



米國道路行政の展望〔五〕

武井群嗣

第五 地方的又は特殊の道路問題

何れの國でもさうであるが、米國には一般的全國的の道路問題の存する外向特殊の又は地方的の道路問題がある。就中目下緊急を要する問題として叫ばれてゐるのは、西部

諸州に於ける道路問題特に國有林内の道路計畫で、之に次ぐものは國立公園内の道路改良であるし、國際的問題としては汎米道路の計畫が懸案となつてゐる。依つて、左に項を分つて斯の種の問題の概要を紹介しようと思ふ。

一 國有林内道路の改良

代議士 John M. Evans 氏は豫算委員の立場から「道路立法の必要」を論じ「目下緊要の問題は西部諸州の爲に印度人保護地、國有林其の他政府所有の土地を通ずる道路の開設及改良に關する立法を爲すことである。蓋し、是等道路の必要は夙に唱へられた所であるが、西部諸州には之が爲にする基金なく又課税物件もない有様であつて、例へばネバダ州の土地の八五％は政府の所有に係り、ユター州では七四％其の他の州では概ね五〇％、最少のモンタナ州でも其の二五％は政府所有地であるから、到底獨力を以て是等廣漠たる國有地を通ずる道路を改良するの資力を有しない。是を以て、嘗て議會は *Coleman* 案を可決し、三年計畫を以て年々三百五十萬弗を是等諸州に補助する旨を議決したが、不幸にして大統領の同意する所とならない。翻て考ふるに、國有林の資源は大凡二十億弗の價額に上ると評せられ、従つて此處に道路を開設することは山火事を減じ、

通信を助け産物を搬出せしめ、國民文化の進展に貢獻する所となるものであるから、之を爲すは主として聯邦政府の責務に屬し、聯邦補助の恩典に俗せんと欲するも能はざる窮狀に在る是等諸州の經營に放任すべきではない」と述べてゐるが、右 *Colton* 案の提出者たりし公有地委員會議長 *Don B. Colton* 氏も亦之と同趣旨の言を爲したる後、米國民は常に「歐洲を見んと欲せば先づ米國を見よ」と宣傳するが「米國を見せんとするには先づ到る處に道路を造らねばならぬ」と説き「建設に數百萬金を投資せしめ而かも維持の一仙をも負擔せぬ聯邦政府の遣り方は怪しからぬ」と極論してゐる。

◇

是等の輿論に刺戟されてか、農務省は今回米本國並アラスカ及ポルトリコに於ける國有林開發の爲にする道路改良計畫を樹立するに至つたが、林務技師長 *G. H. Lantz* 氏の説く所に依れば、右の計畫は次の三種より成つてゐる。

(一) 森林道路 國有林の内外及其の附近に於ける道路に

して主として其の所在する州縣町村に重要な關係あるものを指し、總延長一萬五千二百七十二哩(内五、六八〇哩即ち三七%は現在使用に堪ゆるもの、八、三八七哩即ち五五%は改良を要するもの、一、二〇五哩即ち八%は新設を要するもの)、之に要する費用一億五千六百九十九萬九千弗。

(二)森林開發道路 主として國有林の保護、管理、利用の爲にする道路であつて總延長三萬九千二百八十五哩(内一四、九一七哩即ち三八%は現在使用に堪え、一二、一五四哩即ち三三%は改良を要し、一一、二一四哩即ち二九%は新設を要す)、之に要する費用五千三十八萬弗。

(三)踏分道 (Trail) 前者と同様の目的に供する施設であつて總延長十二萬八千三百四十七哩(内八三、六一五哩即ち六五%は良、一〇、〇三六哩即ち八%は不十分、三四、六九六哩即ち二七%は要新設)之に要する費用五百八十四萬弗。

以上の計畫を遂行する爲に要する費用の總額は二億七千九十一萬九千弗となるが、之が爲に毎年七百五十萬弗つゝ、支出すとなれば、森林道路の完成には四十一年、森林開發

道路及踏分道の完成には三十七年を要する。尙現在國有林内に在る町村は六千六百五十一を算し、其の中三二%は道路を有しないのが、此の計畫に依つて二四%までに低下することとなるのである。次に森林道路の開設及改良は道路局の擔當する所であつて、一九二八年七月一日迄に四千四百十三哩を完成したが、其の費用は一哩平均一萬三千二百九十七弗に當つてゐる。又森林開發道路及踏分道の建設改良は工事も簡單なので山林局の擔當に係り、同期迄に開發道路一萬七百十哩(一哩當一千三百五十弗)踏分道三萬九千五百九十六哩(哩當百八十二弗)を完成した。

國有林内道路及踏分道の建設改良の爲に充當する基金としては、従前聯邦政府内に聯邦森林道路建設基金(一九一六年設定し、三年間に三百萬弗を支出する)と第八條基金(同年設定し十年間年百萬弗宛支出す)とが存してゐるが、後何れも廢止された。而して現在有效なのは「一〇%」基金(年五十萬弗)と森林道路及森林開發道路基金(年七百五十萬弗)であつて、前者は毎年國有林收入の一〇%を積

立て造成するので斯かる名を有つのである。

二 國立公園の道路建設

道路局高級道路技師 Frank A. Nickols 氏は國立公園に於ける道路の建設に付報告を爲し「道路局は國立公園事務當局の依頼に基き、一九二四年百萬弗を以てする氷河公園 (Glacier National Park) に於ける山嶽横斷道路の計畫、測量、建設及監督を行つたが、此の結果兩部局の協力を持続するの必要を認め、一九二六年には他の公園に於ける道路の建設を爲すに當り道路局員を囑託することゝなつた。公園當局は道路局の援助を得て約千五百哩の道路を國立公園内に開設し又は改良する爲に要する費用の協賛を得たが、其の總額は五千萬弗である。而して此の計畫に依れば、道路の建設は第一期二百一十一哩を六百七十萬七千弗で、第二期百三哩を三百四十五萬七千弗で遂行することとなり、先づ六十一哩を四百八十萬弗の豫算で着手することゝなつた。工事は地勢の關係上何れも雜工事であるが、常に自然の風

致を存置することゝ觀光の利便を圖ることに努めてゐる」と述べてゐる。尙同氏は最近百萬弗計畫で完成した Glacier Park に於ける Transmountain Highway と Zion Park に於ける Zion-Mt. Carmel Road の建設工法及工事上の注意等に付て詳述してゐるが、茲にはすべて省略に従ふことゝする。

三 其の他の地方的諸問題

米國には尙幾多の地方的道路問題を存するが、その中重なるものを拾へば、

(一) ヴァーモント州に於ける道路問題がある。之は一昨年十一月同州一般に亘る大洪水の爲に一人當八六・三五弗の損失を蒙り、あらゆる道路は流失又は損壞したので、之が復舊費七百三十七萬七千弗に付特別の補助を要求せんとする同州選出代議士 Elbert S. Brigham 氏を主盟とする運動であるが、然し、之は我が國などにもよく見る所であるから敢て珍しくもない。次は

(一) アラスカに於ける道路改良問題であつて、旅行、狩獵、漁業、鑛業等を保護助成する爲に同地と米本國とを連絡する道路の必要なる所以」を述べ、「此の道路の延長は纏てレニングレード、伯林、巴里を経て倫敦に至る」と主張する議會に於けるアラスカ代表 Dan A. Sutherland 氏の意見である。ところが、此の問題は夙に軍事上の見地よりも重要視され、陸軍工兵少佐 E. J. Daly 氏の説く所に依れば、アラスカ領内に於ける道路橋梁及踏分道の建設並維持に關する調査を爲す目的を以て、一九〇五年の議會に於てアラスカ道路委員會なるものが設けられたが、同委員會に於ては一九二八年其の二十四年計畫を立て、千六百二十三哩の車馬道、千三百七十五哩の橋道及七千七百五十七哩の踏分道を建設することとし、之に要する經費總計一千三百萬弗（内新設費七百萬弗、維持費六百萬弗）中八百七十萬弗は陸軍省より支出し、残りの四百六十萬弗即ち三五％はアラスカの財源に之を求むる豫定であるとのことである。

次に

資料

(二) 米國特有の問題として、印度人保護道路問題なるものがある。印度人事務委員 Charles H. Burke 氏の説く所に依れば、舊印度人の文化向上の爲及白人との交通の爲にする道路の必要なるは言を俟たぬ所であつて、一九一六年の道路法には此の點に付何等規定する所はなかつたが、一九二二年の改正法に於ては之が爲に特別の補助を爲し得る途が開かれ、既に五百六十八哩の幹線は聯邦費のみの六百五十萬弗を以て、二百七十九哩の支線は四百萬弗（内聯邦費二百萬弗）を以て完成した。然し、之では未だ地方道路に及ばないので、一九二八年の議會に於ては聯邦道路法の規定に該當せざる印度人保護地道路の爲に二十五萬弗を支出することとなつたが、此の事業は優に百萬弗を要する見込であるから、更に之が増加を要求せねばならぬ状態に在ることである。最後は

(四) ファイリツピン及ボルト・リコに於ける道路改良の問題であつて、陸軍省島嶼事務局長陸軍少將 F. Le J. Parker 氏の論説が出てゐるが、此の點に付ては嘗て本誌に紹介し

たこともあるので（第九卷第四號參照）重ねて茲に記すことを避けることとする。

四 實現性ある汎米道路

最後に「實現の可能性ある汎米道路」に付汎米同盟理事 William Manger 氏の報告を抜萃して此の稿を終ることとする。曰く

北は合衆國より南はアルゼンチン及チリに至る諸共和國を連結する汎米道路 (Pan American Highway) の建設計畫は、既に議論の時代を過ぎて實行の域に入つたと見るべきであるから、數年の後には紐育とブエノス・アイレスとの間一萬哩を自動車で往來し得るに至るであらう。抑々此の計畫が初めて唱道されたのは僅々數年前のことであるが、關係各國政府は勿論商業其他の産業諸團體及住民の間からも賛意を表せられ、一九二八年ハヴァナに開かれたる第六回兩米國際會議 (二十一共和國代表者の集合) に於ては Inter-American Highway の建設を勸告する決議を可決する

と共に、同會議の常設委員會たる汎米同盟 (Pan American Union) は此の決議を實現する爲に執るべき手段を調査すべき旨を決定したのである。

尤も此の決議の行はるゝ前一九二五年ブエノス・アイレスに開かれたる第一回汎米道路會議 (Pan American Congress of Highways) に於て、兩米共和國の道路當局者は夙に此の問題に關する討議を行つたし、一九二四年米國道路教育委員會 (Hiway Education Board of the United States) の招待に依り道路及道路交通視察の爲に入國したるラテンアメリカ諸國道路技術家の一團も亦此の問題を攻究したのであつて、此の訪問の結果は應て汎米道路教育聯盟 (Pan American Confederation for Highway Education) の創立となつて現はれ、該聯盟は道路教育聯盟なるものを各其の自國に設け、華府に其の執行委員を置く (其の本部は汎米同盟に在り) こととし、現在の加盟國は十一共和國を數へてゐるのである。

ハヴァナで可決した決議を實行する爲の手段として、汎

米同盟は之を道路教育聯盟の技術部に回付した。依つて該聯盟の執行委員は最も適當なる路線を選択する爲に其の通過する國々の協力を求め、斯くて審議の結果、米國の南境からバナマまで三千五百哩の半以上は自動車の通行可能なる事實を知るに至つた。

◇

汎米道路運動に對しては米國の朝野を擧げて熱心なる支持があるし、前大統領クローリツヂ氏は機會ある毎に之が達成を熱望する旨を述べ、議會に對する最後の教書に於ても「物質的援助を惜まざるは勿論、技師も派遣するし政府も國民も大に之を援助する」旨を述べてゐる。事情斯の如くなるを以て、一九二八年五月四日には汎米道路建設の爲に政府の各部局は互に相協力すべき旨定められ、一九二九年三月四日には大統領が關係各國と協力して之が實行に着手する爲の調査費として五萬弗の豫算を可決するに至つたのである。

因より之を完成する前途には幾多の難關が横はつてゐる。

路線の問題、技術上の問題は其の主たるもので、途中には大山脈が横はり大森林がある。然るにも拘はらず、此の北中南米を連結する道路の實現は今や夢想とは評されなくなり、現に道路局長

F. H. Mac Donald 氏は道路教育委員會長並汎米道路教育聯盟の執行委員として、本計畫の實行に付技術上不可能の點は無いと説かれてゐる位である。

現大統領フーバー氏は嘗て商務長官たりし一九二四年に米國を訪れたる汎米道路委員に挨拶を爲し「凡そ半世紀の間技術者はカナダから南米端まで鐵道で連絡することを夢みてゐたが、今や之が自動車に代つて實現されさうになつたことを衷心喜ぶ」旨を述べ、此の運動に賛意を表されてゐるから、之が成功は期して待つべきものがあると思ふのである。(完)