

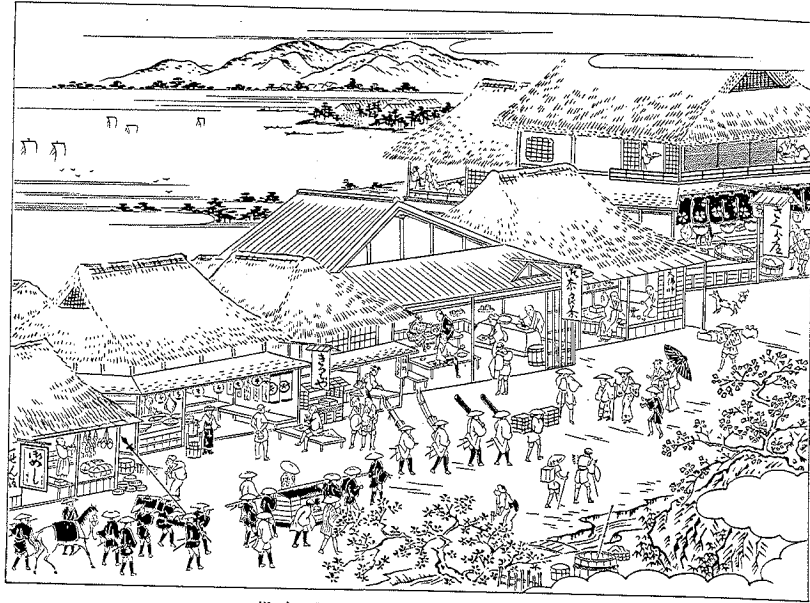
行詰れる京濱國道

(一) 前がき

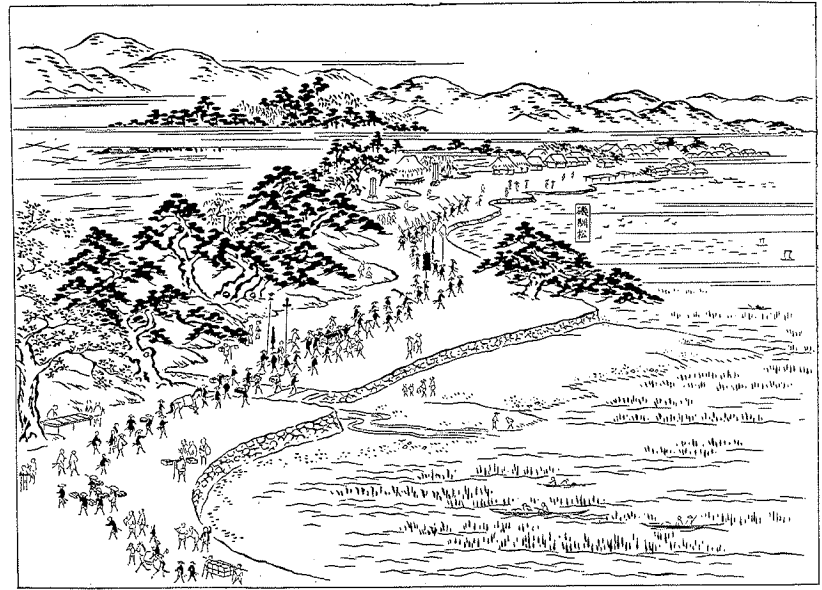
「御江戸日本橋七ツ立ち」、如何程草鞋の紐を締むるとも、其夜は八里の神奈川宿りか、又は保土ヶ谷宿りと云ふ昔の旅路は、廣重の繪のやうに何の煩はしさもなく、品川・川崎・神奈川・保土ヶ谷と宿驛の數々を重ねたのであつたが、下田沖の砲聲に桃源の夢破れ、漁士の小舟寄する横濱村は南蠻船の集ふ開港場となり、「破れ草鞋が金になる」とさへ云はれた濱の景氣に、土砂道の東海道も人馬の絶ゆる暇なきに至つた。

而し、此眩るしき世の變遷に、國道も亦改良されて道幅も擴がり、路面の維持も出来るやうになつたが、それも束の間、今や一日、二萬四千臺の自動車と四萬餘臺の諸車とによりて飽和状態となり、戦慄すべき轢殺、負傷、車輛毀損等の事故に踏み所なき魔道と變つた。

識者は此飽和せる交通状態及多數の事故を如何に見るであらうか、吾人は其由て來れる所以を究めねばならない。而して京濱國道は今東京・横濱間直交通量の激増と沿道の驚くべき發展とによりて其交通量が飽和状態にある事を叫び、此趨勢に任ずに於ては、如何程沿道警察の努力を以てするも、到底頻



一世紀前の交通状態(神奈川驛)



一世紀前の交通状態(鈴ヶ森附近)

頻たる事故を根絶することは至難である。軀ては京・濱間の直通交通は廢絶し、又沿道の工業及横濱港の貿易は衰退を來すであらう。其對案として改良工事の急を要する事を強調したいと思ふのである。

(二) 眩るしき遷り變り

品川宿から先の東海道は、川崎や神奈川驛の外には沿道の所々に茶店があつた位、東は波打際、西は見渡す限りの田畑を控へ、淺草海苔を除きては大森の麥藁細工が家庭工業と云へば云へる位のものであり、道幅こそ三、四間はあつたが、砂利道と云ふより寧ろ土砂道であつた。

而し宿場の茶屋も本陣も、參觀交代の行列を唯一の糧とした時代において、例へ行列が一里續かうとも、又右歩きしようとも、町人に土下座させて揚々と通行したのであるから、事故と云へば鈴ヶ森刑場あたりの野良犬に吠み付かれた位に過ぎなかつたであらう。

然るに濱に黒船が着き、江戸が帝都となつて東京と改まり、此間に陸蒸汽が走るやうになつてからの國道は、雷に車馬の交通が頻繁となつて路幅が狭くなつた許りではなく、急遽に増加した自動車のため路面を維持する事が出来なくなつた。茲に於て京濱國道の改良が唱導され、大正七年其機運が熟して次のやうに改良されたのである。

京濱國道改良工事 俗に京濱國道と云ふのは昔

の東海道——今の一號國道の一部分で、横濱高島町迄を云ふのであるが、東京府と神奈川縣と復興局とで改良した區間は、品川八ツ山から横濱表高

島町迄五里二十六町餘であつて、此區間に金一千二百九十三萬餘圓の工費が投ぜられた。

東京府が施行した八ツ山・六郷橋間五千七百六十七間の區間は、一部新道を造つたが、道幅十二間の内、車道の幅八間が「アスファルトコンクリート」或は「アスファルト」碎石に、又各二間幅の歩道は「コンクリート」又は「マグネサイドブロック」で舗装され、大正十四年工費金八百二十六萬餘圓で竣功し、舊道に比し九十三間を短縮した。

又神奈川県が施行した六郷橋から以南、生麥と舊横濱市の界迄三千七百間の區間は、道幅十間に改められ、其内、車道四十尺は、中央二十二尺が「アスファルト」碎石の舗装、各九尺が碎石道、又歩道各十尺が砂利道で、大正十四年工費金三百四十七萬餘圓で竣功した。

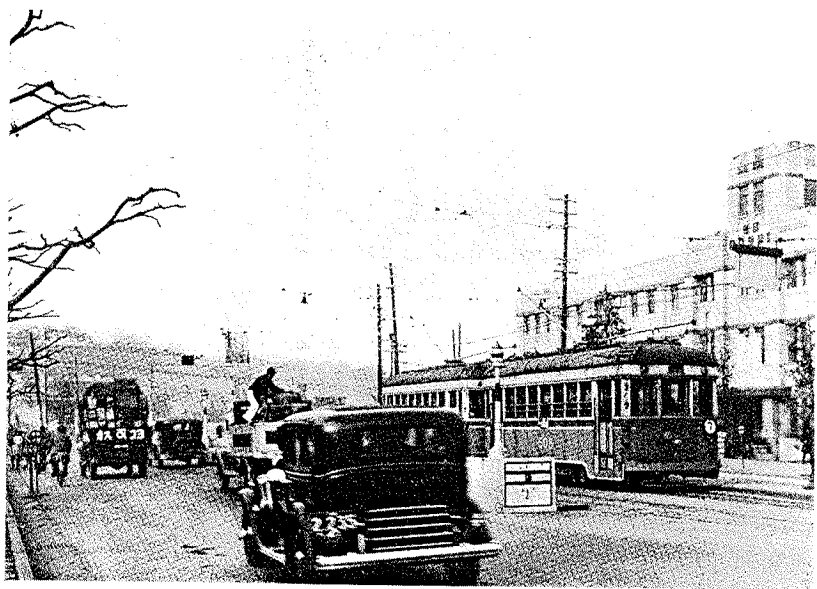
尙復興局が施行した、生麥と舊横濱市との界から表高島町迄の二千九百三十間の區間は、幅十八間乃至二十間、其内車道は電車軌道を合せて十二間乃至十三間の間が「アスファルトコンクリート」、又歩道各三間が「コンクリートブロック」に舗装され、昭和五年十月金百五十九萬餘圓で竣功したものである。

如斯、大正七年度から大正十四年度迄と、横濱附近が大正十三年から昭和五年迄の間に總額金千二百九十餘萬圓で改良された結果、東京市内は十二間幅、川崎以南十間幅、舊横濱市内に這入つて十八間乃至二十間と云ふ、今迄の道幅の三倍から五倍に擴げられ、且舗装され、尙六郷橋や鶴見橋も架け替へられ、殆んど一直線の所謂坦々砥の如き道路となつたのであるから、年々激増する自動車も時速二十五哩

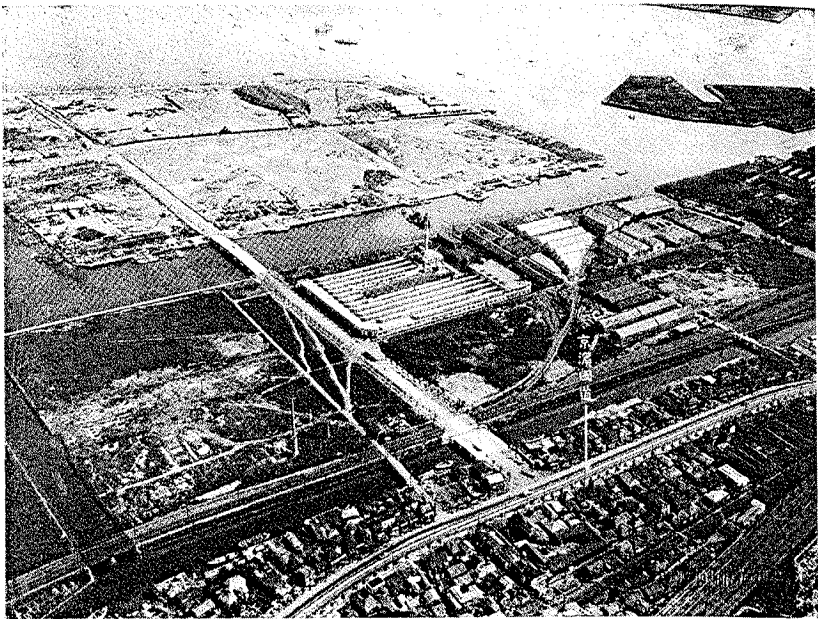
で安々と行き交ひ、且沿道の人家は蒙々たる砂塵から遁るゝ事が出来るやうになつた。更に此大動脈の手術によりて、小動脈と沿道の諸臓器とが活動し、其發展は實に目覺ましいものがあり、地の利を占めた京濱地方の工業は、特に著しき躍進振りを示すやうになつたのである。

(三) 驚くべき沿道の發展

狐狸棲みし江戸村が帝都にならうとは、道灌の夢想だにもしなかつた所であらうが、又「海士小舟軒場に寄する心地して眺めえならぬかの川の里」と詠んだ其神奈川が、横濱開港に先だちて開港場に要求され、更に一世紀後の今日、六十萬坪の埋立地が出来やうとは、些も考へ及ばなかつた事であらうと思ふ。



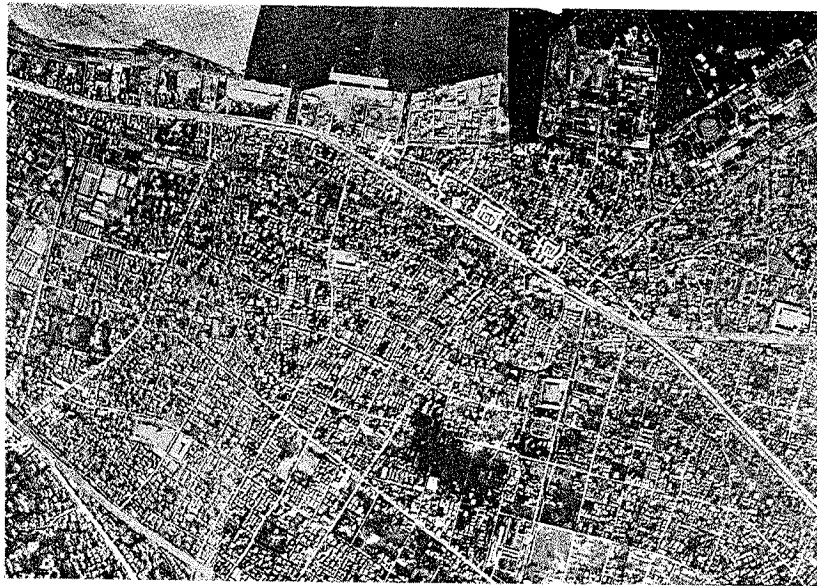
改良された當時の横濱驛前



子安埋立地附近

であつて、干潮に粗朶の頭が見えたのは僅か二三十年前の事と思つたが、今は沿岸一體に埋立てられて、品川から六郷川迄の間に約七十萬坪、鶴見に百八十萬坪、生麥に六十萬坪、合計ざつと三百十萬坪の土地が新生した。丁度國道に沿つて五町幅の陸地が浮き上つた事にもなる。

工場 東京市品川区から蒲田區の間に九百四十九工場があつて、二萬九千餘人の職工が機械工業其他に従事し、又工業都市川崎は、紡績・電氣器具・セメント製造、或は製菓・味之素、或は蓄音器製造と云つたやうに、大規模の工場が各地から水陸の利便を頼つて集まり、或は新設され、尙鶴見・生麥の埋立地には、鋼管・硝子・製鐵・製粉・造船・造機の各工場或は貯炭場・貯油所・火力發電所等の大工場が建てられ

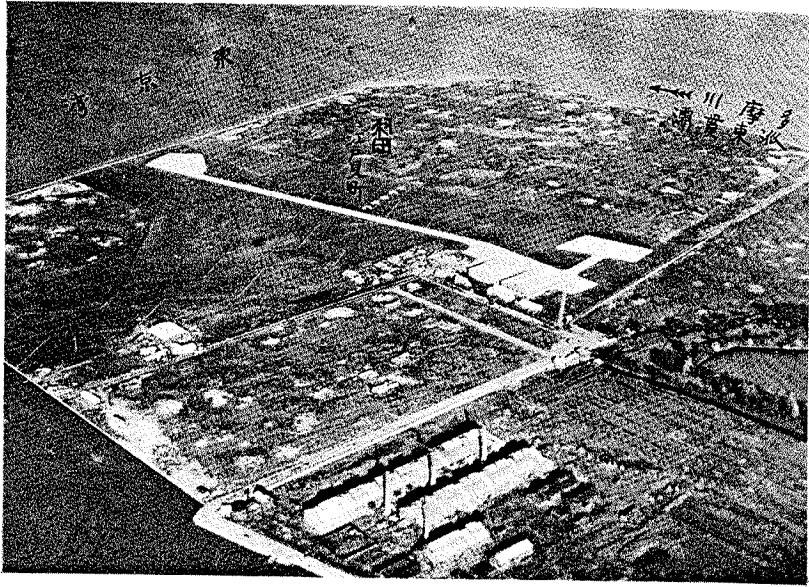


稠密せる家屋(大森區附近)

會ては耕地なりし所も住宅が密集し、其人口十萬を擁し、又埋立てられた海面三百餘萬坪の内には、一部弦歌の絶えぬ「都新地」などもあるが、大部分は工場地帯となり、一部は航空港となつた。又沿線千五百の工場は、軍需景氣に煽られた機械工業を始めとして、七萬一千名の職工によりて工産年額三億八千二百五十萬圓に及び、尙横濱の貿易は十五億に達してゐる。

沿道の人口 東京市の品川・大森及蒲田區と、川崎市全部と、横濱市の鶴見・神奈川兩區とで昨年の人口は八十八萬七千六百八十八人あり、之を大正末年國道を改修した當時の五十七萬一千四百六十七人に比較すれば、九年間に五割四分の増加、一年に六分の増加率である。

埋立地 品川から大森あたり迄の東側が波打際



羽田航空港 (日本航空輸送會社撮影)



大森瓦斯製造所附近 (日本航空輸送會社撮影)

川崎と横濱市とで工場數四百九十六、職工四萬一千五百七十八人を擁し、將に全日本の覇權を握らうとして居るかの如くである。

工業額 生産額の内、昭和七年の工業額を見るに、品川・大森・蒲田の三區丈で九千二百十五萬九千圓あり、川崎市が一億二千萬圓、横濱市が一億七千餘萬圓、合計三億八千二百四十八萬九千圓と云ふ龐大な數字を示して居る。

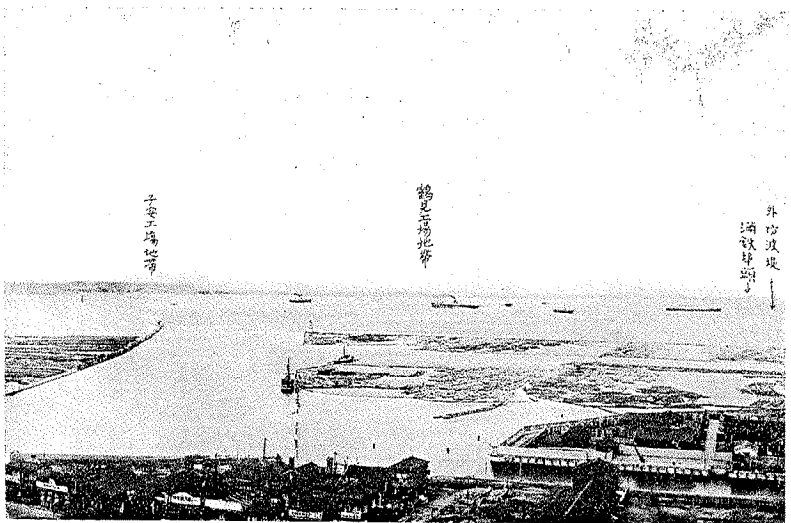
其工業の種類を見るに、機械工業・化學工業・食料品工業・紡績・窯業其他であつて機械工業が主位を占めて居る。

羽田航空港 航空機が旅客と郵便物とを載せて滿洲國へも往復すると云ふ現代にありては、之が發着用の陸上の港が必要である。此必要から擇ばれたのが羽田空港十六萬坪の埋立地であつて、遞

信省の管理に屬し、其廣き敷地の一隅に、日本航空輸送會社及東京日日・東京朝日・報知の各新聞社並に遞信省の格納庫が造られ、合計二十餘の飛行機が傳書鳩の如く活動しつゝある。

航空輸送會社の飛行機は、昭和四年四月飛行開始以來、毎日一回乃至二回定時に發着し、乗客は出航の五十分前に芝田村町の本社を發し、自動車で空港に急ぐのであつて、此自動車は國道を大森區役所前迄駛走し、夫より東折、府道に入り、更に國防道路と名付くる社設の道路に這入るのである。

乗降客は勿論少數であるが、空の壯途を送迎する人々の爲め一日二、三百名の自動車客があり、本社から空港迄に四十分を費しつゝある。此四十分は羽田より名古屋迄僅かに一時間五十分の飛行

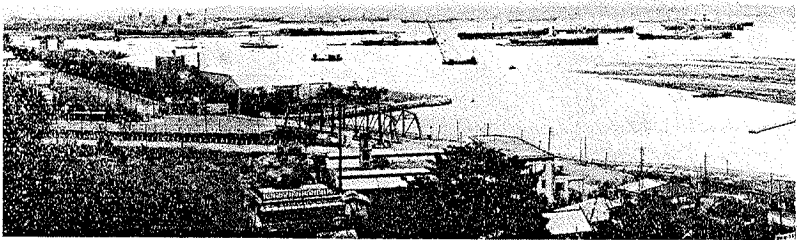


港

時間に對し、餘りに長時間に失する、若し之を半減し得るならば、二時間十分にして名古屋の客を都心迄迎へ得る事となるのである。

横濱港 僅かに六十七戸の漁村であつた横濱村が、安政六年六月本邦第一の開港場となり、其年の貿易は百十二萬圓に過ぎなかつたが、翌年には六百十九萬圓に躍進し、其後年々累進する有様であつた。茲に於て元治元年に東波止場と佛蘭西波止場とが設けられ、又税關の前身たる運上所も建てられ、稍々天然港の形は付いたが、國際的の港としては、築港工事を施行せねば到底巨船を容るゝ事も貨物を揚卸しする事も出来なかつた。

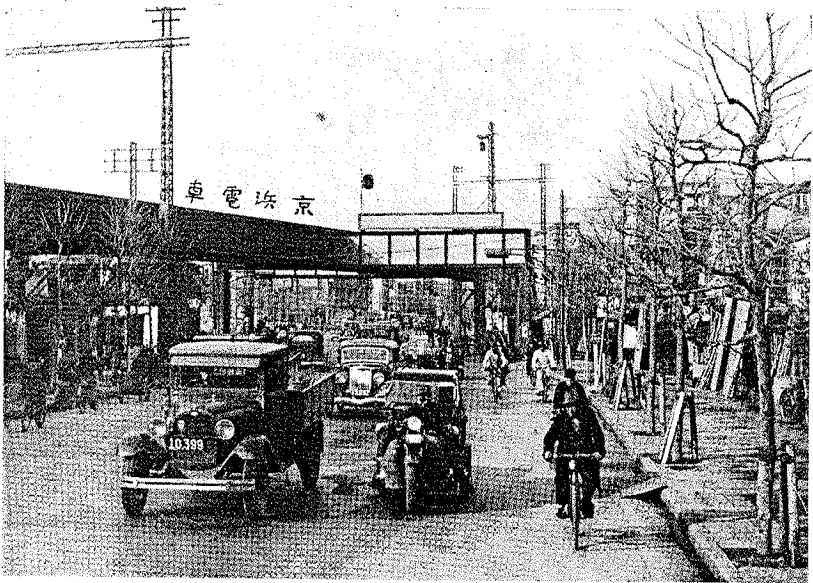
依て明治二十二年から築港工事が始まり、且其工事は擴張に擴張を重ね、今日迄大約金四千六百萬圓の巨額を投じたが、尙此設備を以て足りるとせず引續き工



横濱

事中である。今昭和八年に於ける輸移出入額を見るに、外國貿易が九億五千七百餘萬圓、内國貿易五億二千八千餘萬圓、合計十四億八千五百萬圓と云ふ異常なる數字を示して居る。

而して輸出品の重なるものは生絲を最とし、小麥粉、縮緬、蟹簾詰、輸入品には緑綿、羊毛、原油、小麥などであつて、貨物總噸數は昭和八年に千二百七十二萬噸であつた。此等の大部分は船運搬により、一部分は汽車便によるが、貨物によりては全然舟及汽車便に托送する事の出来ない、貴重品或は濕氣を厭ふものがある爲自動車又は馬車等によるものが二割六分を占めてをる。今昭和二年に於ける其内譯と、昭和九年に於けるものとを對比するに、昭和二年には鐵道三分、舟運搬八割、陸運搬一割七分であつたものが、昨今に於ては鐵道六分、舟運搬六割八分、陸運搬前記二



鈴ヶ森京濱電車橋附近



品川驛前

割六分に増加して居る。

即ち自動車等により道路を通行する貨物は、番に其量の増加に伴ふ事は勿論であるが、尙直ちに軒先より軒先へと運ばれて、揚卸に手間を要せざる事等が其割合を増加したものと考へ得らるゝであらう。

今假りに昨年の陸運搬貨物の大部分が、京濱國道を通過したものとすれば、年三百三十萬噸の貨物は、一噸車で三百三十萬臺、即ち一日約一萬臺は横濱港の貨物の爲めに占められつゝある譯である。

然るに横濱港は内貿の擴張設備既に成り、又外貿施設は近く竣功の豫定、外防波堤の完成によつて靜穩なる深さ三百八十萬坪の泊地を抱擁し、尙第四期の擴張を控へて居るのであるから、其曉に

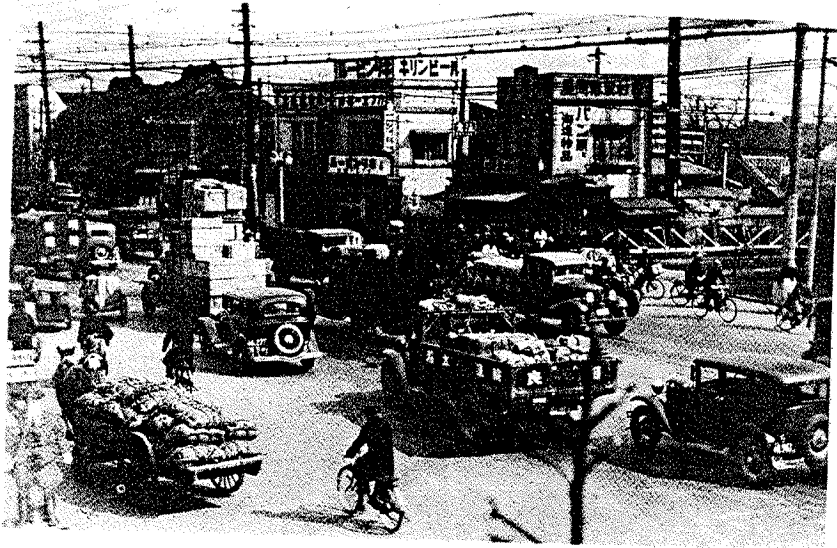
於ては貨物も倍加するものと豫定せねばならぬ。

以上概要乍らも沿道並に横濱港の發展等を紹介したのであるが、次に現在京濱國道の交通状態を究めねばならぬ。

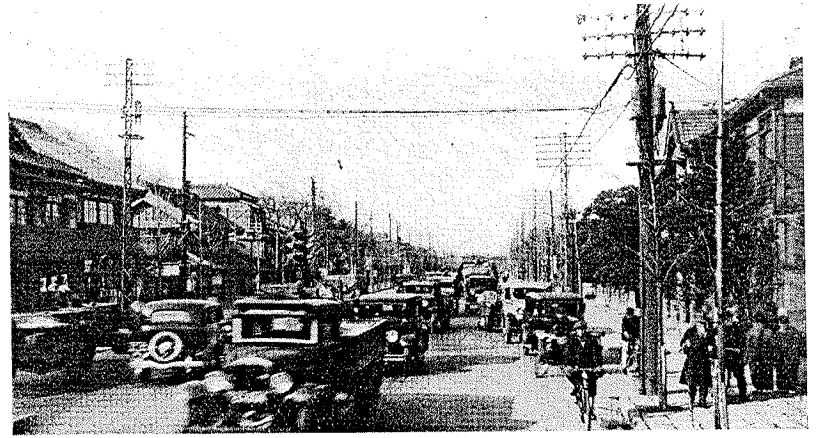
(四) 飽和状態の交通量

八ッ山から高島町迄三十五分間で走れる此頃では、何も昔の如く七ツ立ちする必要はなく、六郷のゴルフ場や川崎大師の參詣は尙更午後でよいと云ふ譯、従つて歳晩は別として、普通毎日午後二時から三時の間が一番交通量が多く、一日中の一割強を占めて居る。

朝七時から夜十時迄十五時間に如何程通るかと云ふに、昨年の十二月八ッ山で自動車二萬三千八



神奈川區千若町附近の雜沓



大森區八幡海岸附近

百五十五臺、自轉車二萬八千五百五十臺、其他の車四千二百八十臺、歩行者七千六百三十人に達して居つた。

此人・車の數も鶴見迄の間に漸減するが、再び横濱驛に近づくに従つて増加し、自動車一萬四千四百七十臺、自轉車二萬一千三百三十臺、其他の車三千七百九臺、歩行者四千二百六十人となつて居る。

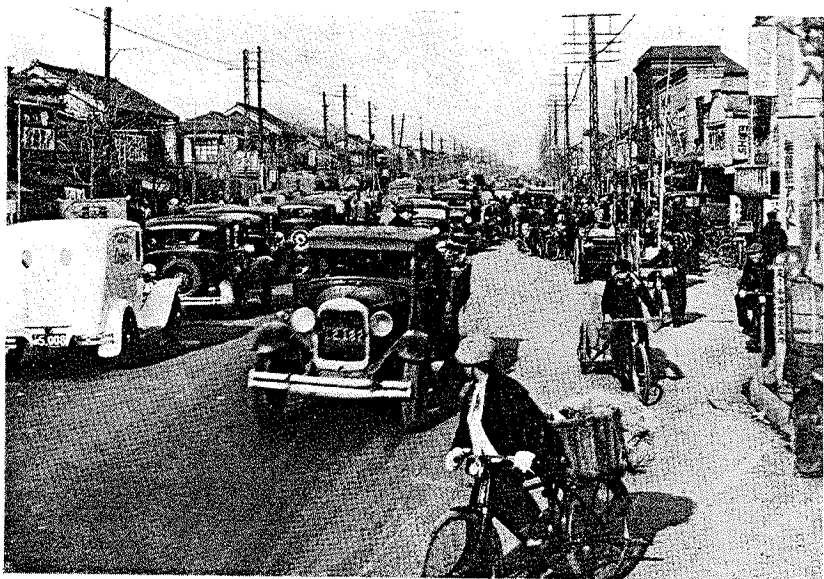
而して此等の諸車も、樋に水を流すが如く、同じ速度で進むもの許りなら、敢て交通量の増加を憂ふるものではないが二十五哩で走る自動車もあれば、之が進行を妨ぐる低速度の自轉車があり、更に又之を妨害する牛・馬車、荷車があると云ふ有様であるから、爲めに交通状態は著しく混亂を呈する事になるのである。故に速度の早きものには之に應じて廣き路面を與へねば、其機能を發揮させる事が出来ないのみならず、安全を期する事が出来ない譯である。

今此關係から以上の交通量によりて使用されつゝある路面

積を調査して見ると、八ッ山で車道の八割八分、横濱驛前で七割二分が占められ、餘す所僅かに一割二分乃至二割八分に過ぎない状態となつて居る。

如斯、現在に於て路面の大部分は諸車によりて使用され盡して居るが、更に之を混亂せしむるものは鐵道の平面交叉及び十字路の交通停止である。今八ッ山から横濱驛前迄に信號機が十六箇所あり、其内鐵道の平面交叉として厄介なのが蒲田の穴守線、鶴見の臨港線、神奈川の貨物線とである。

以上の如き交通状態に對し、現在の京濱國道は果して良く其の使命を全ふしつゝありや否や、次の如き事故の數々を見るときは、最早飽和状態に陥れる事を知り、五年後は愚か、二年後を想像するだに戦慄を禁じ能はざるものがある。



蒲田區旭町附近の雜沓

(五) 戦慄すべき事故

三原山に捨つる命はあるとしても、健全なる精神と身體の持主である限りは、事故などの爲に費す十分時も惜しからうし、まして怪我と云ひ、更に一命を失うと云ふに至つては、蓋し一家の一大慘事である。

然るに昨年八ツ山から六郷橋の間に事故が九百六十九件、六郷橋から横濱驛前迄に五百八十五件合計五里餘の間に於て千五百五十四件あつて、死者三十四名を出し、傷者九百八名、車輛毀損額約五萬圓に上つた。皮肉なことには交通事故に因る死者の數三十四名は、此の沿道に於ける殺人事件の二十四件に比べて遙に多いのである。一人の強盜殺人事件があつてさへ、特號の見出しによりて

三面を賑はし、都人士を極度に戦慄せしめ、之に對して警察は全神經を集中するものである。それにも拘はらず、此三十四件の轢殺に對しては世人の記憶にすら止まぬと言ふ事は誠に遺憾に堪えないのである。

此等の事故數は、沿道警察の涙ぐまじき活動によりて極限に防止され得た結果であるが、吾人は尙一年後の事故に想到するとき、誠に晏如たらざるを得ないものがあり、更に五年後を想ひ浮べては、心竊かに憂ふべき豫感に打たるしものがある。

昨年三十四名の血に彩られた京濱國道は、將來何によりて淨められ得るや、既に硬化の重症に陥れる大動脈は、名醫と雖も匙を投げるであらう。

(六) 五年後にはどうなるか。

土砂道が一躍幅十間乃至二十間の「コンクリート」道に改良されたのが僅か十年前、然るに既に交通量は飽和状態となり、驚くべき事故の跡を印しつゝある事を記したが、此趨勢より推算すれば、不幸にして五年後には警察力の充實によるも尙治安を害する事多かるべく、又交通用具の速度は著しく減退し、遂には國道より文明の利器を驅逐し去るの運命に立到るのではあるまいかと疑ふものである。

京濱間の直通交通量は既往の累進によりて夥しき數となるが、此外沿道人口の増加率は一年に六分

あるから五年後には百三十萬人に達するであらう。又工場數も五分の増加率であるから、二千餘になり、工産額は一年一割七分の増加率により、七億に上るのであらう。

又横濱港の貨物は一年一割二分の累進によつて、陸運搬貨物のみが五百三十萬噸に達するものと見ねばならないのである。

以上の如き直通交通量の増加及び沿道人口の増殖、工業の發展、並に横濱港貿易の躍進は、直ちに國道の交通量を増加せしむる事明かであるが、尙一方、之を交通量の年次増加率より推算すれば次の如く驚くべき數字にもなる。

即ち昭和三年八ッ山に於て三千餘臺であつた自動車が、昨年に於て八倍の約二萬四千臺に増加せし事例に徴すれば五年後には六倍七となるが、今假りに今後に於ける自動車數の増加は微々たるものとして、之を半數に見積つても三倍乃至四倍、即ち自動車のみにて七萬臺乃至十萬臺に達するのではあるまいか。餘は推して知るべきである。

此狀勢より考ふれば、最早半年と雖も現狀を維持する事は不可能である。即ち今後の状態は諸車の速度が激減し、曾ては時速二十五哩に制限せられたる自動車も、又其十分の一にも及ばざりし荷車も共に心太式トコロテンに只々路上を移推するに過ぎなくなるのである。従つて高速度の自動車、自動自轉車等は、早晚國道より蔭を潜めねばならない。故に自動車と雖も時速五哩を出し得る事は困難で、精々十哩も出せ

ば僥倖とせねばなるまいと思ふ。

而し乍ら窮餘の策として、貨物自動車の如きは操縦者の苦惱を忍び、夜半爆音を立て、走るものが多くなるであらうが、之が爲め沿道民は安き眠に陥る事が出来なくなる許りではなく、晝間に倍する事故を惹起し、交通警察は晝夜の活動を必要とするのではあるまいか。或は又一策として、時刻を定めて自動車と其他の諸車とを別に通行せしむるが如き、強ち夢想ではあるまいと思ふ。

以上は元より現在の増加率より推算して五年後の窮狀を述べたのであるが、由來天産に乏しき我國にありては、工業立國の旗印の下に、此天與の地をして一大工業地に化せしむる事明かである。

然るに國道の現狀を捨置き難しとなし、直ちに改良に着手し、營々之を急施するものとしても、優に五ヶ年の歲月を要するのであるから、既に時機遲きの恨みあり、最早一刻と雖も躊躇する事を許さないのである。

(七) 結 び

以上に於て、曾ては土砂道なりし京濱國道も、國道の進展に伴ひて十年前に改良されたが、沿道の發展は實に天を摩するの勢ひであり、此趨勢によれば、既に現在飽和状態にある交通量は、日ならずして倍加し、兩三年にして三、四倍に達し、五年後に於ては驚異に値する數字を示し、誠に聖代の治下、寒

心に堪えざるものがある事を述べたのであつた。

然らば此重患に陥れる京濱國道を避生せしむる方策如何にと云ふに、最早硬化せる脈管は姑息の治療を許さず、別に新路線を擇び、潑刺たる脈管の活動に俟たねばならない。

現状に於ける損害として、單に自動車のみにて見るも、八ッ山・高島町間に要する時間は平均三十分であるが、今假りに路面の諸車を稀薄ならしむに於ては、僅かに二十五分で充分である。此十分時の損失は、金額に換算して一臺約二十五錢、一年間の自動車總數七百萬臺に乗ずれば實に一年に付き金百七十五萬圓の損失となるのである。

更に車輛の毀損額五萬圓の如きは容易に償ひ得らるゝものとするも、償ひ難きは九百餘名の死傷者であつて、而も三十四名の死者を出すに至りては、一家の一大慘事として忍び得ざるものがある。

以上は脅威に値する京濱國道の概要に過ぎないが、之を以て諸賢の認識を深め、改良工事の必要と、其急施の要ある事とを銘ぜられたとすれば望外の多幸とする所である。其改良は昨年土木會議で決議された新線によれば、工費は大約一千五百萬圓と概算されて居るが、此大動脈の一大手術ありてこそ、始めて都心より送る血液が横濱に直流し、又其間無數の小動脈に分れて沿道の諸機關を活動せしめ、工産を増進し、且横濱港の貿易を消化せしめ得るものと信ずるのである。