

# 路政夜話 (二)

内務事務官 武井群嗣

## 五一 英國の自動車道路計畫

伊太利ミランに於ける自動車道路の成功に刺戟されて、歐米諸國に此種の計畫が頻りに行はれて居ることは、路政に關係する者の普ねく知る所であつて、私も嘗て之が叙説を試みたことがある（拙著道路及道路交通一三一頁参照）そして、英國の如き普通道路の完備せること世界に冠たる國に於ても、自動車道路の必要は夙に地方團體に於て唱へられ、一九二三年にはコヴェントリーよりマンチエスターに至り更に英蘭中部地方に於ける重要な工業地帯を貫かんとする所謂北西地方自動車道路開設の建議が議會に提出

され、越えて二五年には倫敦ブライトン間（約四十哩）に主として遊覽客輸送を目的とする自動車道路開設の許可案が提議されたけれども、内閣更迭其の爲に未だ實施の運に至らないことも亦其の一項に附記した所である。

然るに、斯かる計畫の實現は愈々其の必要の度を増したものと見え、今回復々倫敦とブライトンを連結する自動車道路開設の計畫が具體化され、既に之が爲のシンデケートを作り右計畫の許可を議會より受くべく着々準備中であると云ふから、左に其の計畫の概要及之に對する世評賛否の概況を述べやうと思ふ。

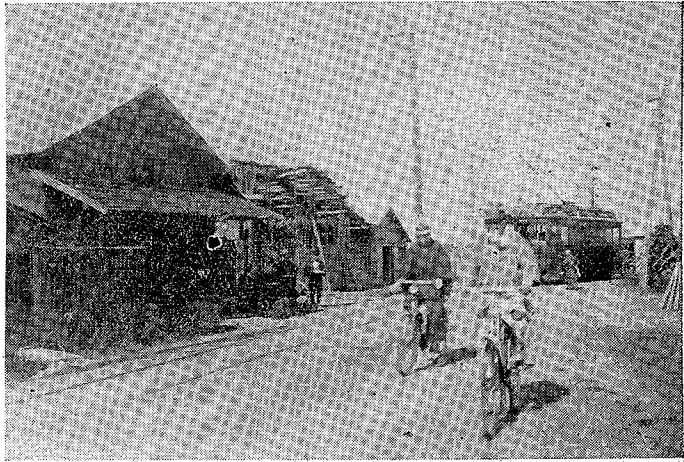
自動車道路の計畫を樹立したるシンデケートの代表者た

る Lord Asquith 氏の説く所に従へば、自動車輸送を促進助長する目的を以てする自動車道路の計畫は輒近各地に之を見る所であつて、本シンヂケートが最初の試みとして開設せんとするものは倫敦とブライトン (Brighton) とを連結するものであるが、若し之が成功するならば引續き倫敦・ポーツマス (Portsmouth) 間及倫敦サウザンプトン (Southampton) 間にも之を開設し、次第に之を各地方に及ぼさんとするのである。自動車道路を開設し之を經營せんが爲、新に自動車道路株式會社 (Motor Roads Co. Ltd.) なるものを設立する。而して、今開設せんとする道路は混礙土を以て路面を鋪裝し、二車線を設く。言ふ迄もなく、其の一線は上り交通の爲で他の一線は下り交通の爲であるが、尙兩者の衝突を避くる爲に兩車線間には之に必要な施設を爲す。又、之を通行する自動車は何等の制限を設けないのであるから、本道路を横斷する他の道路の存在を許さざるは勿論、鐵道線路等の障礙物は橋梁又は隧道を以て之を下又は上に避くることとする。而して自動車道路

より他の主要なる普通道路に至らんとする者の爲に、兩者を連絡する小道路を設備する。尙、自動車乗用者の需要に便ならしむる爲、給油所、修繕場、車庫等が此道路の沿線に設置さるゝであらう。最後に會社は斯かる施設を爲す爲に巨額の費用を投ずるのであるから、本道路を使用する私用自動車及重量大なる商業用車輛に對しては、哩當少額の賃錢を徴收せんとするものである。云々。

自動車道路の計畫は大凡前記の如くであるが、(Lord Asquith) 氏の見る所に依れば、此の事業計畫に對しては鐵道方面より強き反對の出ることは無からうと思はれる。勿論、此の會社は純然たる私設會社なるを以て、此の事業は全く私企業の一たるを免れないのであるが、抑も此の計畫たるや公共の利便を目的とするものであつて、其の建設費の如きは倫敦ブライトン間のものだけでも約三百萬磅を要し、若し他の二路線を之に加ふれば各此の二倍を要するのであるから、本案が議會に提出された場合には、寧ろ相當なる保護助成の條件を加へられんことを期待して居る位で

ある。



近附村川龍郡度多仲縣川香(査調勢情通交)

對に、此の計畫に對し相當強き反對を爲すものと見られて

同氏

及其の一黨の熱心は斯く強烈なるにも拘らず、他の方面殊に鐵道會社に於ては氏の見解とは反

るし。London Morning Post などの論ずる所に依れば、

現在英國の道路は未だ交通飽和の状態に達しないのみならず、天氣晴則なる週末日又は祝祭日に於てのみ試みるが如き特例なる交通を緩和する爲に兩都市間に三百萬磅を消費するが如きは經濟的でない。従つて、又賃錢の收入を以て斯かる巨額の建設費を銷却するが如きは、私企業として經營する限り、其の可能性の疑はしきものがある。尙賃錢の問題に關しては、現在英國には自動車税及ガソリン消費税が課せられてあるのに、更に同一自動車より哩當の賃錢を徴收することは、多數の自動車乗用者に對する過重の負擔とならざるやの疑があるし、殊に商業用車輛の場合には此の賃錢が貨物の輸送費に轉嫁されることとなる、云々、と述べて居るのである。

其は兎に角、發企人等は此の計畫の必ず成功すべきものなることを信じ、次の議會に於ける本案の通過を期せんが爲、各方面に於ける利害關係者より既に二萬五千磅の賺金を見てゐると傳へられる程であるから、同國路政上の懸案

たる自動車道路の計畫も次の議會に於ては何れにか決せらるゝことと思ふのである。

## 五二 米大陸横斷道路の計畫

私は嘗て米國デラウェア州選出上院議員 *Ed. Potts* 氏（共和黨）が、米大陸を横斷して大西洋岸より太平洋岸に至る超國道（*Super-Highway*）を米國政府の手に依つて開設すべく、先づ之が調査を爲すべき旨の議案を其の議院に提出したことを報じ、且其の提案の要旨を紹介したことがあつた（本誌第九卷第三號七二頁以下参照）。然るに、此の議案は前議會に於て郵便局及郵便道路委員會（*Committee on Post-offices and Post Roads*）に付託されたので、同委員會は前議會終了の日（一九二八年四月二十三日）まで之を調査研究討論し、其の結果を上院に報告した。従つて、此の問題は次に開かるべき十二月（一九二八年）の議會に於て論議されることと思ふので、右の委員會議事録から本案の概要及其の經過を摘載しやうと思ふ。

本案は之を「大西洋岸の一地點又は其の附近より太平洋岸の一地點又は其の附近に至る郵便道路及軍事國道を開設する案」と稱し、四車線を有する直通道路を建設せんとするものであるが、言ふ迄もなく其の中二車線は乗用自動車及貨物用に非ざる自動車の高速度交通の用に供し、他の二車線は貨物自動車及其の他の重量交通の用に供するものである。而して、之に要する經費としては先づ最初に五百萬弗を豫算に計上せんことを求めて居るのであるが、提案者は本案を實現せんが爲に、政府に於て一の調査委員會を設置すべく、其の委員の數を十一名とし、内五名は本案に直接の關係を有する關係中より之を命じ、他の六名は學識經驗ある者の中より上院の承認を経て大統領之を任命することを要求して居る。然らば本委員會は何事を爲すべきかと云ふに、提案の主旨に依れば、委員は先づ出來得る限り一直線に兩大洋岸を連結する中央道路に付試験的調査を行ひ、次に太平洋岸に沿ふ道路、南方國境に沿ふ道路及大西洋岸に沿ふ道路の實現性を調査研究し、最後に經度九十五

度に近き前記中央道路上の一點より南方國境に沿ふ道路に連絡する道路を調査すること、是等調査研究の結果は之を取纏めて議會に報告することを要するのであつて、議會に於ては之に基いて本案を實行すべきや否やを決定するのである。

米大陸横斷直道路開設に關する議案の内容は略々前記の如くであるが、之に對して先づ何人も提出する所の疑問は、斯かる計畫を立法化する必要の有無如何と云ふ點と、斯かる計畫は如何にして之を實現するや、換言すれば之が爲に國費を濫費し國民の負擔を増す結果を來すに非ざるやと云ふ點であるが、之に對する提案者の説明に依れば、右第一點に付ては國防上及郵便物遞送上必要なりと答ふるの外なく、特に本案の如き道路を必要とする所以は、二十年此の方俄かに増加したる自動車に依る交通の混雜困難を緩和する爲であつて、輒近州際交通に従事する自動車の激増せる情勢に鑑み、斯かる計畫を樹つることは米國民の社會生活上必要已むを得ざるに出つと主張するし、第二點に

付ては政府は最初幅員五百呎の土地を道路用地として取得



近附町出城郡歌綾縣川香(査調勢情通交)

すべきも、四車線を具備する道路を建設する爲に直接に使用する土地は當分百呎にて足るべきを以て殘餘の土地は將來國防上又は郵便上必要を生ずるまで之を民

間に賃貸すべく、従つて之より生ずる収入を以て本道路の維持費は勿論建設費の銷却に充當すべしと説き、以て國民の負擔を加重するものに非ざる旨を辨じて居るのである。

尙、本案審議の際特別委員と提案者との間に交換されたる質問應答の二三を摘記すれば、右に所謂賃貸に供する將來の道路用地は之を農耕業に使用するも可なりや、との問に對しては「然り」と答へ、該道路に沿ひ都市を建設するも可なりや、との問に對しては「否」と答へ、且沿道には給油所、喫茶店、修繕場等を建設するに止むと説いてゐる。更に「速力の制限は如何」との問に對しては、中央の二車線に於ては時速三十哩とし、其の外側の二車線に於ては三十哩以下に之を制限する旨を答へてゐるが、最後に「本計畫に類似する實例なきや」と尋ねられたるに對する解答としては、華府と紐育とを連結するものを挙げ、此の道路に於ては途中フィラデルフィア、ウイルミントン、トレントン其の他の都市を通過することを避けたので、華府より紐育へ行く場合優に三、四時間を節約することが出來ると説

いて居る。従つて、提案者の意見に従へば、本道路計畫の實行せらるる曉に於ては、州又は州内の地方に於て之と連絡する普通道路を建設改良する刺戟ともなるであらう。尙、本計畫調査の爲に設置する委員會は政府に現存する道路局と決して権限の衝突を來すものでなく、寧ろ道路局は此の場合に於て最も重要な役目を演ずるものである、と述べて居るのである。

### 五三 國庫補助道路の完成七萬哩

米國に於ては一九一六年合衆國道路補助法を制定して、各州の區域内に存在する道路中州際交通の設備として最も重要なものを選択指定し、指定したる道路の改良に對しては合衆國政府より補助金を交付して之を助成して居るのであるが（道路費國庫補助制度及其の運用に關しては本誌第十卷第一號四五頁參照）右國庫補助に關する經費は、米國內四十八州及ハワイに對して、其の面積、人口及郵便道路哩程の三者を標準とし、三者各同等の價值を有するもの

として之を按分配當する定めである。而して此の制度の運



近附町平琴郡度多仲縣川香(査調勢情通交)

用宜し  
きを得  
たので  
米國の  
道路改  
良事業  
は着々  
其の功  
を收め  
て居る  
ことは  
特に説  
明の要  
を見な  
い程で

米國に於ては右國庫補助制度の創始以來、同年八月三十一日までに、聯邦政府の補助を受けて事業を完成したる道路の總延長は實に七萬二千五百五十九哩六分に達したとのことである。

翻つて我が國に於ける道路改良事業の成績を見るに、之が國庫補助の制度は大正八年道路法の制定と共に樹立され、大正九年度以降三十年間に國費二億八千二百八十萬圓を支出して、軍事國道約七十里の改修と國道約二千里、特殊の事由ある府縣道約四百里及六大都市の街路改良事業の助成とを爲さんとするのであつて、其の創始の時も米國のそれより後に在るし、其の計畫の内容も亦彼と此とを較ぶべくもあらぬものであるから、今茲に兩者を比較して云々せんとするのではないが、我が國では昭和三年十月一日現在に於て、此の改良計畫に基き道路工事の竣功したるもの二十八里十七町餘、工事施行中に在るもの百五里十四町餘を數ふるに過ぎない。此の成績を如上の計畫に對比し、更に米國が國庫補助道路として指定したる總延長十八萬四千

あるが、一九二八年十月九日道路局の發表する所に依れば、

哩の中既に七萬二千餘哩を完成したる成績に比較するときは、我が國に於ける道路改良運動の更に熱烈なるものあることを切望せざるを得ないのである。

#### 五四 瑞典の乗合自動車營業

一九二八年十月九日在ストックホルム米國商務官 H. O. N. L. 氏が本國の商務省に報告したる所に依れば、瑞典のやうな山と河とに富んでゐる國でも自動車の増加は最近著しき現象を呈し、特に乗合自動車の激増に於て其の然るを見るのであつて、最近の統計に依れば、同國には約六千の乗合自動車營業者を數へ、是等營業者は毎日約一千六百の路線に依りて營業を爲し、其の總延長五萬キロメートルに達すと云ふ。而して此の路線延長は實に同國の鐵道總哩程の三倍よりも長いのであるから、乗合自動車の鐵道に對する打撃の相當著しきものあるを、推察することができると思ふ。

嘗て内務省土木局に於ては、全國に於ける乗合自動車の

營業狀況を調べ、其の企業者數、旅客二、二二〇、貨物五八、一。路線數、旅客四、四八二。貨物一、三三四。營業哩數、旅客四三、一六三。貨物一七、六四一と云ふ數字を得たことがある。此の調査は恐らく現在に於て最も權威ある最近の調査であると信するが、旅客及貨物の兩者を合せたる路線營業延長六萬八百五哩と云ふ數は、官私鐵道の營業哩一萬三千四百哩に比較すれば約其の四倍に當る勘定であるから、従つて其の鐵道に及ぼす影響の甚大なることも推知し得るであらう。

瑞典のバスと日本のそれと、其の間何等の緣故もない筋合であるけれども、「自動車の世界」の一員たる瑞典のを紹介したる序を以て思ひ出すまゝに日本のそれを附記したに過ぎないのである。

#### 五五 賃取橋梁廢止の提議

道路は自由交通を原則とする點より見れば、道路を接續する橋梁の使用に對し賃錢を徵收するが如きは交通史上極



めて幼稚なる過去の制度に屬し、交通政策上決して良制度と認むることを得ない。此の主張は理想として何等批議する餘地のない程明瞭であるが、路政の實際に於ては俄かに之を實現すること能はず、先進國と謂はるゝ歐米諸國に於ても今尙多數の國に賃取橋梁の制度を存し、我が道路法に於ても之を是認して居ることは特に説明の要を見ざる所である。

ところが、米國に於ては、一九二八年十月十二日、代議士 Kelly 氏（共和黨）提案の下に「賃取橋梁の制度は通商交通を妨げ民衆及各州間に於ける相互の理解を阻害すること甚大なるを以て、州際交通の用に供せらるゝ道路に於ては賃取橋梁の設置を認可せざる方針を樹立すべし」との主張を見るに至り、之に對しては多數の賛成者あるを以て、議會に於ては此の提議を容れたる政策を採るに至るべしとすることである。賃取橋梁の問題が議會に於て論議せらるゝ點は、國民の實生活に關係なき問題を捉へて徒らに泥試合を事とする議會と、少しく其の趣を異にすると思ふ。

五六 フラジルの自動車道路



近附市龜丸縣川香(査調勢情通交)

南米  
ブラジ  
ルの「  
國の首  
府から  
カフェ  
ーの首  
都へ」  
三百哩  
の現代  
式直通  
道路が  
開通さ  
れたこ  
とは前

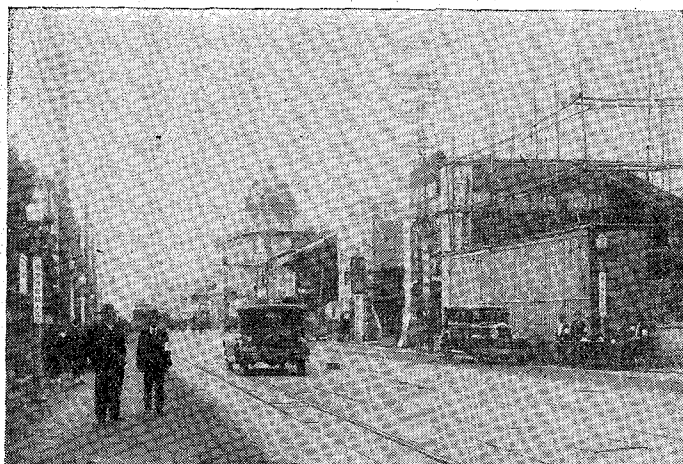
同に紹介した所であるが（第十卷第九號二二〇頁参照）、此

の國では今度新に首府とペトロポリス (Petropolis) とを連結する自動車道路の開設工事が竣功したとのことであるから、重ねてそれを紹介しやうと思ふ。

一九二八年十月二十日米國商務省がリオ・デ・ジャネーロ駐米國總領事の報告を公表したる所に依れば、今回開通したるリオ・デ・ジャネーロ (Rio de Janeiro) ペトロポリス間の道路は曩に全通を見たるリオ(首府の略稱)サン・パウロ間のそれ程經濟上重要ではないけれども、ブラジル國民特に自動車所有者にとりては最も意義深きものである。蓋、ペトロポリスは首府リオの北方に位し海面上約二千四百尺の高地に在るを以て、夏季に於ける避暑地として内外人士の好愛する所となり、各國大使館の如きも皆此處に設けらるゝ有様であるから、兩都市間の交通は相當繁かるべく、而して從來其の用に供せられたものは唯兩市を連結する鐵道のみであつた所へ、今回新に自動車道路が建設され、遠からず乗合自動車や貨物輸送も開始せらるゝのであるから、市民の利便は察するに餘ある譯である。リオ、ペ

トロポリス自動車道路は、之を平地區間と山地區間とに分つことを得べく、平地區間は起點をリオに發し、フルミネンス (Fluminense リオの所在する州名) の低地を經由して走ること三十九軒、同地より不規則の坂路に移り十九軒を登りてキタンデインハ (Quitandinha) に至る。此の地は海拔八百七十米に位し本道路中の最高地點であるが、道路は之より稍下り坂となり、走ること四軒にしてペトロポリスに達するのであつて、全道路延長六十二軒即ち約三十八哩半である。此の道路を建設するに當りては、平地區間は概ね新道を開設したけれども、山地區間に在りては經濟上の關係と工事の完成を速からしむる必要上、既存の道路を改良して之に充てたる部分も尠くない。即ち *Barro Preto* 及 *Pilar* 間の如きは嘗て鐵道線路に供せられ、後廢線となりしものを改造し、又約十軒の區間は數年前ブラジル自動車クラブが開設したるものを其の儘利用して居る。従つて、政府の本道路の建設に要する經費は約四十八萬弗を節約し得たるのみならず、工事竣功期限の如きも著しき短縮をなし

得たのである。



近附市岡福縣岡福(査調勢情通交)

の路面を舗装した。道路の幅員は全線を通じて之を八米と

自動車道路の平地區間は其の全延長三十九杆をマカダム道と爲し、山地區間はセメントを以て其

爲し、五乃至六%の勾配と五〇%の屈曲を保たしめてゐる。尙本道路開設工事は技術上極めて困難の箇所多く、殊に *Serra de Estrella* の横過工事終點附近四杆に亘る開鑿工事の如きは其の最たるものであつて、後者に在りては極めて硬き岩盤を開鑿して道路を建設した爲に、二箇の鐵筋混凝土陸橋を架設し、多數の擁壁を設くるなど複雑な作業が行はれたのである。

### 五七 國庫補助道路圖の完成

米國の道路局に於ては此の程愈々國庫補助道路地圖の作成が完了し近く之を頒布するの運に至るとのことである。尤も、カリフォルニヤ及テキサスの二州に就ては、未だ全然完成したとは言へないけれども、之とても懸て成功する見込であるから、全米國の道路圖が出来上つたと斷言しても偽りではないとのことである。

道路局の説く所に依れば、此の地圖は各州に於ける國庫補助道路の改良狀況を一目瞭然たらしめんとする爲に調製

したのであつて、該補助に依る改良工事が州に依りて爲されたと郡又は市に於て實施されたとを問ふものではない。地圖には國庫補助道路として指定されたる總ての道路を描き、各道路に付其の改良工事が聯邦政府の助力を得て爲されたりや否やをも符號を以て表はしてある。従つて、此の地圖は寧ろ道路改良進捗圖とも稱すべく、時々之を刊行して改良狀況の變動を補完する計畫である。尙、各州の道路圖は孰れも同一の大きさに依り同一の縮尺に於て調製され、之をルーブリーフ式に合綴してあるとのことである。

因に曰ふ。我が國にも道路圖が無い譯ではない。否寧ろ各府縣には夫々管内圖又は其の他の名稱の下に道路圖の存することを知つてゐる。又道路法には管理者に道路臺帳の調製を命じてゐる。尙、政府にも亦國道地圖や指定府縣道地圖のあることは知つてゐる。が然し、米國のその如く統一したる組織の下に出來上つてゐるかどうかは知らない。私は成るべく速かに斯かる道路圖を調製し、之を一般に頒布することを得るならば、其の之に依りて受くる便益

は獨り路政の當局者のみではなからうと思ふのである。

## 五八 英國のアスファルト舗装面積

倫敦に在るアスファルト道路協會の調査に依れば、一九二八年五月末日現在に於てイングランド及ウェルスの道路にしてアスファルト舗装を施されたるもの、面積は合計三一、六二七、六五四平方ヤードに達すると云ふが、今是等道路の幅員を平均二十一呎と假定すれば、此の面積は實に延長二千五百六十七哩に亘る道路の舗装を示すこととなるのである。尙、同協會は右の舗装成績を是等の道路を管理する地方公共團體に分ちて左の如く表示してゐる。

County Councils (縣) 九、九一六、〇二六平方碼

Metropolitan Boroughs (區) 三、三三五、九四三

Municipal Corporations (市) 二、二三〇、二七六五

Urban District Councils (町) 四、三九一、七一七

Rural District Councils (村) 一、六六一、二〇三

## 五九 硝子タンク自動車で牛乳輸送

輓近自動車の普及發達に伴ひ、其の利用方法の如きも貨客の輸送は勿論、軍事、農業、牧畜等各種各方面に考案を廻らされてゐることは、特に説明を要しない程であるが、最近濠洲ヴィクトリヤの一大搾乳會社では、内側を覆ふに硝子を以てしたるタンク自動車に依りて牛乳の大量輸送を開始したとのことである。尤も、斯かるタンクは未曾有のものと言ふ譯ではなく、嘗て南濠洲農業組合に於ては此の

種のタンクを鐵道の貨車に載せて使用したことがあるが、之を自動車に造り附けて牛乳の大量輸送に供したのは濠洲に於ては今回が始めであるとのことである。

タンク自動車の車臺は最新式六シリンダーの貨物用で四輪ブレーキを備へてゐる。又、之に搭載するタンクは外側を鋼鐵で造り、内側を硝子で裡附けし、之を絶縁するに二吋のコルクと一時のラエルトとを以てし、尙全部に二吋のカウリ松の覆板を蓋せてゐるそうである。斯かる構造を有するタンクは牛乳六百五十ガロンを容れ得るとの事である。

# 獨逸の新自動車交通令 (二)

法學士 右田鐵四郎

ハ 交通許可証ニ記號

第六條

(二) 上級行政官廳(第五條第一項)ハ申請ニ基キ公道ニ於ケル自動車ノ交通ヲ許可ス 許可ハ全國内ニ於テ効