

究 研

道路擴張に至るまで

(承前)

神奈川縣土木課長

高

田

景



火災によつて、凡ての資料を奪ひ去られて仕舞つたので最近

海上航路に於て、又日本の鐵道の歴史に於て、先鞭をつけ
數箇年の範圍に止どめ、又統計材料も確實なものかないので
本縣であるから、道路交通に於ても決して他地方よりもそ
無趣味な計數を掲げることが控えた。

の沿革が、遅れてゐる筈はなかつたこと勿論であるが、此等
近來「文化の暴虐 (Cultural Rape)」といふ言葉をよく耳
の考證は本稿の目的ではないから「新篇風土記」「東鑑」「和略」にする。

抄」其他の文献に徴して見るべきである。

然し此機會に於て、少くとも明治維新以來の沿革を體系的
文化の極致はやがて又人々が『自然に歸る』ことを欲する
に至るであろうといふ意味であつて、文明に對する叛逆者の
に記述し、又記述すべきであるのだが、惜しい哉、過般の震
言葉に違ひない。

今、文明批評家ではない筆者は此言葉の是非を評論する積りではない。然し彼の十通舎一九をして文明を重からしめたる主人公、彌次郎兵衛喜多八が作勢詣りをしたる當時に於ては如何に支那式の妄想を逞ふしても到底百余年の後代に蒼穹をかけり、海神を驚かす程度にまで交通機關が發達しようといふことは想像し得なかつたであらう。

そして、此事は單に人間の巧智と好奇心の賜ではなかつた。寧ろ必要と打算との產物であると思はれる。

『手工業』の時代から『家内工業』の時代となり遂に現代の資本主義經濟の時代を現出するに至つては、經濟組織は往昔と全く一變して、此の經濟事情を無視するものは忽にして生存圏外に立たねばならない。

『文化の暴虐』の一句亦意味無しと云ふを得ないのである。

處で、日本が浦賀灣頭一發の砲聲に桃源の夢を醒されてから従來の國是は一變して、西歐の文化はびたひたと渚に打ち寄する波と共に我國に入つて來たと云へ、經濟上の問題に付ては最近に至るまで殆ど無關心であつたので、道路の如きも、風吹けば黄塵の卷と化し雨降れば泥濘轍を没するの有様であつた。そして今尙そうである。

『日本に道路なし』とか、『日本の道路は、ボンペイの廢墟の

夫に似たり』と云ふ外人の批評を無條件に甘受しなければならぬ。

然し——必要は創造の母である。今や道路の問題は如何に文明を呪咀する者ありとも國家の生存目的の上から必要已むを得ざる問題となりつゝある。

(1)距離の克服、(2)安全、(3)廉價、(4)正確、(5)迅速、(6)便利、(7)快適、(8)大量輸送、(9)分岐の容易、等の交通機關の必要條件に適應する交通機關の完成は即ち日常經濟生活を、より圓滑に、より愉快に、より安價に、せしむる所以であらう。

明治維新以來五十余年其間勿論道路の問題も等閑にせられてゐた譯ではなかつたのであるが鐵道網の完成に急であつたが爲に道路の問題は地方分散的になつてゐて、統一的の、所謂、中央集權的の政策の下に國家權力が充分働き出したのは最近の事であつて、それが、道路法の實施の共に名實共に確立するに至つた。

道路の問題が此くの如く、國家の經濟と直接の影響を持つに至つたことに付ては色々の原因もあろうが、最も直接の動機は鐵道に依らざる陸上交通機關、就中自動車の發達であつて、現今の道路乃至街路の構造が自動車の速度、重量等を目

標としてゐることは勿論である。

所謂自動車萬能の時代は出現した。そして今後暫くは繼續するに違ひないとすれば單に經濟上の見地からのみでなく、軍事上の目的からも、社會上の目的からも、此の時代に適應した道路を造ることは焦眉の急と云はねばならない。

本縣に於ける道路擴張の趣旨が又茲にあると云ふまでもない、次に擴張計畫の大略を稍具體的に記述するとする。

三

天秤棒が手車となり、手車が荷馬車となり自動車となつたけれども、一には大量輸送は鐵道乃至船舶によるべきものと

いふ傳統的の考と、二には自動車用の油類が高價なのと三には道路の幅員及び路面が不完全なのによつて日本に自動車が入せられてから二十年を経過する今日に於ても日本全國を通じて二萬臺を出でないので本縣の如きも大正十年の統計によれば乗用五〇九臺荷積用八九臺計五九八臺に過ぎない。帝都の關門たる横濱港を控へたる本縣に於て猶此の有様である翻つて本縣の道路の現況を見るに既に述べた通り本縣西北は山岳重疊し南は所謂湘南一帯の地であるから勢ひ、主要道路は南に多く山岳地方は猶ほ羊腸たる小徑にして府縣道の名目に沿ひ難きものも少なくない。今其の路線數、延長、幅員等を簡單に表示すれば次の通りである。

等 級	國 道 (特號ヲ含ム)				府 道				縣 道				
	路線數	總延長	幅員	員	路線數	總延長	副員	員	路線數	總延長	副員	員	
大正十年	七	里町間 四〇.三、五	最大四間二三 最少一、五	同	九三	里町間 二七.三、三	最大八間三六 最少一、〇〇	同	同	同	同	同	同
現 在	同	同	同	同	一二四	里町間 三〇.三、三	同	同	同	同	同	同	同

此に據り此を見るに本縣の道路は大正十二年四月郡制廢止前迄は二百七十三里余であつたが、郡制廢止に伴ひ郡道を縣道に編入することに努め其の路線數三十一線延長三十二里及び現在では總延長三百五里三十一町十三間を算し延長に於る。

然るに、さなきだに災害を被る事屢々にして毎年災害費に莫大の支出をなしてゐる本縣は、過激の震災災により一朝にして莫大の富と人命とを併せ失つた、眞に致命的の打撃であつたので自然從來繼續し來たつた本縣の改良改修等の積極的事業も思はざる一頓坐を來たし或は從來の事業を抛棄するの已むなきに至る事なきやを危ぶまれたのである。

然し復興の聲は忽ち天下の輿論となり災後旬日を出でざるに建設の鐘の響は頼もしき序曲となつて天地に鳴り響いた。

茲に於て本縣は此の禍を轉じて福となすべく萬難を排して災害の復舊は勿論從來の改良乃至改修事業を續行し以て道路網の擴張と其使命を完成することに決したのであつた。

即ち主務官廳との折衝縣民との了解に多少の時日を費したけれども努力の効は空しからずして凡て殆んど原案通り實施をなすを得ることとなり殊に過般の臨時縣會に於ては滿場一致を以て原案の可決をなすに至た譯である、先づ大正七年繼續期間七ヶ年改修費總額二百八十三萬四千八百八十六圓（國庫補助二分の一強）を以て總延長三千六百四十六間の改修に着手したる第一號京濱新國道の工事を續行し其の完成も近日にある。

又第三十一號國道の改修は總工費二百七十八萬圓（國庫補

助二分の一強）にて大正七年鑑査に着手し其年久良岐郡屏風浦地内の一部工事完成し爾來七箇年之れ亦完成の期遠きにあらず其他厚木御殿場線の改修を中止したる他は田島鶴見外一線、箱根國道の改修等の工事着々進捗してゐるのである。第一號新國道に就ては已に周知の事であるから其の如何に近代的の誇るに足るべきものであるかは縷述するの必要はなからう。

第三十一號國道は横濱市七軒町に於て一號國道から分岐して久良岐郡金澤村を経て横須賀市に至る路線であるが、改修區域は極めて悪路であつて就中田浦町字田浦から横須賀市逸見安針塚迄は文字通りの『鹿徑』である、此が全部の改修を了れば幅員五間乃至十五間となり坦々砥の如き道路となる筈である。

本稿に於て特に述べ度いのは道路幅員の擴張であつて震災の試練により一層その機運を促進せしめられた先づ第一著手として大正十三年度より同十七年度迄五年繼續事業として市部連橋區域の道路擴張を斷行することとし其の總經費國庫補助を受くるものに在りては金五百五十萬八千四百四十四圓にして縣單獨を以て施行せんとするもの金百五十三萬八千三百四十四圓を計劃した。其工費内費内譯並びに箇所及擴張の範圍

通りである。

ところで此の計畫の決定を見る迄の経緯に就而は筆者も中々の苦勞をした積である何分九月一日の震災以後妻子の安否などかまつて居る暇もなく臨時震災救護局の一員として晝夜兼行働いて居た際の事で縣下被害の程度も詳細に知る方便もなかつたのであるが、兎に角凡ての樞要地の人家は殆んど燒失又は全壊したと云ふ事を知つたので兼ての道路改良の一部として此の人家連擔した箇所丈でも此際改良擴張するは最も當を得た事と靈威の如く自分の頭に響いたので早速本省から出張の牧博士に自分の決心を話した處大賛成を得たので先づ腹を極め、尙本省二三當路の方々の意見をも聽き、愈々冒險は冒險であると思ひ乍らも九月十三日から縣下全般に亘つて國道は九間以上府縣道は四間以上と通達して巾枕を一舉に入れ

てしまつたのであつた。沿道町村でも當時は中々の意氣込で工費などは後で如何様にも方法が附くと云ふ様な鼻意氣で殆んど潰家の移轉整理など些の文句もなく縣の示した巾枕内に引込んでしまつたのも澤山あつたが。然し人間の熱も月日が、立つと段々さめて來るもので、十一月十二月頃になるとポツ／＼サー金はどうして呉れるかと云ふ話が持上つて其の度に筆者の頭もそろ／＼苦悶を始めましたので知事にも段々御協

議に預たのであるが。何と云ふても此際政府が金を出して呉れなかつたならば方法がないぢやないかといふ様な調子で、是れは兎も角知事閣下にも一大努力を願ふと共に、自分は職責と些細ながら此の首迄ほり出して政府の助力を乞はなければならぬと覺悟したので長岡土木局長、原田技監其他に實は血涙を揮て援護を乞ふた譯であつたが、幸ひ當路の非常なる同情の許に事はすらくと運んで實に五百五十何萬圓と云ふ巨額の補助を今日政府の同意を得る事となつたのである。是れは實に道路改良の爲に大々祝福する處で又神奈川縣としては例令千五百何萬圓の震害は受けても尙是れを償ふに餘りある大事業を將來に残し子々孫々其の利益を受くると云ふ幸運に出遇た譯である。

今は特別議會が終らない。未だ抵當に入つて居る様なものながら長岡局長が、云はれた様に筆者の首は五百五十何萬圓で買はれた様なもので支那大總統の首が十萬元で懸賞になつたと云ふ事に比ふれば筆者も中々自重して愈實行の責に當らなければならぬと覺悟をして居るのである。

自大正十三年度
至大正十七年度

道路繼事業費

(國庫補助ヲ受クルモノ)

震災會道路擴張國庫補助工事箇所限表

一金五百五十萬八百四十四圓 道路擴張費

内 金二百六十八萬千六百六十八圓
 金二百三十萬千九百九十八圓
 譯 金五十萬九千七百五十八圓

國道壹號線擴張費
 國道三十一號線擴張費
 府縣道橫須賀三崎線擴張費

路線名	郡市名	町村名	工種及延長	工費
國道第一號	橋樹郡	保土ヶ谷町	道路延長 幅長 二百五十間	一三六、五五五圓
同	鎌倉郡	戸塚町	道路延長 幅長 七百九十間	三二一、五八三圓
同	高座郡	藤澤町	道路延長 幅長 九間五分 內 幅長 九間五分 八百七十四間 三百九十四間 二百〇二間	六〇〇、〇二八圓
同	同	茅ヶ崎町	道路延長 幅長 六百三十五間	二一四、三六八圓
同	足柄下郡	國府津町	道路延長 幅長 九百六十間	一六五、六四三圓
同	同	小田原町	道路延長 幅長 千三百九十五間五分 拾貳圓	一、一六四、九〇九圓
計	雜費			七八、〇八二圓
同	同	同		二、六八一、一六八圓
國道三十一號線	郡市名 橫須賀市	町村名 自汀車場橋 自停車場前	工種及延長 幅長 二百六十間 三百五十五間 拾壹圓	一七〇、八三六圓 五六七、五四二圓

録倉三崎線	三浦郡	三崎町	工種及延長	工費
			六百二十六間	一三七、九一圓

縣道擴張工事箇所限表 (縣費ノミニ依ルモノ)
 一金百五十參萬八千參百四拾四圓

内 金百四十六萬五千九十圓
 工 事 費
 譯 金七萬三千二百五十四圓
 雜 費

計	雜費	同	同	府縣須賀道	路線名	郡市名	町村名	工種及延長	工費
			延幅長	至自郡野舊所道	至自郡深田元標	同	同	九百三十三間	二〇六、一〇七
			延幅長					拾二百三十二間	二八八、八〇四圓
								一四、八四七	五〇九、七五八

計	雜費	同	同	同	同	同	同	同	同
			延幅長	至自平元坂標下	至自旭町四ッ角	同	同	拾百七十五間	一七七、三九〇
			延幅長					拾二百六十間	五一一、七二〇
			延幅長					拾百五十五間	二八九、五〇一
			延幅長					拾二百五十五間	五二五、六五〇
									六七、二七九
									二、三〇九、九一八

厚木御殿場線	同	秦野町	幅延	長	五百五十二間	一〇〇、六七一
大山秦野線	中郡	秦野町	幅延	長	二百四十間	三六、七二三
厚木御殿場線	足柄上郡	松田町	長	長	二百三十三間幅五間 二百三十七分幅四間	三九、五四三
田島鶴見線	橋樹郡	大田師島町	幅延	長	四百六十間三分 七間五分	五七、八九九
小田原御殿場線	足柄下郡	小田原町	幅	長	三百三十一間 六間五分	一三二、三八六
眞鶴停車場線	同	眞鶴町	幅	長	七 百 間	一〇〇、六一〇
計						七三、二五四
						一、五三八、三四四

此の計劃に従へば従來幅員一間乃至四間に過ぎなかつた國道は、九間乃至十五間となり、縣道は従來の一間乃至八間を四間乃至十間に擴張することとなるので従來施行し來たりたる改修工事箇所を加ふれば改良計劃の總延長は國道十里十四丁五十二間府縣道五里三十二町四十四間合計十五里十一町三十分額は起債に依りて支辨せんとするので参考の爲め各年度支出額を表示して見れば次の通りである。

年 度	國 道	府 縣 道	計
大正十三年度	一、一六〇、七一七〇〇 ^圓	五八〇、〇五一〇〇 ^圓	一、七四〇、七六八〇〇 ^圓
大正十四年度	一、一六〇、七一七〇〇	五八〇、〇五一〇〇	一、七四〇、七六八〇〇
大正十五年度	一、一六〇、七一七〇〇	四二六、二一六〇〇	一、五八六、九三三〇〇

大正十六年度	一、一六〇、七一七、〇〇	一七二、三八三、〇〇	一、四三三、一〇〇、〇〇
大正十七年度	三四八、二一八、〇〇	一八九、四〇一、〇〇	五三七、六一九、〇〇
合計	四、九九一、〇八六、〇〇	二、〇四八、一〇二、〇〇	七、〇三九、一八八、〇〇

偕て此等の道路改良乃至改修工事が眼目として目標として
 るる處は何であるかといふ事は改めて言ふに及ばない事で實に
 於て數に於て最も優秀な道路を作るに於ては勿論であるか最
 も優秀な道路の標準を何處に置くかといふ事が問題である。

此くして動力による交通機關が道路上に用ゐらるゝこと多
 くなればなる程一面交通政策の改良と一面道路築造の方法も
 それに適應して改良せられねばならない本縣に於ける道路擴
 張に於て上述の通りの幅員に擴張するはらば、車輛の占用幅
 員を約九尺と見れば略四車輛線 (Traffic Lane) を保つことが
 出来るに至るが故に道路構造令に規定せられてゐる國道の有
 効幅員二十四尺府縣道の最少限度十八尺に比して殆ど二倍に
 相當して、非常の英斷と言ふことが出来る。

遠き將來の事は知らず少くとも今後半世紀の陸上交通は鐵
 道を除きては自動車萬能の時代を出現する事豫想に難からず
 とせば道路行政、交通行政も茲に目標を定めなければならな
 い、本縣の改良の眼目も亦茲にあるので先づ第一に幅員の大
 擴張に著手し序を追て其路面曲角等にも及さんとする。

幅員決定の要項に就ては曩に「道路の改良」紙上で三浦内
 務技師の詳細な研究がある通り交通狀況の基本的調査就中車
 輛の種類と數との關係を調査し此を標準にすべきであるが將
 來無限軌道無軌道電車等が實用に供せられ自動車普及せら
 れるに至らば幅員の擴張は日を追て益々増大するであらう。

動力を道路上に用ひんとする考は蒸機機關車の試験時代か
 らあつた考らしいが事實上道路面の抵抗及堪重力の不足の爲

めに實現するに至らなかつた。それが、ゴムタイヤの發明
 と路面舗裝の改良と相俟つて自動車の發達普及を今日の如く
 多きかは實に意想外の社會問題といふことが出来る。

動力を道路上に用ひんとする考は蒸機機關車の試験時代か
 らあつた考らしいが事實上道路面の抵抗及堪重力の不足の爲

少し統計が古過ぎるが倫敦市内で一、九〇一年中車馬の爲

に死傷した人数は全英國に於ける鐵道死傷人員よりも遙に多張の必要を感じる次第である。
 い、又紐育に於て一、九一五年中街路上の事故の爲の死者二 上に述べた通り交通調査の重要な要項として車輛の種類
 百八十三人傷者六千三百八十一であるといふ、以て如何に交 及び數量が問題となるから序でに本縣に於ける統計を掲げて
 通整理の急務なるかを思しめるに足ると同時に道路幅員の擴 参考に供しよう。

(大正十年統計表による)

	馬		車		牛車		荷車		自動車		人力車		自轉車		其他	計
	乘	用	荷積用	積用	乗	車	車	車	乘	用	荷積用	乗	用	自		
横濱	12	11	1169	129	24	2	13,477	1,909	291	11	43	2,963	187	18,516	—	36,632
須賀	—	—	44	44	60	—	1,388	—	1	—	—	341	9	2,194	—	4,612
賀岐	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	1,096	—	2,613
樹	2	—	651	—	884	—	8,642	—	21	—	11	286	9	7,539	—	18,045
筑	4	—	330	—	585	—	3,702	—	—	—	—	32	1	2,233	—	6,887
浦	19	—	476	—	273	—	8,140	—	38	—	9	124	9	2,630	—	6,774
倉	13	—	351	—	219	—	5,035	—	23	—	6	200	16	3,531	—	9,444
座	4	—	574	—	234	—	13,455	—	9	—	3	247	6	9,434	—	24,016
高	42	—	289	—	19	—	8,906	—	18	—	5	303	12	8,112	—	17,706
中	13	—	165	—	—	—	2,032	—	2	—	—	88	4	1,819	—	4,105
足	16	—	325	—	22	—	3,511	—	80	—	2	258	8	3,309	—	7,531
足	5	—	159	—	1	—	2,586	—	14	—	2	83	6	3,448	—	6,304
愛	3	—	101	—	—	—	469	—	1	—	2	15	1	887	—	1,419
津	144	—	4763	—	2329	—	68,252	—	509	—	89	4,964	218	64,398	—	146,208

此の表に依れば六萬八千二百五十二臺の荷車が首位で自動 日ならずして荷車の地位を奪ふであらう。思へば其の昔長袖
 車は遺憾ながら末位にあるが自動車第一の時代は既に來た、 綾羅の大官人が牛車のきしりもゆるやかに「櫻かざして今日

も遊びつ」と詠つた其時代から見れば驚くべき變遷である。

四

本縣に於ける道路擴張の大略は以上の通りであるが世界は絶えだ運行する。進まざれば退く。

希臘、羅馬の遠きは知らず近代の意味に於ける道路は國家の道路であり國民の道路であるから此が完備を期するは官民提携の力に俟たなければならぬそこで本縣では道路改良會員（現在約九百人）とも常に連絡をとつて理想的の道路の完

成に努力してゐる、國家の血管たる道路をして健全ならしむることは臆て國家の經濟的地位を安固にする所以であらう。

彼の重商主義 (mercantilism) の父祖たる佛蘭西、コルベール (Colbert) の道路改良を評して “we have no idea of such a Road in England” と呼ばしめたアーサーヤング (Arthur Young) の言葉をそのまゝ、日本に向つて發せしむるの日の近からんことを筆者は心から祈つてやまぬ。(了)

技術から見た歐米都市の鋪道

東京市技師 山本 亨

「一」 都市の鋪道

歐米都市の道路を一通り見渡すと先づ何處の國の都市でも道路を完全に鋪裝してをると云ふ事は統計が示してをる通りである。而して此の鋪裝と云つても大概の都市は立派な耐久力のある高級な鋪裝を施してをるのであるがたまに未鋪裝のままに残してある部分があつても矢張りマカダムとか砂利道

の如きものを造つてをるのであつて有名な大都市では之等の低級な道路も多くは之に何等か塵止めの處理を施してをるのである。斯く都市の街路と云ふ街路に悉く隅から隅まで鋪裝を施してをると云ふ事は五〇年一〇〇年と云ふ長い鋪裝の歴史をもつてをる外國の都市としては或は當然すべき程當然であるかも知れぬが年中塵や泥に苦められてをる我々都會任人に取つては誠に驚異そのものである。然し論者は云ふ、時日