇〇	千円 〇	千円 〇
六十七	千円 一〇〇	千円 二、二〇〇	千円 〇	千円 〇
六十八	千円 〇	千円 二、〇〇〇	千円 〇	千円 〇
六十九	千円 〇	千円 一、八〇〇	千円 〇	千円 〇
七十	千円 〇	千円 一、六〇〇	千円 〇	千円 〇
七十一	千円 〇	千円 一、四〇〇	千円 〇	千円 〇
七十二	千円 〇	千円 一、二〇〇	千円 〇	千円 〇
七十三	千円 〇	千円 一、〇〇〇	千円 〇	千円 〇
七十四	千円 〇	千円 八〇〇	千円 〇	千円 〇
七十五	千円 〇	千円 六〇〇	千円 〇	千円 〇
七十六	千円 〇	千円 四〇〇	千円 〇	千円 〇
七十七	千円 〇	千円 二〇〇	千円 〇	千円 〇
七十八	千円 〇	千円 〇	千円 〇	千円 〇
七十九	千円 〇	千円 〇	千円 〇	千円 〇
八十	千円 〇	千円 〇	千円 〇	千円 〇

計 一三、五〇〇、八〇〇、八七 四三、九七〇、八三三、一〇、七、八七、一九三七

併しながら本計畫は單に既改良未舗裝區間のみを對照として、施行延長も僅かに三千軒に限定し、之を二箇年間に徹行することとしたものであつて、我が國道路の現狀に徴し舗裝計畫として充分なものであると云ふことは出来な。故に土木會議は本計畫の答申に當り此の點に關して希望決議を爲し、道路の舗裝に關する根本的對策の確立を要望する所があつた。即ち本計畫は我國道路交通の現狀に照して充分ではないが、政府の生産力擴充計畫に即應し差當り緊急を要する道路の舗裝を昭和十五十六兩年度に於て施行せんとするもので、所要の物資及勞力等の關係上已むを得ないものと認めるも、政府は一層道路の改良に力むると共に、更に根本的舗裝計畫を樹立すべきことを促したのである。

本計畫に基き昭和十五年度豫算に道路舗裝費が計上され、道路の舗裝が漸く計畫的遂行の軌道に乗るに至つたことは既に述べた所である。

一〇 結 尾

大正九年道路法施行以來二十年間に於て兎に角國費三億三千萬圓を支出して總額約六億圓に達する道路改良を執行し、更に之に地方單獨に支出した道路改良費を合算すれば國道及府縣道のみを以てしても八億八千萬圓の巨額に上つてゐる。之に依つて國道二千八百軒、府縣道三萬三千五百軒が改良され、今日我々が眼のあたりに見る帝都の近代的街路を始め幾多堂々たる舗裝道路の完成を見るにつけ我國の道路は既に昔日の觀を一新したかに見られる。

然るに之を全國的に見れば、大都市及其の附近に於ては改良の跡稍見るべきものありと雖も一般に未だ甚だ劣悪なる狀態で自動車交通に適應する程度に改良された延長が僅かに國道二割二分、府縣道一割二分に過ぎない程度であつて幹線道路と雖も自動車を通じない所が尙尠くない實狀である。比較的効率の高い大都市又は産業地帯に於ける道路の改良が特に緊切であるとは云へ、自動車交通の發達した今日、之等を相互に連絡し又は地方開發の動脈たるべき幹

線道路も亦急速に整備を圖るべきは更に言を俟たない所であつて、現状から鑑みると、我國道路の改良は前途尙遠の感なきを得ない。

以上を以て我國道路の改良事業の變遷に付て概略を述べたのであるが、二十年を顧みて感ずる所必ずしも改良の成績並其の効果の顯著なることに止まらないのであつて、從來の改良計畫並其の實行狀況に付二、三遺憾の點があつたことをも指適せねばならぬ。

其の第一は從來の道路改良計畫が概ね龍頭蛇尾に終り、十分に其の効果を收め得なかつたことである。第一次道路改良計畫は眞に畫期的の大計畫であつた。之に依つて行詰れる道路施設を改善し漸く發達の過程に入つた自動車交通の需要に即應し得るものとして、當時の識者は恐らく二十年、三十年後に於ける道路改良の跡を想ひ、其の實行に期待せる所極めて大なるものがあつたらうと思はれる。然るに其の後僅か三年にして實を失ひ、十年餘ににして第二次道路改良計畫に變つた。第二次計畫も亦時勢の進運に應へ

て立案されたものであつたが漸く三分ノ一程度を實行されて居るに過ぎない状態である事は既に述べた通りである。抑々道路は陸運交通の基礎的施設であつて、鐵道、港灣と雖も道路の整備を俟つて始めて其の效を發揮し得るのである。殊に自動車交通が道路交通の主位を占むるに至り、道路の使命は生産力擴充の基礎的施設として、又軍事國防上缺くべからざる輸送路として益々重きを加へるに至つた事は今更言を要せざる所である。ドイツの自動車道路がドイツ産業の振興と失業者の救済とを使命としてヒットラー政策の第一に擧げられ、短年月の中に國內樞要幹線を形成するに至り、平時に在りては經濟的動脈としてドイツ産業の振興に資したが、一度戰爭勃發するや、最も有力なる軍事輸送路として所謂電擊作戰を可能ならしめた事は耳新しい事である。斯くの如き道路の使命は外國の事例を俟つ迄もなく明かな事であるが、局部的にも道路施設の完備せる地方に於ては、痛痒無きがまゝに其の緊要性を感ずる事なく、又甚しく不備なる地方に在りては他の機關に依つて其

の場を凌ぎ一般に被つてゐる不便損失の如何に大なるかを認識されて居ないやに見えることは眞に遺憾に堪へない。

眞に道路は生産力擴充の基礎的施設であり、軍事國防上亦缺くべからざる施設である。されば之が改良事業は常に重要國策の一にして強力に其の推進を圖るべきである。然るに從來屢々交通運輸施設の整備擴充を國策として決定したことがあつても、道路の改良に關し具體的計畫を定めて一定計畫の下に強力に實行を期したことは甚だ稀であつたことは道路改良の實行振りが示す通りである。

第二には從來の道路改良計畫には何れも財政計畫を伴つて居なかつたことである。從來道路改良計畫の實行を掣肘したるものは概ね財政的事情であつた。勿論國に於ける諸般の施設が財政上の都合に依つて左右せらるべきことは當然であるが、國民經濟上、國防上の基礎的施設として強力に推進せらるべきものが財政的理由のみを以て其の計畫的遂行を不能ならしむるが如きは助長行政の圓滿なる發展を期する所以ではない。況んや道路の如き生産的施設は其の

改良に依る利益、效果極めて著しく、後世人は之に依つて永く利益を享有するものであるから之が財源を公債に依つて支辨するを相當とするものに於ては尙更のことである。

道路費の財源を公債に俟つの政策は既に大正八年の道路改良計畫に於て採つた所であつて、之が爲道路公債法が制定されてゐる。然るに拘らず數年ならずして非慕債主義の下に此の計畫を畫餅に歸せしむるに至つたことは既に述べた通りである。昭和八年の第二次道路改良計畫亦附帶決議を以て再び斯くの如きことなき様要望する所あつたが、其の後に於ける實行狀況も僅かに計畫の三分ノ一程度に過ぎなかつたことは、道路施設の本質的使命に鑑みて遺憾に堪へない。

道路改良費は一定計畫の下に之を繼續費とするを適當とする。道路改良費を單年度豫算とするときは後年度に於ける事業計畫を定めることが出来ない。よし計畫は一應之を樹て得たとしても豫算成立せざる場合之を實行することが出来ないから事業の確實性を失ひ、道路改良の計畫的遂行

を不能に歸しめる。されば計畫の全體を繼續費として一時の事情を以て之を廢止、變更することなき様措置すること
が肝要である。近時漸く國道直轄改良事業の一部に就て繼續費の設定を見るに至つたが斯くの如き必要は府縣道の改良に付ても全く同様であるから、之に對する補助費も亦繼續費とし、地方に於ける改良事業の計畫的遂行を促進することが必要である。

第三は從來の計畫は概ね現状打開主義に終り眞に百年の大計と謂ひ得ない感があつたことである。從來の計畫は自動車交通の發達に伴つて漸く感ずるに至つた交通上の不利不便を除去し、又は行詰つた現状を打開する爲國道、府縣道及街路の不良箇所を自動車の通行可能程度に改良することを目的としたに過ぎなかつた。然るにも拘らず我國の道路は一般に甚しく不良である爲に、以上の如き計畫を以てしても尙巨額の經費を要し、其の年限も數十年に亘つた。斯くの如き内容の計畫が數十年に亘る長年月の下に施行せられるとせば時勢の進展は必ずや計畫の妥當性を失墜せしむ

るに至るべきは容易に推知し得る所であつて、從來の成績皆此の例であつた。我國道路の現状から見て先づ以て差し迫つた現状打開の改良策を樹つるの必要なるは勿論であるが、單に現在の交通量や、地方の現情のみより出發して舊來の街道を改良する政策に墮するを戒しめ、更に一步を進めて將來に於ける世運の進展を察し各般の調査を遂げて畫一的に流れず、開發的路線をも考慮して眞に百年の大計たらしむる必要がある。

今や時局は一轉換期に際會し、東亞經濟圈の中樞として各般の施設を整備すべき時期に達してゐる。交通機關に付ても日滿支を一環とする新體制の確立を急務とする時勢にあるを以て道路施設も亦之に即應せしむる要あること勿論である。此の時に該り、國內重要幹線道路の整備に關し各般の基礎的調査を爲しつゝあるは眞に時宜を得たるものと云ふべきである。而して、之が調査の結果に基いて第二次道路改良計畫を眞に百年の大計たらしむる爲必要なる追加變更を爲す所あらねばならぬ。而して其の實行は重要國策

の一として強力に推進せしむべきである。

第二 道路維持管理の狀況

一 道路の維持修繕並に其の費用

(一) 道路維持修繕の概況 道路の良否は民力の消長、國運の隆替に影響する所尠からざるものにして、就中生産力の擴充、自動車燃料の節約、軍事國防上の觀點等より之が改良並に維持の充實は必須の要件である。而して道路の改良は、道路の現状を打破して、より優れたる状態にすることを目的とする積極的改善であり、道路の維持は、道路の現状を保持し、より悪質ならしめざることを目的とする消極的改善である。故に兩者相俟つて道路の改良の効果を十全ならしむる所以であるから、積極的に改良のみに意を用ひても、維持を等閑に附するときは、常に良質の道路を保持して行くことは出来ぬこととなる。

道路法(第三十一條)は、維持修繕に關する規定を命令を以て定むべきことを規定し、大正十年内務省令第十號に依

り道路維持修繕令が發布せられ、道路並に其の附屬物の維持修繕の方法、附屬物の處分方法等に付規定し、道路管理者は此の方法に遵ひ維持修繕を爲さねばならぬのである。

道路法施行以前に在りては、掃除請持丁場を定め、三箇月に一回必ず地元民に於て、道路の掃除を爲すべき義務を負はしめたのである。(註一)其の外、並木の枯損木は、府縣の許可を得て地元町村に於て處分し、之が代金を大藏省へ上納する方法を採つたのであるが、(註二)道路法は此の原則を變へて、維持修繕の義務を、専ら道路管理者に負はしめたのである。道路管理者の爲すべき維持修繕の方法に付ては、同令の規定する所に依り明かなので、茲に詳述することを避けるが、要するに、路面の維持は當初の築造方法に應じて之を執行し、實用路面の築造に適合せざる材料の使用を禁止、橋梁に付ては、常に所定の耐力を保持せしむる外、塗料を施したるものは、相當期間毎に之を塗替へしむることとした。法面及石垣其の他の垣面に生ずる障礙植物の除去、法面の掃除及橋梁の水行に關する障礙の除却に

付ては、年二回以上必要的保持を爲さしむることとしたのである。近來各府縣共、路面の維持良好となり、實績甚だ見るべきものもあるも、未だ各府縣一樣ならず、甲縣に在りては、鋪裝道路以上の路面を維持し居るに拘らず、乙縣たる其の隣縣に在りては、凹凸甚しき路面を有し路肩に雜草生ひ繁る等の事例もなきにしもあらず、之等は地盤の良否に影響する點も多々ありと雖、亦維持技術と熱意とに關係することも尠しとせず、今一步改善の要がある如くにも感ぜられる。次に並木保護に付ては、道路法施行前より前掲の通、並木保護の制ありて、風雨寒暑ノ節行客ヲ防護スルヲ以テ猥に不可伐取」とあり、道路維持修繕令に於ても、第十三條に伐採の要件を明示して、枯損、非常災害、危險防止等の場合の外、伐採を禁止して居るに拘らず、或は地方財政の財源難の立場から禁令を冒して伐取り、之を賣却して財源の一部に充て、居る向もなしとせず、此の如きことは絶対に無いことが望ましいのである。尙竝木の種類に付ては別に法令に定められた規定もなく、自由な植樹が出

來ることになつて居り、各府縣共大體一定した種類のものを用ひてゐるやうに思はれるが、一寸手を變へて、交通其の他に障碍のない限り、場所によつては果實植物を並木に用ひるのも亦趣があるのではないかと思はれる。

註一 道路掃除法（明治五年十月二十八日布告第三二五號）第

一條、總テ掃除請持了場ハ風雨等ノ障リ有無ニ不拘必ス三ヶ月中一度ツ、掃除可致事。第二條、風雨ノ後ハ必ス其持場ヲ掃除シ溜水ハ左右ノ溝ヘ導キ水溜ノ場所相減候様可致事。第三條、並木根返リ風折雪折等ハ追テ其臈ヨリ處分有之ト雖モ不取敢通路妨ナキ様取片付置可申事。第四條、左右ニ溝渠無之道路ハ可成丈ケ路ノ兩緣ヲ低下ニシテ雨水ノ捌方宜敷様可致事。第五條、掃除了場標杭往々等閑ニ致シ置候向モ有之右ハ必ス其請持了場境ニ從是東西或ハ南北何百何十何丁何郡何村掃除了場ト記シ標杭可相建事。第六條、路鋪往々田畑ニ切添候ヨリ並木根サシテ失シ之カ爲根返リニ及ヒ易ク以ノ外ノ事ニ候以來決シテ右等ノ所業致間敷事。右ノ通堅可相守候若等閑ニ差置ニ於テハ掛官員巡回ノ節屹度可申付事。

註二 並木保護ノ制（明治六年五月六日布告第一四六號）諸道路並脇往還並木ノ儀ハ風雨寒暑ノ節行客ヲ防護スルヲ以テ猥

ニ不可伐取候ニ付自今伐木願出候節ハ實況篤ト遂検査田畑ノ
 障碍ニ相成分ハ大藏省へ申立許可ノ上處分可致尤障碍ニ相成
 候下枝伐透シ或ハ立枯根倒風折等ノ損木有之節ハ村々出願次
 第遂検査府縣限リ伐木差許木品入札拂下ノ上代金同省へ上納
 致シ跡地苗木植付等ノ儀ハ従前仕來ノ通相心得難決議モ有之
 候ハ、同省へ可伺出事。

(二) 道路工夫の配置、表彰等道路の維持を良好ならし
 むる爲には、特別の機關を設けて、常に道路を巡視し絶え
 ず修理、手入を爲さねばならぬので、此の爲め各府縣に道
 路工夫を常置し、又街路には、街路の清潔を保持する爲め
 に掃除夫を置くことになつて居る。尙道路維持修繕令第十
 四條は、道路工夫の受持區域を定め服務せしむることを規
 定してゐる。之が爲め各府縣共、道路工夫の受持區域を明
 瞭ならしむる様な標柱を建設してゐる。而して道路工夫の

作業中は其の作業中なることを示すため赤旗其の他の標旗
 を建てることにしてゐる府縣もあるが、之は道路工夫の監
 督上可然方法と思はれる。

道路法施行當時の全國道路工夫數は、五、七五五人で、一
 人當受持料程は全國平均一〇籽七八であつたのが、二十年
 後の現在に於ては、實に約其の倍に相當する一〇、二三五
 人に増加した。然し、國府縣道路線の延長は、道路法施行
 當時は六二、〇一〇籽であつたのが、現在では一二二、一七
 五籽に増加し、之も約倍數となつてゐるので、一人當受持
 料程は、一一籽八四となり、受持料程は道路法施行當時よ
 り増加してゐるのである。全國道路工夫數及受持料程を示
 せば左の通である。

道路工夫數及其ノ受持料程調

道路法施行當時

昭和十五年九月一日現在

地方	國府縣道延長	維持修繕費	同上	一籽當	道路工夫數	受持料程	同上	一人當	國府縣道延長	道路工夫數	受持料程	同上	一人當
北海道	一〇、三六六 <small>四</small>	三、四七五 <small>四</small>	二、九八	一〇・四四	四、四八六 <small>三</small>	二、七	一、五六四 <small>三</small>	一、五六四	一、五六四 <small>三</small>	一、五六四 <small>三</small>	一、五六四 <small>三</small>	一、五六四 <small>三</small>	一、五六四 <small>三</small>

路政概観

青森	一、二〇八・〇〇	一、五八八・七五	七二・〇〇	一三三	一八・一〇	二、五〇一・二二	一八五	一、三・六七
岩手	二、二五九・二〇	一、七八八・八五	七九・八	六〇	三七・六五	三、三三・三五	一四四	三、一五
宮城	一、三六七・八三	一、六五五・四二	二〇・七	一三五	一〇・一五	二、四八・七四	一三〇	一、九〇・九
秋田	一、四〇一・〇〇	一、一七九・一〇	八五・四	八〇	一七・三三	二、四四・七四	一四七	一、六・七〇
山形	一、二九九・七九	一、三三九・一〇	一八四・五	一八〇	七・〇五	二、一三九・七三	一三二	二、二六八
福島	一、五〇五・三三	一、三三〇・九〇	三三六・六	一九	三三・六五	四、五〇・六六	三三	二〇・一四
茨城	一、五五五・四四	一、四九九・九三	二九五・六八	八〇	一九・四四	三、一五・六五	一三	二〇・六〇
栃木	一、八九二・三三	一、六〇九・九七	八五・七〇	三三	一五・六五	二、六七・七〇	一八	一四・六九
群馬	一、四六五・三〇	一、三六五・五五	九二・三三	二四	三・三	三、四六・六九	三二	一八・六八
埼玉	一、九四一・六〇	一、四四一・一〇	三三三・四	三三	一六・〇五	二、一九〇・五〇	一五	一五・一七
千葉	一、五二五・五三	一、九二・四八	三六八・六八	二五	三・三	二、七六・五五	二五	一〇・六六
東京	一、四八一・九三	一、四三三・六六	一、二六八・九	四五五	三・六	一、六九五・七〇	一	一・五九
神奈川	一、一八四・四一	一、四〇〇・七九	二、四四・六	二五〇	七・三	八、七三・二〇	九	八・〇九
新潟	一、七〇七・〇〇	一、三九八・二六	一、〇〇七・三三	一五七	七・三	一、六六六・四〇	一〇	二・九八
富山	一、五九七・二四	二、八二八・六九	二〇・三三	一六	一四・四四	四、一〇四・七八	二八	一四・五
石川	七三三・九	二、七四三・六	一、五三・七	四	一六・七〇	一、六六六・六三	九	一、九〇・五
福井	七三〇・七	二、三三三・四	一、六八・一	八	八・六五	二、一〇四・六六	一五	一三・九四
山梨	五六一・三四	二、三二六・六	三三三・七	四	三・六八	一、〇〇〇・三三	九	一、九・三九
長野	一、四〇四・七六	一、三九二・〇六	一、〇〇・六	四	一〇・五二	一、〇四四・七四	七	一四・五三
岐阜	一、四七九・二二	一、七〇六・〇六	一、二・七	三	一五・一一	三、八〇六・三二	一七	二・二六

靜岡	一、六三・〇七	七五七、五〇	四六七・二六	二二五	七、五五四	二、九〇四・四元	三五二	八・五
愛知	一、四七・六九	三〇〇、八〇六	二〇〇・八七	二八二	八、〇〇	五、〇六・七〇	四九〇	一〇、四〇
三重	一、四二・九三	一〇、〇三三	二六二・六九	七五	四、八	一、三三・〇七	一三四	九、二六
滋賀	一、四二・九三	一四、八一九	九九・九一	二一	三、八八	二、八三九・八八	一八〇	一五、七八
京都	一、三九・三三	六、三三九	五、二二〇	二五	四七・七〇	二、一四八・五五	八九	二四、四
大阪	七三三・〇〇	三六、八八五	二七、八四	三三	四、三	二、六八・元	五五五	四、七七
兵庫	一、九九・六六	五、〇〇五	四、四九・〇二	三三	六、	三、五・九	五九七	四、七七
奈良	一、九九・六六	四三、八七七	二、二七六	五二	四、五五	一、五二八・二六	三九九	三、八
和歌山	一、〇九・三三	六、三五四	二、三三・二一	五八	二、〇九	一、二四四・〇〇	三〇	一〇、七七
鳥取	一、〇〇・〇〇	五、二二三	四、〇・三	七〇	二、四・七六	一、四八五・六二	一四	一三、八
島根	二、四四・九六	二二、八三三	八七・四二	六七	三、六・五	二、〇六・七〇	三三	二〇、八五
岡山	一、四四・二六	三九二、九八八	二七・〇・八一	二五〇	五、七四	三、一五五・二六	三四一	九、五五
広島	一、六二・〇九	三七五、二四	二二七・三五	二八	三、三・五	三、七五・一〇	三〇	一一、三
山口	一、〇〇七・〇	一三、七四一	一三、一・七〇	五八	七、三・八	二、三三・三	一五	一四、〇
徳島	五五五・〇	五八、九七七	一三、一・三	四七	二、二・八	一、四四二・〇	一五	一〇、七
香川	五二八・〇〇	六五、八八六	二四・六七	三	一、六・〇〇	一、五八〇・〇〇	九	一三、三八
愛媛	五七三・五三	一五八、四四〇	二七、六・三	六八	八、四四	二、一七七・三	一七	一一、三〇
高知	七四三・五〇	八九、七〇	一一九・九三	六三	二、一・〇	二、一六八・一八	一四九	一四、五
福岡	一、〇八四・七六	二六六、四七七	三五四・七一	六九	一、五・七七	三、六五四・六九	二七一	一三、九

佐賀	七四八・〇〇	101,554	135,784	40	18,70	1,294,011	八五	15,33
長崎	八二七・一七	2,005	108,87	90	9,19	1,678,00	二四	13,55
熊本	1,524,36	33,324	153,68	108	14,01	3,449,18	二六八	11,98
大分	1,454,60	39,440	157,74	100	14,55	2,733,33	一七九	15,31
宮崎	1,013,77	26,950	126,55	55	19,11	2,310,00	149	15,51
鹿児島	1,770,55	63,354	146,7	126	14,18	2,633,75	二五九	18,67
沖繩	1,470,81	3,351	140,44	10	14,78	691,91	47	13,91
總計	21,000,60	13,559,40	292,28	5,755	10,78	13,755,75	1,035	11,84
	1,270,55	1,528,55	5,944,55	72	33	2,700,7	186	1,48

備考 左傍書は六大大市長管理の分を内書せり尙東京市の道路工夫数は大正十五年度、横濱市の維持修繕費及道路工夫数は、何れも記録なきに付、大正十三年度を以て道路法施行當時とす。

叙上の如く、常に優秀な道路を維持するには、道路工夫の撓まざる努力に期待せねばならぬので、之が待遇問題が屢々起るのであるが、現在道路工夫の給料は、地方により差別はあるが、大體最高四十五圓、最低三十圓位で現在の高物價時代に於て決して多額とは云へない。之も地方財政の關係上已むを得ない事情があるにしても、之が爲め或地方に於ては、時局産業の會社、工場等に轉出する者も相當あり、工夫に不足を告げ臨時工夫を採用して之が補充に吸

々たるものがあり、待遇問題に付ては今後大に考究の餘地が存する。尙道路工夫の永年勤続者又は成績優秀なる者に對する表彰方法に付ては、二、三の府縣を除いては、殆ど表彰規程を設けて、大體一樣に道路工夫の努力を賞揚し、督勵して居るのである。之が表彰方法の一例を挙げれば、北海道廳に於ては、成績最も優秀なる者を甲種表彰として、賞狀の外、賞金五十圓を授與し、甲種に次で優良なる者を乙種表彰として、同じく賞狀の外其の一等に二十圓、二等

に十圓を授與するのであるが、其の外正帽に甲種は白線三條、乙種一等は同二條、乙種二等は同一條を附さしむる外特殊の方法としては、三日乃至七日の慰勞休暇を與へる。

此の慰勞休暇の制度は北海道の外、三重縣でも行つてゐる。新潟縣に於ては、他縣の作業状況を視察せしむるため、近縣への出張も爲さしめてゐる。長野縣に於ては、被表彰者を一等より四等の階級に區別し、夫々異なる賞金を授與するの外、四條より一條迄の銀モールの腕章を附せしめ、之は次回表彰の都度返還せしむ。更に勤続十年以上の者にして、成績優秀者には精勤章を授與し、常に之を佩用せしめてゐる。奈良縣に於ては、業務成績良好なる者に對し毎年一回表彰し、第五回以上表彰を受けたる者は、帽子に金線一筋、第四回は銀線一筋、第三回は白線三筋、第二回は白線二筋、第一回は白線一筋を附せらるゝこととなつてゐる。其の他の府縣に於ても、大同小異の方法を以て表彰することとしてゐる。而して概ね紀元節を卜して此の日に表彰してゐる府縣が多いやうである。

(三) 維持修繕費 道路維持管理を遺憾ならしむるには、何と言つても維持修繕費を増額することが喫緊事である。昭和六年度以降昭和十年度迄は、岩手、秋田、群馬、千葉、新潟、福井、山梨、三重、滋賀、大阪、兵庫、奈良、和歌山、廣島、山口、徳島、香川、高知、長崎、大分、宮崎、鹿児島及沖縄の各府縣は維持修繕費を毎年幾分増額してゐる傾向であるが、他の府縣に在りては何れも逐年減少の趨勢を辿り、全國總額に於ては遞減してゐる。他面道路は、毎年新路線認定により、延長増加を來してゐる爲、全國一杆平均に於ては、昭和六年度一五七圓六〇、昭和七年度一五三圓三七、昭和八年度一四二圓三九、昭和九年度一四一圓五〇、昭和十年度一三四圓三七となり、毎年著しく減少して居る。昭和十一年度以降は、全國總額に於ては多少増額して居るが、前同様路線延長の増加により、一杆平均に於ては昭和十一年度一三九圓〇九、昭和十二年度一三七圓一二、昭和十三年度一三六圓七〇、昭和十四年度一三三圓二一、昭和十五年度一三五圓八三となり、毎年遞減し

て居るのである。道路法施行當時は全國道路の總延長六、一〇一〇軒に對し、維持修繕費總額は一三、五九七、四一〇圓にして、一軒當平均二一九圓二八の額を示して居るので、昭和十五年度一軒當平均額は、道路法施行當時の其れに比

し、四割の減少となつて居ることを考へると、聊か遺憾の次第である。今過去十年間に於ける全國府縣の維持修繕費を調査すると次の通である。

過去十年間に於ける國道及府縣道路維持修繕費調

地方	六年度	七年度	八年度	九年度	十年度	十一年度	十二年度	十三年度	十四年度	十五年度
北海道	一、七二、六六〇	九、九、五〇三	七、四、四〇四	九、〇、四〇四	九、七、〇、九一六	一、四九、九、八〇四	一、九、九、一、五一一	一、二、六、一、五五五	九、〇、七、四四四	六、五、八、〇〇〇
青森	二、五、一一四	二、三、一、六〇〇	二、五、七、五七五	二、五、七、一、三三三	一、四、一、七、七五五	一、五、四、四、四八一	一、六、三、三、六二六	一、三、九、〇、〇〇〇	一、九、一、一、〇一八	二、九、九、〇、〇〇〇
岩手	一、〇、一、二〇〇	一、四、三、四八八	一、九、七、七三三	一、八、九、九八一	一、三、一、一、〇〇一	一、三、五、三、〇〇〇	一、五、五、〇、一三九	一、四、五、九、〇〇〇	一、〇、八、三、〇〇〇	一、三、八、〇、〇〇〇
宮城	三、〇〇、〇〇〇	二、五、七、三二二	三、八、〇、〇〇〇	二、七、六、六六八	三、四、五、九一八	二、〇、五、一、三二七	三、八、〇、二、四〇〇	三、八、一、〇、〇七〇	二、七、一、三、五五五	三、九、九、五、〇〇〇
秋田	一、五、一、七二七	一、九、一、九〇三	一、四、四、四八八	三、四、一、二、〇〇〇	一、八、三、九、七七七	三、三、一、四、〇〇〇	一、九、三、二、三三三	一、九、三、二、三三三	二、九、九、三、三三三	三、〇、六、七、七七七
山形	三、三、八、九六八	二、三、一、八四四	一、三、一、〇、二二二	一、四、一、〇、〇〇〇	三、七、一、三、七七七	一、九、七、七、八八一	三、三、〇、七、三三三	三、三、〇、七、三三三	二、五、一、三、六六六	三、八、一、三、三三三
福島	六、八、〇、三三三	三、三、一、〇、一〇一	四、八、一、〇、〇〇〇	四、六、一、九、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇
茨城	三、四、〇、〇〇〇	三、九、九、九九九	三、六、一、二、九七七	三、七、一、三、三三三	二、一、一、四、四四四	二、九、九、九、九九九	二、五、八、八、八八八	三、七、一、三、三三三	二、七、四、八、七七七	三、七、一、三、三三三
栃木	三、七、七、七七七	三、〇、九、九、九九九	二、六、一、二、九七七	三、五、八、八、八八八	二、八、一、三、三三三	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇
群馬	三、七、一、三、三三三	三、四、四、四、四四四	三、五、八、八、八八八	三、五、八、八、八八八	三、七、一、三、三三三	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇	三、三、一、〇、〇〇〇
埼玉	四、一、一、一、一〇〇	四、八、一、二、二〇〇	四、三、三、三、三三三	四、三、三、三、三三三	四、三、三、三、三三三	四、三、三、三、三三三	四、三、三、三、三三三	四、三、三、三、三三三	四、三、三、三、三三三	四、三、三、三、三三三
千葉	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三	四、七、一、三、三三三

東	一、四六六、七三三	一、八五〇、〇〇〇	一、三六九、六六五	一、九七九、七三三	七九八、八六六	九五七、一〇一	七二二、五二六	六四四、七四七	六八九、〇二五	七三三、七五七
神奈川	四二六、九九七	八〇三、五七五	一、〇八三、五七五	八七四、八〇〇	六九八、九六六	六九七、七五五	七二二、五二六	六四四、七四七	六八九、〇二五	七三三、七五七
新	八六、六九二	五七、七七一	四四〇、六二五	四三三、三三三	三九八、九七七	三九七、三三四	三七四、九三三	四四五、六二五	四〇五、七三三	四八二、五八六
富	五六一、〇五四	八六、六九二	八五、四五四	八五、二九〇	八三、九四四	八四、五八一	八三、四九〇	八三、四九〇	八三、四九〇	一〇五、六四九
石	二五五、四九八	五九、八五五	五九、一四三	四九、〇〇八	八八、八七三	六九、一一九	六九、一一九	五七、六〇五	五七、六〇五	五七、六〇五
福	二二五、七三三	二四四、三三三	二〇一、三三三	二二八、一〇三	二〇一、四四六	二二七、〇八一	二二七、〇八一	二二七、〇八一	二二七、〇八一	二二七、〇八一
山	二二七、六六六	二二五、七三三	二二八、一〇三	二二八、一〇三	二二八、一〇三	二二八、一〇三	二二八、一〇三	二二八、一〇三	二二八、一〇三	二二八、一〇三
長	二〇一、八四四	二二、三三七	二二、三三七	二二、三三七	二二、三三七	二二、三三七	二二、三三七	二二、三三七	二二、三三七	二二、三三七
岐	六〇六、二七七	五五、四九五	四八、九九四	四三、〇一〇	四三、〇一〇	四三、〇一〇	四三、〇一〇	四三、〇一〇	四三、〇一〇	四三、〇一〇
靜	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
愛	八三、八〇〇	六三、一四二	六四九、九三三	七二八、二四四	七九八、八八五	七六〇、一〇〇	九三三、三三七	九三三、三三七	九三三、三三七	九三三、三三七
三	二七四、三三九	二〇九、五五八	二〇九、五五八	二〇九、五五八	二〇九、五五八	二〇九、五五八	二〇九、五五八	二〇九、五五八	二〇九、五五八	二〇九、五五八
滋	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
京	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
大	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
兵	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
奈	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
和	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
鳥	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
鳥	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三
根	四四〇、六四四	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三	三七、七三三

岡山	六四六、八一	五〇六、六七	四八四、九六	四八〇、七三	五四五、四八九	四七〇、六〇	四三三、一八六	五三三、七五	五八八、九	五五三、五九
廣島	四七、七五	四七五、八八〇	四九、七〇	四六、四〇	四七五、〇二八	五〇九、六六九	五〇、七四四	五四、三三	五五九、〇三	五七、三〇四
山口	二〇、五五	七九、八七	一七、三三	二〇〇、九〇	二〇四、八七四	二七、二七	二九、七三	三〇、七〇	三二、二三	三四、五五九
徳島	二二、七六	二二、五九	二六、九七	二五、四三	二六、〇二	二四、二四	三〇、五九	一八、二二	一八、九〇	二〇、三九九
香川	二〇、四〇	三三、一〇〇	三三、一〇	二四、三三	三三、〇三	二四、九七	一六、九七	二〇、〇九	二二、三三	二〇、八七
愛媛	二四、五五	三三、〇〇	三三、七四	二五、六六	三三、二九四	一九、二	二七、三九	二四、八三	二五、二九	二七、三三
高知	二五、七六	一七、四三	二六、六九	二六、九七	二六、九六	一六、七	二七、三	二四、七	一四、五八	二二、五〇
福岡	五九、六一	四五、五七	四八、八三	四三、〇	四八、五三	四九、三三	四九、四	四八、二五	五三、七	五六、二九
佐賀	二六、七六	二九、九一	二八、三六	二九、八〇	二四、九六	二五、八九	一三、七四	一三、九七	一三、三	一五、三
長崎	一〇、五	二五、九三	一〇、五九	九、〇	一〇、七四	一五、七三	一五、三	一四、八	一五、八五	一六、四
熊本	四〇、三三	三〇、五三	三〇、二八	三〇、三五	二四、七四	二四、九	二四、九	二四、六	三三、八	三三、〇
大分	三三、九三	二五、九四	二六、八〇	二七、八二	二五、六七	二五、三	二五、九	二五、二	二七、三	二六、二
宮崎	三三、〇七	三二、八九	三〇、九三	三三、三七	三五、二六	三三、五八	二四、〇	二四、八	二四、〇	二四、四
鹿児島	一七、〇七	一七、五	一七、八七	一八、二	一九、五	一九、八	一九、四	一九、八	一九、七	二〇、五
沖縄	五、九五	五、八九	六、八	七、三	六、五	一〇、三	八、六	八、七	八、〇	八、四
總計	七、二四	一六、九四	一六、六	一五、四	一五、七	一六、二	一六、二	一五、五	一六、四	一六、三
平均	六、九	一三、六	一三、六	一三、六	一三、六	一三、六	一三、六	一三、六	一三、六	一三、六
一均	一五、六	一五、七	一四、三	一四、〇	一四、七	一四、〇	一三、二	一三、七	一三、三	一三、八

備考 左傍書は六都市の金額にして内書とす。

道路維持修繕費減少の原因は種々考へられる。其の一は 年々或程度の道路改良が行はれ、腐朽して居た橋梁が架換

府縣道路線認定に當つては、路線の經濟的勢力範圍、物資の移動狀況、道路網の關係、道路の現狀等多方面より考察し適當と認められた場合に認定すべきであるが、法律要件として、道路法第十一條の規定に該當することが必要である。

然し、第十一條の規定も、「樞要ノ地」「樞要ノ港津」「樞要ノ停車場」なる如く抽象的な字句を用ひて居るので、具體の場合に當つては、之が認定要件を充足するや否の判斷を爲すに相當困難の場合がある。而して從來内務省に於て之が認定標準を定めたものは、大正十一年八月二十二日内務省秘第八〇〇號土木局長通牒に依る、郡制廢止の場合に於ける府縣道の路線認定に關する取扱方針のみで、他に明示した採擇標準がないのである。従つて内務省に於ては前記通牒以外に大體次の如き採擇標準内規に依つて取扱つて來てゐるのである。

(一) 市又は町以外の樞要地 連橋戸數二百戸又は集團戸數六百戸以上

(二) 樞要地としての神社、佛閣、温泉、名勝、舊蹟

(イ) 府縣社以上又は參拜者年三萬人以上 (ロ) 各宗の本山以上又は參拜者年三萬人以上 (ハ) 浴客旅客年三萬人以上

(三) 樞要の鐵道停車場又は軌道停留場

(イ) 國有鐵道 (ロ) 地方鐵道又は軌道に付ては乗降客年五萬人以上又は貨物發着應數年五萬應以上

(四) 樞要の港津

(イ) 指定港灣以上 (ロ) 貨物發着應數年五萬應以上

然し現在の交通情勢、社會情勢等より推して前記採擇標準は相當修正を要すべき餘地も認められ、實際適用に際しては幾分弾力性ある解釋をしてゐる。尙近來の交通體制、軍事國防及敬神思想の涵養等よりの見地から、飛行場並に參拜客多き御陵墓地が特殊樞要地として採擇されて居るが、之は時勢の推運上可然ことと思惟される。

道路法施行當時は、國府縣道の總延長は六二、〇一〇軒であり、十年後の昭和六年には一〇八、七七七軒に飛躍し、更

に現在の昭和十五年三月現在に於ては、二二〇、八一六軒に増加し、道路法施行當時に比し約二倍となつて居る。此の如く路線の延長したるは、一面道路の設備の發達を示すものであるが、之に伴ひ維持修繕費の増額の必要あるため、内務省は數年來路線認定の認可を爲すときは、必ず同時に維持修繕費を既認定府縣道の其れと、同率以上に増額することを條件として詮議せられて居るのである。

二、道路愛護

(一) 道路愛護團體並に其の數 古來我國に於ては春秋二季の道普請と稱して、地元民が道路の維持修繕を爲し來つた美風があり、道路法施行以前に於ても叙上の如く、明治五年第三百二十二號道路掃除に關する布告に依つて、沿道の土地所有者又は居住者をして道路掃除の義務を負はしめた。

然るに道路法は、道路維持修繕に關する事業を道路管理者に歸せしめ、法律上道路管理者のみが維持修繕の義務を負ふことになつて居るので、一時は道路の手入は府縣な

り、市町村なりがするもので、地元民は拱手傍觀してよいとの考を抱く向もあつた様である。固より道路管理者は、財政の許す限り維持修繕に力を竭すと雖、限りある豫算と、不足せる道路工夫を以てしては、常に完璧な道路を維持することは仲々困難の業である。最近地元民の道路愛護熱各所に澎湃として擧り、現在道路愛護團體の結成なき府縣は殆ど皆無と言つてよい程になつたことは、古來傳承せられつゝある美風を發揚する所謂で、洵に慶ばしきことである。

昭和十五年十月現在に於て、全國の道路愛護團體總數は實に九、五五一團體を數ふに至り、一府縣平均二〇三團體に達する。尤も東京府、新潟縣及宮崎縣に在りては、愛護團體として定まれるもの無きも、東京市に於ては、毎年三月二十六日帝都復興記念日を期し、町會、青年團其の他に對し、道路掃除を爲さしめ、新潟縣に於ては、大正十二年四月縣令を發し、下級公共團體をして、毎年春秋二季に於て、市町村直營とし關係部落民を出役せしめ、國府縣道の維持修繕を爲さしむることゝして居る。宮崎縣に於ても大體之

に準じ、地元民に奉仕的作業を爲さしめて居るのである。

全國に於て道路愛護團體の最初に設立せられたるは、三重縣の活郷農家組合道路愛護團にして、大正九年十月一日に設立せられた。次で福岡縣鞍手郡中村道路愛護會竝に、茨城縣那珂郡前渡村前濱愛護會が大正十二年に誕生し、翌大正十三年には福井縣三方郡西田村道路保護組合並に石川縣の羽咋郡北志雄村（現在志雄町）道路愛護會が設立せられ、其の後各府縣相次で道路愛護會の設立を見るに至つた。

(二) 道路愛護團體の事業 道路愛護團體の爲すべき事業は各地方共逕庭なく、技術的施工を要する事項は、勿論道路管理者に於て専門的技術を利用し之を爲すので、愛護團體は府縣指導の下に、一般的に何人も爲し得る道路の維持修繕に従事するのであるが、其の作業は概ね次の如きものである。

路面の保持 路面の凹凸を修正し、適當の砂利を敷均し、路肩の雜草を刈取る。

排水の整備 路肩には相互に水切りを設け、路面の排水

を速かならしめ、側溝の浚渫を爲し、暗渠、土管等に介在せる泥土其の他の障礙物を除去する。

道路附屬物の保全 橋梁、溝橋の掃除、道路標識の保持、並木愛護の措置を爲す。

交通障礙物の整理 路面に轉在する栗石、瀬戸物等を取除き交通障礙物と爲るべき竹木等を適當に整理する。

非常災害時に於ける防備 出水の場合に於ては、橋梁の危害豫防上必要なる措置を爲し、關係官衙と連絡を採り、係官の指揮に従ひ善處する。

以上は愛護團體に共通な作業を掲げたに過ぎぬが、其の外石川縣に於ては、愛護路線を定め町村又は各字の修理擔任區域を決め、當時の修理を完璧ならしむることとし、殊に同縣最初の愛護會たる、羽咋郡志雄町道路愛護會に於ては、夙に「舊五ヶ村報」を利用し、愛護機關誌の代用とし來りたる處、昭和十年六月機關誌「道路愛護」創刊號を發行し爾來今日に及び道路愛護の普及獎勵に努めつゝある外、作業の研究、改良に意を用ひ、大に實績を擧げて居る。

宮城縣の如き積雪地方に於ては、通常の道路愛護作業の外除雪作業に従事し、且二、三月の凍雪期に於て室外動作の困難なる頃には、道路愛護座談會を催し、又は愛護映畫會等も開催する。

中、小學校生徒に道路愛護の作業を爲さしむることも亦時宜を得たるもので、近來各地方に見らるゝ所であるが、特に靜岡縣に於ては、中、小學校團體をして毎月一日及十五日には、早朝作業を爲さしむる外、放課後作業として、毎週日曜日及年三回の學期末には、路肩の雜草刈取りや、砂利の敷均し等に従事し、殊に四、五月の頃には美しい茶摘乙女の從僕の如き可憐な兒童が、諸々沿道に鋤鎌を携へ、汗の道路奉仕をする健な、逞しい情景が見られるのである。道路愛護の作業は、近時國民精神總動員事業の一として大に普及せられ、岩手、福島、千葉、岐阜、兵庫、岡山等の縣下に於ける愛護團體は毎月一回以上作業に従事することゝせられて居るが、其の他の地方に於ては概ね春秋二回位に行はれるのが通例である。

(三) 道路愛護運動、指導並に表彰等、地方財政の逼迫から、道路維持修繕費の増額も、仲々容易ならざることゝ爲り、勢ひ道路の入手を幾分なりとも地元の自治に委嘱せねばならぬ様な情勢と爲り、其の結果各府縣共多分に道路愛護を勸奨し、奮起する等、愛護運動が著しく昂揚し、其の成績の見るべきものであるので、茲に道路愛護運動並に指導方法等に就て、數府縣の特色を概説する。

北海道 昭和十一年秋陸軍特別大演習の際の聖旨奉體記念として、各支廳を單位とする道路愛護共勵會を創設し、毎年降雪期前に作業成績を審査し、優秀なるものを表彰する。獎勵金豫算三、〇〇〇圓

青森縣 市町村長、警察署長、中小學校長、青年團、在郷軍人分會等と連絡し、之等機關を通じ愛護運動を行ふ。

愛護獎勵規程を設け表彰し、小學校にして愛護の成績優良なるものに感謝狀を授與する。

岩手縣 道路保護組合設置獎勵規程を設け、土木職員をして組合設立慫慂を爲さしむる外、映寫會を催す。尙道路

品評會の外除雪作業の競技會を開催し、紀元節に優良組合を表彰する。獎勵金豫算三、五〇〇圓

茨城縣 映畫、宣傳歌、ポスター等を以て縣民一般に呼掛け、成績優良なるものに對しては、作業度數、方法、種類等を考査し、五等級に分ち賞金又は賞品を授與する。

愛護團體に對する縣費補助金二、〇〇〇圓

埼玉縣 道路愛護獎勵規程、愛護會準則を設け、宣傳ビラ映畫會を利用し勸誘する。維持修繕用として提供したる材料の見積金額の一割八分程度の獎勵金を交付する。豫算二、〇〇〇圓

岐阜縣 愛護獎勵規程を設け、成績優良なる團體に優等旗

又は賞狀、賞金を授與する。學校兒童、少年團等に對しては懇切に工法を指導し、小學校兒童に道路愛護に關する繪畫、標語等を作らしめ、之が展覽會を催し優秀なるものに學用品を授與する。尙映畫會を催す。

静岡縣 管内土木出張所長をして愛護の普及徹底を圖らしめ、映畫會及新聞雜誌等を以て宣傳する。愛護獎勵規程

を設け、左の標準に依り表彰する。

- 1 路面の修理、道路の整理等良好なるもの 最高六十點
- 2 作業面積に對する出役人員多きもの 最高二十點
- 3 道路愛護思想の普及宜しきもの 最高十點
- 4 費用支出方法宜しきもの 最高十點

愛知縣 昭和二年三月道路愛護共進會規程を全國に先じ制定實施す。共進會加入區域を定め、此の區域を標示する爲標杭を建設せしめ、道路愛護の實績を審査して優劣を發表し、優良團體に對し賞金を授與する。且飛行機に依る宣傳ビラの撒布、雜誌の刊行等を行ふ。表彰方法は六階級に分ち優等團體には金百圓を授與する。

鳥取縣 道路愛護運動の爲縣及土木出張所に各係員一名宛を常置し指導督勵せしむ。座談會、標語、映畫會等を催す。一等より六等迄賞狀及賞金を授與し、團體を表彰す。山口縣 毎年道路法發布當日を期し、四月十四日より一週間、互に愛護週間を定め、此の期間中に長官以下關係職員率先して、之が指導に當る。尙映畫會、宣傳ビラ等を

頒布す。愛護獎勵規程を設け表彰する。

福岡縣 毎年十月二十日道路愛護日には、縣民擧つて洩れなく國道以下町村道に至る全延長に互り、終日愛護の作業に従事せしめ、實施前には各町村吏員を集め、各家庭に徹底せしむる様協議する。

以上は府縣廳に於ける道路愛護運動の概略を示したるものなるも、道路改良會に於ても、最近に於ては昭和十一年道路改良及愛護に關する實話及標語を一般の部と小學兒童の部とに分け兩者より全國的に募集したるに、實話の應募總數は一般の部四二一、小學兒童の部一六四、標語の應募總數一般の部一〇、五二〇、小學兒童の部九八六に達した。實話及標語の入選者を天、地、人に分け夫々賞金を呈し、小路兒童の天、地、人の入賞者には夫々學用品を交付し、道路愛護の普及宣傳に相當の効果を擧げることが出來た。其の際入選した標語は、躍進日本道路から(天)愛護の美風に輝く道路(地)進む時代に後れぬ道路(人)である。

江ノ島やさして汐路のあとたるる

鴨 長明

神のちかひの深きなるへし

西行法師

心なき身にもあはれはしられけり

鴨立澤の秋の夕くれ

二宮尊徳

古道につもる木の葉をかきわけて

天照す神の足跡を見ん

林 道春

雪か花かあけほのかすむ管根路を

越ゆれば峰のあとのしら雲

阿 佛

あはれとやみしものかみのみやばしら

たごころにしもめぐりきにけり

在原業平

時しらぬ山はふじのねいつとてか

鹿の子まだらに雪のふるらん