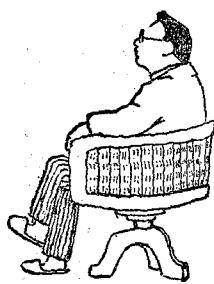


漫録

路政夜話(六)

内務事務官 武井群嗣



一三、米大陸横断自動車道開設案
ミランに於ける萬國道路會議に於て、米國代表は英國代表と共に、伊太利代表提出の自動車専用道路案に反対したが、其の理由とする處は、自動車道路そのものゝ必要を無観したのでは無く、唯斯くの如き道路は私人の經營に委ねべきものに非ず、若しそれを必要とするならば、國家其の他の公共團體に於て施設經營すべきものである、との見地から、専ら私人に特許せんとする案に賛成しなかつたものと思はれる。此の事は前にも一言した所であるが、現に英國に於ては、憲か一昨年の議會に於て、ロンドン、ブライトン間約四十哩の自動車専用道路開設の特許案が附議された。

時、斯の如き施設は須らく國家自ら之を經營すべきものなり、との議論が多數を占めて、遂に本案が否決されたと記憶するが、之に依ても英國代表の意見の存する所が窺知し得られると思ふ。而して今度は、之と似て而かも逆も素晴らしい大きな計畫が、米國の今期議會に現はれた。太平洋と大西洋とを連結する自動車専用の超國道開設案が即ちのである。

デラウェア州選出上院議員デュ・ボン氏は、米大陸を横断して大西洋岸より太平洋岸に至る超國道 (Super-Highway) を、聯邦政府の手に依て開設すべく、先づ之が調査を爲すべき旨の案を議院に提出した。今その提案の要旨を見るとに

此の道路は、専ら自動車交通の用に供する爲めに開設するものであるから、其の路線は出來得る限り直線たるべく、又人口二千五百以上を有する都邑内を通過することを避けなければならぬ。

而して該道路は高速度交通用として二車線を設け、別に貨

物自動車其の他の重交通用として二車線を設けることを要する。該道路は五百呎より短からざる直線部を保有せねばならぬ。而して政府は、此の直線部中未だ使用せられざる部分に付、將來道路の目的に供するの必要を生ずる時まで、之を賃貸することを得る権限を與へらることを要する。尙同氏の計算に依れば、該賃貸より生ずる地代は、先づ以て此の國道の維持管理費に充當すべく、若し剩餘あらば之を聯邦政府に供託して該國道建設費の償却に充當し、終局に於ては聯邦政府及各州の收入財源たるべきものとして居る。

尙此の提案の條項中には、漫遊旅行者の野營に關する事項、飛行機不時着陸場の設備及管理に關する事項、無線電話其の他の電氣通信裝置、その他一九二六年の航空通商法に基づき商務長官の認可に依る航空に關する諸施設に關する事項等をも規定してある。

最後に本案は各州の區域内に存在する該國道部分の築造及維持管理に關する権限を、擧げて當該州政府の國道部、

國道委員又は之に相當する州官吏に附與し専ら其の責任に屬せしめて居る。

全計畫案を通じて之を觀るに、片瀬大船間六十町のそれは膏壤の差もたゞならぬものがあると共に、之が實現すればムツソリニー氏初め伊太利官民が世界に魁したと誇るミラン地方八十五秆の自動車専用道や、倫敦ブライ頓間四十哩の専用道路の如きも、悉く後方に瞠若たらざるを得ない。何と素晴らしいものでは無いか。

二四 自動車利用の一新例

近時自動車の普及發達が極めて著しく、之が爲めに鐵道軌道が一大脅威を感じて居ることは、各國共通の現象である。それ程迄に自動車は各種各方面の交通運輸に使用されて居るが、此の外自動車が軍事上極めて重要な役目を演じつゝあるのを見逃す事は出來なからう。が然し、是等は敢て説明を要する事項では無い。ところが、今度それが牧畜に利用された實例を耳にするに至つては、聊か説明を加

へる必要を感じるであらう。

それは濠洲のことである。最近クキーンスランド地方は非常の旱魃であつた。それが爲めに、同地方の主要生業である羊牧は大打撃を蒙り、牧草が枯れた爲めに綿羊の食物が無くなり、從つて餓死するもの幾千なるを知らず、と云ふ慘状を呈するに至つた。そこで、是非新鮮なる牧草のある南部地方まで、是等の綿羊を移動させねばならなくなつたが、生憎此の地方に於ける現在の鐵道は、西方海岸を走つて居るのみで、此の目的に役立つべくもない。茲に於てか、必要は發明を生むの譬に漏れず、今回是等の綿羊を自動車で輸送するの計畫を樹てるに至つたのである。

シドニー駐在米國商務官の商務省への報告によれば、右の事情の下に、同地方では新しき試みとして、危機に瀕して居る綿羊一萬頭を、二百二十哩を距つる安全地帯まで、一大自動車隊を編成して輸送することゝし、先づ之が爲めの特別自動車を建造させることゝなつた。そこで該自動車體製造業者は、鐵道用貨車に倣つて、四階建の貨物自動車

を造つた。而してその車體の長さ二十二呎、幅八呎餘で、綿羊を容れ得る面積は一車實に五百五十平方呎を有する、と云ふ頗る偉大なる自動車である。

此の一大綿羊乗合自動車の建造が成功し、之に依つて轉々として牧草を追ふ事が出来るならば、從來旱魃等の爲めに牧畜業者の惱まされて居た問題は、立所に解決され、此の國の羊牧業は益々發展するであらう、と觀測されて居る。農業の方面に自動車を利用することは珍らしくも無いが、牧畜業に自動車を利用すること斯く許り大規模なのは、蓋し之を以て嚆矢とするであらう。

二五 ホンデュラス國の道路公債

ホンデュラス國——と言ふても、何處に在るどんな國だか、一寸見當もつき兼ねる位であるが、地圖を見ると、北米と南米との連繫地帶に在る中央アメリカ共和國中の一國

ホンデュラス國——と言ふても、何處に在るどんな國だか、一寸見當もつき兼ねる位であるが、地圖を見ると、北米と南米との連繫地帶に在る中央アメリカ共和國中の一國で、地理書に依れば、其の面積一一四、六七〇平方キロメートル、人口六十三萬七千人（密度一平方糸に付六人）。全

土概ね山嶽なるを以て、山地に適する珈琲を主要產物とし林產物たる護謨其の他の木材之に次ぎ、バナナの產額亦頗る多く、加之金銀等の礦產物にも富んで居るけれども、是等の天產物は未だ十分に開發される迄に至つてない。その原因は種々あるであらうが、元來その國民は西班牙人と土人との雜種、又は土人が大部分を占めて居るので、従つて文化の程度低く、且政局が常に不安定であることが、其の主たる素因を爲すのであらう。國債二億七千萬圓。海外貿易輸入千四百萬圓、輸出千三百萬圓。鐵道延長九百糸。首府をテグシガルバ (Tegucigalpa) と稱し、人口約三十九萬、大學あり、云々とある。ところが此の名も無き一小弱國が、此度大に覺醒して、道路改良を企て、先づ道路公債を募集して事業を起し、之が償還の財源として道路税を賦課することにした、と云ふのだから、「夜話」の一題目とならざるを得まい。

米國商務省の發表する所に依れば、ホンデュラス國政府は首府テグシガルバより東北ジユチカルバ (Inticatip) ま

で三十餘哩の間に、マカダム道路を築造せんとし、之に要する費用五十萬弗は之を公債に求めて紐育市に於て募集し

政府は之が償還の財源として道路税を賦課することに決す

る模様である。而して該道路工事は近き將來に於て着手せ

らるべき、起工の後は十ヶ月以内に竣工する見込であると

云ふ。尙、此の工事が滞り無く成功すれば、更に第二次の大道路改修計畫に移る豫定であつて、其の總經費實に二百万弗、工事所要期間二十ヶ月。斯くて、先づ國內主要幹線道路の改修を行ふのであると云ふ。

何でもかんでも起債はいけない、殊に道路改良の爲めにする起債の如きは絶対に之を許さず、とする國の當局者諸公に、此の名も無き一小弱國の意氣と實例とをお聞かせ申し度い。

二六 米國道路局年報の概要

一九二六年度（一九二五年七月一日より一九二六年六月三十日に至る）の米國道路局年報が此の程公表されたから、

その中のめほしい所を、二つ三つ拾ひ読みしようと思ふ。

A 國庫補助道路工事の進捗

道路局年報に依れば、一九二六年度に於て、國庫補助の

下に改修計畫を樹て、其の工事の竣工したる國道の延長は九、四一七哩に及び、之を前年度迄に完成したる同種の國

道に合算すれば、其の總延長實に五五、九〇二哩に達する

の盛況である。而して本年度末現在に於て尙工事中に屬す

るものを之に加ふれば、本年度の國庫補助道路工事哩程は合計一〇、九六一哩となり、更に、未だ工事には着手せざ

るもの、既に工事施行の認可を受けたるもの二、四六九哩を

も之に合算する時は、本年度末現在國庫補助改修國道の總

延長は實に六九、三三四哩の多きに達する勘定である。因

に、米國聯邦政府が補助金を交付して全國の重要な國道を改修するの計畫を樹立したのは一九二一年の事であつて、そ

の前に於て既に改修工事の完了したものも若干哩存するの

であるが、茲には之をも前記の延長の中に加算してある。

抑々米國に於ける道路改良費國庫補助の制度は、州際交

通の設備として最も重要な幹線国道を選択し、之が改修に對しては國庫より其の工事費を補助して之を助成せんとするものであつて、其の路線は各州及聯邦政府當該官吏の選擇に係り、其の總延長實に一八二、一三四哩の多さに及んで居る。而して是等國道路線の大部分は、元來既に州政府の手に依り、國庫の補助を俟たずして、相當程度の改良工事を加へられてあるけれども、近時に於ける交通及交通機關の普及發達は、從來に於ける土砂道、粘土道又は砂礫道の如き低級道路を以て満足することを得ず、俄に高級道路の出現を要求するの必要に迫られて來たのである。茲に於てか聯邦政府は、各州が其の州内に存する是等の國道を現代交通機關の需要に應じ得る如く改良する場合には、其の工事費に對し、國庫より相當の補助金を交付する制度を樹てたのであつて、爾來一九二六年六月三十日迄に、各州が之が爲めに支出したる當該道路工事費の總額は實に一〇五二、四〇三、〇九八・〇五弗に達し、之に對する國庫補助の總額は四六三、五五四、五五三・九〇弗に及び、其

の總延長は五五・九〇二・八哩となる勘定である。

B 大陸横斷道路の完成

米國には幾つかの大陸横斷國道路線が有るが、其の中數路線の改良工事は、將に竣工の域に達せんとして居る。即ち

- (1) 華府を起點とし、セント・ルイス、テキサスカナ、エル・パソを經由して、サン・ディエゴ(San Diego)に達する道路。改良工事九七%竣工。
(1) アトランチック・シチー(Atlantic City, N. J.)よりアストリア(Astoria, Oregon)に達する道路、八分七竣工。

(1) ボストンより起り、北部諸州を經由してシアトルに達する道路。七三%改修、六九%鋪装済。

而して北米合衆國中二十五州に於ては少くも其の州内を一貫する道路の改修を繼續施工し、就中十六州に於ては其の州内を横断する一路線の改良工事を完成させて居ると云ふ

道路局年報には國營森林道路の築造に關し、及び之と國

庫補助との關係に付若干の論議を試みたる外、一般道路技術の方面に涉り、重要な研究又は評論を收めてあるが、就中最も實行的價値あるものは、各種の道路築造工事に就て、其の能率を増進し得べき事項であつて、例へば路面の地均し方法に研究考慮を加へれば、土砂運搬移轉費に於て優に其の二五%乃至三〇%を節約し得べく、或種の地均工事費は又其の二〇%を節約し得ると云ふが如き、又混擬土鋪裝に就て、道路局の指示する方法に依る時は、其の毎日の仕上高に於て優に二五%を增加し得べく時には五〇%乃至一〇〇%をも增加し得ると云ふが如き事項を網羅してある。若し夫れ煉瓦鋪裝に付、其の厚さの差異に依る能率の如何に關する調査に至つては、從來一般的標準として採用されて居たものゝ厚きに過ぎることを發見し、従つて薄き煉瓦を採用することに依つて節約し得らるゝ費用の莫大なる事に付ては、既に紹介済であるから、今こゝには之を省略する。

E 大學及州路政當局の協力研究

道路に關する各般の調査研究は、各地の大學生と州路政當局との間に於て、相互に協力研究するの實を示しつゝあるが、其の研究の範圍は、町村道路に適應する簡易鋪裝の型式、各種鋪裝の牽引力に對する抵抗、自動車に對する風の

D 交通調査と其の利用

各種道路の利用程度を測定すべき交通調査は、コネチカット、メイン、ベンシルヴァニア、オハイオ、カリフォルニアの各州及イリノイ州クック郡に於て行はれ、又ニューハムブリッジ及ヴァーモント二州に於ても同様に施行されんとして居る。而して之が調査の結果に依れば、調査各地に於ける交通の重量及容量に關し、頗る價値ある資料を蒐集し、従つて是等の資料と交通地圖とは共に路政當局者をして、道路制度の改良を根本的に企圖し又は豫算を科學的に立案せしむるの基礎となり、以て道路に關する諸問題を科學的基礎の上に置くの効果を齎すものと觀測されるのである。

抵抗、各種錦袋とタイヤ摩損との關係等に及び、尙各種道路材料と工事との關係、道路試験器及試験方法の改良等にも及んで居る。

二七 鐵道の補助機關たる自動車運輸

米國に於ては、鐵道は州際商業に從事するを主とする運輸交通機關であるとの見地から、之に對する取締は聯邦政府の手に依て行はれて居るが、自動車に就ては聯邦政府に於て未だ如斯取締を爲すことなく、専ら各州に於ける取締に放任して居る。従つて各州に於ては自動車の大さ、重量、附隨車の數及速度等に關して規定を設け、其の他稅金の如き事項に付ても或は定員を課稅の標準とし或は大きさを標準とする等の差別あるのみならず、其の課率に於ても其の間著しい差等があると云ふ現狀である。是畢竟自動車は鐵道と違つて主として州内交通に供するものであるとの見地に基いた爲でもあらうが、今日に於ては自動車の普及發達極めて著しく、或は既に鐵道を凌駕して州際運輸にも從事す

るに至つたので、同じ州際交通に從事する運輸機關が、其の一は聯邦政府により他の一は各州政廳に依つて自ら寬嚴の差別ある取締掣肘を受けるのは不權衡不都合だと云ふので、近時自動車に關する取締をも擧げて之を聯邦政府の手に移すべしとの議論が各所に起つたので、昨秋には州際商業委員會 (Interstate Commerce Commission) 自ら主催して、聯邦政府及各州政廳の道路當局者、鐵道及自動車運輸業代表者等を召集して之に關する討議研究を行ひ、成案を得た後は之を議會に送附して立法資料に供せんとしたが、會議に於ては議論沸騰して結論の一致を見ず、原則としては從前通り各州の取締に委せるが、聯邦政府も或程度の干渉を爲し得る様にするがよい、と云ふ位の處に終つたらしい。然しこれ以後自動車運輸に關する問題は愈々其の重要さを加へ、何時かは之を適當に解決せねばならなくなるであらうと思はれる。

茲を以て州際商業委員會は之が解決の一資料として、曩に國內一級鐵道（年收百萬弗以上に及ぶ鐵道を謂ふ）に對

して數項の質問書を發したが、此の程それに對する回答が集つたので、それに基いて幾つかの統計を作り、一九二六年末月を以て之を公表したが、それに依れば米國內に於ける貨物自動車運輸營業哩數は六一一・九二一哩、乗合自動車營業哩數は三五二・八〇〇哩に達して居る。而して右の中鐵道の所有に係り且該會社自ら運轉しつゝある乗合自動車は僅に二二五を數へ貨物自動車は僅に五五を數へるに過ぎないが、鐵道と從屬的關係に在る會社の運轉する乗合自動車四九七を算して居ると云ふ。州際商業委員會は今回の公表に於ては何等の結論を示さず、唯數字的統計を列舉するに止つて居るけれども、成案を得た曉に於ては、之を國會に送つて適當なる行政手段を探らんことを勧請する積りであるとの事である。

本調査報告書に依れば、委員會が質問書を發送したる一級鐵道の數は一七六であつたが、其の中締切期日迄に到着したる回答は一六四を數へたので、専ら之を基礎として統計したのである。而して如斯調査は本委員會としても最初

の計畫に係り、回答書の内容に就ても或は精細に或は粗略に之を記述したものもあるから、此の調査を以て全然正確だとは言ひ難いけれども、最初の試みとしては略々正鵠を得たものと言ひ得るであらう。依て此の調査報告書中から[1]の統計表を左に掲載する。

(甲) 乗合自動車に關する諸表

(イ) 鐵道會社所有車輛調

地方區別

數

New England

六一

Great Lakes

八一

Central Eastern

〇

Pocahontas

〇

Southern

一一

Northwestern

一一一

Central Western

四八

Southwestern

〇

(備考) 鐵道附屬會社所有の車輛に付ては報告無し。

(ニ) 營業路線哩調

(ロ) 終端驛營業車輛調

營業者 州際 州内 共通 計

營業者	州際	州内	共通	計
鐵道會社	○	三	○	三
鐵道附屬會社	○	○	○	○
自動車運輸會社	○	一、四五九		一、四六二
		五二一、五一	五二一、五一	五二一、五一
			計	八九〇三
				一六、八七
				六、九六
				三五、八〇〇

營業者	州際	州内	共通	計
鐵道會社	三	二、五九	四哩	五哩
鐵道附屬會社	三	一、八五	七哩	七哩
自動車運輸會社	八、五九	一六、五七	六、二五	六、二八
	一六、五七	六、二五	三五、九七	三五、九七
		六、二五	六、二五	六、二五
		三五、九七	三五、九七	三五、九七

(備考) 「共通」とは報告書中に州際又は州内の何れとも明記せざるもの指す。

11. 自動車運輸會社の中には個人營業のものを

も含む。以下倣之。

(ハ) 路線營業車輛調

營業者 州際 州内 共通 計

營業者	州際	州内	共通	計
鐵道會社	一	三	一	五
鐵道附屬會社	三	一四三	三三三	四九六
自動車運輸會社	二、八八	一四、一三三	三三、一	一〇、五五
計	二、八八	一四、一三三	三三、一	一〇、五五

(ニ) 貨物自動車に關する諸表

(イ) 鐵道會社所有車輛調(一級鐵道)

New England

Great Lakes

Central Eastern

Pocahontas

Southern

Northwestern

Central Western

Southwestern

計

營業者

州際

州内

共通

計

鐵道會社

11

0

0

五

鐵道附屬會社

0

0

四

自動車運輸會社

111

111

六

計

222

111

11

鐵道會社

10

0

10

鐵道附屬會社

0

0

0

自動車運輸會社

111

111

111

鐵道會社

11

11

11

鐵道附屬會社

0

0

0

自動車運輸會社

111

111

111

鐵道會社

11

11

11

鐵道附屬會社

0

0

0

自動車運輸會社

111

111

111

鐵道會社

0

0

0

鐵道附屬會社

0

0

0

自動車運輸會社

111

111

111

鐵道會社

111

111

111

鐵道附屬會社

0

0

0

(八) 路線營業車輛調

(備考) 鐵道附屬會社所有に係る貨物自動車無し。

(ロ) 終端驛營業車輛調

營業者 州際 州内 共通 計

鐵道會社 0 111 0 111

鐵道附屬會社 0 0 0 0

自動車運輸會社 111 111 111 111

鐵道會社 0 0 0 0

鐵道附屬會社 0 0 0 0

自動車運輸會社 111 111 111 111

鐵道會社自ら運轉する貨物自動車はボカポンタス、南方、北西、中西、南西の各地方區に於ては、終端驛に於ても路線營業に於ても之が營業を見ない。唯ニュー・イングランド地方區に於て New York, New Haven and Hartford 及端驛營業に一輛を運轉して居るが鐵道との競爭狀態に在るのでは無い。又大湖地方區に於ては一つの貨物自動車が鐵

道と競争状態に於て經營されて居る。その一は Detroit and Mackinac その他は Lehigh Valley であるが其の路線哩數は八四哩である。中東地方區に於ては Baltimore and Ohio が二十の貨物自動車を終端驛營業に運轉し且路線營業に二輪を運轉して居るが鐵道と競争状態には置かれてない。而して此の貨物自動車運轉哩程は三八哩である。

以上は一級鐵道から受取つた回答書に基いて調査したものであるが、二級及三級鐵道並電氣鐵道に發したる質問書に對する回答をも併せ調査するならば、更に有力なる資料を得られると思ふが、それは尙他日を期することとする。

二八 路面除雪の研究

自動車の普及發達と相俟つて、道路の經濟界に於ける重要さが日に高まるにつれて、道路を改良すると共に改善された道路を保全して、一時たりとも其の效用に缺くるが如き事あるを許さぬ必要を生ずることは固より言を俟たぬ所である。従つて北方の雪國に在る道路が冬季中積雪の

爲めに假令交通が杜絶されるに至らぬまでも、甚しく不便を感じるが如き事が有るならば、道路の完全なる機能を發揮することを得ず、従つて經濟生活に及ぼす影響も蓋し渺小さるものがあるに至るであらう。而して米國の北部諸州に於ける實情は當に此の程度に達し、道路を使用する者特に直接間接に道路に關する納稅を爲す者は、一年中を通じて道路の完全なる交通を要求するの切なるものが有り、道路局に於ても除雪の方法及其の經費等に就て特に攻究中であると云ふ。

北部に於ける積雪甚しき三十六州の道路當局者の調査に依れば、一九二六年より二七年に至る冬期間に除雪を要する道路の總延長は九二一・七五六哩であるが、之に要する經費は今より之を豫測し難いけれども、前年に於ては約四百萬弗を之に支出して居る。而して冬季中と雖路面を清掃して交通に支障なからしむる様努力せられたき事の熱望は是等諸州の官民に於て特に著しく、或州に於ては經濟上の都合により道路の築造を繰延べても路面の除雪を専らにする

を要すると叫ぶ迄に之を要望して居るものすらある位である。蓋し往昔道路交通の發達極めて幼稚であつた頃には、冬季中農産物を都會へ搬出することは中絶され、又農村生業者は其の必需品を積雪至る前に於て買ひ整へて所謂冬籠りの生活を送らねばならなかつたのであるが、自動車の普及發達と共に伴ふ道路改良の叫びとは、都鄙經濟生活を斯く迄に一變させるに至つたのである。

積雪地方三十六州に於ける一九二五年末現在調によれば、鋪装せる地方道路の總延長三七五、七七四哩を有し、登録せられたる自動車の數實に一六、一三九、八五九輛を算して居る。今是等に關する經費を概算すると、一九二一年より一五年迄の間に是等諸州は道路の改良及維持の爲めに約三十億二千五百萬弗を支出して居るが、此の莫大なる道路費に加ふるに前記の自動車を購入するに要した費用約百四十億五千萬弗を以てする時は、如斯巨額の投下資本を要したる道路及道路交通機關を三ヶ月乃至四ヶ月間も廢かせて置くが如き事の經濟上極めて不利なることは言を俟たぬ所

であつて、道路及道路交通運輸に直接間接の利害關係をする者が、冬季中路面を白雪の堆積するが儘に放任するが如きは經濟上到底之を甘受し能はざる所であらう。茲を以て聯邦政府の道路當局は銳意此の問題の解決に努力して居るから、冬季積雪の候と雖道路交通に聊かの支障をも來すこと無きに至るは遠き將來に屬しないと觀測されて居る。

道路當局者は除雪に關し最も有效にして且最も費用を要せざる方法に付、各州に於て之が試験を爲しつゝあるが、現今最も廣く行はれて居るのは、高速度貨物自動車にV字形の鏟を載せた様な除雪機を用ひる事であつて、ニュー・ジャージー (New Jersey) の如き年平均積雪三一・八吋に及びつゝも、全長約一、二七〇哩の道路上に之を見ざらしめんとする州に於ては主として之を使用し、積雪特に甚しき箇所を開き又は一旦通じたる箇所を更に擴げやうとする時などには更に強力なる移動式又は迴轉式の鏟を着けた牽引車を使用して相當の效果を收めて居る。而して之に要する費用は牽引車に依るよりも貨車に依る方が廉價を以て辨ぜ

られ、而かも今降つた許りの雪ならば九吋位積つても、又小部分の積雪箇所ならば降雪後相當の時間を経た後でもそれが未だ氷結しない間は、優に貨車附屬の鋤を以て之を排除することが出来る。尙氣象臺の観測に依れば一時に積雪

九吋以上に及ぶことは稀な事であるし、吹雪の時と雖通常

は二時乃至五時に止るもので、五時乃至七時又は七時以上に及ぶが如きことは極めて稀なものである。概して雪の深さと云ふものは兎角誇張され易いものであると云ふ。

最後に、除雪費の多少は場所に依て異なるものであるが、降雪の度數、常に吹く風の方向及其の強さ等は之を決定する重要な要素を成すものである。即ち強風に吹かれず又は道路と常風の方向とが互に相併行するが如き場所ならば其の除雪費は最少限度を以て足るけれども、反之道路は風に吹き曝され雪溜りは隨處に出来るやうな處ならば除雪費は極度に嵩んで來るのである。雪に含まれる水分の多少も亦除雪費の多少を決する他の要素となるのであつて、水分の少い雪は之を排除する事が容易である。七吋位の深さの雪

でも風が吹かずして積つたものならば容易に除かれるがそれが一旦凝固したり又は推し固められたりすると同じ深さの積雪でも其の排除費は遙かに多額を要する事となる。

二九 一人を撲殺す自動車の数

「また自動車事故か」と吐られるかも知らぬ、と懸念しつゝ、曩に紹介した「自動車事故に因る死者激増の趨勢」を補足しやうと思ふ。昨秋開催の全國道路交通安全會議に於て、統計局の發表した一九二五年の自動車事故に因る死者の數が二一、六二七人に及んで居ることは既報の通りであるが、同年に於て登録した自動車の數は、道路局調査によれば一九、九五四、三四七輛であるから、平均して九二三輛に付一人の死者を出す計算となる。次に之を各州に就て見るに、紐育州は自動車の數に於ても又其の死者の數に於ても全國中第一に位し、自動車七三一輛に付一人の死者を出す割合となつて居る。が然し死者の割合から見れば其の第一位はフロリダ州であつて、こゝでは五九七輛に付

一人の死者を出す勘定である。が反之アイオワ州は二、一九〇輛に付一人と云ふ全國中最少を示して居る。

尤も自動車の登録輛數が直ちに以て自動車の交通量を示すもので無い事は言ふ迄も無い所であつて、或州に於ては自動車の數は比較的に少いけれども、自動車の走行哩數は他の州に比して遙かに多いと云ふ事のあるのは固より其の所であるから自動車の輛數のみに基いて之に因る事故の數を云ふするの正確ならざるは勿論、従つて自動車が増加したから直ぐに其の事故が増すとも言へず、又事故の激増は自動車數の増加に因ると結論することは、假令全然誤謬でなくとも聊か早計に失するの嫌がある。が然し、議論は別として、日毎年毎に自動車事故に因る死者の激増する趨勢は、現實の問題として之を等閑に附することを許すべしに非ざるは何人と雖異存の無い所であつて、之が爲めには適切なる交通取締規則の制定公布と之が忠實なる遵奉とを要するは勿論、其の他各種の交通安全運動の絶えざる努力は、其の效果極めて大なるものであらう。

三〇 國庫補助地方郵便道路の改良

昨年度の米國道路局年報に國營森林道路に關することが載せてあつたが、一九一八年度聯邦政府歲出豫算中農務省の部を見ると、政府は之に關する費用を從前よりも更に増加する旨の記事が出て居た。私は此の所謂森林道路の内容を知らうと努めて居る處へ今度は地方郵便道路(Rural Post Road)なるものに關する報道が現はれた。テシネツシー州バトラー(Butler 選出代議士リース氏(Rees)は今期議會に一九一六年の郵便法改正案を提出した、と云ふのが其の表示であるが、その提案の要旨は、地方郵便道路の改良を促進せんが爲め、一九一八年度及一九年度に於て一億弗を歳出豫算に計上し、國庫補助制度の下に之が實現を期すべしと云ふに在る。米國に於ける所謂森林道路及び郵便道路の如何なるものなるかをすら知らぬ私が、突然是だけの記事を掲載するのは聊か輕率の譏りを免れぬが、之を知れる人の参考となし併せて其の人よりの教示を希望しつゝ斯くは餘白を埋めることにした。