

等の間に種々六ヶ敷き區分が行はれてゐたのである。其勤方書上に於ても處々に不明確なる點がある。即此の如き事情は之を覆ふことは出来ないが、結局徳川時代に於て該奉行の手に依つて多少にても路政が改良せられてゐる以上、其存在の意義は認めない譯にはゆかぬ。蓋し道路改修方面はさておき、驛傳方面に同奉行が助力したる功績のみは實に没すべからざるものがあるのである。

- (1) 大日本交通史(驛遞志稿) 三五頁
- (2) 同 上 三八頁

# 歐米諸國の道路改良 (三)

武井群嗣

- (3) 同 上 四一頁
- (4) 大森金五郎學士 大日本全史下卷 九二頁
- (5) 古事類苑・官位部三、 六一頁
- (6) 以下大日本交通史 六二頁
- (7) 古事類苑・官位部三、 六一頁
- (8) 大日本交通史 六五頁
- (9) 日本財政經濟史料第九卷 三〇五頁以下
- (10) 同 上 四四九頁
- (11) 古事類苑・官位部三、 六〇二頁以下
- (12) 日本財政經濟史料 第八卷 六一八頁以下

## 第二 和 蘭

### 一 國內道路の概況

和蘭の本國は面積三萬四千百九十平方料で日本の十分の一にも足らぬ小國であるが、其の割合に人口は尠くなく、總數七百七十三萬七千餘に達し、其の密度の如きは實に一

平方料に付二百二十六人に及ぶと云ふ有様で日本のそれを遙に凌駕してゐるのである。然らば、此の國に於ける道路の状態は如何と云ふに、元來左程良好でない所へ自動車の普及發達が迅速に到來したので、近時特に悪路の度を加へた感がある。即ち一九二七年に於ける自動車の總數は九萬九千九百三十臺で、其の人口に對する割合を見れば強ち多しといは謂はれないけれども、翌二八年には一躍して十一萬三千二十二臺を算するに至り、而かも前述の如く國土は極めて狭小なのであるから、之が舊來の道路を往復する頻繁の度は愈々高く、従つて在來の道路を破壊することも亦極めて顯著なのである。

現在の和蘭には總延長凡そ二萬五千料に達する道路が存在してゐるが、その中二千料は中央政府の直接管理する所謂國道に屬し、三千料は各州政府の直接管理する所謂州道に屬し、爾餘の二萬料は其の他の地方公共團體に於て管理する所謂里道となつてゐるのである。然らば是等二萬五千料に互る道路の路面の現狀は如何と云ふに、之を百分比に

て表示すれば

約七〇% マカダム及砂利道

約一五—二〇% 煉瓦鋪裝道

約五% 花崗岩塊鋪裝道

約五% アスファルト道

であつて、混凝土鋪裝道の如きは極めて僅少の存在を示すに過ぎない。尙、是等の路面を有する道路の分布狀況を概説すれば、南部諸州に於ける主要なる國道には煉瓦鋪裝道又は砂利若はマカダムの上にアスファルトを布いた道路などを見るけれども、其の他の一般に重要ならざる地方道路は概ね砂利粘土道であるとして差支ない。尤も、最近に於て後に述ぶるが如き計畫の下に改良しつゝある國道の新様式は、アスファルト混凝土、ター・マカダム又はポートル・ド・セメント 混凝土に依ることとなつてゐるから、將來に於ける和蘭の道路は概ね現代的道路に變ることゝ信ずるが、現在の道路は斯の如く未だ幼稚の域に在ることを認めざるを得ないのである。

次に和蘭の道路を其の構造及交通の重要性に従ひて分類することとし、道路の基礎及路面共に最良にして一般交通運輸上欠くる所なきものを一級とし、其の構造概ね良好にして一般の交通運輸に堪ゆるものを二級とし、構造疎悪にして交通の重要性少きものを三級とするときは、一九二八年の春に於て、一級に位するものは僅々約七百軒の國道を擧げ得るに過ぎず、二級に屬するもの亦極めて少數にして爾餘の國道約千三百軒を數ふるのみ、州道其の他の地方道路は全部三級又は級外に留まるの状況である。勿論、此の状態は道路改良事業の進捗に伴ふて改善される筈であるが、現在に於て是等道路の分布を地方別に見れば、西部地方の道路は概して最も悪い状態に在ると見て差支ないであらう。

## 二 道路改良計畫の樹立

和蘭に於ける國道以下の一般道路の状態は概ね前述の如くであるが、従來是等の道路に對し國庫以下地方公共團體の支出する金額は極めて僅少であつて、國道の爲にする費

用と雖一九一八年乃至一九二六年の間に於ては年額二百二十萬フロリン（邦貨約百七十六萬圓）乃至四百五十萬フロリン（約三百六十萬圓）を支出するに過ぎなかつた。従つて國道に付ても其の新設などの行はるゝことなきは勿論、僅かに之が改築又は維持修繕を施すに過ぎざる有様であつて、州道及里道に付ても亦略々之と同様の状態に在つたのである。

然るに、同國政府は現代經濟の要求に鑑み、到底此の状態を以て推移するを許さずと爲し、曩に二十五年間の繼續事業として總額三億萬フロリン（約二億四千萬圓）を支出し以て國內道路の新設、改良及維持竝橋梁の新設架換を爲すの計畫を樹立した。而して此の計畫に依れば、國道總延長の六〇乃至七〇%と州道及里道總延長の三〇乃至四〇%とを改良することゝなるのであるが、政府に於ては更に之が實行計畫を定め、先づ第一期事業として一九二七年度以降五年間に於て五千萬フロリン（約四千萬圓）を下らざる額を支出する旨の議案を議會に提出し其の協賛を求むる所

があつた。幸にして此の實行案は可決せられ、一九二七年度に於ては一千萬フロリン（約八百萬圓）を支出し、翌二八年度に於ては二千六百六十萬フロリン（約二千二十八萬圓）を支出することとなつた。今之を十年前に於ける道路費に比較すれば、優に其の十倍を超越するの額であつて、同國路政當局者にとりては轉た今昔の感に堪へざるものがあると思ふのである。

尙、一九二八年度に於ける道路改良費二千六百六十萬フロリンの内譯を見るに、二千百三十萬フロリン（約一千七百四十萬圓）は主として國道の新設改築及維持竝橋架の新設架換の爲に使用し、残りの三百七十萬フロリン（約二百九十六萬圓）は専ら地方道路の改良を助成する爲の補助費として支出することとなつてゐる。因に、國道に付其の改良計畫の概要を一言すれば、同國地形の關係上其の大部分は盛土を行ひ、有效幅員六米以上、兩側路肩各一米以上を標準としてゐるが、市街地等交通上重要な地域に於ては四米の幅員を有するものもあるとのことである。

### 三 道路改良費の財源

前項に記したるが如く一九二八年度に於ける道路改良費二千六百六十萬フロリンは（邦貨の約二千二十八萬圓）に相當する額であるから、我が國の道路改良費が年額三百五十萬圓なるに較べて、如何に此の國が道路の改良に熱意を有するかを察するに餘あると思ふが然し、それは別問題として、此の巨額に上る道路改良費の財源を見るに、凡そ次の如くである。

イ 道路稅收入	七、〇〇〇、〇〇〇フロリン
ロ 一般會計繰入金	九、六四六、三一三
ハ 自動車稅收入の九〇%	四、六八〇、〇〇〇
ニ 各州納付金	五、二七三、六八七
合 計	二六、六〇〇、〇〇〇

尙、右に所謂道路稅は一九二七年五月一日より實施せる道路稅法に依りて賦課するものであるが、其の實體は私人の所有に係る自動車に對して課税するのであるから、所謂自動車稅に外ならない。而して、此の稅は自動車の價格を

標準として一定率の税を課するのが原則であるが、乗用車に在りては其の定員を載せたる重量百キロ毎に六フロリン（約四圓八十錢）を附加し、貨物車に在りては其の車輪が空氣入護謨輪なるときは三〇%、硬質護謨輪なるときは六〇%、鐵輪なるときは一〇〇%の増率を課することゝなつてゐる。又此の法律に依る稅收入は其の全部を道路改良費に繰入るの定であるが、其の徵收實績を見るに、一九二七年度に於ては六百五十四萬五千フロリン（約五百二十三萬六千圓）を數へ、翌二八年度に於ては七百八十三萬三千八百フロリン（約六百十六萬七千圓）に達し、收入見込額を超過すること正に一割以上に及んでゐるのである。因に、此の國は面積狭く而かも悉く平地なので、自動車は國內到處を走り得る實況に在るが、都市に於ては時速十料又は十二料の制限を設けてゐるので、運轉手にして之に違反するものも尠くなく、従つて之より徵收する罰金の收入も亦相當の額に上るとのことである。

次に自轉車税は一九二六年一月一日より實施せる自轉車

税法に依りて賦課するものであるが、現在に於ては一臺に付二・五〇フロリン（約二圓）を徵收することゝなつてゐる。而して之が徵收の實績を見るに、一九二七年度に於ては四百七萬七千九百フロリン（約三百二十五萬二千三百圓）を、翌二八年度に於ては五百六十三萬一千八百フロリン（約四百五十萬五千四百圓）を徵收してゐるのであるが、此の收入は全部を道路費の財源に充當するのではなく、一九二七年度に於ては其の全收入の六〇%を、翌二八年度に於ては其の九〇%を夫々道路改良費に繰入れたるが如く、年に依りて其の歩合を異にするのである。

### 第三 フラジル

#### 一 道路改良基金の設定

南米の大國ブラジルに於ける道路行政は、一九二七年までは専ら各州政廳の管掌する所に屬し、中央政府は僅に之が監督を爲すに過ぎざる有様であつて、而かも之が爲にする特別の部局さへも無かつたのである。然るに、道路の價

値が次第に重んぜられ之が改良の急務なることが一般に認めらるゝに及び、政府は此の年新に農商工省内に道路局 (Departamento de estradas de rodagem) を設置することゝし、翌二八年一月より之を實施するに至つた。尙、政府は之より先、一九二七年一月五日を以て聯邦道路の制度を設けると共に之が建設及維持の財政に關する法律を制定公布し、同年四月五日より之を施行することゝなつたが、之に關する事務は言ふ迄もなく新設の道路局に於て管掌するのである。

一九二七年一月の道路財政法に依れば、政府は道路改良の爲にする特別の基金を設定することを要するのであるが、右基金の造成は専らガソリン、自動車 (乗合及貨物車を含む)、自動車々臺、タイヤ (空氣入及硬質護膜を含む)、自動自轉車、自轉車、サイドカー及自動車附屬品の輸入税に一定率の附加税を課し得たる収入を以てするのである。尙之を詳述すれば、本法施行の當初に於てはガソリン及自動車附屬品の輸入税附加税は重量税として、前者は一

キロに付六〇レイス (邦貨約六錢)、後者は一キロに付五〇レイス (約五錢) を、其の他の輸入税附加税は従價税として本税の二〇%を徴收することゝなつてゐた。而して此の規定に依る税收入豫算は當初に於ては年額四百六十七萬二千圓と見込んでゐたのであるが、此の法律施行の時が遅れたので、一九二七年度の税收入は右の豫想を裏切り、合計二百五十五萬三千六百五十二圓を算するに過ぎず、即ち豫定の半額を充すに止まつたのである。

道路改良基金造成の爲にする附加税收入の初年度成績が意外の不良に終つたので、大統領は茲に右の税率を増加する決意を爲し、一九二八年九月五日以降に於てはガソリンに對しては一キロに付八〇レイス (約八錢)、自動車附屬品に對しては一キロに付六〇レイス、其の他の車輛等に對しては本税の三〇%を課することに改めた。此の結果一九二八年度の税收入は漸く増加し、總額四百九十四萬八千六百三十八圓となり、幸にして當初の豫想を實現することを得たのである。然るに、右税率の増加は當時一部の間に危ぶ

まれたる自動車等の輸入の減退を招來せざるのみならず、却て此の國に於ける道路の改良と自動車の需要とがガソリン及自動車輻の輸入を激増せしめたので、一九二九年度に於ける是等物件に對する附加稅收入は少くも一千七百七十八萬五千圓に達し、優に前年のそれを三倍するに至るであらうとのことである。

尙、右の道路財政法に於ては道路公債の發行をも是認してゐるのであつて、政府に於て必要あるときは五分利二十年の長期公債を募集することが出来る。尤も毎年度の募債額は右の稅收入と關聯し其の年の道路に關する聯邦政府豫算に於て之を決定するの定であつて、一九二八年度の豫算に依れば、聯邦政府は道路の新設改良及維持の爲に一千五百十萬圓を支出する見込であるが、之が財源として計上せらるゝ前記の基金總額は僅に四百二十八萬圓に達するのみであるから、爾餘の一千八十二萬圓は擧げて之を道路公債の發行に求むるの已むなき状態に在るが如くである。

## 二 二大改良工事の竣功

ブラジルの中央政府は前項に述べたる如く、道路財政法の制定及道路局の新設を實施して道路に關する行政制度の基礎を確立したるに止らず、進んで道路改良の實行に着手し、先づ二つの重要な聯邦道路の改良を成就する所があつた。其の一は首府リオ・デ・ジャネイロを起點としサン・パウロを終點とする總延長三百哩に亙る現代的道路の完成であるが、此の新道路は右兩大都市の連絡を目的とし、幅員概ね八米、最急勾配六%、混凝土橋梁十九を有し、全道路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。而して、本道路の起點たる首府リオ市は最近の人口實に百五十萬を超え、又終點たるサン・パウロは所謂珈琲の首府であつて人口五十萬を超ゆる大都市であるし、沿道には大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となり、謂はゞ此の國のメイン・ストリートともなるであらう。

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、最早や新道路完成の今日となりては、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、或は全然不用に歸するのではないかとさへ評さるゝ程である。尙、新聞の報ずる所に依れば、此の新道路完成の式典には大統領及閣僚を始め州知事其の他の顯官貴紳を集め、而かも此の盛儀に參列する遠近知名の士は孰れも自動車を驅つたので、宛ら自動車隊商大行進の觀を呈したとのであるが、蓋し宜なる哉と謂ふべきであらう。

其の二は首府とペトロポリスとを連絡する自動車道路の開設であつて、此の道路は前者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。蓋しペトロポリスは首府リオ市の北方に位し海面上約二千四百尺の高所に在るを以て、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、各國大公使館の如きも皆此處に設けらるゝ有様であるのに、從來兩都市を連絡する交通機關としては唯鐵道の設備があるのみであるから、此の自動車道路の開設に依る市民の利便は察す

るに餘ある譯なのである。

此の道路は全延長六十二軒であるが、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ならしむる必要上、既存の道路を改良して之に充てた部分も尠くない。而して自動車道路の平地區間は其の全延長三十九軒をマカダム道と爲し、山地區間はセメントを以て其の路面を鋪裝した。又道路の幅員は全線を通じて之を八米と爲し、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、殊に終點附近四軒に互る開鑿工事の如きは其の最たるものであつて極めて硬き岩盤を開鑿して道路を建設する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(詳細は本誌第十一卷第一一號二〇四頁以下參照)。

#### 第四 土耳其

##### 一 現在道路と其の改良計畫



歐洲大戰に於ける敗者たる土耳其のことなどを記してもそれが何の参考になるものか、と叱られるかも知れぬが、更生した此の國の道路政策に付ては我が國などに於ても採つて以て参考とすべき點があると思ふので、左に其の要領を記すこととする。

更生したとは云へ、現在のトルコには混凝土舗装を施した道路はなく、僅にアスファルト道路の敷料が存在するのみである。従つて、此の國に於ける最良の道路は水縮マカダム道又は碎石道であるか、それとも之が大部分は修繕が行届かないので、殊に冬季の間に於て自動車の爲に破壊されることが夥しいし、其餘の砂利道及土砂道に至りては時々僅少の砂利を撒布するに止まるのみであるから、降雨に際しては泥濘甚しく、爲に轡が深く刻み込まれ、従つて自動車は勿論一般車馬の交通運輸は頗る困難となり、特に秋冬の候に於ては屢々交通の不能を招來するの状況に在るのである。然しながら、斯かる悪路を以て満足すべからざるは言を俟たぬ所であつて、自動車の普及發達に伴ひ、

此の國にも人口一千九百八人に付一臺を保有するに至りては（日本は一千五百二十五人に付一臺の割合である）云ふ、愈々以て道路の改良を急務とせねばならぬことであらう。

更生土耳其の新政府は此の情勢に鑑み、茲に道路改良計畫を樹立することとなつた。君府駐在米國商務官 Julian Gillette 氏の本國政府に報告したる所に依れば、政府は現存道路中延長一萬三千軒を選びて之に改良及修繕を施すと共に、新に八千軒に互る新道路を築造せんとするの計畫を立て、之を十年乃至二十年の繼續事業として實行することとした。而して非公式に傳へらるゝ所に依れば、土國政府は本事業實施の爲に内外國債を募集することなく、而かも此の工事請負人に對しては其の竣功を見る毎に現金を以て之が支拂を爲すの決意を有するとのことである。尙、新道路の建設並現存道路の改良及修繕の爲め土木省に於て、運用すべき毎年度支出額の幾何に達すべきやは未だ決定せずと雖、消息通の間に於て推測せらるゝ所に依れば、右は極

めて内輪に見積つても、年額六百萬土耳其磅（邦貨約六百萬圓）を下ることはあるまいとのことである。

## 二 新道路法の制定

以上は土耳其に於ける道路の現状と之が改良計畫の概要であるが、最後に於て特に紹介するの價値ありと思ふのは、此の國の新道路法である。即ち此の法律に依れば、凡そ同國住民にして十八歳乃至六十歳の男子たる者（外國人にして六月以上同國內に居住する者を含む）は毎年十日間「道路奉仕」として通常の體力を有する勞働者に依りて爲さるる道路工事に従事するか。然らざれば道路税として八土耳其磅（約八圓）を納付することを要し、當局に於て必要ありと認むるときは道路奉仕を十二日間（此の場合には道路税を十土耳其磅即ち（約十圓とする）と爲すことが出来る。尤も此の規定には例外を設け、大公使館員及領事館員は六月以上此の國に居住するも右の義務を課せらるゝことなく、又土耳其國民と雖五人以上の子女を有する父、廢兵、學生々徒、軍隊又は憲兵に服務中の者は何れの義務からも

免除される特典を有するのである。

尙、右の規定に依る道路税は各州（Vilayet）當局に於て之を徵收するのであるが、收入したる金額は直に其の全部を道路費に充當することなく、其の五〇％は之を各州農業銀行に預入し、以て特別の道路橋梁に要する費用に充てるのである。

法律中に道路奉仕の規定を設けたことは、財源に悩む中央地方の財政に當面して道路の改良を促進するの方途となると共に、公物愛護の念を助長涵養するの一助ともなるべく、我が國古來の慣行たる村方道普請の制度とも思ひ合せて寔に興味の湧くを覺ゆるのである。