

にあるものと信じますので、是非、何等かの方法で保存の道を講じたいと思ひます。こう云ふ意味で本篇を起草したのでありますから、聊かにても同好の士の資料となるを得ば、幸甚至極であります。

尚、終りに臨みて、本稿を草するに當り、石野瑛氏著「大  
山縁起」による事、甚だ多きを深謝致します。(終)

(一一、九、一六)

## 英國道路交通調査(一)

### 大 國 實

#### は し が き

英國に於ては一九二二年以來交通省に依り道路交通の組織的な調査が行はれ來たつた。即ち第一級道路 (Class I Roads) に付ては一九二二年、一九二五年、一九二八年、一九三一年及一九三五年の各年に於て行はれ、又第二級道路 (Class II Roads) に付ては一九二三年、一九二六年、一九二九年及一九三六年に於て行れたのである。右の調査

に付ては夫々報告書が公にされて居る。こゝに一九三五年の第一級道路交通調査及一九三六年の第二級道路交通調査の報告書を譯述する。但し附録表は、成る可く要約する様に努めた。我國の道路行政に何等かの示唆を與ふる所あらば幸である。

因みに英國に於ける道路は等級道路 (Classified Roads) と非等級道路 (Unclassified Roads) とに分類され、前者は更に第一級道路と第二級道路とに分類される。第一級道

路とは大都會を連結する幹線道路及右幹線道路を連絡する重要道路、第二級道路とは重要性之に次ぐ道路であり、其の他は非等級道路である。一九一九年の交通省法律第十七條第二項により交通大臣は適當と思惟する等級道路に認定する権限を與へられて居り、一九三五年三月迄には重要交通動脈二六、七七九哩を第一級道路に認定し、又一六、三八七哩を第二級道路に認定してゐる。道路基金よりの補助は一九三四―五年度に於ては、等級道路に對し其の維持並に小改良に付いて八、一五八、七七〇磅が與へられ、特別維持に付いて二〇一、八一三磅が與へられた。

### 大ブリテン第一級道路交通調査報告書

(一九三五年八月施行)

#### 一 緒 言

一、本報告書は一九三五年八月に行はれたる第一級道路交通調査によつて得たる資料の報告にして一九三一年の調査に於て記録されたる相當數字との比較並に一九三一年

の調査に含まれざりし選擇箇所 (selected census points) に關する新たなる報告をも含むものである。

二、大ブリテン各道路廳の維持にかかる道路の最初の等級認定は一九一九年の交通省法律第十七條第二項の規定により爲され一九二一年に完成されたが、之によつて道路延長二二、一九〇哩が第一級道路に認定された。

三、一九二二年八月交通省は各道路廳の協力を得て第一級道路の最初の交通調査を行つた。右と同種の統計が一九二五年、一九二八年及一九三一年に集計された。

右各年次調査の報告書 (統計表及統計圖附) は文具局 (H. M. Stationery office) から發行されてゐる。右各年度に於ける第一級道路延長は次の如くである。

一九二二年	二二、七五六哩
一九二五年	二四、三二九哩
一九二八年	二五、五二八哩
一九三一年	二六、五三三哩
四、一九三四年に施行さるべき筈の第一級道路調査は財政	

上の都合で一九三五年八月に延期され、右期日に於ける第一級道路總延長は附録第一表所載の如く二六、七七九哩であつた。一九三五年度調査の根本方針は以前のものと同一であつたが、各種車輛に假定せる實驗に基く重量を變更し、選擇箇所にてける調査範圍を擴大した。

## 二 調査範圍

五、次表は一九三五年一九三一年、一九三一年一九二八年及一九二八年一九二五年各兩年度に共通なる調査箇所總數並に各場合に於ける前回調査箇所と異なる又は前回調査箇所以上に附加したる箇所數を示す。

	一九二八年	一九三一年	一九三五年
一、前回の調査と比較可能なる箇所數 (イ) 州 (Counties) 所在 (ロ) 州市邑 (County Boroughs) 所在	三、九七七 一五一	四、五二一 一五一	四、八三〇 ×一九〇
二、前回の調査と比較不能なる箇所數 (イ) 州 所在 (ロ) 州市邑 所在	七〇九 一	四三四 六	三一一 一六一

説 苑

(イ) スコットランドの 大市邑 (Large Burgh No.) 所在	四、八三七	五、一一二	五、五六六
三、調査箇所 計	—	—	—
	—	—	七四

註×印—州市邑區域擴大のため此の一九〇箇所中には以前には州市邑區域外に存在したるものあり。  
ロンドン州 (the Administrative County of London) とは調査箇所存在せず。

六、選定週間中お祭、競技會其他の外的事情により交通状態の異常なるため平常化する迄延期するを可としたる少數箇所を除いて、選定調査箇所通過交通の記録は一九三五年八月十二日 (月曜) 午前六時に開始した。五五九箇所にては晝夜を通じて繼續的に調査を行つた。残五、〇〇七箇所にては右月曜から次の日曜迄一日十六時間 (自午前六時至午後十時) 宛調査を行つた。

七、本調査は各責任道路廳に於て之を行ひ道路基金より所要經費の五割が補助された。毎日の記録より調査箇所通過各種交通總數及一日平均數を得、且次表の如き見積平均重量により總噸數を計算した。

	噸		噸
一、自動自轉車 <small>(サイドカー、コンビネーションを含む)</small>	〇・二五	六輪、トレーラー附、空氣タイヤ	一八・〇
二、自動車 <small>(タクシーを含む)</small>	一・二五	七、トラクター、トレーラー、コンビネーション	七、
三、トレーラー附自動車	二・一	ネーション	六輪 一〇・〇
四、乗合自動車		同 右	八輪 一五・〇
四輪、屋上無 <small>(Single Deck)</small> <small>(モーター、コチを含む)</small>	四・五	八、輕トラクター	七・〇
四輪、屋上附 <small>(Double Deck)</small>	八・〇	輕トラクター、トレーラー附	一二・〇
六輪、屋上無	七・〇	九、牽引機關車	一五・〇
六輪、屋上附	九・〇	牽引機關附トレーラー	八・〇
五、貨物自動車	二・五	一〇、輕馬車	一・二五
六、モーター及蒸汽、無蓋貨車		重馬車	二・五
四輪、鐵タイヤ	七・〇		
四輪、トレーラー附、鐵タイヤ	一二・〇	一九三一年の調査に比し自動車に割當てたる假定平均重量は一・四噸より一・二五噸に引下げ、トラクター、トレーラー、コンビネーション <small>(六輪)</small> の重量は一三噸より一〇噸に引下げた。他方四輪屋上附乗合自動車の重量は七噸から八噸に増加した。右の變更は各種類に屬する車輛の一般的性質の變化に應じて爲されたものである。噸數の前回の調査との比較は之等の假定平均重量に於ける變更により	
四輪、空氣タイヤ	七・〇		
四輪、トレーラー附、空氣タイヤ	一二・〇		
六輪、鐵タイヤ	一三・〇		
六輪、トレーラー附、鐵タイヤ	一八・〇		
六輪、空氣タイヤ	一三・〇		

影響をうける。

車道歩道の幅員及道路舗装材料の詳細並に道路交通の性質に關する調査も記録されてゐる。

八、各箇所毎報告の大意は本省本部 (the Headquarters of the Ministry) 7, Whitehall Gardens, London S. W. 1. ×にあり、夫々の管區に關する詳細はロンドン、ヘッドフォード、バーミンガム、カーディフ、エディンバラ、エクセター及リーズノ道路課 (假譯 the offices of the Divisional Road Engineers) にある。各道路廳は各區域内調査箇所に關する完全なる數字を備へてゐる。

#### 道路車輛の登録及免許

九、附録第二表は一九三五年第三季(七、八、九月)間免許の有効なる機關動力車 (mechanically-propelled road vehicles) の輛數を示す。一九三一年第三季間免許有效なる相當數字及右四年間に於ける増減比率添附。一九三五年第三季(本調査期間の含まるゝ)間の免許車輛數二、五八一、〇二七にして一九三一年の二、二二三、七二二

に比し一六・五九%の増加である。馬車(自家用及び貨車を除く)又は自動車の總數に關しては信頼出來る報告がなす。

#### 路面舗装材料

一〇、本調査に於ては以前の調査と同じく各箇所に於ける路面舗装材料に付記録された。右記録の結果と一九三四年一五年度道路基金行政報告書附録第十八表所載との間には大きな相違があるが、後者は各道路廳より直接の諮問によつて得られたるものである。道路基金報告書附録第十八表報告の方が多く信頼出來ると考へられるので以前の報告書に含まれた路面舗装の詳細は省略した。

#### 比較可能なる全箇所通過交通の平均數及び推定重量

一一、附録第三表によれば各州四八三〇調査箇所を自午前六時至午後十時十六時間に通過し記録されたる車輛の一日平均數及び見積荷積重量の一九三一年一九三五年兩年度比較は次の如し。

一、機 動力車	旅客用		貨物用		増減(△)%
	噸	數	噸	數	
一九三一年	五、五四、一九〇	七、二五、八八	八、七九、三三三	一〇、七三、五二五	三三・九
一九三五年	一〇、七三、五二五	一、六四、三三三	一、六三、九九五	八、三三、三三三	三〇・八
					四六・三
二、馬 車	噸	數	噸	數	
一九三一年	二〇〇、四四四	一七、八二三	一、九、三三三	八六、二三三	△二六・八
一九三五年	一九、四七五	一、九、三三三	一、九、三三三	一、九、三三三	△三〇・〇
三、計	噸	數	噸	數	
一九三一年	一四、七〇三、一七〇	六、六三三、九八八	一、九、三三三	八、九三三、三三三	三〇・四七
一九三五年	一、九、三三三	一、九、三三三	一、九、三三三	一、九、三三三	三〇・六七

各管區別詳細ハ附録第三表にあり。

右諸箇所にて記録されたる車輛(馬車を含む)毎平均重量は二・一五三噸にして一九三一年より二・八四％減である。

附録第三、四、五、六及び七表の比較表は、乗合自動車及びトロツコの輛數並に噸數は表の中に含まれるが電車に付ては然らざるが爲に、一九三一年以後乗合自動車又はトロツコの電車に代つた箇所にて追加車輛及び噸

數が一九三五年の數字に示されるといふ事實により影響をうける。

一日平均車輛及び見積噸數

一二、附録第四、五及び六表は上記諸州の比較可能箇所四、八三〇に於て計數された交通の比較表を含んでゐる。右箇所は一日平均見積噸數並に輛數の諸集團に排列され輛數噸數五〇〇未満の箇所から噸數一五、〇〇〇輛數一〇、〇〇〇以上の箇所迄整列してゐる。

一三、一九三一年及び一九三五年の一日平均見積噸數の比較に於ては、一九三五年に採用され第七節に於て言及したる自動車、六輪トラクター、トレーラー、コムビネーションズ及び四輪屋上附乗合自動車に割當てたる假定平均重量に於ける變更に付き斟酌されねばならぬ。

一四、一九三一年には一日見積重量一、〇〇〇噸未満なる比較可能箇所は一、二八二箇所あつた。一九三五年には八五五に減少した。他方噸數五、〇〇〇以上なる箇所は一九三一年には七九四であつたが、一九三五年には一、

一九〇に増加した。

一五、イングラント及びウエールズの州市邑及びスコット

ランドの大市邑外に於て一九三五年に一日平均見積噸數

五、〇〇〇を超えたもの一、二九〇箇所にして總數五、

一四一箇所の約二五%である。

一六、附録第五及び六表は交通見積重量より區別したる相

對量を示し、前表は機關動力車に限定され、後表は馬力

交通をも含む。

### 選擇諸地方の一班的箇所

一七、四代表地(即ち工業、農業、住宅—郊外及び旅行地)

の諸箇所に關する詳細は一九三一年、一九二八年及び一

九二五年の比較可能なる詳細と共に第七表にある。同表

に含まる、一班的箇所四八は、夫々の分屬する夫々の地

方型の代表としてのみならず主要なる地理的區劃の代表

として、又各種交通の典型として選擇されたるものであ

る。

### 自轉車

說 苑

一八、本調査により得られたる資料の検討より生ずる最も

貴重なる特徴は自轉車の増加である。次表は一九三五年

及び一九三一年に諸州の四、八三〇比較可能箇所に於て

記録されたる自轉車一日十六時間平均數を示す。右總計

は一九三五年に於て三、一〇九、七二三、一九三一年に

は一、五九四、八六七にして四年間に九五%増加した。

一九三五年(輛) 一九三一年(輛) 增加率(%)

ロンドン 五九、五五五 一〇九、六三三 一〇〇・〇%

イースタン 一四八、四六一 三六、三〇一 五三・九%

ノザーン 二九〇、六六六 六七、四四五 二九・三%

ミッドランド 三七四、八四八 六〇、一五〇 九・〇%

サザーン 二〇〇、四〇〇 二二、四九五 一〇・八%

ウエールズ、アランド 六、一〇三 二六、一七四 一四・五%

モンマウス 二四、六三四 一四、二六六 六・三%

スコットランド 一、五五四、八七七 三、一〇九、七二三 四九・九%

計 一九、附録第八表はイングラント及びウエールズの各州及

び各州市邑並にスコットランドの各州及び大市邑毎、一

日(自午前六時至午後十時十六時間) 平均自轉車總輛數

を示す。

(甲) 一九三五年及び一九三一年兩年に調査の行はれたる全箇所、兩年間増減比率附。

(乙) 一九三五年のみ調査されたる箇所

右表の最後には各地方毎計及び一九三五年全調査箇所總計がある。

僅か二縣(クラクマナン及びスザランド)に於てのみ輛數が減少した。各州調査箇所に於ける増加比率は、オートクネーの七・八〇%から、モンマウスの一六三・五九%迄ある。各州市邑の調査一箇所に於ては、ハダースフイールドの二九・二八%からランカシャイアーのプレス・トンの三〇・二八%迄ある。

自動車輛數最大なる調査箇所はオクスフォードのマグダリーンにして一日(十六時間)平均一八、四二九・一分間約二〇であつた。會社に於ける一九三一年の調査の報告數字は一二、五〇二であつた。

### 歩行者

二〇、一九三五年の調査に於ける新生面は或調査箇所を通過せる歩行者の數を記録したことである。右記録は無歩道又は歩道三呎以下の箇所に限られ、其の目的は右の如き箇所における歩道交通量を確認し歩道新設又は擴築の必要を測るにあつた右の條件に叶ふのは當然一般に田舎地方であり、實際も歩道者の計數された箇所は州市邑又はスコットランドの大市邑の區域内には一つもなかつた。

二一、附録第九表は歩行者計數箇所總數二、二五九にして右箇所通過總數一日平均一九五、五一九なるを示す。無歩道箇所數二、二一六にして歩行者數一日平均一八三、九四三即ち一箇所八三であつた。尙右諸箇所中には無歩道なるも歩行者の使用出来る草地帯のある箇所がある。現存歩道三呎以下の箇所數は一、五七六にして右箇所歩行者通過數平均は一箇所に付一三九であつた。(甲)車道及(乙)歩道を使用する歩行者數の詳細は右諸箇所の大部分に付いて利用され。數字は附録第九表にある。



### 時間別及び方向別計算

二二、一、一七三箇所にて時間別計算がなされた。三四一箇所にては毎日二十四時間宛調査された。右の中一三箇所にては各方向別に交通を記録し、残り二二八箇所にては方向を區別せず總量が記録された。八三二箇所にては十六時間（自午前六時至午後十時）時間別調査が爲された。

右の中二二四箇所にては方向別に記録され、残り六〇八箇所にあつては方向を區別せず總量が記録された。

二三、本調査により得たる知識は交通の不斷の進歩及び路上交通安全増進の必要の故に益々重大となりつゝある諸問題を決定する上に不可缺のものであるが、其の貴重性を説明する爲に全國に散在する代表箇所約六四を選択し更に右の中より七箇所を選択したそれに關する資料は統計圖（本報告書末尾附録第十）によつて説明する。

二四、右六四箇所の、より詳細なる検討により、尖頭時間交通量は平均時間交通量の一四五%より五一七%迄あり

平均尖頭時間交通量は平均時間交通量の二三六%である  
一方向尖頭交通量は兩方向平均時間交通量の六五%より四六九%迄あり、平均尖頭時間交通量は一五六%である。  
二五、平均超過のより大なるものは自轉車の場合に示され其所にては尖頭交通量は平均時間交通量の一八二%より一、〇〇九%迄にして、平均尖頭交通量は三七三%である。一方向尖頭時間交通量は兩方向平均時間交通量の九二%より九五%迄にして、平均尖頭時間交通量は三五七%である。

交通省 一九三六年八月二十五日

附録第一表 大ブリテン道路延長 一九三四—五年

(地方別詳細ハ省略)

	道路哩數			非等級道路	總計	總計ニ對スル比率				
	等級道路		計			等級道路		非等級道路	總計	
	一級	二級				一級	二級			
イングランド	一八、一〇七	二、六元	二九、七三六	一〇三、四九三	一三三、二三元	二三・六	八・七	三三・三	七七・七	100
ウニールズ・アンド・モンマウス	二、一〇七	一、三五五	三、三三二	一五、五五五	一八、八六七	一一・二	六・五	一七・七	八三・三	100
スコットランド	六、五五五	三、九三三	一〇、四八八	一五、八六三	二六、四二二	二四・八	一五・一	三九・九	六〇・一	100
大ブリテン	二六、七七九	六、八八七	四三、六二八	一四八、八九一	一七九、五〇七	一五・〇	九・四	二四・四	七五・六	100

附録第二表 機關動力道路車輛

大ブリテン

一九三二年及一九三五年第三季中免許有效ナルモノ

(各種類別詳細ハ省略)

種類	種類		増、減(△印)、比率
	一九三一年	一九三五年	
一、馬力課稅車	一、〇八三、四五七	一、四七七、三七八	三六・三六
二、自動自轉車	六二六、六四九	五一六、五六七	△一七・五七

三、貨物車	三五五、四〇二	四二〇、四六五	一八・三一
四、農業用エンジン	一三、九九三	一八、九七八	三五・六二
五、トラクタ	二、九四六	二、七〇四	八・二一
六、貨馬車	八七、四六四	八五、五四七	△ 二・一九
七、其他車輛	三八、五九九	四五、一二〇	一六・九二
總計	二、二一三、七二二	二、五八一、〇二七	一六・五九

附錄第三表 一九三五年八月第一級道路交通調査

一日平均輛數・見積荷積重量計及平均

一日——十六時間（自午前六時至午後十時）

四、八三〇箇所ニ於ケル計上

一九三二年八月比較可能數字附

（地方別省略）

箇所	輛數	見積重量	一輛平均重量
旅客	一九三一年 一九三五年	五、三五四、一九〇 七、一五二、八一八	一、六四二 一、五〇〇
箇所	四、八三〇	四、八三〇	四、八三〇

總	馬		機關動力車						
	計	車	貨物	增、減 (△)、%					
					增、減 (△)、%	增、減 (△)、%			
一九三五年	一九三一年	一九三五年	一九三一年	一九三五年	一九三一年	一九三五年	一九三一年	一九三五年	
增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	增、減 (△)、%	
三、三五九	一、六三、九一五	一、六八四、三二三	四四、七一〇	一、一七、八一三	八六、二二二	△ 二六、八二	六、六三五、九一八	八、九二三、三五三	三四、四七
二二、〇八〇	五、七一、四〇四	八、三四一、三三二	四六、〇二〇	二〇〇、四〇四	一三九、四七五	△ 三〇、四〇〇	一四、七〇三、一七〇	一九、二一一、三二二	三〇、六七〇
△ 一八、六五	四、九〇八	四、九五二	〇・九〇	一、七〇一	一、六一八	△ 四・八八	二、二一六	二、一五三	△ 二・八四

附録第四表 モーター及馬力車輛

一九三五年八月調査

一日十六時間 (自午前六時至午後十時)

一週間。全調査箇所但イングラントノ大市邑ヲ除ク。

一九三一年八月ト比較。

(地方別省略)

一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均見積噸數ヲ有セル箇所數	一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均見積噸數ヲ有セル箇所數		一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均見積噸數ヲ有セル箇所數		一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均見積噸數ヲ有セル箇所數		一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均見積噸數ヲ有セル箇所數		一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均見積噸數ヲ有セル箇所數		一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均見積噸數ヲ有セル箇所數
	自 一〇〇,〇〇〇噸 至 二〇〇,〇〇〇噸	自 二〇〇,〇〇〇噸 至 三〇〇,〇〇〇噸	自 三〇〇,〇〇〇噸 至 四〇〇,〇〇〇噸	自 四〇〇,〇〇〇噸 至 五〇〇,〇〇〇噸	自 五〇〇,〇〇〇噸 至 一,〇〇〇,〇〇〇噸	自 一,〇〇〇,〇〇〇噸 至 二,〇〇〇,〇〇〇噸	自 二,〇〇〇,〇〇〇噸 至 三,〇〇〇,〇〇〇噸	自 三,〇〇〇,〇〇〇噸 至 四,〇〇〇,〇〇〇噸	自 四,〇〇〇,〇〇〇噸 至 五,〇〇〇,〇〇〇噸	自 五,〇〇〇,〇〇〇噸 至 一〇,〇〇〇,〇〇〇噸	
四、〇六七	三六	九七	七三	四六	三四	七八	二七	二	二六	二	二六
一、〇七四	三五	二九	二〇	五七	二四	五四	五四	二	七	二	二
二五七	二六	二七	一〇	一	二	二	二	二	二	二	二
二六八	一八七	八	一	一	一	一	一	一	一	一	一
二六	三三七	四二	二二	一	一	一	一	一	一	一	一
七九	二七	七四	四八	五九	九	三	三	一	一	一	一
一、二六二	二七	二七	二五	三六	八〇	一七	一七	一	一	一	一
一、〇〇一	七九	二七	二五	一〇	一六	一七	一七	一	一	一	一
五〇一	四七	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一
四、一〇一	三七	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
五、〇〇一	五五〇	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
一〇〇、〇〇一	一七五	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
一五、〇〇〇	六九	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一

説

苑

計	四、八〇〇	三〇四	五五	一、二六三	七七七	五二	三三三	七九九	二四九	一五三
	二、比較不能箇	三二	一七	三	五	三六	三	五五	二九	一八
總計	五、一四	三三	五八	一、二六八	八三三	五四三	三五八	八四二	二七三	一七〇

附録第五表 モーター車輛一日平均數

全調査箇所 但イングランド及ウェールズノ州市邑及スコットランドノ大市邑ヲ除ク。

(地方別詳細省略)

箇所數	一九三五年八月ニ左記モーター車輛一日平均數ヲ有セル箇所數									
	五〇〇以下	五〇〇— 一、〇〇〇	一、〇〇〇— 一、五〇〇	一、五〇〇— 二、〇〇〇	二、〇〇〇— 二、五〇〇	二、五〇〇— 三、〇〇〇	三、〇〇〇— 三、五〇〇	三、五〇〇— 四、〇〇〇	四、〇〇〇— 五、〇〇〇	五、〇〇〇— 十、〇〇〇
イングランド及 ウェールズ	五七	九四八	七三	五〇八	五五二	五二	五二	一〇七	五〇	元
スコットランド	一〇、七四	三三	一〇一	七	四六	一六	一	五	二	元
大ブリテン	一、二七六	四六二	七	一	一	一	一	一	一	一
一、比較可能箇 所	八〇元	四六二	七	一	一	一	一	一	一	一
一九三一年ニ 左記平均車輛 數ヲ有スル	七	七六	三三	二〇〇	六	一	一	一	一	一
五〇〇 以下	一、三三	四六二	七	一	一	一	一	一	一	一
五〇〇— 一、〇〇〇	七	七六	三三	二〇〇	六	一	一	一	一	一

總計	一九三五年	五、一四二	八六	一、七二	八六四	五八五	六八	三六七	三三七	三三	三〇四	五
計		四、八三〇	八六	一、三二	八二六	五四六	六〇	三三	一	四	二七〇	五
二、比較不能箇		三二	六〇	四	三九	三九	七	二五	一	二	三	四
一、〇〇〇 超過		五										
五、〇〇〇—一〇、〇〇〇		一四〇									一〇〇	二五
四、〇〇〇—五、〇〇〇		二二									六	四
三、〇〇〇—四、〇〇〇		二七									六	一
二、〇〇〇—三、〇〇〇		四八四									六	
一、〇〇〇—二、〇〇〇		五九三									一	
一、〇〇〇—一、五〇〇		六九									一	

附録第六表 モーター及馬力車輛一日平均數

全調査箇所 但イングランド及ウエールズノ州市邑及スコツトランドノ大市邑ヲ除ク。

(地方別詳細省略)

イングランド及ウエールズ	箇所數	一九三五年八月ニ左記モーター及馬力車輛一日平均數ヲ有セル箇所數									
		五〇〇以下	五〇一—一、〇〇〇	一、〇〇〇—一、五〇〇	一、五〇一—二、〇〇〇	二、〇〇〇—三、〇〇〇	三、〇〇〇—四、〇〇〇	四、〇〇〇—五、〇〇〇	五、〇〇〇—一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇—一五、〇〇〇	一五、〇〇〇—二〇、〇〇〇
		三五四	九九	六五六	六三七	六〇五	五八四	一九九	三〇五	五	

スコットランド	四、〇六七	三五四	九九	六五八	六七七	六〇五	三五四	一九九	三〇五	〃
大ブリテン	一、〇七四	五〇五	三二	一四	七九	五九	二〇	四	二	〃
二、比較可能箇所										
一九〇一年平均車輪有スル										
左記平均車輪有スル										
五〇〇以下	一、二二七	九九	四二	六	一	〃	〃	〃	〃	〃
五〇〇	一、三三三	三	七四〇	三三	二七	三	〃	〃	〃	〃
一、〇〇一	七〇五	〃	一三	二〇〇	二〇八	二五	二七	一	一	〃
一、五〇一	五六六	〃	八	一六三	一五	一六	二七	二	一	〃
二、〇〇一	四九二	〃	一	〃	七	二四	二六	四	六	〃
三、〇〇一	三三三	〃	〃	〃	〃	七	二八	三	〃	〃
四、〇〇一	二二五	〃	〃	〃	〃	〃	三	三	〃	〃
五、〇〇一	一四三	〃	〃	〃	〃	〃	四	一〇	三	〃
十、〇〇〇 超過	五	〃	〃	〃	〃	〃	七	四	三	〃
計	四、八三〇	八〇二	一、一八三	七〇六	六六一	六〇八	三五六	一八五	二七三	〃
二、比較不能箇所一九〇一年	三二	五	五七	五	五	五	三六	一八	四	〃
總計一九〇五年	五、四一	八四六	一、三四〇	七二二	七二二	六四四	三八四	二〇三	三〇七	〃



附録第七表 選擇諸地方交通統計

(四地方トモ十二箇所宛アルモ夫々一箇所宛ノミ探リ、他ノ省略)

地 方	路 線 番 號	路 線 名	州 及 地 名	調 査 管 所	調 査 年	員 一 九 三 五 年 車 道 幅	車 道 表 面
一、工業地	—	London-Norwich.	Essex. Hyton Borough	High Road, Leystone between Wellesley and Cowley Roads	1935	16呎	アスファルト
					1931	1631	アスファルト
					1928		アスファルト
					1925	0呎	花崗岩
二、農業地	—	London-Edinburgh.	Lincolnshire(Kesteven) gran thorn Borough.	3/4 mile north of gonerby	1935	30	タームカダム
					1931		T. M.
					1928		T. M.
					1925	0	S. T. M.
三、住宅—郊外地	1000	Finsbury Park Station-muswell Hill	Essex. Hornsey Borough	at Hornsey central Hospital.	1935	30	asphalt
					1931		asphalt
					1928		asphalt
					1925	0	asphalt
四、旅行地	—	London-Edinburgh.	Yorkshire(West Riding) Wetherby Rural	Bellby wood 1 1/2 miles South of Wetherby	1935	11呎	T. mac
					1931		T. mac
					1928		T. mac
					1925	8	S. T. M.

一モ	數 均 平 日 一						
	電 車	自 轉 車	輛 車				
			一三三 年九三 〇二 %對五 スル年 増一 減九 三	總 計	馬 力	貨 物 用	
旅 客 用	車	車	車 輛 總 計 スル 比 率 二 對	車 輛 總 計 スル 比 率 二 對	計 貨 物 用	計 貨 物 用	
11,947 <sup>増</sup>	535	4,829	77	8,273	1 119	99 8,154	2,117
8,281	543	1,327		4,074	4 179	96 4,495	1,186
8,570	550	2,817		5,418	6 300	94 5,118	1,185
4,656	525	1,437		2,019	14 354	86 2,265	669
2,745	—	223	37	2,556	— 11	100 2,545	224
2,346	—	120		1,860	1 15	99 1,845	236
2,143	—	164		1,590	1 17	99 1,573	113
1,149	—	229		985	3 33	97 952	72
7,738	—	1,004	22	3,803	— 30	100 3,773	629
7,804	—	609		3,114	1 37	99 3,077	473
5,157	—	652		2,588	2 54	98 2,534	319
5,426	—	598		1,805	4 67	96 1,738	238
3,170	—	593	35	2,916	— 3	100 2,913	140
2,610	—	258		2,153	— 6	100 1,147	226
2,551	—	251		1,941	— 9	100 1,932	159
1,419	—	229		1,155	1 15	99 1,140	81

ロ ン ド ン	地 方		一九三五年ノ調査施行ノ箇所	一九三一年ノ調査施行ノ箇所	増 %	簡 所 數	平一九三五年ノ調査施行ノ箇所 均總數
	簡 所 數	平一九三五年ノ調査施行ノ箇所 均總數					
七 三	1703331	1935	1935	1931			
			1935	1931			
			1935	1931			
100・10	100	100	1935	1931			
			1935	1931			
			1935	1931			
111	1935	1935	1935	1931			
			1935	1931			
			1935	1931			

比較可能竝ニ不能箇所 (地方別詳細省略)

附錄第八表 自轉車一日平均數

總 計		馬 車		一 日 平 均 見 積 車 輛 重 量		
年一九三五年ノ 對スル増(△減) %	總計	重 量 總 計 ニ 對 スル 比 率	重 量	比 率	總 計 ニ 對 スル	貨 物 用
52	23,699 <sup>噸</sup>	1	198 <sup>噸</sup>	99	23,501 <sup>噸</sup>	11,554 <sup>噸</sup>
	15,622	2	295	98	15,327	7,036
	15,086	3	340	97	14,656	6,086
	8,702	5	457	95	8,245	3,589
45	5,595	—	17	100	5,578	2,833
	3,858	1	21	99	3,837	1,491
	2,773	1	21	99	2,752	609
	1,582	3	43	67	1,539	390
3	10,068	—	44	100	10,024	2,286
	9,799	1	53	99	9,746	1,942
	6,380	1	62	99	6,318	1,161
	0,540	1	86	99	6,454	1,028
45	5,181	—	4	100	5,177	2,097
	3,573	—	9	100	3,564	953
	3,392	—	15	100	3,377	826
	1,846	1	21	99	1,825	406

イースタ ン	五八四	二九、七九九	一九〇、二四	五七、七	六九	四四、六五
ノ ザ ー ン	八七七	六七九、八六七	三二、二六三	一、八、四一	六五	一三三、〇五六
ミ ド ラ ン ド	八四二	九二九、〇七五	四六六、二五五	九、七、六	四六	一三三、六六
サ ザ ー ン	四六八	一六、四九五	一〇〇、四〇〇	六、二、八四	二七	二四三、五三
ウ エ ー ル ズ ア ン ド	四七七	三三、五六九	一五三、八〇八	一〇三、二	一三	九、〇六九
モ ン マ ウ ス	一、〇四	一九四、一二六	一一四、六三四	六九、三、四	一一四	八九、四七四
ス コ ッ ト ラ ン ド	五、〇〇	三、六七、八四二	一、八、八三、一八七	九四、九八	五四六	七五、九二
計						

附録第九表 歩行者一日平均數

(地方別詳細省略)

地 方	(甲) 無 歩 道 簡 所		歩 道 三 呎 以 下 簡 所	
	簡 所 數	歩 行 者 數	簡 所 數	歩 行 者 數
ロ ン ド	一六	一六、八六九	八	一、三三七
イ ー ス タ ン	三五	一七、六一〇	二九	二、〇五五
ノ ザ ー ン	三八	二、九六八	二二	二、七九三
ミ ド ラ ン ド	三三	二〇、一〇〇	一七	二、七二四
サ ザ ー ン	三七	二六、五二二	三	三五三

第一圖

第二圖

第六圖

第七圖

APPENDIX 10  
MINISTRY OF TRANSPORT

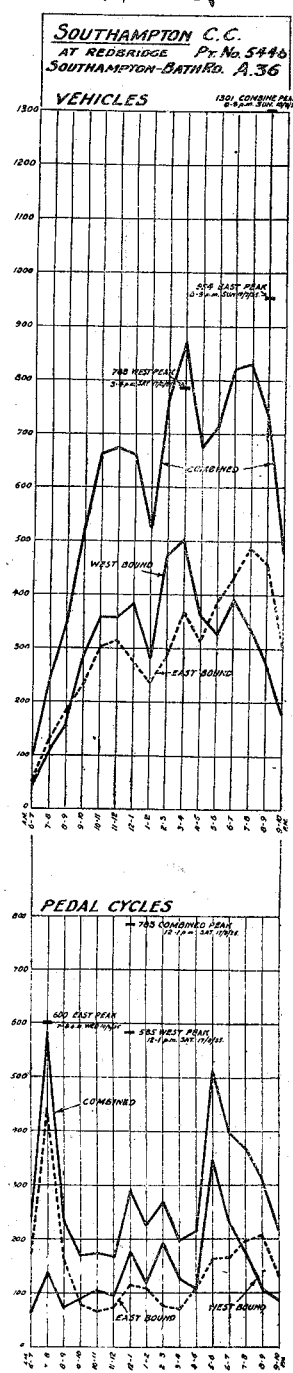
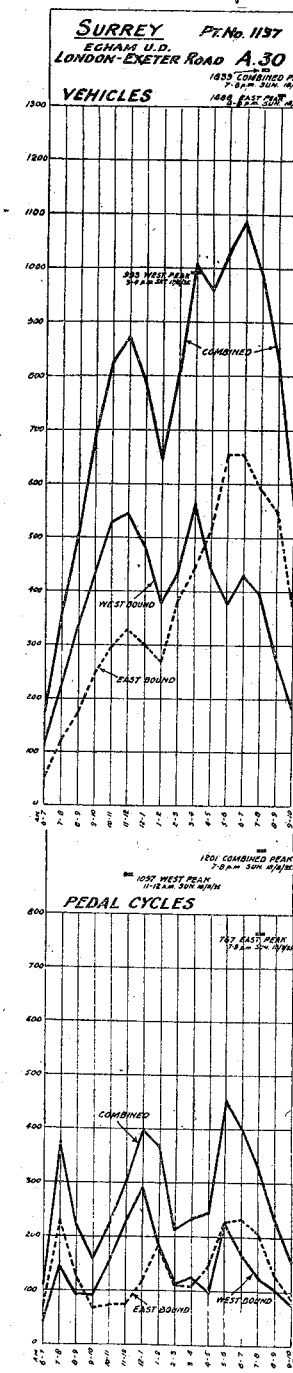
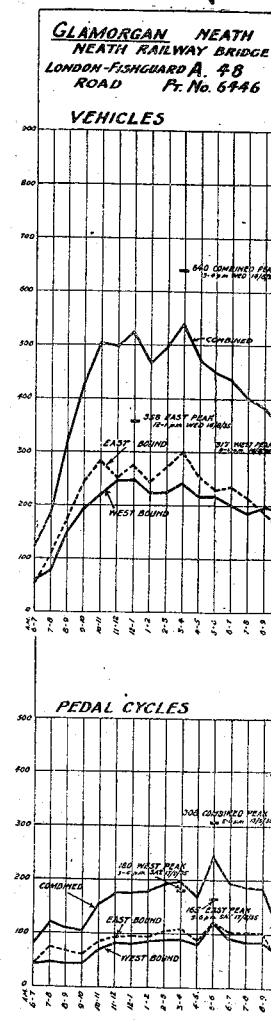
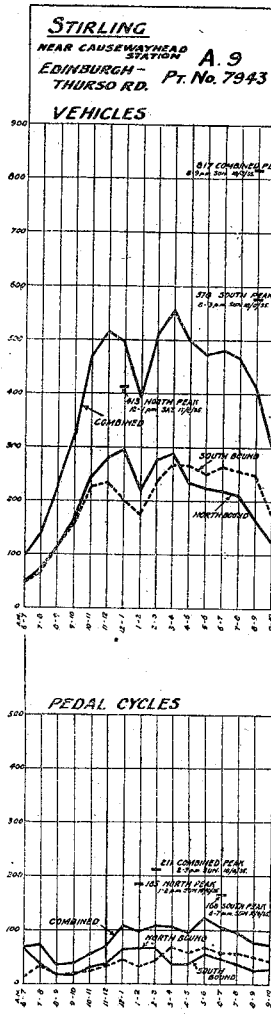
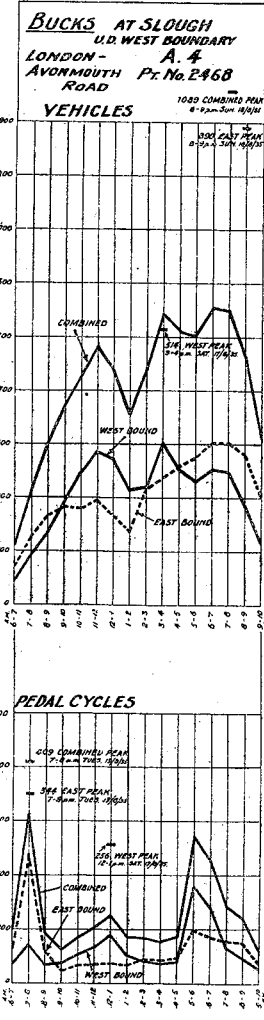
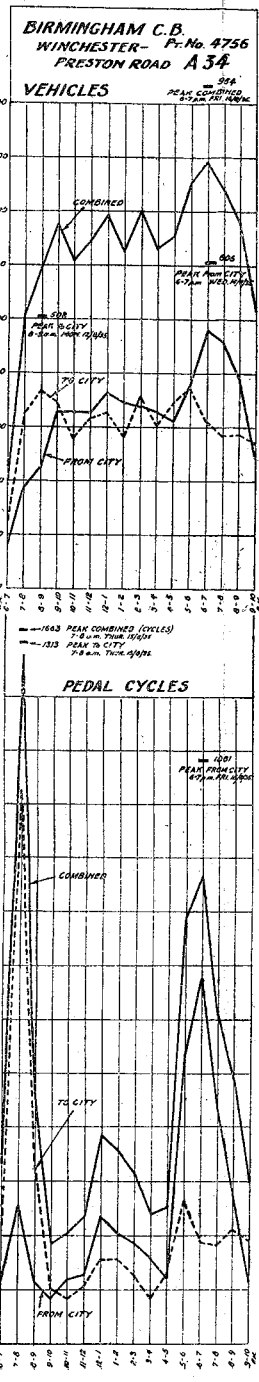
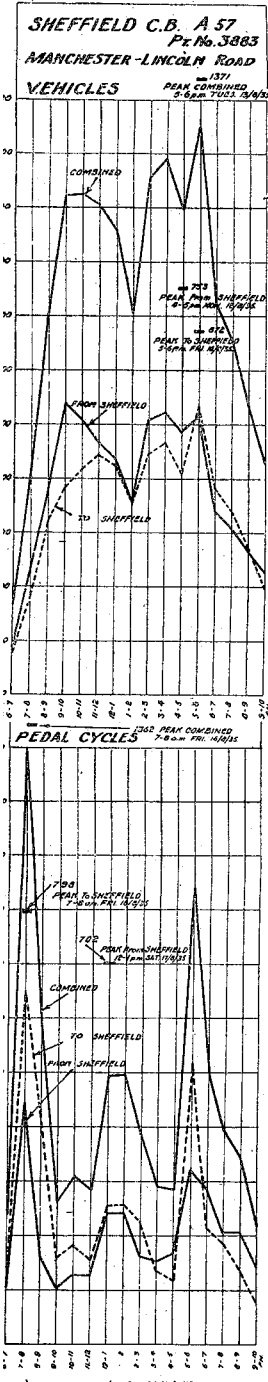
CENSUS OF TRAFFIC CLASS I ROADS  
12TH. TO 18TH. AUGUST 1935

DIAGRAMS SHOWING TYPICAL RECORDS OF AVERAGE DIRECTIONAL HOURLY FLOWS OF VEHICLES AND PEDAL CYCLES WITH ABSOLUTE PEAKS

第三圖

第四圖

第五圖



ウエールズアバンド モンマウス メコットランド 計	120 123	3,489 4,335 1,693	12,034 5,046 2,011	9 5 3	1,497 927 1,536	1,633 1,540 1,647
------------------------------------	------------	-------------------------	--------------------------	-------------	-----------------------	-------------------------

總計	箇所	數	歩行者總數	一日一箇所平均
一九三五年調査箇所		2,299	195,519	85.04

附錄第十 統計圖

車輛及自轉車ノ平均方向ノ各時間交通典型的記錄 (絕對尖頭附)

別紙

附圖說明

第一圖 Sheffield 州市邑 A57 箇所番號 3883  
Manchester—Lincoln Road

(D) 車 輛

- 1371 合計尖頭、八月十三日(火)午後五——六時
  - 753 「Sheffield 市」ノ尖頭 十二日(月)後四——五時
  - 672 「Sheffield 市」ノ尖頭 十六日(金)後五——六時
- 合計  
Sheffield 市

Sheffield 市 (點線)

(D) 自轉車

- 1362 合計尖頭 十六日(金)前七——八時
  - 798 「Sheffield 市」ノ尖頭 十六日(金)前七——八時
  - 702 「Sheffield 市」ノ尖頭 十七日(土)正午——後一時
- 合計  
Sheffield 市 (點線)  
Sheffield 市

第二圖 Birmingham 州市邑 A.34, 箇所番號 4756

說 苑

Winchester-Preston Road

- (D) 車 輛
- 954 合計尖頭 十六日(金)後六——七時
  - 606 「市ヨリ」ノ尖頭 十四日(水)後六——七時
  - 502 「市へ」ノ尖頭 十二日(月)前八——九時
- 合計  
市へ(點線)  
市ヨリ

(D) 自 轉 車

- 1663 合計尖頭 十五日(木)前七——八時
  - 1313 「市へ」ノ尖頭 十五日(木)前七——八時
  - 1081 「市ヨリ」ノ尖頭 十六日(金)後六——七時
- 合計  
市へ(點線)  
市ヨリ

第三圖 Bucks at Slough U. D. West Boundary A.4.

London Ayrmouth Road 箇所番號 2468

- (D) 車 輛
- 1089 合計尖頭 十八日(日)後八——九時
  - 890 東方尖頭 十八日(日)後八——九時
  - 514 西方尖頭 十七日(土)後三——四時
- 合計  
西方行

東方行 (點線)

- (D) 自 轉 車
- 409 合計尖頭 十三日(火)前七——八時
  - 344 東方尖頭 三十日(火)前七——八時
  - 256 西方尖頭 十七日(土)正午——一時
- 合計  
東方行 (點線)  
西方行

第四圖 Stirling Near Gauswayhead Station A.9.

Edinburgh-Thurso Road 箇所番號 7943

- (D) 車 輛
- 817 合計尖頭 十八日(日)後八——九時
  - 570 南方尖頭 十八日(日)後八——九時
  - 413 北方尖頭 十七日(土)正午——一時
- 合計  
南方行 (點線)  
北方行

南方行 (點線)

- (D) 自 轉 車
- 211 合計尖頭 十八日(日)後二——三時
  - 185 北方尖頭 十八日(日)後一——二時
  - 168 南方尖頭 十八日(日)後六——七時
- 合計  
北方行

南方行 (點線)

第五圖 Glamorgan Neath, Neath 鐵橋 London-Fishguard

Rd. A.48, 簡所番號 6446

- (I) 車 輛
- 640 合計尖頭 十四日(水)後三——四時
  - 358 東方尖頭 十四日(水)正午——一時
  - 317 西方尖頭 十八日(日)後九——十時
- 合計  
東方行 (點線)

西方行

- (I) 自 轉 車
- 308 合計尖頭 十三日(火)後五——六時
  - 180 西方尖頭 十七日(土)後三——四時
  - 165 東方尖頭 十七日(土)後五——六時
- 合計  
東方行 (點線)  
西方行

第六圖 Surrey Echan U.D. 簡所番號 1137

London-Exeter Rd. A.30.

- (I) 車 輛
- 1839 合計尖頭 十八日(日)後七——八時
  - 1488 東方尖頭 十八日(日)後八——九時

總 張

—993 西方尖頭 十七日(土)後三——四時

合計  
西方行 (點線)

- (II) 自 轉 車
- 1201 合計尖頭 十八日(日)後七——八時
  - 1097 西方尖頭 十八日(日)前十一時——十二時
  - 767 東方尖頭 十八日(日)後七——八時
- 合計  
東方行 (點線)  
西方行

第七圖 Southampton O.C. at Redbridge Southampton-Bath

Rd. A.36, 簡所番號 5446

- (I) 車 輛
- 1301 合計尖頭 十八日(日)後八——九時
  - 954 東方尖頭 十八日(日)後八——九時
  - 788 西方尖頭 十七日(土)後三——四時

合計  
西方行 (點線)  
東方行

- (II) 自 轉 車
- 783 合計尖頭 十七日(土)正午——一時
  - 600 東方尖頭 十四日(水)前七——八時
  - 585 西方尖頭 十七日(土)正午——一時
- 合計  
西方行 (點線)  
東方行

10只