

北線は酷寒地を横きりて遠くペーリング海岸に出で、漁業の發展に資し、南線は幹線にして黒龍江北岸に沿ふて、ハバロフスクに達し、それより南下してウラヂボストクに達する。

一九三四年末に於ては七二、〇〇〇臺のトラック及乗用車を有し、コーカサス地方の油田を開發して富豊なるガソ

リン供給を行ふを以て將來自動車交通の發達は容易且有利なるものと信ぜられる。

第十圖はバイカル湖以東の路線網を示すものであるが、黒龍江は水運上極めて有能なるを以て、之に沿ふ路線は餘り重要視されて居らぬ。

## ドイツ自動車道路

新聞聯合社 塚本義隆

### 戦争の功罪

一九一八年——戦線を引揚げた長い長い戦車の列と大砲の列とが幾日續くとも際限を知らずドイツの國道を歸つて行く。

碎石舗装の道路は重い鐵輪に堪えず、無慘に破損する。

當時のドイツには今日の如き近代的な國道は一筋もなかつ

たのである。又その必要もなかつた。何故ならば自動車は未だ殆ど發展せず、馬車が唯一の交通機關であつた當時として此の種の道路で十分だつたからである。殊に遠距離の輸送は貨物も人も凡て鐵道により、國道の利用は甚だ尠なかつたのである。

戦争は文化の破壊者であるが一面に於て又文化の父でも

ある。

世界大戦後に於ける急速な自動車の發展とこれに伴ふ近代  
的道路の建設は戦争に依つて著しく促進されたことは間違  
ひがない。ドイツなどは戦争の經驗により殊に國道の大改  
善、大建設を痛感した國であるが、遺憾ながら一九二六、  
七年頃までは此の方面に餘り力を注ぎ得なかつた。これは  
インフレーションに因る經濟界の破滅と、政黨群立、聯邦  
諸州相互間の確執對立などの爲めに思ひ切つた計畫を遂行  
し得なかつた結果である。

### アメリカの國道

此の間ドイツ以外の諸國では自動車の利用が急増するに  
連れて近代的道路の建設に力を入れ異常な發達を見るに至  
つた。その先頭に立つた國はアメリカである。アメリカは  
その廣大な領土に拘らず面積一方哩に付き一哩の近代的道  
路を持つて居る。その道路總亘長哩數は、ヨーロッパ全體  
(ロシアを含む)の道路總亘長を超過して居る面白いこと  
にはアメリカの道路建設は國家や地方自治體の手によるよ

りも私企業として發展した歴史を持つて居る。戦前一九一  
一年迄ニューヨーク州のみでも百三十七の道路會社が存在  
し之等の會社は合計二千三百キロメートルの道路を建設し  
たといふ事である。然し道路は國家が統制すべき事業であ  
ることに氣付き其の後アメリカは政府の一局として『國道  
建設局』(Bureau of Public Roads)を設置し、更に一九一  
六年には『國道建設補助法』(Federal Aid Road Act)を制  
定して國費を支出し、地方政府と協力せしめてこの建設局  
の手によつて従來の國道亘長二百萬マイルから一九三三年  
にはこれを三百萬マイルに増加し得たのである。最近の交  
通調査に依れば全米交通總量の五十乃至七十パーセントは  
實に國道上の交通であると報告されて居る。

### 世界の路はローマへ

ヨーロッパの三流國と蔑視せらるゝスペインでも道路亘  
長は一九二〇年の六萬六千キロから一九三三年には十萬八  
百キロに延びて居る。

世界の道はローマに集ると二千年の昔に豪語せしイタリ

1、今日フアツシヨ獨裁治下に於てもこの傳統的精神を失はず、國道の建設に努力を拂ひつゝある。北部の産業都市ミラノ、チュリンを中心として海港に連續するもの、トスカナよりピアレギヨに至るもの、又ローマよりオステア間の國道、さてはナポリとボムペイを結び自動車道路など最も近代的な道路を所有して居る。國道建設を請負ふ會社 *Azienda Autonoma Statale della strada* は最近までに一萬キロの自動車道路を建設したと發表して居る。

フランスは今日アメリカに次で世界第二の道路網完備を誇つてゐる國である。國家所有の自動車道路八萬六千キロメートル、縣道互長五十四萬四千キロを所有し、最近完成せるピレネー連山を廻ぐる自動車道路の如きは海拔實に二千六百四十メートルの高地に建設された異色の國道である。

スイス、ベルギー、オランダ、イギリスなどもそれとく近代的道路建設に一生懸命である。マンチェスターよりリヴァプールに通ずる三十キロの道路の如きはイギリスの最

も誇る所のものである。

### ヒトラーの關心

ドイツでは一九二八、九年頃から漸く全國的自動車道路網の計畫が進められたが小邦の對立、小政黨の分立で到底大膽な建設計畫を實行することが困難であつた。所がヒットラーの天下となるや總統自ら自動車道路建設に多大の興味を持ち、聯邦を廢して中央集權を確立すると同時に一大道路網計畫を命じた。蓋し彼れは在野時代十四年間を通じて遊説の爲めドイツ全國を隈なく自動車で馳け廻り、數千萬キロメートルを走り廻つた經驗を持つて居る。ドイツの道路網不備を最も痛感せるはヒットラー自身なのである。彼れはナチス政府樹立後十一日目に早くも自動車税の大改正を斷行して自動車交通の發展を援けることにした。更に三ヶ月後の一九三三年六月二十七日には國有自動車道路建設法を公布し、國有鐵道の姉妹會社として自動車道路會社を設立せしめた。而して國有道路建設を監督する總理大臣直屬の長官を任命した。フリッツ・トット博士がこの長

官でその役名は Dr. Ing. Fritz Todt, der Generalsekretär  
Für das deutsche Strassenwesen 1. Juli 40.

## 第一線開通

ヒットラー總統の目論む國有自動車道路の第一線として完成したのが西部ドイツのフランクフルトよりダルムシュタットに至る線で本年五月十九日ヒットラー台臨の下に盛大な開通式が舉行された。同二十一日からは早くも流線形の鐵道省バスが快速度で走ることになつたのである。

今回完成の新道路は幅員二十四メートルであるが中央に五メートル幅の綠草帯を挟みその兩側に往復別々の自動車路がある。この幅員が各々七メートル半、而して車道の兩外側に車道より少し高く幅二メートルの側道を設けてあるこれは高速度走行に安全感を與へ且つ車の修理、停車などに充て得る爲めである。更に往路と復路が別々であるから正面衝突の心配はなく又十文字交叉の箇所が絶対にないから危険が少い。

今回開通の所は全計畫六千九百キロメートルの最初の一部

であるが、目下建造中の道路も幅員其他凡てこれと同一の設計に依つて居る。

## 七千キロの計畫

ドイツの計畫せる自動車道路網の互長は前記の如く約七千キロメートルであるが、その中千二百キロは目下十六ヶ地方に於て工事施行中である。他の千五百キロは用地收用を終り何時でも着工し得る準備が出来て居る。この合計約三千キロは二ヶ年間に完成の豫定である。次ぎの二千キロに對して計畫並びに測量が進められつゝある。七千キロのドイツ自動車道路網計畫が樹てられた。

これが完成の暁にはヨーロッパ隨一を誇ることになるであらう。二ヶ年間に完成すべき主要路線は南北二線と東西二線で左の通りである。

### △南北線

(a) ブレメン、ハンブルクよりハノヴァ、フランクフルト・マインを経てカールスルーへに至る。

(b) ステチンよりベルリン、ライプチヒを経てミュンヘンに至る。

△東西線

(c) ルール地方よりハノヴァ、ベルリンを経てフランクフルト・オーダー及びブレスラウに至る。

(d) カールスルーへよりスツトガルト、ミュンヘンを経てライヘンハルに至る。

ドイツの國有自動車道路建設を掌るのは前記のトット博士で、彼の下には十五區に分れた各區監督官が居り、更に六十八地方に小分轄されて居る。本年五月一日現在の使用人員は九萬三千人であるが今年中には十二萬人に増加する豫定である。一昨年秋若工後今日までに既に二十ヶ月を経たがその間の従業延日數は千八百萬日を算して居る。七千キロ全部の自動車道路網の完成には約六、七年を要する見込で、現在架設中の大橋梁の數が八十に上ると言ふ。

道路網の四意義

ヒットラー總統のドイツ大道路網計畫には四つの意味が

含まれてゐる。その一は道路網完成自體を目的とすることは言ふ迄もない。その二は交通政策の再吟味、その三は自動車工業の發達促進である。その四は失業緩和の一手段としてであるが茲には最初の三つに就て書いて見ることにしよう。現在ドイツには自動車交通の頻繁な道路が十八萬キロメートルありその中四萬キロは遠距離道路である。然しこの道路は今日の必要に適せぬものが大部分である。

一九三三年に於ける國道及び州道中で道路幅員が五米半以上のものは僅か三割に過ぎぬ。地方道路に於ては幅員四米以下のものが六割六分を占めて居る。四米半の幅では貨物自動車二臺が互に道を避けることが困難である。即ちドイツの主要道路の三分の二は近代的自動車道路としての無價值なのである。

この在來の道路を改良することは價值が少い。これが一因はドイツの周圍部の舊領土が諸所で外國へ割讓されこれに伴ふて人及び貨物の交通系統に一大變化を來したからである。他の理由は在來路線が彎曲が多く高速度交通に不適

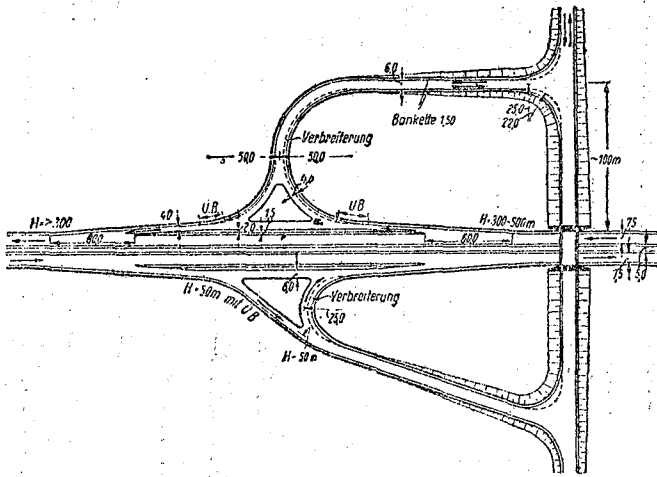
費な爲である。仍つてヒットラー總統は斷然新路線を建設するに決し、前記の如く七千キロの計畫を樹てたのである。

新國道は高速度交通を可能ならしめる爲め彎曲の半徑は平地に於ては二千メートル、山嶽地方に於ても四百メートルに制限してゐる。又勾配は百分の五以上を許さぬ。更に自動車操縦者の疲労を防ぎ又無味乾燥なドライヴを避ける爲めに五キロ以上に亘る一直線の道路を造らな

い。  
新國道は大部分コンクリート道路であるが、特殊の所にはアスファルトを用ひて居る。

### 鐵道との競争

海外道路時事



計設道國たけ避を又交字文十

交通政策から見てドイツの新道路網は大きな意義を有してゐる。今更説くまでもなく自動車は人及び貨物輸送上に於て、鐵道に比し多くの優越點を持つて居る。停車場迄の運搬、包装の嚴重、配達の手數などは自動車の場合には必要がなく、又鐵道に於ける積替え、操車作業ながの如きに時間を空費することもない。更に自動車ならば山間僻地へでも入り込めるが鐵道ではそうは行かない。ドイツの如く鐵道の四通八達せる國に於てすら全國五萬の町村中鐵道の便があるのは一萬二千町村、即ち四分の一に過ぎぬのである。

自動車の發達に連れて鐵道との競争が喧しい問題となり、殊にドイツでは遞信省が郵便自

自動車を利用して田舎地方の旅客並びに荷物を運ぶので國有鐵道と遞信省の對立まで惹起した。然しヒツトラ政府が國有鐵道をして自動車道路の建設と運用とを行はしめることにしたので諸外國に於ける如き鐵道との競争問題は簡單に解決したのである。

### 鐵道との競争

新自動車國道完成の曉には遠距離運輸に於ても自動車の方が鐵道に比し能率が舉り、殊に食料品の輸送には一大革命を齎すだらうと見られて居る。即ち食料品生産地より消費地への輸送が早くなり、従つて新しいものが需要者の手に入ることもなる。その結果食料品の値段の下がり又外國品の輸入を減じ得る可能性がある。肉類、ミルク、果實、野菜、魚類は専ら自動車を利用し、穀類、馬鈴薯等大量且つ不愈のものには鐵道或は船舶によることゝなつて分業時代が到來すると豫想されて居る。更に又新聞雜誌、花など急輸送を必要とするものは自動車専用といふことになるであらう。

勿論鐵道は依然として國內輸送上の背柱として尙將來長

く利用されるに違ひないが旅客並びに一部の貨物、殊に前掲の如き種類のものが徐々に自動車へ奪はれることは免れ難き運命であらう。而してこれに對抗する爲めに鐵道の高速度化と賃銀引下げが必要となつて來るのは自然の法則であらう。

### 自動車工業刺戟

新自動車道路の建設と舊國道の改善と相俟つて日に月に急發展を見つゝあるのはドイツの自動車工業である。ヒツトラ政府の自動車交通政策確立以來ドイツの自動車販賣高は茲一ケ年間に三倍に激増した。これに伴ひ自動車所有高は漸増し一九三四年には八十七萬臺に達した。即ち右の如くである。

ドイツ自動車所有高

一九二三年	一五二、〇〇〇臺
一九二七	三六九、〇〇〇
一九三〇	六五八、〇〇〇
一九三二	六一六、二〇〇

一九三三 六九〇、〇〇〇  
 一九三四 八七四、〇〇〇

一九三二年にはドイツの自動車工業の従業員は不景氣の爲め三萬人に減少した。然るに三三年には六萬五千人に復舊し更に三四年には約九萬人に達するに至つた。今日自動車交通關係の従業員總數は五十萬人と算せられて居る。自動車工業の販賣額も一九三二年の不況時三億マルクに比較して現在では七億五千萬マルクに上ると推定されて居る。

ドイツ自動車販賣數

	乗用自動車	貨物自動車
一九三二年	四一、一一八臺	七、〇三〇臺
一九三三	八二、〇四八	一一、五七三
一九三四	一三〇、九三八	二二、五〇九

然しドイツの自動車發達は米英佛などの先進國に較へると遙かに未だ遅れて居る。即ち米の人口五人に付一臺の自動車所有、佛英の二、三十人に付一臺に比しドイツは尙七十五人に付き一臺に過ぎぬ。この點から見て將來の發展可

能性は非常に大きい譯である。(註、日本は六百三十人に付一臺)

自動車の發達に連れて直ちに起るはその燃料の問題である。先頃發行の小冊子「第三帝國の新經濟政策」中に書いた通りガソリンは將來國產代用品を以て自給する覺悟をドイツは決めて居る。従つてこの國產ガソリン製造の事業も著しく今後發展すると思はれる。自給には勿論種々の困難はあらうがドイツ化學者の熱心と頭腦とを以てすればこの解決は必ず出来るものと信じ得べく、又發動機製作方面との密接な提携により思はぬ新機軸を生み出すかも知れない。

資金の捻出

最後に新自動車國道建設の資金が如何にして捻出されてゐるかを調べて見ると次の如くである。  
 この建設には前述の通り國有鐵道の姉妹會社として一九三三年六月二十七日公布の法律を以てライヒスアウトバーン會社 (Reichs-Autobahnen-Gesellschaft) を設立しこの



會社の事業として施工してゐるのである。同社の資本金は五千萬マルクで金額を國有鐵道が出資した。事業開始以來本年四月末迄に道路建設の爲め支出した金は合計三億二百萬マルクに上ると傳へられてゐる。本年五月下旬發表された同社の考課狀によると、鐵道銀行並びに交通銀行からの借入金が二億五千萬マルク見當ありこれはライヒスバンクが再割引により貸付けたことになつてゐる。

因にドイツでは國營事業は殆ど皆株式會社の組織で行つて居り國家が株式全部を所有する形式を探つて居る。國有鐵道はライヒス・バイン・ゲゼルシャフトと稱して資本金百三十億マルク（普通株のみ）を擁する世界最大の企業となつて居るが、これも資本全額は國家の所有である。

尙新國道は自動車専用道路であるが修理保存費に充てる爲め一般の利用者に對しては若干の通過料を採る筈である  
(Friedrich Schwaedler の報告による) (完)

## ア、エチオピア

近時我國に關心を與へた黑人君主國であるエチオピアとはどんな國か、西曆紀元前千年餘の時代へブライ王ソロモンを慕ふて南の方アフリカ、ナイル河の水源地エチオピアの女王へブライに來つた其のソロモンと女王との間に生れた男兒が後エチオピアに君臨し、爾來男子皇相繼いで今日に及んでをるアフリカ唯一の獨立而かも君主國である。

今や伊太利の野心に脅されつゝあるが、英國の同情はあるものゝ我駐伊大使とムソリーニ首相との間に葛藤を惹起してをる、極めてデリケートな國際的事情があるエチオピアの國土は四十萬平方哩、人口は約千萬人を包有するが土地は大部分荒寥たる砂漠と山岳地とである。國民は農業と牧畜とを主業とするが、珈琲、皮革、豆類、麥、象牙、麝香猫、蜜蠟をも産出する。

文化は非常に遅れ、軍隊は裸足である。首都アデイス・ベバは岩石交りの砂漠に圍まれた海拔二、二四一呎の高原地にある。谷間谷間には肥沃な土地があつて耕作に用ゐられてをる。一萬三千呎の高山は雲表に聳へ立ち英米伊佛等の文化國民が此高原地に至れば、血脈忽ち昂進して閉口することとなる。

尙且幾百哩に亘る熱帶砂漠を横切らねば國內に闖入することを得ない。假令新銳兵器を有しなくても常備軍三十五萬戰時動員九十萬の大軍は、眞に暴獅の如き裸足の軍兵である。エ・伊の葛藤が曾て失敗した經驗ある伊國がエを保護領にせんとする野心に原因すると云ふ有色民族に對する白色民族の暴擧にあると云ふ點に於て、豪雄ムソリーニをして名を成しむるか、否や——。(洩)