

# 海外事情

## ◇獨逸人の眼に映じた米國自動車道路

話の途中にアメリカと云ふ言葉が出ると、大抵の人は識らず知らずに、摩天樓、巨大な電光廣告、忙がしい人達及び狂奔的な自動車等を憶ひ浮べることであらう。勿論、之は間違つてゐない。然しながら巨大な高層建築及恐ろしい程早急な生活テムポを持つ東部の大都市の背後には、測り知れないと言つてもよい涯しない土地が横はつてゐる。若し、我々がアメリカに於いて既に日用品となつてゐる自動車を驅つて大陸を横斷するならば、其の老大なる領土に就いて凡その見當が着く。ニューヨーク及サンフランシスコ間の距離が約五千料に及ぶことを我々は忘れてはならぬ

い。之はリスボン・ニューヨーク間の距離と全く等しいのである。米國では自動車工業の急劇なる發展と共に——一億二千萬人の人口の内五人に一臺の割に達する——自動車道路は必然的に發達せざるを得なくなつた。従て今日では密度の高い道路網が全アメリカに通じて建設されてゐる。

私がいくら熱心な自動車旅行者であるとは云へ、ニューヨークで合衆國地圖を買つて見た時にはアメリカ大陸を車丈で横斷するのに稍と躊躇した。其の上或る知人は、過勞に依る危険事故の増加とギヤングの襲撃を受けるかも知れないと云ふ事で切に中止を勸告して呉れた。そこで、私は差し當つて鐵道で旅行することに決心して、デトロイト迄汽車に乗つた。所がフォード工場を參觀してから、私の自



自動車運轉慾が、これからの旅行を自動車で行ふことに決心させたのであつた。私は之を後悔しなかつた。

私は、ミシガン州から出發したのであるが、前以つてニューヨーク州及其他の諸州に於いて必要な車輛検査及運轉手免許狀を得た。私は、アメリカ自動車協會 (American Automobile Association) 發行の合衆國自動車旅行案内圖を手に入れたので、合衆國に於ける主要道路——所謂公道——の案内を確かめるのが楽しみであつた。其の外に、地圖には特別のマークで道路の種類及状態が示されてゐる。公道には主としてアスファルトが使用されてゐる。此の外に碎石、砂利、撞き固められた貝殻並に粘土質道路がある。若干の南部諸州を除いて、幅員の廣い道路は殆んど完全に好状態に置かれてゐる。之が爲、自動車旅行は急行で行ふことが出來た。例へば、私はセント・ポール——ミネアポリス (ミネソタ州) からエローストーン (黃石) 公園に至る距離約千六百料を二十二時間で突破した。此の旅行では夜間走行にも拘はらず、方向を間違へず進むこと

が出來た。之は、勿論一は上述の地圖に依て明示されたる測定距離、二は目に付き易い所に樹てられたる數多き警戒信號のお蔭に依つたのである。私は、夜間に於ても時速七十乃至七十五哩——即ち百五十乃至百二十料——の私の習慣となれる晝間速度を縮少するには及ばなかつた。所が其の後に於ては、出來る丈夜間走行を私は避けた。何故なら殆んど西部全體を支配してゐる山嶽地帯に於ける夜間走行は甚だ危険であるからである。屈曲の多い山嶽道路を走つて、私は約三千乃至四千料の高度に迄達した。二臺の自動車が行き交ふことが出來ない程に部分的に狹隘なかつた道路は、大抵夏期に於てのみ走行し得られるのだそうだ。かゝる狹隘な場所は合衆國でボトル・ネック (壘頸道) と言はれてゐる。

私は、自動車に乗つて始めてアメリカの多くの風光美を正しく識ることが出來た。だが、六日間を要する東西兩部連絡鐵道旅行では、こんなことは出來ないであらう。合衆國々立公園が恐らく最大の魅力となつてゐると言つてよ

い。其れ等の公園の内、特に壯觀なのはモンタナ州のグレイシア（氷河）公園である。此の巨大なる自然保護地域に於て最も魅惑的なものは、動物園の檻格子の中に於いてのみ観ることが出来る動物が放し飼ひにされてゐることである。私は、屢々水牛、麋、良く馴れた大小の熊等に出遭つた。之等の動物は時々路上に出てゐることがあつて、通行税として彼等に甘い餌をやらなければ仲々逃げて行かなかつた。

シャトルからサン・フランシスコに至る道路は素晴らしいものである。この道路は、殆んど太平洋岸に沿ふてゐて距離はベルリン——コンスタンチノーブルのそれに略々等しい。私は幸にも比較的平穩な天候に恵まれた。暴風雨の時並に大太平洋に突然生ずる靄霧の時などには、此の道路は利用出来ないことがあると言はれる。道路は一哩の幅員で壯大なるハリモミの森林即ちレッドウッドの中を通つてゐる。此の森林の巨木の内には、約百米の高さに達するものがある。ヨセミテ溪谷では、純アメリカ式にかゝる巨大木

に穴を穿つて一名所としてゐる。それが爲、自動車は此の巨大木の樹幹を通過することが出来るやうになつてゐる。

私は、シアトル——サン・フランシスコ間のノン・ストップ走行を企てやうと云ふ野心を持つてゐたから、私はレッドウッドの中では、運轉手を屢々死に導く如き疲労が私を早速捉へた。私は、ラヂオで聞えるジャズ音楽で目を醒ましておこうと思つたが、矢張り疲労には負けてしまつて側溝に車を乗り入れ靜かに寝込んでしまつた。二時間位して眼を醒ました時には、レッドウッドは、丁度其の時昇つた許りの太陽の光りで素晴らしい眺めを呈してゐた。此の意外の停車と、他に無数の河口及入江等を渡るために多くの時間と費やしたが、私は千五百六十軒を三十二時間で突破した。

カリフォルニア州ではスピード走行は出来なかつた。無數に突發する交通事故死亡者の爲に——アメリカは一年に第一次歐洲大戰の戦死者よりは多くの事故死亡者を出してゐる——カリフォルニアでは、速度を六十五乃至七十軒に

制限した。自動自轉車に乗つて巡邏してゐる警官は自動車運轉手を嚴重に監視してゐて、彼等は交通取締規則違反者の手に違犯通告書を突きつける時には特に得意さうである。違犯者の運が好ければ罰金が十弗位で済むが、警官が不機嫌な時には最高二十弗迄の罰金を支拂はなければならぬ。然し警官は大抵涼しそうな樹蔭か又はガソリン・スタンドの背後に隠れてゐて其處で氣のつかない自動車運轉手を待ち伏せてゐることが間もなく解つた。

程なく、レッドウツドに代る背の高い椰子樹と、活動してゐる穿孔塔が聳え立つてゐる廣い油田とは異様な感じを起こさせる。メキシコ國境に位するアメリカ海軍の主要軍港であるサン・デイエゴを訪れて、それから沙漠を横斷することになつた。此の沙漠は、自動車旅行には筆舌に盡くし得ない程壯觀であるが、自動車運轉手には此の上なく危険が多い。私は此處でも運好く自動車の故障を免ぬがれた。淋しげな若干のガソリン・スタンドはあるにはあるが、人影のない無涯の砂漠地帯を横斷して、アリゾナ州のラス・

ヴェガスに到着した。砂漠横斷に際しては人間及モーターにとつて堪えられない華氏百三十度と云ふ灼熱を冒さなければならなかつた。

私は路上で屢々ヒツチ・ハイカー (hitch-hiker) に遭遇したが此のハイカーはアメリカ國道に就いて忘れることの出來ない一の現象である。身分とか職業の如何を問はず自家用自動車の購入費が無いのが彼等の共通性なのである。彼等は路上に立つて、行き交ふ自動車に向つて口を利かずに拇指を出して便乗を乞ふのである。運が好ければ自動車に拾はれることがある。ヒツチ・ハイカーの内にはかゝる方法で全合衆國を遍歴した者があると聞いた。所が中には持主のゐない路上の自動車を無斷に借用して獨りで旅行を續けると云ふ圖々いのがゐるとのことである。

合衆國南部諸州のアリゾナ、ニューメキシコ、テキサス及ルイジアナを急行して恙なくニューオーリンズに到着した。云ふ迄もなく南部諸州に於ける道路は部分的に悪かつたので絶えずタイヤを代えなければならなくなり、こ

れが爲、以後の旅行は舊式の鐵道で續けやうか知らと思つたが、遂に私は車の旅を續けた。ニューオルリーンスで私は此の愛用車を賣却したが、私の此の親愛なる旅連れとの別離は、全く辛かつた。約三十州に亙る二千五百軒の長途旅行に依て私は各種の自動車道路を體驗することが出來たのは幸ひであつた。

### ◇戦時下に於ける英國の道路費

英國では、一九三九年に重要道路建設費として千四百萬磅、一般道路建設、維持及修繕に要する費用として約七千五百萬磅が計上された。所が今次歐洲大戰が勃發するに到るや、交通大臣は自己の責任に於いて幹線道路建設計畫費の節減を行ふ爲に凡ゆる方法を目下講じてゐる。而して該費用は當然節減しなければならぬことは明白である。農林大臣は或る地方に於ける道路建設に充てられるべき勞働を農業に轉向せしめるやう熱望してゐる許りでなく、道路建設事業より軍需工業へ勞働を向けるべき必要が叫ばれて

ゐる。所が節約し得られる餘裕は其れ程大きくない。ウオールルー橋の竣工並にロンドンより放射してゐる重要幹線道路擴張の如き交通大臣自身の計畫の如き多くのものは、現在の戦時下にあつては緊急を要すべき事業である。

ロンドン・ブライイトン間道路、キングストン連絡路、ウインチエスター・ロンドン・サウザムプトン間道路、ロンドン・ペンザス間道路及メイドンヘッドに於ける道路事業は目下進捗中である。其の他に既に着手されたもので、若し中止に到らば、交通經濟に障害を興へること大であらう。節減案は、中央並に地方官廳の重要な新設道路を除き他のもの中止を餘儀なくせしめることは疑ひない。年々多額の支出となつてゐる修繕及維持費は節減に當つて寛大な取扱ひを受けるであらうが、之等を廢止してしまふことは出來ない。若し英國に於ける道路を荒廢に歸せしめることがあれば、誠に寒心に堪えないと云ふべきである。道路費の節約が、案外困難であることは何等不思議ではない。茲十年間中央及地方官廳は終始一貫して年々道路の築造及改

良を計つたが、之は交通の要求に十分應ずるものではなかつた。過去に於ける道路費の節約は、現今に於ては殆んど節減の餘裕を残さないと云つた状態である。今日の道路狀況の特徴とも云ふべきは、不幸にも必要缺く可からざる道路が建設されてゐないと云ふことであつて、かゝる憾みを残さない爲には平和時代に道路の計畫的建設をなすべきであると言ふ聲が高まつてゐる。我が國も、之と似た聲を聞かないとは云へないだらう。

#### ◇街路樹としての果樹栽培

獨逸では、街路樹として果樹を植えることが漸次普及して來た。今迄の處、道路の果樹栽培は、國內の果實産額の重要な部分を占めてゐるので相當大きな役割を演じて來たのである。

が故に、道路の果樹栽培は今後どの程度に行なつてよいだらうかと云ふ問題が起つて來た。從來のやうに植え付けを路側に行ふとすれば、甚だしく交通妨害を惹起する。勿

論、苹果及梨の樹の如くに樹冠が擴がつて道路の空間に延びて行くやうな果樹の栽培は問題にならない。更に又、果實の摘み採り及今日必要視されてゐる果樹の手入方法は、著しい交通障害を伴なつて來る。

最後に果樹は、混凝土、タール及アスファルト鋪裝車道が水氣及空氣を浸透させない爲に、その健全なる生長が甚だしく阻害される。かゝる鋪裝の下では、樹根は生長することが出來ない。自動車交通の増加と共に車道に於ける油の滴下が多くなり、油滴は、塵埃に塗みれて、車が通る毎に路側へ跳ね飛ばされ、植物の生長の爲に、特に果樹に必要な土毛細管力を段々閉塞してしまふ。昔、車道鋪裝に石塊が使用されてゐた時には、路上の埃や動物の排泄物は車の通る毎に接ぎ目を通つて地下に入つたり、又は側溝内に跳ね飛ばされたりし、之等のものは果樹の生長に適した肥料となつてゐた。

多くの地方で街路の果樹栽培が成功を見たので、かゝる果樹栽培が、不適當なる地方にも行はれて失敗に歸したと

云ふ結果が屢々起つた。勿論、此の場合巨費を掛けた栽培方法を試みたことは論を俟たない。

從て、今後は果樹が立派に生長すると云ふ保證が付けられる土地のみに街路果樹を栽培すると云ふ方針を確立することがどうしても必要となつて來る。但し其の土地では道路の外側に直ちに植え込まないで、路側から二乃至四米の距離を置いて道路に接してゐる栽培地帯に植えるやうにしなければならぬ。而して、果樹は農民の所有に歸せしめ農民は之を保護し果實を採取するといふやうにすべきである。果樹の提供及植え付けは道路建設側で行ふべきではあるが、果樹の行き届きたる保護を保證するためには地上權の登記を前提としなければならぬであらう。

從來行はれてゐた樹間は餘りに狭小である。所で農民の畑の果樹間隔が、一般に影響して約二十乃至二十五米の幅を持つことになるであらう。かうなれば、栽培にも果樹にも土地、光線及溫度に關する種々なる要求が尠くなつて來る。栽培地帯に於ける果樹の植え付けには、果樹の種類を

適當に變更すべきであつて、此の場合には第一に地質に基づき第二に果實の結實成績に據つて行ふべきである。此の外に、尙果樹の栽培變更には、街路樹としての果樹の並木が道路に美觀を添えると云ふことを一の標準とすべきことは當然である。(M・T生)

