

## 伊太利の偉大なる土木事業

藤 井 眞 透

伊太利が統一國家となつた1861年當時は國土建設全く見るものなく、鐵道は從來の各獨立王國の局部に止り、道路は全く不完全で延長も少く、港灣は船渠設備なく、國土の大部は洪水氾濫に委せ、爲めにマラリア等の病源をなし、山崩れ、樹木の濫伐で氣溫、雨量等全く生活に不適當であつた。水道なく、工業もロソバルデア、ピードモントの外全く幼稚で石炭と鐵の缺乏により全く發達しなかつた。

50年間の努力は徐々に然し苦難を越へて發達を遂げたが、經濟上の理由により未だ見るものなく小規模に止り、更に増加しつゝある同盟罷業、勞働爭議は多大のハンヂカツプを興へた。

鐵道系統——二十世紀當初に於て幾分完成し、地方路線を幹線と連絡し、道路港灣を改良し工業は水力發電により貧弱なる經濟資源となり、土地開拓も多少完成したが資源と努力の不足により效果上らず、計畫すら立てられなかつた。

世界大戦となり、資源の破壊、土木工作物破壊となり之らには永くそのまゝで道路の如き軍用の外は放棄されてゐた。大戦後、經濟的建設に努力を集中された際、國民の活動は政治上社會上の混亂に妨げられ何ら實績なく、失業は急激に増加し言論は阻止された。

茲にフアツシヨが起つた。國民精神を振起せしめ總ての方面に國民的努力と能力を捧ぐるに至つた、特に土木工事に向けられた。

新政府は國民の經濟生活を向上する爲に次の方針をたてた。

- (1) 失業救済の爲に最も有效適切なる土木工作を行ふ事。
- (2) 政府及自治體の行ふ事業は、國家的富を増大するものたるべく、現在並に將來に互りて資源たるもの。
- (3) 最大の努力を使用し材料の最小値で足り特に輸入に待たざる材料を用ふる事。
- (4) 總ての利用し得る資源を毎年數少くとも雄大な企畫たるものに集中して之を完成する事。

新政府の初期は農業と工業は國內平和の回復に伴ひ發達し各種の計畫が實行された。1929年の大恐慌は一時屯墜したが土木工事政策をとり、國家的事業の企畫となり、危機を脱解し失業救済にのりだした。

## 1. 鐵 道 建 設

大戦により鐵道は全くその機構を破壊されたので大手術を要した。之に對する眞剣なる努力は過剩なる従業員の整理であり、次に線路の補強復線工事の施工、車輛の改善となつた、之により列車速度は増大、列車數の増發、時間の嚴格となり、

第3に極めて小敷ながら新線の敷設であり、現在延長は殆ど充分であるが自動車交通の發達に伴ひ新線路を必要とするものがあつたのである。而も實際交通少き線路は軌條を撤廢しバス運轉としたものもある。

只大戦前に計畫し着手した重要な二線路フレイソチエ〜ボログナ、ローマ〜ナポリ間は新政府で完成した。

鐵道電化は大規模に行つた。全國を電化する計畫である。大部分の工業は電力されるのに鐵道は甚しく遅れ始の電化はソソプロントソネルで(1906)次にモンセニスに及んだが大戦後石炭價の暴騰によりチュリソモダース、チュリソベンア及他の數線に及んだ一般に急勾配でソソネルの多い山岳地の線路を電化し次に石炭消費上經濟なる線路に及ぶのである。現在已に6000軒達してゐる。

## 2. 道路建設

伊太利の道路は自動車の普及する迄はその延長は不充分であるが、路面は交通に相應して居つた。特に北部地方は良好の狀態を保つて居つた。

その東北の地方は世界大戦に當り大破壊を蒙り道路は全く破損を受け、自動車交通に全然堪へなくなつた。而して1928年迄は全く混沌として適當の改良手段も講ぜず、努力も拂はれなかつた。

1928年に全國の主要幹線20622kmの國道の中舗装されたものは僅に463kmに過ぎなかつた。

1928年國道建設廳(Azienda Autonoma della strada)を設け、國道網の整備建設改良を計り、府縣道に對しても補助額を増額して監督指導を行ふ事となつた。

國道建設廳は道路に關する各種の稅、自動車稅、罰金、路面及地下占用料、沿道廣告料、道路使用者負擔金、道路改良による地價騰起負擔、及借入金等をも處理し、有效なる權限を附與された。

かくして4年後の1932年に於ては8362kmを完成し、内鋪裝を行ひたるもの7610km、線形を改良したるもの1000km近くに及んだ。

更にその後の5年間即ち1937年迄には新しき路線の建設せるもの8900kmに及び、之には國道、縣道、市道及自動車専用道路を含んでゐる。之の新設事業と同時に在來の道路を永久鋪裝せるもの12000kmに及び、殆ど全國の國道及地方路線を完成した。之に要した工費は36億8676萬6000リラに及び、約8億圓の經費を拂つたものである。

自動車専用道路は現在500kmに達し、Turin—Ninian, Milan—Varese, Milan—the Lake, Milan—Bergamo, Forence—Viareggio, Padua—Venioe (Lagoon bridge) Rome—Ostia, Napoli—Pompei に至つてゐる。

現在之を將來擴大しやうとは考へないので全國路線を自動車交通に適切ならしめんと企圖してゐる。

道路の建設、改良の順序は最も重要なとして最も悪い路線から着手し第1に Ventimiglia Genoa road の改良を始めた。之は Alpine Pass が冬季に交通不能の際には外國の自動車が入伊する唯一の道路であり、尚多くの避暑地帯として有名な地方である。軍事的にも極めて有力な路線である。尚ソツリーの道路は最も悪い地方であつたので之も先にする事とした。

此努力により現在全く面目を一新し全國至る所に自動車の適遊が出来る様になつた。道路改良の効果は言を待たない伊太利は丘陵地帯の小都市が鐵道沿線から離れて存在し、新鐵道を敷設するは不經濟であり、而して自動車交通は相當量に

達してゐたので新路線の建設と在來道路の改良は極めて緊急のものであつた。

此努力と此技術とは更に東アフリカ殖民地と道路建設に於て最も有效なる貢獻をなした。

### 3. 水道事業

各地に於て給水の不充分である事は先に述べた、雨量は不均一で一二月月に又は數週間に集中し、他は全く雨はない従つて水運用水が極めて不充分であつた。建國後 1922 年迄に已に新しい水路橋も架したがその工事は極めて緩慢であつた。アフリカ縣の都市に給水する大水路橋も久しく竣功せず 1922 年に至り斷平としてその完成に當り 1927 迄に 118 の都市に給水し得るに至つた。更に發達せしむる計畫である、幾多の水路橋を工事中である。

### 4. 土地干拓事業

伊太利は可耕地の面積が限られてゐるから干拓は極めて緊要であり且失業事業としても重要であつた。

以前はポー河の河口とタスカンソレンソワの一部を埋立てたに過ぎず全く閑却されて居た故に於てフランスト政府はインテグラルランドレクラマーション政策をとつた。之に對し農務省に特別の長官を設け、毎年數々の計畫地を目して排水、灌漑、農業的改良、植樹、家屋建築、道路建設、病院、學校、教育、休養地衛生地區の建設を行つた。1928 年の法律により之に眞剣な努力を拂ひ全國各地に事業を開始し、5 百萬ヘクタールを完成した。約 5 萬町歩、32.5 平方里に及んだ全國農地の三分一に達する。

之ら多くはエミリア、フネチア、タスカンラヂオ、  
 アフリア、ルカニア、カンパニアである。ポンチン濕  
 地の干拓の如きは最も關心のもので約7萬5千ヘクタ  
 ール、多くは低地で海面上數呎に過ぎず、海岸の砂丘  
 に囲まれ雨量多く湧水屢々と流れる。大部分は一年中  
 數ヶ月は水底に浸る。従て牧場たるに過ぎず大部分は  
 全く不用の濕地でまたマラリアの發生地であつた。住  
 民は數百の小屋に住んでる病者であつた。土地は數人  
 の所有に屬してゐた。二千年前に已に干拓計畫あつた  
 が、マコーレーが云つた様に「果しなき仕事」で成功

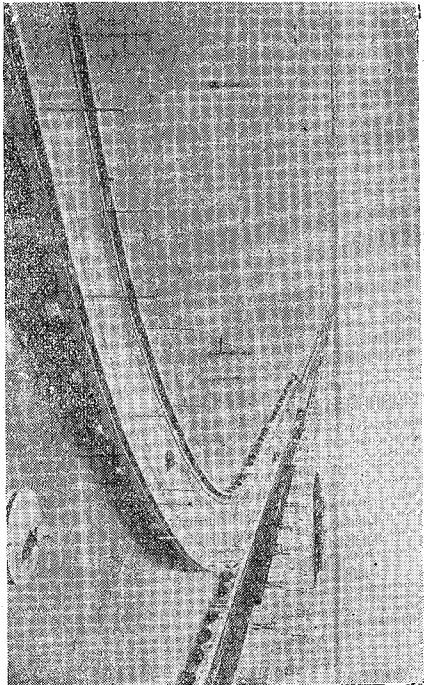


伊太利サルチニアの新路線

完成しなかつた。新政府は直に實行に着手した、農民より成る勞働聯盟を作り、之に當らしめ之に4萬5千ヘクタールを  
 與へた。1931年8月23日着手し1637年4月第4都市アフリリアを建設した已に堂々たる都市リツトリオはその首府であ  
 りサボデア及ボンチアが之に次いで建設せられる。更に第5都市ボマチアが完成に近い農家も2700立てられ、道路延長  
 345軒、運河1360軒溝5125、更に105,000エーカーの耕地と、50,000エーカーの森林を完成した人口已に6萬に達し  
 急激に増加してゐる。工費九十五億リラに達する、之を建國より1922年迄52年間の工費十七億八千二百萬リラと比較する  
 と大規模の努力が思はれる。之によりて

- (1) ヴラリア發生地が全く健康的の土地となり。
- (2) 牧草地に過ぎなかつた土地が豊富な農場となり。
- (3) 數哩を往復して行くを要した土地が都市建設となり繁榮となつた。
- (4) 數萬の人口の永住地となり、殊に砂糖工場の如き重要工業地域となつた。
- (5) 現在に於てまた將來に互り國家の富を増大した事大である。

此事業の収益は投資額の6%以上でありこの金額のみに止らず、社會的衛生的價値の大なるものがある。



グエニヌ・リットリ橋

## 終　　り　　に

伊太利の土木計畫は失業者を絶滅したのみでなく現在、將來に互り國家の富、生活の向上、國防力の増大、國民精神總動員上極めて有效適切なる効果を興へた。