



路政夜話 [10]

武井群嗣

四四 道路費年額十三億弗

なり或はそれを超過するに至るであらう、云ふのだから、愈々以て羨ましいことである。

米國に於ける道路改良事業が驚くべき速度を以て進捗を見つゝあることは寔に羨望に堪へぬ所であるが、今年一九二八年に於ける改良計畫は恐らく従來の最高記録と同一と

此の程發表された米國道路局の公報に依れば、各州道路當局が一九二八年に於て新築又は改築を爲さんとする道路の延長は合計凡そ二萬八千哩を超過すべく、又其の維持修

繕せんとする道路の延長は大凡二十四萬哩に及ぶであらうこのことである。而して、此の二萬八千哩餘の道路改良計畫中には相當大規模なる橋梁の架設及既に改良工事施行済の道路を再び現代交通の需要に應ずる如く改築せんとするものをも包含するのであつて、是等の計畫を遂行する爲に各州道路當局の投ずる費用は凡そ七億五千萬弗を超える見込であるし、之に郡其の他の下級公共團體に於ける道路當局が支出する費用を加ふれば、總額實に十三億弗以上に達する勘定である云ふ。假りに一弗を二圓と換算しても、約二十六億萬圓と云ふ鉅費が一年間の道路費として投ぜられるのであるから、眞に羨ましいこと云はざるを得ない。

尤も、米國は面積が廣大であるから、従つて其の道路の延長も我が國のそれに比して頗る多く、總延長は實に三百二十萬哩に及び、而かも人口約四十人に付一哩の割合と云ふることであるから、之を我が國の如く總延長約六十萬哩、人口約百人に付一哩の割合なる道路と比較せんとする

のは、比較する方が無理だとは萬々承知の上であるけれども、昭和二年度豫算に於ける道府縣市町村等の土木費總計約二億七千六百萬圓、内道路費約一億四千萬圓なるに顧みれば、彼と此とは到底桁違ひの話たるを免れまい。而して各州道路當局が一年間に改良せんとする道路の延長約二萬八千哩は、優に地球を一周して尙餘りある長さであることと思へば、復も羨望に堪へないと繰返さざるを得ないではないか。

#### 四五 「護謨道路」の提唱

道路の路面は是非鋪裝せねばならぬ、それが高級鋪裝なら尙更結構だ、ミ路政の當局は常に聲を大にして叫ぶ。然し又、あの硬い鋪裝から起る震動を避けることはできないものか、ミ聲を密めて考へる。そこを狙つて目論見を立てたのが所謂護謨道路の提唱である。

此の程、英國に於ては護謨生産者協會の會長たりし Stanley Bois 氏を始め多數の護謨會社々長等が相謀り、

資本金十萬五千磅を有する一の護謨鋪裝會社を設立した。其の名を Universal Rubber Paviers, Ltd. と呼び、専ら路面鋪裝の用に供する護謨のプロックを製造することを目的とし、其の製造に係る護謨プロックを以て所謂護謨道路を造らんとするのである。尤も、此の會社の設立趣意書に依れば、通稱を "rubber roads" と呼んでも、決して無數の道路の全路面を護謨張りにしやうと云ふのではなく、特殊の箇所、例へば重要な橋梁及車道又は高價なる若は歴史的價値ある建築物を圍繞する道路の路面を鋪裝する爲に之が使用を期待するのだと云ふのである。而して、護謨鋪裝の效能として挙げられたる所を見るに、其の耐久力に富み清潔を保持し且震動を感じざる點に於ては、他の如何なる種類の鋪裝と雖之に及ぶものなく、特に其の震動を避くることは護謨鋪裝の根本的重要性と稱するも過言ではないのであるから、假令其の最初の原費が他のものに比して若干多額であつても、年月を閲して優に之を銷却し得るから、却て利益あることとなるべく、斯く觀來れば、所謂護謨道路は

最も現代的なる鋪裝道路として迅速に之が採用を見るに至るであらう、と云ふのである。

如何に理想的な鋪裝材料であつても、護謨の値段の高かつた時には問題とならなかつたのであらうが、此の頃のやうに護謨の値が下つて來るに、それが鋪裝用にまで提供され、Up-to-date の道路だも持囃されることになるのであらう。

#### 四六 軍馬の自動車輸送

私は嘗て自動車利用の一新例として、早魃の爲め危機に瀕する緬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計畫の樹てられたことを紹介したことがあつた(第九卷第三號七四頁)。斯の如く自動車の普及發達に伴ひ、之を各種各方面の交通運輸に使用することは日に月に新しい考案を加へ來つ、あるが、六月二十四日米國陸軍省に於て Quarter-master General の發表する所に依れば、貨物自動車に依りて軍馬を輸送するに當

り、現在の車輛を以てしては如何に軍馬の配置に工夫を凝らしても、三頭以上を載せることは出来ない。が併し、今後軍馬輸送を自動車に依りて行ふ場合には一臺に少くとも六頭を積むことを要し、又其の配列に考慮を廻らせば六頭を載せて輸送することは、試験の結果其の可能なることを確かむることができた。依つて、今後に於ける軍馬の輸送は之を基本として計畫することを要するのであるが、若し軍部に於て六頭の軍馬を容れ得るに十分なる容積ある長大なる車體を有する軍用貨物自動車を製造することが困難なる事情に在るならば、軍用に非ざる一般運送用車輛を此の目的の爲に使用することを考へて見やうこのことである。

自動車に依る軍馬の輸送、それは我が軍部に於ても夙に研究調査し盡されてゐることも知れぬ。従つて、斯かる事項の紹介は軍部の當局から見れば、全く兒戯に類することであらう。が併し、私は只の素人として、又自動車利用の一新例として、右の報告を引いたのに過ぎない。

#### 四七 北歐新興國の道路基金

歐洲大戰の末期、露西亞、獨逸、奧大利等の戰敗國內に出來た幾多の新興國は、獨立後間もなく聯合國の承認を得たので、改造後の歐洲には未だ嘗て名を聞いたこともないやうな國々が澤山に出來上つた。茲に記さうとするエストニア (Estonia) 及ラトヴィヤ (Latvia) の如きも、當時の露西亞帝國から分離獨立した共和國であつて、舊露西亞の西小部を占めてバルチック海に面し、前者は面積二萬三千二百方哩、人口約百八十萬、後者は面積二萬五千方哩、人口約二百五十萬を有する小國である。

小國ではあるが、此の新興國の現政府は道路の改良に熱心であるを見え、エストニア國では道路改良基金造成の爲にガンソリン税を設け、ガンソリン一キログラムに付〇・〇五クラウンを徴收することになつた。同政府當局の計算に依れば、右に依る年收總計約三百クラウンに達する見込である云ふ。又、ラトヴィヤ國では同じく道路基金造成の

爲にアルコール税を設け、總てのアルコール性飲料に對し  
三%の税金を徴收することに決したそうである。

英國の道路改良基金制度のこゝや、米國の道路費は其の  
半額を自動車登録手数料及ガソリン税で支辨するの現状に  
在ることは、嘗て之を紹介したこゝがあるから今茲に繰返  
さないが、我が國に於ても道路改良費の財源に就ては眞面  
目に攻究せねばならぬ刻下の重要問題であるを考へる。米  
國なごゝは諸般の事情を異にする我が國に於て、新にガソ  
リン税を徴收して之を道路改良費に充當することは俄に實  
施し難いこゝであらうけれども、道路上を通行する諸車輛  
に對する各道府縣雜種税の如きは昭和三年度の豫算に依れ  
ば實に二千五百六十五萬圓に達して居るのであつて、之を  
其の儘道路改良費に充當するこゝが出来れば、それだけで  
も斯の事業は大に進捗するこゝを思ふ。何故なれば、昭和  
三年度豫算に道府縣が國道及府縣道の維持修繕費として計  
上した金額は總計二千九萬圓であるから、之を車輛税を徴  
收せらるゝ者から見れば、道府縣は諸車輛が道路を使用し

又は之を損傷するからして税金を取りながら、その税金に  
相當するだけの維持修繕をも道路に加へて居ない、云ふ  
苦情を言ひ出したくなるこゝとなるのである。

昭和三年度に於ける國道及府縣道の改良費として府縣の  
豫算に計上せらるゝ金額は約五千三百萬圓であるが、此の  
數字は未だ曾て見ざる巨額である。此の豫算を見て吾等は  
我が國に於ける道路改良事業の進展を喜ぶと共に、折角の  
豫算が年度末に至つて大部分の繰越を見ないやうに祈らざ  
るを得ない。其は兎に角、此の鉅資の財源は主として起債  
に俟つらしいのであるが、此の際右に述べた車輛税が物言  
ふならば如何程助かるこゝであらうと思はざるを得ない。  
又、市町村が是等の本税に對して附加する税を假りに本税  
一圓當附加税課率市平均一圓二錢一厘、町村平均八十五錢  
五厘を以て計算するときは、優に市道及町村道の新設改築  
費又は維持修繕費を支辨するこゝを得る額となるのである  
から、道路費財源としての車輛税は大に考慮を要する問題  
である。

新興國の道路改良基金造成の爲にする新課税の話から、筆は脇路へ逸れてしまつた。其の點は恐縮するが、道路費の財源として車輛税を貰ひ受けることは是非共實現したいものである。車輛税を納める人にまつても、其の金が悉く道路の爲に使はれるのだと思つたら、餘り苦情も言へまいではないか。

#### 四八 世界の自動車三千萬臺

六月二十一日米國商務省自動車部 Irving H. Taylor 氏の公表する所に依れば、一九二七年一月一日現在に於ける世界の自動車は總數二七、五九四、二〇九臺であるが、此の中米國及カナダに在るもの二四、二一一、六八七臺であつて、總數の八一・五%に當り、又世界現在自動車の九〇%は米國製に係るものこのことである。而して、同氏に従へば、此の調査は世界の各國を百六十一の調査區に分ち、各區に使用せらるゝ自動車の數を國務商務兩省の海外駐在員をして調査報告せしめ、之を主たる基礎として作成した

ものであるから、相當の信憑力を有するものと見てよからう。

然るに、自動車の普及發達は世界的情勢に在るものご見え、右調査後の一年間即ち一九二七年中に世界の自動車は二、一〇三、二九〇臺の増加を齎し、一九二八年一月一日現在調に依れば總數實に二九、六九七、四九九臺となり、世界中に使用せらるゝ自動車の總數が三千萬臺に達するの間もないことを思はせるに至つた。尤も、年々自動車の増加する割合は此の一兩年よりも寧ろ數年前に於ける方が特に著しかつたのであつて、一九二三年一月一日現在の總數一八、二二二、七六二臺は其の後の五年間に一一、四七四、七九七臺即ち六三%を増したのであるが、之を各年別にすれば、一九二六年中の増加は總數三、〇〇四、九六〇臺即ち一二・二%なるに反し、一九二七年中の増加は總數二、一〇三、二九〇臺即ち七・六%である。尙、同氏の公表する所に依れば、今年一月一日現在調に係る世界の自動車二千九百六十九萬七千四百九十九臺の中二千六百五十九萬七

千百八十六臺即ち八九・六％は米國に現在するのであつて、其の内譯を見れば二千二百九十三萬三千二百五十八臺即ち九一・一％は乗用車で、三百六十六萬三千九百二十八臺即ち八一・二％は貨物用及乗合用である。斯く觀來れば、米國は自動車の國であると言ふても過言ではあるまい。因に、右調査に従へば、我が國に於ける自動車總數の九二％は米國製であつて、其の内譯、乗用に付ては八七％貨物及乗合用に付ては九三％である。

#### 四九 自動車一臺當人口幾何

米國商務省自動車部の公表に依れば、今年一月一日現在に於て世界中の自動車が二千九百六十九萬七千四百九十九臺あることは前項に記した通りであるが、同部に於ては更に之を人口に割當て、自動車一臺に對する人口幾何かを各調査區毎に割出してゐる。それに從へば、世界各國を平均して一九二六年一月一日には七十一人に付一臺の割合であつたのが、翌二七年一月一日には六十六人に付一臺となり、

今年一月一日現在では六十四人に付一臺の割合であること云ふ。更に之を各國別に見れば、其の第一は言ふ迄もなく米國で五・一人に付一臺、米國を除く世界全體の平均は二百七十七人に付一臺、最も極端なのはエシオピヤ(Ethiopia)であつて、人口一千萬人に付百九臺を有するのであるから、結局人口九萬一千七百四十三人に付一臺の割合になる。尙、特例の一二を記せば、獨逸は自動車の總數約四十五萬六千臺を有するので、其の數から云へば世界第五位なるに拘らず、之を人口に割當てれば百三十七人に付一臺の割合となり、反之、アラビアに在るモカラ(Mocalla)では自動車僅に百三十八臺を數ふるに過ぎないけれども、之を人口に割當てれば九十九人に付一臺と云ふ上位に在ることとなる。因に、我が日本は右の計算に従へば人口一千五百二十五人に付一臺の割合だと言はれて居る。序に、聊か煩雜となり、且何等の實益をも見出し難いと思ふけれども、同部調査に基く百六十一區の中から、十數ヶ國の分を抜き出して見やう。

佛國	四〇	スコットランド	四八
英蘭及ウエルス	四一	カナダ	一〇
愛蘭自由國	八一	北愛蘭	五八
獨逸	一三七	濠洲	一四
アルゼンチン	三八	スペイン	一二六
伊大和	二五四	ブラジル	二六四
瑞典	五五	白耳義	七三
印度	三、三三三	丁抹	四一
和蘭	一二〇	メキシコ	二七二
瑞西	七四	ハワイ	八
フィリッピン	四〇七	支那	一、四五五
トルコ	一、九〇八	シアム	一、四六〇
朝鮮	六、九五〇	香港	五〇七
臺灣	七、六二四		

### 五〇 フラジルの道路改良

何處へ往つても日本人はあまり歓迎して呉れさうもない

南北兩大陸の中で、唯一つ日本に好意を表し日本人の渡來を歓迎する國は言ふまでもなくブラジルである。洋の東西を問はず、顔の黃白を論ぜず、等しく市民權を享有し、大統領其の他極めて少數の重職を除けば如何なる官吏にもなることを得せしめらるゝ國は此のブラジルである。日本の官民朝野を擧げて大和村の建設に努力しつゝあるのも亦此のブラジルである。斯く日本とは深き關係を有つ國の首都リオ・デ・ジャネイロミサン・パウロを連結する三百哩の道路が此の程完成して盛大なる竣工式を舉行したこのことであるから、私はそれを「夜話」の材料に供しやうと思ふのである。

六月十八日汎米協會よりの通信に依れば、先般ブラジル國に於ては其の大統領及閣僚を始め州知事其の他の顯官貴紳が一路上に相會して盛宴を張つた一大事が行はれた。之れ即ち同國の二大都市を連結する道路の開通を記念せんが爲めの祝典であつて、其の起點たる Rio de Janeiro は言ふ迄もなく此の國の首府であり、其の終點たる Sao Paulo



は一州の首都である。而して道路開通の祝宴は此の道路に沿へる一都市 *Hotiana* に於て行はれたのであるが、此の盛儀に参列する此の國及此の州の名士は孰れも自動車を驅つて各地方都市より會場へ参じたので、宛ら自動車の隊商を見るが如き感を呈したこのことである。

新道路は前記兩大都市を連結するを目的とする現代的道路であるが、總延長三百哩、幅員八米、最急勾配六%、混凝土橋梁十九を有し、總延長の内約二十哩はマカダム道、七十哩は碎石及砂利道となつてゐる。全長三百哩に亙る道路の築造工事は多數の區間を分ち各地點より着手したのであるが、それでも相當の歳月を閲し、今年の夏に至つてようやく竣功したのである。起點たる首府リオ・デ・ジャネイロは最近の人口實に百五十萬を數へ、終點たるサン・パウロ亦五十萬を超ゆる大都市であるし、沿道には中小幾多の都市村落が散在するので、此の新道路の有する交通的使命は今後愈々重大なるに至るべく、謂は、此の國の "Main Street" ともなるであらう。従つて、此の道路に

沿ふて走る鐵道の敷設工事も目下進捗中であるが、最早や道路完成の今日、假令巨額の資本を投じて此の鐵道が出来ても其の効果は多くを期待し得られざるのみならず、或は不用に歸するのはいかゞさへ評さるゝに至つたこのことである。

「國の首府からカフエーの首府へ」三百哩の現代式直通道路の開通は正に此の國の一大事であらねばならぬ。實にや、道路の改良は國富増進の第一歩、産業の振興、文化の進展、地方の開発、生活の改善、民力の涵養の基礎となる。此の理を悟らずして今尙鐵道の萬能を夢る、日に僅々數回の車輛のみを運行する鐵路の開通に多年の後を期待し、巨萬の富を投じて怪まざらんとするの徒は、蓋し時務を識らず眞に國利民福を思ふ者に非ずと評されても、之に答ふるの辭がないであらう。