



噫内田副會長

正三位勳一等貴族院議員内田嘉吉君は慶應二年十月を以て生れ明治二十四年帝國大學法科を卒業し司法官試補となり後遞信省試補に轉じ同省參事官に任ぜられ故後藤新平伯に信を享けて日露戰役の當時は遞信省管船局長として其の腕を振はれた、後同省次官となり山本權兵衛伯内閣を組織せらるるや臺灣總督に任せられ、在職僅一年にして加藤内閣の時退官せられた、其官歴遞信事務に久しかりしを以て電信電話の研究には特に力を注がれた、大正七年貴族院議員に勅選せらる、同年五月海底電信研究の爲自費を以て歐米に出張したか時既に有線時代にあらざるを看取し歸朝後

大に無線電信を鼓吹し同事業今日の隆盛を招來したること
は有名である、又交通事業にも少からざる理解をもち大正
八年道路改良會の創立に參與し會の成立と同時に副會長に
擧げられ爾來本會の宣傳講習會等には最も力を盡し西は九
州に北は北海道に出張し盡瘁せられた、大正十四年には日
本無線會社の社長となつた、君は公益事業には進んで參與
せられ其關係ある所頗る廣汎に涉つて居る、平素強健にし
て壯者を凌ぐの慨かあつたか舊臘十二日國際無電會議を終
へて歸朝し間もなく流感に犯され三十一日には肺炎に變症
し本年一月三日午後六時十五分薨去せられ鶴見總持寺畔に
風吹きすぶ九日の夕埋骨せられた、寔に哀悼の情に堪へな
い次第である。

◎國際道路問題調査委員會

○第一分科委員會

第一分科委員會は前號所載の各分擔事項を調査研究中な
り。

○第二分科委員會

第二分科委員會は前號所載の各分擔事項を調査研究中なり。

尙、大阪市役所の福留部長も一月より第二分科委員會の委員として参加に決せり。

○第三分科委員會

第三分科委員會は前號所載の各分擔事項を調査研究中なり。

○第四分科委員會

第四分科委員會は昭和八年一月二十日午後二時より同六時迄丸の内日本俱樂部に於て開催、委員武井君、佐藤君、榎木君、近藤君、堀君、熊野君、伊藤(大三)君、伊藤(大二)君、江口君、原君、平山君、志賀君、及都築幹事出席、協議決定した事項は左の通り

一 交通整理方式に關する議案(第一讀會終了)

二 交通整理に對する路面上施設に關する議案(第一讀會終了)

三 前照灯に關する議案は増田、原兩委員にて作製の事

四 次回開會は二月一日午後一時半より開會の事

尙、同日各委員に配付せる書類は次の如し。

(一)交通整理方式(熊野委員提出)、(二)交通整理に對する路上施設(佐藤委員提出)、(三)街路照明(伊藤委員提出)、(四)交通禁止地帯外六項(榎木委員提出)、(五)自動車スピード外二項(増田、小野寺、原委員提出)、(六)

The Highway Law of Japan

○第五分科委員會

第五分科委員會は前號所載の各分擔事項を調査研究中なり。尙第五部委員永安百治氏海外出張に付き地方局金山園治氏を依頼せり。

○第六分科委員會

第六分科委員會の調査要項起草委員は本年一月十日及二十三日に省内道路改良會々議室に參集し、左の如き調査要項を決定せり。尙、技術的方面の調査要項中には未決定のものあり。

一 調査要項

一 緒言

二 設備に關する協力問題

A 技術的方面

イ 統制協力の現状

ロ 技術的諸問題に關する提議

B 行政的方面

イ 行政の現状

ロ 行政的諸問題に關する提議

三 經營に關する統制協力問題

A 經營上に現はれたる統制協力の現状

B 統制諸問題に關する提議

四 結論

◎農村振興土木事業の進捗狀況

各府縣土木部課長の試金石とも言ふべき全國で約七千萬圓の府縣及町村土木事業を半歳の短日目で仕上げる農村振興土木事業も著々進捗して全國を通じ一月二十日現在で兩事業共約五十パーセントの進捗歩合を示してゐる、農閑期

の仕事を差控えて、出来るだけ地方民の手際の時期に起工する方法を採つた府縣が多いが、それでも一月二十日現在でまだ二十五パーセント以下の進捗歩合しか示さない事業に付てはあと二ヶ月しか無いのに果して年度内に完成するか何うかを疑はれるので、内務省土木局長から該當府縣知事に督勵通牒を發せられた。固より當路の人人があらゆる手段方法を講じてゐられる事だらうが、先日一二府縣から八年度に繰越してはいけないのだらうかと問合せが來たりして當面の仕事に携つてゐる私たちを少からず悲觀させた。まだあと二ヶ月フルスピードでやつてもらつたら何とかなるだらうに、あまり達觀し過ぎてゐるやうだ。そんな氣分が、前述べた進捗狀態に反映してゐるのでは無いだらうかと思ふ。同じ様な府縣で歩合の甚だしく違つてゐるもの等を見ると特に其の感を深くする。進捗歩合の悪い府縣の方にとつては心ない仕打ちだと怨まれるかも知れぬが、一月二十日現在の府縣事業、町村事業の進捗歩合一覽表を次に掲げて參考に供する。(松)

農村振興土木事業進捗歩合調

(昭和八年一月二十日現在進捗狀況に依る)

府 縣 名	府 縣 事 業				町 村 事 業			
	總 體	道 路	河 川	砂 防 港 灣	總 體	道 路	河 川	港 灣
東 京	一一%	二%	七二%	二二%	二五%	一三%	五五%	六二%
京 都	五七	四八	七二	五八	三九	四四	二一	一四
大 阪	三二	一八	七二	四四	四八	四九	四二	四五
神 奈 川	五四	五〇	一五	六八	三七	四四	一九	三八
兵 庫	三六	四八	一五	五二	五五	五八	三八	四一
長 崎	二六	二八	一五	五二	二五	二七	一七	一一
新 潟	四〇	三一	一五	八七	九〇	九一	九一	六三
埼 玉	三一	二九	一五	四三	三三	三二	四〇	一一
群 馬	四九	四一	一五	六六	三一	三一	四〇	一一
千 葉	一五	四一	一五	六六	四一	四一	四〇	一一
茨 城	三二	三二	一五	一七	二五	二五	二五	一七
栃 木	七二	七四	六四	七五	三二	三二	二二	二九
奈 良	三七	四三	二四	四二	二九	三一	二五	一一
三 重	三一	三三	一五	四九	二四	二五	二四	七

岡	島	鳥	富	石	福	秋	山	青	岩	福	宮	長	岐	滋	山	靜	愛
山	根	取	山	川	井	田	形	森	手	島	城	野	阜	賀	梨	岡	知
六五	二七	三一	六一	五六	六九	九七	七〇	八八	五二	六四	八四	六七	五一	四九	五一	一七	五一
六二	三四	二六	六一	四八	五〇	九七	六七	八八	五六	七五	九二	七〇	六六	三九	六五	二二	二三
六八	九						六六		五五	二四		四四	二五	三二	一九		五〇
六六		五六	一〇〇				九〇		七八	五四	九〇	九一	四八	七一	五二	二九	六五
			四三	七五	五二				二八		三九						
四七	三二	三八	八三	六六	八七	九七	九一	九六	七六	六四	七四	八九	七五	二八	四〇	二七	四一
四八	三二	四五	八五	六六	八八	九九	九一	九五	七七	六五	七六	九一	七五	二九	四一	二六	三一
五一	三〇	二四	七四	六〇	八七	八七	九四	九五	八二	六二	六九	七〇		二五	三八	二五	七二
三六	三三	五五	九一	七五	七六	六一	六三	九九	一	三九	四〇					四七	五二

備考	廣島	山口	山歌	和歌山	徳島	香川	愛媛	高知	福岡	大分	佐賀	熊本	宮崎	鹿児島	沖縄	平均	事業執行	府縣	進歩率	%以下のもの
總體の進歩率は合計事業費に對する合計出來高の比例に依りたるものにして各事業毎の歩合を平均したるものに非ず	四一	三九	八	四〇	六三	三二	四七	六六	二六	三六	三三	三三	五三	五〇	八	四七				
	五七	四七	八	四二	四九	二四	三九	六六	二二	四三	二九	二九	五一	五三	八	四八	四六	八		
	〇	三四									五	二	三六	五一		一〇	二一			
	四八	四四	七	三三	八四	四一	五五		四四		七九	六七				二	三四	三九		
		一九	〇						二八					三五		七	一六			
	三一	四三	一一	二八	四一	二〇	三七	六二	三一	一七	一五	五七	六四	四五	五一					
	三三	四一	一二	二九	四一	一七	三二	六五	三〇	一一	一六	六一	六五	四七	五三	四六	七			
	一九	五八	七	三〇	四一	二九	五二	五二	三六	三六	三四	一四	三九	六〇	四九	一三				
	四〇	四〇	一三	七	四五	三四	八三	一一	三一	三一	一八	二〇	七三	五七	三九	一一				

◎綿布を道路建設材料として使用開始

綿布を道路の建設材料に使用することに就ては從來議論があつたが、今回在ニューヨーク領事館より外務省通商局長に次のやうな報導があつた。道路建設に綿布を使用する試験が成功したので之を實際用ゆることとなつたが最近完成したルキジアナ州首府バートン・ルーヂ附近に於ける公道二哩半は所謂綿布道路である Cotton-Textile Institute の發表に依れば過去數年間に綿布を道路工事の材料として用ゆれば經濟的であり又堅牢であることが諸州殊にサウス・カロライナ州及テキサス州に於て實證されるに至つた而して米國內網狀に通ぜる公道布設に綿布が使用されつゝある次第が近刊の Cotton Digest に發表された、道路技師 Arnoldm. Davis の説明に依ると砂、砂利及粘土にて路床工事を爲し路床を平坦にした後アスファルトを布き之れにローラーを掛け更にアスファルトを布き其上に綿布を覆ふのである、此材料用綿布は荒目の粗布で一平方碼の

目方四オンス半位である而して其の上に二三度目のアスファルトを布き道路上層材料を施しローラーを掛ける、暫くして後仕上げのアスファルト油及砂を布きローラーを更に掛けるのである。

前顯道路工事に於ては綿布は路床全面を覆ひて防水の役に立ち他材料を附合せしめ且つ堅牢ならしめる役を勤めるのである、道路破損の最大原因は水の道路面に透入するにあるが綿布を工事に使用する事により之を防止し得る、六年前サウス・カロライナ州で綿布を道路に使用したが其交通の頻繁なる割合に今尙修理をも要せず、頗る良好の状態にある。綿布を道路工事に用ゆるに至つたのは決して新しきことではない、約二十五年前ニューヨーク・イングラント地方 Cana God に於て砂上に之を敷き其の上に礫及其他道路材料を敷き地面のメリコミを防ぎて自動車道を建設したのが綿布使用の濫觴と云はれて居る、現今では諸外國の土木技師間に注目的となつて居る而して英國でも客年此の種の實驗的道路が完成したのとのことである。