

路政夜話 (一三)

— 海外路政事情斷片 —

武井群嗣

七一 英國道路行政の新傾向

倫敦駐割の米國總領事が本國政府に報告したる所に依れば、近時異常の増加を齎せる路上交通の需要に應ずる爲英國に於ける道路の改良は著しき進捗を示してゐるが、之と共に見逃すことの出来ないのは、此の國の道路行政が次第に中央集權的傾向を帯びつゝあることであつて、此の事は一九二七年乃至二八年の道路基金(British road fund)に關する報告書に於ても明に看取せらるる所であるとのことである。然らば、此の報告書を通じて見たる英國の道路改良

狀況は如何と云ふに、先づ第一に特筆すべきは交通省に於て實施したる全國的交通調査に關することであつて、其の方法は先づ全國を交通情勢の點より觀察して、工業地區、農業地區、住宅地區、港灣地區、海岸地區、遊獵地區、遊覽地區、盛場地區の八大地區に分ち、各地區に於て夫々二十四の調査地點を選択し、各地點に於ては一年間に分散する合計四十二日の間に各日二十四時間に亘る交通狀況を調査し之が記録を作る、と云ふ極めて組織的計畫的方法に依つたのである。此の調査の結果は未だ其の精確なるものを發表する迄に至らないけれども、大體に於て、都市の發展は

次第に之を其の郊外に及ぼすの狀態に顯著なるものあるを以て、地方道路の新設及改良並に橋梁の架設を特に急務とするの結論に達するもの如くである。

地方道路の重要性が逐年増大しつゝあることは、右交通調査の結果に依りて知り得べき所なるのみならず、地方道路の維持に對し道路基金より補助金を交付するものの哩數が比年増加の傾向に在ることに徴するも亦自ら明であつて現に維持費の補助を爲せる地方道路は五萬五千五十三哩に達し、前年のそれより増加すること正に一萬四千二百二十哩の多きに及んでゐるのである。固より、英國の道路行政は地方道路の改良を目的とするものではなく、現に都市其他の主要地區に於ける道路の改良は當初の計畫に従ひて着々進捗の歩武を進め、此の年度内に於ても主要道路約五百哩、之に次ぐもの二百三十六哩、大倫敦の街路約三十哩の新設又は改築を遂けたるの外、地方連絡道路として Glasgow、Edinburgh 間三十九哩及び Perth-Inverness 道路七十七哩半の完成を見る等其の成績の著しきものがあるけれども、

從來此國の道路行政が専ら地方公兵團體の自治に一任して顧みざりし地方道路の改良に對し、漸次中央政府が監督助成の態度に出たことは注目すべき現象と言はねばなるまい

尙、此の年度に於ける道路基金の經理狀況と見るに、其の總收入は二千三十四萬八千五百三磅（前年度は一千八百二十三萬二千九百四十八磅）であつて、此の内より道路の改良及維持費に對し交付したる補助金は總計一千八百七十四萬三千三百七十一磅に及んでゐる。因に一九二八年乃至二九年に於ける道路基金の豫算を記せば次の通りである。

道路基金收入總額 二〇、七〇〇、〇〇〇磅

右基金支出見込内譯

等級道路費補助 一二、五三七、五〇〇

地方道路費補助 二、九〇〇、〇〇〇

工事費(テムス橋梁
設費を含む) 一、〇〇〇、〇〇〇

私は此の報告書を見て、種々の感想が浮び出るのを抑へることができない。その一は英國で行つた交通調査の如何にも組織的に計畫され、而して有效的に實施されたことで

ある。交通情勢の觀點から全國を幾つかの調査地區に分つことも無論必要ではあるが、特に成る程と領せらるるのは、此の調査を一年中に分散せる四十二日に亘つて實施したと云ふ點である。春夏秋冬に依り朝夕時を異にするが爲に刻々移動する交通の情勢は到底一年三百六十五日中の或る一兩日を捉え來つて、卜知することを許さるべきものではない。我が道路改良會は昨年各府縣當局の盡力に依つて第一回交通調査を實施した。その全國的に行はれたのは之を以て嚆矢とするが、然し、十月の或る三日間の調査で一年の交通情勢を推測することは聊か無謀の憾がないこともない。勿論、私は斯かる調査の方法を非難せんとするが如き野望は毫も有たないのみならず、我が國の現狀を以てしては改良會のあの企てさへ却々容易ならぬ事業であつたのであるから、寧ろ關係者に對し滿腔の敬意を表するに吝ならぬものである。が然し、私の熱望する所は將來回を重ねるに従つて調査の方法を益々完備し、その結果を見れば眞に或る地方又は道路に於ける交通の流れが明瞭になるやうに一段

の工夫と努力とが望ましいと思ふ。一年の中或る一日の交通狀況を根據としてその道路計畫を樹つることが若し有るならば、その無謀たるや言を俟たぬ所であらう。

その二は道路基金の制度である。此の制度の元祖とも謂ふべき英國の道路基金制度のことは嘗て紹介を試みたことがあるし、米國の道路改良費の大半が自動車の登録手数料及ガソリ稅で支辨されてゐる現狀に就ては屢々報道して居るし又は等先進國の施設に倣ふてインドにガソリン稅を設けたことや北歐の新興國たるエストニヤ及ラトヴィヤにも道路基金の制度が布かれたことも亦その都度本誌上に報告して置いたから今茲にそれ等を繰返すことは差控えるが是等の情勢から推察しても我が國の如き道路改良事業の急務に迫られ而かも其の財源に苦しむ現狀に在りては、難局打開の一大方策として英國の如き道路基金制度を新設するか、然らざれば米國の制度に倣ふて道路上を通行する諸車輛に對する各道府縣雜種稅特に自動車稅は擧げて之を道路の改良及維持費に充當するの制度を樹立することが緊要で

あらうと思ふ。然し此の事に就ては嘗て數字を擧げて論究したことがあるから(例之本誌第十卷第九號一一七頁)重ねて説くことを避けるが、思ひ出す儘にこれだけを述べて置く。

最後に一言したいことは所謂地方分権と道路行政との關係である。私は所謂地方分権の意義を詳かにしないが、若し此の語が「本來地方團體の事務として爲すべき事項は之を國家の事務より奪ふこと」を意味するものとせば、現行制度に於ける道路事務の如きは其大半を地方公共團體に移すことが其の主旨に合致することになるかも知れぬ。が然し、それは全く國家的見地に基いて經營することを要せざる地方の交通路線に就て言ふのであつて、苟も國及地方交通の重要幹線なるに於ては單に一地方の利害關係にのみ拘泥せず廣く國家的見地に基いて經營することを要すべきは道路の本質上然るべき事であつて、假令地方分権の主義を如何に徹底せしむればとて現行道路法に於ける國道及府縣道就中指定府縣道の施設を地方行政廳の經營に一任すべ

しとの結果を齎すものではなく、寧ろ是等に對しては國家に於て從來よりも更に數歩の進出を試み其の管理經營に付國家の指導監督を加ふるは勿論、之に要する費用の如きも須く國家に於て其の全部又は一部を負擔又は補助すべきであらう。所謂産業道路助成施設の如きは正に此の主張の表はれであつて、畢竟我が國に於ても道路行政は次第に中央集權的傾向を帯ぶるに至るものと見るべきである。此の理を悟らずして徒に地方分権を口にし、府縣道路線の認定に主務大臣の認可を斥け指定府縣道の選擇に地方の利害を固執しながら、其の改良を助成せんが爲にする國家の補助は之を我が手に獨占せんと狂奔する者ありとせば、そは何の意なるやを解するに苦しむものである。

七二 米國の道路改良事業

一九一六年の合衆國道路補助法を改正したる一九二一年の米國聯邦道路法 (Federal highway act) に依れば、各州政廳は其の統轄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其の總延長の七%を超えざる限度に於て選擇することを要し、聯邦政府の道路局は各州道路當局に依つて選定されたる右の道路々線に付、各隣接州との間に於ける交通の狀況を考慮するのみならず全米國內に於ける交通の情勢を參酌して之に取捨選擇を加へ、組織的に統一したる州際交通道路網を作成する。斯くて成立したる網に屬する所謂聯邦補助道路 (Federal aid highway) の改良に對しては道路局に依つて代表せらるゝ合衆國政府より概ね其の工事實の半額を補助するのであつて、政府の之が爲に要する經費は年額七千五百萬弗と定められてゐるのである。

以上は米國に於ける道路改良計畫の概要であるが、此の計畫に則り昨年度 (一九二七年七月一日乃至二八年六月末日) に於て工事に着手し且疎功したる道路の總延長は實に八千八百八十四哩に達し、之に其の前年度より工事を引續ぎ此の年度に於て完成したるもの二千十四哩を加ふれば、米國に於ける國庫補助道路は一年間に一萬哩餘の改良を成就

せることとなる。尙、道路局の公報に依れば右一九一六年道路改良費國庫補助制度の創始以來一九二九年一月州一日迄の間に改良事業を了したる國庫補助道路の總延長は實に七萬六千五百七十哩に達したることであつて、之を各州別に見るに、改良したる道路を最も多く有するものはテキサス州で總延長六千六十五哩、次はミネソタ州の四千八百九十三哩で、何れの一州をとつて見るも我が一國の成績を遙に遙に凌駕する状態に在る因に、昨年度に於て最多額の補助金を交付された州と其の額、道路延長等を記せば、次の如くである。

州	道路延長	總工費	補助額
イリノイ	六四五哩	三〇,〇七、四〇〇 弗	九,〇〇〇,一六二 弗
ニュー・ヨーク	三五四七	三、三六八,九〇〇	五,一四三,〇〇〇
テキサス	六,六五〇	三三,〇七、五九一	五,一〇六,五七五

七三 米國の道路基金増額案

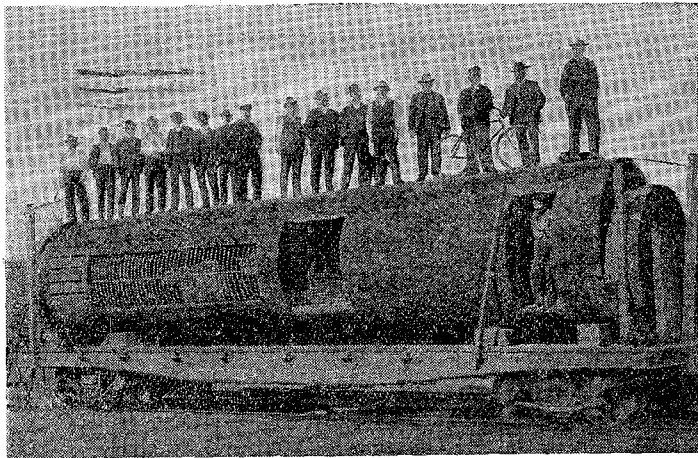
道路改良鑿國庫補助基金増額案——それは米國の議會に於ける話であるが、今年四月二十六日ミシガン州デトロイト市選出共和黨代議士 McLeod 氏は議會に對し「米國政府が聯邦道路法の規定に基き年々支出すべき道路改良費補助基金は七千五百萬弗と定められてあるが、右の金額を以てしては到底現代交通の要求に應ずる道路の改良を成就する上に遺憾尠からざるを以て、爾今之を増額し毎年二億二千五百萬弗を支出することに改むべし」との動議を提出した。

右提案の理由は幾多の數字的根據の上に立ち委曲を盡したものであるが、その梗概を要約すれば「米國に於ける自動車の登録數は、一九二〇年に於ては約八百萬臺であつたが、十年後の一九二九年には實に二千四百萬臺を超え正に二〇〇%の増加を示してゐる。今此の夥しき數に上れる自動車の使用する道路の状況を見るに、現在米國には硬き鋪

装を施せる道路が約五十七萬五千哩あるが、斯かる多數の自動車が其の能力を發揮して而かも安全に道路特に地方道路上を通行するが爲には少くとも一臺に付四十四碼又は一哩に付四十臺の割に當る空間を要する計算であるから、現在既に異常の激増を見たる自動車の交通に遺憾なからしめんが爲には先づ以て道路改良事業に一大飛躍を試みなければならぬ。固より現在と雖相當の事績を收め、年々一萬哩を超ゆる改良を成就しつゝあるの状況である、けれども未だ以て這般の要求に合致するものでない。然るに道路改良に對する中央政府の補助基金を見ると、過去九年間に涉り毎年同額の七千五百萬弗を支出せるに過ぎないのであつて、之では到底焦眉の急に迫れる道路の改良を促進することを得ず、従つて一九二一年の聯邦道路法制定の目的を達成することも出来ないから、茲に修正案を提出して右政府の支出すべき補助基金の年額を現在の三倍なる二億二千五百萬弗に増加すべし」と言ふのである。

「自動車の數が三倍になつたから道路改良費の額も三倍に

せよと言ふやうに聞える提案の理由には聊か疑義を挿む餘地があるし、又斯かる提案を爲すに至れる動機的那邊に在るやをも確かめねばなるまいし、果して此の案が通過するや否やは今後の實際を見なければならぬことであるから、此の提案を茲に紹介したとてそこに何等の實益を見出す譯ではないけれども往年我が原内閣は未曾有の道路改良計畫を樹て、主として公債に依り國費二億八千二百八十萬圓を以て國道重要府縣道及六大都市の街路の改良を助成すると宣言した。二億何千萬圓と云ふ金、それは今から考へても相當の巨額であるが、實はそれを三十年間に支出すると云ふの



米 國 便 利

米大陸の視察も滞りなくなり終る日本(六月三十日)アシルトに安着したい候
田邊良忠

である。然るに米國の此の提案は二億何千萬弗と云ふ鉅費

を一年間に否毎年度の支出金として投げ出させやうと云ふのである。假に「弗即一圓と讀んでも三十年と一年、一と三十ほどの開きがある。此の開きは聽て彼我兩國道路改良事業の差異を示すことになるのかも知れぬ。何れにしても羨ましいことである。

七四 ハイウエー、

九九號

私は嘗て米國の道路局が國內主要幹線道路網の選定を了し米國道路職員協會の承認を経て之を決定したことを紹介

したが(本誌第九卷第五號六一頁以下)此の道路網に屬す

る路線は總て番號を有するのが一の特徴であつて、東西の路線は偶數番號に依り南北の路線は奇數番號に依つて呼ばれてゐること例へば四〇號路線は Atlantic City から桑港に至る直線道路なるが如くである。而して、今茲に報道を試みやうとする United States Highway No. 99 は正に此の道路網に屬する南北縦貫路線で、而かも世界最長の改良哩程を有する道路である。即ち、北端はカナダ國境 (Washington Blaine 附近) に起り、Washington Oregon California 各州を經由してメキシコ國境に至る總延長一千五百九十哩の道路であつて、その中北加州及南方終點附近に於て約九十五哩の砂利道を見るけれども、その他は全線コンクリート又はアスファルトの高級鋪裝を施したる道路であるから、一路線にしてこれ程長い延長を有する完成道路は他の何處にも見ることができないのだと言はれてゐる。

主要幹線道路網に屬する各路線には必ずその有する番號を明記したる道路標識を樹て且統一したる道路警戒標を建設することゝ定められてゐるが、是等標識の様式は一九二

五年九月州際道路聯合部 (Joint Board of Interstate Highway) に於て決定したるものに依ることゝし、此の標準様式に依る標識を各路線に建設することを完了したる州は現在既に二十八州の多きに及んでゐるから、遠からずして全米國の全路線上に之が建設を見るに至るべく、その曠に於ける本道路交通者の便利と安全とは如何許り多大であるかは多言を要せずして明なことであらう。

七五 米國の自動車と其の收入支途

現在世界に自動車がどれ程あるか、又之を國別若は人口別にすれば何程つゝに當るか、などと云ふことの調べは左程實益を伴ふものとも思へないけれども折に觸れてその一端を紹介したことがあつたが、(例之、本誌第十卷第九號一八頁以下)、本年四月六日米國道路局の發表に依れば、一九二八年中に登録を了したる自動車の數は總計二千四百四十九萬三千二百二十四臺であつて、前年のそれより百三十五萬九千八百八十三臺の増加を示し、其の割合五・九%に當

る。而して二八年末の米國總人口一億二千一萬三千人であるから、右の自動車は人口五人に付一臺又は毎戸一臺の割合に存することとなる。茲に所謂自動車とは乗用（タキシ）及バスを含む）貨物用（トラクターを含む）の自動車を總稱するのであつて、此の外にトレイラー十四萬八千六百十九臺、モーターサイクル十一萬七千九百四十六臺を數へてゐる。尙、此の夥しき登録數を示せる自動車を各州別に見れば、其の最も多數を占むるのは、ニュー・ヨーク州で二百八萬三千九百四十二臺、第二位はカリフォルニア州で百七十九萬九千八百九十臺を有するし、之を前年と比較し其の増加率の最大なるはアリゾナ州で一六%、第二位はコロンビヤ區の一三%である。

自動車を保有すること世界一と云ふよりも、世界の自動車の約九割を獨占すると云ふ米國を日本のそれに比較して兎角の言論を弄ばんと欲するものではないが、唯茲に見逃すべからざるは、此の自動車より生ずる収入に就てのことであつて、道路局の公表する所に依れば、一九二八年に於て

右の自動車に關する登録、免許又は許可に付徴收したる手數料及罰金は總計三億二千二百六十三萬二十五弗に達し之を前年のそれに比すれば二千五百五十六萬八千八百九十三、弗又は七%の増加を示せることである。尙、特に看過し難きは是等自動車より生ずる収入の支途であつて、右の三億二千餘萬弗より其の徴收費及其の他の雜費として二千五百二十二萬四千七百三十三弗を差引き、残り三億百十萬五千二百九十二弗は悉く之を道路改良基金に繰入られることである。斯かる制度の我が國に採用し得べきこと及其の必要は屢々之を論じたから今茲にそれを繰返さないが、此の項を終るに當つて、右三億弗餘の支出内譯を記せば大凡次の通りである。

各州道路改良補助	二〇八、八八〇、二七二弗
地方道路改良補助	六〇、三九九、一〇九
道路公債償却費	三一、八二五、九一一

七六 其の後の鐵道踏切除却

鐵道が道路と平面交叉を爲すが爲に起る事故はあらゆる鐵道事故の大半を占め、之が爲に年々多額の人的及物的損失を招來しつゝあることは疑を要せざる事實であるが、私は曩に此の點に關する米國州際交通委員會の調査報告を紹介し、次に當時の大統領クローリツヂ氏が右の報告を受理した後幾何もなく開かれたる米國鐵道協會の總會に對し、踏切事故を豫防々止する爲鐵道業者と一般公衆とが更に一層緊密なる協力を爲すべき旨の書簡を發したこと及同國政府が鐵道踏切の除却の大方針を樹て且其の成績の見るべきものある旨を記したが（本誌、第九卷第九號七五頁以下）其の後に於ける踏切除却事業は頗る良好の成績を示せるものゝ如くであるから、左に其の要領を記すこととする。

道路局の發表する所に依れば一九二八年に於て聯邦補助道路と鐵道との平面交叉を除却した箇所は合計三百九十の多數に上つてゐる。踏切除却の方法は、路線の變更に依るものと橋梁又は地下道を設けて高低交叉に依るものとの二種あるが、昨年實施したる三百九十箇所の内二百八十七箇

所は前の方法に依り、百七箇所は後の方法を探つたのである。序に、一九一七年以降一九二八年十二月三十一日に至るまでの踏切除却事業の成績を見るに、聯邦補助道路上より鐵道踏切を除却したる箇所は合計四千二百九十一、内路線變更に依るもの三千三百四十四、高低交叉に依るもの九百四十七に及んでゐる。尙、之を各州別に見ると、昨年中に最も多くを除却したのはウイスコンシン州の三十五箇所、次はアラバマ州の三十一箇所、ミシガン州の二十六箇所であつて、一九一七年以降を集計すれば、テキサス州四百四十、ミネソタ州三百二十一、アイタワ州二百十二の順序で第十位のノース・カロライナ州と雖百三十二を擧げてゐる。因に鐵道踏切除却の爲にする道路工事に對しては、その箇所が聯邦補助道路々線に存する限り、聯邦政府より其の工事費に對して相當の補助金を下付するの定である。