

# 資料

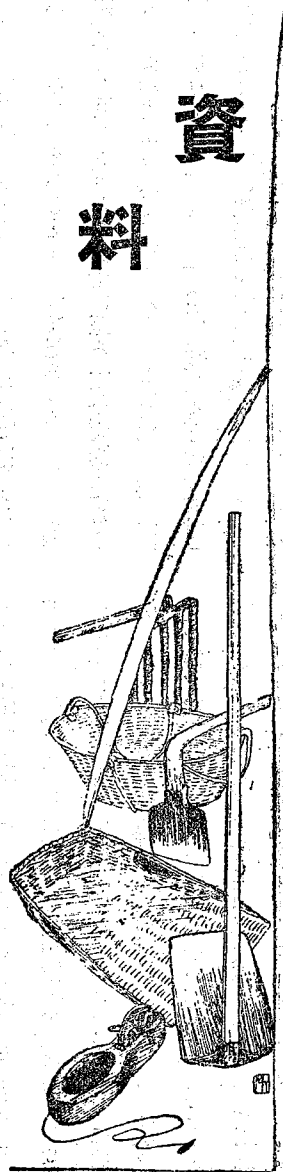
## 路政夜話 (七)

内務事務官 武井群嗣

### 三一 主要幹線道路網の選定

米國では曩に國內を四通八達する國道中特に重要な幹線道路と見るべきもの約八萬哩を選定して道路網を作製するの計畫を樹て鋭意調査中であつたが、此の程やうやく之が最後の決定を見るに至つた。道路局の發表する處に依れ

ば、右國道路線の選定は昨年十一月十一日 Pinehurst, N. C. に於て開かれた米國道路職員協會 (The American Association of State Highway Officials) の總會に於て承認せられ、既に全部の決定を見たのであるけれども、路線各個の詳細にわたる公表は近く該道路網圖の作製を見る迄之を差控えるとの事である。



夫は兎に角、本道路網に於ては先づ主たる大陸横斷道路十路線を擧げ、各路線にはそれ／＼十の倍数よりなる番號を附し、之に交叉すべき南北縱斷の主要路線には夫々一、二、二一、三一、等の番號を附けてある。而して是等の重要道路は互に相交又分岐錯綜して大都市間を連結し、國內主要地方を限なく通じて居るのであつて、各路線の選定に當つては綿密なる調査を行つたのであるから、毫も間然する所が無いと謂ふべく、而かも各路線に番號を附けた事は道路交通者に對して多大の便益を供與するものとして好評を博して居る。即ち東西の路線は總て偶數番號を有ち南北の路線は總て奇數番號を有ち、又屢々分岐線に附するに三數字の番號を以てすることゝなつて居るから、例へば四〇號路線は Atlantic city から桑港に至る一直線道路たることを知り、又華府より桑港に至らんとする者は、先づ二四〇號路線に依りて Frederick, Md. (四〇號路線との分岐點)まで行き、それより四〇號路線を進めばよいのである。

斯の如く各路線に統一したる番號を附し、且此の番號を

記載したる道路標識に加ふるに危険注意方向等を表示する標識を以てするならば、旅行者の受くる便益の如何許り多大であるかは言を俟たぬ所であらう。而かも是等の道路標識が各所共皆同一様式に依つて建設されるならば、愈々以て旅行者は測り知るべからざる安全と便益とを享受し得ることゝなるのは疑ない。而して二十二州に於ては既に其の州内道路に此の標識の建設を完成し、十四州は一部之を完了し、六州は之に着手せんとするの狀況に在ると云ふ。

抑々當局が重要幹線國道の選定に着手したのは一九二五年二月であるが、右は米國道路職員協會の建議に基いて農務省に州際國道聯合部 (The Joint Board on Interstate Highways) を設け、聯邦政府及各州の道路職員中より其の部員を選任して専ら其の原案の作製に従事させたのに始まるのである。斯くて該部員は各州當局との協議をも逐けて成案を得、之を農務長官に報告した處、長官は更に之を道路職員協會に諮問し、協會は慎重審議の末僅少の修正意見を附したるのみにて該道路網圖を是認したから、茲に愈々最

後の決定を見るに至つたのである。而して聯邦政府は此の成案を各州路政當局に提示して其の承認を求め、各州は其の區域内に存する右幹線道路中未だ改築せられぬ部分に付急速に之が改修を行ふ手筈となつて居るのである。固より今回の道路網に含まるゝ國道の未改修部分に對する改良工事に付ては、特に之が助成の爲めの基金等は設けられて居らぬけれども、元來本道路網の選定たるや、偏に交通上の價値最も大なる國內主要幹線道路を選じたのであるから其の未改修部分の如きは必ずや他の一般國道に先んじて改良工事に着手されるであらうし、又實際に於て該道路網中に採擇された道路の全部は國庫補助の下に改良する豫定の國道に該當して居るのであるから、結局右道路網に選定された各幹線國道は他の一般國道に先んじて、而かも國庫補助の下に急速に改修されることとなるのである。

私は此の報告を手にして、我が内務當局が昨年所謂指定府縣道の制を定めて全國の府縣道二萬二千四百里中から主要幹線道路五千九百里を選定し、國道延長二千餘里と併せ

て茲に一大道路網を作らんとした事の毫に機宜に適した處置であつたのを喜ぶと共に、此の主要幹線道路中から更に約二千里を選択して、之を自動車交通に遺憾なからしむる程度に改良せんとする工事を助成すべき所謂地方開發道路助成費が、未だ内務省豫算に計上される運に至らないのを甚だ残念に思ひ、之が實現の一日も速ならんことを衷心より祈るものである。

### 三二 自動車に對する道路損傷課税

自動車の普及發達と道路の改良完備とは互に原因結果を爲して進み行くものであるが、折角築造された道路が夥しき自動車の通行の爲めに忽にして損傷破壊され、之が維持修繕の爲めに管理者は財力の限を盡して日も亦足らざるの現状に在ることは世界各國共通の事實のやうである。茲を以て各國の道路法制に於ては、道路を著しく損傷する業務を營む者に對し特別の負擔金を命じて正義公平の社會通念に應ずると共に、一は以て該道路の維持修繕費に對する一

財源と爲さんとすること我が國の道路法に於けるが如きも  
 のあるを常とするが、米國の如き財力豊富な處でも日に日  
 に激増する自動車の爲めに道路の損傷されるのを修繕維持  
 する財源に付ては相當惱まされて居ると見え、昨年六月コ  
 ネチカット (Connecticut) 州議會は一の州法を制定して、  
 (一九二五年の Public Acts 第二五四章第二節)、同州内に  
 主たる營業所を有し州際商業に従事する目的を以て一般旅  
 客を輸送する集合自動車に對し、その通行する道路一哩に  
 付一仙の割合を以て道路損傷税を課することゝなつた。

然るに如斯課税は、名は自動車課税であるけれども實は  
 道路使用料徴收に過ぎないものであるから、道路の性質上  
 不可然ものであるのみならず聯邦政府制定の國法にも違反  
 するとの理由を以て、當該税金を賦課された州際乗合自動  
 車會社は同州稅務長官を相手取つて、コネチカット區裁判  
 所に對し右課稅取消の訴を提起した。此の訴訟は本年一月  
 に至つて判決を言渡されたのであるが、裁判所は右課稅を  
 以て不當と爲さざるのみならず之に關する同州法は何等國

法に抵觸する處無しと宣告した。而して右判決の理由書は  
 頗る長文に亘るので茲に其の詳細を盡し難いが、一讀して  
 其の要旨を窺へば大凡次の如くである。

凡そ自動車の使用が現代の交通機關として必要缺くべか  
 らざるものなる事は何人も疑はぬ處であるが、其の夥しき  
 通行の爲めに道路の損傷破壊される事は極めて著しく、之  
 が爲め如何に完備せる道路と雖常に之を保持するに非ざれ  
 ば克く現代交通の需要に應じ難い事も亦言を俟たざる所  
 である。茲を以て一般公衆の通行の用に供する道路の築造は  
 公費を以て之を爲すこと固より其の所であるが、更に其の  
 維持修繕の資に充つるが爲めに、特に道路を著しく損傷す  
 る業務を爲す者より特別の税金を徴收することは、寔に正  
 義公平の理念に合致し而かも租稅賦課の原理に背反する所  
 無く、従つて本件課稅に關する一九二五年の同州法は何等  
 不當の措置と言ふべき點を見ない。或は右州法は聯邦政府  
 制定の國道改良費國庫補助法 (Federal Highway Act Aid  
 Legislation) に抵觸するやの疑が無い譯でもないが、同國

法は國庫補助を受けた州政府より一般的に當該國道の使用料金を徴収する權限を奪つただけの事であつて、同法に所謂「國道は州際商業に開放せらるべし」との精神は、決して州政府をして州際商業に従事せんが爲めに同州内の道路を著しく使用する者に對し、該道路の維持費を分擔せしむる事を爲さしめざるに出づるもので無い事は從來判例の屢々示す通りである。由是觀之コネクチカット、州政府の賦課したる道路損傷税は何等不當ならざるのみならず、該課税を規定する同州法は毫も米國法に抵觸するもので無い。

私は此の判決を見て、固より其の正當なることを確信すると共に、我が國に於ける自動車税輕減運動者が動もすれば例を米國に求めて、彼にはガソリン消費税の外自動車税なるもの無し、と極論せんとする時の參考に供したいと思ふ。勿論私とても、我が國の各府縣に於ける自動車税が之に對する附加税などを合する時、其の額決して尠少なからざることを認むると共に、如斯自動車税の收入は擧げて之を道路の維持修繕に投ずる費用の財源に供するの制度を樹つ

べき事を常に主張する一人であるか、此の場合それとはとは全然別箇の問題であることを、念の爲め附記して置く。

### 三三 佛蘭西の道路改良

佛國議會は此の程一九二七年度の總豫算に協賛を與へたが、その中には道路橋梁費二十億法と云ふ未だ嘗て見ざる巨額の繼續費が計上されてある。巴里駐在米國商務官 H. Kelly 氏の報告によれば、佛國に於ては此の莫大なる費用を以て大戦中及大戦後意り勝ちであつた道路橋梁の改良及維持修繕を爲さんとするのであると云ふ。

明年度の總豫算中道路 (Routes) の缺に計上された額は四八七、五一五、〇〇〇法 (一九、五〇〇、〇〇〇弗) であるが、之は一九二六年度豫算に於ける三三八、〇一五、〇〇〇法に比して四五%の増加を示すものである。而して其の主たる項目は國道の道路橋梁維持修繕費四四七、〇〇〇、〇〇〇法、同新設改良費三、八〇〇、〇〇〇法等である。一九二七年度に於ける道路問題は二つに分れる。其の二

は道路の修繕に關する事項であつて、頻繁なる交通が假令一時に道路を損傷することは無いにしても漸次に路床に損害を與へ、之を維持修繕するに付ては、今直ぐ之を行へば五六千萬法の費用を以て爲し得られるけれども、之を放任して置けば遂には四五十億法の巨資を要するに至るであらう、と云はれるものであるし、其の二は佛國に於ける最も重要な道路に對し巨費を投じて改良工事を施す事で *programme des grands itineraries* と呼ばれて居る問題である。而して此の事たる、一九一四年歐洲大戰の勃發以來久しきに亘つて國道は破損するが儘に放任され、爲めに被る損害の夥しきものが有つたけれど、今に至る迄之を如何とも爲ることが出來ず、之が改良及維持修繕の必要は絶えず叫ばれ且期待されて居た事項である。そこで今之に着手するに當つては、國內無數の道路の各箇所に付處々を選んで分散的に工事を施すよりも、或る數路線の全道路に力を注いで専ら集中的に工事を施すに如くは無いのであるから、明年度に於ては先づ巴里ディエプ(Dieppe)間、巴里

シエルブール(Cherbourg)間及巴里マルセイユ間の幹線延長六、五〇〇哩の工事に着手するであらうし、一九二八年の終迄には佛國の道路は大戦に因る創痍を全く恢復して面目を一新するに至るであらう。斯くて工事は着々其の歩武を進められ、軀て巴里ディアリツツ(Barris)間、リヨンに集中する幹線道路、巴里より北及北東白耳義及瑞西國境に至る道路等の工事も開始するに至るであらう。

一九二六年末に於ける佛國の道路調によれば、國道(National roads)一五、〇〇〇哩を有するが、之に府縣道(Departmental roads)及町村道(Vicinal or local-interest road)を合計すれば實に四三六、四〇〇哩となる。然しながら新道路工事として特筆に値するが如きものは殆んど行はれず、僅かにアルプ登山道路、ジュネーヴ湖よりニースに至る觀光道路等が有るのみであるが、唯後者が完成すれば、優に世界に誇るに足るものとなるであらう。而して明年度豫算に三、八〇〇、〇〇〇法を計上せる國道新設改良費の殆んど全部は、此の道路工事に投ぜられることになるので

ある。

新豫算の決定に依つて最も利益を享くる者は佛國の自動車常用者である。自動車の増加することは近年特に著しく毎年二五%の率を以て遞加し、一九二四年末に於て登録せられたる乗用及貨物用自動車の總數は五七二、二四三臺であつたが、一九二五年末には七二一、三〇六臺に増し、一九二六年末には概數九十萬に垂んとするに至つたと推算されて居る。若し之に加ふるに自動自轉車を以てするならば、佛國に於て登録されたる自動車輛の數は疑も無く、百萬臺を突破するであらうと云ふ。

私は嘗て巴里から倫敦へ行く途中、ブローニーユ (Boissy d'Anges) と巴里との中間に在るアミアン (Amiens) 驛で少時汽車の停つた時の事を思ひ出す。此處は往昔慥かアミアン條約の結ばれた處、又最近の大戦には永らく戦線となつて居つた地點だと記憶する。尤も其處に當時を偲ぶ何物をも認められなかつたが、時恰かも降雨頻りに打つ車窓を通して、泥濘脛を没する底の悪路を喘ぎ行く車馬の一隊を望見

し、暫し故國を懷しんだ事があつた。佛蘭西にも日本の様な道路が有ると思つたが、それは大戦の爲めであつたのだらう。佛蘭西の道路は此の數年を出でずして舊態を一變する、との報道を手にして、日本のそれは何時實現するかを思ふ時、暗然たらざるを得ない者は單り私達のみでは無からうと思ふ。

### 三四 鐵道の競争者たる自動車運輸

自動車は鐵道の補助機關として必要缺くべからざる地位を占むると共に、之が又鐵道の競争者となつて夫れに一大脅威を示して居るの事實は、世界各國に於て見られる所であるが、特に米國に於て其の甚しきものが有るので、之を如何に統制するかは現下の重要問題となり、州際商業委員會に於て専ら之が調査研究を爲しつゝあることは前に述べた通りである。(二七「鐵道の補助機關たる自動車運輸」參照)。其の際、私は本問題解決の一資料として、州際商業委員會が二級鐵道に對する質問の回答書に基いて調査したも

のを紹介し、尙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、「それは他日を期することとする」旨を附記して置いた處が、同委員會は三月七日を以て是等の調査を公表したから、左に其の要領を述べやうと思ふ。

自動車運輸と二級及三級鐵道並電氣鐵道との關係に關する州際商業委員會の報告書に依れば、委員會は一九二六年五月本問題に關する調査の資料として、州際商業法 (Interstate Commerce Act) に遵據する鐵道業者の兼營する自動車運輸、鐵道業者と連絡又は連帶運輸を爲す自動車營業及び鐵道と競争の地位に立つ自動車運輸に就て調査する必要を認め、是等の鐵道業者に對して質問書を發した處が、期日までに回答を爲したるものは二級及三級鐵道に於て六三・五中三七・七、電氣鐵道に於て二六〇中一一八を算へたのであつた。而して委員會は此の回答書を基礎として之を集計したのみであるから、一級鐵道の場合にも斷つて置いた通り、此の報告は必しも正鵠を得て居るものとは謂へない。

又、次に掲ぐる諸表に於ては、車輛の數と路線延長とは各重複した處があるし、營業路線哩程と謂つてもそれは鐵道路線の場合に用ゐらるゝ哩程の如く、道路の延長哩程を指すのでは無い。何となれば同一道路上に運轉さるゝ自動車の營業路線は幾筋も有り得るし、又幾つかの運輸業者が同一營業路線上に自動車を運轉することも有り得るからである。而して是等重複の點は詳細なる道路圖に依つて之を指示するの外は無いが、茲にはそれを省略し、前例に依つて二三の統計表を左に掲載する事とする。

(甲) 乗合自動車に關する諸表

(1) 鐵道會社所有車輛調

地方區別	數
New England	〇
Great Lakes	三
Central Eastern	〇
Pocalontas	〇
Southern	三



Northwestern 九

Central Western 六

Southwestern 二

計 一三三

(備考) 鐵道附屬會社所有の車輛に付ては報告無し。

(ロ) 終端驛營業車輛調

營業者 州際 州内 共通 計

鐵道會社 〇 二 〇 二

鐵道附屬會社 〇 〇 〇 〇

自動車運輸業者 一 一八 〇 一九

計 一 二〇 〇 二一

(備考) 一 「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を指す。

二 自動車運輸業者の中には會社組織のもの

個人營業のものを含む(以下做之)。

(ハ) 路線營業車輛調

營業者 州際 州内 共通 計

鐵道會社 二 六 一 九

鐵道附屬會社 〇 九 〇 九

自動車運輸業者 二七 五四三 六二 六三二

計 二九 五五八 六三 六五〇

(ニ) 營業路線哩程調

營業者 州際 州内 共通 計

鐵道會社 三 五 五 一三

鐵道附屬會社 〇 一七 〇 一七

自動車運輸業者 一、二五 六三〇 二、二八 九七四

計 二、二九 六、五六 二、三三 一〇、〇三

二級及三級鐵道並電氣鐵道會社が自ら運轉する乗合自動車はニューヨーク、イングランド、セントラル・イースタン、ボカホンタス、ノースウエスタン各地方區に於ては之を見ないが、グレート・レイクス地方區に於ては Middletown and D

Monticello が他の鐵道と競争狀態の下に路線營業に於て一輛

一四哩を運轉し、サウザン地方區に於ては Cadiz Railroad

が終端驛營業に於て二輛、Tennessee & North Carolina が

路線營業に於て一輛二一哩を運轉し、セントラル・ウエスタン地方區に於ては路線營業に於て Yreka Railroad と Amador Central 及 San Luis Central が各一車宛 Pajero Valle が二輛合計五輛二九哩を運轉し、サウスウエスタン地方區に於ては路線營業に於て Garysonia, Nashoille & Ashdovn & Paris & Mount Pleasant とが各一輛宛合せて二輛七九哩を運轉して居る。

一級及三級鐵道附屬會社の運轉する乗合自動車はニュー・イングランド、セントラル・イースタン、ボカホントス、サウザン及びサウスウエスタン各地方區に於ては之を見ないが、グレート・レークス地方區に於ては Fonda, Johnstown & Gloversville が路線營業に於て一輛八六哩を運轉し、ノースウエスタン地方區に於ては Copper Range が四輛八二哩を運轉し、セントラル・ウエスタン地方區に於ては Van Jaquin & Eastern が四輛一一哩を運轉して居る。

- (二) 貨物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	1
Great Lakes	0
Central Eastern	0
Peachontas	0
Southern	0
Northwestern	0
Central Western	0
Southwestern	0
計	1

(備考) 鐵道附屬會社所有に係る貨物自動車に付ては報告無し。

營業者	州際	州内	共通	計
鐵道會社	0	1	0	1
鐵道附屬會社	0	0	0	0
自動車運輸業者	0	1	2	3

計 〇 一一二 一一四

(ハ) 路線營業車輛調

營業者 州際 州内 共通 計

鐵道會社 〇 〇 〇 〇

鐵道附屬會社 〇 二 〇 〇 二

自動車運輸業者 三六 二五〇 二五九 五四五

計 三六 二五二 二五九 五四七

(ニ) 營業路線哩程調

營業者 州際 州内 共通 計

鐵道會社 〇 〇 〇 〇

鐵道附屬會社 〇 二 〇 〇 二

自動車運輸業者 九七 六、〇五 二、〇九 九、二四

計 九七 六、〇六 二、〇九 九、二四

鐵道會社が自ら運轉する貨物自動車はグレート・レーク  
ス、セントラル・イースタン、ボカホンタス、サウザン、  
ノースウエスタン、セントラル・ウエスタン及サウスウエ  
スタン各地方區に於ては終端驛にも路線にも其の營業を見

ないが、ニュー・イングランド地方區に於て Bristol Railr

oad が終端驛營業に於て一輛を運轉して居る。次に鐵道附

屬會社の運轉する貨物自動車はニュー・イングランド、グ

レート・レークス、セントラル・イースタン、ボカホンタ

ス、サウザン、ノースウエスタン及サウスウエスタン各地

方區に於ては終端驛にも路線にも營業されて居ないが、セ

ントラル・ウエスタン地方區に於て San Joaquin & Eastern

が路線營業に於て二輛一哩を運轉して居る。

三五 年額十一億弗の道路費

一九二七年に於ける米國各州及各公共團體の道路改良計  
畫として、四十七州(コネチカット州の分未定に付之を除  
く)の道路當局が爲したる報告に基き、道路局の公表する  
所に依れば、右四十七州が一九二七年に於て築造せんとす  
る道路の延長は合せて二六、八四一哩に達し、又其の維持  
修繕せんとする道路の延長は合計實に二三九、八四七哩に  
及んで居る。而して此の二萬六千餘哩の築造計畫中には相

當大規模なる橋梁の新築及既に改良工事施行済の道路を再び改築せんとするものをも包含して居るが、是等の計畫を遂行する爲に各州の投する費用は實に六四八、四八三、〇〇〇弗を算へ、其の内譯を見れば大凡次の通りである。

四億二千百萬弗

道路新設費

五千六百萬弗

橋梁新築費

二千七百萬弗

道路改築費

一億二千六百萬弗

維持修繕費

尙郡其の他の下級公共團體が今年中に支出すべき道路費の總額ば凡そ四億七千五百萬弗に上る見込であるから、之に前記の各州支出道路費六億四千八百萬弗餘を加算する時は、一九二七年に於ける全米國の總道路費は實に十一億二千三百萬弗を超える勘定である。

一弗を邦貨二圓と換算しても、約二十二億五千萬圓と云ふ巨資が一年間に道路の爲に投せられるのである。翻つて我が國に於ける道府縣市町村等の支出する道路費年額を見らるに、大正十五年度豫算に於て約一億萬圓を算するに過ぎ

ないのであるから、彼と此とは到底桁違ひの話たるを免れまい。而して各州政廳だけで今年中に築造せんとする道路の延長二萬六千餘哩は、優に地球を一周することを得る長さであるのを思へば、米國に於ける道路改良事業の如何に顯著なる成果を收めつゝあるかを知るに足るであらう。

x

x

x

x