



ヒツトラー道路に就て

* 久野重一郎

(本記録は康徳6年1月31日 新京日滿軍人會館に於て講演されしを速記せるものなり)

直木會長「此れから工學博士久野重一郎氏に御講演をして頂きますが私から簡単に御紹介申上げ度いと思ひます。工學博士久野氏は九州帝國大學で道路工學を受け持たれ、既に10年間道論義をなして居られまして、其の間絶へず新しい色々な問題を雜誌其の他に於ても御研究御發表は既に諸君も御承知の事と思ひます。

日本に於ては道路の事に就ては最も尊重す可き權威者であります、同君は昨年6月第八回道路會議にオランダに出席され、オランダ始め歐洲各方面を御視察になりまして其の間に於て獨逸のアウトバーンに就ては極めて深く御視察になり、且つ他の方と違つて隨分秘密な事柄も察が出來たのであります。東京に於てヒツトラー道路に就て講演せられた處、陸軍省の方も非共鳴され、滿洲に於ても此の話を承る事は非常に有益且價値ある事と思ひます。秘密の打割つから昨日關東軍に於て御話がありまして軍の方も非常に感銘されたのであります。今日は特に御願ひして交通部に於ても特に主催して詳細に御話を承る筈でありますけれども、此の場合であり、秘密の點も含んで居ます。どうか其の積りで御静聽願ひます。尙講演が終りまして時ありますれば、御質問に御答へ願ひ、其れから一時休憩致しまして午後四時から久野博士自らりなつた活動寫真を寫され、更に判然とヒツトラー道路のあらゆる點を活動寫真に依て御説明ります。どうか其の積りで御静聽願ひます。」

同氏講演「本日は交通部主催の講演會に於て御話しする機會を得まして、滿洲國多數の有力方々が御集り下さいました御席で御話出来るのは最も光榮と存するところであります。

最初に獨逸のヒツトラー道路即ちライヒスアウトバーン *Reichs autobahn* を極く大局的に申げましてもし時間がありましたならば、皆様が殆んど技術者でありますので土木のディテイル見て見たいと思ひます。

御承知の事と思ひますが獨逸は1934年道路計畫を樹て其の内國道 $41,000^{\text{k.m.}}$ 一級地方 $83,000^{\text{k.m.}}$ 二級地方道路 $87,000^{\text{k.m.}}$ 併せて $211,000^{\text{k.m.}}$ 此れから約十年間に $211,000^{\text{k.m.}}$ を整備しての道路を1945年迄に全部鋪装をしようとする計畫であります。

其の内此等の4割は高級鋪装、次の4割は簡単鋪装、残りの2割は表面處理で、12年計畫で $211^{\text{k.m.}}$ の鋪道を作り上げ様と計畫を樹て目下盛にやつて居る様であります。其の様に道路計畫はやつて居りまして、此の道路計畫以外にアウトバーンをやつて居るのであります。ヒツトラー

權を取つた1933年春アウトバーンを計畫され特別の法律を作つて、直ぐ建設事務所が出来、昨年12月15日迄 $3,050\text{ km}$ のアウトバーンを完成しました。最初は $7,000\text{ km}$ 計畫されました、昨年の3月オーストリーを合邦すると同時に同州内に $2,000\text{ km}$ の幹線を設けまして、同時に $4,000\text{ km}$ の支線が國內に追加され、全體では約 $13,000\text{ km}$ の計畫になつて居ます。但し公には $11,000\text{ km}$ ともいはれてゐます。

大體幹線はに東西

イーンからプレスラウを直結してゐるのであります。外國の領土内迄もアウトバーンをやるといふのであります。アウトバーン(*Autobahn*)といふのは、鐵道(アイゼンバーン、*Eisenbahn*)をもちつた新字であります。自動車を通す軌道といふやうな意味であります。

2本、南北に3本、東西斜に2本で地図で解ります様に南へのはスイスへ向ふものはフランス國境に添ふものなどがあり、チエツコは二重‘三重に取巻いて居ます。

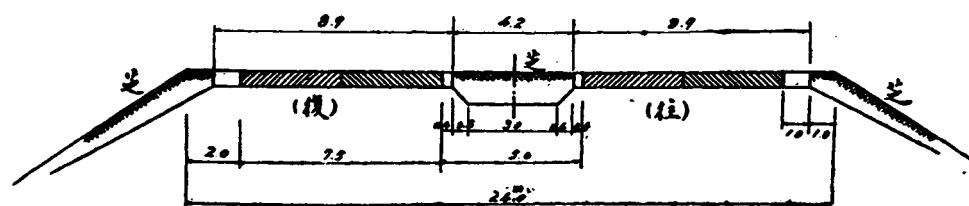
本年初めに貰つた
圖を見ますとチエ
ツコの中も通す計畫
をやつて居ます。ウ

路線の構造

此のアウトバーンの構造は幅24米が標準であります。其の中央に5米の空地がありまして、其の両側に7.5米の鋪装が2本あります。實際は此の鋪装の外側に、更に幅1米の帯があり、内側には0.4米の帯があります。

中央の舗装がコンクリートの場合は帯はアスファルトでやり、舗装がアスファルトである場合には、其の両側の帯はコンクリートでやつてあります。

正常部 橫斷面



其の帶の外側に芝が1米あります、之れは場所に依り多少違ひますが、兎も角全體24米を標準として何所迄も通して行つて居ます。此の黒帯2又は白帯は何故要るかと云ふとアウトバーンを高

速で走る時に安全であるためからであります。1時間 130 km 、 140 km と云ふ速度で車を走らせますとき、此の帶が判然と見分けが出来此の帶の爲に安全感が増すわけであります。

此の道路の標準圖を見ますと往路に二車線、復路に二車線宛、合せて四車線あつて賛澤で不經濟の事で、之れは往復一車線宛で良くあるまいかと一應考へたのであります。アメリカへ参りました時、大陸横断バスで旅行しました時に、二車線の所がかなり多くありました。やはり之れでは正面衝突をする恐があり、特に夜に於て彼方から來た自動車のヘッドライトに眩惑されて困ります。貨物自動車の様な遅い車が走つて居ますと、往復二車線の場合此方が如何に優秀な新車を持つて居て追ひ抜けないのであります。此のアメリカの二車線の道路を走つて見て、二車線でなくて四車線の方が非常に良いと云ふ事が私にも頗けたのであります。アウトバーンは、往復共外側車線を走るように規定され追ひ越す時にだけ内側車線を走つて良い事になつて居ます。ですから 50 km 、 100 km 、 $160\text{ km}/\text{br}$ など夫々の性能の自動車に應じて、其の全機能を出して充分走れるのであります。

アウトバーンの舗装は大體コンクリートが90%で、アスファルト舗装7%、が小鋪石舗装が3%割合になつて居ります。此の道路は平坦地で $160\text{ km}/\text{br}$ のスピードが出せる様に設計されて居ます1時間 160 km 、即ち 100 mile は嘘ではないかと皆様も御考へになると思ひます。私も不幸にして獨逸は $160\text{ km}/\text{br}$ の車は見る事が出来ませんでしたが、而しアメリカに於ては、紐育からシャトルへ行乗合バスは(グレーハウンド會社が1936年の中頃製作した)1時間 140 km で走る性能を持つて居ました、乗心地が良く現在同會社は、2,300台も持て居る。寝台のものもあり、尚種々の自動車あります、アメリカに於ては自動車の發達は目覺しいものであります。

140 km で走るには普通のブレーキでは危険ですから、エアーブレーキになつて居て、タイヤも普通自動車と違ひ、壊れない様に、チューブが二重であつて、途中でパンクしても、すぐにはヒツリ返らぬ様になつて居ります。

アメリカに於ける地方道路は、先程申し上げました様に、二車線しかない部分がかなり多くあります、さういふ所では前を走る遅い車を追ひ抜く事が困難なため、よい自動車の全機能が發揮出来ず、道路の方が車よりも一步遅れて居るといへませう。アメリカのバスを獨逸へ持て行けば $160\text{ km}/\text{br}$ は一様に出せます。獨逸ではレールウェイ、カーは $160\text{ km}/\text{br}$ の性能のものがあります。

とにかく、獨逸は $160\text{ km}/\text{br}$ の車を造る自信があればこそ、 $160\text{ km}/\text{br}$ を標準として計画して居ると考へられるのであります。

高速度で走る爲には、平面交叉は絶対に良くない。アウトバーン同志交叉する時、又は、國道交叉する場合は、平面交叉はせず立體交叉としてゐます。

カーブにおいては、平坦地で半径 $1,800\text{ m}$ 以上で、多く $2,000\text{ m}$ を標準としてゐるやうです。丘陵地は $1,000\text{ m}$ 位に、山地は $6,000\text{ m}$ 位迄カーブは許されてゐる様です。

縦の勾配は平坦部4%、が山地6—8%を最大としてあります。

又自動車が高速度になりますと路面が平滑でないと困ります、道路に少し高低がありますと、

輪は浮きまして事故の原因になりやすいわけであります。

路面の平滑にする規定として道路の縦断方向に4mの直線定規を當て、4mm以上の高低あつてはならぬとしてゐます。

凍結による路盤の持ち上りに對しては、非常に研究してゐます。大體次の方法で其れが防止に務めてゐます。

- (1) 路盤を高く盛土する
- (2) 凍土する土質はよい土で置き換へる
- (3) 土を遠くから持つて來ると言ふ事が色々な事情で出來ない所は凍結層の下部へアスファルトフェルトを入れて毛管現象を遮断する
- (4) 以上の三つも出來ない様な所は姑息な方法ですが維持修繕でやつて行く方法。

以上の様に鋪装以外に路盤に就ても斯る方法をやりますと、非常に金が掛ります。 $1 km$ に就ての工費はよく分りませんが、大體70萬マークはかかると思はれます。土工工事が可なり喰ふらしいのであります。

建設の目的

(1) 失業救済

何の爲に獨逸はアウトバーンに巨費の金を注ぐか？宣傳省は失業救済の爲だと聲を大にして世界に宣傳して居ります。では失業者は如何程かと申しますと、1932年約650萬人の失業者があり、此のアウトバーン工事の建設をやつて非常によくなつたと言ふてゐる。では何程の労働者が實際使はれてゐるか色々な數字が出てゐますが、私の知り得た所では毎日使つてゐる労働者の數は多い日に12萬人、少い日に5萬人位だと推定されます。此等アウトバーンに使用するセメントは昨年約100萬袋使つてゐる、砂利、碎石、はベルリン附近では汽車で $500 km$ も運搬して來る、例を滿洲で探ると毎日工事をやるのに大連から汽車で持つて來ると言ふ具合で、此等セメント、砂利、碎石等に從事する間接の労働者は10萬人位以下と推定されます。最近或書物を見ますればアウトバーンの道路舗に使用する直接間接労働者は25萬人位と書いてありました、650萬人の失業者に對して25萬人もさうではアウトバーン事業によつて失業者が非常に救済されたことにはなりかねます。

其處に獨逸の宣傳が多分に盛り込んであるのであります。其れでは何か他に理由がありそうな氣があるのであります、其の事になりますと人々に依つて見る所が違ふのであります、私の觀側で大體次の通りだと思ひます。

(2) 平時の効用

(1) 一般産業の振興

此のアウトバーンは商業上にも非常に役立ちます。滿洲に就て此れを考へますと、例へば大連の頃へ荷が着いて新京迄持つて來て新京の倉庫に入れると云ふ事になりますと、アウトバーンの如道路があり $160 km$ 本當に走れば新京まで5時間足らずで荷物が手に入ります。現在では大連に荷物着いても、其の荷物は一旦倉庫に入り、又出して貨車に積込み2日が3日要して新京に着き荷物をして倉庫に納め又トラックに積込んで商店まで運搬する。一つの荷物に非常に手数がかゝります

す。或る商人の話を聞きますと、大連に着いてから新京の店へ荷を持つて来るに、30日も要することがあるそうです、僅か5時間で大連から新京迄持つて来られると資本の運轉が早くなります。早資本が運轉出来ると云ふ事は商人にとつて商資上宜しいのであります。商品を仓库にストックする時間が減るわけであります。

斯ふ言ふ次第では一般産業に對しても非常に役立ち、アウトバーンに就て、ドイツは矢張り其を狙つて居ると云ふ事は、此れは當然考へられるのであります。

(ロ) 自動車工業の振興

何處の國でも自動車を澤山持たなければならぬと云ふ事を望んで居るのであります。幾ら政府於て國民に自動車を奨励しても、それだけでは十分でない、自動車を澤山持つには國民が喜んで持様にしなければならない。其れには如何にすればよいか、先づ第一に自動車の走れる道路をドン造ること、獨逸は1932年自動車は約60萬台でしたが政府で好い道路を築りますから昨年の暮に約160萬台、6年間に100萬台増えた、といふ噂であります。

満洲では何ヶ年計畫で何萬台とか云はれてゐますが、今満洲へ10萬台の自動車を持つて來ても在の狀態では十分には動かせまいと思はれます。自動車があつてもよい道が澤山ないからであります。

(ハ) 石炭液化工業の振興

人造石油の生産能力を或る程度高める事をドイツはやつて居ります。生産量を高める爲には自車を増して平時需要を増さなければならぬ。それで自動車の所有を勧める。それには良い道を附ると云つた様に互に平行してやつて居る様であります。

國家競動員と云ふ時に自動車の操縦が誰れにも出来ると云ふ事は有力な資源であります。それで十分な自動車があり、十分な石油があり、而して十分な高速道路があると云ふ事になればドイツは強力なものになるだらうと思はれるのであります。

(ニ) 國民精神の作興

次に政治的の意義としては、獨逸は此のアウトバーンを國民精神作興と云ふ事に使つて居ます。獨逸の或る田舎へ行きまして「俺は日本から自動車道路を見に來たんだ大變、よく出來てゐる」申しますと、其の人は「能く見に來た、あの道路は良いだらう。あれは獨逸國民が世界に誇るものである、獨逸人の偉大なる事業の一つだ」と云ふ様な事を自慢して申します。

國民は此アウトバーンを誇としてゐます。勿論ヒットラーとか、宣傳相が國民精神の統一との運動に此のアウトバーンを持つて居るのであります。ヒットラーの魂が獨逸精神の模範であり國民精神の表現であると教へてゐるのであります。

ヒットラーはよく人心を掴んで居りまして、此の道を以つて、精神を統一すると云つた様なやつて居るわけであります。

道路は即ち人の道であり、國民の道であり、精神であるといふわけであります。

組 織

次に此のアウトバーンの建設組織が、どう云ふことになつてゐるかと申しますと、1933年5月獨逸ヒットラーがアウトバーンを宣言し、9月に工事を開始しましたが、此の大計畫を如何にや

か、如何にして急速にやる可きかを考へ、計畫部と建設部を縱に並べました、計畫及監督機關として道路總監部がありまして、交通大臣の権限を一切離れて、ヒットラー直屬にしてあり、道路總監部の下にアウトバーン會社がありました、其のアウトバーン會社に仕事をやらせる。從來獨逸の鐵道は鐵道會社で、ありましたが國鐵の建設を止めて、主として建設局關係の人口をアウトバーン會社に所屬せしめ、アウトバーンの建設をやらした、アウトバーン會社の資金の方はどうなつてゐるかと云ふと、獨逸鐵道會社から資金を出して居る、それが大體5000萬マークです。これは建設費に充てるべきものではありません、この會社が政府の事業の請負をやるといふやうな形になつてゐる、アウトバーン會社は、昨年官のものになりました、アウトバーン局には理事會がありまして、理事會の議長は道路總監がやり、理事は鐵道局長一名しかない、この二人で凡ての仕事を決定してゐる。二人でアウトバーンの事はびしひし決めますから計畫は迅速に進みます、そして又此のアウトバーンと云ふものは先程も申し上げました様に純然たる建設機關でありまして、色々な工事する會社の親會社、謂はば請負の總元締と云ふ様なものです。

ドイツは此のやり方でやつて工事の迅速を期して居ます。

アウトバーン建設法

ドイツのアウトバーン建設法を申しますと、此の自動車道路を作る爲に外の道路と異り特別の法律を作つて居ます。私は法律を知りませんから適切な譯文でないかも知れませんが、次の通りであります。

一 アウトバーン建設法	1933年6月27日公布
	1933年12月18日改正
	1936年5月14日改正

第一條 自動車専用の有能なる道路網を建設及經營するため獨逸國鐵會社に對し、アウトバーンの名を冠する附屬會社設立の權限を與ふ、該會社は公法上の法人とす、その所在地は柏林とす。

第二條 本自動車道路は、公道にして、専ら自動車による一般の用に供す。

第三條 アウトバーン會社は、自動車道路の建設及經營、並に該道路上に於ける附帶事業の占的權利を有す。

第四條 獨逸國政府はアウトバーン會社を監督す。

第五條 獨逸國首相は道路總監を任命す。道路總監は自動車道路の路線及構造を決定す。獨逸國鐵會社はアウトバーン會社を管理し且つ代表す。

第六條 アウトバーン會社は、自動車道路計畫の諸間に應ぜしむるため顧問を招聘す。

第七條 アウトバーン會社は使用料を徵收する權利を有す。使用料金は交通大臣の認可を要す。

第八條ノ一 道路總監は、地方官廳の意見を徵せる後、建設計畫を確定す。該確定は最終的決定して、計畫實現後生ずべき利害關係よりする變更は之を許さず。

第八條ノ二 自動車道路沿線の土地に於ける次の工作物は、他の一切の法規に關らず、道路總監許可なくしては之を築造し得ず。

- 甲、兩側夫々10米以内、特に曲線部内側にありては15米以内の距離に於ける一切の工作物。
乙、自動車道路の附帯事業たる性質を有する營業所にして、密集せる小邑以外にありて道
500米以内の距離に設くるもの。

距離は、兩側とも溝の外側より之を測る。溝を設けざる部分に於ては、道路敷地の外側より
測る。前項甲に規定せる保護地帶内に、自道車道路と平行に走る他の道路ある場合は、該道路
側より距離を測るものとす。

前項乙に規定せる工作物の築造を許可する場合には報償を要求し得。

道路總監はその許可権能を他の官廳に委任し得。異議申立あるときは、道路總監之を裁定す。
許可せられざる場合、所有權の制限若しくは権利の放棄にもとづく損害賠償は、之を請求
す。工作物築造の許可せられざることにより、關係者が重大なる苦痛をうくる場合に於ては、
總監は一定額の補助を決定し得。該補助は、アウトバーン會社より適正に之を交付すべし。訴
之を認めず。

第八條ノ三 自動車道路に接續する森林の中、車道の外側より測つて40米以内の部分は、自
道路に要する土地占有の日より、之を保護林とす。該保護林の管理は、森林監督官廳がアウト
バーン會社と協議の上定めたる規則による。管理上必要ある場合には、警察令による拘束を加へ得。
保護林の所有權者又は利用者に對し、正常の管理に於けるより遙かに多額の費用を要する如
損管方法を要求したる場合、若しくば利用上の制限を附したる場合に於ては、アウトバーン
は適當額の賠償をなすべし。

賠償額につき關係者間の協議調はざるときは、森林監督官廳之を裁定す。該裁定に對し異議
場合には獨逸營林局長は、道路總監と協議の上、最終的決定を與ふ。訴訟は之を認めず。

本條の森林監督官廳は、特に規定ある場合の外、プロシヤ及バベリアに於ては營林署、他州
では州山林管理官之に當る。

第九條ノ二 アウトバーン會社は、その任務遂行のため收用權を有す。

所有權の取得に對しては適當額の賠償をなすべし。その他收用手續に就ては、1920年3月13日
の鐵道法第三十八條の規定を準用す。但同法中、鐵道監督に當る大臣の任務は道路總監之を遂行

第九條ノ二 アウトバーン會社は、收用の認可を得たる場合收用手續未済中と雖も、工事を
に始めるに必要な土地を占有し得。道路總監は、該占有意志を文書により夫々の土地所有權者
占有者に通告し、且土地の明渡しを要すべし。道路總監はこの権能を他の官廳に委任することを
占有意志の通告と占有との間には、住宅なき土地に於て10日以上、又住宅ある土地に於て3
以上の期間をおくべし。占有後6ヶ月以内に、正規の收用手續を始むべし。

土地の状況により、價格の調査及損害賠償の計算を後日に延ばし難き場合は、占有の際文書
り之を確定すべし。必要あらば一人の鑑定人を依頼し得。占有より生ずる特別な損害は之を適
賠償すべし。

労働供給を目的とする州法により簡易收用手續の規定ある場合は、前諸項の規定に關らず、道路總監の命令により該州法の規定を準用し得。收用の承認はこの場合に於ても獨逸大統領之を確定す。

第九條ノ三 自動車道路建設に要する土地は、アウトバーン會社への移譲手續に於て、之を割合に分割し得。關係地方官廳は地方農民指導者の意見を徵せる後、關係者の同意なくとも職權により移譲手續の遂行を命じ得。地方官廳は、道路總監の要求に應じて該命令を實行すべし。

自動車道路建設に要する土地にして世襲領に屬するものは、移譲手續に於て之を分離すべし。その場合、該土地所有權の世襲的特質は之を保存するやう考慮すべし。

關係地方官廳は、道路總監又はその指定する官廳と協議の上、移譲區域を決定す。多數の市町村區域若くはその一部分の合同により、一個の移譲區域を構成し得。

アウトバーン會社は、移譲土地の代金を關係者の團體に對して支拂ふべし。

自動車道路の一區間完成に要する土地の占有準備をアウトバーン會社が行ふべき期日につき、道路總監は地方長官と協議の上決定す。所有權の移譲前に占有の始まる場合、該占有により引起さる損害は、アウトバーン會社より適當に賠償すべし。之に對し第九條の二の第二及三項を適用す。

第九條ノ四 権限ある地方官廳は、自動車道路建設により生ずる不動產關係の整理にあたり、地方農民指導者の意見を徵したる後、關係者の同意なくして、職權を以て、任意一區間の移譲手續の施行を命ずることを得、本手續は道路總監の要求に應じて之を行ふべし。第九條の三の第三項を適用す。

第九條ノ五 收用又は移譲手續に關し支拂ふべき金額の決定及計算に對し、道路總監は統一的命令を發し得。

第十條 本自動車道路に關する主權は獨逸國に歸屬す。

本自動車道路の建設、經營及交通に關する細則は別に之を定む。

第十一條 地方道路網計畫統制のため、道路總監は、地方官廳地方團體及その他の地方道路管理者に對し、地方道路の新設及改良に關する計畫案を要求する權利を有す。

アウトバーン企業の改良及發展を妨げる如き建設計畫に對して、道路總監は抗議するの權利を有す。本抗議により、地方道路管理者の計畫せる事業は之を中止すべし。

地方道路管理者は、道路總監の抗議に對し訴願することを得。本訴願に對しては、獨逸國政府に於て關係地方官廳の意見を徵せる後決定を與ふ。

第十二條 本法の施行に必要なる規定は別に之を定む。

(以上は素人の翻譯で、大意を傳へる程度のものと御諒承下さい。久野)

二 アウトバーン建設法施行令 1933年8月7日公布 1935年3月8日改正

第一條 會社の設立

獨逸國鐵會社はその附帶企業として、アウトバーン會社を設立す。本會社は、自動車専用の有能なる道路網の建設及經營を目的とす。本會社は公法上の法人とす。その所在地は伯林とす。

第二條 定 款

獨逸國鐵會社は道路總監と協議の上、本會社の定款を決定す。該定款は獨逸國政府の認可を要す。

第三條 機 關

定款中に規定すべき本會社の機關は

甲、管理委員會

乙、理 事 會

獨逸國鐵會社管理委員會々長は、道路總監と協議の上、アウトバーン管理委員會を召集す。管
理委員會は七名以上の委員より成る。委員の任期は三年とす。重任を妨げず。道路總監の要求によ
り各委員の任期を變更し得。

アウトバーン管理委員會は道路總監と協議の上、理事及副理事を任命す。管理委員會は道路總
監と協議の上、理事及副理事の任命を何時にても取消し得。道路總監より任命取消の要求ある場合
直に實行すべし。

獨逸國鐵會社總裁は、アウトバーン管理委員及理事を兼任し、同時に委員會及理事會の議長を
む。議長は道路總監と協議の上、理事會の副議長を理事中より任命す。

第四條 顧 問

アウトバーン管理委員會議長は、道路總監と協議の上、若くは道路總監の申出により、顧問を
命又は解任す。

第五條 經 營

本會社は獨逸國民經濟の要求を考慮し、商業原則に従つて經營を行ふべし。

第六條 資 本 及 資 金

定款中に次の規定を設くべし。

甲、本會社に要する資本

乙、會社が借款を起すべき條件

第七條 會 計

本會社の會計は商業原則によつて管理し何時にも會計狀態を確認し得る如くなすべし。

收支決算及損益計算は、六ヶ月を一期とし、毎期終了後速に之を公表すべし。

本會社の營業、經理、決算及損益計算は、獨逸國鐵會社の任命する機關により之を検査す。

會計官は、獨逸會計令第八十八條第三項により、尙同令第四章の規定をも準用して、會計検査
行ふ。検査に當り、會計官は第三項に規定する検査の結果を出來得る限り利用すべし。

會計令のその他の各項は、本會社に對し之を適用せず。

第八條 獨 占 権

本會社は、自動車道路の建設及經營に關し獨占權を有す。

本會社設立の時既に經營中若くは建設中の自動車道路にありては、經營に關する從前の義務を

前若くは着手せる工事を完成することを得。本會社は、かかる自動車道路を繼承する権利を有す。繼承條件の原則は係争の場合獨逸國政府に於て之を決定す。

國、地方若くは道路管理者が、公共の用に供する道路を改築又は新設して、本自動車道路に等しき技術的構造を與へんと欲する場合、道路總監はこれら道路の建設指導に對し一人の委員を任命し之に特別の委任狀を與ふ。本會者がこれらの道路を繼承する場合は本條第二項の規定による。

自動車道路の經營に關する獨占權は、その附帶營業に對する附屬物をも含めたる自動車道路の全般に及ぶ。附帶營業とは給油所、食堂經營、仕事場(自動車修理工場を含む)、荷積及積換設備、廣告組織その他とす。

自動車道路の建設、經營及交通を規定する命令の公布(法第十條第二項)は之を保留す。

第九條 使 用 料

本會社は使用料を徵收すべき獨占權を有す。1926年4月27日公布の財政調整法(1927年4月9日改正)第十三條第四項の例外は、道路總監の同意あるときに限り之を認む。

使用料金は會社の理事會に於て之を定め、管理委員會の同意を得たる後、交通大臣に提示すべし。

交通大臣は、管理委員會の同意せる料金決定に對し異議を唱へ得。この異議は獨逸國政府に於て變更せず。會社が二十日間以内に異議若くは否定的解答入手せざるときは、該料金は承認せられるものとす。

獨逸國政府は、必要と認むる場合、料金の變更を要求し得。

第十條 免 稅

本會社の純收入若くは總收入に對し、動產若くは不動產に對し、又はその從業員に對し課すべき直轄税、並に國、地方、市町村及その他の公共的團體より課せらるべき他の直接税は總て之を免除す。

第十一條 法 の 適 用

本會社は、獨逸國鐵會社より廣からざる範圍に於て一般法制の適用をうく。

第十二條 道 路 總 監

道路總監は、自動車道路の路線及構造を決定す。

建設實行計畫は會社に於て作製し、之を地方警察官廳に提示して檢閱をうくべし。警察官廳は檢の記入を行ひ、關係者の萬一の反対若くは抗議に對する鑑定的意見を附し、之を更に道路總監に謝す。道路總監は建設計畫を最終的に確定し、該計畫實行により生ずべき總ての利害關係に對し狀を與ふ。

第十三條 収 用

本會社はその任務遂行のため收用權を有す。1930年3月13日公布の獨逸鐵道法第三十八條の規定準用するに當り、準備工事遂行のため隣接地要求の承認に關する最終的決定に對し、並に收用の方法及範圍に對し、鐵道監督に當る大臣の任務は、道路總監之を遂行す。

第十四條 安 全 指 令

本會社は工事の十分なる安全及秩序につきその責に任すべし。官廳よりの検査は之を行はず。

第十五條 政府の監督権

獨逸國政府は本會社を監督す。特に

(一) アウトバーンの管理に關し、その合法性、交通及國民經濟上の要求への適應性、並に及定款による特別なる權利及義務の遂行につき監督す。この目的のため、政府は會社の營業及状態を何時にも研究し、特に屋外の場所にありては検問し、必要なる報告を提出せしめ得。

(二) アウトバーンに於ける投下資本及經營資金の運用方法並に經營の状態を監督す。

(三) 自動車道路の一區間若くは重要な一培養線の經營を永久的に放棄せんとする場合、技術的設計に關し一般的且基礎的な革新若くは變更を行はんとする場合には、政府の承認す。構造の仕上げ方法に就ての變更は、承認を要せず。

(四) 他の企業の設立若くは取得、又は他の企業への參加に就ては政府の承認を要す。

(五) 本令第九條による料金制定に對し政府は協力す。

獨逸國政府は、その監督権の全部又は一部を道路總監に委任し、且必要なる細則の制定を總路總監に委任するの權能を有す。

第十六條 他の法規の準用

獨逸憲法の國有鐵道に關する規定、獨逸國鐵法、その他國鐵に關する諸規定は、アウトバーン法及本令に明記せる條項のみ之を直接準用す。

第十七條 道路總監の權能

地方道路網計畫統制のため、道路總監は、地方官廳、地方團體及その他地方道路管理者に對地方道路の新設及改良に關する計畫案を要求する權利を有す。

統制による利益のため、道路總監は、一般道路網の計畫、新設及改良を正しく指導し、個々の實行を監視する義務を有す。

道路總監のこの權能は、公共の用に供する總ての道路に及ぶ。

第十八條 抗議権

アウトバーン企業の改良及發展を妨ぐる如き建設計畫に對して、道路總監は抗議するの權利す。本抗議により、地方道路管理者の計畫せる事業は之を中止すべし。

地方道路管理者は、道路總監の抗議に對し訴願することを得。本訴願に對しては、獨逸國政府に於て關係地方官廳の意見を徵せる後決定を與ふ。

(これは筆者の翻譯で、大意を傳る程度のものと御諒承下さい。久野)

三 アウトバーン經營及交通規則 1935年5月14日公布

第一條 道路總監は、完成せる自動車道路に對し最初は試驗的經營のため、通行の自由をす。

第二條 (1) 自動車道路は自動車(軌道によらざる機械的推進の陸用車)のみ之を利用し得。

(2) 自動車道路は、運轉練習及運轉手試験の目的に之を利用することを禁ず。

(3) 競走レコード運轉及之に類する催は、他の必要なる承認の外、アウトバーン會社の同意を要す。

第三條 既存道路網への出入に際しては、特に指定せる連絡場所を利用すべし。

第四條 (1) 自動車は、その前進方向に於ける右側車線の右半分を利用すべし。該車線の左半分は追越のときのみ之を通行し得。

(2) 車線上に於てする方向轉換は之を禁ず。

第五條 連絡場所に於て直進交通は特權を有す。

第六條 前諸條の他は、1934年5月23日公布の獨逸道路交通規則及その附屬規定を準用す。

第七條 左の行爲は之を禁ず。

(1) 自動車道路及その附帶施設に損傷を加へ若くは之を不潔ならしむること。

(2) 車線上へ物を置き若くはその他の交通妨害を行ふこと。

(3) 信號標識の模造若くはその他の交通攪亂又は交通危害の行爲を企つること。

第八條 自動車道路上の交通禁止若くは制限は、アウトバーン會社地方建設局によつてのみ之命令し得。迂回路の利用を必要とする如き命令を發するに當りては、獨逸道路交通規則により道閉鎖の権能を有する官廳に對し、之を適時通告すべし。

第九條 交通警察署及その機關は、自動車道路上の交通警察を認むべし。自動車道路の經營に關する如き道路閉鎖を、交通警察署に於て行ふ場合には、之をアウトバーン會社地方建設局適時通告すべし。

第十條 (1) アウトバーン會社の職員にして自動車道路の監視をその任務の一部とするものは、務規定によりその任務の範圍内に於て警察官の権能を有す。

(2) 職務執行に當りては、制服若しくは制帽を着用し、且身分證明書を携帶すべし。

第十一條 アウトバーン會社職員と一般警察官吏とは、警察用務に關し相互に援助すべし。

第十二條 自動車道路の經營に關し、アウトバーン會社の職務規定は之を遵守すべし。

第十三條 本令の規定に違反せるものは、百五十マルク以下の罰金若くは禁錮に處す。

一般處罰規定により前項より重き刑罰を課すべき場合には重き方による。

四 獨逸道路法 1934年3月26日公布

第一條 道路の分類

一般交通の用に供する獨逸道路は之を分ちて次の四種とす。

1.自動車道路

2.國道

3.一級地方道

4. 二級地方道

道路總監は、本法の規定に従ふべき道路並に該道路の種類を指定す。

第二條 道路建設義務

道路建設義務者は、道路の維持及改良の費用を負擔す。

國道に對する道路建設義務者は國とす。一級地方道に對する道路建設義務者は、1935年4月1日降地方廳とす。1933年6月16日現在にて人口六千以上を有する地方團體に於ける市町村道に對する道路建設義務を課せず。市町村道に對する道路建設義務を國又は地方廳に於て負擔する場合は、該道路の有効幅員を6米(道路中心の兩側へ各3米)以上とすべし。

道路總監は、内務及大藏兩大臣と協議の上、二級地方道に對する道路建設義務者並に道路建設移管の時期を決定す。

新道路建設義務者へ道路移管の終るまでは、從前の道路管理義務者を變更せす。

第三條 所有權

道路の所有權にもとづく權利及義務は、道路建設義務繼承の時より後夫々の道路建設義務者とす。

樹木栽培の利用及その管理は、從前の所有權者及利用權者の提議に任すべし。

第四條 國道の管理

國道は道路總監之を管理す。道路總監はその任務遂行のため地方管理廳を運用す。地方管理廳は道路總監の命令及通牒に従ふべし。本命令及通牒は、指令に對する特別な辨償なくして地方廳は路管理職員を包括し、且人的及物的關係に於て適正なる要求たるべし。

地方廳は道路總監と協議の上、道路建設管理に當る指導的技術職員を招聘すべし。

第五條 國道に續く市町村道

道路總監は必要と認むる場合、國道に接続する市町村道改良の方法と時期を、自治體當局との上決定す。道路建設義務者による工費の調達に對しては、道路總監の提議により地方法令の上従ひ權能ある管理官廳に於て之を保證すべし。

第六條 一級地方道の管理

一級地方道の管理及維持は地方廳の任務とす。地方廳は管理及維持遂行のため、特別な役所を設く。

地方管理廳は、道路建設及道路管理の事務に關し、道路總監直接の専門的監督を受く。道路總監は、一級地方道の統一的管理及維持に必要な規定を設く。一級地方道の建設計畫は道路總監の意を要す。

第七條 二級地方道の監督

道路總監は二級地方道に對し専門的監督を加ふ。道路總監は二級地方道の維持に必要な規定を設く。

第八條 地方道の新設

地方廳の建設せざる地方道の新設は、道路總監の定むる建設官廳監督の下に於てのみ之を遂行すべし。

第九條 道路總監

道路監督及道路建設警察は之を道路總監の手に移管す。道路總監はその執行のため地方管理廳を運用す。

第十條 権能の委任

道路總監は特殊なるその権能を他の官廳に委任し得。

第十一條 財政協定

1934年度に於ては自動車税の地方移譲を三分の一減額す。道路總監は、内務及大藏兩大臣と協議の上新舊道路建設義務者間の最終的協定を規定す。協定の金額は道路の目的に對して之を使用すべし。

第十二條 實施期日

本法は1934年4月1日より之を實施す。之に相當する地方法令の舊規定は同日を以て失効とす。

第十三條 施行令

獨逸國首相は、道路總監の申出により、本法の施行及増補に必要なる命令を發す。

第十四條 經過規定

(省略)

(これも素人の翻譯で、大意を傳へる程度のものと御諒承下さい。久野)

此のアウトバーンを走る時は、アウトバーン建設法施行令第九條に因つて、料金を取ると云ふ事になつて居ましたが、今は料金を取らないで居るのであります。其は國民が自動車を持つ事に便宜を計つてやり、自動車數は増し、國民が誰でも自動車の運轉技術を體得出来る様にさせて居ます。一戦争と云ふ場合に非常に好都合であり、又將來國民が自動車を澤山持つ様になつた時に、此の使用料金を取つても宜しいのであります。

此のアウトバーンは自動車を走らせるには非常に宜しいのであります、此の道路を人間が横切る様な事は出來ないと法規で定めてあります、此方から彼方の方へ行くと言つた場合非常に不便であります。

獨逸の道路法

ドイツ道路法に於ける道路は、先づ第一に自動車道路、第二が國道、第三が一級地方道、第四が二級地方道に分けられて居つて、そのうち自動車道路は、アウトバーン建設法といふ、特別法に従ふことになつてゐる。ドイツ道路法の特色は、今迄アメリカとか、日本とか、イギリスとかのデモクラシイ時代にできた道路法とは趣が異つて居ります。ドイツのは建設を主とした道路法であります日本などのは管理を主とした道路法であります。しかも日本に於ては、道路の管理を實際は府縣

にさせてあつて、國の命令が、事實上徹底しかねる場合がかなり多いのであります。

その結果、國道の統一を缺いて居る點が多いと思はれるのであります。政府が四車線でやらう思つても知事が財政上困ると云つたりして、ある所は廣く又狭く、國全體の統一が出来かねるのあります。

遠距離高速輸送機關としての道路

遠距離高速輸送の機關と云ふものを考へて見ますと此道路は大變面白い點がある様に思ふのります。昔は良い道路を造ると云ふ事が最も交通を速める一つの方法であつた時代があります。それから蒸氣機關の發達に依つて今度は鐵道と云ふものが道路に代つて速い機關になりました鐵道を附ける事が國家の重要な政策の一つになり遠距離輸送は相當の利益を擧げる事が出来る。う云つた様な時代が來たのであります。

其次に内燃機關の發達に依つて自動車が登場しました。然も長足の進歩に依つて自動車の性能向上し高速運輸が可能になりました。現にアメリカでは1時間140km、10時間連續運転の出来なバスが出来ました。將來もつと進むであります。

自動車による輸送の良い所は戸口から戸口へ積替へ無しに行く。停車場で時間を空費しないとふ事にあるだらうと思ひます。又欲する時刻に自動車に乗り自動車に積む。さうして直に出発すると云ふ點も特徴であります。汽車はさう参りませぬ。思ふ時に出て呉れないのであります。

然し今日自動車よりも汽車の方が遠距離輸送機關として優れて居るのは途中のスピードが速いあります。所がドイツのアウトバーンの様に平面交叉は一つも無いしカーブも勾配も充分緩かでありますと途中の速力が汽車に劣りません。従つて戸口から戸口への輸送は汽車よりずっと出来るわけであります。

さう云ふ事を考へますと此遠距離高速輸送機關と云ふものは將來に於て今度は鐵道から道路へるべき時代が來るのではないかと云ふ考が可能な様に思はれるのであります。

それが日本に於て直ぐ行はれるかどうかと云ふ事は之は又國情が違ひますから分りません。世界の大勢がそれに向つて進んで行けば日本も亦同様に世界の大勢に添ふて行かざるを得ないでないか。従つて高速道路と云ふものに向つて注意を拂ふ價値も有ると信する次第であります。

以上は一個の私見であります色々異つたお考を持つ方も澤山あると思ひます。さう云ふ方から種々お教へを受ける事が出来ますならば誠に幸でございます。

御清聽を感謝致します。(拍手)

直木會長「私から皆様に替つて御禮を申し上げたいと思ひます。非常に長い時間に涉つて、常に、極めて詳細に、ヒットラー道路の何たるかを我々にしつかり認識させて戴きました、非常に難うございました。一同と共に拍手を以つて御禮申し上げようと思ひます(拍手一同)

(速記、丹先田生)