關門國道改良計畫ニ關スル件

關門國道改良計畫ニ關スル件

國道二號路線ハ東京市ヨリ鹿兒島縣廳所在地ニ達スル重要幹線ナルモ本州ト九州トヲ連絡スルニハ下關市西細江町ヨリ赤間ケ關海峽ヲ渡リ門司市ニ達スル區間ハ海上ニ依ルノ外ナク道路交通上ノ不便著シキモノアリ、仍テ明治十一年九月渡船場ヲ新設シテ道路交通連絡ノ用ニ供シタルモ明治三十四年五月山陽鐵道株式會社ガ鐵道九州線トノ連絡ヲ圖ルガ爲メ汽船連絡ヲ開始シテヨリ以來本州九州間ノ連絡ハ專ラ鐵道ノ連絡船設備ニ讓リ道路交通ヲ連絡スル渡船ハ廢止セラレ現在ニ至リタルモノトス。

(一) 關門連絡設備ノ狀況

鐵道省ニ於テハ山陽線ト九州本線トヲ連絡スル爲メ旅客ハ汽船

ニ依リ一日百回貨車ハ航送船ニ依リ一日百回乃至百十八回ノ航海ニ依リ連絡シツツアルノ外關門汽船株式會社ハ汽船十三隻ヲ以テ一日百七十五回ニ亘リ鐵道連絡設備ヲ利用セザル貨客ノ運送ヲ經營シ其ノ他ハ艀船ニ依リテ運送セラルルノ現狀ナリ、今最近五箇年間（昭和自二年至六年）ニ於ケル一箇年平均交通量ヲ示サバ左ノ如シ。

(A) 鐵道連絡設備ニ依ル交通（五ケ年平均）

(A) (イ) 汽車連絡	旅客	二七八五一九九	人	旅客運賃	四七二六六一	圓
	貨物	一六〇五三五〇	噸			
(ロ) 單獨連絡	旅客	一三八六〇三三	人	貨物運賃	一三〇九三〇四	圓
	貨物	一三一	噸			
(B) 自由交通	旅客	四四八三四二	人	旅客運賃	五六八三五	圓
	貨物	五九八三	噸	貨物運賃	五七一六	圓
(A) (B) 計	旅客	四六一九四七四	人	〃	五三九四九六	圓
	貨物	一六一三五四	噸	〃	一三一四九三〇	圓

一日交通量	旅客	一二六三一	人
	貨物	四三九八	瓲
〃	旅客	三七九七	人
	貨物	〇三	瓲
〃	旅客	一三二八	人
	貨物	一六	瓲
	旅客	一二六五六	人
	貨物	四四一四	瓲

(二)　從來ノ改良計畫

本區間ノ連絡ニハ異種交通機關ノ乘替ヲ要シ不便勘ナカラザルノミナラズ旅客船ニ在リテハ十五分、貨物船ニ在リテハ二十五分、艀船ニ在リテハ五十分ヲ要シ船舶待合時間等ヲ見込ムトキハ長時間ヲ空費スルノ外航路急流ナルガ爲メ常ニ交通ノ危險ヲ伴フヲ以テ連絡設備ノ改善ヲ計畫スルモノ漸ク多キヲ加フルニ至レリ。

(A)鐵道省ニ於テハ曾テ關門連絡鐵道ノ敷設ヲ計畫スル所アリシガ、大正十二年關東大震災ニ依ル財政緊縮ノ爲ニ之ヲ廢止シ其ノ後隧道開鑿ノ計ヲ立テタルガ如キモ未ダ實現ノ運ニ至ラズ

(B)民間ニ在リテモ關門連絡交通機關ノ創設ヲ計畫スルモノアリテ、

(イ)關門連絡鐵道株式會社發起人山崎龜吉外九名ハ、事業資金二千萬圓ヲ以テ門司驛前ヨリ下關驛前廣場ニ至ル延長三哩二分ノ地下鐵道ノ敷設ヲ昭和四年七月出願シ。(ロ)關門連絡鐵道株式會社發起人大田黑重五郎外六名ハ、事業資金三千萬圓ヲ以テ九州本線大里驛ヨリ山陽線長門一ノ宮驛ニ至ル地方鐵道ヲ敷設シ早鞆海峽ニ架橋シテ地方鐵道ノ外自動車道路及人道ヲ築造スルコトヲ昭和六年一月出願スルニ至レリ。

(C)然ルニ道路設備ニ屬スル渡船ハ前述シタルガ如ク曩年廢止サレ他ノ交通機關ノ施設ニ俟ツノ狀況ニシテ國道交通ノ連絡ハ杜絕スルノ狀況ニ在リ。

(三)　連絡計畫ノ必要

國道ノ連絡設備ガ今日マデ放任セラレタル原因ハ多々アルベシト雖、(イ)自動車交通ガ今日ノ如ク道路交通ノ價値ヲ增大セシメザリシト(ロ)工事施行ノ困難ナルト(ハ)財政ノ之ヲ許サザリシト(ニ)軍事當局ノ贊成ヲ得ザリシトニ依ルコト想像スルニ難カラズ、然レドモ左記ノ理由ニ依リ連絡設備ノ新設ヲ必要トス

(1)國道トシテ交通ノ連絡ヲ圖ル必要アルコト

經濟的交通ヲ策スルガ爲ニハ一種ノ交通方法ニ依リテ交通ノ目的ヲ達スルコトヲ考慮スルノ要アルハ言ヲ俟タザル所ニシテ地理的關係ガ之ヲ妨グル場合ニ在リテハ之ヲ克服シテ經濟上有利ノ方法ヲ採ルベキハ交通政策上當然ナリ本件國道ハ東京市ヨリ鹿兒島縣

廳所在地ニ達スル目的ヲ以テ認定セラレタルモノニ係リ國道設定ノ目的ヨリスレバ一貫シタル道路交通ー路面連絡交通ヲ必要トスルモノニシテ異種方法ニ依ル交通ヲ不經濟トスルガ故ニ當然道路施設ヲ必要トス、而シテ本件事業ノ如ク本州及九州全般ノ交通ニ關スル施設コソ國家自ラノ爲ニ國家ガ施設スベキ合理的事由ヲ有スルモノト言ハザルベカラズ。

(2)將來ニ於ケル交通狀勢ヨリシテ必要ナルコト

本件箇所ニ於ケル現時ノ交通狀勢ハ前表ニ示スガ如シト雖、連絡施設完成後ニ於テハ同地方ニ於ケル交通狀勢ハ一變シ自動車交通ノ增加スルヲ豫想スルニ難カラザルヲ以テ今關門ヲ中心トスル自動車交通ノ現勢ニ鑑ミ同地方ニ於ケル自動車增加ノ趨勢

ニ稽ヘ架橋後ニ於ケル自動車交通量ヲ示ストキハ別表ノ如キヲ以テ之ニ依ル經濟上ノ利益ハ顯著ナルモノアルヲ知ルベク更ニ自動車交通ノ經濟的領域ノ擴張ニ依リテ得ベキ利益ハ尠少ナラザルヲ以テ連絡施設ヲ必要トス。

(3) 地方交通上ヨリシテモ重要ナルコト

本州西端ニ於ケル下關、宇部、山口各市ト九州北部ニ於ケル福岡、八幡、戸畑、小倉、門司各市トハ密接ノ關係ヲ有シ前表ニ示スガ如ク下關門司間單獨交通ノ實情ニ徹スルトキハ一日ノ通行旅客五千二十五人ヲ算シ、貨物ニ在リテハ比較的僅少ニシテ十六噸ヲ見ルニ過ギズト雖之ヲ既往五年間ニ於ケル平均一ケ年增加歩合ノ二割ナルニ稽フトキハ將來自動車ノ發達ト相俟テ益々交通量ヲ增大

スベキコト疑ナキヲ以テ地方交通ノ見地ヨリスルモ改良ヲ必要トス。

(4)工事ノ施行モ容易ナルコト

本件箇所ニ於ケル架橋延長ハ五百間ニシテ道路技術ノ進歩シタル現在ニ於テ架橋ノ容易ナルコトハ、サンフランシスコニ於ケル金門橋（延長一、九五五米）紐育ニ於ケルハドソン橋（延長一、四五五米）フイラデルフイヤニ於ケルデラウエヤー橋（延長九九〇米）ガ吊橋トシテ架設セラレタル事例ニ徴スルモ疑ナキ所ナリ故ニ本件箇所ノ架橋ヲ躊躇スルガ如キハ何等理由ナキコトニ屬ス。

(5)關門航海ニ安全ヲ與フルコト

本件海峽ニ於ケル一般船舶ノ航行ハ常ニ危險ヲ伴ヒ自大正九年一至昭和三年二

月ニ於ケル重ナル事故ハ汽船相互ノ衝突十二、汽船帆船衝突三十
月ニ於ケル重ナル事故ハ汽船相互ノ衝突十二、汽船帆船衝突三十
七、帆船相互ノ衝突一ヲ占ム是等ハ海峡ヲ通過スル船舶ト之ヲ横
斷セムトスル船舶トノ事故相當多キヲ占ムルガ故ニ本件計畫ニ依
リテ海上連絡船舶ノ航行減少シ通過船舶ノ安全ヲ期スルニ至ルベ
シ。

(四)計畫ノ調査

國道連絡施設ノ必要前述ノ如キヲ以テ早晩新設ヲ要求セラルルニ
至ルベキハ明カナリ、仍テ内務省ニ於テハ昭和七年度ヨリ之ガ調
査ニ着手シ、七年度ニ於テハ三萬圓、八年度ニ於テハ五萬圓ヲ支
出シ目下調査中ニ屬ス。

(五)架橋計畫ノ概要

一、架橋位置　自下關市壇之浦町
至門司市明神鼻

二、橋梁延長　九百十米（五百間）

三、幅員　二十米（十一間）

四、構造　吊橋

五、取合道路　下關側延長五千米（二千七百八十間）幅員二十二米
門司側延長六千米（三千三百三十間）幅員二十二米

六、工費　金貳千七拾萬圓

內金千六百四十萬圓　架橋費

金三百三十萬圓　取合道路費

金百萬圓　監督雜費

七、工事施行期間　五箇年

關門附近ヲ中心トスル自動車交
通圏内ニ於ケル自動車増加調

昭和十八年一月現在ニ於ケル五ケ年後ニ於ケル豫定數

府縣名	乘用車	貨物車	計	乘用車	貨物車	計
山口	九八四台	四〇七台	一、三九一台	一、三八〇台	一、一四六台	二、五二六台
廣島	一、二六一	七七七	二、〇三八	二、二〇五	二、二七五	四、四八〇
岡山	一、一〇三	六五七	一、七六〇	一、七七五	一、五〇三	三、二七八
福岡	二、四五六	八九五	三、三五一	四、五二六	一、五七七	六、一〇三
佐賀	六五八	一七七	八三五	一、一〇八	四七九	一、五八七
大分	九七一	二一四	一、一八五	一、六三三	七九三	二、四二六
熊本	一、一三九	四三五	一、五六四	一、三七四	七〇三	二、〇七六
長崎	六七四	二一六	八九〇	一、〇八六	七四一	一、八二七
宮崎	五一三	二八三	七九六	一、一三四	一、七五七	二、八九一
鹿兒島	七三五	二八五	一、〇二〇	一、一三五	五二四	一、六五九
計	一〇四八四	四、三四六	一四、八三〇	一七、三四四	一一、四九七	二八、八四一

關門ヲ中心トスル自動車增加調

交通觀測地點	昭和八年六月調査 乘用車	貨物車	計	地方ニ於ケル自動車增加率 乘用車	貨物車	五ヶ年後ニ於ケル推定 乘用車	貨物車	計
	台	台	台	%	%	台	台	台
山口縣玖珂郡和木村字和木（廣島縣界）	二七	一〇一、四	一二八、四	一二	二四	四八	二九六	三四四
同縣下關市壇ノ浦町	四四九、四	三八、一	四八七、五	七	二三	六三一	一〇三	七三四
福岡縣門司市西本町	二、三三、一	二八九、八	二、六〇二、九	一三	一二	四、二四八	五一一	四、七五九
同縣小倉市魚町	二、一七〇、八	三〇四、六	二、四七五、四	一三	一二	四、〇〇〇	五三六	四、五三六
同縣筑紫郡二日市町（佐賀縣界）	三二六、九	二八七、六	六一四、五	一一	二二	五五一	七七七	一、三二八
同縣企救郡曾根村下曾根	一一五、五	一五五	一七〇、五	一三	一二	二一四	九六	三一〇
同縣築上郡東吉富村廣津（大分縣界）	二七六	一三一	四〇七	一一	三〇	四六四	四八五	九四九
山口縣豐浦郡川中村字綾羅木	三三	一五	四八	七	二三	四六	四二	八八
計	五、七二一、七	一、二二三、二	六九三四、二〇			一〇、二〇二	二、八四六	一三、〇四八