

漫 録

◎内務省に開かれた

都市道路協議會を觀て(一)



路 政 僧

一
確か大正十二年の四五月の頃と思ふが今の和歌山縣知事

長谷川久一氏が内務省土木局長のとき、始めて都市道路

|| 街路に就いての協議會を招集され、街路に關する事務は
勿論技術に互つて所謂六大都市の主務者が協議したことが
ある、當時は道路法否な我國の道路政策の功勞者と言はれ
た、今の内務省神社局長佐上信一氏が道路課長で隨分澤山

な問題を提出して主務者を驚かし親方によつては主務者の能力試験の感があつた、併しながら討議の結果は非常に各市の主務者を緊張せしめて、此の種會議は毎年一回是非招集して貰ひたいと却つて主務者側から要求したのであつたが、彼の關東大震災火災の爲にその希望も實現せらるゝに至らなかつたが、今回その第二回會議を招集されたのである。

集つた者は六大都市の主務者と其の市を監督をする府縣の土木主任官であつて、議題の範圍が街路は勿論軌道、都市計畫に互つて居るので土木部長は勿論軌道都市計畫部の首腦者が多數を占めて居たのには内務省邊の連中も満足して敬意を表して居た、殊に大阪市の如きは最高幹部の集合で、同市が街路に關し熱烈なる希望の所有者であることを表明して居た、反之某市の如きは首腦部が顔を出さず一種の冷淡さを現はして居た、吾人が最も期待して居たのは、曩に内務省の官畑から出て東京市の道路局長と爲つた牧博士が出席して一家言を吐露することであつたが、不幸病に冒されて、その顔を観ることが出来なかつたのは残念

であつた、第一日はあの大出水の前兆で蒸し暑い八月二十五日午前十時から内務省會議室で開會した。

二

街路改良費國庫補助の經理に關すること 丹羽

道路課長の説明を聞くと、大正九年度より街路改良費に對する國庫補助を開始して今日まで計畫され實行された工事は一億三千五百二萬四千四百二十五圓に達し、之に對しては國庫から四千五百七十六萬四千四百七十二圓を補助すべき筋合であるが、之を支辨すべき政府の道路改良費豫算は財政の都合上豫定計畫を著しく削減され、本年度に於ける街路改良費補助の如きは纔に百十一萬圓を維持するの狀況である、然るに各市が大正八年度以降十三年度に至るまでに支出した工事は二千八百二十三萬四千圓であつて之に對する補助は九百五十一萬圓であるが、補助契約をしたものは五百一萬五千圓であつて既に十三年度末に於て四百四十九萬五千圓の補助不足を告げつゝある状態である、更に

十四年度に於て各市が支出する工事費を觀るときは三千五十五萬圓であつて政府の豫算は到底市の要求を充すことが出來ない、仍て何等かの方法を考案して街路計畫を進め度いと思ふのであるが、之に就て妙案があれば承りたいと言ふのであつたが、議題が國庫補助の經理に關することであつたので、何か經理方針に就いて指示さるゝのであらうと考へて居た主務者も尠くはなく説明を聞いて寢耳に水と言ふ感を起したらしい、堀切土木局長は從來の經過を説明して事の已むべからざるを附言されたが直に妙案を提出するものはない。各市何れも顔を見合せて悲痛の感に打たれて居た。

堀切土木局長は十三年度末迄に於ける補助不足額四百四十九萬五千圓は法律上に於ては政府の債務に屬するのではないが、各市が國庫補助あるものとして既に工事費を支出したのであるから之を假に政府の債務と考へ十四年度以降に於ては専ら之が借錢の返還に力め新規の事業に對しては一切補助を見合すのも一方法である、又所謂借錢は法律

上の債務でないから之は此儘に捨て置き新規事業に對し補助することゝするのも一方法であると言ふ土木局の腹の中を仄かしたにつれて、**岩田大阪**は之は大變なりと言はぬばかりに大阪市では道路公債法制定當時土木局から配付された街路改良費豫定補助は當然下附さるゝものと思つて街路改良計畫を樹立したのであるのに、今局長の話さるゝ様なことゝ爲つては此計畫は財政上の齟齬を受けて根本から破壊さるゝ事と爲るので、何等かの方法を以て計畫の遂行を考へて貰ひたいと希望し、**田中愛知**は夫れ程補助豫算が窮迫して居るのならば都市計畫の街路改良事業全部に對し補助することを廢止し、重要な街路を選択して補助すれば可いではないかとの意見を提出したが事重大であつて速答するのは困るから、最後の會日まで延長され度い希望で延期した。

會議の最後に於いても唯だ前言を繰返して従前通りの經理方法を希望した、**岡崎大阪**は國庫補助あるが爲に街路計畫を樹立し市會の協賛を経たのである、その前提と爲

つた補助が廢止さるゝとせば街路計畫も廢止せなければならぬ、補助に代るべき何等かの財源を與へなくて補助を廢止するが如きは餘りに亂暴である、若し將來補助を與へないと言ふ風説でも起るものならば必ずや街路事業は實行不能の状態に陥るのは明かであるから、假令補助は細永く何年かゝつて下附さるとも仕方がないから、新財源を與へらるゝまでは従前の通り經理して貰ひ度いと要求し **近東京** は燒失區域外道路改良計畫の経過を述べて、第一に従前通りの補助を望むも、若し夫れが出来ないとすれば補助は後年に互つても可いから補助されたい、萬一夫れが出来なければ補助の率を低下しても已むを得ないから街路に對する國庫補助の方針だけは維持され度いと縷々答申する所があつた。

僧は此諮問やら各市の答申を聞いて心細い感を起したのである、都市内街路の改良に因つて都民の受くる利益は莫大であつて説明するまでもないことであるのに、其の利益のあることを知りつゝも市が自發的に改良計畫を樹てなく

して、國庫から補助されるから街路を改良するのであると言ふが如きは都制案の實現を切望する市としては寔に不甲斐ないことゝ言はねばならぬ、固より市當局者としては國庫補助あることを看板として豫算を要求することは市會を通過せしむることの理由となるに相違ないが、是等の事由は以て國庫補助を維持するの理由とはならないのである、併しながら都市が大なれば大なるだけ富が集中し負擔力が在るのであるから國庫補助は廢止しても可いのであると言ふ説にも賛成することが出来ない、蓋し都市に富が集中して負擔力のあることは論者の説明する通りであるが、現在制度の下に於ては市の課稅權は著しく制限されて居て、實際の負擔力に應じた課稅を爲すことが出来ない狀況である、故に此理想論を實行せむとするならば第一に市の課稅權の制限を撤廢するか或は制限を緩和することを必要とするのである、之を爲さずして各種の事業を義務付け又は獎勵するのは無理な注文と言はなければならぬ。

市の街路に對する自覺が前述の通りであるに加へて、假

令自覺しても之を執行するの財政能力が無いとすれば此行き詰つた状況を看過するのが善政であるか、何等かの方法を講ずるのが善政であるかと言ふことに爲るのであるが、何人も國庫補助政策の適當であることを考察するであらう、今回の問題は幸にして廢止論でなくして經理方針に關することであつたから根本論をする必要はないが、補助政策なるものが交通政策上から出た根本的の良政策でないことに鑑みて、市の獨立經營に就いて考慮して貰ひ度いのである。

三

道路工事費受益者負擔金の成績に關すること 丹

羽道路課長は提案の理由を説明して、本制度は道路法の制定以來各市の執行する所であるが其の成績は如何な状態に在るかを承り度い、又此制度の運用上に就いて現行法制に不備の點もあらば遠慮なく言つて貰ひ度いと希望した。

近東京は本制度實施の當初に於いては其の賦課率が他の

税金に比して高いと言ふ批難もあつた想であるが、其後の成績に依ると大正十二年度は彼の大震災を受けたにも拘はらず六割一步の納付を觀、大正十三年度に於ては八割一步の納額を觀て當初の懸念を裏切つて比較的好成績を舉げて居ると説明し、永田京都も賦課當初に於いては賦課に就いて訴訟を提起する者もあつたが、結局負擔金を納付した上で訴訟を提起して居る状況であるから成績そのものは十三年度に於いて八割の納付を觀たやうな譯で矢張り好成绩であると説明したが、奥中神戸は以上の説明に反して同市に於ける負擔金は成績最も不良で十年度負擔金の如きは指定の期限内に納付した者一人もない有様で、十年度に賦課した五十八萬圓が漸く此頃になつて五十三萬圓を徵收した位の状況である、殊に十四年度は四十萬圓を賦課し八月末日が納期であるが今日の處で納付額八千圓である、此の如き不成績を示す原因は負擔金を納付せない場合に延滞利子を徵收する方法が缺けて居ると、郊外に道路を新設しても附近土地に家屋を建設するに至るまでは相當の月

日を要し其の間利益を直接に受くるものと自覺しないことに基因するのである、故に郊外道路の新設に依る受益者負擔金の徴收に就いては延滞利子を徴收して家屋が建つまで其の徴收を猶豫するのが適當であると説明した、之に動機を發して**永田京都**は郊外に道路を新設する場合に於ける沿道土地所有者は、既存の道路を改良する場合よりも以上に利得するのであるから高率の負擔金を徴收するのが適當であるとの意見を吐き、**岩田大阪**は郊外道路の場合に於ては其の敷地と爲るべき土地を寄附せしむるのが良策であると主張し、**奥中神戸**は徴收を延期して延滞利子徴收説を再説した。

以上の説明に依れば神戸を除く他の都市に於ける受益者負擔金は、吾人が常に懸念して居たことを裏切つて豫想以上の効果を擧げつゝあることは寔に喜ぶべきことである、**奥中神戸**の主張した延滞利子の徴收と、**岡崎大阪**が要求して居た、負擔金滞納の場合に於いて督提手数料を徴收することは攻究を要すべき點であるが、現行法の下に於いて

督提手数料を徴收することの出来ないことは本誌(第五卷第三號一五頁)に於ても一度論じた所であつて、その負擔金は道路費用を負擔する公共團體の收入とは爲るのであるが、負擔金の徴收權は道路管理者の權限に屬し公共團體の有するものでないが爲に公共團體の有する徵稅權の發動と觀るべきものでない、従つて市稅及町村稅の徴收とは其の趣を異にし道路管理者が道路法第五十五條の規定に依り與へられた國稅滞納處分の例に依つて徴收するのであつて、督提手数料を徴收することは國稅滞納處分でないから結局督提手数料は徴收することが出来ないと言ふべきである、然らば**奥中神戸**の主張した遅滞利子も同様に解すべきものであるが大いに疑の存する所である、併し吾人は督提手数料の徴收と同様に之を否定するのである、蓋し督提手数料の徴收と言ひ延滞利子の徴收と言ふも畢竟其の元本を徴收するの手段として行はるゝ手数料又は解怠金に外ならない、若し管理者に此の如き權限を附與するの法意なりとせば道路法は國稅徴收法の規定に依るべきことを規定すべき筋合であ

る、然るに前述べた如く國稅滯納處分の例に依るものなるが故に其の徵收方法は自由であると言ふ理由の下に之れを是認せむとする解釋は間違である、併しながら之に似て否なるものは負擔金の延納を許す場合に於いて延納期間に於ける相當の利子を本來の負擔金に加算することは加算された金額夫れ自身が負擔金であるから何等違法の問題を生じない、現行東京市に於ける負擔規定は其の趣旨である(本紙第七卷第一號附錄)併しながら法の解釋に付區々の意見があつて論争の種を播くから之が徵收を許すべく道路法又は都市計畫法等の規定を改正する必要がある。永田都京が無租地の所有者にも負擔金を賦課する方法を認むる必要があると言つて居たが、若し其の方法を京都市に於いて是なりとするならば、市の制定して居る規程を改正すれば足るのであるが、各主務者の頭は都市計畫の規定に依る受益者負擔金のこと、考へ違ひをして居る様に感じた。

四

安全地帯の構造及其の施設方法に關すること 島

第一技術課長が近時道路交通の頻繁を加へ安全地帯の必要を痛感するに至つたが其の施設方法の適當ならざるときは却つて道路交通の障害と爲るから、各市の實際築造されたものの構造及其の施設方法に付意見を承りたい幸に復興局に於て一定の計畫が定められて居るから之に就て(本紙第七卷第七號)意見を陳述して貰ひたいと要求したが、各市自信あるものの此會議で吹聴するだけの價値を疑つたものか一向答辯するものがない。己むなく此工法を研究して居る噂のある大阪市を指名した。

清水大阪が例の遠慮勝ちの態度で説明する所に依ると、大阪市の電氣鐵道部で安全地帯の工事を實施したのは最近のことであつて、十分な經驗を有して居ないのであるが、現在試験的に實施して居る箇所は市の中央を南北に貫通して居る最も交通の頻繁な十二間道路の堺筋に於て高麗橋停留場(三越前)と惠美須町(南海停留場及新世界前)の二つであつて、試験の目的は道路の幅員が狭少に過ぐる嫌ある箇所に設けた安

全地帯の效力如何と言ふことであつたが、實施後の狀況を觀ると交通安全上極めて有效であつて有意義のものであることを確めた、此經驗を基礎として考ふると、(イ)安全地帯を設置する位置は、軌道上に於ける車輛の側面から少し内部に喰込むやうに(軌道の中心線より車輛幅の半分より一時位少き距離に軌道側の一端を置くこと)設置する要がある、或はかゝる方法を採るときは安全地帯に在る旅客が電車に衝突する恐があるやうに考へらるゝのであるが、乗客は常に早く乗車せむとして電車の來ることに注意を拂つて居るから、衝突する恐はない却つて電車が停車して居る時に乗客が無我の狀態で入口に向つて地帯上を走るときに車輛と安全地帯との間に落込むのが常態であるから電車と安全地帯との間に空隙を存せしめないことが肝要である、次に安全地帯の先端は交叉道路に於ける自動車通過曲線區域より後退せしむるの外、交叉道路の幅員線から九尺位後退して設置するのが安全である。(ロ)幅員は最小四尺普通六尺最大九尺と定むるのが適當である、四尺から狭いものは安全に乗客が地帯上に止り難い地帯上で難

查したときは地帯外に押出されて却つて危険を惹起する恐がある、堺筋で實施して居るもの幅員は五尺であるが、同所は歩道(九尺)を除いた車道幅は九間であつて車道中心距離十呎六吋車輛幅約八呎であるから片側の車道幅十七尺七寸である、而して軌道法に依る車體外幅員は十二尺であるから安全地帯外に於ても此十二尺を保たしむれば十分である故に、安全地帯の幅は五尺と言ふことになる、安全地帯を設けてあるときは車道幅員を夫れだけ減ぜらるゝことは勿論であるが此特許された車體外幅員は其道路に於ける車道に必要な幅であるから安全地帯を設けても此幅員だけは車道に供したい、尙二輛の自動車が併列して通過したる車道が安全地帯の處では安全地帯及歩道から溢れ出る乗客の爲に自動車一臺しか通過することが出来ぬ、又三輛並列の自動車が二輛しか併列して通過することが出来ぬ様に自動車の併列數が一臺分だけ減少することは已むを得ぬこと、思はれる、換言すれば安全地帯の普通幅員は一臺の自動車の幅員から安全地帯及歩道より溢れ出る乗客の幅を減じた

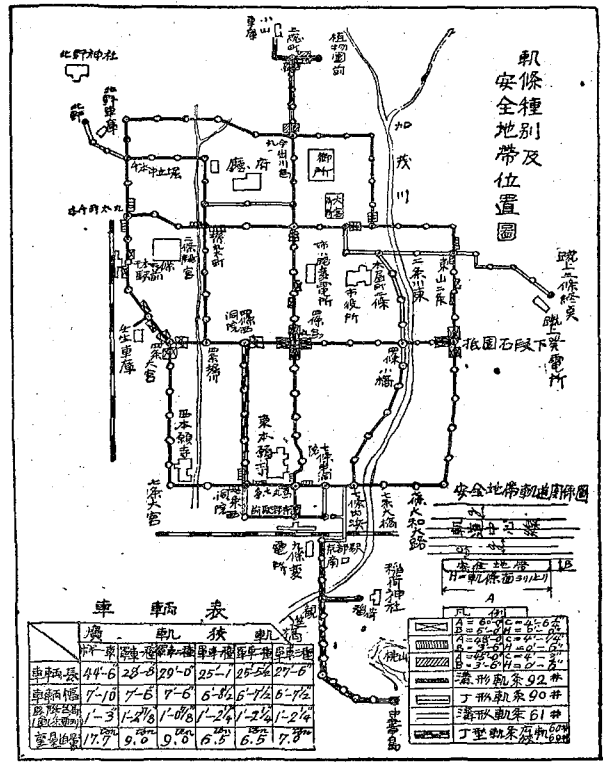
位のものが普通であると言ひ得るのである、即ち幅員約六尺と言ふことになる、従つて幅員十二間より狭い道路に於ては安全地帯の設置を爲すべきものでないと言ふ結論を得るのである、而して十二間及十三間道路に於ては五尺、十五間道路に於ては六尺と言ふことゝ爲り、夫れより広い道路に於ては特殊の事情を考慮して適當に定むべきであるが、普通の場合に於ては幅九尺より広い安全地帯を設ける必要はない、(ハ)安全地帯の高及側面形状に就ても相當の考慮を費したのであるが、其の高さ餘りに低いときは安全を期し難い心地がするし又餘りに高きに過ぐるときは乗客に不便と危険を與ふることゝ爲るから高さ五寸とするのが適當である、其の側面の構造に就いては直立として計畫したのであつたが、此計畫に對しては警察部が何と言つても傾斜方法に依れと言つて許可しないので已むなく其の方法を採つたが傾斜して居る爲に乗客が却つて滑り易く乗客に非常な危険を感じたので遂に市當初の計畫通り直立の工法を採つて構造した、(ニ)安全地帯頭部の形状は自動車が安

全地帯に突入することを防止する設備が必要であるので兩角を少し丸める方法を採つたが全部を半圓形とするのは適當でない其の高さを一尺位にして自動車の乗上げを防止し其の部分を高さ九尺位の電燈基脚に應用して兩頭部には必ず點燈の設備を爲し安全地帯の目標とするのを適當と信じ居る、現に高麗橋西側安全地帯では自動車が故障の爲に安全地帯の頭部を破壊し乗客を負傷せしめた實例があるから一層此方法の必要を感じるのと、既住の經驗を基礎として纏々と述べたのには何れも感心して居た。

永田京都の説明する所に依れば、京都市の安全地帯は單に電車乗降客の爲に設けられたものゝみであつて、歐米各市に於て觀るやうな道路横斷者の爲にするものは一もない、故に之が構造に就ては電車々體の關係を考慮する必要がある。依つて之を斟酌して安全地帯を三種に區別し、甲種は延長六十呎、幅五呎、軌道外軌よりの距離を二呎二吋とし路面と同一高に於て築造した。此工法に依る安全地帯は道路幅員九間以下の道路若は交通量多き所に設置し、其

の構造は基礎コンクリートの上に板石を敷設するものとし、乙種は延長四十八呎、幅三呎六呎、軌道外軌よりの距離一呎十一吋、路面

離一呎十一吋、路面上の高六吋、丙種は延長四十五呎、幅三呎六吋、軌道外軌よりの距離一呎十吋四分三、路面上の高六吋である、何れも其工法は安全地帯を延石で圍つて上面は白煉瓦の一行を置いて内部をアスファルト仕立としたが乙丙兩種は交通上多少の缺點はあるが電車乗降客の爲めに多大の便利があるやうに考へると言つた。



車車表

車種	軌	狹軌	高軌
電車	44-6	28-8	29-8
電車	7-10	7-6	7-6
電車	1-3	1-2	1-0
電車	17-7	9.0	9.0
電車		6.5	6.5
電車		6.5	7.0

近東京は復興局計畫の標準に依つて築造して居るのであつて交通上餘り支障を感じないが、木煉瓦を以て築造するときは木煉瓦膨脹の爲に圍石が傾斜する恐がある、故に保存上よりして之に代るべき材料を使用することが適當であることとを附言して居た。

道路技術の最高官廳であると自信し人も亦左様に信じ、信じるべき筋合の内務省の土木局が、理論はともあれ實地の研究については一籌を輪するの感のあつたことは僧の返す返すも遺憾とする所である、今の多くの技術家否な技術家

に止まらず所謂世の識者が、我國に於ける總ての施設を歐米風に做つて計畫し築造せむことを期し、夫れを口にすることが博學振りと心得古き我國の習俗を無視して事を議せむとする風習あることは僧の遺懣に堪へない所である、固より先進國の文化施設を採つて我國民の文化を進展せしむることは結構なことであるが、其の根本義を忘れて一も二も歐米の風に倣はむとし、我國獨特の施設を攻究することなくして歐米の施設を批評し之が論議に日を送つて居るやうなことでは我國道路技術も思ひやらるゝのである、論議

ばかりすることが能でない要は其の歐米に觀る施設を我國民習俗に對照して利の在る所を採り、實際國民の生活に適合した施設を考慮實行すべく指導するのが土木局技術家の任である、僧は此點に於て故近藤博士の學と術との應用振りを聯想して敬慕の念を禁じ難い、切に技術家各位の反省を望むで已まないものである。

復興局の安全地帯の計畫に對して正面に之を攻撃した者はなかつたが、各市ともに自己の計畫を交通上安全なりと

主張することに依つて、其の異なる點が復興局計畫案に反對して居るものと觀るべきである、各市間に於ても亦其の計畫が相反して居る、是等相違のあるべきは當然のことであつて、その市獨特の習俗に依つて其の構造を研究すれば足るべく之を統一することが自體間違つて居るのである、殊に歐米を素通りして彼の地の施設を謳歌する程の淺見を以てして各市の習俗を淺見し一定の規格を設けたら夫れこそ交通の安全を保持し難いから内務省の持する安全地帯統一計畫を放棄して貰ひたい。

名古屋、神戸の各位が此問題に就て餘り多く語らなかつたのは清水大阪の自信ある計畫の説明に怖氣たものではあるまいが、何となく心細い感を起さした、僧が本夏名古屋に遊び名古屋驛から商業會議所に赴くの途次、僧の乗つて居る自動車が安全地帯の設置しある箇所にて電車が停止して居ると其の間は自動車が運轉を停止する、妙なこと、思つて其の理由を聞けば、電車が停止して居る間は安全地帯の附近を乗降客が往來するが故に自動車の通行危険であるか

ら、自動車の運轉を停止することに警察命令で制限されて居ると言ふことであつた、併しながら安全地帯の設けられない停留場に電車が停留して居ても其の場合には自動車を通行せしめても差支ないことに爲つて居る、運轉手曰く安全地帯は吾々の敵であると、憎も亦驚いたのであつた、汽車に乗車する旅客を運送する場合に電車が五分停車すれば自動車も五分停車するやうな譯で、此制度が撤廢せられない以上

は現在名古屋市に在る自動車は電車の敷設してない田舎に廻つて營業するより外ないと言つて居た、果たして此の如き取締が合理的のものであらうか更に筆を更めて論評するが、愛知縣警察部の此方針を披露して貰ひたかつたのに、久保田名古屋やら田中愛知が言及しなかつたのは遺憾である。

僧が常に遺憾に堪へないのは交通に無自覺な警察當局が道路交通に干渉し過ぎることである、愛知縣自動車取締の如きは確にその一つに數へて可いのである、大阪の安全地帯の施設に就いても市の計畫を警察部が許可しなかつたと

言ふことであるが、道路管理者の施設に對して警察權を行使すべき筋合ひのものでない、大阪市が警察の許可を要求した根據は聞き漏したのであつたが、道路交通警察は道路管理者が施設した道路に於ける一般交通を規律すべき範圍とし、管理者のする物的設備に付彼は干渉するの權限がないのであるから市は是等の干渉を顧慮する所なく、その思ふ所を實行して貰ひたいものである。

五

荷車の舗装道路に及ぼした影響に關すること 道路

取締令の規定する荷車輪帶幅の制限勵行期限が大正十五年末に迫つて居つて、之が期限の延期を陳情するもの又は規定通りの勵行を陳情するもの賛否双方の請願があるので何とか解決すべき問題であるから曩に土木主任官會議にも諮問された問題である、同會議に於ては第七卷第六號「土木主任官會議を覗いて」に報道した通り餘り主任官が此問題に就て研究をして居ない爲に、内務省土木試驗所に於て試

驗して發表することに決定したが、此試験も餘り手早く發表されさうにもない、重要都市は之に就て相當の考慮を拂つて居るであらう、と言ふ豫見の下に又此會議を重ねて諮問された想である、併しながら此試験の爲には相當な機械を購入して試験するのであるから各市とも完全な試験をして居るものがない、纔に大阪市が京都帝國大學に依頼してその試験を進めつゝあるが、未だその結果を發表するだけの資料を有して居ないと言ふことであつた、道路を舗装したときは其の道路に各種の車輛が集中して通行するやうに爲り舗装前に於ける車輛の四倍の車が通行する狀況であつて、人の交通は之に反して減少する傾向であると大阪市の當局が説明した外餘り味のある話をする者がなかつた。

此交通量の問題からして交通調査の問題に移り、近東京は這般東京市が數萬圓を投じて執行した交通調査を披露して道路築造上に多大の參考資料を得たことを吹聴し、大に氣焔を擧げたことに胚胎して各市とも交通調査を實行して其の調査結果を交換する申合せが成立した、其の調査方法

やら様式を一定する必要があるので小委員を設けて決定したその方法は左の通りである。

交通調査要項

- 一 調査ノ目的ハ路線ノ改修及舗装ノ前後ニ於ケル交通量ノ變化車之ニ伴フ路面ノ損傷及其ノ維持費トノ關係ヲ知ルニ在リ
- 二 調査ノ項目ハ左記各項ニ依ヒ通過數量及方向ヲ一時間宛區切テ調査ス

(一) 歩行者、車ヲ牽キ押シ又ハ牛馬ヲ牽キタルモノ等總テ歩行者トス

團體ヲナシタルモノ隊伍ヲ組ミタルモノ葬列ノ如キモノ等ニシテ計算困難ナル場合ニ限り其ノ人員ノ概數ヲ記シ團體數ヲ記ス可シ

左ノモノハ歩行者ニ數ヘス

一 背負ハレタル小兒又ハ大人

二 自轉車、自動車、人力車等ニ乘リタル人及馬上ノ

人

(二) 自動車

- 一 乗用自動車(乗合、四人用等ヲ含ム) 臺數
 - 二 貨物自動車ニ就キテハ空盈ト臺數
 - 三 特殊自動車(消防用、撒水車、道路掃除用道路工事用架線用、靈樞車、軍用タンク等)
 - (三) 自動自轉車
サイドカー又ハリヤーカー付ノモノヲ含ム
 - (四) 自轉車 臺數
 - 運搬用箱付ノモノ三輪車ヲモ含ム
 - (五) 馬牛車 臺數(乗用馬車ヲ含ム)及積載貨物空盈ヲ區別ス
 - (六) 騎馬又ハ牽牛 頭數
 - (七) 手車 臺數
 - 手引キ荷車箱車撒水車架線工事用手車行商用屋臺車等ヲ含ム
 - (八) 人力車(患者用寢臺車ヲ含ム) 臺數
 - (九) 電車(ホギー車短車ノ區別ナシ) 臺數
 - (一〇) 事故
- 調査箇所附近ニ於テ交通ノ障害トナルベキ事故(道路工事、

上下水工事、地下線工事、電軍ノ停電又ハ故障附近ノ火事
幽簿)等アリタル場合ハ事故ノ種類、調査箇所ヨリノ距離
方向等ヲ備考欄ニ記載スベシ

三 調査ノ回數ハ一路線ニ付キ年三回トス

四 調査ノ時期ハ毎年同一季節ニ於ケル日曜祭日一日十五

日ノ如キ特殊ノ日以外ノ晴天ノ日トス

五 調査時間ハ午前五時ヨリ午後七時迄トス但シ路線ノ交

通、狀況ニ依リ時間ヲ伸縮スルコトアルベシ。

六 調査表ノ様式ハ(別紙)通トシ記事欄ニ路面ノ幅員

(歩車道)三十分ノ一以上ノ急勾配箇所ノ延長路面ノ種類沿

道ノ狀況ヲ記入スルコト

七 調査箇所圖ニハ調査施行ノ位置ヲ記入スルコト

此交通調査と道路構造と其の破損の程度とが對照されて
我國道路築造上に資するやうになつたならば、我國道路技
術も現在のやうな試験時代を經過したものと云つて差支な
い、此種會議が常に理想論を口にして實行に迂なことを口
走つて終るのが常態であるが、今回は實行方法までを決定
したのは少々諮問の範圍を離れては居るが望外の獲物であ

つた、希くば各市がその申合を確守して調査書を交換し共助共研の實を擧げて貰ひたい、又牧野土木試験所長が要求した通り一部を試験所に送付して之を統一して公表することを遵守して貰ひたいのである。

六

第五回萬國道路會議附議事項に關すること に就て

は明十五年九月伊太利ミラノ市に於て萬國道路會議が開催され、我國よりも官吏を派遣するに就てはその會議の問題(本誌第七卷第八號一一九頁に掲げられたものと同であるから省略す)に付意見を聞きたいと言ふのであつたが**坂出大阪**は附議事項の範圍が廣汎に互つて此問題だけを議しても五六日を要するのであるから、各

市が研究した意見は書面を以て提出したのであるが、關東の大地震に依つて道路橋梁の受けた被害状況を報告して、之が對策を世界的に研究する必要はないかと主張したが、夫れは土木學會に於て調査して居るので本會議の範圍外に措くこととし、文書を以て提出する意見は明年三月迄

に土木局長に提出する申合をした。吾が僧想ふに此會議に列國の専門家をして首肯せしむるだけの自信を我路政當局が有して居るか否やを疑ふのである、歐米風に模倣することを盲目的に難有がつて居る識者の多い今日に於ては之を期待することが無理かも知れない。

七

舗裝工事に原因する地下埋設物の處理に關すること

とは前回に於ても問題と爲つた街路行政中の重要事項である、つまり道路地下に埋設する工作物を如何なる方法に依つて處置するかと言ふことであるが、その處置如何が道路を舗裝する場合と舗裝道路を維持する上に於て多大の影響を與ふるのである**岩田大阪**の説明に依ると、市が折角道路を舗裝した後、日ならずして地下工作物埋設の爲に舗裝道路を掘鑿するの弊を可及的に除かむが爲に主として地下埋設物に關係を有して居る、府土木保安警務建築の四課、遞信局規畫工務電氣の三課、臨時電信電話建設局の市内線

路、市外線路土木の三課、宇治川電氣、大同電力、日本電力、大阪瓦斯の四會社及市の營繕課、電氣局工務電氣の二部、港灣水道都市計畫土木保健の五部關係者が毎月二十日集合して大阪市内外の道路及其の地上地下工作物工事に關し必要な事項を協議することとし、廿日會と言ふ名の下に集合して居るが相互の連絡を圖る上に於て相當の効果を擧げて居る、尙此外一定の鋪裝工事を施行する場合は以上述べた關係者に對して四回迄鋪裝工事を施行することを豫告することとして居る、即ち鋪裝工事費の豫算を編成するとき一回(十月頃)市會に於て其の豫算を審議中其の形勢を觀た上一回(翌年一月頃)豫算確定後一回(同三月頃)最後に工事着手前一回と言ふ具合に豫告するのである、此豫告に基き鋪裝箇所にて地下埋設物を設け又は變更せむとする者は更に市に協議して鋪裝工事を着手前に夫々措置することとして居る、併しなから地下埋設物工事の執行者は兎も鋪裝路面の堀鑿を輕視するの嫌があるので、大正十一年度中地下埋設物の關係者に對し鋪裝工事成後三箇年間は如何なる事情があつても鋪裝した(歩道の縱斷及車道の横斷)道路を縱斷して堀鑿することを承認しない旨を通告することとして居るが幸にして今日まで此制限に違反した事例がない、此制限の勵行に關して附言することは歩車道の區別ある道路に於ては地下埋設物工事が規模の大なるものでない限りは、歩道下に敷設し得るの便があるが、歩車道の差別ない街路に在つては、僅に一條の電纜を増設する場合にも尙基礎の堅固な鋪裝面を堀鑿せなければならぬ、此不利を除却する爲に幅員狭少な重要街路(例へば心齋橋筋の如き商業股賑な街路で)を鋪裝する場合には、其の兩側に幅員五尺内外の部分は石灰コンクリートを基礎とした花崗板石鋪裝を施し、後日に至つて地下埋設物施設の爲に堀鑿を容易ならしめたが、之が爲に中央部のアスファルト又は鋪木、と兩側の板石とは色彩を異にする結果、交通者に歩車道の別ある感を與へて自然交通を規律する一助と爲つて居る、此の如き本市の方針は一見地下埋設物の管理者に對して其の作用を抑制して居るが如く考へらるゝが、却つて地下埋設物工事起業者の作業に利

便を與へて居る。尙現在の錯綜して居る地下埋設物の整理の爲に小委員を設けて埋設物配列の方法を協議して居るから、不日具體的の成案を決定する見込であるとのことであつた。

復興局の工務課長は、地下埋設物の移轉改廢に方つては、各路幅に就て各種埋設物の標準配置を定め、之に準據して整理を進むるのが理想的である、復興局に於ては各關係官公署及關係會社と多數回に亙つて協議を重ね、東京及横濱に適用すべき標準圖を作製したから參考にして貰ひ度いと要求した(標準圖は次號に登載の見込)次に地下埋設物の移轉改廢又は新規増設に方つて最も困難を感じることは、在來の埋設物の位置が不明であつたり又は不正確に記録せられて居ることであるから、道路管理者は須く徹底的に在來の埋設物及街路上の工作物を精測して現形圖を作製し、其の移轉改廢増設等に方つては設計圖を提出せしめ、在來の埋設物其他との關係及支障の有無を審査して占用の許否を決し、且つ埋設工事の實施に方つては埋戻前に必ず管理者の吏員が確

實に埋設位置を測定して記録することとし、常に現形圖の改竄を行ひ精確な現形圖の保管に力められ度いと希望し、現形圖の縮尺及圖面の大きさ、索引、番號の打ち方及現形の實測方法等に關しては、紐育市に於て、實施して居る方法を參酌するのが便利である、猶之に關しては吏員の常備を要し相當の事務費を要するのであるが、是等は占用料の徴收なり又は移轉改廢若は増設等の審査及埋設位置測定料として一定の金額を事業者より徴收するのも一方法である、是等に就ては紐育市ヒヤデルヒヤ市の現行實例を參酌したならば參考に爲るであらうと有益な助言があつた。

此助言に基いて占用現形臺帳のことが問題と爲つて **岩田大阪**の説明に依れば地下の占用を許可する場合は占用願書に依つて占用位置は判明するが、實際工事を施行する場合は願書通りに施設することが出来ないのは常態であるから占用工事後占用位置を判明ならしめ占用者から位置に關する届書を徴し臺帳を調製して後日道路を掘鑿する場合の利便に供して居る想である、近東京も亦占用臺帳を

調製して是等地下占用物件の整理に力めて居ると説明したが、復興局の工務課長は東京にも占用臺帳はあるが記載事項が正確でない爲に餘り效能がない、現に上野公園下に於ける道路の如きは占用者が各自思ひ／＼に埋設して手の附けやうの無い状態である、是等を整理したならば行詰つて居る現下の路下を尙有效に利用することが出来るのであると言つたが吾人も亦同感である。

路面交通に供せられてある現下道路の地下を利用して各種事業の用に供することは經濟上寔に喜ぶべきことであるが、主たる目的である道路の效用を阻害してまでも地下の利用を圖るべきものでないことは道路法の規定を俟つまでもなく當然のことである、然るに現時に於ける地下占用の状態はどうであるか？ 手近かな東京市の實例を観ると地下工作物施設の爲に道路が設定せられた感があつて、主客顛倒の感がある、寔に寒心に堪へない何とかして此不合理な現狀を改革して道路の爲の道路にして貰ひ度い。(未完)

暴威をふるふ西瓜自動車

道路が滅茶々々

大和西瓜の出盛はもはや峠を越したが貨物自動車會社は出荷に對する輸送能力が十分でないため奈良縣下をはじめ京、阪、神地方は勿論、遠く横濱、名古屋、三重、滋賀等の各地から車輛を雇ひ入れ晝夜ブツ通しで搬出に努めてゐるため奈良縣下の道路や橋梁を甚だしく破損させた、ことに勢野高田線、高田箸尾線、河合法隆寺等の道路の破損が著しい、又西瓜自動車が晝夜に四、五百臺ほども通過するので沿道の住民はその音響のために夜も十分安眠出来ない有様である上、道幅狭く甚だ危険を感じさせるので同縣土木課では經費緊縮の折柄であるが道路を改修せねばどんな變事が起こるかも知れないので本年度追加豫算として縣參事會に右改修費を提案するか或は明年度豫算を要求すると言ふ。