

府委員と爲り治安維持法案を提出したるが爲警保局長が委員と爲ると言ふ調子にて前年來の議會開會中の夫れと餘り異る所無之、議會附議事項に關係なき局長連が議場見物旁議會に出入せざる丈けに有之、政務官と事務官を區別したる結果にあらざりしことを推知致候、此調子を以てすれば土地收用法改正案を提出したるが爲土木局長が委員と爲り神社法案を提出したる爲神社局長が政府委員と爲る筋合にして、兩官區別の實益は餘り大なることに非ず、加之政務官が議會に於て行政事務を聞かれても何も判らぬ本省に行けと言つた調子で本省に參る選良諸士も聊か氣の毒の感有之候。

敬具

◎倫敦だより

内務技師 三 浦 七 郎

四 道 路

(一) 道路の延長及基金 大戦中は投資に制限を附せられしのと、材料及勞力の供給が充分でなかつたために、路面の改良は殆んど放棄の状態に陥つたが、輓近財源が豊富になつ

たのと、一面失業者救済の意味を以て、諸方面で改良工事に着手することとなつた、勞働黨内閣の時は、失業者に對し男子には毎週十五志、女子には十二志を給してゐたが、今度の内閣になつてからは、之を十八志と十五志に値上げして、失業者を救済すると同時に、如何にして其の數を減ずるかに非常な苦心をしてゐる位だから、道路工事は益々盛になることと思ふ。

幹線道路の築造竝に改良に要する費用は、政府と地方廳と折半で負擔することになつてゐるが、改良を促進する上に與つて力あるやうである、是等幹線道路の幅員は、六十呎七十七呎八十呎及百呎と區分されてあるが、目下の處は全幅員を一時に造る必要もあるまいから先づ車道を二十四呎とし、其の片側に歩道を設け、之に柵及び他の附屬工事を施行し、殘余の幅員は他日交通量が増加して、前記の二十四呎を以てしては狹隘を告ぐる曉に擴張の用に供して居る、しかし大都市附近の如き、現在に於て既に交通の盛なる個所は、最所より全幅員を完成せし例も見受けられるのである。

英國内の道路延長は左表の通りである(哩)

イングリランド 及ウェールズ スコットランド	道路全延長 (一)		一等道路延長 (二)		二等道路延長 (三)		一等及二等道 路全延長 (四)	
	マイル	パーセント	マイル	パーセント	マイル	パーセント	マイル	パーセント
計	一七、六八、七	二、〇七、六	一、八七、七	二、三	一、三三、六	七、四	一、〇〇、三	一九、七
			五、〇〇、〇	二、三	三、三三、七	三、三	八六、三〇一	四、六
			二、〇七、六	一、三	一、四、八、四	八、二	三、六、六、三	二、七

一等道路の維持改良の爲道路基金よりの補助率は五割、二等道路に對しては二割五分である。道路基金は毎年増加して一九二二年に九、四三二、三〇二磅、一九二三年に一二、五八五、六三三磅、一九二三年に一二、八〇二、七五四磅、一九二四年に一四、五七〇、三六三磅となつてゐるが、是等は全英國で毎年支出せられる道路總工費の二分一乃至三分一にか當つてゐない、倫敦府だけで一九二三年に支出せし改良費は二七八、八七八磅に達してゐる、如何に道路改良に全力を注いでゐるかが、之を見ても其の一端が窺はれると思ふ。

道路橋梁の維持改良及新設のために支出せる金額は、イングラント及ウェールズのみで一九一四年度には僅かに一七、五六七、三三一磅であつたのが、一九二二年度には四一、八五三、三五五磅となつて、實に一三五パーセントの増加を示してゐる。

之等道路を利用する車輛數は

機械力應用の車 馬車

一九二二年 八七三、六六五 二六九、二〇〇
 一九二三年 九七九、〇〇〇 一三三、三四二
 一九二三年 一、一四一、四〇〇 二一五、〇八三

即ち一九二二年と一九二三年とを比較すると、機械力應用の車は後年に一六、六パーセント増加し、馬車は九、四パーセント減少してゐる。

(二) 交通調査 一九一〇年より一九一一年にかけて道路費補助交付の必要上、改良を必要とする道路に交通調査を行つた、殊に一九一一年にはイースト、サセックス及ケント郡内の主要道路に完全な調査を行つたが、前者は約四哩置きに百個所、後者は約十六哩置きとして何れも七日間連續して毎日十六時間づつの統計を取た、其後大戰の影響を受けて、一九一四年より一九二二年の八月まで中止され、道路を種別するに最も有力なるべき豫備調査が出来なかつたことは實に遺

懐なごととされてゐる。

自動車の急激なる發達普及に伴ひ、道路行政及其の維持改良に關しての確固たる信念を得んがためには、數年間に亘つて道路を利用する車輛の性質、數量及密度を研究せねばならぬことが益々明瞭となつて來た、之が萬國道路會議でも常に論議せられる所以である。

如何なる道路が如何に利用されてゐるかを、確實なる數字を以て表はすことは各國でも其の緊要なるを認められて、佛國では一八四四年主要道路に交通調査を施行せし以來、全國に互り週期的に綿密の調査書を作つてゐる、其の他自耳義では一八四三年一八七八年一九〇九年に行はれた。英國に於ても一等、二等道路には規定の年を置いて調査をなす様に獎勵してゐる、英國内の一等道路は約二四、〇〇〇哩あるが一九二二年の交通調査は總數三、八〇八個所で平均約五哩四分三

置きになされ、人口稠密の所では觀測點も勿論密に配置されてある。此の觀測も矢張午前六時から午後十時まで、十六時間づつ七日間連續してなされたが、祭日、市、諸種の興行などがあつて雜沓する様な日を避けたのは尤も注意すべき點であらう、一個所の費用約八磅で其の半分は道路基金より、半分は地方廳より支出された。

交通調査より生ずる最も興味ある事柄は、英國内の大幹線の内でも個所により、交通量に非常の相違があることである、例ばロンドン、バス間の道路でブレントフォードでは一日の交通量一四、〇〇〇屯であるのに、之より四哩半を距つた地點では僅かに五、七三四屯に減少し、又他線ロンドン、マンチエスター・カーリスル道路中ロンドンの北方三十四哩の地點では、一日五〇〇屯だがレスター及デルビー附近では三、〇〇〇—四、〇〇〇屯、ランカスターでは八、〇〇〇屯に達してゐる。

各觀測點に於ける交通度の變化を示すと次表の通りである

日	噸	イングランド 及ウェールズ 觀測點ノ數	スコットラ ンド 觀測點ノ數	觀測點ノ數
五〇〇迄	七六六	四〇〇	一、二六六	
五〇一—一、〇〇〇	八七〇	一七〇	一、〇一四	
一、〇〇一—一、五〇〇	四三二	九	五二	
一、五〇一—二、〇〇〇	二五四	二九	二八三	
二、〇〇一—三、〇〇〇	一三四	三三	一五九	
三、〇〇一—四、〇〇〇	一〇七	三	一〇	
四、〇〇一—五、〇〇〇	五〇	二	五	
五、〇〇〇以上	六	二	六三	
計	二、七九二	七四	三、五五	

此の觀測點中最大のものは一日一四、五三六噸であつたが、之を倫敦内の交通に比べると（一日十二時間の觀測）随分の差がある、

ハイドパークコーナー 一一五、〇九〇噸
 ビカデリトサーカス 九四、七二八噸
 マンションハウス 八六、〇四六噸

戦後道路局に依り施行せられた調査を見ると、過去十一年間に如何に交通量が増加したかを窺知することが出来る、即ちロンドン・フォークストーン間の或る地點では、一九一〇年に一日二、五一九噸であつたのが一九二二年には一日五、六〇九噸に増加し、リバーブル・マンチエスター間の或る地點では、一九一一年は一日一、一六七噸だつたのが一九二二年には一日八二五〇噸となつて、機械力に依る車輛は前者に於ては四一パーセントより九五パーセント、後者に於ては二六パーセントより九八パーセントと云ふ驚くべき増加率を示してゐる。

比較に便するために二等道路のことを書いて見よう、倫敦を除けば二等道路の延長は約一四、〇〇〇哩であるが、一九二三年八月三、三九三個所で七日間毎日朝六時より夜の十時迄十六時間の觀測に依ると次表の通りである。

日	觀測點ノ數		計
	イングリランド 及ウエールス	スコットランド	
二五〇迄	七九六	二九八	一、〇九四
二五〇—五〇〇	九八〇	二二三	一、一九三
五〇〇—七五〇	四九三	四	五〇四
七五〇—一、〇〇〇	二六〇	七	二六七
一、〇〇〇—一、五〇〇	二二三	七	二三〇
一、五〇〇—二、〇〇〇	九四	二	九六
二、〇〇〇—三、〇〇〇	五三	—	五三
三、〇〇〇以上	二七	—	二七
計	二、九二六	四七	三、三九三

之に依るとイングリランド及ウエールスでは、一日平均交通量が五〇〇屯以下の所は全觀測點の六一パーセントを占め、スコットランドでは八六パーセントを占めてゐる、然るに前記一等道路の調査に依ると、イングリランド及ウエールスでは一日平均交通量一、〇〇〇屯以下の個所は、全觀測點の五八パーセント・スコットランドでは八五パーセントであつた。之に依つて見ても、交通量が道路を種別する一の有力なる因子たる事が分る、例へば一等道路では毎日一、〇〇〇屯以上の交通量を有する個所は、全觀測點の三六パーセントで

あるが、二等道路では僅かに一六パーセントに過ぎない、又交通調査の結果、或る道路を通過する車輛の種類が明らかになるのは最も著しい特長で、馬車は二等道路の方が一等道路に比し多数に使用せられてゐる。

(三) 一等道路の幅員 交通の量及質が地方的に異なるは勿論地形、地價及財源にも多大の差があるので、一等道路の幅員を決定して示すことは仲々至難のことである、山間僻陬の地で交通閑散の地方は僅かに二車線で満足出来るが、リパブル・マンチエスター・バーミンガムの如き大都市では、其の都市計劃で百二十呎以上の街路を造る方が必要なりとせられた様な例もある、此の兩極端の中間に位する地方では、車道を十五呎乃至二十五呎と取つた處が大多数であるが、今日交通に對應するには狭過るので、改良工事を施して路幅擴張をやつてゐる個所も多数見受けられ、又其の必要に迫られた路線も大分あるので最近交通省では地方廳の参考として次の幅員を提案してゐる。

車道幅員	三〇呎
歩道幅員 (八呎つつ兩側)	一六呎
路肩 (七呎つつ兩側)	一四呎
計	六〇呎

歩道と路肩(芝生地)の幅員の比は適宜に變更し得るので、或る地點で目下の交通よりするときは六呎の歩道で充分なるものは路肩の方を廣く残して置くも、只將來車道を擴張する場合に、既設工事が障害とならない様に配置することが必要であらう、路肩は場所によつては道路の片側のみに廣く設置して材料置場に使用することも出来る。

中央三十呎の車道は、三車線に對し充分餘裕のある幅員で、或る特殊の場合には四車線ともなり得るのであるから、大都市を離れた所に於ては、將來五十年に對し充分の幅員であると説明して居る、尙此の幅員を定めたに就ては修繕を容易にすると云ふことに考慮を廻らして居る、路面を修理し或は改良する場合は、路幅の半分つ施工するのが普通であるが、車道三十呎の場合は其の半分十五呎で工事を進むる間、他の十五呎は臨時的に二車道として使用せらる、此の際車輛の速度は勿論緩にしなければならぬけれども、工事中車輛が反對の方向に行違ひの出来るのは非常な便利で三十呎未満の道路には之が適用されないので不便である。

將來に於ける交通量の増加に伴ひ、三十呎以上の車道をする時には、兩側の路肩に蠶食して之を三十八呎乃至四十呎となすことも出来る。尙進んで遠き將代に備ふるため建築物

は總て道路境界線より三十呎引き込めて建造して置けば道路が百呎に擴められても、家屋の前には尙十呎づゝの前庭有するので、成る可く豫め適當の建築線を設置して、家主の損害を少くする様に勵行してゐる。

上記の幅員には電車線を含んで居ないから電車併用の場合は軌道敷の幅を加算すべきであるが、近來の傾向は電車線は車道自體より離して別に設置すべきものであると云ふ意見が盛になつて來てゐる。

以上は一等道路を直ちに六十呎に擴張せよ、若しくは特殊の場合にも之より、尙大なる幅員を必要とせないと云ふ意味ではない、單に現在の道路に改良を加へるとき、或は都市計劃の參考材料として提供せられた原則に過ぎないのである。

◎宮崎便り

宮崎縣廳にて

宇 高 生

拜啓、目下嚴寒の季節に御座候へども、當地方は南國の難有さに氣温の零度下に相成り候ことは極めて稀にして、毎日大抵七、八度乃至十三、四度の間を上下致し居り、北國の吹

雪の噂を他所に心安き暖國の冬の日を送り居申候。たゞ西に聳ゆる高千穂の秀峰のみはさすがに皚白の雪を頂きて冬らしく、時に膚を刺すが如き寒風を下界に送り申候、豫て御報告に預り居候本縣の路政と豫算に付ては何時も氣に懸り居候へども、縣會開會中は例の行政財政の整理緊縮てう中央に於ける颯風の餘波を受けて編成せられたる豫算のことゝて、縣會の質問に對する準備其他種々の雜務に多忙を極め候爲、閉會後にと思ひ居候折柄、突如課長の更迭に遭ひ、匆々の間に十三年を送ることゝ相成り候て遂に其意を果し得ず、新昨を迎へて早々十三日には、縣が二十九萬圓を投じて修築致候油津漁港の竣功式を學け、續いて十七日には港灣協會の宣傳隊を迎へて講演會、活動寫真會を催す等港灣改良の宣傳に没頭するの已むなき事情有之、通信義務の履行も荏苒今日に及び候様の次第、決して重大なる路政を忽緒に附したる義には無之候間御許し被下度、本縣土木に關する豫算も緊縮方針に崇られ、極めて平々凡々たるものと成り了り申候、乍去茲に特筆すべき一事は、例の本縣道路繼續費計畫の廢止に有之候、本計畫は御承知の如く大正十年度より二十四年度迄十五ヶ年毎年約三十萬圓宛總額四百萬圓を支出して、府縣道九路線の新設及三路線の改築竝に九橋梁の新架設を爲すものに有之、これ