



資  
料

# 米國道路行政の展望 (三)

武井群嗣

はしがき

第一 道路構造に關する諸問題

第二 道路交通に關する諸問題

第二 道路政策に關する諸問題

茲に所謂道路政策は、極めて廣い意味を有するのであるが、之に付ては各方面の人々が各其の立場に於て種々の意見を述べ報告を爲し主張を論じて居るので、之を通讀する

(以上三十一卷第十號及第十二號登載)

ときは米國に於ける道路政策の沿革及現状が明になると共に、目下の懸案又は論議的となつてゐる事項も其の概要がわかると思ふ。依つて、今それ等を道路及自動車の發達並統制、道路改良の必要及効果、道路費聯邦補助制度の批判及特殊的又は地方的なる問題の四項に大別し、先づ初めの三項に就き其の概説を試みることにする。

## 一 道路及自動車の發達並管制

### (一) 世界の道路と米國

商務省自動車部の道路専門家 Frank B. Curran 氏は「陸上運輸は通商貿易の一手段であるが、如何なる國と雖之なくして其の國の進歩發達を期することが出来ない。而して道路は陸上運輸の主要なる機關である」と冒頭し、此の見地から一九二七年乃至二八年に亙り諸外國の道路交通狀況を商務省及國務省の駐外官吏をして調査せしめた、其の結果を次の如く報告してゐる。

◇

資料

今世界各國に於ける道路の總延長を見るに、米國は他の如何なる大陸又は國よりも遙に上位に在ることを示す。即ち北米合衆國及其の屬領に於ける道路の延長は合計實に三百一萬九千三十五哩であつて、此の哩數は歐羅巴、亞細亞、阿弗利加、濠太利、新西蘭及太平洋諸島に於ける道路延長の總計よりも尙一萬三千哩ほど長く、又米國と南北亞米利加に於ける其の隣國とて世界道路の五四%以上を保有し、世界道路の四六%はリオ・グランデとカナダ境との間に存在する勘定である。米國の次は佛蘭西、露西亞、加奈陀、濠太利、印度、英吉利、獨逸、波蘭、伊太利の順序であつて、是等は各十萬哩以上を有する國々であるが、其の總計は二百四十萬二千百六十六哩で世界道路の三六%に當り、之に米國の道路を加ふれば、世界道路の八二%は以上の國々に存在することとなるのである。

次に道路と面積の割合を見るに、此の點では歐洲諸國が概ね米國の上位を占め、北部愛蘭は面積十分ノ四平方哩に付道路一哩、換言すれば面積一平方哩に付道路二哩半で世

界第一に位し、次は佛國で〇・四八平方哩に付一哩、英國は〇・四九平方哩、丁株は〇・五二平方哩、愛蘭自由國は〇・五七平方哩、リヌアニヤは〇・七九平方哩に付各一哩の割合となつてゐる。が然し、是等歐洲諸國を除けば米國が第一で面積一・〇一平方哩に付道路一哩の割合である。そこで、假りに北部愛蘭の道路状態が諸國の到達すべき標準だとすれば、世界の道路建設は漸く其の端緒に着いた許りであると云ふことになるし、上記諸國の總面積は五千六十五萬四百五十平方哩であるから、之が皆北部愛蘭の如く面積一平方哩に付道路二哩半を保有するものとすれば、全部で一億二千六百五十六萬八千六百二十五哩又は現在の延長に十九倍する道路を新設せねばならぬこととなるし、更に程度を低めて現在の米國と同様に面積一・〇一平方哩に付一哩の道路を有つとしても、諸國は更に四千三百五十萬哩以上上の道路を建設し、世界の道路延長總計を五千萬哩に引上げねばならぬこととなる。然し、之は不可能であるのみならず又不必要なことである。

◇

世界各國の道路密度を總て北部愛蘭又は米國のそれの如くすることは不必要であるが、然し多くの國々特に南米、濠洲、西伯利亞及支那の如き道路少く且不良なる國に於ては、努めて道路の改良を斷行することが肝要であつて、世界の道路は少くとも前記標準哩數の五分一即ち約一千萬哩迄に増加せねばならない。然しながら、之に要する費用を計算するときは、假りに極めて低級なる道路を造るとしても一哩當平均一萬弗を要し、其の總計は實に一千億萬弗の巨額に上ることとなるので、世界の諸國は其の眼前に殆ど實行不可能と見らるゝ程の鉅資を要する道路改良事業を控えてゐる譯である。それにも拘らず、道路の改良が遂に爲さねばならぬ國家的事業であるとすれば、如何にして之を成就すべきか。予は之に答ふる一案として、玖馬國の道路改良計畫を擧げようと思ふ。

世界最小國の一なる玖馬共和國は、目下總工費七千六百萬弗を以て中央幹線道路を築造中であるが、此の國の人口

は三百五十六萬一千六百四十人であるから、右の費用は一人當二・三四弗の多きに上ることとなる。依つて同國は之が財源を二十年間に互る特別税に求むることとしたが、尙此の幹線に接續連絡する地方道路の爲には總計三億二千萬弗を要する見込であつて、之を人口に割當れば一人に付八九・八五弗となる勘定である。隨分多額の道路費であるが、今右兩者合計負擔額の半額餘に當る人頭税即ち一人當五六・二六弗を世界の人口二十億から徴收すとすれば、茲に一千億萬弗の財源が出来る筈である。言ふ迄もなく、一人當五十六弗餘の負擔は決して輕くはないが、斯くして決行したる道路改良の効果は測り知るべからざるものを齎し、現に米國に於ては道路改良の爲に新開地の價格が騰り、開發した土地は巧に利用され、公共團體は之に文化的施設を爲し、其の他市場の擴張購買力の増大等となつて現はれてゐるのを見れば道路改良に對する投資は決して無益ではないのである。

◇

資料

最後に、諸國の道路一哩に對する自動車の数を知ること  
は、自動車製造の將來を推測する参考ともなるのである  
が、白耳義に於ては道路一哩に付自動車二十二臺を有する  
ので、米國の自動車が之と同じ割合になるものとすれば六  
千六百萬臺となり、全世界では實に一億四千五百萬臺を有  
し得ることとなる。又若し世界の道路が米國と同じ密度と  
なり總計五千萬哩の道路が出来るとすれば、右の割合に依  
る自動車の数は優に十億臺を突破する事となるであらう。

#### (二) 自動車と道路の發達

ミシガン州選出下院議員 Clarence J. McLeod 氏は、車  
輛と道路の關係を叙して「極めて僅かの例外を除けば、世  
界各地の道路は車輛の要求に基いて造られたものであるか  
ら、道路の様式は之を使用する車輛の種類に依りて相異なる  
ものである」と述べ、往古に於ける羅馬道路以來の沿革を  
説きたる後米國の道路に言及し、「米國の道路は車輛が辻馬  
車、幌馬車、農場車、自轉車、自動車と順次發達するに伴  
ふて次第に改良されたのであるが、一時鐵道が盛に敷設さ

れた頃には、道路は極めて短距離且地方的の交通以外には役立たぬものであると評價され、此の見解は凡そ二十世紀の初頭四五年の頃一般に行はれたが、今や全然地を拂ふに至つた」と述べ、進んで自動車と道路の發達に關し次の如き叙説を試みてゐる。

◇

米國では自動車の數が増加すると共に、舗装の必要を生じ、國內到る處に統一せる様式の舗装道路を設け且之が爲にする費用を得る必要上、道路管理の權限は地方公共團體より州當局の手に移り、聯邦政府も亦道路費補助の制度を設けて之に參畫することとなつた。一面に於て、自動車乗用者は均しく道路改良の必要を叫ぶと共に、自動車製造業者は協會を作つて大陸横斷道路の必要を唱へ遂に其の舗装せるものを見る運となり、又最近には聯邦政府自ら汎米道路運動を援助するに至つた。斯かる情勢を以てすれば、自動車に依つて高速度の世界旅行を爲し得るの日も遠からずして到來するであらうと思ふ。

米國には現在約二千四百五十萬臺の登録せる自動車と五十七萬五千哩の舗装道路とが存在するが、米國自動車協會の計算に従へば、各自動車は路上を走る爲に四十四碼の空間を要するので、此の割合で自動車が路上を往復するものとすれば、一哩の道路上には四十臺の自動車が有効に走り得ることとなる。果して然らば、現在の舗装道路は二千三百萬臺の自動車で飽和状態に達し、假りに米國の自動車が全部同時に動くとすれば、百五十萬臺は遂に動く場所がないこととなる。勿論米國には道路擴張の餘地は十分あるし現在に於ても道路總延長二百九十萬哩の約五分一が舗装されただけであるから、斯かる心配は全然杞憂に過ぎないことであるが、道路と自動車との關係に付最も關心を要する問題は、市民集合の中心地域に自動車の集中することである。

例へばデトロイト市に於ては面積百三十九平方哩の市域内に約五十萬臺換言すれば一平方哩に三千五百臺の自動車が存在する計算であるが、而かも市内に於ける自動車の分

布は一樣でなく、其の大部分は毎朝夕の一定時に市の商業地區に集中し、日曜及休日には公園又は郊外に向ふを常とするので、茲に混雑を惹起するのである。依つて、同市は最近 Woodward avenue を市より北方十二哩の地點まで四車線に擴築し、時速四十哩乃至五十哩の運轉を許したのであるが、此の廣路も忽ちにして自動車飽和する所となつてしまつた。

華府の街路延長は六百五哩餘あるが、自動車一臺に付十五呎の空間を許すとしても二十一萬二千九百七十臺で飽和状態となる。然し、之は計算上のことであつて實行は出來ない。依つて、各車の要する空間を三十呎とすれば、飽和状態に達する自動車の數は十萬六千四百八十となるに拘らず、現在の登録車は既に十二萬六千臺である。然らば、此の夥しき數に上る自動車は如何にして實用に供されてゐるかと思ふに、其の大部分は多くの時間を駐車に費すからである。そこで、次の問題は常に實際動きつゝある自動車の最大率を知ること及び街路上に駐車する自動車の分布状況を知る

ことであつて、此の結果或る都市に許さるゝ自動車の最大限を定むることを得べく、又或る街路區間に於ける自動車の通行時間又は駐車時間に一定の制限を設けることが出来るのである。

## 二 道路改良の必要及效果

### (一) 現代道路と國民文化

オクラホマ州選出代議士 William W. Hastings 氏は道路の改良が國民文化の進展に著しき貢獻を爲せる所以を論じて曰く。

米國の道路改良は一九一六年の道路法以來一大進歩を見たのであるが、今之に至るまでの沿革を尋ねると、國會が初めて道路補助費豫算に協賛を與へたのは一八〇六年三月二十九日ジェツプアーソン大統領の裁可となつたカムブランド道路の築造費に對する三萬弗の補助であるし、又最初に州道路委員會の設置されたのは一八九一年に於けるユウ・ジャシー州のそれだと云はれてゐるが、一九一五

年には既に三十一州に道路部の設置を見、現今に於ては各州皆之を有するの状況である。従つて、道路費用も年々増加を來し、一九一五年の二億四千二十六萬三千七百八十四弗から十年後の十一億七千六百萬弗にまで激増するに至つた。而して、之が財源は多く之を自動車税、ガソリン税（消費税又は生産税）及其の附加税に求め、其の一部は之を聯邦政府の補助に仰いでゐるのである。

◇

我が國民の各階級は皆道路の新設改良に關して特別の利害關係を有し、其の計畫並工事及維持は時に重大問題となることがあり、現在に於ては大陸横斷道路及大商業都市連絡道路が論議の中心となつてゐる。従つて又國民は道路の工事及維持に要する費用に付ては、他の事業の爲にする納税等よりも寧ろ喜んで之を負擔するの實況である。蓋し、道路の改良が招來する利益は各方面に於て頗る顯著なるものを存するからである。固より、道路改良の齎す効果は都市と農村とに依りて差異を示し、都市の受くる利益の莫大

なるものを見るが、農村と雖道路の改良に因りて地價は昂騰し、就中都市に隣接する地方に於て其の著しきを示し、農産物の運搬は便利となりて生産者も消費者も利益を受けニユースの報道郵便の集配は迅速となり、娯樂及教育の機關は完備する。又教會に通ふのが便利となり、其の他宗教上の會合にも出席し易くなるので、民衆の道德的生活を向上せしむる効果も看過すべからざるものがある。斯の如き各種の方面が享受する利益を綜合するときは、國家及國民の文化進展が道路の改良に負ふ所尠からざるものあるを否認することはできぬと信するのである。

(一) 道路改良と地方郵便

次に代議士 Clyde Kelly 氏は議會の郵便及郵便道路委員たる立場から道路の改良と地方郵便の如何に密接なる關係に在るかを論じて曰く。

道路の改良が民衆特に沿道居住者及旅行者の利益となることは言を俟たぬ所であつて、中央政府は近年之が爲に非常の努力を拂ひ其の成績も亦見るべきものを存するが、現

今に於ては農村振興の一助として地方道路の改良を爲すべしとの要求が頗る強い。蓋し、總ての農家は改良されたる道路に依つて市場と連絡されることを理想とするからである。固より現行の聯邦補助制度に於ては到底地方道路の改良までも助成することは出来ないが、地方道路の改良を助成することは農村に對し無限の利益を與へることとなるは勿論、四萬四千の地方郵便遞送業者に對する至大の恩恵となり、郵務省に對する莫大の經濟となると言ふも決して誤ではない。詳言すれば、假りに三年繼續で初年度五千萬弗、二年度六千五百萬弗、三年度七千五百萬弗の聯邦補助費を以て地方道路の改良を助成するとせば、直に郵務費に於て二千五百萬弗の節約を爲し得るに至る計算である。

一九二五年度の全米國道路費に於ては僅に其の六%が聯邦政府の補助を受け、地方農村道路の七四%は塵埃道路として殘されてゐる。従つて、多くの郵便集配人は常に此の悪路を通行し、其の多くは自動車を通すことも出来ない状態に在るし、米國の多數農民は聯邦補助の恩恵に浴するこ

となき悪路に沿ふて住んでゐるのであるから、此の悪路を改良することは農村振興上は勿論、地方郵便の集配を迅速ならしむる上に於ても緊急を要する事件である。更に地方農民が負擔する泥濘税（運送費）は決して輕微なものではない。悪路の爲に如何許り人力が浪費されるか。農民は之が爲に肉體の過勞を來し、多くは齡六十年に至りて體力既に衰へて了ふのである。果して然らば、地方悪路の改良は農民の疲憊を救ひ地方の運輸業者を助け政府の郵便を援けることとなるのである。

◇

抑々道路の改良を聯邦政府が助成する根本の趣旨は、聯邦政府郵便の輸送及集配を敏速有利ならしめんが爲であつて、州自身を利益する爲ではなかつた。而して、此の制度の爲に郵便事務が成功したことは言ふ迄もない。従つて、此の成績に鑑み、更に第二の聯邦補助制度を設けて地方道路の改良を助成することは、今後に於ける議會の爲すべき任務でなければならぬ。農務省は一九二八年一月一日現



在に於て六萬九千五百三十哩の幹線道路が聯邦補助の下に完成し、補助の總額は約五億九千三百萬弗に及んだことを發表した。然し、米國の道路延長は三百萬哩餘を算し自動車の数に二千三百萬臺を超え、之が悪路の爲に年約六億九千萬弗の損失を蒙りつゝあるとのことである。

一九二五年以降に於て千三百九十三の郵便路線が改良道路の爲に開設されたが、之が爲に政府の節約となつた金額は年約百五十四萬四千弗に及んでゐる。又地方郵便遞送業者は一路線二十四哩を基礎として年二千百弗を受けてゐるのであるが、悪路上の二十四哩は良道上の七十五哩と同能率であるから、彼此合せ考ふれば、善道を造るは善政であつて、極めて經濟的な事業の一であると云はなければならぬ。

(三) 農村教育と道路改良(その一)

文教局農村教育部長 Katherine M. Cook 氏は教育行政の立場から農村の學校と改良せる道路との關係を述べ、「米國民は最大と最良とを自慢すると云はれ、公園の大き、

摩天樓の高さ、事業投資の額、工業生産の量等に於て如實に之を示してゐるが、農村教育の方面に於ても亦最良の校舍が舊時代の小さき赤煉瓦の建物と代り、最良の道路が其の間を連絡してゐる。例へば、オハイオ州では過去十年間に無数の單級又は二學級の學校が合併して約四千の新校舎となり、約四萬四千哩に互る硬い路面の道路が築造されたが、斯かる實例は他の州にも存するのであつて、道路の改良と學校の改良とは相關的に進みつゝあるものの如くである」と冒頭し、更に筆を進めて曰く。

良道が學校の合併を促すか合併が道路の改良を促すかは俄かに判斷し難き問題であるが、南西部の某州に於て單級學校を悉く多級學校に合併統一した某縣の視學が、嘗て其の縣の商業會議所から「本縣に於て道路の改良が如何に學校の合併を助けたか」に就き講演を求められたとき、同視學は若し其の演題を「如何に學校の合併が道路の改良を助けたか」と改めるならば其の依頼に應ずべしと答へたとのことであるし、他の某縣視學は最近の教育總會に於て「學

校の合併が完成したのは道路改良の結果なりや」と尋ねられたとき、彼は即座に「否」と答へ、寧ろ學校の合併が道路の改良を促進するのであると述べたとのことであるが、恐らく兩者は相互に因果關係を爲して進むのであらうと思ふ。



農村兒童の爲に學校を合併し設備を完備することが改良されたる道路の存在に俟つこと大なるは事實であるが、然し道路の改良が學校の合併に俟つことの大なるも亦事實である。従つて、學校と道路とは其の改良に於て互に協力することを要し、學校は通學距離の中央に置かねばならぬが、それが爲には道路を改良せねばならぬ。然るに、道路の改良と交通機關の普及とに依りて通學距離は次第に延長され改良道路上を學校への十哩は現代通學距離として寧ろ短き方に屬し、健康上害なきのみならず、却て惡路上を寒い時又は天候不良で塵埃の多い時に一哩歩くよりも氣持よく且短時間で済むのである。

道路の改良と學校の合併とは教育を學校より家庭へ、家庭より農場へと運び、農村兒童を上級の學校へ通學せしめ親の教育を爲す機會をもつた。加之、學校の設備は完整し優良の教師は得られ、農村民の社交の範圍は著しく擴大さるゝに至つたのである。

#### (四) 農村教育と道路改良(その二)

更に同局の農村教育専門家 *Thion Coyett* 氏は農村教育と道路の状態に付論じて曰く。

良校と良道とは互に助け合つて出来るものである。詳言すれば、良道は良校に因つて造られ良校は良道に因つて造られるものであるが、此の事は特に農村に於て其の顯著なるものがある。即ち、自動車の数が一九〇〇年の八千から一九二六年の一千九百二十三萬七千餘臺に増加すれば、公立學校に通學する兒童の數は一千五萬二千五百餘人から一千九百八十五萬五千八百餘人に増加した事實を見ても推測されるが、又一人當道路費及教育費の年と共に増加する歩合を對比すれば、兩者の間に密接なる關係の存する

ことを知ると共に、輒近米國一般に良校の建設が行はれたけれども、之を農村に就て見れば、道路は此の二年間に著しく改良されたに拘らず、教育施設は未だ満足の域に達しない、然しそれは道路の改良に伴ふ交通機關の普及に依りて救はれることの疑なきを推測することが出来ると思ふ。

◇

一九一八年以降に於て、三萬五千以上の不完全なる田舎の小校舎が閉鎖されて約一萬の合併統一した學校が出来たし、年約二千四百萬弗の費用が農村兒童を學校に運ぶ爲に支出されたが、此の事實は道路改良の結果田舎の小供にも優良の學校が提供されるに至つたことを物語るものに外ならない。然しながら、米國には今尙十六萬の單級學校の外に二人又は三人の教師を有する小さい舊式の學校が多數存在するので、之を合併して優良の學校と爲すことは目下の急務であるが、それが思ふ様に捗らないのは道路の悪いことが其の主たる原因となつてゐるからである。

特に中西部諸州には此の適例が多いのであつて、道路が

悪く橋が無い爲に半徑四哩の圏内に教師一人の學校三、生徒十人以下の學校一、教師二人の學校一、合計五校が孤立してゐる地方がある。若し道路が良くなれば一臺のバスで全部の兒童を一の優良學校に運ぶことが出来るのに、それが不可能であるから各學區共相當の費用を投じて之を經營せねばならない。そして皆自惚から、各校舎の外観は可成り美しいが、其の設備内容は極めて貧弱であつて、嘗て或る視學がその一校を訪れた所が、唯僅に十年前の廣告に在つた古地圖一幅の外何物もなかつたと云ふ珍現象を呈してゐる程である。學校が斯の如くであるから、其の地方の産業、社交、教育等は皆四半世紀も遅れてゐるが、それは全く無理からぬことである。

然るに、他の州には道路の改良と交通機關の使用とに依りて幾つかの小さき貧弱なる小學校が合併されて優良の一校となり、兒童は容易に通學し得るのみならず、更に優良の高等學校をも設置することを得、而かも之に要する教育費は最少限度で済むと云ふ實例が尠くない。由是觀之、惡

路は結局重き負擔であり、良道は教育上經濟上共に利益莫大なることを知り得るであらう。

### 三 道路費聯邦補助制度の批判

#### (一) 聯邦補助制度の概要

道路局經理部長 C. D. Curtis 氏は先づ道路費聯邦補助の沿革から説き起して現行の制度に及び道路補助費經理の方法を詳細に述べてゐるが、其の細部に亘る事項は總て之を省略し、主として現行制度の概要を記せば次の如くである。

最初の聯邦補助道路法 (Federal Aid Road Act) は一九一六年七月十一日大統領ウィルソン氏の裁可する所であるが、此の法律は聯邦政府と各州とが道路の改良に付協力すべき旨を定め、五年間に七千五百萬弗を補助費として聯邦政府より支出する規定であつた。尤も、米國の世界參戰は此の計畫にも多大の支障を來したが、大戰後は却て右の支出額を増加する情勢を現出するに至つたのである。聯邦補

助費は、各州の面積、人口及郵便道路延長を基準として之を各州に分配するのであるが、之には條件があつて、當初に於ては補助費は道路一哩に付一萬弗を超えず且工事費の半を超ゆることを得ずと定められてゐたが、現在に於ては一哩に付一萬五千弗以下と爲し、半額主義は從前通りと定められるのである。

道路費補助に關する事務は道路局の所管であつて、當初に於ては各州は其の州に於ける道路改良五年計畫を立て、同局に申告することを要し、同局は之に基いて補助を交付したのであるが、其の後豫想外に自動車が普及したので、政府は州際交通を主眼として新なる補助計畫を樹立するの必要を見るに至つた。茲に於て、議會は一九二一年聯邦道路法 (Federal Highway Act) を可決し、聯邦基金は各州が選擇し農務長官が認可したる州際道路に對してのみ之を交付することとした。而して現在此の路線は總延長十八萬八千里に及んでゐるのであるが、其の後の議會は此の方針を繼承し且一九二五年以降に於ては毎年七千五百萬弗を支出す

ることとなつたのである。而して、斯かる計畫の下に施行したる成績は、一九二九年三月一日現在に於て改良工事の完了せるもの總計七萬六千九百八十六哩、工事中のもの八千七百三十九哩、工事認可済のもの一千六百六十三哩を算してゐるのである。

(二) 聯邦補助費増額の要求

道路改良費に對する聯邦補助制度の現在は概ね前記の通りであるが、之に對しては道路の改良が齎す效果の莫大なる各方面に之が増額を熱望するもの多く、特に政治家は職る點か掌柄一段と聲を高くして之を叫んで居る。例へば、代議士 L. J. Dickinson 氏は議會に於ける豫算委員農務分科會委員長の立場から、聯邦補助豫算増額の必要を論じ「米國を通じて最も緊要なる問題は道路補助費の増額である。現在の豫算は年七千五百萬弗であるが、吾人の見る所を以てすれば、道路の改良はあらゆる國家的事業中最も國民民福を助長するものであるから、差當り之に二千五百萬弗を追加し、將來は此の總額を一億五千萬弗と爲すべきであ

る」と主張し紀元前三百年のアピア道路を擧げて道路と國防との關係を論じたる後、更に筆を進めて補助費増額案の理由を述べて曰く。

道路補助費増額の要求は年と共に強くなつて來た。此の八年間に於て州以下の地方團體は毎年十億弗乃至十五億弗の鉅資を道路の爲に投じてゐるが、之に對する聯邦政府の補助は州道の工事に限られ且工費の半額を目標とするも、其の實際に於ては州道路費の一七%に當るに過ぎず、之を全國の道路費に對比すれば僅に其の七乃至八%に當るのみで、縣町村の如きは聊かの聯邦補助をも受くることなきのみならず、或る州に於ては却て州道路基重中に納付金を命ぜらるゝ縣すらも存在するの實況である。是れ實に不合理の甚しきものであつて、道路の改良が産業、教育、文化の振興に資補し、國家國民の進展を齎す效果の著しきものあるに想到すれば、聯邦補助は州際交通上重要な幹線道路の工事に對して之を交付するのみならず、其の榮養線又は連絡線たる地方道路に對しても亦之を交付すべきである。

然るに、右の幹線すら豫定路線延長十八萬八千哩中僅に七萬三千哩を完成したのみであるから、彼と此とを合せ考へ聯邦補助豫算を増額するの緊要なるは言を俟たぬ所である云々。

◇ 尙トリーランド州選出代議士 Stephen W. Gambill 氏は

聯邦政府が兵營其の他の國家的設備を設けたる場合には、州に於て其の費用を以て州内幹線道路より右の設備に達する道路の新設又は改築を爲すべきであつて、其の設備の所在する公共團體をして爲さしむべきではないと論じ、進んで聯邦補助豫算の増額及補助範圍の擴張に付同州の事情を詳具して其の必要なる所以を陳述して居るが、論旨略々前者と同様であるから茲にそれを省略する。

### (三) 聯邦道路政策の改訂

最後ではあるが最も理論的に聯邦補助増額の必要なる所以を説いたものはウイスコンシン州選出代議士 E. H. Bone 氏の聯邦道路政策論であつて、之を讀むと米國道路行

政の概要がわかると思ふから、頗を厭はず左に其の要旨を記すこととする。氏は曰く。

自動車の發明前に於ける道路の改良は單なる地方問題たるに過ぎなかつたのであるが、自動車の發明は道路交通に一大革命を齎し、一九一六年聯邦補助道路法の公布以來事態は著しき變化を來し、今日に於ては乗用自動車二千百萬臺、貨物自動車三百五十萬臺、バス八萬臺（内七千二百八十四臺は州際バス）を數へ、六十の鐵道はバスを其の榮養線として用ゐる、一九二七年に於ては一千百四十八萬九千人の自動車使用者が國立公園及國有林を訪れた。此の事實は即ち道路の築造は一般公衆の利害に關係ある問題であつて聯邦政府が之に注意せねばならぬ重要問題なることを如實に示すものである。而して前述の法律は正に時代の要求に適應せるものであるが、之に依る聯邦補助は僅に州道延長の約七〇に當る指定道路に對して少額の補助を與ふるに過ぎず、而かも此の十年間に僅に六萬九千五百三十六哩の改良が完成し尙十四萬一千二十七哩を殘す實狀であるから、

此の割合で行くならば此の指定道路の改良を完成するのに尙約二十年を要することとなるのである。

◇

米國の道路は其の交通物體と足並を揃へてゐない。即ち自動車は殆んど一〇〇%の完全さであるが、道路は僅に三〇%を超えざる完全さであつて到底現代交通の要求に合致しない。そこで、悪路に因る自動車の損耗及減價は一臺年約三十弗と見積られてゐるから、二千四百萬の自動車では實に年約七億二千萬弗の損失となる譯である。由是觀之、悪路税は今日民衆が負擔しつゝある諸税中最も重き税であると思ふ。今税金に就て見るに、聯邦税自動車販賣税（又は消費税）の總額は聯邦政府が道路の爲に支出した金額よりも多いのである。尤も、此の税制は今日既に廢止されたが、之を徴收したる一九一八年乃至二七年の間に自動車及其の附屬品は聯邦税消費税又は販賣税として十億八千百八十四萬五千五百弗を納入したが、此の間に聯邦補助として道路に支出した額は六億六千二百二十二萬弗に過ぎなかつ

た。若し自動車に對する稅收入の全部が道路補助に充當されたならば、米國の道路は夙にもつと改良されたであらう。州際道路の費用を州と聯邦政府とで分擔する割合を決定するに當り、先づ注意を要することは、聯邦道路法に於ては是等道路の維持費は専ら州の負擔に屬することである。思ふに、如何なる道路でも絶えざる維持管理を要せざるものはなく、特に北部諸州に於ては冬季中除雪に努め或る州に於ては之が爲に七十五萬弗を支出する實狀に在るし、其の他一般諸州に於ては重き貨物自動車と無數の乗用車との爲に道路維持費は年々増す許りである。然るに、聯邦補助は是等州道路の七%に當る指定道路の改良に與へらるゝのみで、殘餘の九三%即ち約二百萬哩は一仙の補助すら受くことなくして築造され維持されるのである。而かも自動車は是等の道路上をも頻繁に往來するのであるから、之に因る事故を防止する爲にも一層の維持修繕を要するので、之が縣町村等にとつては尠からざる負擔となるのである。

◇

