

# 來島良亮

〔元〕

歐米所々

〔元〕

歐米を視察して無暗に外國崇拜をやる人と、何等外國に學ぶべきものなしと云ふ者とがある様だ、外國に行けば自分の職務以外に何でも見聞し實行して見たくなるのが人情だが、却て日本の事を知らない場合が多い、ちやんと日本にあるものを、外國で初めて見て珍らしいから買つて歸りたいなどと言ふのも聞いた。それかと思ふと何等の收獲がなくては歸國する事も出來ず遂に神經衰弱になつた人もあると云ふ事だ、中には何等勝れた研究は出來ないと云つて、

外國視察談を集めた報告書を見た所、最も多く一致して

留學中の子女を連れ歸つた人もある。私は果して何がよいか分らぬが、日本と外國の人文に地文に、あらゆる方面に差のある事もよく考へずに、直ちに西洋かぶれもよくないが、それかと言つて何でも日本が劣つて居ないとするのもよくないと思ふ。悪い點も多々あるが、取つて學ぶべきよい點も亦見逃す譯に行かない。是より述べんとする道路問題は大體實める方だが致し方がない。

居るのは、外國の道路の完備に先づ度膽を拔かれる事なし。或人の如きは、我國の歐洲に學ぶべき所のものは教育よりも、產業よりも、土木行政にあるとさへ言つて居る。公平に言つて外國で先づ目に付き驚くのは、何と言つても自動車の多い事と、道路の立派な事である。

### 鋪装道路の發達

一般道路の發達は此處には述べないで鋪装道路に關する發達の模様を少々探究して見る。

古代道路の發達は軍事的目的が主である様に思はれる。鋪装の最初は紀元前二二一年に於て Censor (古代ローマの監察官) Appius Claudius がローマからカピアに行く鋪装道路を始めて造つた。此道路が Via Appia (Appian Way) と名づけられた。



第一圖の寫眞は中央部の敷石が一尺三四寸の大きさがあり

古代の儘と云ふ事である。此道にクレバジスと言ふ寺がある。此寺にキリストの足跡を堀つた古代の敷石があるが、Quo-Vadis (何處へ行く) と言ふのは、使徒ペテロがローマでキリスト教の布教をなして、ネロ王のローマ神教に盛ん迫害を蒙り、ローマを後に逃げ歸る途中忽

然としてキリストの姿が現れ、「主よ何處へ行く」と問ひ再びローマに引返して布教をなし遂に刑せられたが、其の場所に世界五大寺院の一であるセント・ジョン・オ・モントロード有名な寺院が建てられた。

第一圖は古代の想像圖でクレバジスとアビアンウェーを示して居る。此アビアンウェーは其後 Trajan によつて擴

張改良せられた、此が有名なローマの道路方式の築造の初めである。第三圖はアピアンウエーの砂利道の部分である。

西班牙では九五〇年にコルドバの市街を鋪装した。佛蘭西に於ては恐らく十三世紀頃の様である、又英國に於ては一五三二年にはロンドンの市街を鋪

装し、亞米利加では一六六三年頃ボストンでは丸石の鋪装をなし後ニューヨークでは輸入された事が記されて居る。

斯くの如く歐米諸國に於ては軍事的目的とは言ふものの鋪装道路が古代より非常に發達して居る、然るに日本に鋪装の出來たのは極最近の事で、未だ二十年位にしかならないであらう。其後自動車の發展に連れて急激な鋪装の必要に迫られて來たのである、今より二十年前即ち大正元年頃の自動車數は僅々五〇〇臺位であつたが、大正十年に

は九、六〇〇臺、昭和五年には乗用五七〇〇〇貨物二六、〇〇〇合計八三、〇〇〇臺になつて居る、是等自動車の發

展を外にしては古來より鋪装など

言ふ觀念は殆んど日本にはないと

言つて差支ない、無理に鋪装の例を求むるならば神社の鳥居から拜殿まで、各家庭の門より玄關迄、

或は狭い裏通に敷石があつた位のものではあるまいか。

## 第二

然るに歐米諸國が（一）自動車

に關係なく古來より鋪装道路に力を盡し、（二）更に自動車の發達に順應して鋪装道路の急激なる進展

を示して居る理由は、

## 一 我國と歐米との風俗習慣

の差。

## 二 我國と歐米との經濟力の差。

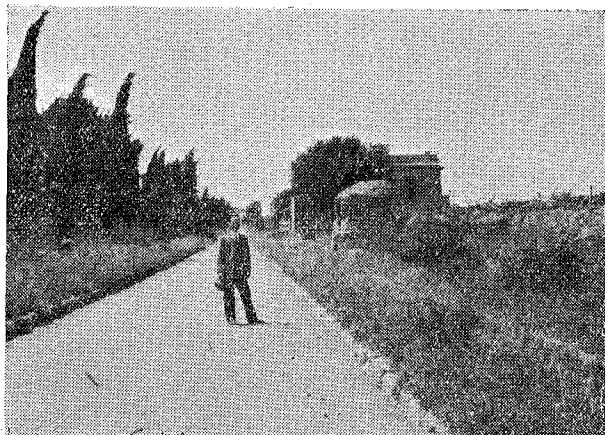
に歸するのではなからうか。

我國に於ては古來屋外の履物は草履、下駄の類で屋内に上る時は脱ぐを習慣とする、又其儘上

がるを許さない様な室の構造になつて居る、然るに外國にては履物は靴の類であり、其儘屋内は勿論室内にも入つて居る、一體外國人は人前で靴を脱ぐ事がない、旅館の廊下さへ街路となつて居る。日本人が浴衣ガケで廊下を飛

び廻つて居るのは、外國の習慣から言へば以ての外である、日本人は汽車の中でも直ぐ靴を脱ぐ癖がある、寝臺は別だが六ヶ月間旅行中一度だけ夜行列車で靴を脱ぎ横になつて寝たのを見たそれも靴形のスリッパーと替へたのであつた。國技館の相撲の棧敷でも彼等は靴を脱がない、脚

り困らない。



靴に泥の附く事は困る、其の爲め道路は廊下の延長となり鋪装は最も必要なものとなつて来る。

第四圖、第五圖の如きものは其例である、又第六圖は西暦七九年八月廿四日即ち千八百五十年前伊太利のベスピアス火山の噴火により埋没したポンペイ廢墟の發掘された市街の敷石である。

三 第四圖第五圖の如き種類のものが現今でも非常に澤山ある、尤も是等は現時の自動車に對しては餘り上等のものでない、振動が甚だしいので乗心地は殊に惡るい、而し現今の如く自動車が急に發達しても、順次改良して行くから差當

然るに我國では道路の用意のない所へ遠慮會釋もなく急

激に自動車が流れ込んだからたまらない、砂利道は降雨毎

に破壊され修理に追はれて忙がしい事限りがない、郊外道

諸外國では主要都市の連絡とか権要道路は殆んど舗装し

路でも一日に三四百臺通れば舗装した

方が經濟だが、急に多量の改良をしな

くてはならないので、中々日暮れて途

遠しの感がある。

而し此位で泣事を言つては居られな

い、世界で支那印度波蘭を除いては、

人口に比例して日本は最も自動車の少

ない國である。自動車一臺當り人口六

百九十七人であるから、之を米國の一

臺當り四人五分に比較して百五十分の

一、英佛の三十二人に對し二十二分の

の一、獨逸の九十九人に對し七分の一、

伊太利の百七十三人に對し四分の一、

世界の平均が五十五人であるから約十三分の一、言ひ換へれば日本が世界の平均迄自動車數が増へると今の十三倍に

なる。

失業救濟の爲めに政府自ら國道の

改良をやるから多少潤ぶが、現今

では僅かに京濱四里十五町、阪神

神明八里十二町其の他數ふるに足

らない位のものであらう。

第七圖は自動車用地

備して居る。第七圖は自動車用地

圖である。道路の總延長は市街道

路五十萬哩、地方道路三百萬哩あり、地方道路の内州道二十七萬哩

其他二百七十三萬哩で、市街地の道路は殆んど舗装してあり、地方道路も路面改良のしてあるものが六十六萬哩、内アスファルトマガダム以上の所謂



圖

鋪装道路は一九二九年に十一萬二千哩もあり、假りに米大陸の東西を三千哩南北を千五百哩とするも、國內縦横断の鋪装道路

が各二十  
數本を有  
する事に  
九二七年  
の道路費  
用が二十  
億圓以上  
市街道路  
に十億圓  
を費して  
居る、之

第七圖

なる。一  
ヨークか  
らベアマ  
ウンテン  
に行く間

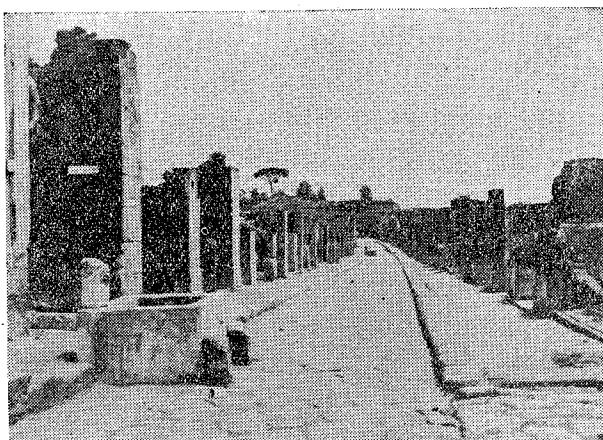
のコンク  
リート道  
路の一例

五  
なる。

九二七年  
の道路費  
用が二十  
億圓以上  
市街道路  
に十億圓  
を費して  
居る、之

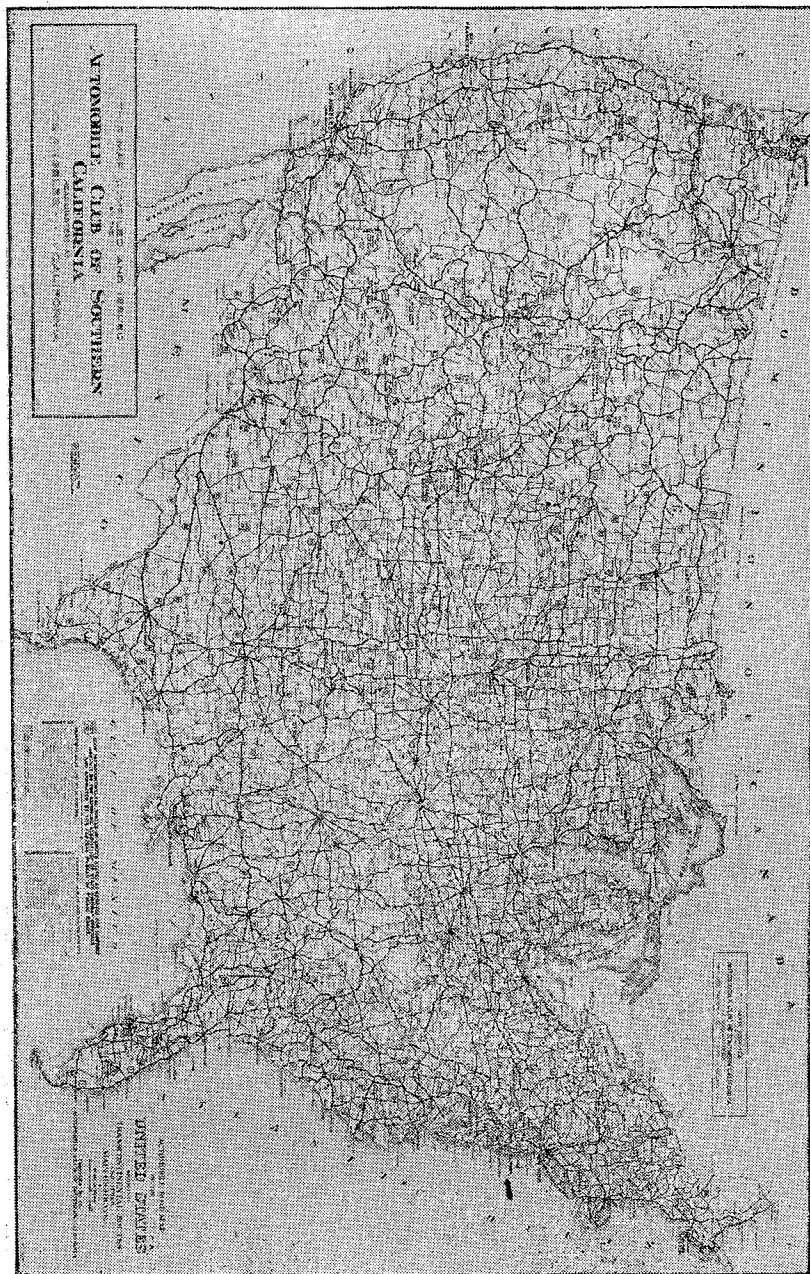
第六圖

第一  
なる。一  
ヨークか  
らベアマ  
ウンテン  
に行く間



等の費用としては直接税、公債、自動車登録税、ガソリン税、國庫補助等が宛てられる。一九二八年の登録税が六億四十

一回の休息で一時間除き正味九時間で戸口から戸口に達

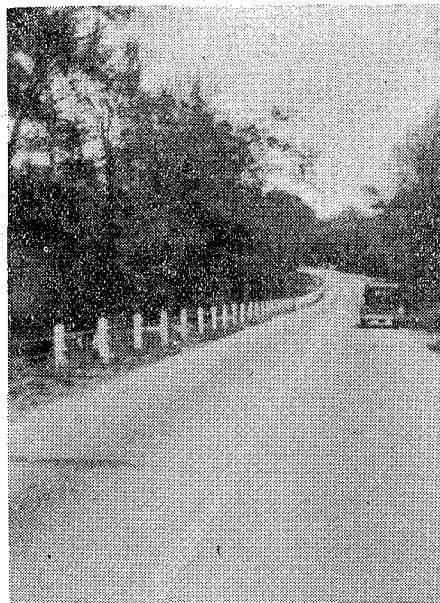


第七圖 米國の自動車道路網

せられ、平均速度が二十八哩となり賃金が僅か八圓で樂な旅が出來る。汽船は十八圓五十錢、汽車が十六圓五十錢位と思ふ。

其他歐米各國共市街地の鋪装は道路面積の七八割は硬質、其他は簡易鋪装を以て殆んど全部に亘り、東京市が復興事業完成して漸く三・五割位のものである。地方道路の鋪装も亦能く整備して居る事は驚歎に値する。歐米諸國殊に米國の如き郊外草原に、早くも計畫道路を築造して鋪装迄完備し、何時にも家屋の新築を待つて居る。

若し日本現在の地位等級の状を達觀して假りに東京を想像すれば地下鐵の完成は勿論少くも、東京日光、東京大阪、東京多摩陵位は遠の昔に鋪装道路が出來て居てもよさそなうなもの。



米國の第十九號道路圖

補償等が總工費の約七割を占め、現に東京府が實行しつゝある豫算一億四千二百萬圓の内一億圓に當り、其の經費の損失誠に痛惜を感じざるを得ない。

以上を綜合すると何としても日本の經濟狀態が之を許さざりしものとの結論になる。此國家經濟の最大原因は、日本の天惠誠に薄い事を悲觀するの要なく、否寧ろ諸外國に勝ると樂觀せ

も先覺者なきにあらざりしならん。東京郊外現時の計畫實施は既に殷賑を極めつゝある市街地の破壊で、土地、物件も昔に出來上つて居て早くもない様な感じがする。必ずしも先覺者なきにあらざりしならん。東京郊外現時の計畫實施は既に殷賑を極めつゝある市街地の破壊で、土地、物件も昔に出來上つて居て早くもない様な感じがする。必ずし

る論者もあり。而し如何に考へても天惠薄く隨て經濟状態貧弱なりと言ふの外、此遅れ勝なる諸設備の理由が分らなくななる。

今思ひ付いた不利の點を擧げて見ると、

- 一 土地が狭く人口が多い
- 二 地震や暴風等が多い
- 三 都會地の地質が悪い
- 四 山地多く地勢が急峻である
- 五 自給自足の天產物が少い

### 一 土地が狭く人口が多い

土地が狭い上に人口が多いから今假りに統計書を引用して見ると、一平方糠當人口が屬領も入れて、日本百二十四人、英國十四人、佛國八人、米國十二人、伊太利十八人、獨逸は多くて百三十四人となつて居る。人口密度は日本は世界の第三位であるが五一・三%は山林、耕地が一五・八%原野が八・四%過半は森林であるから、平地のみに付ては密度が世界第一である。隨て一人當富度、所得等も如何にも

見劣りがする。

國名 國富(百萬圓) 一人當富(圓) 一人當一ヶ年所得(圓)

英 國 二三六、三三〇 五、二四七 一、三七二

佛 國 一〇三、五二〇 二、五四七 五四九

獨 國 七一、六一四 一、一五四 三九八

伊 國 四四、七三八 一、一一七 二六〇

日 本 一〇二、三四二 一、七三一 三一八

此等は年度や統計の種類によつて多少異つて居るが概略を察知する資料を掲げて見た。

### 二 地震や暴風が多い

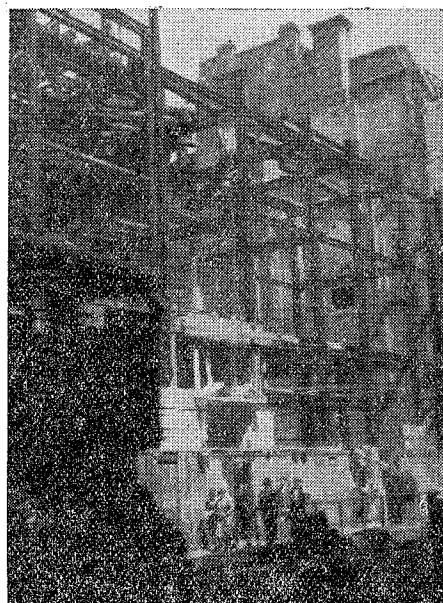
吾々日本人は地震の脅威から逃れる事が出來ない。之を見てみると、歐米人には無い事で、隣國中華に於ても此心配はない、尤も米國や伊太利の南部には少しある様だが。

一體日本に地震の多いのは何故であるか、宗教家は之を神の怒、佛の戒とも言ふであらうが。實は日本の土地の未だ頗る若くて元氣旺盛だから、猛烈な運動をするので、歐米の様な成立の古い言はゞ死骸に等しい地體とは、著しく

達ふからであると想ふ、地體の成立が新らしくて、第三紀時代から第四紀の始めにかけて、海底が隆起して出來たのだと言ふ、之を年數に直すと百萬年位前と言ふのだから、若い言つても道路や自動車を論ずる、吾々の頭には一寸見當が付き兼ねる氣もする。

#### 要するに歐米各國で土造石造

等の建物が發達し、而かも近代的鐵筋構造でないものも相當多く只薄く積み重ねて間に合つて居る。是は地震がない證據で若し一搖れ大地震があつたら歐洲全滅講合だ、昨年八月伊太利のナボリで丁度大地震(?)のあつた翌日視察に行つたが、あの建物では地震に對し全く危險で、全市民が屋外の廣場に野宿して居るのを目撃したが、未だ生れて地震の經驗がなく老弱男女が恐怖に陥く有様は、誠に氣の毒な位であつた、而



第九圖 ロンドンに於ける華奢な建築

して始めて驚いた様な次第であつた。

して日本の新聞では實際より以上に大々的記事が出て居たので、東京府廳でも私の安否を心配して、照會電報を發せらるゝやら大邊な御迷惑をかけた事を感謝する。而し日本で傳へられた程の事はなかつたので、後で日本の新聞を見た時、東京で一寸風が吹いたなと思ふ位の事が多く、日本の如きに聞いたのだが、少し風が吹くと直ぐ日本の新聞では、大暴風でもあつた様に傳へられるが、實は東京で一寸風が吹いたなと思ふ位の事が多く、日本の如きに聞いたのだが、少し風が吹くと直ぐ日本の新聞では、大暴風でもあつた様に傳へられるが、實は暴風は殆んど無い想だ。

要するに地震の無い事が粗末な石造建築や、きやしやま

筋構造を可能ならしめ、非常に經濟的であるが、日本では永久建築物は左様に簡単に行かない、隨て大半は木造建築と言ふ事になり、其の御蔭で火災の脅威を受ける事が甚だしい。

### 三 都會地の地質が悪い

日本の都會地は多くは河口で地質が悪いから、高層建築は基礎に非常に金がかゝる。一口に言へば泥の中に浮いて居る船の様な物であるから構造を頑丈にしなくてはならない、下水工事や鐵管埋設に四五尺堀つても兩側に土留板を必要とする、隨て中で働くにも骨が折れる。

第十圖は巴里のシャンゼリゼノの建築の爲め基礎根掘の所だが、十六七尺も直立に堀つて何等の支保工を要せない、而かも隣には六階位の大建築が建ち並んで居る。巴里市街



第十圖 巴里シャンゼリゼノの基礎根掘の立直

の地下六十尺乃至百六十尺位の所に、幅十二尺高十尺位のトンネルがある「カタコンブ」と言つて有名であるが、之はローマ時代の採石場であつたと言ふ。孔の延長百三十糠位で今では孔の兩側に六百萬人分の人骨が整然と並べてあ

り物凄い感じがする、兎に角地質が非常によい、其爲め歐洲到る處基礎なしに石塊を並べて道路の鋪装した所が隨分ある。

米國でもニューヨークの如きは岩盤より成つて居る、高層建築の發達するのも無理はない、尤も此高層建築は亞米利加に

限られ、英佛獨の如きは六階位に制限して居て殆んど家屋の高低がない、交通問題から言ふと高層建築は不便であらう、ウルウォースは六十階で七百九十二尺、マンハッタン

は六十五階で八百三十八尺、クライスラーは六十八階で八百八尺、エンバイヤーステートビルディングは百階で世界一を誇つて居り建築最中であつた。今假りに、ニューヨークのウォール街邊の建築物の平均高さを二十階位としても

ロンドン、パリー、ベルリンの市街地六階層のものが三四倍重なつた事にあるが其割合に道路が廣くないから結局三四倍の混雜を來す譯である、土地利用の點を除いては、高層建築は必ずしも賞めたものではないと思ふ。只世界一を誇る國民性から、競争に次ぐに競争を以てして、遂に八十階だの百階だと云ふ様な怪物が生れて來て、道なき家を何とするか、現に交通問題では困り抜いて居る、其爲めマンハッタン區に高架自動車道

クでは遅くてよければ自動車に召されよだ。要するに地質のよい利點は争ふ餘地がない。

#### 四 山地が多く地勢急峻である



日本は山地が八割もあつて、山頂山腹に立派なホテル位外國なら遠の昔に出来て居る、地勢が急峻で鐵道や道路を造るに非常に金がかかり骨が折れる、箱根の嶮がありばかりに熱海トンネルはある苦しみをして居る、廣軌狭軌其他色々の條件があつて適當な比較にはなるまいが、今一哩當資本金を出

國が十二萬六千圓、佛國が十一萬六千圓、伊國が十萬七千路を造りつゝあつた、普通急用は自動車だが、ニューヨー

日本は山地が八割もあつて、山頂山腹に立派なホテル位外國なら遠の昔に出来て居る、地勢が急峻で鐵道や道路を造るに非常に金がかかり骨が折れる、箱根の嶮がありばかりに熱海トンネルはある苦しみをして居る、廣軌狭軌其他色々の條件があつて適當な比較にはなるまいが、今一哩當資本金を出

圓、英國が五萬八千圓で、狹軌の日本が最も高ひ。

河川の勾配が急で水力電氣だけは恵まれたりと言へるが、降雨があると直ちに洪水の氾濫を起し、舟運の便が甚だしく缺けて居る、之を歐米の數十哩、數百哩の内地に立派な港があるのとは比較にならない。

米國のニューオリンスは

ミシシッピーの上流百七哩にあり、水深三十尺以上、一年千四百

萬噸の貨物がある、其上流セン

トルイス迄七百十八哩あり二千噸の船が航行する。ヒュースト

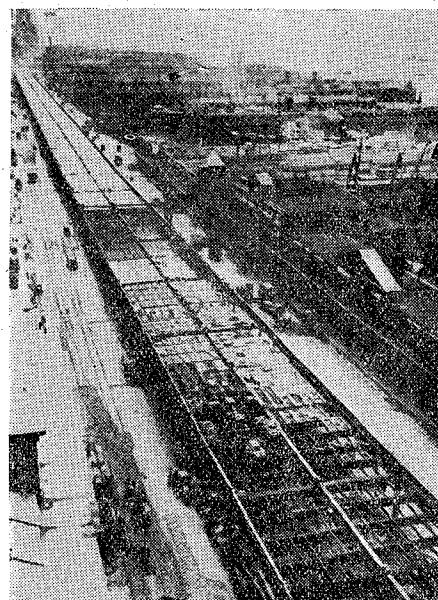
ンは水深三十尺の運河で五十哩の内地に一萬噸の船が入る、ヒ

ラデルヒアは水深三十二尺八十

八哩の上流で一萬五千噸の船、三千七百萬噸の貨物がある。

英國は面積が日本内地の六割四分位しかないが、ロンドン港はテームス河口より六七哩の間にあり、ロンドン橋迄

エザー河の七十七哩上流にある、獨逸國內の水運は八千七百



第一千二二圖 ニューヨーク港はエルベの上流八

十哩にあり水深三十三尺乃至四十尺を有し、白のアントワープ、和のロツテルダムと北海の霸を争つて居る。ライン河は河口ロツテルダムより三百六十五哩にマンハイム港

あり二千五百噸の船、瑞西のバーゼル港迄四百四十二哩、千三百噸の船が航行出来る。ブレーメンは水深二十八尺ウ

は水深二十三尺以上で二千噸の船が来る、其下流二十六哩の所にある有名なケルブリードックは四十四尺の水深がある。一九一八年には三千七百萬噸の貨物がロンドン港に出した、マンチエスター港はマーセー河口より三十五哩の

百哩總貨物一億噸ある、其他白耳義のアントワープは二十一尺より四十八尺の水深を有し、シルド河の四十五哩上流にある、佛蘭西のセイン河も百二十哩の上流巴里迄は三百噸位の船が通ふ。

日本では河口の外河港はない、河口すら港にするには砂洲の爲めに苦しめられ、泊地を作る爲め大防波堤が必要となつて来る、又中央に背梁山脈があつて運河の如きものは造る可能性に乏しい、英米獨佛等平地が多く沃野連り、鐵道や水運の便多くトンネルの如きものも多く見なかつたのに較べて如何にも不便不利を感じる。

### 五 自給自足の天產物が少ない

人生に最も必要な衣食住の需用供給は如何であるか、肥料が先づ不足である、昭和三年の輸入が二億九千八百萬圓である、輸入の重なるものは米が第一で、麥豆砂糖鹽牛乳等である、間接ではあるが肥料も毎年一億六千萬圓乃至二億圓は外國へ支拂はれて居る。古來吾國は瑞穂の國と言つて

居るにも拘らず米が不足だとは驚くの外はない、現時朝鮮臺灣等の產米増殖計畫をやつた結果移入增加して来て、外米は六十五萬石内外となつては居るが、自給自足の域には達して居ない、麥類も輸出輸入が復雜して居るが、結局五六千萬圓の輸入超過となつて居る。

次に衣料も不足で絹物を除いて輸入九億五千萬圓、輸出五億七千萬圓、差引三億八千萬圓の輸入超過となつてゐる、其の重なるものは木綿、毛織物、麻布類である。綿花は毎年米國印度等より六、七億圓の輸入であるが、綿製品として再輸出して居るから、結局一億數千萬圓の入超である。

羊毛は一億七千萬圓の輸入、只生絲のみは世界產額の六割を占め、毎年八、九億の輸出があり稍氣を吐いて居るが、之は外國の需用に左右せられ、殊に米國あたりの逆鱗に觸れると昨年來の不況を呈する事になる。

住料に就ても不足を言はねばならぬ、輸入が一億二千萬圓程度で、輸出が二千萬圓差引一億圓の入超である。其の重なるものは木材、鐵材、硝子等である。我國は國土の半

米以上は山林であるが、道路や鐵道が不便なる爲め、遙々分國より輸入した方が經濟となり。毎年一億圓の木材を輸入をして居る、只岩石、砂礫、セメント類が國內自給をして居る位のものである。

其の他蓄産は殆んど問題にならない、是は風土が適せない爲めに致し方もないが、漁業だけは一ヶ年四億數千萬圓、世界產額の四分の一を占め蓄産の不足を補ふて居る。

鹽は四面環海であるが雨が多く製鹽を妨げ、一年九千萬噸の需用に對し二割の不足で、隨て曹達類の輸入と共に一千四百萬圓を輸入して居る。

鑛産に付ても不足であり、鋼鐵の需用一ヶ年二百萬噸、銑鐵四十萬噸であるが、本邦製鋼高百三十萬噸で七十萬噸は不足し一億圓以上、銑鐵二千萬圓、鐵鑛一千萬圓程度の輸入が必要である。

石炭は產額が三千三百萬噸で稍々自給自足と言へる、米英獨の如き、特に石炭產額の多い國を除けば、列國に比し左程劣つて居ない、而し段々石炭の需用を増加して来るか

ら、數年の後は輸入を餘儀なくされるであらう。世界の石炭產額は十三億噸であるが、動力生産としては石油や水力がある。

而し之等を石炭に換算して見ると、石油は三億三千萬噸に當り、水力は一億噸で合計して動力の二割五分、石炭が七割五分を占めて居る事になる。石炭の消費量は米英獨佛の順で我國は第六位であるが、國民一人當消費量は我國の順位はずつと落ちる。

石油は今や世界の全盛時代で、殊に我國では自動車其他石油機關の發達に連れ益々重要となつて来る。日本の石油消費高は年々増加し、昭和二年一千七百七十萬箱、昭和三年三千六百參拾萬箱、昭和四年四千三百萬箱となつて居る。昭和四年の消費高の内二割が國產で、八割は輸入である。其他數限りもないが何れに向いても威張れる產物の少い事は争ふ餘地がない。

今米國の國產を擧げて見ると、人口は世界の六分の一であるが主要產物は世界に於ける。

と言ふ様な豪勢を示して居る。

品名　世界產額に對する%

四二  
〇〇〇

金鐵合

卷之二

燕煙小  
六

電農裁<sup>ニ</sup>自石石獸木燭綿  
話縫動  
裝  
機具機品車油炭皮材麥

七八八七八七五五四七七五四二六六四四四二  
〇五五〇五〇二〇五五〇〇〇五〇〇〇〇〇〇〇

我國では産物と言つても皆相當汗膚の結晶、努力の賜物であつて而かも不足勝である。米國の地を堀れば石油が出過ぎて困り、毎年八十萬バーレルは過ぎるからと言ふの

スが出で、之を各家庭に普通瓦斯の半分の料金で配給して居る、其他英國の石炭は、世界第二、鐵は世界第三で產地で六十萬に制限して居る、又ハイフを地に打込めば天然ガ

結論

以上述べた如く日本の不遇なる點が凡ての方面に表はれて居る、此影響は獨り道路問題のみならず、各種の施設に

口二の原料として有名であり、葡萄、柑橘の新鮮な水で硫黄

は互に相接近し、工業は世界に冠絶し世界陸地の五分一を占むる大殖民地を有し、良港船舶多く原料得やすく製作品の販路も廣い。佛の耕地は全土の六割を占め地味氣候共に良好、葡萄酒の產額品質共に世界第一であり、石炭鐵を産し、纖維工業、美術工藝は世界に冠たるものである。

獨は國土の半は耕地で農產牧蓄盛であり、森林は國土の四分の一で林政は世界の模範と稱せられ、木材バルプを盛に產し、石炭鐵も豊富で製鐵、造船、紡績、機械製造、ビール醸造其他の工業亦大戰後の復興大に見るべきものがある。

發見する事が出来る、日本では建築でも、橋梁でも公園でも、實用以外に裝飾とか美觀とか云ふ事を餘り考へない、否考へても實行する財力が伴はない、常に経費を實用の範圍に切り詰められる、不用と云へば不用であらうが、歐米諸國橋梁に偉大なる塔や像を以て裝飾を凝らし、各種建築の美的彫刻物や輪環の壯麗を誇る設計、幽邃なる大公園の風致は、何と云つても日本の遠く及ぶ所でない、日本では直ちに無駄と排撃せらるべき所を、苦もなく實行して居る所は如何に考へても懷具合に歸せざるを得ない。

## 英 國 に 旅 し て

藤 井 真 透

ロンドンに於ける交通省、ロンドン大學、アスファルト協會、タール協會、乳劑協會、セメント協會、及び之等の試驗所を見、更に Bitumuls, Colas, Tarfroid, Larvita, Col-

故に日本は天惠に薄く天產物も不足勝ではあるが、幸に萬國に秀でたる國體と明晰なる頭腦を有し、山水の風景は列國に冠たるものがある、大に努力して無より有を生じ遅れたる施設を取り返さねばならぬ、幸に本道路改良會が交通問題の宣傳宣教を得、道路熱の盛になつた事は、國家產業の振展の爲めに慶賀すると共に、關係當局としては一段の奮發をなし、泰西の諸設備を凌駕する様努力をするものと痛感する次第である。