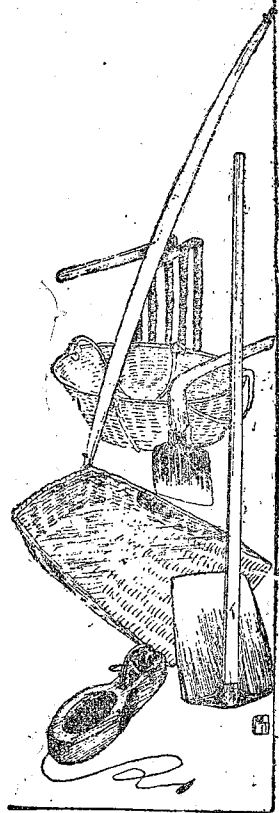


資

料



路政夜話 (八)

内務事務官 武井群嗣

三六 ポリヴィヤ國の道路デー

南米ブラジルの西に接してポリヴィヤ (Bolivia) と云ふ國がある。大陸の内部に位して海岸線なく、緯度から云へば熱帯に在るけれども、土地一帯に高く、首府ラパス (La

Paz) の如きは海拔一萬二千尺の高原に位して居る。面積約十二萬方里を有するから日本の三倍弱にも當る譯であるけれども、人口は約三百萬と稱するのだから、我が二十五分の一位しか無いと云ふ有様である。小麦、玉蜀黍等の農産物があるけれども、やうやく國內の需要を充たすだけであ

る。が錫銀等の礦物や護謨等の天産物は頗る豊富である。海港が無いので、チリ、ペルー等の港を経て貿易を行つて居るが、高原地方には鐵道の便があるし、チチカカ湖には連絡汽船もある。が然し國內の道路は極めて悪い。今から凡そ百年前西班牙に叛旗を翻して遂に獨立の功を樹てた將軍ボリヴァル (Bolivar) を記念する爲に、此の國號を以てしたのである。

以上が吾等の昔覺えた此の國の概説であるが、今度此處の大統領が全國に布告して、爾今毎年十月五日を以て道路愛護デーと爲す旨を定めたと云ふのだから聊か吾人の興味を惹起させられるものがある。話はかうだ。

ボリヴィヤ國駐在米國公使 Jesse S. Cottrell 氏の國務省への報告によれば、同國大統領 Hernando Siles 氏は、一九二五年十月アルゼンチンの首府ブエノス・アイレスに於て開催せられたる第一回汎米道路會議 (First Pan American Conference of Roads) に於て、全ラテン・アメリカ諸國は本會議を記念せんが爲め、各自國に道路記念日を創設すべ

き旨の決議が可決されたのを機とし、議會の協賛を經、行政各部の同意を得て、毎年十月五日を以て道路デーと定むる旨を布告し、併せて同日全國及國民の爲すべき事項を指示したのであるが、其の要旨を記せば大凡次の如くである。

道路記念日施設要項

一 毎年十月五日を以てボリヴィヤ國の道路デーと爲すこと。

二 此の日を機として道路協會又は全國道路大會其他道路に關する集會を催し、以て現代的自動車道路の使命及必要を一般公衆に了解せしむると共に、國道の改良及愛護に關する政府の計畫及事業に對する民衆の協力及私人又は私的團體の道路改良愛護事業の獎勵を圖る等道路改良の速進に努むること。

三 各府縣當局及道路委員は此の日に於て、その年内に完成したる道路工事の狀況を公表すること。

四 官公私立の大學以下諸學校の總長學長及校長は、此の日其の學生々徒に對し、講演講義、旅行實習其の他必要

なる施設を爲し、以て現代に於ける道路の重要及其の改良愛護の必要なる所以を會得せしむること。

五 國務各大臣は前掲各事項を遂行して國民を訓練することとに付各其の責に任すること。等。

地理書にすら「道路が悪い」と書かれる位の國が、今その改良に目覺めるのは、寧ろ遲きに過ぎて居ると言へばそれ迄であるが、こんな名も無き小弱國でも、道路の使命及之が改良愛護の緊要なる所以を自覺し、議會の協贊の下に全國的道路改良愛護運動の第一歩を踏み出した事は注目に價するし、特に全國の學生々徒を通じて此の運動の成果を將來に收めんとするの努力に敬意を表せねばならぬと思ふ。

嘗て私は道路の改良及愛護に關し地方青少年特に其の教育者の協力を希求すること一再ならず、今尙之を切望して止まざるものがあるので、左にその一節を摘録して 五三〇 大統領の此の擧に對する質辭に代へようと思ふ。曰く

成程、道路の管理及維持修繕は管理者たる行政廳の義務

であり其の責任である。法規の定めは正に其通りである。然しながら道路は之を利用する萬人の爲の施設である。之に依て交通し之に依て産業を興し之に依て生活するのである。道路に依て恩惠を被るものは一般民衆である、之を改良する事により、之を管理して維持修繕を怠らざる事に依て利益を受くるものも亦一般公衆である。而して一部の者の無理解より生ずる不利不便は萬人等しく之を甘受せねばならぬ。反之各人の胸中に道路愛護の心溢れ、熱烈なる郷土愛と相俟つて道路の恣なる使用を戒めて交通の妨害を除去するのみならず、進んで法規の命ずる管理者の義務中自己の能力に應じて爲し得る道路の掃除、障害物の除去、除雪、除草、撒水、並木手入れ等に對し管理者と協力し之を補助するならば、道路本來の能力を發揮して需給の迅速交通の安全と愉快とを得られ其の結果地方の開發となり生産物の増價購買品の安價を齎し遂に富裕幸福となつて酬らるゝであらう。言ふ勿れ道路の維持修繕は管理者のみの義務なりと。道路は我等

のものである。國民の實生活其のものである。誰か其の身の生活向上を行政廳の責任に歸して獨り恬然たるを得やう。

吾人は我が國道路の現狀に鑑み一般國民は勿論、特に地方當局有志並に青年團在郷軍人會等の修養事業團體、就中地方教化の中心たる教育者諸氏の、機に臨み折に觸れて道路改良事業に對する協賛、道路交通に關する諸法令の遵守、就中道路愛護心の普及に關し、指導督勵に一段の努力を吝まれざらむことを望むや實に切なるものがある。

三七 自動車増加の趨勢

我が國に幾何の自動車が現存するかと云ふ事は、所謂其の筋よりのお達に依つて之を公表することが出来ないのであるが、大正十三年末に乘用貨物用合せて二六、九二二であつたものが同十四年末には三一、八八一となり、一年間に約四千輛を増し其の率正に一割五分を示して居るのであ

るから、其の増加の割合は極めて著しいものと言はねばならず、従つて假りに之と同様の率を以て増加するものとすれば、大正十五年末に於ける自動車現在數は實に三萬五六千輛に及んで居るものと見て差支あるまい。果して然らば明治の末葉に輸入して實用に供せられ、同四十五年大正元年の統計欄に於て始めて荷積用自動車三三五を數へ、大正二年同七六一となり、同三年に至つて始めて乘用自動車六六九を算し、其の一千臺を突破したのは大正五年末のことであつたのを顧み、其の製造能力の全然獨立し得ない我が國の大正十五年間に於ける自動車普及の狀況を察すれば、其の増加の寔に激しいものがあるのを否定する事を得ないと思ふ。

が然し、自惚れてはならぬ。これ程の増加率を以て激増しても、其の普及の狀況は他の列強のそれに比して到底お話にならない。どうせ較べ物にならぬなら、いつその事世界第一を何事にも誇りたがる米國の實況を取り出して、之と丈くらべをして見よう。

道路局の調査に依れば、一九二六年に於て米國各州政廳に登録せられたる自動車の数合算する時は、優に二千二百萬輛を超え、之を一九二五年のそれに比較すれば、其の増加車輛約二百萬、平均増加率一〇・三%を示して居る。而して各州中最大の増加率を示して居るのは、フロリダ (Florida) 州であつて、其の率實に四〇・二%に上り、オクラホマ (Oklahoma) 州之に次いで一七・八%を示し、アラバマ、アイダホ、ルイジアナ、ミシシッピ及びユタの各州は相共に第三位となり、其の率何れも一五%以上に及んで居る。次に車輛の現在數に就て之を見るに、一州にして百萬輛以上を現存するものは左の七州であるし、少い方として十萬輛未滿の州を見れば左の九州を數へる。従つて各州をそれぐ一國と見れば、北米合衆國と雖その中には日本位の普及狀況に在る國も無い譯では無いとも見られる。勿論それも單なる氣休め又は負惜みに過ぎないことではあるが。

順位	州名	一九二六年末	一九二五年末
一	New York	一、八一五、四三四	一、六二五、五八三
二	California	一、六〇〇、四七五	一、四四〇、五四一
三	Ohio	一、四八〇、二四六	一、三四六、四〇〇
四	Pennsylvania	一、四五五、一八四	一、三三〇、四三三
五	Illinois	一、三七〇、五〇三	一、二六三、一七七
六	Michigan	一、一八、七八五	九八九、〇一〇
七	Texas	一、〇四九、八六九	九七五、〇八三
四一	Idaho	九四、七六〇	八一、五〇六
四二	New Hampshire	八九、〇〇一	八一、四九八
四三	Utah	八五、三八〇	七三、四二七
四四	Vermont	七四、〇六三	六九、五七六
四五	Arizona	七三、六八二	六八、〇二九
四六	New Mexico	五四、九九六	四九、一一一
四七	Wyoming	四九、八八三	四七、七一
四八	Delaware	四四、八三四	四〇、一四〇
四九	Nevada	二四、〇一四	二一、一六九

(備考) 順位に四九あるのは、四十八州の外に政府直轄の華府
即ち District of Columbia が有るからである。

斯の如くにして一九二五年末の一九、九三七、二七四輛は
昨年末に至つて二二、〇〇一、三九三輛に増加したのである
が、尙其の種別を見るに、此の二千二百餘萬輛中一九、二
三七、一七一輛は乗用(タキシード及乗合を含む)であつて、
残りの二、七六四、二二三輛が貨物用(トラクターを含む)
である。而して全車輛の増加率が一〇・三%であるのに、
後者即ち貨物用車輛の増加率のみに付之を見れば、遂に此
の平均率を超えて一三・二%となつて居る事實は、近時道
路に依る貨物輸送が愈々頻繁となり、従つて道路及道路交
通の益々重要となりつゝある趨勢を如實に物語つて居るも
のと思はれる。

三八 自動車よりする収入の支途

昨年末に於ける米國の自動車が二千二百萬臺を突破した
事は前項に記した通りであるが、其の登録手數料、免許料

等として自動車より収入した金額は、實に二八八、二八一、
三五二弗に及び、一九二五年末の二六〇、六一九、六二一弗
に比し、約二千八百萬弗の増加を示して居る。而して此の
二億九千萬弗に垂んとする巨額の収入は勿論之を擧げて道
路の改良に投ぜられるのであるが、今その支途の内譯を見
ると、次の通りである。

國道改良費 一九〇、四〇六、〇六〇弗

地方道路費 五一、七〇二、一八四

道路公債費 二五、二七四、一五八

徴收費及雜費 二〇、八九九、九五〇

翻つて我が國の諸車輛税を見るに、大正十五年度豫算に
於て、各道府縣が其の雜種税として歳入に計上した課税額
は、車税、自轉車税、自動車税及自動自轉車税を合算して
二二、七八一、七二六圓に及んで居る。そこで之を道路工事
費と對比して見ると、大正十四年度豫算による國道及府縣
道の新設改築費及維持修繕費は左の如くであるから、此の
車輛税收入總額二千二百餘萬圓は以て國道及府縣道の新設

改築費を償ふには足らぬが、其の維持修繕費を支辨して尙多くの殘餘を生ずる額である。又市町村が是等の本税に對して爲す附加税を、假りに全國に於ける附加税課率平均額（一圓に付九十二錢一厘）に従つて計算すれば、其の總額約二千百萬圓となり、優に市道及町村道の新設改築費又は維持修繕費を支辨し得る額となる。

	新設改築費	維持修繕費
國道及府縣道	三八、五九三、〇七四圓	一八、一二三、五八九圓
市道及町村道	二〇、二一四、〇六七	一五、七五〇、五二八

勿論是等の金額は現在に於けるが如き道路の維持修繕又は新設改築に要する費用を支辨するに足るものであつて、若し吾等の要求する如く自動車交通を自由完全ならしめる爲の道路改良費に對しては、或は其の幾部を充すに過ぎないものとなるかも知れぬ。然し道路を斯の如き程度にまで改修すれば、自ら之を使用する諸車輛の數を増すであらうし、従つてそれに對する稅收入も其の課率を増すこと無く

して尙増加するであらう。

從來の法制に於ては、地方公共團體が其の公共事務を處理するには其の區域内に於ける住民全體の負擔を以てするを原則とし、一部賦課又は不均一賦課の如きは自治の振興を妨げ自治體の統合力を薄弱ならしめるものと認め、僅に例外として之を認むるに過ぎず、又租稅の賦課は當該公共團體全般の需要を充さんが爲にのみするを原則とし、或る特殊の目的の爲に其の事業費として住民に負擔せしむる如きは、租稅の體系を紊すものとして容易に之を認めなかつたやうである。然るに如斯傳統的精神は最近に至り、後者は都市計畫法に於て都市計畫事業の爲の特別税を認めたるにより、又前者は同法及道路法に於て受益者又は損傷業者の特別負擔制を認めたるにより、次第に時代の要求並正義公平の觀念に合致するやうに變革さるゝに至つたのは寔に喜ばしい事である。而して道路改修工事の執行に因つて直接に利益を受け又改修したる道路を頻繁に使用することに因つて特に道路を損傷すると看らるゝ自動車其の他の車輛

に對し賦課する稅收入を擧げて専ら道路費に充當するの制度を樹立することは、當に喫緊の事項であると思ふ。況や道路工事費財源の捻出に惱める今日、米國に於ける自動車のよりの收入が其の國總道路費の約半額を支辨しつゝあるの實例を見るに於ておや。

三九 道路交通保全會議の顛末

米國に於ける自動車事故に因る死傷其の他の損失に就ては、從來屢々統計調査等の公表を入手する毎に其の要領を記し、以て輓近特に道路交通保全に關する事項が彼の國の重要な社會問題となりつゝあることを述べたのであるが此の事たる獨り米國に於てのみならず、我が國に於ても最近道路の改善と交通機關の普及發達とは俄かに此の問題の緊要さを現實に展開し、今に於て之が對策を講ぜざれば、將來必ずや米國などの嘗めたと同じ苦い經驗を積まねばならなくなるに至るの感を深くせざるを得ざるに至つた。之を例へば自動車事故に因る死傷者の數のみに就て見るも、

大正十三年に於ける死者二六九、傷者七、六四六は翌年に至つて死者三四八、傷者九、六九二の多數に及び、此の一年間に於ける死傷者の著しき増加に誰しも驚かるゝであらう。更に之を警視廳管内に於ける事故に就て見れば、左表の如く年次其の度を急激に高めつゝあることを知るべく、又以て藤岡交通課長が「財政整理よりも交通整理、行政整理よりも交通整理」と叫ぶ事の故なきに非ざる所以を諒知するであらう。

自動車交通事故年次表（警視廳調）

種別	年次				
	大正元年	同 五年	同 十年	同十四年	同十五年
件數	二四一	五五五	二、〇〇〇	六、三三八	六、三六六
死亡	五	六	二四	八七	八〇
負傷	二三六	三五八	一、九七六	三、一六六	三、三六三

道路改良會亦茲に見る所あり、近く都市交通會議を開催して都市交通に關する重要な行政及技術の諸問題を研鑽討議する豫定であると云ふから、私は左に米國商務省年報

中に於て同省長官フーヴァー氏が全國道路交通保全會議に關して述べたる部分を抜萃して何等かの參考に供したいと思ふ。氏は曰く

近時全米國を通じて著しき増加の傾向を示せる街路及道路に於ける交通事故に因る死傷其の他の損失を未然に防止せんが爲め、一九二四年春、商務長官は米國自動車協會、米國電氣鐵道協會、米國相互同盟、米國鐵道協會、米國商業會議所、全國貸自動車協會、全國自動車商業會議所、全國事故及擔保々險人事務局、全國安全會議等に對して之が協力を求めた處、幸にして是等の好意的贊同を得たので、その年十二月を以て愈々第一回全國街路及道路安全會議 (National Conference on Street and Highway Safety) を召集することとなつた。會議は鐵道、保險會社、軌道、自動車製造業者、商工業組合、貸自動車會社、安全會議、各州道路職員及自動車委員、地方警察官吏及交通取締官、勞働組合、自動車乗用者組合、婦人安寧組合、技術者、教育者及一般公衆等各方面を代表する凡そ六百人の委員を以て

組織せられ、諸般の事項に關する討議研究の結果、各州政廳に對し街路及道路取締規則の制定を勸告し、各州の協力して爲すべき事業を指示し及び將來本會議の爲すべき事項を決定する等道路交通保全に關する幾多の重要な事項を採擇決議したのである。

第二回の同會議は一九二六年三月を以て開會されたのであるが、此の度は大統領タリッヅ氏より各州知事に對して其の州を公式に代表する者を派遣すべき旨を要求したので、四十三州の知事は之に應じて關係官吏を派遣し、其の他第一回の會議に委員を選出した各團體及組合の代表者を合せ總數約一千名の多數を以て議事を進める事となつた。而して法規統一に關する委員會に於ては、自動車登録、運轉手免許、自動車操縦其の他自動車及自動車交通に關する統一的法規案を作製提議したる處、若干の修正を経て本會議の採擇する所となり、爾來全國統一州法委員會 (National Conference of Commissioners on Uniform State Laws) 及米國辯護士協會 (American Bar Association) の贊成是認する所

となつて居る。尙本會議の終了に際し、各州代表委員に對して、是等の委員は歸廳後本會議に於て採擇したる自動車に關する統一的法規案を各州行政當局及地方公共團體其の他の私的團體が速に採用して立法其の他適當の措置を執る様最善の努力を爲すべき旨の決議を滿場一致を以て可決したのである。

全國街路及道路安全會議は其の組織内容に於て名實共に全國的である。而して道路交通事故特に自動車の事故に基因する人的物的及經濟的損失は、現代生活に於ける浪費の最大顯著なる事例たるを疑はぬ。今や年初以來實に二萬三千九百の人命を失ひ、約六十萬の重傷者を出して居るが、之に器物財産其の他の物的損失を合算する時は、交通事故に基因して全米國及米國民は年々二十億弗を越ゆる巨額の損失を甘受せねばならないのを遺憾とする。云々。

長野縣自動車學校

「信濃の國は十州に、境連る國にして」と歌ひ誇る國の當業者が、相謀り他に卒先して自動車協會を創設したのば、五年も昔の事である。そして現在約一千臺を有する此の縣の自動車界に於て、先づ爲すべき事は優良なる運転手の養成に在りとして、自動車學校を創立してからも早や一年を経過した。同校は陸軍自動車學校と緊密なる聯絡を保ち、學術技能共に優秀なる者を出さんことを心掛けて居る。講師に有能な者を聘してあるのは固よりであるが、校長の談によれば、縣の試験官となる者を講師に頼むことは絶対に避けて居るとの事である。學校の性質上極めて當を得て居ること、思ふ。尤も、卒業者の處置従つて入學者の數を、運転手の資格を與へるだけに止める事とするか、それとも縣内に採用することを主眼として定めるかは、今尙考慮中であるさうな。兎に角參考に値する施設である。