

海外事情

◎アフリカの道路(二)

サハラ砂漠横斷道路は主として軍事目的にのみ利用されるが、タンネスルフトの砂漠地帯を通過せる道路及ホガール山脈を横斷して東方に走つてゐる道路には二軸バスが運轉されてゐる。給油所、旅館、修繕所並に監視所は全路線に亘つて常設されてゐる。アルジェリア政府は一九三四年

七月特に交通運輸法を制定して、車重、自動車道路保護、車輪装置、走行法(特に降雨後に於ける)を規定し、南部地方に於ける自動車交通の助成を計るものである。デヴィグ會社(Dévig)は東部路線に六噸乃至八噸積貨物自動車を走らせてゐる。而して自動車運輸業經營の立場から特に



砂漠地方に於ける駛行技術を工夫してゐる。自動車道路を常に良く管理するには邊陲な土地を回避して道路の改良を計ることにある。砂漠地帯に特に密生する植物で蔽はれる軟質砂道は運轉手にとつて苦手であるが、經驗に依るとサラハ砂漠の横斷は砂地々帯に於ても自動車走行に左程大きな障害を與へないと言はれる。

鐵道及水運の仲介者としての自動車の役割には論争の餘地がない。アフリカでは何處に行つても、停車場及都會から自動車道路及一般鋪裝道路は放射状をなして出てゐる。南アルゼリアに於ては、鐵道及道路が駱駝運輸を驅逐したが、道路なき地方に於ける輸送機關たる駱駝は、例へば鐵道終點となつてゐるツグルトに於ては、近年再び其の數が

増加してゐることが報告されてゐる。

東アフリカ及中央アフリカに於ては、駱駝隊を驅逐する爲、道路建設及自動車の普及が促進されてゐる。駱駝で一軒の距離に一噸の商品を輸送するには約四百時間の労働が消費されると計算される。一方、自動車運轉手の労働時間、積み卸し並に道路築造に要した適當な時間を合算するならば、貨物自動車には精々二時間の労働時間しか必要ではないとのことである。が故に、自動車運輸を行へば、駱駝運輸から節約し得られる三百時間の労働を農業及鑛業の有利な目的に用ひることが出来るであらう。舊式の駱駝運輸を行へる地方での自動車運輸の發展は、誠に驚異に値ひするから、道路建設費は、稅收入を増加すれば比較的早く建設費を補ふことが出来る理である。

所が、南アフリカに於ては牛車が今尙自動車の強敵となつてゐる。南アフリカの大農場では牛を運輸に使用する方が低廉であるから、直ちに機械的運輸に轉換するのは不利であらう。既に高度の發展を見た南アフリカに於ても歐羅

巴人の半數はヨハネスブルク、ケープタウン、ダーバン、プレトリア、ポートエリザベス、イーストロンドン、ブルームフオンタインの如き大都市に住んでゐる。然しながら農業の盛んなる地域は大都市に近接してゐるのであるからかゝる農業地帯では云ふ迄もなく自動車交通が優位を占めてゐる。牛車は折々見受けられないことはないが殆んど姿を消しかゝつてゐる。ヴェルドでは處々であるが自動車の走行する道路に牛車が通つてゐる。

アフリカの道路に、統計的に觀て多いのは土道である。低廉なる労働力と適當なる機械（主として米國又は加奈陀製）の御蔭で土道は驚く程發達してゐる。近年佛領アフリカには六萬軒の道路が新設された。屢々見受けられる紅土は路面處理に都合が好い爲技術者に歡ばれてゐる。

一九三二年以來、就中南ローデシアの道路は車道のみがセメント又はアスファルトで鋪裝されてゐる。かゝる方法は獨逸の東プロシアに於ては格別稀らしいことではなく、車軸を流す如き豪雨に見舞はれる印度、南アメリカ、東ア

ジアに於ても此の種の道路が見受けられる。今日では北ロ
ーデシア、ヌヤサランド及東アフリカでもかゝるストリツ
ブロード (Striproad) が數十軒建設されてゐる。簡易な
る道路とは云へ、其の建設に當つて困難な工事があるもの
である。此の例はスダン南部のナイル河畔に位するユバか
ら、富める植民地ウガンダとの連絡を付ける爲に東南に向
つて建設されたユバ・ニムレ路線である。此の道路はケー
プ・カイロ道路の一部分を形成してゐる。一軒當りの建設
費に千乃至二千ライヒス・マルクが費されたと言はれる。

獅子、象、犀、水牛の如き野獸及睡眠病、肺炎、赤痢の如
き悪疫が勞働者の生命を奪ふことが多かつた。其の上、パン
用穀物はハルツームから取寄せなければならなかつた。車
道は側溝に縁どられ、其の幅員は十米である。(屈曲の最小
半徑二百米、最大限勾配施工路面の1/30)。道路の中央部
四米には十種の厚さで石英質砂利が布かれてゐる。所が轉
壓されてゐないから、常に障害を與へる熱帯植物の生長に
も拘はらず、地固めは自動車交通に放任されてゐる。工事

勞働の適宜な短期契約に依て、全三箇年の建設期間中數百
名の土人が就業した。最難事業は何んと言つても橋梁の建
設であつた。アスヴァ河には鐵橋(三十米、四徑間)が架
設された。之に要する材料は、スコツトランドから來たも
のでスダン港にて陸上げされた。セメントも又此の港から
ハルツーム迄二千六百軒は鐵道で輸送され、ユバへは汽船
で運送された。が故にスダン港では一噸には三ポンドの價
格がアスヴァ河では十九ポンドに騰貴した。

其の他に、印度の如く雨量の多い地方には洪水に備へる
爲に特別な橋が多く設けられてゐる。雨季には多量の雨水
が混凝土車道全面に氾濫するからである。

重要道路には、勿論近代的舗裝が施工されてゐる。其の
車道には、例へば、ユゼリア・ガンビア道路の如く、一定
のゴムタイヤ自動車のみ走行が許されてゐる。今日ア
フリカには尠くとも若干軒の第一級道路の建設されてゐな
い植民地は最早存在しないであらう。アフリカに於ける植
民地で、道路の種類に關してはヨーロッパ小國と肩を比べ

ることが出来るものがある。

自動車俱樂部も亦、交通の便宜を計り、ホテル及休憩所、建設を奨励して自動車交通の活動に寄與することが大きい。

英國東アフリカ自動車組合は、既に三年前より東部熱帯アフリカに二萬二千の道路標を樹てた。最初の間は、ニグロ人が賦力製文字及標札を首飾りとしてぶら下げたのは甚だ悲喜劇であつた。セロファン製標札が結局かゝる盜難を避ける防止法であつた。其の他にヌヤサランドも白人の住民一人に付自動車の最高割合を有する地方である。従てアフリカ奥地に於ける自動車運輸の共同的活動が必要缺くべからざることは云ふ迄もない。

第一次世界大戦前獨逸はアフリカ植民地に於て行政方針として、又は獨逸移民の自發的計畫として道路建設に努めた。然し大戦に敗北の苦汁を喫した獨逸は賠償不履行の廉に依りアフリカ植民地から閉め出しを喰つてしまつた。近年アフリカ道路の國際化の呼び聲があり、國際聯盟の規約

の下に委任統治下にある獨逸領が存在してゐるにも拘はらず、獨逸は依然として道路の共同建設が遮え切られてゐる。之に對し獨逸人は、南アフリカに於けるヨハネスブルクからの改良道路は「獨逸は將來の必要を考慮せる道路を建設する唯一の國である」ことを證明してゐると誇つてゐる。

今次歐洲大戦勃發前に於けるアフリカは經濟不況の下に苦しんでゐた。諸官廳は出来る丈多くの勞働力を生産的道路建設に向けんとする計畫を樹てゝゐたが、之を實現するには餘りにも稅收入が僅少であると云ふ状態であつた。然しアフリカでは尠くとも白人失業者を道路建設に向けんとする企てを樹てゝゐた。所でアフリカ資源の開発を計る爲に先づ何より第一に經濟道路の建設を促進せしむべきだと主張する植民地政府はない。従つて今次大戦が起るや道路の建設は當然延期され過剩勞働力は軍需的生産事業に吸収されるが爲に、結局必要なる優秀道路を平和時代に建設して置けば良かったと呷つことになるであらう。

○スウェーデンに於ける道路及び道路交通

北歐諸國に於ける道路交通の發展は獨特の進み方をしてゐるが、之は氣候、地勢、經濟並に勞働狀態に依て制約されてゐる。デンマルクのシェーランド島及本土に於て、先づ眼に着くものは強度の自轉車交通であるが、此の他に自動車交通も漸増して來た。例へば四十萬平方呎の廣大なる面積を有するフィンランドに於ては僅か五萬五千臺の自動車しか走行してゐないが、此のフィンランドよりはデンマルクの交通の方が著しく密である。積雪量の多い長い冬期のフィンランドでは自轉車交通の範圍は著しく狭められてゐる。其の代りに無数の馬車が農民の極めて一般的交通機關となつてゐる。スウェーデンの首都ストックホルムを訪れる人は先づ第一印象として、驚異に値ひする速度で自動車交通が頻繁に行はれてゐると云ふ感じを受けるに違ひない。兎に角スウェーデンは他の北歐諸國に比較して最も安易に最も快適に自動車に乗れることは疑のないところで

ある。

以上の事實からスウェーデンに於けるモーター化は最近數年間に長足の進歩を遂げたものと當然推論を下せるのである。即ち交通杜絶等の如き事象が起らない限り一般に自動車交通が盛になり一都市或は一地方の自動車數が増大するに従つて交通は一層活潑に行はれるに相違ないのである。此の理論的歸結の正當性は事實の上に於ても證據立てることが出来る。スウェーデンに於ては四十五萬平方呎の面積に互つて六百五十萬の人口が千九百三十八年に二十一萬五千臺の自動車と四萬臺のオートバイを利用した。この内乗用車一萬五千臺トラック七千臺、オートバイ二千四百臺は首都ストックホルムが占めてゐる。この自動車交通の分布狀況は全國一樣になつてゐる譯ではない。強度の發達を遂げてゐる交通の中心地は、ストックホルム、ゲテボグ、マルメーの三市であるが其の他は氣候に制約されて交通は南方スウェーデンの方が北部よりも著しく發達してゐる。現在運轉してゐる約百五十萬臺のオートバイの大部分

はスウェーデンの南半部を走つてゐる。

スウェーデンの完成せる國道の約八萬六千軒は小都市を除いてのものである。この内現在では混凝土、砂利舗装のものは極めて少部分に過ぎないが之等スウェーデンの大部分の道路は良好で、部分的ではあるが非難のうしろのない状態にあり、一般にその幅員は充分廣く道路の改良は絶えず行はれてゐる。こゝに注目し値ひすることは、スウェーデンの自動車交通の權威ある専門家が、自國より産出し一部分輸出に振付けてゐる花崗岩よりも混凝土を永久的道路舗装用材として推してゐることである。此の花崗岩はスウェーデン産優秀な花崗岩として有名なものである。勿論混凝土道路用セメントも自國の工場に於て製造されるのである。花崗岩が道路舗装用として推薦されない理由には第一に冬季路面凍結に伴ふ危険性が擧げられる。道路の管理は交通省に從屬する道路水路工事監督局に屬し、この監督局の行政區域は全國に分布してゐる百六十八の官轄區を包括してゐる。

近年、スウェーデンのモーター化が長足の進歩を遂げた事實は千九百三十八年に外國より輸入した自動車數が四萬三千臺に及んでゐる事實からもその推定を下すことが出来る。之等の自動車は約その半數がアメリカより他の半數は歐洲諸國より輸入されてゐる。このアメリカより輸入されるものは就中フォード、シボレー及びビュイック並に大型の米國製豪華自動車である。歐洲よりの輸入では獨逸が第一位を占めてゐる。千九百三十八年スウェーデンに輸入された獨逸製乗用車は約一萬一千臺（オーベル六千臺、DKW二千六百臺、アードラー八百臺、メルツエーデス四百臺其の他）に及んでゐる。ここに忘れてはならない事は、スウェーデン自體も自動車製造工場を有してゐることである、即ちヴォルヴォ自動車製造會社は昨年五千臺の自動車を製造し、その内約三分の一がノルウェー、デンマーク、南米、エジプトへ輸出された。斯うした事情の下に於ては、スウェーデンも結局モーター化の進歩に伴ひ將來解決すべき諸問題に直面するのは當然である。例へば、ストツ

クホルム及びマルメー市に於ては今日既に完全なる駐車場建設の爲に當該官廳は幾多の難問題に逢着してゐる。多くの道路は長く其の上幅員も廣いに拘らず都市の中心地及び其の他の地點に於ても現に今日駐車場の缺乏を來たしてゐる。スウェーデンに於ては自動車駐車場させるのに時間的に制限する方法を採つてゐるが、この方法が果して此の問題を終局的にと云はない迄も效果的に解決するに適するや否やは尙疑問の餘地を残してゐる。最初駐車する個々の駐車場には唯の二時間、他の駐車場には僅か三十分しか駐車することを許されない事になつてゐるが之れでは駐車場に於て或る程度の時間のやりくりが行はれることになる。自動車交通が漸増し今日既にその重要な地位を占めてゐる首都ストックホルムの如き大都市で、無数の運河及び入江が縦横に通じてゐる場合には之等の問題は簡單に解決出来ないことは火を賭るよりも明かなことである。

都市及び地方に於ける交通標識は驚く程多數である。萬

國協定の實施、更にこの協定をスウェーデンの交通規則に依つて補ふ等交通標識の制定にはあらゆる手段が講じられてゐる。嚴禁警戒及び指示の標札が到る所に特に都市に於て多數見出される。先づ第一に眼に着くものは所謂交通整理標識であつて之れは黒い縁を取つた黄色の圓形硝子板で各安全地帯に立つてゐる。そして交通を左側へ導き安全地帯の右側通過を阻止する。一箇所の安全地帯が幾つかに區分されてゐる場合にはその安全地帯の各區分毎に交通整理標識が樹ててある。ストックホルムには到る所多數の廣場があつて安全地帯の右側通過を自動車に可能ならしめてゐるが左側通行の原則が嚴守されるやうに統制されてゐる。交通整理標識は部分的ではあるがカーブの地點では特に目に着くやうに樹ててあつて完璧なる左側通行を保證してゐる。

スウェーデンに於ては依然として左側通行である歐洲に於て今日尙左側通行の交通規則が行はれてゐるのはスウェーデンとハンガリー二國だけである。一九三八年の初めに

左側通行を行つてゐた國は猶六箇國あつた、即ちオーストリー、チエコスロバキヤ、ハンガリー、スウェーデン、アイスランド及び英國がそれであつた。オーストリーは獨逸國へ合併されて後は兩國の交通規則が右側通行に變更統一された。

一九三八年の秋ズデーテン地方に進入した獨逸軍隊は、進入と同時に右側通行を實施した。以前のチエコスロバキヤは獨逸軍のベームン・メーレンへの進駐と共に自然と右側通行に變つた。アイスランドも一九三八年の中に右側通行にすることに決定した結果、事實上最早歐洲大陸に於てはハンガリー及びスウェーデンとブリテン諸島に於て英國が左側通行の國として残存してゐるのである。この特殊な交通規則が最早將來長きに亘つて何時迄も維持され得ないといふ見透しの下に王立スウェーデン自動車俱樂部は數年來國家並に國會の當該官廳に於て之れが變更を促進してゐる。從來この種の交通規則の變更に對して或種の不安が抱かれてゐたが其れは此の規則變更が抑も實現可能なりや否

や、之れが爲に要する費用如何、殊に交通事故の數字の觀點より如何なる結果を招來するやの問題の見極めが着かなかつた爲である。然し獨逸東部のオストマルクの實例が、此の種の規則變更は可能であり財政上にも之れに擔へられ其の結果に於ても便宜であることが實證されたので今やスウェーデンに對しても決定的規則變更を要求する聲が高まつて來てゐる。結局左から右への交通の變更はスウェーデン自動車交通の國內問題であるばかりでなく明白に國家的並に國際的に交通全體に觸れる問題となつてゐる。汽車或は船で又は飛行機、自動車、自轉車で外國へ行くスウェーデン人は凡て、彼等の舉措全體が國內では左側通行の規則に習慣づけられてゐる。故にその訪問する國の交通に對して或る意味に於て危険を意味する。同様な事がスウェーデンに來て常に全然その舉措を變へなければならぬ他國人にも適用される。スウェーデンと最も密接に交通してゐる隣國は凡て、第一に獨逸、デンマルク、ノルウェー、フィンランドは右側通行である。従つてスウェーデンにも右側

通行の規則が輸入される事は今や目睫の間に迫つてゐる。尙ここで歩行者の交通規則にも言及する必要がある。歩行者の爲には市内の道路に比較的短距離に特別の横斷道路が造られてゐて此の道路は青色の四角に白色の三角を描きその三角内に一人の歩行者の繪を描ける國際的標札に依つて示されてゐる。歩行者はここを横斷する場合如何なる時に於ても優先權を有してゐる、従つて自動車はその都度停車しなければならぬ。將來益々自動車交通が發達したり又軍隊の動員上整理の必要ある場合にも此の規則が依然として維持され得るや否やは疑問である。ストツクホルムの道路交通整理が更に特殊性を帯びてゐることは入江、運河が到る所市の中心に迄入り込んでゐる事實から判る。以上の事實は小舟で倉庫迄行かれるので確かに貨物運輸交通の安易化を意味する。然し其の他の點に於て此の事實は交通整理の責任を有する官廳をして幾多の困難なる任務に直面せしめてゐる。

スウェーデン警察の交通整理員の動作は非常に熟練して

ゐる。彼等は風雨除けの硝子張り交通整理塔の中に於て手動式交通燈及び路面電車に對する照明信號を操縦してゐる。然しながら信號燈のない所に於ても警察の監視下にある道路交叉點及び水路合流點に於ける交通は何等支障なく行はれてゐる。

交通問題を研究する外國人に對するばかりでなく、スウェーデンに於て注目し値ひする事及び一見の値ある珍しきものが存在する。森、野、水、岩、沼澤及び耕作地等變化富むスウェーデンの風景、無數の海岸の前面に横はる小島、にスウェーデン沿岸に固有なる岩礁、華麗なる北歐の住民、以上總てはスウェーデンを訪問する凡ての者に豊富なる體驗と美しき印象を與へる。スウェーデンは東海によつて獨逸とデンマルクより分離してゐるが故に結局不可避なる船舶と自動車の旅の聯絡は特殊な魅力を持つてゐる。(M・T生)

前號・正誤表

一二九頁	下段	誤	正
〃〃〃	〃〃〃	フスダン	スダン
〃〃〃	〃〃〃	コロムブ	コロムブ
〃〃〃	〃〃〃	ワグルト	ツグルト
〃〃〃	〃〃〃	ズーダント	ズーダント
八行	十四行	であるが。	である。
十五行	十六行		
十七行			