

論 說

自動車道に就て

内務書記官 丹羽七郎

一 自動車道の意義

自動車道 Motorway, Autostrade, Autostrasse とは専ら自動車の交通に供せらるゝ道路を云ふのである。或は自動車の交通の爲めに留保せられる道路と云ふことも出来る。即ち何人も自動車に依りて通行する限り之を使用することを得る道路である。自動車の交通は從來の普通道路の改良が間に合はない程に發達し増加しつゝあるといふことは程度の差こそあれ兎に角何れの國にも共通な事情であ



る而も自動車に依る貨客の運送は現代經濟の要求に最も適合してゐるが爲に、其の發達を阻止しない様な考案を立てる必要がある。此種の考案の一つとして自動車の交通のみを許す所の道路が考へ出されたのである。在來の普通道路は其の幅員が不充分だとか、急角度の屈曲があるとか、或は鐵道軌道との平面交叉があるとか云ふものが通例であつて殊に村落市街を通過する事多く、速度の甚しく異なる自轉車又は緩行車馬も通行すれば歩行者も通行するといふ頗る危険なる状態にある。且此等各種の通行者は頗る不注意勝であり又交通規則を嚴守せしむる事甚だ困難であるが爲め、自動車の特色は發揮するに由なく、其の經濟的實力を伸張する事が出來ないのである。今日自動車文の通行を許す道路を築造するとすれば此等の危険や損失を免るゝ事が出來るのである。従て自動車道は在來道路の此種の缺陷を取除いて築造されたのでなくてはならない。従て自動車道の有すべき要件は小半徑の曲線を避け、豫想されたる交通に充分なる幅員を備へ、市街村落を通過せざる様に線形を選擇し、鋪裝を自動車交通に適合せしむ可きものである。併し之は從來の普通道路の改良としても企てられて居る所の諸點である。自動車道の構築上の特質と見るべきものは鐵道軌道勿論他の重要な道路との平面交叉を絶対に避くる事である。勿論普通道路に就ても鐵道との平面交叉を避くべきものとせられ、現在各國の道路改良計畫に於ても巨資を投じて交叉點の改良が行はれては居るが、其れは未だ普通道路の要件ではないのである。

自動車道は之を其の形態及本質の上より觀察するときは明かに道路である。併し自動車に限り交通し得るものであり、他の道路との平面交叉を許さず、一定の場所に於てのみ一般交通の道路と聯絡

も其れ以外の場所よりは自動車道内に出入する事を得ざるものなるが故に沿道の土地とは垣其他を以て隔置らるゝこと多かるべく其の沿道との關係の上より見るときは隔離されたる道路であつて之に面しては店舗住宅等は發達し得ざるものである。此點に於て自動車道は全く普通道路と其の趣を異にすと云はなければならぬ。

自動車道の性質斯くの如きものであるとすれば其の築造の必要な場合又は少くとも其の築造を有利なりとする場合も自ら明かになる譯である。大都市の郊外又は大都市間の聯絡を爲す道路又は商工業上重要な地方を通過し或は名稱地を連絡する道路等の交通が甚だ混雜して危険であるか又は自動車交通の能率を發揮するを得ないで經濟上不利なる場合に於て自動車道を開設するならば、自動車交通の受くる利益は大なる可く、自動車の發達するに從て此種の要求は必ずや生ずる譯である。但し自動車道の開設には自動車道に依る利益例へば時間の短縮、ガソリン消費の節約、傭人の經濟、其の他より生ずる利益及自動車道の開設に依り在來の普通道路に於ける交通量を調節し其の結果として生ずる改良費維持修繕費の節約、竝に金錢に見積り得ざる諸種の利益例へば交通の安全當該地方の繁榮等の利益と他面に於て自動車道の築造及び其の維持經營の費用とを比較考量して利益ありとの見込ある場合でなければ其の事業を起すことの不當なるは云ふ迄もないのである。是に依て見れば自動車道は自動車交通の最も發達した國に於て最も必要であり、我國の如く自動車の發達尙未だ幼稚なる状態に於ては其の必要なきが如くであるとも云へる様である。從て或る論者の眼には自動車道は頗るハイカラなる施設の如く映するのである。併し充分に事實を考察する時

は之は正當なる見解と云ふ事が出来ないのである、何故正當にあらずと云ふのかと云へば、其れは普通道路の状態と自動車の交通との相對的關係を無視して居るからである、即ち自動車の交通が増加し頻繁になつても、普通道路が改良せられ、而も主として自動車交通を目標として改良せられ、自動車交通の安全を期する様に取締が勵行せられると云ふ事になれば、普通道路は即ち自動車の交通の要求を大體に於て満足する事となるのみならず、自動車道を普通道路と相似たる程度に普及せしむる事は不可能であるから、右の様に道路の改良が徹底して行はれるとすれば特別なる自動車道を殆んど不必要とするに至るものである、斯くの如き程度に道路が改良され又は改良されんとする米國の如き國情にあつては却つて自動車道の必要は少くなる譯である、之に反して自動車の發達未だ少いにしても、其の發達に比照して考へて見ても非常に道路の悪い我國に於て早く既に自動車道の必要が痛感せらるゝと云ふことは當然であると云はねばならぬ、伊太利には次に述ぶるミラン湖水自動車道の外にミラン—ベルガム自動車道及ナポリ—サレルヌ自動車道あり、尙此上にも益々發達せんとして居るのも、餘程此種の理由からであると考へられる。

以上の説明によりて自動車道の如何なるものであるかは略々説明し得たりと信ずるのである、が今自動車道の代表的のものである、伊太利ミラン市より北方湖水地方に通ずる自動車道の大要を述べて見よう。

二 ミラン自動車道

此道路はムツソリニー宰相の出身地である。ミラン市より北方湖水地方であるコモ、ヴァレーゼ、エストックの諸郡邑に達するものであつて、北伊太利の交通の最も多い地方を縦走すると同時に、名勝地としても世界的に有名であり、觀光客の絶えざる湖水地方を控へて居るので、頗るよく利用せられ好成績を擧げて居るのである。設計者ブリセリ氏を中心とする自動車道會社に依りて一九二三年三月に起工式が擧行せられた。起工式には首相ムツソリニー氏が參列して、鍬入の儀を自ら行つたのであるが、一九二五年の十二月には既に完成することになつた。開通式には伊太利皇帝親しく臨幸せられた。今其の幅員延長を擧ぐれば左の如くである。

起點地名

幅員

延長

1	ミラン	レナート	一四米	一一、四三〇
2	レナート	ガララート	一四米	二〇、六七〇
3	ガララート	ヴァレーズ	一一米	一六、一八〇
4	レナート	コモ	一一米	二四、六六〇
5	ガララート	ヴェルヂアート	一一米	一一、〇八〇
合計				八十五

合計八十五軒餘である。

此自動車道は鐵道軌道其の他の道路等と水平交叉を避けて造られたるは勿論である。従つて築堤高き處は十五米を算し、堀鑿の最も深き所二十二米に達して居るのである。而も一面ドライブを快適ならしめるため、四周の風景を瞰覽せしめ得る様に路線が選擇せられて居るのである。此線形の決定

に次で設計者の苦心した處は鋪裝である、之は厚さ二サンチメートルの米國風のベトン片を敷き、其の上にてビチューメンを被覆したものである、此場合ビチューメンが塵除の効能を有する事は勿論である。

次に自動車道の附隨の設備としては、自動車道出入口には監視事務所を設け、其の出入自動車に對して宛も鐵道停車場の切符賣場や改札所の如き作用を爲すのである。次に道路の維持を充分ならしむる爲めには、修路工夫の常置を必要とすること、普通道路の比に非らざるを以て、其の用に供する修路工夫小屋を路傍に設置し、交通規則を特に嚴重に勵行する爲め之に必要なる交通標識を樹て、路傍に自動電話室やガソリン供給所を設けてある。

此自動車道の使用に對しては、使用料を徴收することゝして居る、而も使用料の規定は極めて簡單であつて、計算等の手数を省くことを心掛けてゐる、其の使用料は左の如くである。

通行券の種類		自動車の種類			
片道券 復道券 定期券 往復券 三ヶ月券 六ヶ月券 一年券 五十年券	第一類 サイドカー サイクルカー その他十四馬力以下の小車	第二類 十四馬力を越し二十四馬力以下のもの	第三類 二十四馬力を越すもの	第四類 牽引車	
		二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	二五〇リ 二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	二五〇リ 二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ
		二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	二五〇リ 二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	二五〇リ 二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ
		二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	二五〇リ 二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	二五〇リ 二〇〇リ 一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ	一五〇リ 一〇〇リ 五〇リ

最後に此自動車會社の定めて居る交通規則を見ると之も亦頗る簡單である。即ち(一)自動車は右側を通行す可きこと他の自動車を追越す時に限り前車の左方を通行し得ること、(二)停車の場合は道側端に接して車を置くこと、(三)行違の場合には強き照明を消し弱光燈のみを點じ居ること、(四)自動車道の無斷の出入は禁ぜられてあること等である。尙速力は現在在は只貨物自動車に對してのみ制限が定められてゐる。即ちタイヤを有する貨物車は一時間五十軒以内、普通の護謨輪を有する車輛は二十軒以内となつてゐるが、弾力性輪帶を有せざるものは通行を許されてゐない乗用車に對しても其の速力を制限し得る權能は會社に於て留保して居る譯であるから、其の必要を認むるときは、會社に於て之を定むることゝなるであらう。

ミラン自動車は其の開設日尙淺きものではあるが、伊太利政府の助成と當業者の創造的經營方策に依りて着々其の成績を擧げて今日では既に世界的に有名なるものゝ一つとなつた譯である。

三 自動車道の主體財政及監督

自動車道は何人が設置經營すべきやと云ふに我國の道路法は一般公共の用に供する道路の管理經營は府縣知事市町村長之を行ふことゝ爲すが故に、自動車道も是等の道路管理者をして經營せしむ可しとするは第一に生ずべき見解であらう。けれども自動車の利用未だ充分に發達せざる場合に於ては、自動車道の利用者も頗る局部的なるを以て國又は公共團體の行政廳のみをして經營せしむることと決定むるときは不都合を生ずる場合少からぬのである。殊に我國の如く普通道路頗る劣悪な

る場合に於ては道路管理者は先づ以て是等の道路の改良に力を致すを必要とするが普通であるから、自動車道の經營を道路管理者に專屬獨占せしむるときは却て自動車道の發達を阻害する虞あり寧ろ一般私人の企業を認むるを以て最も時宜に適する政策と云はねばなるまい、而して自動車道は鐵道軌道と同じく獨占的公共企業なるが故に又法律上より見れば道路法の規定に依る行政廳の道路管理の原則に對する例外なるが故に、何人をして管理經營せしむ可きやは一々の場合に於て國家自ら之を決定し道路管理者以外の者に之を經營せしむ可しとする場合は之を特許するを要するの要ある。

右に述べたる點は同時に國又は公共團體の公費を以て經營すべきや、或は其の利用者より使用料を徴し之を以て經營すべきやの問題に關係する、自動車及自動車道の利用充分普及したる國又は地方に於ては、一般公費に依り、或は自動車稅收入に依りて、自動車道の築造經營の費用を支辨するは至當の事なりと雖も、自動車及自動車道の普及の程度未だ其の域に達せざる場合は、全國民又は全公民或は全自動車所有者の負擔たる公費を以て支辨するは當を得ざる事となるべし、斯の如き場合には當該自動車道の利用者より使用料を徴し、之を以て經費を支辨す可きである、自動車による通行者は自動車道を利用すると否との自由を有するを以て、其の利用によつて受くる利益と使用料とを比較し、其を利用すると否とを決定するが故に、使用料が相當の程度なるに於ては其の徴收の制度は何等の不都合もないのである。

或る論者は使用料徴收の主義に反對し、延て自動車道の設置に賛意を表し得ないと云ふけれども、

第一に使用料の徴收は自動車道の本質に屬せず事情に依りては公費主義にて自動車道を經營し、使用料を徴せざるを相當とする場合あるべきを以て、使用料の徴收を不可とするの故を以て自動車道の設置に反對するは不當なるや論なし、而して使用料を徴收するの正當なりや否やは曩に述べたるが如く自動車並に自動車道の普及せるや否やに依つて定まるべく、自動車道にして國又は或る地方の經濟組織の中に織込まれたること今日の普通道路に近き状態となるに於ては公費主義を貫くべきは勿論であるに反し、其の普及せざる場合にありては自動車道を利用する者は全般の交通に比して頗る局限せられ且其者は自動車道の開設によりて特別な利益を享受する者なるが故に使用料を徴收せらるゝも苦痛としないであらう往時の橋錢道錢の類は國に依りては一般人の通行するを必要とする道路に於て徴收せられたるが故に其の制度は交通の發達を阻害し經濟單位の擴大に障害となりたるものであつて之を廢止するの緊要なりしや論なしと雖も自動車道の場合と事情全く異なること上述する所に依りて明なり、故に道路法は道路の管理の費用を公共團體の負擔と定めたるに對し、自動車道は私人の企業を認め、使用料の徴收に依りて經營せしむるも何等差支なきことなると共に、若し此方針に依りて自動車道の企業を認むる事となれば之に依りて自動車道の設置促進せられ行詰まれる道路改良の事業を幾分にも打開するを得べく稍々時代の要求に副ふことを得ることとなるであらう。

私人の企業を認め使用料の徴收を許すとすも、之は國又は公共團體が公費を以て助成するを妨ぐるものにあらざるは勿論である殊に普通道路管理の費用を負擔する公共團體は、自動車道の設置

に依り普通道路改良の費用の負擔を免れ或は維持費を減少し若は其の増加を避くる事を得べき場合其他地方の開発繁榮を助長する場合等には、自動車道に補助して其の設置を促進する充分の理由があるであらう、伊太利國家はミラン自動車道に補助を爲して其の達成を後援したのである。

自動車道の公共企業たる性質曩に述べたるが如くであるとするれば之を特許企業とし特別の監督に服せしむ可く、監督の權も亦國家に留保すべきものであることは多く説明を要しないであらう。

自動車道の構造は勿論保安設備の如きは國家の承認を得て之を施行すべきであると同時に、之が維持に付ては常に監督を嚴にし公共の利益を保護せなければならぬ、而して私人の企業とする場合にも將來自動車道利用の狀況の變化に依り公共團體又は道路管理者に於て必要と認むるときは之を買收して公營とするを得ることゝしなればならない、又國若し公共團體が補助する場合に於ては事情に依り一定の年限の後には其の自動車道が補助を爲した國又は公共團體に歸屬する事を補助の條件とする等將來公益と矛盾するが如き事態を生ぜしめぬ丈の用意は豫め之を爲さなくてはならない。

以上に於て自動車道の意義及其の經營に關し行政上考慮す可き諸點を概論したりと信ずる。