

# 英國道路交通調査(二)

## 大 國 實

### 大ブリテン第二級道路交通調査報告書

一九三六年八月施行

#### 一 緒 言

- 一、大ブリテンに於ける各種等級道路上の交通の性質並に交通量を確知し、一般的なる交通發展及特定道路の使用さるる相對的程度に付種々の比較を爲す根據を得る目的を以て、交通省は道路廳との協力の下に屢次交通調査を行ひ來つた。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には第一級道路に付て調査が行はれ一九二三年、一九二六年及一九二九年には第二級道路
- 二、第一級道路は人口上の大中心地を連結する幹線道路及右幹線道路を連絡する重要道路である。第二級交通は人口上の中心地を連結する道路及其他の重要性比較的小なる交通路である。其他の道路は非等級道路である。
- 三、一九二三年には第二級道路は總延長一四、六四八哩であつた。一九二六年には一五、六二五哩に、一九二九年には一五、八〇五哩に、更に一九三六年には一六、八五

に付て行はれた。各調査の報告書(統計表及統計圖附)は文具局より刊行されてゐる。

本報告書は一九三六年八月に行はれたる第二級道路交通調査の結果の報告にして、同調査は前回の一九二九年に於ける調査の七年後に行はれた譯である。

五哩に増加した。一九三六年三月三十一日に於ける總延長の等級道路非等級道路別は附録第一表にある。

交通省道路地圖として知られてゐる地圖が陸地測量部から發行されてゐるが、右地圖に於て第一級道路第二級道路は各異なる色で表示され各自の番號が附されてゐる。

## 二 調査範圍

四、次表は本調査の調査箇所を分ち示す。數字を分離したのは一九二九年に調査された箇所と比較する爲である。

ロンドン州 (The Administrative County of London) 内には調査箇所一つもなく、イングランド及ウェールズの状態の箇所は調査箇所一つもなく、イングランド及ウェールズの状態の箇所は調査箇所一つもなく、イングランド及ウェールズの状態の箇所は調査箇所一つもなく、イングランド及ウェールズの状態の箇所は調査箇所一つもなく、

従前の調査と比較し得る箇所の數

- (イ) イングランド及ウェールズの諸州 三、〇八〇
- (ロ) スコットランドの諸州 五七四
- (ハ) イングランド及ウェールズの諸州市邑 二五

計

三、六七九

従前の調査と比較し得ざる箇所の數

- (イ) イングランド及ウェールズの諸州 五三九
- (ロ) スコットランドの諸州 一一二
- (ハ) イングランド及ウェールズの諸州市邑 一一三

計

八六〇

### 調査箇所總計

四、五三九

五、調査箇所四、五三九に於ける交通は毎日自六時至十時の十六時間に互つて記録され、大多數の箇所では一九三六年の八月十日(月)より八月十六日(日)迄の七日間に互つて計算された。二三の箇所ではお祭、競技其他の偶然の事情の爲に調査はより正常なる状態にある次週に延期された。各時間毎の交通が夫々二六〇箇所にて記録された。右箇所中三六箇所に於ては各方向別に詳細なる交通記録がなされ、残り二二四箇所に於ては方向に拘りなく各時間毎に全交通が記録された。

六、計數者の記録中に記入した夫々の數字から調査箇所を

通過する各種交通の毎日の交通量の總計及平均が得られた。車輛交通に付ては、各種車輛に付き假定したる積載平均重量に基き毎日の重量總計及平均も計算された。計數された諸車の實際の積載量を確知することは實行不能であらう。

七、交通の一般的性質及夫々の種類に屬する車輛の平均の大きさ及重量には七年の間に多大の變化を見た。従つて車輛の分類及右各種車輛に實驗に基き割當てる重量には附録第二表の如く變化が見られた。假定平均重量の變化は實際上は本報告書に使用されたる重量數の價値を損ずるものではない。而して實際上右數字は一九二九年の調査と比較出来るものである。

八、各調査箇所に関して得られたる資料は車道歩道の幅員及道路構造並に塗裝材料に關する報告をも含む。特殊なる道路交通の性質及本調査期間中の交通量に對し影響を及ぼしたと考へらるる事情の性質も亦記録されてゐる。

九、本報告書の範圍内では各調査箇所にて計算された交

通の詳細を説明することは出来ないが、ロンドンの本省本部に行けば各箇所の全詳細を視ることが出来る。又各部分に關する大要はロンドン、ベツドフォード、バミingham、マンチエスター、カーディフ、エディンバー、エクセター及リーズの道路課に行けば見られる。又各道路廳も夫々の区域内の調査箇所に關する完全なる數字を備へてゐる。各箇所に關する報告は交通省に願出れば得られる。

一〇、附録第三表は一九三六年第三季（七、八及九月）間特許有效なりし機關動力車輛數を示す。

尙一九二九年第三季の之に相當する數字並に七年間の増減比率添附。一九三六年第三季間に免許された車輛總數は二、七六八、六〇六であり、一九二九年の二、一九五、七二二に比較すると二六・〇九%の増加である。馬力車（家用又は貸馬車として使用せらるるものを除く）又は自轉車の總數に關しては信頼出来る報告の利用出来るものは一つもない。

交通總計

一、四、五三九調査箇所にてける調査期間七日間に互り記録された機關動力車、馬力車交通及自動車の總計並に一日(自午前六時至午後十時十六時間)平均は次の如し。

計 一日平均

機關動力車	乘 合	一七、五九八、七四九	二、五一四、一〇七
貨物	四、七八〇、〇八三	六八二、八六九	
馬力車	四六〇、五五一	六五、七九三	
自轉車	一四、三六三、一八八	二、〇五一、八八四	
總計	三七、二〇二、五七一	五、三一四、六五三	

比較不能箇所通過車輛總數及見積重量

一二、以前の調査と箇々の場合に付比較し得る三、六七九箇所に於て、一平均日(十六時間)に記録された車輛總數及見積重量の比較は次の如し。

一九三六年	一九三五年ノ一九三六年ニ對スル増減(%)比率
一九三六年	

機關動力車

乗合、數	一、八五〇、四三三	一、一八六、四三三	五五・九五
------	-----------	-----------	-------

貨物、噸	二、七八六、二四四	一、八九四、九六七	四七・〇三
噸	四九〇、三五六	二八四、三三〇	七三・六四
噸	二、二〇〇、八〇六	一、二四九、六八八	六九・七一
噸	四七、六八三	九八、四三〇	△五・五
噸	七、七〇〇	三九、五九〇	△四・〇六
噸	二、三八七、七六一	一、五九七、六三三	五三・三三
噸	四、九四四、六六〇	三、七四四、四五四	五二・二四

馬力車、

計、	噸	二、三八七、七六一	一、五九七、六三三	五三・三三
噸	四、九四四、六六〇	三、七四四、四五四	五二・二四	

一三、一九三六年度調査による機關動力車の乗客及貨物の數の一九二九年度調査に對する増加五五・九五%及七二・六四%は一九三六年度に免許された機關動力車の乗客及貨物の數の一九二九年度に對する二三・〇九%及三八・八三%の増加(附録第三表)と對照される。

一四、箇々の場合に付比較不能なる残り八六〇箇所に於ける一日平均計は次の如くである。

機關動力車

乗客、數	噸	六六三、八六四	一、〇五六、〇四二
貨物、數	噸	一九二、〇三三	

馬力車、 噸 八二〇、四〇七  
 數 一八、一一〇

噸 二九、八三五

計、 噸 八七三、九八七  
 數 一、九〇六、二八四

噸

一五、各地方に於て記録された交通を比較する根據を得るため、イングランド及ウェールズの各州及州市邑並にスコットランドの各縣の數字を比較出来る全箇所にて一九三六年及一九二九年の調査に於て計算された機關動力車及馬力車の數及見積重量は各地方の全調査箇所に於て記録された一日平均總交通量を知るために七つに分割され次いで各地方の調査箇所の數の分割された。各州及州市邑の調査箇所毎に記録された一日平均交通量は前回の調査の右に該當する數字及一九三六年度の一九二九年度に對する増減比率と共に附録第四表にある。

一六、一九三六年の調査箇所毎記録車輛數の内地州に於ける最大數はミドルセツクスで毎日平均二、五三五、サレ

が次位で一、五八一であつた。重量では最大がミドルセツクスの六、〇七一噸次がサレ一の三、〇九九噸であつた。諸州市邑に於ける調査箇所毎記録車輛數の最大はバーミンガム(二、三一九)、ミドルセツクス(二、二二三)及マンチェスター(二、二〇三)であつた。重量では最大はミドルスポロー(五、七四六)、バーミンガム(五、二二六)及マンチェスター(四、二九九)であつた。

一七、一九二九年に對する増加率の最大はカーデイガン(一九二九年を越ゆること一一%)、ランカシャイア(八二%)及ミドルセツクス(八〇%)の諸州及バーミンガム(一八四%)シエフィールド(一二九%)及ニューカッスル(一二四%)の諸州市邑であつた。重量で増加率の最大なるは、ハンチントン(一一八%)、リンコルン(ポランド)(一五〇%)及カーデイガン(一〇二%)諸州、バーミンガム(二八五%)ダーリントン(一〇二%)、シエフィールド(一六二%)及ミドルスポロー(一三三%)の諸州市邑であつた。

一八、附録第五表は以前の調査と比較不能なる八六〇箇所  
に關するものである。

一九、交通量の最大であつた調査箇所はタールボード・ロ  
ード・ストレットフォード（ストレット・タウン・ホール  
の近く）であり、車輛數一日平均八、七〇八であつた。  
最大重量はカンタベリー・ロード・ウエルステンであり一  
日平均二四、一六四噸であつた。

#### 自 轉 車

二〇、一九三五年の第一級道路調査によれば自轉車記錄數  
は一九三一年よりも九四・九八%多かつた。本報告書の  
取扱つてゐる第二級道路調査に於ては三、六七九比較可  
能箇所にて計數されたる自轉車總數は一〇、一二三、五  
〇五であつて一九二九年の五、三四二、七八五に比し八  
九・四八%の増加を見た。

二一、附録第六表はイングランド及ウェールズの各州及州  
市邑並にスコットランドの各州の夫々に關し各調査箇所  
毎に十六時間（自午前六時至午後十時）の自轉車平均數

を示す。

甲 一九三六年及一九二九年の兩年に調査された箇所一

一九三六年の一九二九年に對する増減比率附

乙 一九三六年にのみ調査された箇所

二二、自轉車數の最も多い箇所はコツテンガム・ロード、  
ハルデアリ一日（十六時間）平均七、三〇二であつた。

#### 歩 行 者

二三、一九三五年の第一級道路調査は先づ歩道なき箇所又  
は幅員三呎以下の歩道の箇所を通過する歩行者の數を記  
録した。此の方法によつて得られた知識は右の如き箇所  
の歩行交通量を示し歩道の新設又は歩道擴張の示唆を與  
へるものとして價値大である。第一級道路報告書に於て  
之等の狀態が一般的に見られるのは田舎地方であること  
が指摘された。又諸州市邑の區域内にある第二級道路調  
査箇所二三八の中三箇所のみが一九三六年に於て歩行者  
を計數することが必要であることが分つたと云ふ事實は  
歩行者の爲の施設は一般的に人口の大中心地に於て爲さ

れて來たことを示した。右三箇所は一州市邑の郊外にある半田舎の地方にあつた。

二四、諸州の四、三〇一調査箇所中歩行者の計算は二、五八九箇所にて爲された。其中二、四八九箇所には歩道がない。附録第七表は各州内調査箇所の數、右箇所にて計數された一日歩行者數計及一日箇所平均數を示す。歩道なき箇所(甲)及幅員三呎以下の歩道のある箇所(乙)の夫々の詳細な報告もある。

二五、歩道なき二、四八九調査箇所にて歩行者一日(十六時間)總數は二〇四、三五四、一箇所平均八二であつた。多くの箇所には歩行者の使用出来る草地帯がある。

二六、歩道幅員三呎以下箇所一〇〇に於ける歩行者總數一六、三二八、各箇所平均一六三であつた。一六、三二八人中歩道を使用したものは六、八四三人であり、九、四八五人は車道歩行を好んだ。

諸選擇地方の一班的箇所

二七、四代表地(即ち工業地、農業地、住宅地——郊外及

旅行地)の箇所に於ける詳細は一九二九年及一九二六年の調査の右と比較出来る詳細と共に附録第八表にある。右表の四八箇所は其の分屬する夫々の地方型のみならず我國の主たる地理上の諸地方の代表として、又各種交通の典型として擇ばれたるものである。右箇所は必ずしも代表地の交通量の最多又は最少なる箇所を現すものでな

交通省 一九三七年四月

(次頁表之に續く)

附錄第一表 大ブリテン公道延長 (一九三六年三月三十一日現在)

England 一、州(Londonヲ除ク)	道 路 延 長 (哩)			非 道 等 路 級	總 計	比 率 (%)				
	等 級 道 路					非 道 等 路 級	總 計			
	第一級	第二級	計							
都會 (甲)	四、五七	二、三六	六、八三	九七	七、九〇			五七・二	三〇・〇	八八・二
地方 (乙)	三、〇〇	八、四七	二〇、四三	七四、〇〇	九四、四三	二二・七	八・九	二二・六	七九・四	一〇〇
區 道 (甲)	—	—	—	一六、三六	一六、三六	—	—	—	一〇〇・〇	一〇〇
二、ロンドン州	二、七六	一、四三	四・三	一、九七	二、三三	一一・九	五・七	一七・六	八二・四	一〇〇
三、市 邑	一、四九	七・二五	二、一四	一〇、四六	一三、六〇	二一・六	五・七	二七・三	八二・七	一〇〇
計	一八、八四	二、六九	二九、九四	一〇三、七六	一三三、七〇	一三・七	八・七	三三・四	七七・六	一〇〇
Wales 一、州	都會 (甲)	五・七	二・五三	七・〇	一四・五	九・五	—	—	一六・〇	一〇〇
都會 (甲)	一、五七	—	—	—	—	—	—	—	—	—
地方 (乙)	—	九・三七	二、四七	二二、七六	一五、四〇	一〇・一	六・一	一六・二	八三・八	一〇〇
區 道 (甲)	—	—	—	一、九三	一、九三	—	—	—	一〇〇	一〇〇

說 施



二、州 市 邑	計	一、州	二、二四 Large Burghs (L)	三、其他ノ Burghs	大	計	一、州	二、二四 Large Burghs (L)	三、其他ノ Burghs	大	計
計	二、二一〇	一、一三六	三、八七五	一〇、一六九	二二、八二七	三、一九六六	二七〇、四	一六、九	四四、三	五五、七	一〇〇
一、州	二、二一〇	一、一三六	三、八七五	一〇、一六九	二二、八二七	三、一九六六	二七〇、四	一六、九	四四、三	五五、七	一〇〇
二、二四 Large Burghs (L)	三、九	九六	四三三	一、四六一	一、八七四	一六、九	一六、九	五、一	三三、〇	七八、〇	一〇〇
三、其他ノ Burghs	—	—	—	—	八四〇	—	—	—	—	一〇〇、〇	一〇〇
大	二七、〇二五	一六、八七五	四三、八七〇	一四、一三三	一七、八一三	一五、二	九、四	二四、六	七五、四	一〇〇	一〇〇

(註) (甲) Non-County Boroughs 及都市區 (乙) 地方區 (丙) ロンドン州會維持ノ六哩ヲ含ム (丁) 推定人口二萬  
 以上ノ Burghs (自治市邑)

附錄第二表 車輛種類及各自假定重量 (一九三六年八月對一九二九年八月)

車 輛 種 類	一九三六年	一九二九年
自動自轉車 (サイドカー及旅客運) <small>(輸用三輪車ヲ含ム)</small>	〇・二五噸	自動自轉車 (サイドカーヲ含ム)
自動自轉車 (タクシイヲ含ム)	一・二五	自動自轉車 (タクシイ其他普通) <small>(通自動車ヲ含ム)</small>
假定平均荷積重量	〇・二五噸	假定平均荷積重量

<p>トレーラー附自動車</p>	<p>二・〇</p>	<p>乗合自動車——</p>	
<p>乗合自動車——</p> <p>(四輪) 屋上無(モーター・コーチヲ含ム)</p> <p>(四輪) 屋上附</p> <p>(六輪) 屋上無(モーター・コーチヲ含ム)</p> <p>(六輪) 屋上附</p>	<p>四・五</p> <p>八・〇</p> <p>七・〇</p> <p>九・〇</p>	<p>乗合自動車——</p> <p>(四輪) 屋上無(モーター・コーチヲ含ム)</p> <p>(四輪) 屋上附</p> <p>(六輪) 屋上無</p> <p>(六輪) 屋上附</p>	<p>四・〇</p> <p>七・〇</p> <p>七・〇</p> <p>九・〇</p>
<p>輕三輪貨車</p>	<p>〇・五</p>		
<p>有蓋貨物運搬車及輕トラック</p>	<p>二・五</p>	<p>有蓋貨物運搬車及輕トラック</p>	<p>二・五</p>
<p>モーター及蒸汽無蓋貨物車——</p> <p>(鐵タイヤ) 四輪</p> <p>(鐵タイヤ) 四輪、トレーラー附</p> <p>(空氣タイヤ) 四輪</p> <p>(空氣タイヤ) 四輪、トレーラー附</p> <p>(鐵タイヤ) 六輪及八輪</p> <p>(鐵タイヤ) 六輪及八輪</p> <p>(空氣タイヤ) 六輪及八輪</p>	<p>七・〇</p> <p>一・二・〇</p> <p>七・〇</p> <p>一・二・〇</p> <p>一・三・〇</p> <p>一・八・〇</p> <p>一・三・〇</p>	<p>ト ラ ッ ク——</p> <p>(ゴムタイヤ) 四輪</p> <p>(ゴムタイヤ) 六輪</p> <p>ゴムタイヤトラック附トレーラー</p> <p>トラック(鐵タイヤ)</p> <p>鐵タイヤトラック附トレーラー</p>	<p>七・〇</p> <p>一・三・〇</p> <p>五・〇</p> <p>一・〇・〇</p> <p>五・〇</p>

<p>(空氣タイヤ) 六輪及八輪、トレーラー附</p>	<p>一八・〇</p>	<p>トラクター・トレーラー・コムピネーション (六輪)</p>	<p>一三・〇</p>
<p>トラクター・トレーラー・コムピネーション (五輪) (六輪) (八輪)</p>	<p>三・七五 一〇・〇 一五・〇</p>	<p>トラクター・トレーラー・コムピネーション (六輪)</p>	<p>一三・〇</p>
<p>輕トラクター 輕トラクター、トレーラー附 牽引機關車 牽引機關車附トレーラー</p>	<p>七・〇 一二・〇 一五・〇 八・〇</p>	<p>輕トラクター 輕トラクター附トレーラー 牽引機關車 牽引機關車附トレーラー</p>	<p>七・〇 五・〇 一五・〇 八・〇</p>
<p>輕馬車</p>	<p>一・二五</p>	<p>輕車 (馬一匹) (馬二匹以上)</p>	<p>〇・九 一・六</p>
<p>重馬車</p>	<p>二・五</p>	<p>重車 (馬一匹) (馬二匹以上)</p>	<p>一・七五 三・五</p>
<p>自轉車</p>	<p>—</p>	<p>自轉車</p>	<p>—</p>

電車

電車

附録第三表 機關動力道路通行車輛 (Mechanically-Propelled Road Vehicles)——大ブリテン

一九二九年並ニ一九三六年兩年ノ九月三十日以前三箇月間中特許有效ナル機關動力道路車輛ノ數

(詳細ハ省略)

種 類	一九二九年 (數)	一九三六年 (數)	増・減 (%)
一、旅 客 車 輛	一、八二五、一一一	二、二四六、五九六	二三・〇九
馬 車 課 稅 車	九八〇、八八六	一、六四二、八五〇	六七・四九
自 動 自 轉 車	七三一、二九八	五〇五、七七九	△三〇・八四
タ ク シ 車	九七、九九七	八六、〇〇九	△一二・二五
電 車	一三、八八〇	一〇、二六〇	△一六・〇八
傷 病 車 用 車 輛	一、〇六〇	一、六九八	六〇・一九
二、貨 物 車 輛	三四八、七一九	四八四、一三九	三八・八三
農 事 用 エ ン ジ ン	一五、七四八	二二、一二三	四〇・四八
農 事 用 貨 物 車	二、一六四	一一、六〇三	四三六・一八
興 業 師 用 特 殊 車 輛 (?)	一、四二三	二、一六九	五二・四二

說 苑

(Shoments' Special Vehicles)				
ト ラ ク タ ー	三、一七七	二、七八九	△ 一、二二一	
其 他 貨 物 車	三二六、二〇七	四四五、四五五	一七、四六	
三、免 稅 車 輛	二一、八七二	三七、八七一	七三、一五	
總 計	二、一九五、七一二	二、七八六、六〇六	二六、〇九	

附錄第四表 第二級道路交通調査 (一九三六年八月施行)

大ブリテン各州又ハ州市邑ノ調査箇所ヲ通過セル機關動力車及馬車ノ數及荷積重量ノ毎日

(十六時間——自午前六時至午後十時) 平均數

但シ一九二九年ノ調査ト比較出來ル箇所

(機關動力車(旅貨細別) 馬車別統計ハ省略)

州 又 ハ 州 市 邑	箇所數	一 箇 所		平 均		一九三六年ノ一九二九年ニ對スル增加(△)減(△)	
		數	噸	數	噸	數	噸
England		一九三六年	一九二九年				

Bedfordshire C.C.	一九	六六〇	一、四〇九	三九三	七四四	六八	八九
Berkshire C.C.	四〇	四五三	八三三	三三〇	六五一	三七	二八
Buckinghamshire C.C.	四五	七二八	一、四九二	四一九	八一三	七四	八四
Cambridgeshire C.C.	二二	三六九	七九八	二八七	五一五	二九	五五
Cheshire C.C.	八六	八三五	一、八一二	五四四	一、一四二	五三	五九
Birkenhead C.B.	一	一、二六九	二、五六五	七六七	一、四七三	六五	七四
Cornwall C.C.	六七	九一三	一、五五二	五一四	九六一	七八	六一
Cumberland C.C.	六六	四一九	八二一	二九五	五八七	四二	四〇
Derbyshire C.C.	八七	五三二	一、一六二	四〇三	八五五	三二	三六
Devonshire C.C.	二〇	八五九	一、四〇九	五四二	九六二	五八	四六
Dorsetshire C.C.	二八	五二四	八九九	四〇九	七五五	二八	一九
Durham C.C.	八七	四八六	一、一五九	三七七	九二六	二九	二五
Darlington C.B.C.	二	八四七	一、六八九	三八九	五八一	一一八	一九一
West Hartlepool C.B.C.	一	九六〇	一、九二〇	七二六	一一、二八	三二	七〇
Ely, Isle of, C.C.	二二	三四五	九九三	三四四	六八三	一	四五
Essex C.C.	一一	一、〇五二	二、二五九	六五一	一、四一九	六二	五九
Gloucestershire C.C.	四四	六六五	一、二三一	三九二	七四三	七〇	六六
Herefordshire C.C.	三七	二七三	五一九	二三六	四二九	一六	二一

Herefordshire C.C.	三七	七四三	一、四五〇	四二八	八二〇	七四	七七
Huntingdonshire C.C.	二三	三四二	九七四	二四一	四四七	四二	一一八
Bent C.C.	一四四	八五九	一、七九八	五七七	一、二二五	四九	四七
Lancashire C.C.	一五九	八二三	二、〇四三	四五二	一、一七七	八二	七四
Liverpool C.B.C.	一	九五六	二、四九〇	四九九	一、二四〇	九二	一〇一
Manchester C.B.C.	三	二、二〇三	四、二九九	一、九七〇	四、〇三六	一一	七
Leicestershire C.C.	六八	四五〇	一、〇五五	三二〇	六七六	四一	五六
Leicester C.B.C.	三	八七五	一、七七六	四五七	九四五	九一	八八
Holland C.C.	二〇	三七六	九〇七	二三三	四四三	六一	一〇五
Kesteven C.C.	二二	二八九	七二五	二一九	四二二	三三	六九
Lindsey C.C.	五五	三七〇	七五五	二九三	五四一	二六	四〇
Middlesex C.C.	七五	二、五三五	六、〇七一	一、四〇五	三、三三二	八〇	八二
Norfolk C.C.	八九	三九七	七三三	二六六	四七三	四九	五五
Northamptonshire C.C.	二六	二九二	六三〇	二一〇	三九八	三九	五八
Northumberland C.C.	七二	五一七	一、一一一	三四三	七五二	五一	四八
Newcastle C.B.C.	一	九七三	一、四三一	四三五	七七八	一二四	八四
Nottinghamshire C.C.	五六	七〇二	一、六〇七	四八九	一、〇七一	四四	五〇
Nottingham C.B.C.	二	一、五〇七	三、四一一	一、一二五	二、七八九	三四	二三

Oxfordshire C.C.	三二	三一八	六一九	二六六	五〇五	二〇	二三
Peterborough, Soke of, C.C.	一	四九二	八八九	二九三	五四六	六八	六三
Rutland C.C.	四	二九四	六一一	二一九	三八七	三四	五八
Shropshire C.C.	七一	三六二	七三三	三〇三	五九六	一九	二三
Somersetshire C.C.	六四	六八一	一、二二二	四九二	九〇二	三八	三四
Southampton C.C.	六一	七八六	一、四八四	五二一	九九八	五一	四九
Staffordshire C.C.	七九	六七五	一、五三五	四八一	一、〇九五	四〇	四〇
Suffolk (East) C.C.	七一	三九一	七六三	二八五	五五〇	三七	三九
Suffolk (West) C.C.	三五	三〇九	六八〇	二二九	四八三	三五	四一
Surrey C.C.	二五	一、五八一	三、〇九九	九二三	一、八五七	七一	六七
Sussex (East) C.C.	五九	一、〇三四	一、九八一	六一七	一、三一〇	六八	五一
Sussex (West) C.C.	二二	一、四三〇	二、六二五	八八〇	一、七六〇	六三	四九
Warwick Shire C.C.	八五	七八一	一、四四七	五一六	九〇二	五一	六〇
Birmingham C.B.C.	一	二、三一九	五、一二六	八一六	一、三三三	一八四	二八五
Coventry C.B.C.	三	一、〇六〇	一、九四三	八六七	一、一六五	二二	六七
Westonland C.C.	二一	三九六	六七五	三〇三	五七二	三一	一八
Wight, Isle of, C.C.	九	一、〇〇六	二、〇三二	七九四	一、八七六	二七	八
Wiltshire C.C.	三七	四二二	八八三	三二九	六六一	二八	三四



Worcestershire C.O.	六六	六六一	一、二七二	四七八	九五五	三八	三三
Yorkshire: —							
East Ring C.O.	五五	六六九	一、一九三	四三六	八二二	五三	四五
North Ring C.O.	四四	四七七	八七九	三三九	六〇三	四一	四六
West Ring C.O.	一四八	五九一	一、三五五	四二九	九六三	三八	四一
Hull C.B.C.	一	七〇五	一、二六六	七〇一	一、二五四	一	一
Middlesbrough C.B.C.	一	二、二二三	五、七四六	一、四五〇	二、四七〇	五三	一三三
Rotherham C.B.C.	一	九九五	二、三六二	四九五	一、〇四七	一〇一	一六六
Sheffield C.B.C.	三	一、一八七	二、三八六	五一八	九一一	一二九	一六二
WALES AND MONMOUTH							
Anglesey C.O.	一三	三二〇	五五六	二三七	四四〇	三五	二六
Breconshire C.O.	三	三九三	八七〇	二四八	五四二	五八	六一
Caernarvonshire C.O.	一八	四二二	六九六	二五四	四四一	六六	五八
Cardiganshire C.O.	一八	六八九	一、二五八	三二八	六二三	一一〇	一〇二
Carmarthenshire C.O.	二〇	六二六	一、四九六	四〇八	九一七	五三	六三
Denbighshire C.O.	二一	七七六	一、六五八	五七四	一、一九三	三五	三九
Flintshire C.O.	一九	六六四	一、二二一	五〇五	一、〇二八	三一	一九
Glamorganshire C.O.	六四	八二六	一、八六六	五五三	一、二四一	四九	五〇

Merionethshire C.C.	一一	二四〇	三五二	一七八	三一四	三五	一二
Monmouthshire C.C.	一二	四三九	一、〇三八	三二九	七四一	三三	四〇
Newport Q.B.O.	一	七四五	一、九八五	七八〇	二、一〇〇	四	五
Montgomeryshire C.C.	一六	二〇〇	三六八	一五六	三二六	二八	一六
Pembrokeshire C.C.	二一	三五九	六一五	二四八	四六九	四五	三一
Radnorshire C.C.	八	一八五	三二九	一一六	一八八	五九	七五
SCOTLAND							
Aberdeen C.C.	六五	二一〇	四一六	一六六	三〇五	二七	三六
Angus C.C.	二〇	二六一	五五六	一八九	三八四	三八	四五
Argyll C.C.	三一	一一九	一八八	八七	一六二	三七	一六
Ayr C.C.	三九	三二五	八〇九	二四七	五八一	三二	三九
Banff C.C.	二二	一六六	二九八	一三〇	二三九	二八	二五
Berwick C.C.	一一	一九二	四一三	一三八	二九五	三九	四〇
Bute C.C.	二	二八二	七五五	一七三	三八九	六三	九四
Gairthner C.C.	一	二〇五	四三一	一三八	三〇〇	四九	四四
Clackmannan C.C.	五	三〇八	七三二	二二八	六二三	三五	一七
Dunferries C.C.	二九	一五六	三四二	一二四	二四一	二六	四二
Dunbarton C.C.	九	三五七	六七二	二五二	四九八	四二	三五

East Lothian C.C.	一六	四二一	八五五	二五三	五六〇	六六	五三
Fife C.C.	三一	四二四	九七五	二七七	六〇八	五三	六〇
Inverness C.C.	二六	一〇八	一八五	七二	一二四	五〇	四九
Hincardine C.C.	一〇	二四七	四四四	一九八	三八二	二五	一六
Hirkcubright C.C.	八	一八四	三六四	一二〇	二一五	五三	六九
Lanark C.C.	三六	三七三	一、〇一五	三〇二	八二二	二四	二三
Middlethian C.C.	一九	二六二	六三二	三三一	五五六	一三	一四
Marry and Naira C.C.	一九	二〇六	三五二	一三二	二二九	五六	五四
Orkney C.C.	四	八二	一一三	六八	九一	二一	二四
Peebles C.C.	三	二二八	三四一	一七九	二九九	二七	一四
Perth C.C.	三七	二〇〇	三五四	一五九	二九九	二六	一八
Renfrew C.C.	一一	三六六	七二一	二六五	五二六	三八	三七
Rorrand Caromarty C.C.	一七	一一八	二〇九	九六	一九〇	二三	一〇
Rorburgh C.C.	二六	一七七	三五〇	一一一	二四一	四六	四五
Selkirk C.C.	七	一三八	二八〇	八四	一六一	六四	七四
Stirling C.C.	三〇	二八八	七二七	二二六	五五〇	二七	三二
Sutherland C.C.	三	八四	一三五	八二	一二二	二	一一
West Lothian C.C.	一七	三〇六	七五五	二五二	六三四	二一	一九

Wigtown G.C.	九	一二四	二八四	九八	二二二	二七	二八
Zelland G.C.	九	六四	九三	五六	一一六	一四	二〇

(〇々々)

# 土地收用法上國有地の收用に就て

伴 純 夫

土地收用法の適用せらるゝ最も普通の場合は、言ふ迄もなく土地所有權の收用である。

土地收用の目的たり得べき土地は、其の形質、現在の利用方法、所有者の如何に拘らず、法が特に土地收用法の適用を除外するものを除いては、原則として、總ての土地に對して行はれ得べきものであつて、國家の所有する土地と雖も、其の事の故に直ちに土地收用の物體たり得ないと言ふことは出来ない。

國有の土地に對し、土地收用法を適用し得べきや否やに

就いては、從來議論せられて居る問題である。或る學者は土地收用權の主體たる國家が自己に對して權力を行使することは一種の矛盾であるとして、無條件にこの問題を否定して居らるゝが、併し、この問題は國家自身が起業者である場合と國家以外の人格者が起業者である場合とに、區別して考察する必要がある。

## (一) 國家自身が起業者である場合

國家自身が起業者である場合には、自己が既に所有する土地に對して、其の所有權を自己に迄設定せられんことを