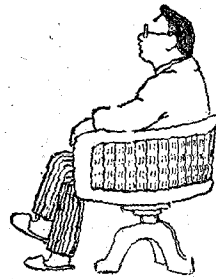


漫 録

路 政 夜 話 〔五〕

幹 事 武 井 群 嗣



暫く休んだ「夜話」を續けやうと思ふ。

が、今度は眼を轉じ、主として海外に於ける路政事情を瞥見することにする。尤も、これとても豊富な材料を持ち合せての事では無く、毎日私に讀むものにして居る The United States Daily を唯一の種本として、その中から主として米國に於ける路政の状況を拾ひ出して紹介するに過ぎない。而して此の新聞は米國に於ける "The Daily Record of the Official Acts of the Legislative, Executive and Judicial Branches of the Government" である。自ず "All the Facts—no Opinion" と銘打つて居る如く、其の記事は總て事實として信憑するに足るものである。それで、以下等に其の出所を記さない事項は、皆此半官報に依つたものであることを豫めお断りして置く。

一六 萬國道路會議と自動車専用道路

第五回萬國道路會議は伊太利ミランに於て「大々の成功裡に」終了を告げたが、米國代表マクレアンMcLeanの報告によれば、(米國が萬國道路會議に公式の代表を派遣したのは今回を以て嚆矢とする) 今回の會議には五十二ヶ國より二千三百人の代表者が出席し、議事は道路構造維持及管理と道路交通及行政の二部に分れ、各種の道路問題に付主として一般的共通の事項に關する討議を闘はし、夫々適當なる結論を見るに至つた。が、唯一つ其の議論の一致を見出すことを得なかつたものは、自動車交通の爲めの特殊道路即ち所謂自動車専用道路に關する事項である。

自動車専用道路に付ては、伊太利代表が特に之を力説した。蓋し同國に於ては個人企業者が政府の特許を得てミランより湖水地方までの間に自動車専用の爲の道路を築造し、之を通行する自動車より料金を徴收する計畫を樹て、現に之を實行し、尙他にも之と同様の計畫を進めて居るも

のがある。そこで伊太利代表は、此理想計畫を一般的に容認する様道路會議に於て採擇されんことを熱望力説したのであるが、不幸にして英國及米國の代表は之と意見を異にし、道路は特殊階級の者の爲めよりも、寧ろ一般公衆の利益の爲めに築造され且之が爲めに運用せらるべきものであるとの見地から、此伊太利代表の提案を採擇することに賛成することが出来なると云ふ。

私は此討議の状況を見て、伊太利及英米兩國代表の意見は孰れも尤もな事であると思ふ。蓋し道路は一般公衆の需要に應ずる爲めの設備であるから、故らに特殊の者のみの通行に供する道路などを造り又は造らしむる主義などを、今更事新しく採用すべきでは無い。然し此事たる、實は英米の如く道路と云ふ道路は最も完全に築造され、而して現代文明の所産たる高速度交通機關の通行に聊かの支障をも來さない狀況に在る國の代表者からのみ言ひ得ることであつて、伊太利の折角の提案に賛成する必要の無い程度に在る兩國の現状は寔に羨望に堪へぬ。然るに伊太利の

如きは、正に英米兩國等と其の事情を異にし、其の國內に未だ道路らしい道路の築造されること極めて僅少なる處へ、自動車の普及發達は遠慮なく侵入して來た。而かも此急激なる需要に應ずるだけに現存の道路を改良することには、現今の國情が之を許さぬ。茲に於てか、道路は無料を以て一般公衆を通行せしむべきものなり、との主義は之を棄てないけれども、必要が産んだ自動車専用道路の計畫は、現實の問題として之を認めなければならぬのであると思ふ。従つて伊太利委員が自動車専用道路を以て、同國の創始に係るとなし、之が採用を各國代表に勸説したのも亦寔に故ある事と思ふ。然らば、我が國に於ける道路の現狀が英米又は伊國の何れに酷似して居るかは改めて説くまでも無からう。従つて萬國道路會議に於て自動車専用道路案が採用される運びに至らなかつた結果のみを見て、我が國に於ける自動車専用道路の計畫を否認せんとする者が假りに有りとするならば、それは全く這般の事情を辨へぬ者の爲す所に過ぎないと思ふ。

因に、次回の萬國道路會議は一九二九年米國に於て開催される筈である。

一七 米國の國道費と其の財源

米國道路局の發表する所に依れば、一九二五年に於て、其の各州が支出した國道の道路及橋梁費を合計すると、六四九、二二五、一〇一弗となるが、今其の内譯を見ると次の通りである。

總道路橋梁費の	五九・六%	道路及橋梁築造費
一八・四		維持管理費
三・五		材料及準備費
四・七		道路職員費
七・八		公債利子及償還費
六・〇		雜費

次に、此約六億五千萬弗の國道費に對する同年の財源を見ると、其の總計、實に七八〇、〇八一、二九二弗に達して居るが、その中一一五、六五六、七二一弗は前年よりの繰

越であるから、同年の實收入として計算される額は六六四、四二四、五七一弗である。依て此同年の實收入に就て、其の内譯を見ると、

總收入の	四三・五%	自動車免許料及ガソリン税
	一一・三%	道路公債
	一三・九%	國庫補助
	一〇・八%	下級行政廳納金
	三・三%	特別道路税
	五・〇%	特殊收入
	一一・二%	雜收入

因に前年（一九二四年）の國道路費合計は六〇五、六五五、二〇七弗であるから、之と比較すれば本年の道路費は僅なる増額を示したのに過ぎないけれども、其の翌年への繰返高に於ては、前年のそれよりも更に多額なる一三〇・九五六、一九一弗を一九二六年へ殘高として繰返して居る。

尙此報告に於て最も注目すべき點は、道路費の財源中、自動車及ガソリン税より得る收入の百分比が著しく増加す

ると共に、不動産及動産税收入の百分比が減少した事であるが、此現象は一九二一年以來特に著しき傾向を示して居る。即ち同年に於ける自動車免許料及ガソリン税は、合せて道路費の二五・九%を占めガス税よりする收入の如きは僅に其の一%にも足らなかつたのであるが、一九二五年に於ては是等の財源よりするもの實に總道路費の四三・五%を占め、ガス税だけでも一三・五%を示して居る。

而して同期に於ける道路費の財源として特に賦課した財産税の總收入に對する割合は、一一・二%から三・三%に減じて居るし、其他間接の財産税とも看られる特殊收入及雜收入を合せても、一九二一年の二〇・七%は遙に減少して、一九二五年には一〇・五%となつて居る。尙道路公債の百分比も亦漸次減少の傾向を示し、一九二二年に於ては二七・八%を數へたけれども、一九二五年に至つては二一・三%に減少して居る。

一八 自動車事故に因る死者と死亡率

米國商務省統計局の調査によれば、一九二六年一月三日より九月十一日までの間に於て、七十八大都市の人口三一、八七八、〇一六人中、自動車に因る事故の爲めに死亡した者の數は實に四、一六二人に及んで居る。即ち人口十萬人に付一八・九人の死亡率を示し、之を此間の日數二五二に割當れば、毎日平均十六人宛死んで居る勘定である。

此死亡者の多數は主として其の市域内に於ける自動車事故に因るものであるが、此現象は特に大都市に於て其の然るを見る。即ちニュー・ヨークに於ては死者六六三人中僅に二人、シカゴに於ては四三五人中僅に六人が、夫々市域外に於ける事故に基いて居るに過ぎない。又華府に於ては市内の死者五二に對し隣接地域内の死者一四を數へて居る。反之アルバニー、カムデン、グラランド・ラビッド、カンサス・シティー、カンサス州バタートン及トレントン等の比較的小都市に於ては、市内よりも市外に於ける死者が多い。

自動車事故に因る死者の數は月々に依つて變化がある。

即ち一月の四三二は三月に至つて最少の三四七に減じ、後次第に増加して六月十九日に終る四週間内には五四九を數へるに至つたが、次の二ヶ月間は再び減少し、最後に復々増加して最多の五六〇を數へて居る。

大都市になる程自動車事故に因る死者數の多くなるのは固より其の所であるが、茲に興味を惹かれることは、其の市域内に起る自動車事故に因る死亡率が大體に於て其の死亡者の數に正比例し、大都市程死亡率も高いことである。例へばカンサス・シティー（カンサス州）は人口一一七、〇〇〇を有するが、本年の三十六週間に於ける其の市内の死者僅に一人と云ふ好成绩で、正に七十八都市中最少の事故を示して居るが、此市の死亡率は亦最小で、人口十萬人に付僅に一・二人と云ふ計算になつてゐる。反之インディアナポリスは五九の死者を出し、其の死亡率も二三・三人と云ふ驚くべき高率を示して居る。次に掲ぐる表は右七十八大都市中の三十三大都市を、其の市域内に起つた自動車事故に因る死亡率（人口十萬人に對する）の順に列擧した

もので、其の各市の下欄に記す數は、本年の第三十六週迄の間に生じた事故に因る死亡者數である。

都市	死亡率	事故合計	市内事故
カンサス・シティー(カ州)	一・二	三	一
グラント・ラピッド	四・六	一七	五
トレントン	七・六	二〇	七
フォール・リヴァー	七・七	一一	七
バタートン	八・一	一七	八
ジャシー・シティー	九・一	二三	二〇
ノーフォーク	一〇・〇	二二	一二
ミネアポリス	一〇・〇	四六	三〇
エル・パソ	一〇・六	一五	八
リチモンド	一〇・七	二五	一四
リン	一一・一	八	八
フォート・ウォース	一一・八	一五	一三
アルバニー	一二・二	二二	一〇
デンヴァー	一二・七	三五	二五
バルチモアー	一二・七	九三	七一
ボストン	一二・九	八三	七〇
バーミンガム	一三・〇	三二	一九
ナシユヴァイル	一三・七	二六	一三
シラキユース	一四・二	二三	一八
ワシントン	一四・三	六六	五二
カムデン	一五・五	三七	一四
ニュー・ヨーク・シティー	一六・二	六六三	六六一
スプリングフィールド	一七・〇	二五	一七
ニュー・ヘヴン	一七・五	三六	二二
オー克蘭ド	一七・八	三五	三二
カンサス・シティー(モ州)	一七・八	五二	四六
サン・フランシスコ	一七・九	七七	七〇
セント・ルイス	一九・五	一二六	一一二
シカゴ	二〇・四	四三五	四二九
ダラス	二一・〇	三七	二九
サン・ディエゴ	二二・四	二五	一七

ダルス 一三〇・一 二〇 一八

インディアナポリス 一三三・三 六〇 五九

(追記) 十一月二十二日及同廿三日の新聞には、更に十一月六日に終る四週間に、前記七十八大都市に生じた自動車事故に因る死亡者の數を報道してあるが、之によれば同期間の死者實に六七六に達し、一九二五年五月以來如何なる月の四週間に於ける死亡者數よりも多く、正に新記録に屬すると云ふ。

一九 驚くべき煉瓦鋪裝費の節約

米國道路局の試験及調査によれば、街路及國道に於ける鋪裝用煉瓦の厚さは、二吋乃至二吋半あれば十分であることを確かめた。此結果、全國の鋪裝費を通じて一年間に少くも二百萬弗の節約を爲し得ることゝなると云ふ。其のわけは斯うだ。

國道又は街路と云ふ様な重交通の頻繁に往來する道路に於ける鋪裝に用ふる煉瓦の厚さは幾何を要するかと云ふ問

題に付ては、從來四吋を以て其の標準の厚さと定められて居つた。然るに此厚さを幾分なりとも輕減し得られ、而かも交通上危険の虞なく、路面の毀損を生せず且保存年限の短縮されぬ標準的厚さを見出し得るならば、其の及ぼす効果の著しいものが有ることは想像するに難くない。そこでアールントンに於て、幾つかの試験用鋪裝地區を設け、各地區毎に鋪裝煉瓦の厚さを、從來の標準たる四吋の外、三吋半、三吋、二吋半及二吋等と爲し、此厚さ以外の點に於ては何れの地區も皆同一條件の下に道路を築造して、その上に各種の耐重試験を行つた處が、其の結果は意外にも、若し路床の築造さへ堅固に出來て居るならば、重交通に對しては二吋半、輕交通に對しては二吋の厚さを以て十分であるとの實證を得た。(此試験の方法及其の結果の詳細なる報告に付ては、三浦技師から紹介される筈であるから、私は茲に之を詳しく述べない)。即ち從來多年の間四吋の厚さを要すとせられた煉瓦鋪裝の標準は完全に之を放棄せねばならぬことゝなつたのである。

此試験報告の財政經濟に及ぼした影響は著しいものである。即ち、例之三吋煉瓦の代りに二吋半煉瓦を用ひれば一平方碼に付、ピツツバーグに於ける十一仙からローレーに於ける二十七仙までの節約を見るし、従つて更に之を三吋半又は四吋の厚さに比較すれば其の節約額は一層増大する。ことは言を俟たぬ所であつて、四吋の場合ならば、一平方碼の付五十一仙を節約し得ると推算される。

米國に於ては、一九二五年中に於て、其の面積實に一千萬平方碼以上の煉瓦鋪裝が施工されたが、其の少くも九十%は三吋又はそれ以上の厚さを以て鋪裝されてある。そこで、之が二吋又は二吋半で足りることになれば、その節約額の極めて大なるものとなるは想像するに難くない。即ち若し一平方碼に於て十五仙を節約し得ると假定すれば、其の年額は實に百五十萬弗となる。然るに前年に於ける事實に於て之を見れば、煉瓦鋪裝の約半分は三吋以上であつたし、又節約し得る額は多くの場合に於て一平方碼十五仙以上であるから、此試験成績の結果、米國に於ける煉瓦鋪裝

の節約額が、年二百萬弗に及ぶであらうと推算するのは決して過大でないと思はれて居る。

二〇 ガソリン税收入と其の支途

米國道路局の發表する所に依れば、米國に於ては、一九二六年一月より六月までの半年間に於ける自動車用ガソリンに對する課税の總收入額が、八四、九三九、三七三弗に達した。而して此約八千五百萬弗の收入が如何に處置されたかを見ると次の通りである。

徵 税 費	一四八、三〇九弗
國 道 費	五四、九八一、六七七
地方道路費	一九、三三八、九七六
道路公債償還費	六、三三九、四一三
其他雜費	四、一四〇、九九八
合 計	八四、九三九、三七三

尙同期末に於ける全米國各州のガソリン課税率は一ガロンに付平均二・三九仙である。而して同期中此税を課せ

られ且自動車に使用されたガソリンの量は合計三、五六〇、九八七、五八六ガロンであるが、此外に、課税されず且自動車に使用されないガソリンの消費量が凡そ八五六、四五〇、〇〇〇ガロンあると云ふ。

二一 自動車事故に因る死者激増の趨勢

自動車事故に因る死亡者の數及率に就ては、前にも紹介する所があつたが、更に商務省發表に依る興味ある報告が出たから、序に之をも譯述することゝしやう。

十月十五日を以て召集された全國道路交通安全會議 (The National Conference on Street and Highway Safety) に於ける交通事故統計委員の計算に依れば、過去二十年間に、米國內に於て自動車事故の爲めに死んだ者の總數は十六萬五千人に垂んとして居る。而して此員數たる、實に米國が彼の歐洲大戰に於て失つた軍人の總數よりも多いのであるから驚嘆に値すると思ふ。

此會議は昨年 (一九二五年) 春華府に於て、商務省主催

の下に、商務卿フーヰー氏を議長として開催され、是等道路交通の安全に關する重要問題を討議の結果、各州に採用せらるべき統一的自動車取締法規案を制定し既に二十三州に於ては之を採用するに至つたのであるが、其の交通事故統計委員會の報告に依れば、自動車事故に基因する死亡率は一九〇六年以來逐年増加の傾向を示し、過去二十年間に於て此約十六萬五千人と云ふ數は、フォート・ウォース、テキサス、グラント・ラビッド、ミシガン又はヤングスタウン各市の總人口に匹敵し、又米國が歐洲大戰に於て戦死及傷病其の他の原因に基いて喪失した陸海軍人の總數よりも多いのである。若し此趨勢を以て累年死亡者が増加するならば其の結果は寔に寒心すべきものがあるに至るであらう。

即ち同委員會の推算によれば、假りに一九二五年に於ける死亡率を標準として、此率は今後二十年間變らないものとし、米國の人口も亦同期間中増加しないものとするれば、

此二十年間に自動車事故に因る死者の總數は大凡四十四萬人となる勘定である。而して此數たる、實にミネアポリス、ニュー・オルレアンズ、又はシンシナチ等の大都市の全人口に該當する。又假りに米國の人口は一九二〇年以來の増加率を以て今後二十年間増加するとし、自動車死亡率は一九二五年の率の儘とすれば、此二十年間の死者は大凡五十二萬人に及び、正にミルオーキー又はワシントンの總人口と略々同數となる計算である。

自動車事故に因る死者は一九〇六年より一九二五年までの間に年一年と増加したのであるが、一九〇六年より一九一五年に至る前の十年間と一九一六年より一九二五年に至る後の十年間とを比較すれば、前期に於ける死者を一人とすれば後期に於ては其の數五人以上に及ぶ割合になつて居る。而して死亡者の増加は自動車臺數の増加と相伴ふて進んで居るのである。尙、此十六萬五千人の死者は其の事故の原因如何を問はず、偏に自動車の事故に因る死亡を合計したものであつて、例へば自動車と電車との衝突、自動

車と汽車との衝突等に因る死亡も等しく之を自動車事故に基因する死亡として計算したのである。

最後に參考として一九〇六年以降二十年間に於ける自動車事故に因る死者數を掲げやう。其の一九〇六年に於ける四二二が二十年後の一九二六年には二二、六二七にまで激増して居るのだから、如何に大なる加速度を以て此死亡者が増加したか、従つて之が豫防及防止の對策を講ずることの如何に緊急なるかを知るであらう。

自動車事故に因る死者年次表

一九〇六年	四二二	一九一四年	四、六二七
一九〇七年	六五八	一九一五年	六、四八五
一九〇八年	八二四	一九一六年	八、〇七一
一九〇九年	一、二四〇	一九一七年	一〇、〇八一
一九一〇年	一、八五〇	一九一八年	一〇、五四八
一九一一年	二、二四八	一九一九年	一〇、八一
一九一二年	三、〇四七	一九二〇年	一二、一八六
一九一三年	四、一七九	一九二一年	一三、六一二

一九二二	一五、〇四九	一九二四	一九、三〇七
一九二三	一八、一〇三	一九二五	二一、六二七
合計		一六四、六九五	

二二 乗合自動車に對する鐵道

軌道の自衛策

最近自動車の普及發達が極めて顯著となつた爲め、交通産業軍事其他各種の方面に鈔からざる影響を與へて居るが、此隆盛の爲めに大なる打撃を被つて居るものは鐵道軌道特に短距離輸送を専ら經營して居る鐵道軌道であつて、是等の業者は急速に之が自衛の策を講ぜざるべからざるの情勢に在ることは改めて説く迄も無い。自動車の發達の極めて最近の時期に屬する我が國に於てすら既に然うであるのだから、世界第一の輛數を有する米國に於て、夙に此問題が論議されて居るのは固より其の所であらう。

米國に於て、過去十年間に電氣鐵道の營業を廢止した會社及其の線路哩數は二百三十社二千五百哩の多きに達して居るが、其の廢止後の狀況を見ると、其の廢棄された鐵道

線道の跡には其の大部分に亘つて同一會社又は他の會社の經營に係る乗合自動車が運轉されてある。而して其の乗合自動車運轉の狀況を見ると、

會社數 線路延長概數

- (一)線路の一部を乗合自動車に變更したもの 七九 七二五哩
- (二)線路の全部を乗合自動車に變更したもの 三〇 三九五
- (三)全線に亘つて他の會社が乗合自動車を運轉するもの 六七 八八〇
- (四)廢棄したる儘にて未だ代用運輸機關なきもの 五四 五〇〇

合計 一二三〇 二、一五〇〇

即ち電車運轉の全部又は一部を廢止して、乗合自動車運轉を開始した會社及其の哩數は電氣運轉廢止線路中の大部分を占めて居るけれども、他の會社の自動車運轉の爲めに自己の電氣運輸を全廢した會社及其の哩數も決して鈔しと

せぬ。之れ實に乗合自動車發達の経路を物語るものであつて、調査の結果によれば、大體に於て、他の會社が自動車運輸を以て電鐵會社に代つたのは、過去十年間の初期に屬し、最近に於ては、從來の電鐵會社が單に其の電車を自動車に變更するだけで營業を繼續する傾向に在ると云ふ。鐵道軌道業者の乗合自動車に對する自衛の方策は固より種々あるであらうが、其の最重要なるものは斯業者自ら自動車運輸の業を營むに在ることは這般の事實がよく之を證明して居ると思ふ。

米國の東部地方に於てボストン・エンド・メイン鐵道の如きは、自動車に對應する種々なる方策を講じて居るが、その一策として同會社は別に同名の運送會社を持って自動車營業をなし、同鐵道に並行して他の乗合自動車が運轉する區間には、自らも乗合自動車を運轉して之と競争すると共に、鐵道乗客の爲には停車数を減じて列車の速度を早め、又停車場に發着する旅客の爲には自己の系統に屬する會社の乗合自動車を利用させる方法を講じて居る。而して此

自動車の運轉區間は現今百八十七哩であるが、更に六百八十二哩の區間を増加する計畫であると云ふ。又西部地方に於て、グレート・ノーザン鐵道では、自動車との競争に對應する策として、先づ自動車營業を同會社の手を收める必要ありとして、ノースランド・トランスポーション會社の自動車を買收し、ミネソタ州に於て百三十五輛の乗合自動車を以て二千哩に亘る道路上を運轉して居る。

前表の數字を見れば、過去十年間に於て電氣鐵道の延長約二千五百哩が廢棄され、而して約二千哩即ち全體の約八〇%の區間には乗合自動車が運轉して居るのであるから、其の結果から判斷すれば、如何にも自動車の勃興が多數の電鐵を地上より驅逐したかの如く考へられる。然しながら此間の事情を詳細に調査した結果によれば、鐵道廢棄の主たる原因は乗合自動車の擡頭と云ふ事よりも寧ろ他の經濟上の事情例へば損耗軌道の改築費節約、鐵道資本の不融通性、輸送能率の増進、家用自動車の普及、勞銀及材料費の騰貴等諸般の事情に因ることが多い。調査の結果によ

れば乗合自動車の新設の爲めに廢せられた電鐵の哩數は比較的少なく、(註)、多くの場合に於て、鐵道の廢止から乗合自動車の新設までには長期間を存することより見れば、鐵道の廢止に依て生じた輸送の缺陷を補ふ爲めに乗合自動車が新設されたと見るべきであらう。

(註) 米國に於ては一九二〇年九月以來鐵道線路の廢棄されたもの約百二十線其の延長二千四百哩に達して居るが、其の原因を調査するに、

	線數	延長概數哩
(一)天然資源涸渴に因るもの	七八	一、四一一
(二)他鐵道との競争に困るもの	一四	七一三
(三)自動車との競争に困るもの	一〇	一〇四
(四)線路整理其の他	一八	一七二

尙前表に於て電鐵線路を廢棄したる儘にて未だ代用輸送機關の設けられないもの、延長が五百哩も有るのを見て、是等電鐵廢棄の主たる原因が自動車の勃興其のものに在るのでは無いことを知るに足らう。

電鐵道線路の廢棄の直接原因が自動車の勃興其のものに在るので無いが、併しながら道路の改良と相俟つて大なる發達を見た自動車が交通運輸界に及ぼした影響の極めて著しいのを否認する事は出来ない。従つて電鐵業者は新に延長線を敷設することを控えて専ら乗合自動車を以て之に代へ、其の延長既に一萬二千哩餘に及ぶと共に、既設線の一部又は一部をも廢止して其の跡に自動車を運轉させて居る實況に在る。又之を鐵道統計に就て見るも米國に於ける鐵道の總延長は一九一六年の二五四、〇三七哩を其の絶頂として爾來年々其の延長が減少の趨勢に在る。我が國に於ける、鐵道軌道業者も、米國に於ける這個の情勢を察し、徒らに乗合自動車營業の免許を呪咀するに止らず、進んで自ら自動車經營を日論見、又は他の自動車會社と協定して共に俱に各種交通機關の特長を利用して其の短所を補ひ以て社會民生の福利増進に寄與することが肝要ではあるまいか。(主として鐵道省「業務研究資料」に依る)