

海外事情

◎海外雞肋雜記

◇ズデーテン地方に於ける道路體系

獨逸領に歸したズデーテン地方の道路體系は國道一、一九一軒と地方道約一二、〇一〇軒とを包含してゐる。後者の大部分は、ズデーテン地方と獨逸本土及埃太利の諸重要中心地域間の交通に資する爲幹線道路として改良される事が要望されてゐる。尙此の地方に自動車専用道路を建設すると云ふ計畫があるが、之等もやがては、現在の獨逸道路體系に編入されることとなるであらう。従つて既に着工されてゐるエーゲル、カルルスバート、フランチェンスバート及マリーエンバート間の自動車専用道路は、結局ベルリン・ミュンヘン間の自動車専用道路に連絡することであらう。

◇混凝土道路工事に紙の使用

獨逸國營自動車専用道路の建設には路床と、車道を形成すべき混凝土層との間に特製の紙を敷くことが法規上定められたとのことである。此の紙は必ずしも防水性を有するに及ばないが、水に浸した後一時間は、横斷勾配を有する路面一平方糎に付二百六十七グラムに相當する龜裂抵抗力を常に有してゐなければならない。そして一平方米で百五十二乃至百八十五グラムの重量を有し、風雨等の爲に皺及褶が生じないやうなものでなければならないのである。尙又出來るだけ廣幅の巻物に製造される必要がある。此の用紙が敷かれた場合は、縁は最小限度五糎の重復オーバーラップ、時には二十

T & T

糧の重複を必要とし、勾配に於ける重複の方向は、紙の下に水が浸透しないやうに工夫されねばならない。而して混凝土作業は、紙を敷いた後出来るだけ早く着手されなければならぬさうである。

◇ノールウエイの道路延長

ノールウエイの幹線道路及支線道路の各總延長は、一九三七年に於ては一八、四六七籽及二二、一六〇籽であつたが、翌一九三八年には一八、七八一籽及二二、五三七籽となつた。一年間で幹線道路三一四籽、支線三七七籽の増加があつたわけで其の増加割合は共に一・七％である。

此の増加が道路の新設又は改築の結果であるか、どうかは明かでないが、我國の一般府縣道が昭和十三年に八三、九二一籽、同十四年に八五、三六八籽差引増加延長一、四四七籽で其の増加割合が同じく一・七％であるのは偶然にして一寸面白。

◇ポーランドの道路計畫

今や第二次歐洲大戰の導火戰的役割を演ぜんとしてゐるポーランドの一九三八年四月一日に於ける路政狀況を觀ると鋪裝道路は六〇、六九五籽に達し道路網の密度ではヨーロッパ諸國の内第十四位にある。一九三六年一九三七年中に支出されたる道路改良費は八三、六〇六、五六〇ヅロイチイ(之は三、三四五、〇〇〇ポンドに相當し、一ヅロイチイは邦貨の二十二錢五厘一毛に當る)に上り、其の内二千二百萬以上は維持修繕費である。又鋪裝道路一籽に要する工費は千二百八十六ヅロイチイで、砂利道は二百四十五ヅロイチイである。ポーランド議會を通過した道路計畫に依ると一九五六年迄には全國道に近代の鋪裝が施こされ、一九六一年迄に、パラチン地方の全道路及縣道の七五パーセントも同様鋪裝が施されることになつてゐる。尙、一九三六年から一九五六年の間には、六千籽の自動車専用道路を建設することとなつてゐる。けれども、既にワルソーも

危機に瀕して、ポーランドの運命は風前の燈火だ。道路計畫よ何處へ行く。

◇獨逸に道路管理員養成學校開設せる

獨逸ニユルンベルク市に今度道路管理員學校が、ジークフリート線の建設者として知られてゐる獨逸道路總監トット博士の許可を得て開校された。此の學校は獨逸土木協會に直屬し、其の目的は國道、第一級道路及第二級道路の道路管理員を養成するにある。養成期間は三ケ年で、其の前半は技術教育にあてられ、後半は行政教育期間となつてゐる。入學資格は、年齢十七歳以上の者たること、尠くとも二ケ年間は道路工事に従事したか或は又土木請負業者に雇傭されたること、然らずんば同種工事に對し徒弟免許狀を所有してゐること等である。六ヶ月を一學期と定め、前年の各學期の終りには技術試験が行はれ、後半の各學期の終りには行政試験が課される。生徒は卒業後道路管理員として當然任用されることになつてゐて、將來は管理員監督に

迄昇進の途がある。

我國の道路工夫制度とは比較すべくもないが、兎角道路工夫の教養の低下を聞く折から、一考に價する話ではなからうか。

◇冬期に於ける道路維持作業

一、冬期前の作業

アメリカでは、毎年冬期に於ける道路維持に關する作業が、秋の適當なる時期に着手されることになつてゐる。先づ第一に着手されるのは、冬期狀態に對する道路の準備である。初霜の後、道路工夫は、雪の渦卷及堆積を防ぐために、柵を樹てる線沿ひ（ソウパシ）の下生及草を取り拂ふのである。かゝる作業は格別費用を要しないが、低路面で幅員の狭い箇所（アリア）に於ける深い堆雪の出来るのを完全に防ぐことが出来る。車道が清掃されると、次の仕事は、雪柵（snow barrier）を樹てることである。アイオワ州に於ては、秋になると第一級道路に沿ふて之が樹てられ、春になると再び取

拂はれて保管されるが、此の柵は、八百五十萬呎の長きに及んでゐる。かゝる柵を樹て及び取拂ふ爲に毎年春秋二回道路工夫の總動員が行はれ、此の作業に用する費用は毎年十五萬弗に達してゐることである。

二、小雪の除去

冬期道路維持作業の最も困難なる問題の one は、雪旋風を起さずに降つた深さ二三吋ほどの僅かな雪を、除去することである。通常烟霧の如き状態で降るかゝる雪が直ちに除去されないと、交通機關の爲に壓縮されて厚い堆雪となり、交通にとつて危険極りない堅氷となる。現在使用されてゐる道路維持機械で、壓縮された雪を除くことは甚だ困難と云はれるが、僅かの吹溜り雪を迅速に除去する目的で、トラック（一噸半及二噸積トラックをも含めて）凡てに、眞直な片刃^{かたば}を有する鋤が取り付けられた。主要道路九千哩には約六百臺のトラックが使用されるから、各々のトラックは約十五哩の道路に使用されねばならない。舗装道路に於けるトラック一臺の作業哩數は約十哩位であるが、餘り重

要でない砂利道では、其の哩數は二十五乃至三十哩に及ぶと言ふことである。

三、氷の興へる障害

所が、冬期に於ける道路維持作業の最大障害となるものは雪（降雪量の多寡に拘らず）ではなく、時々一地方全體を覆ふやうな薄い結氷である。積雪を處理する爲に用ひられる有効適切なる方法はあつても、結氷を防止すべき有効な方法は未だ發明されてゐないやうである。先づ、勾配及屈曲の箇所、交叉點、及鐵道踏切等の場所には、交通事故防止の爲、速に砂が撒布されねばならない。然し、砂の撒布は多額の費用を要し其の結果は左程有効ではない。若し寒氣が厳しいと、鹽化カルシウム（calcium chloride）の正常率を含有する砂は、十分、氷の中に入り込まないものである。従て大部分の砂は自動車に持去られることになつてしまふ。砂を撒希した直後、再び暴風が起ると何にもならなくなるがある。だから凍結せる道路に砂を撒布することは、姑息的手段に過ぎないものである。車道が結氷

しかゝつた時は、出来る丈早く其の除去に努めることが緊急なこととなつて来る。我々の知る範圍では、一度水が堅く張りつめた以上、道路からかゝる水を除去するやうな機械は未だ發明されてゐないやうである。

◇ 交通事故防止の爲の學校

米國カンサス州では交通規則違反者を教育する爲に學校が設けられたと云ふことである。

此の州の警察裁判所 (Police-court) は、一定の期間に亘つて違反者に此の特殊學校への出席を申渡すことが出来る。此の學校は、交通に關する現行取締規則を道路使用者に再教育することを目的としてゐるのであるが、かゝる刑罰は、罰金が少額であつたり、罰金を納付しない爲に監禁されてゐる者に科されるのである。彼等は、宣告された訓練期間が満期になるまでは自由な身ではない。學校出席を拒絶せる者 (出席者には一種の免狀が下附されることになつてゐる) 及罪を累ねる者は、重罰を受けるやう再び裁判

所へ送還される。教授課目は各一時間六課目で、一週二回夜間に開講される。そして最終試験には四十題の問題が出される。各學課は講師の三十分授業の後、討議及教授課目の要約説明が行はれるとのことである。

主たる教授要目は、交通事故の類例、速度取締に關する法規と道路事故、交通安全の見地からの自動車操縦、歩行者と自動車常用者との關係、適正なる操縦と手信號、交通取締規則及法律、事故防止と公衆の責任等である。

此の特殊學校の創設は多方面から歡迎されたことは云ふ迄もない。最初の一年間に於ける收容生徒數は五二五名で、再犯の爲裁判所に廻された者はその内僅か八名と云ふ好成绩であつたさうである。

