



近畿方面

圓タクの激増に悩む市電の臺所苦勞

大阪堺筋の地獄といはれる本町二丁目の交叉點——さても人間は忙しいもの——西へ、東へ、南へ、北へと、交通機關の錯綜するさまはまるで未來派の繪のやうだ。大阪で自動車往來の一ぱんはげしいと、いはれてある十字街だけあつて物凄いものだ。「まごくする」と命がないぞ」で、安全地帯へ逃げ込ねば次ぎの瞬間に生命は保證出來ない、それにラッシャアワーが初まらんとする四時過ぎときてゐるから、一日中の書き入れ時と、自動車は必死となつて活躍してゐる、それを交叉點の真ん中に立つて、白いヘ

一日に四十回平均位客を乗せるといふばらしい景氣である。

この大阪名物の均一自動車は、本年の正月頃から湧くやうに殖えだしたものだが、その數は今や一千臺（三哩均一、四百十二、壹圓均一、五百八十七）に達した、いかに急速に均一が殖へたが？ 試みに昨年の夏頃と比べて見ると、その頃の均一といつたら例の工藤均一と小豆色の白谷自動車、それに一二の分を加へてまあザ

ルメットをかぶつたお巡りさんが「止れ！」「進め！」と手を上げ下げして整理してゐる、表示機が廻轉して「止れ！」「進め！」の赤い面に向くと、車も人も一齊にとまつて忽ちに黒山を築く、それと同時に「進め！」の青い面が向いた方は、堰をきつたやうにドットと一時に流れ出して、關所を走りぬける、試みに自動車の數を算へてみると「止れ！」の間に集まつてゐるのが大抵八、九臺で、次ぎに「進め！」で止まつてゐた分と、後から走り追ついてきたものと合せて十五、六臺が走り抜けるから、その間約一分としても、五分毎に七、八十臺の割合とみてよい。その中自動車の種類は殆んど圓タクばかりと、いつても良い位で、自家用やハイヤーは十臺の内に僅かに二、三臺しか見えない、それもその筈、圓タクは

何倍になるか見當はつかぬ、大阪の市中を走る自動車が均一ばかりだと見るのも無理ではない、それにまた事實において普通のタクシーの數は今では地位を顛倒して僅かに二、三百位しかない、ハイヤーなど數ふるに足らぬものだ、均一營業者の數は現在凡そ二百七十、車體も具さに見ると、トラディアン、シトロエン、ピック、オーバラン等、七、八種も達つた恰好のが色も、とりどり飛び廻つてゐるけれど、最近では段々と廣さの點等から乗り心地のよいフオード型の出願が多くなつて來た、肌心地のよい風をきるドライバーのシーズンでもあり、他の商賣の消長をよそにして自動車の出願の多いこと、均一の鼻息の荒いこと！

大阪市電は依然と儲からない相だその筈だ、右の様に圓タクの打撃を受けてゐるのだもの、尤も二月と六月は一箇年中でも一番成績の悪い月で、市電當局者をハラハラさせるのであるが、近來の儲からないことは豫想外で、昨今の收入は一日四萬四千圓程度で、支出豫算に比し一日千圓位の喰ひ込みで、漸く他の月の增收によつて收支のバランスを取つてゐるといつた調子だとのこと、

電氣局長は「此の原因は全く均一タクシーの驚くべき發展振りにあるのだ」といひ、次の如く市電で調べ上げた數字を羅列し、述べ其の經營の難事であることを嘆じた、五月末日現在の調べに依ると、大阪市内には營業用自動車が二千三百六十九臺ある、そし

てその内最も多いのは均一タクシーの千四百五十一臺で、ハイヤーの三百臺が之に次ぎ、此の外に大タクの二百二十二臺、乗合バスの百三十一臺が數字に表はれて来る、是が一日に稼ぐ高は、私らないが、兎も角以上の人人が全部市電に乗るものとすれば、三千圓から四千二百圓までの金が一日に市電の臺所に響いて来る譯で、今日市電の苦しんでゐる収入減は全く此處から來てゐる、均一タクシーの激増は實に驚く程で本年の一月から五月迄の間に増加した車輛は、實に千二百臺の多きに達し、損傷車をオミットしつゝ尙月に二百臺宛確實に増えて行く計算になつてゐる、人力車は時代の流れに押除けられたやうに、西側と東側にいつも並んで眠つてゐる者や、今は煙管で雑談に耽つてゐる仕末、爲めに乗合バスの如きも次第に其の勢ひに壓倒され、昨年市電同様、青息吐息の態である、然し經濟的立場と車體のライフから見て、此の均一タクの激増状態が決して永續するものでないと考察されるゝのである。

頂上まで一里二十町

坦々砥の如き自動車道

東洋一の山上都市を以つて知られて居る、六甲山は近年著しい

發展を遂げ、阪神、阪急兩電鐵の電燈戰のおかげで海拔三千五百尺の攝州アルプス山頂も不夜城を現出して居るが、企業家は先を争つて此の山を狙ひ登山電車を自論んであるのも久しいことで、

最近有馬越六甲越電鐵が難産の憂日から漸つと阪神電鐵といふ産婆役に救はれ一息してゐるが、これとも未だ工事に着手するに至らず、敷地買収難に迷ふて居る矢先大阪土地商事株式會社が、神戸の善入氏等とお先に失敬して、阪急六甲停留場から山上への

登山自動車を計畫し、昨年來工事中であつたが、漸く此の程完成した。

路線は六甲停留場で阪急と聯絡し、篠原口から、登つて千疊岩のカーブを西の谿に廻り、二間半の道路を開拓して、絶頂まで一里二十町坦々の如き緩勾配の大道路かひらけて居る。

山上までの時間は僅かに三十分で樂々と、何のあぶなげなく登

山出來るとのこと、山頂では更に小型自動車を走らせてゴルフリンクへの道を突走らせる趣向、第二期計畫として唐堺への縣道三間半の路幅が完成の曉、有馬へも降りる壁立てもあるといふから、何にしても思ひ切つた企てである。

使用自動車の牽引力の強いピック三十馬力を五人乗に改造するのだと、それで乗車費は六甲停留場から山頂への往復五圓以内といふが安いもの、近く認可に接し次第開通する筈で今春山縣知事

や土木課長の試乗で殊の外恩召しに叶ふて居るらしい。

姫路市の都市計畫區域は

姫路市の都市計畫實施に就ては、市當局に於て指定の場合を豫期し準備をしてゐるが、他の二十二市と共に内務大臣から指令せられるであらう。

三、四十年後を豫想して決定する

都市計畫區域に就て地方委員會が組織せられ、調査の上でなければ決定せぬが、姫路市を中心とし將來同市と社會上經濟上一體

として發展すべき素質を有する範圍を以て其の區域とせらるべく、而かも三、四十年後の將來に於ける人口を包含するに足る面積を以てせられる筈で、先づ水上、城南、手柄の如き密接の關係ある町村は勿論それに包含せられるであらう。

尙ほ都市計畫の施行地としての指定があれば、更に市街地建築物法緩和規程をも適用し、それによつて現在の亂雜不經濟なる土地の整理を行ひ、用途地域を定め都市計畫と相俟つて其の實績を擧げることとならう。其の地域は速に臆測ば出来ぬが先づ工業地帶としては水利、鐵道等の關係から考へて、市川流域即ち現在の

てゐるやうで、裁判所が山野井に決定したのも、將來都市計畫法施行の場合を考慮されたものだと傳へられてゐる、尙ほ都市計畫法施行の上は道路、公園等の施設と共に現在着手せる上水道も

都市計畫事業として内閣の認可を受け完成を期することとなる。

轢かれたり刎られたり交通事故が多い

蒸し暑くなると海水浴客や納涼客で人出が多くなる、従つて交通事故も可成り多い。兵庫縣保安課の調査によると六月中神戸市内では

何と云つても電車事故が最も多く、三十七件、次に自動車の三十一件、自轉車の二十四件といふ順位である、死者ばなかつたが負傷者は前月より多く百二十一件もあつた、其のうち電車によるものが六十二件を占めてゐた。また郡部は神戸市と反対に自轉車事故の二百三十五件が首位で、次に電車の七十八件自動車の五十六件、荷馬牛車の四十件といふ順序で死者三名、傷者二百五十七名を出してゐる。

郡部の死者三名は何れも郊外電車によるもので、暑くなると乗務員や通行人の些細の不注意が重大な過失を招く原因となるので一般の注意を望むんである。

天井川工事の埋立地

總坪六千三百坪に減った

神戸市が三十三萬圓を授じた天井川の改修工事は、此程完成した、市が譲り受けんとしてゐた埋立總坪は最初八千坪を見てゐたが、道路を差引いて六千三百坪となつた、それで市が鐵道省から受取る土砂運搬七萬圓を差引くと、結局市の負擔は二十六萬となり、坪四十圓平均の地價として見積ると其の價格二十五萬餘圓に當り市の支出した金額と殆んど同一であるから、市では之なら政府も無償で譲渡して呉れるものと見てゐるが、右計算に基いて譲渡申請書を作成して十日縣を経て大藏省に申達した。

面目を一新する北大阪の道路と電車

大阪驛の擴張工事はいよいよ二十年度迄に全部完成の豫定となつてゐるが、この事業は大阪市の都市計畫とは重大な關係があり市では鐵道省で新大阪驛のプランが決定するのを待つて、これを中心に描かれた、都市計畫路線の工程を進めようとしてゐる位である。

試みに新大阪驛の大體計畫をいふと、驛の擴張用地は現在の三萬坪を取入れ總面積十二萬六千二百坪で、驛舎の設計はまだすつ

かり出来てゐないが、修築される線路計畫に依ると、東海道本線は新淀川の鐵橋南詰から驛構内を西へ浦江の鐵橋に至る區間を、八間又は十間幅の築堤式高架にする。この延長驛以東が十四町、驛内七町、それから以西は十町といふ豫定で既に一部は工事中である。一方貨物専用線に就ても從來の神崎、吹田間の一線は既にこれを複線に改造したが、更に吹田停車場の完成を待つて、新たに貨物専用の複線を設けることとなり、其の線路は吹田から大阪に入り新淀川鐵橋の南で本線と分岐して、右へ阪急の高架線を潜り、驛裏手から構内へ入れられるのであつて、新淀川から東淀川區中野町までは築堤式、其れ以西は地平線といふ計畫で、隨分跨線橋の工事を急いでゐる。併し鐵道省では大阪驛を中心にして以上二線の貨物線以外新たに又、吹田から城東線へ聯絡の一線をも計畫中である。驛内が改造されると其の一部としては出入橋のドック以外、現在の軌道を北へ越した一地帯に面積一萬坪餘りの大工事中である。

大阪驛の出現と市の都市計畫との關係は、これを中心又は起點として現在左の各線が計畫されて居る。

一 廣路（二十四間）大阪驛前を東へ阪急前を一直線に南へ難波に達する一線で阪急前から梅田新道までの區間は本年中に完成

する。

二 南北線（十六間）大阪驛を起點に阪神前を南へ走る一線で既に一部は完成し二十二年度までに全部竣工のはず。

三 堂島十三線（十二間）堂島から新大阪驛の西手を北へ縦走する一線、工事二十一年度に施行

四 梅田十三線（十五間）現在大阪驛の東手を北へ驛構内を抜けた新淀川十三橋まで、工事二十一年度施行

五 江戸堀十三線（八間）これも同様擴張用地を北へ十三橋へ抜ける一線で、新淀川十三橋前で堂島十三線梅田十三線、と合して府の放射路と接続する、工事二十一年度施行

六 梅田都島線（十間）これは梅田から東へ都島に至る既設路線で現在市電市電が走つてゐる。

七 北野線（十二間）梅田を起點に北野へ走るもの、現在大阪驛裏手へ東西縱貫の八間道路を敷設するの計畫である。

以上は大阪市が新大阪驛を中心に現在描きつゝある都市計畫の交通網であるが、更にこれら路線の外別に計畫中の高速電車も亦同時に新大阪驛を中心活動が始まられることになつてゐる、その線路は左の二つである。

第一號線 これは北郊豐津村を起點に梅田へ入り、驛東手を廣路御堂筋線に入つて南へ帝塚山に達するもので、新淀川より北は

高架以南は地下式とする。

第二號線 東成區關目町を都島から梅田に入り、貨物引込線を境界に第一號線と併行、梅田阪急前で北野線、松屋町線を南へ天王寺茶臼山に至るもので全線地下式といふ計畫である。

尙ほ郊外電車の出願が多く、現在開通のものは阪急と阪神の二線、敷設認可を得たものは阪神海岸線の一線であるが、大阪驛擴張工事の進むにつれ、更に多數の競願者が出現すると観測され、何れにしても大阪驛の完成は北大阪に於ける交通文化の一新紀元を畫するものと云つてよからう。

東 海 方 面

指定された自動車道路に依り幅員擴張

内務省は曩に全國に亘り自動車道路を指定したが、愛知縣に於ける該指定道路は何れも縣道であつて、多くは三間乃至四間道路であるが、最近に至つて、之等指定道路の交通は頻繁を極め、現在の幅員では事故の發生夥しいから、縣當局は非常に悩まされて居つたが、幸ひ今度これが指定されたのを機會に該道路の幅員擴張を計劃中である、歩道の取扱いの幅員に對しては内務省の補助

如何によつて決定するので、大體に於て六間から八間位に擴張をする筈である。

道路法に依る受益者負擔金

名古屋市が經費三十餘萬圓を投じて、昨年末から着手手中であつた、金山線、志賀町線、出來町線の擴築並新設工事は、此程大部分完成した、就中金山線は過日竣工を見るに至つたので、市は當り金山線沿道の受益者から、道路法に依る受益者負擔金として、三萬七千圓を八月上旬徵收することに決定し、近々徵收命令を發すことになつたが、名古屋市が道路法に依り受益金を徵收するのは是を以て嚆矢とするのである。因に志賀町線、出來町線も近々竣工するから、九月上旬右路線と同様に道路法に依り受益金を徵收する豫定である。

中 國 方 面

鞆町より石井町に縣道貫通改修計畫

廣島縣沼隈郡鞆町字原町から石井町に通する縣道は現在鍛治町を迂曲してゐるため、交通甚だ不便であつて、之が貫通道の改修

は既に多年の懸案であつたがいよ／＼縣の諒解の下に朝町は之に要する道路敷地全部を寄附する條件で完成することとなり。既に土地買收も殆んど了した、二三買收價格につき協定に反対者もあつたが町會に於て委員三名を選定し、熱心に折衝を重ねた結果、近く圓滿解決の曙光を認めらるゝに至つたので、一兩ヶ月中には工事完成する見込みである、之が完成の暁は、朝驛から仙酔島渡船場、關の濱附近まで一直線となり、自動車車馬の交通の便は勿論一般遊覽者も、鍛冶町の鐵工場櫛比せる灼熱焼くが如き不快の道を通らずに済むこととなつて、眞の夏の涼しい遊覽の氣分を味ひ得るであらう。因に之に要する土地買收費及工事費概算は二萬餘圓を要する見込みである。

九 州 方 面

宮崎市の道路網
宮崎市の道路網計画は大正十年八月から、縣土木課に於て測量調査に着手して、二萬一千圓の經費と、四ヶ月の歳月を費して十三年九月終了した。其の後市が引継ぎ調査を續行して苦心を重ねその結果懸念完成を見たので、實地測量に着手することとなつた

が、本年度内には都市計劃の指定もある見込で、之が指定を俟つて工事に着手する意向である。而して道路網豫定線は總延長三萬三千八百九十五間で總工費三十萬圓を要し、幹線は半里乃至一里毎に開鑿し、幅員六間將來の電車道は十間とし十ヶ年計劃で五區位に分割して施工するのであるが、急施を要する部分は漸次撰定して工事を進捗せしむる計劃である。而して完成の暁は既來道路を合して約二萬三千戸十二萬人内外を収容し得るのであるが、尙局部的區劃整理を施す場合は十五六萬の人口は容易に収容し得るのである。

蜘蛛の巣の如き大分縣の自動車網

大分縣下の自動車營業線路は、最近著しく延長され自動車は既に資產階級の贅澤品時代を過ぎて盛んに實用本位となつた狀態である。目下總路線里數を見ると實に百四十四里十五丁餘に達し、然も同一線に平均三人以上の營業者がある所もあるので、前記里數を三倍する時は、四百三十三里九丁の長距離の延里數となる譯で、最も主要なる線を示せば、大分市を起點として別府杵筑を経國東半島海岸部を一週し高田町に入り、更に中津を経て宇佐、日田兩郡の福岡縣境に近き國縣道を通過して、玖珠郡森町を経て大分市を更に終點とする、亦西北部即ち縣の大半を巡る線が縣下で

も唯一の長距離接続線であるが、其の間大分郡小野屋、向の原間（約一里）は難道で中絶してゐる、汽車の便ありて不便は毫も感じない、其他大分市を中心にして南東部即ち佐賀關、白井、佐伯、玉來、竹田、三重の各町に至る線亦佐伯町を起點として久留米市に至る線等が縣外に出る最も重要な線であつて、然も別府を中心とする地獄巡り及由布院温泉地への線は主なるもので遊覽用の線は全く蜘蛛の巣の如くである營業者總數は約五十名運轉車體數は三百二十臺である、斯くの如く大分縣の自動車は日に月に激増されてゆく狀態である。

朝鮮方面

千八百萬圓で道路の大改修

三百哩の道路と四百の橋梁

朝鮮總督府は、大正十五年度から大正二十四年度までに第二期道路修築改良工事計劃を、實行する事に確定したが、其の内容は左の通りである。

慶南 釜山大邱間、四里三經費二十二萬六千圓
黃海 開城平壤間、構造物（橋梁暗渠の新設）經費十萬圓

平南 平壤義州間、構造物、經費七十九萬七千圓

平北 定州新義州間、十二里經費七十二萬圓

威北 城津鎮城間、六里三經費五十六萬八千圓

京畿 京城碧瀬洞間、四里經費九萬七千圓

慶北 安東盈德間、五里經費三十三萬三千圓

忠北 忠州原州間、五里五經費十六萬四千圓

忠南 群山瑞山間、三里二經費七萬八千圓

威北 新阿山隱城間、十里五經費三十一萬八千圓

威南 咸興長津間、二十四里三經費八十六萬四千九百二十九圓

威南 北青甲山間、一里經費九萬圓

威南 新賀坡鎮惠山間、六里經費三十九萬八千圓

威南 昌城慈山間、二十四里三經費百五十五萬一千圓

威南 楚山慈城間、三十九里四經費百二十萬圓

威南 慈城慈城江口間、二里經費一萬圓

威南 慈城江口新賀坡鎮間、四十八里八經費百七十萬圓

平北 都家洞厚品間、十九里三經費八十六萬四千圓

威南 長津小北洞間、十三里六經費七十萬六千圓

威南 溫井慈山間、三十四里八經費百四十五萬圓

合計二百七十三里二で經費一千二百七十二萬三千九百九圓、此外

橋梁改築四百一ヶ所此經費五百二十一萬八千圓を計上してゐる。