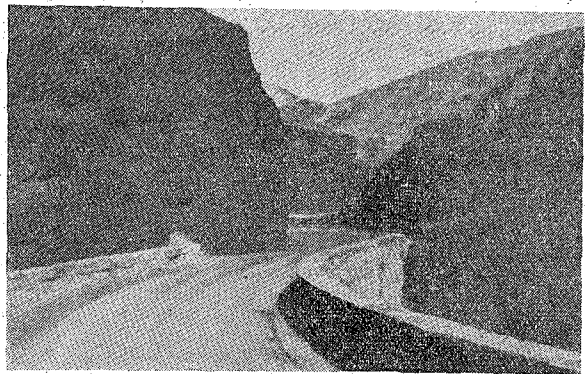
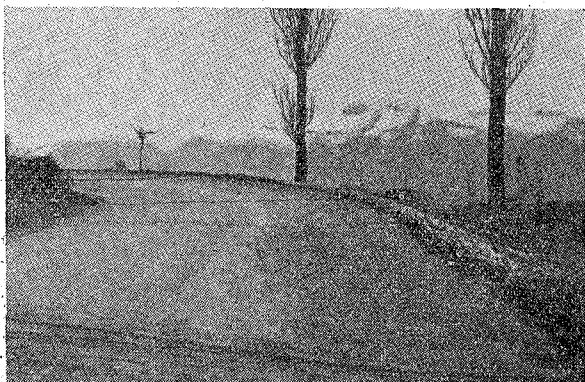


完成した(國境佛國側 第一圖)。然るに此地方の北半部の分水嶺は氷河地帯にして、夏季の融氷により豊富なる水量を流出し、

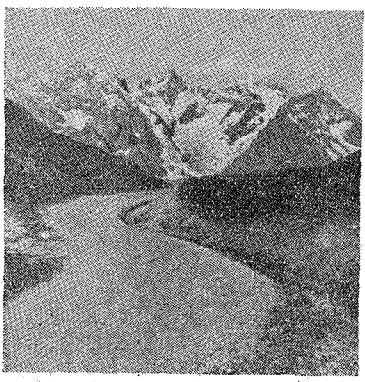
最優秀のものと認められ、我國の水力諸機械中重要なるものは多くグルノーブル製品である。



第二圖



第三圖



第四圖

而も落差極めて大にして、且イゼール河畔グルノーブルに世界最大の發電水力用諸機械の工場ありて、其製品は現時

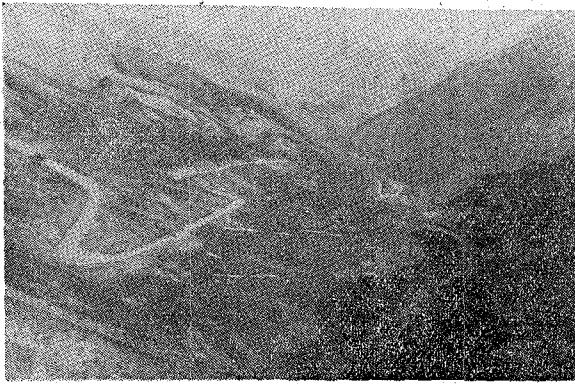
事情斯の如きを以て國防上並に工業上重要なるグルノーブル迄の地域に數線の産業道路を追加する計畫に變更した

(第一圖参照)

第二圖はガルミット越の夏季に於ける情況、第三圖はセ
ルス附近のアルプス遠景、第四圖はロータレ越の夏季の
情況、第五圖は
ガリビエ峠の新
道路を示す。

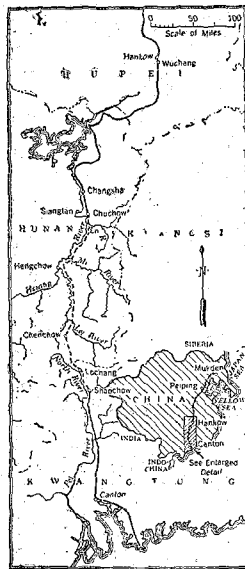
支那廣東 漢口間の 鐵道

南清地方の交
通路は古來水運
としたが、漢江、
珠江等の大河水
は多く西より東
に流れ、南北に
縦貫する大舟路を缺くを以て、此交通上の缺點を補を爲め
に、南端廣東より揚子江南岸の岳州に出で、それより江の



第五圖

南岸に沿ふて下り、支那本部の殆んど中心に位する武昌漢
江に連絡し、更に北上して黃河南岸の名邑鄭州に達し、そ
れより北平に達する大縱貫線を有するが、韶州(曲江)よ
り北方の衡州迄は共匪横行の爲め工程遅々として進まざる
情況なりしが、最近漸く匪賊の四川省退却に依て未成線の



第六圖

工事に着手し得る情況となつたが、建設費は英國借換に據
るもので、總經費三千二百萬支那ドルを要する。鐵道線は
韶州地方より南流する北江に沿ふて居るが、夏季の濁水甚
しく、且急端部多くして、河舟に依て廣東、香港地方より
溯江に依て工専用機械及材料を供給するに困難である。(第

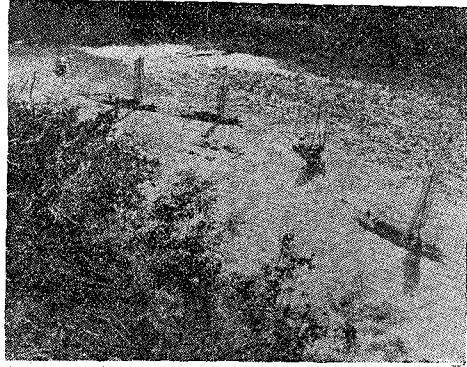
七圖)

工事は兩端より起
工し、工費の大なる
工事は土工の千七十
六萬支ドル小企模の
混凝土橋梁(第八圖)
四百九十萬支ドル、
等である。

モロツコ王

國の道路

モロツコはジブラルタル海峡の南岸、亞弗利加大陸
の西北隅に位置を占めた王國にして、面積五七萬二千方
籽人口六〇〇萬を有し、一方籽當りの人口は僅かに一一
人に過ぎぬ未開發の國土にして、七月平均温度攝氏二〇
度、一月平均温度一八度にして、雨量は一月五〇乃至一
〇〇ミリ、七月二〇ミリ内外にして、即ち冬季は雨期、



第七圖

夏季は早期である。

一九三四年初頭に於て國內道路の總延長は二萬八千餘籽
にしてその大部分約二萬キロは路面工を有しない土道であ
るが、一年間を通じて七乃至十二ヶ月の間は輕自動車を走
行せしめ得る。全路線中一級及二級道路は延長六、七〇〇籽
にして其内三、〇五〇籽はタール其他の瀝青マカダム道に
して猶九五〇籽の瀝青處理を要し、其他延長四五〇籽の碎
石軍事道路を有する。



圖

交通繁激なる路線は
カケブランカ、マラケ
ツシユ間にして一日三
〇〇〇乃至四、〇〇〇
八 廐に達するが其他は交
通閑散である。
第一 一九三三年迄の國道
經費總額は四億二千萬
フランに達し三四年度

の建設及維持費は三千万フランにして、之に依て延長五〇〇軒の砂利道に瀝青主としてタール處理を行ひ約一ヶ月後に瀝青乳劑を撒布した。

カサブランカ、ラバート間は幅員一二米にし内七米は路面工を有し、横斷勾配を百分の一とし、曲線部にはカントを與へ瀝青透入か又は瀝青鋪裝を施した。

モロッコ及佛領チエニスには地中海の西部南岸を占め、その背後はアトラス山脈の峻峯を以て大陸と遮斷さるゝを以て陸上交通はチエニスよりモロッコの國都モロッコ市に達する海岸線が主要なるものである。

キプロス島の道路

キプロス島は地中海の東隅に位する英領島にして、従來は英語讀みにてサイプラス島と呼ばれたものである。従來の道路は古代のまゝの鋪石道にして驟馬、駱駝等に依て僅かに貨客の輸送を爲したが、英領に歸して以來漸次改良され、今日に於ては全土を通じて自動車の利用が可能なる情

況に達した。

一九二四年以前に於ても道路の大部分は水縮マカダムにして舊時代の陸運には多大の貢獻を爲したが、十年餘に亘つた歐洲大戰の爲めに維持修繕が不充分になり、之に加ふるに自動車交通の急進に依て急足に廢頽に向つたが、一九二九年英國政府は三〇萬磅の經費を投じて四ヶ年間に島内道路の近代化に着手した。

島内道路を交通量の大小に應じて四級に分ち、現在一級道路の延長は一九〇哩に達し、六吋基礎層上に三吋厚の碎石層を設け、最初に二回の瀝青乳劑透入又は一回のホットエマルジョンのコーディング或はプレミックスマカダム等の簡易鋪裝級の鋪裝を施した。各級の道路は車道有効幅員九乃至一二呎にして、一級道路に於ては車道幅九呎、兩側路肩各二呎三吋にして全幅は一三・五呎に達する。

二級道路は延長一二五哩に達し、基礎六吋、鋪裝厚三吋にして瀝青乳劑二回處理又は加熱瀝青一回處理である。

第三級道路は基礎厚六吋、其上に三吋厚の水縮マカダム

に瀝青乳劑を撒布したもので現在既に二八五哩に達して居る。

伊太利道路の海中潜橋

伊太利は各國に先んじて近代的自動車道路の建設に着手したが、最近工程大に進捗し、西岸即ちチレニヤ海岸の道路は所々未完成の部分もあるが、大體半島の南端メツシナ海峽に迫まりつゝあり、同國國防上産業上極めて重要な、シシリ島へ自動車交通を直通せしむる計畫を樹てた。大陸伊太利の南端とシシリ島を隔つるメツシナ海峽は、北端の最狭部に於ても猶二、八〇〇米の幅員を有し、且つ海峽は極東及近東より伊國ネーブルス、ゼノア、佛國マルセーユ、更にジブラタル海峽を過ぎ英獨方面に通づる大航路に當り、大船巨舶の通航頻繁なるを以て、若しシシリ連絡と航路との兩目的を満足せしむるには徑間二、八〇〇米の大拱橋の架設を要し、その中央桁下端は海面上四〇〇米に達し、工費は實に百五十億リラの巨額に達する

を以て、その實現は不可能である。

依てコリドーリ氏の案に依り、二條の大鋼管を水面下二五乃至三〇米の所に浮游せしめ、鋼管隧道の位置を確保し、以て復線の自動車道を形成せしめ、兩線は所々に横の鋼管を以て連絡する計畫としたが、此計畫に依れば主鋼管の延長三、二〇〇米にして工費は一億五千萬リラを以て足る豫定にしてシシリ島への渡船連絡に比し一ヶ年間に九百萬リラの節約が出来る見込である。

