

昭和十七年十一月二十五日  
昭和十七年十一月一日  
（每月一回一日發行）

三種郵便掛票  
印刷納本

禁轉載

# 道路の改良

第二十四卷  
第十一號

社団法人  
道路改良會

鋪裝報國

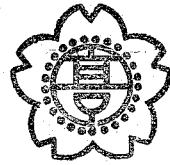
日本鋪道株式會社

東京・丸ノ内

社長 淺利 三期

東京・大阪・福岡・札幌・京城・臺北・新京・橫濱・名古屋・京都

土木建築  
道路鋪裝  
工事請負



# 株式會社 高野組

本社

東京市京橋區越前堀二ノ一

電話京橋(56)一、九二三番・七、八二五番  
七、三三〇番・八、〇七二番

倉庫 東京市品川區東品川三ノ三

電話高輪(44)五三四〇番

大阪出張所 大阪市北區梅ヶ枝町一五七(梅ヶ枝ビル)

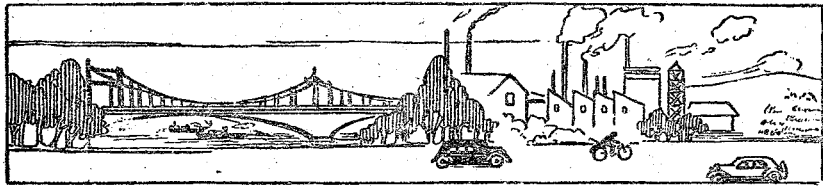
電話北(36)一、九五六番・一、九八八番

福岡出張所 福岡縣糟屋郡和白村奈多

電話和白二二八番

上海出張所 上海市老靶子路二六九號

電話(02)四三、二二三番・三、九五〇番



道路の改良第二十四卷第十一 目次 昭和十七年十一月一日發行

〔口繪〕 アルプスのカーレンベルク山道

卷頭言

論 說

統制經濟の眞諦

慶應大學教授 經濟學博士 奥井復太郎(三)

研 究

近東諸國の歴史産業交通の概況

H T 生(三)

獨逸道路交通法人及車輛ノ道路交通許可令(二)

多 田 基(三)

說 苑

内務技監の令昔(七) 谷口三郎氏

清 水 生(三)

愛 護 作 業

滋賀縣伊賀地方  
事務所土木課長

河 村 協(四)

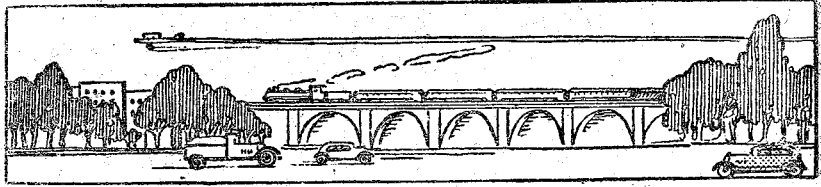
千葉縣道路愛護映畫

千葉縣廳

長谷川伯裂(四)

大社詣ての道(二)

澁 谷 太 郎(四)



最近の華北の建設と道路

S 生(吾)

時局日誌(六十一)

Y 生(吾)

内務省特報

◎内務省告示◎東條内閣成立一周年◎地方長官會議

(八)

地方通信

北海道の道路愛護日の變更地方民から痛切に要望……其他

(八)

法令

最近内務省に於ける路政關係行政處分例

Y 生(吾)

告示 重要産業團體令第二十四條第一項ノ規定ニ依リ昭和十七年九月二十二日鐵

道軌道統制會ノ統制規程設定ノ件左ノ通認可シタリ

雜報

◎市政概要◎西義一氏◎近刊圖書雜誌

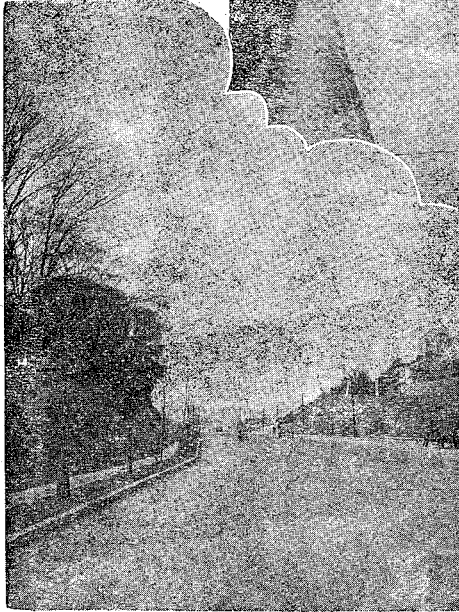
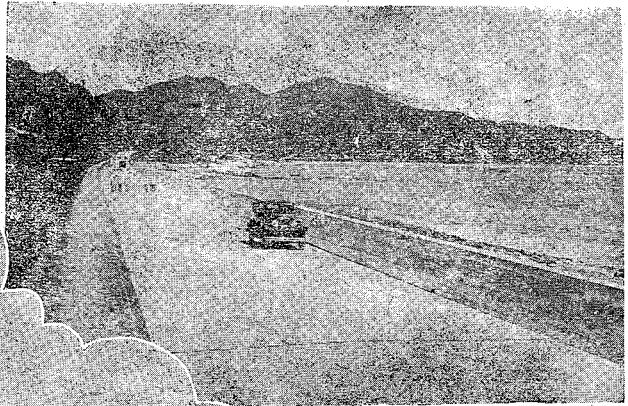
(一〇)

叙任辭令

(一〇)

編輯室の内外

(一〇)



淺野ポルトランドセメント  
一般工専用

淺野高爐セメント

下水工事ニ

好適

淺野ベロセメント

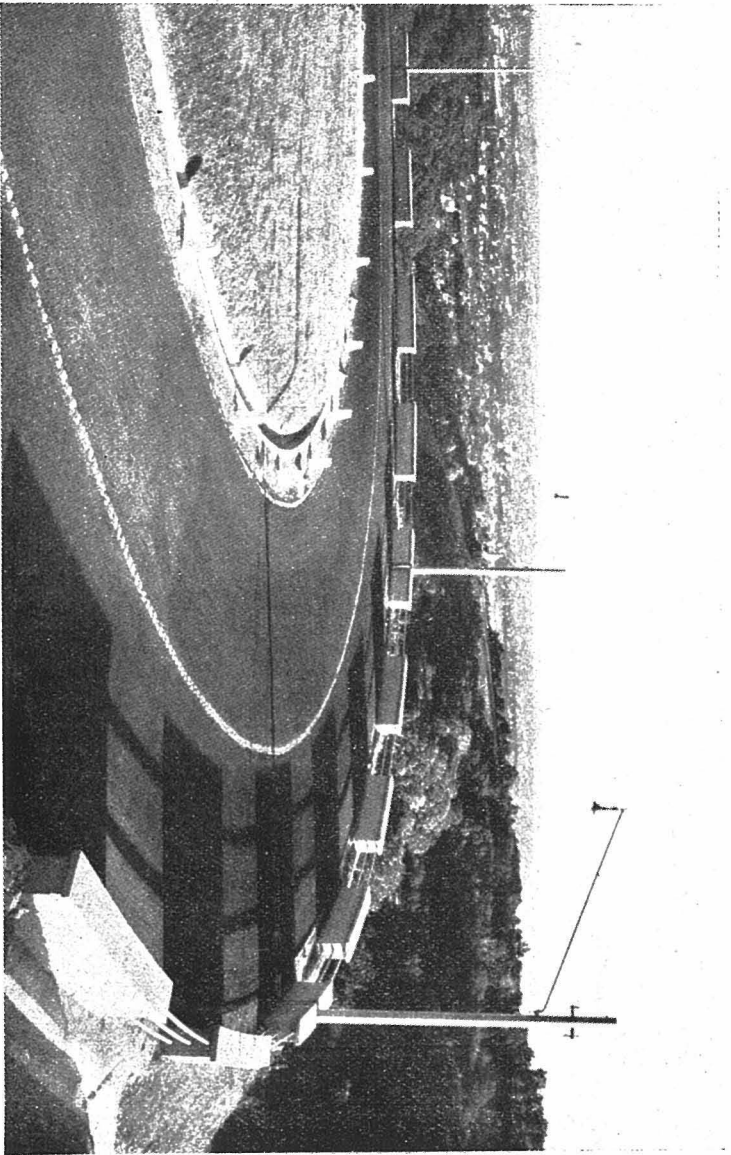
短期高强度

工事期間短縮

工事費節約

# 淺野セメント株式會社

東京市丸ノ内海上ビル



アルプスのカーレンベルク山道

# 道 路 鋪 裝

(カ タ ロ シ 贈 呈)



營業科目

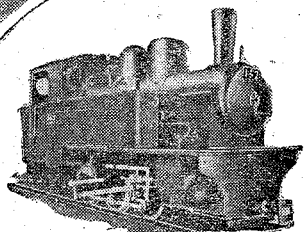
瀝青乳劑 製造販賣  
 各種鋪裝工事請負  
 一般土木建築工事請負

## 東 邦 工 業 合 資 會 社

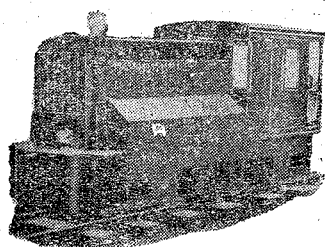
本社 { 東京市赤坂區青山北町四ノ一〇三  
 電話青山(36)四九七三・八一四八  
 工場 { 神奈川縣川崎市幸町三ノ六一二  
 福岡縣小倉市富野町下道田一四一三ノ二  
 營業所 { 名古屋市・京都市・大阪市  
 岡山市・廣島市・小倉市・熊本市



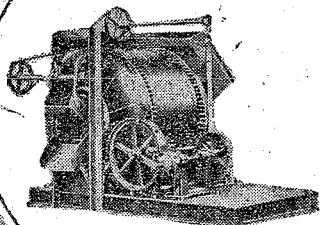
# 田中の土木諸機械



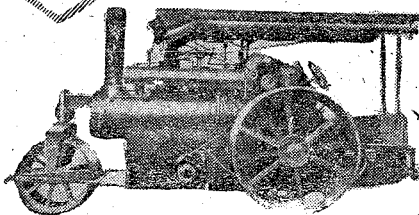
蒸気機関車



ガソリン重油機関車



コンクリート混合機



スチーム道除転圧機

株式会社

## 田中土鑛機株式會社

**本社** 東京市京橋區京橋三丁目七番地（京橋際）  
 電話京橋(56) 5509・8340番  
**工場** 東京市足立區千住曙町三八 電話足立3924番  
 東京市板橋區志村前野町一八五五 電話板橋0493番  
**大阪支社** 大阪市東區南本町四ノ一八 電話船場2850番

昭和十七年

道路の改良

十一月一日

第四十二卷  
第十號

## 卷 頭 言

鐵道七十周年記念日に當る十月十四日に八田鐵道大臣は東亞交通指導に就いて放送を試みられた。其中に我邦の鐵道は内地の國有鐵道一萬八千キロ、地方鐵道七千キロ、之に軌道二千キロを加へて二萬七千キロとなり、更らに臺灣、朝鮮、樺太の鐵道を加ふると凡そ三萬六千キロに達す、明治五年九月十二日新橋—橫濱間鐵道開通式舉行の當時より見れば七十年間に於て如何に發達したるか驚くに値ひする。又曰く大東亞戰爭開始以來國有鐵道の使命は愈々重大を加へて來た。大東亞の建設資源の開發の爲に南方諸地域に於ける陸上交通に協力するの責務も廣く且大きくなつて參つたのである。…傳統を誇る國鐵精神と優秀なる技術とを以て大東亞共榮圈建設に邁進致さねばならぬ。…我鐵道の歴史に示された先人の氣魄と熱情とを回顧しその總力を結集して、戰時下陸運に課された重大使命完遂に一段の努力を拂はねばならぬと、然り、人及物の輸送機關としての鐵道は實に一大動脈たる役割を有するが故に其の運営上重大なる使命あるは當然の事である。

今時戰時下に在りては沿岸海上輸送の貨物を極力陸上輸送に轉移せしめ、これによりて生ずべき船腹を南方諸地域の物資を海上輸送に、又は重要物資の重點的海上輸送に活用すべきは當然の事で、内閣が曩日「戰時陸運の非常體制」を決定したるは此理に因るもので、吾人も亦此政府の積極的意圖に全面的な共感共鳴を覺ゆるものである。而して海運を陸運に轉移したる結果は其の集散を如何にすべきか、殊に之を諸地域に配送する機關設備を如何にすべきか、之れ吾人の考慮せざるべからざる重點である。

大動脈が如何に血液を鐵活且圓滑に運ばんとするも、小動脈乃至毛細管が之を輸送し得ざるときは、人體は不健康状態に陥るが如く、鐵道が如何に物資の輸送力を増大にし、其の運営に力猶を入るとするも道路にして鋪裝もなく、改良も施さず、自動車、バスの運轉意の如くならず、即ち運輸上の設備乃至機關が不完全なるときは如何に時間に於て不經濟であるか、個人經濟や取引に於て如何に不便不利であるか、有形無形の損害は實に莫大なるものがあるが、勿論其の輸送の目標は失はれ、鐵道の能力は減殺せられ、鐵道關係者が如何に氣魄と熱情とを傾注するも、其の效果は見らるべきものなしと謂はざるを得ない。斯く考ふるときに吾輩は此際道路の改良鋪裝の普及を速かに施行し、以て戰時下の輸送状態を完備せられんことを提唱せざるを得ないものである。(洗民)