

# 論 說

## 東洋に於ける道路瞥見

法學博士 松岡均平

私は先年印度支那に旅行しました節、彼地に於ける道路や旅行の途次寄港しました上海及香港に於ける道路を視察して、吾が國に於ける道路と對照して、尠からず感銘を享けて参りました。上海や香港の道路に於ては、豫々承知して居りましたが、印度支那の道路が如何にもよく整備して居る事に驚きました。其理由の一つが此地に於て鐵道の發達して居ない事にもある事は勿論でありませう。然し又以て確かに之は印度支那に於ける當局が道路行政に如何に意を用ひて居るかを物語るものと思ひます。今茲にお求め



に應じまして印度支那に於ける道路の概況につき説明し併せて上海及香港に於ける事情をも附加する事に致します。然し固より研究の結果になるものではなく、秩序の立たない一片の見聞録に過ぎないものである事は豫め御承知置きを願ひます。

## 印度支那に於ける道路

印度支那に於ける道路網の總延長は最近一萬八千六百餘哩(三千軒)しにて内八千餘哩(一萬三千軒)は砂利道であり、他は平坦な土道である。後者の内六千二百餘哩(一萬軒)は殆ど一年を通じて、残りの四千四百餘哩(七千軒)は乾燥季に於てのみ自動車の交通が自由である。

之等の道路網は全く最近の急速なる發展にかゝり、交趾支那に於ては稍々早く(二十餘年前より)其他の諸邦に於ては一九一二年以降に於て漸次整備するに至つたものである。一九一二年時の總督 Albert Sarraut が印度支那道路網の計畫を樹立するや建設工事は着々として進捗し、今日は其の當時の三倍の道路網を算するに至つた。之等の道路は一九一八年六月十八日の總督令によりて殖民地道 (Routes coloniales) と地方道 (Routes locales) とに分類されて居る(尤も交趾支那に於ては州道と郡道とに分類せられて居る)。

殖民地道は佛本國で言へば國道に該當するものである。今日實現せられつゝある道路計畫によれば十八條の道路系統がある。此中最も主要なるものは第一號殖民地道(所謂マングリン道)にして支那國境より暹羅國境に至り Langson, Hanoi, Hue, Saigon, Phnompenh の諸都を通過し南北陸上交通の大動脈をなすものである。其全延長一、五四五哩にして實に巴里莫斯科間の直徑以上に及ぶ。

今より十餘年前までは此マングリン道は名ばかりの道路にして、人力車や荷車の通行し得る部分すら小にして大部分は漸く人馬の交通を容るゝに過ぎなかつた。旅行に於ては通常人は轎輿によりて荷物は苦力の背によつて運ばれた。

然るに一九一二年道路計畫によりて出來上つた現在の道路は其標準幅員十九呎八吋、カーヴの半徑四十九呎以上、其勾配は例外的なる場合にさへ最急十七分の一であつた。而して橋梁は大部分鐵骨コンクリートにして積載量九噸の車輛に耐え得られる如く出來て居る。只橋梁の幅員が狭きに失するは欠點と思はれる。

此マングリン道の大部分(全延長の十分の九以上)は砂利道にして今日は支那國境から暹羅國境まで自由に自動車をして通過する事が出来る。

他の十七條の殖民地道の全延長は三、九七〇哩にして内一、四七一哩(一九二二年一月一日現在)は砂利道となつて居た。今其分布を見るに第二、第三、第六號道路は Hanoi と山部地方即ち Hai-Hiang, Cao-Bung 上部老擺を夫れ夫れ連絡するものにして政治上、通商上重要な役目を演じて居る。第四號道路は Tonkin 灣頭 Mang-hai を起點とし支那國境に沿うて老擺に入り Yantiane に達する。第五號道路

は Hanoi と Hai-phong とを連接し交通最も頻繁である第七、八、九號道路は安南海岸より Ma-Kong 河方面に至り第十一、十二、十四號道路は安南々隅に存在し第十三、十五、十六號道路は Saigon を起點とし第十七號道路はカンボチャにあつて Phnompanh と海岸との連絡に衝つて居る。

地方道は殖民地道の支線をなし若くは地方的交通に必要な道路にして東京及カンボチャに於ては殊によく發達して居る。

### 三

道路の建設は請負入札の方法により行はれて居る。此請負契約には種々の制限的條項が存在し、請負人は工事の材料を供給し工事の全般を實行する。契約は原則として六哩乃至十二哩といふ如き比較的小區間に分たれ、而して之等の區間の決定には次の二つの點が考慮せられた。即ち第一には此區間が小に過ぎるときは、經費が多額を要し、請負人は工事の引受を躊躇するに至るべく、第二には此區間が大に過ぎるときは、請負人が多く土人たる關係上財力とか能力とかの點から其範圍を甚しく制限せられ、請負を困難ならしめる事となる。殊に土人の請負人が相當の生活を營んで居る場合には無能なる下受人に渡すことが屢々あつた。

路幅は通常十六呎六吋にして、經費節約上、山地等に於ては例外として十四呎九吋若くは十三呎に短縮せられる事もあつた。橋梁の幅は通常十一呎二吋乃至十二呎六吋にして、其内兩側に一呎六吋の歩道がとつてある。勿論之は狭きに失して居るが、最近出來た橋梁は鐵骨コンクリートより成り

將來容易に擴張し得られるやうになつて居る。

新道は一定の計畫の下に絶えず砂利敷となされつゝ居る。其最初の砂利の分量は九呎十吋乃至十三呎の幅で一哩當九百五十乃至千五十五立方碼といふ事である。既成道路は數多の群に分れた道路工夫によりて常に維持補修せられて居る。道路の修築用の機械としてはスチーム、ローラー位のもので掘鑿機の類は殆ど使用せられて居ない。

#### 四

一九一二年現在の道路網計畫の樹立以來着々其完成に向つて歩を進めた爲め殖民地道にあつては一九二〇年五五八哩中二八五七哩を竣工し一九三〇年迄には現在計畫の總てを完成するに至るとのことである。

之等の道路網の新設の爲に最近までに要したる費用は大約七千五百萬ピアストル(一ピアストルは四一六七グレインストロイ、純分九十パーセント)にして内四千萬ピアストルは中央財政の負擔三千五百萬ピアストルは地方財政の負擔したる所であつた。殖民地道の新設費は中央財政の負擔にして一九二〇年に於ける一哩當費用は一六六〇〇ピアストルであつた其維持費は從來地方財政より支出せられて居つたが、一九一九年以降中央財政の負擔となつた。而して同年に於ける一哩當平均維持費は六四〇〇ピアストルであつた。次に地方道の經費は主として地方財政の負擔する所にして中央財政は之に補助を與へてゐるのである。

五

終に臨み特に注目を要することは最近に於ける殊に一九二三年以降に於ける自動車交通の顯著なる發達である。之は政府當局が銳意道路網の整備の爲に努力した結果と言はなければならぬ。而して之が土地開發の上に又通商の上に如何に寄與して居るかは最も私の印象を深うしたのである。然し自動車交通の發達は道路を多く損傷し維持費を激増せしめた。仍て東京などに於ては特別税によりて此費用増加部分を其使用者より回收する如き方法が講ぜられて居る。

上海に於ける道路

上海の道路は縣城内の不規則なる部分を除けば大體に於て格子狀をなして居る。其中の大部分を占めて居るものは公共租界の道路であつて工部局の行政管下に屬して居る。

公共租界の道路は總延長一六六五〇二哩あつて之を種類別に示すと次の様になる。

區

中央部 北部 東部 西部 合計

排水マカダム道路	三三三六六哩	九五三七哩	二一四七〇哩	三四九三六哩	六九三三六哩
アスファルトトラック	一一六〇四	八一八一	三二二四	一一〇三五	三三九四四
コンクリート道路	五七〇五	六七九九	二八三五	一五四一	一六八八〇

木煉瓦道

一〇二二哩

1

1

一〇二二哩

舗装セザルモノ

1

三五三

一五五四〇

二九四二七

四五三二〇

合計

二二六九七

二四八七〇

四二九六九

七六九六六

一六六五〇二

此等道路に付き徑十二吋乃至四呎六吋の排水暗渠延長一四七九六哩のもの及徑六吋乃至三呎の主要下水路延長八五〇九哩に達する設備が整えられて居る。又道路掃除の爲め毎日平均六百人の苦力が使用されて居ると云ふ。

路上交通機關としては有軌道及無軌道電車、自動車、人力車及馬車等數へ得るが其の中自動車の増加は道路の整備と相俟つて著しいものがある。

公共租界外の地域は完全なる支那政府の行政管下にあるものであるが唯租界の道路の延長線には租界行政權の適用を見得る特例がある。一九〇三年修訂の上海共同租界土地章程の第六條に於て「道路又は公園運動場娛樂場となすの目的を以て租界の接續地又は租界外の土地を買收し或は外國人又は支那人所有者との相互契約の下に土地の受納するの權限を有すと規定せられて以來工部局は盛に外延道路を築造し之を租界道路の擴張と看做し租界行政警察權を適用して來たのである。尙此外の延道路の兩側及道路と交叉する私設道路も其終端が垣塀又は掘等で遮斷せられて居る袋路なる時は同じく外延道路に編入せられて居る。

之に對し支那官憲は主權の侵害なりとして屢々抗議を出して居るが工部局では既得權として容易に譲らないので未解決の儘事實上外延道路は行れて居るのである。

上海に於ける支那側の道路修築も熾なもので道路改良運動の如きは其の一端であらう。道路改良運動は一九二一年來上海に唱へられ來たもので其目的は道路修築を當局に督勵すること及道路智識を民衆に普及せしむることにあつた。之は主に上海を中心として活動を續けられ相當の功績を示して居る。

近來支那に於ては全國的に遠距離自動車路の築造さるゝもの頗る多いが其中上海を起點として居るものも尠からず。主なるものを擧ぐれば

上海より閩行及拓林に達する線

大場に達する線

瀏河に至る線

吳淞に達する線

川沙に至る線

龍華に至る線

崑山に至る線

新場に至る線

下沙に至る線

周浦に至る線

南匯に至る線

等である。

### 香港に於ける道路

東洋の Queen City を以て誇つて居る香港の道路の完備せることは既に天下周知の事實であるから茲には、ぐたくだしく述べ立てる要もあるまいと思ふ。其都市ヴィクトリヤは香港島の一角ヴィ



クトリヤ・ビークに攀ぢて居る市街であるが、山顛に至る迄美事な舗装道路を以て圍繞されて居るのを見る。流石に英人が統治經營の跡を窺ひ得て感服させられる。

同市街は海岸沿ひの帶狀の平地及山腹に互つて建設されて居るので東西に長く従つて其の主要街路も西より東に走つて居る。幹線ブレヤ、デーブロード、クウインスロードの三路は海岸に沿つて順次並行して居り之に交錯せる大小道路を合すれば延長二百有餘哩に達する。

幹線道路は二十呎乃至六十呎の幅員を持つて居るが、其以外の道路は其地域の狹隘なる爲め餘り廣いものはない。市街地勢上傾斜路多く、傾斜度の最大なるも七分の一普通の自動車通路は二十分の一位なものである。舗装方法はコンクリートに花崗岩敷石を並べたるもの、アスファルティック、コンクリートマカダムにアスファルトを敷けるもの及マカダムのみのもの等で築造費は二十呎幅の道路一哩に付き平均七〇〇〇弗を要すると云ふ。維持方法は頗るよく行き届いたもので維持費として一哩平均一〇〇〇弗を費して居る。路上交通機關としては電車、自動車、人力車荷車等あるも重要なものは矢張り自動車であらう。但し其速力は市内では十二哩乃至十五哩を限度として制限されて居る。

右に述べてきたことはヴィクトリヤの市内の道路に就いて、あるが市外道路とても餘り此等に懸隔せず何れも立派なものである。

要之に以上印度支那、香港、上海の如き我邦に近接する東洋諸地方にして其道路の發達遙に我邦に勝るものあるを見て今更乍ら我邦の道路改良の一日も忽にすべからざるを感ずるものである。