

阪神國道改築工事を訪ふて

幹事 田 中 好

擔連きを爲つた大阪と神戸

六甲の峻峰と茅の海とに狹まれた、此處阪神の地、昔は浪華の都、扇港と唱へられ國民經濟が兩者獨立に行はれたのであつたが、我國都市發展の法則に漏れず外延的に發展して、大阪は新淀川の自然の境界を突破し、鷺洲町、歌島、千船の各部落を其の勢力範圍に入れ、更に尼崎市を大阪化せむとして居る、一方神戸市は住吉、御影、魚崎、芦屋、西宮を神戸化し、更に鳴尾尼崎に其の勢力を擴張せむとして居る、此の如く兩都市が尼崎を爭奪せむはかりに發展して其の附近部落を都會化さむとして居ることの可否は別問題であるが、是等部落が工業地とし將た住宅地として兩都市の爲に發展したことは事實である。

數二萬五千、人口十三萬五千となり、更に十年後の大正八年には戸數五萬、人口二十四萬五千と言ふ驚くべき増加率を以て發展し、更に四年後の大正十二年に於ては戸數七萬六千、人口三十四萬五千に達し、行政區劃や自然の地物に拘束されず、思ふがまゝに自然のまゝに發展した、是等部落の生活は大阪神戸と共通である、大阪神戸の事情、又は經濟を考察するとき、是等諸部落の情況を考慮せなければ間違であると同じに、是等諸部落の生活關係を決定するに大阪神戸の存在することを忘れてはならぬ狀況に在る、否な兩市の一部として考察すべきものである、兩市を睥睨するに地の利を得た、六甲の山腹に立つて兩都市と之に介在する諸部落の狀況を觀るときは、大阪神戸の境界を判別し難き程度に人家が連檐して一個の大都市を形成して居る。

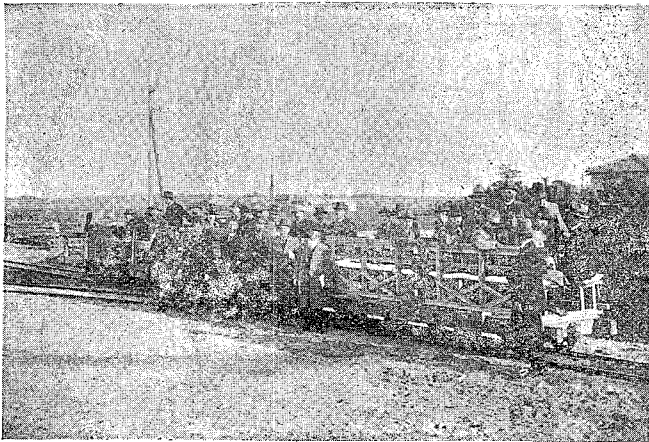
明治三十二年に於ける沿道町村の戸數は僅に一萬七千、人口十萬二千に過ぎなかつたが、十年後の明治四十二年には戸

阪神間交通の狀勢

兩大都市の間に介在して發展したものに京濱間を擧ぐるこ
とが出来が、此處阪神の沿道は以上の如き狀況に在るので到

送貨物噸數の二割二分にしか當らない狀況である。
海上運送の効用以上のものなるが故に勢ひ陸上交通の必要

來往するもの亦非常なものである、是
等の交通を掌る機關は海陸の兩方面に
在るのであるが、短距離間の運送に於
て旅客の運送が陸運に劣るのは當然で
あるのと、兩都市の間には西宮、尼崎
の兩港が存在するが、何れも完全な港
灣設備を具備しないが爲に地方交通に
利用せらるゝことが至つて少い、従つ
て旅客運送に於ては所謂新進女流が海
事思想の養成とやらを名目として物好
きにも船舶運送の客たる位である、加
之阪神兩地の海上は瀬戸内海に於ける
潮流の關係に依つて交通が安全を期す
ることが出来ない爲に、兩地間運送貨
物一噸に付十萬圓の保険料を必要とす
る位であるから、貨物運送に於ても亦海運は適當でない、故に
一ヶ年僅に九十三萬七千噸を算する位であつて、兩地間總運

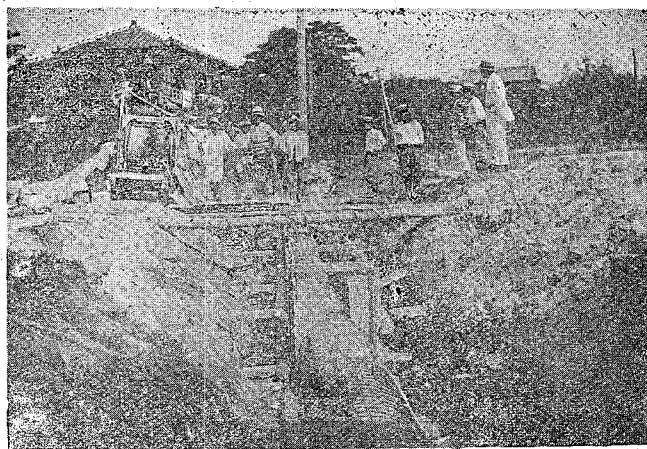


府縣土木課長等阪神國道視察員の一

送貨物の増加を來すが爲に現在交通上甚數影響を與へないも
設すべく、工事中であるが、之が完成を見るまでには一層運
送貨物の増加を來すが爲に現在交通上甚數影響を與へないも
を生するのであるが、之が要求を満
たす設備としては省線鐵道と阪神電
鐵阪急電鐵の二軌道と國道との四者
あるに過ぎない、最近の調査に依る
と大阪神戸間各驛の乗降客は一ヶ年
乗客七百四十萬四千人、降客七百五
十四萬四千人と言ふ驚くべき數に達
して居る、大阪、三宮及神戸の起終
點驛を除き、所謂阪神沿道に位する
停車場の乗降客のみに就いて觀るも
一ヶ年乗客七十五萬人降客七十三萬
二千人に達し、更に貨物運送の狀況
を觀るに三百二十四萬五千噸を運送
するの現況であつて、現在の複線鐵
道では到底交通の要求に應ずること
が出来ない、故に目下複線鐵道を敷

のと觀られて居る政府が鐵道政策を改定して、改主建従の主
義を採つたことを批難して居る三派代議士諸君に此現状を見
せたい位である。

主として旅客運送の任務を有し
て居る、阪神阪急兩軌道は阪神兩
地の間に各復線軌道を經營して居
る外阪神電鐵の經營する大阪尼
崎間支線がある、兩會社の軌道に
依つて運送する旅客は最近一ヶ年
五千三百九十八萬六千人と言ふ驚
くべき數を示し、一日平均十四萬
七千九百人の運送を司つて居る、
其の運送狀況を觀ると東京の鈴な
り電車と餘り逕庭がない、貨物も
亦一年十萬噸を運搬して居る、此
の如き狀況なるが故に、阪神電鐵
は現在營業線の外兩地間を連絡す
る新設軌道一線と後に説明するが
如く新國道上に於ける併用軌道を經營する目的の爲に特許權
を有して居るのである。



阪神國道無接合圓管工事

然るに鐵道と軌道とに相對立して陸上交通を司るべき道路
は如何なる狀況であるかと言ふに、兩地を連絡する唯一のも
のは、往古西道（西ノ道）と唱へられたまゝの
一條の國道あるに過ないのである、
夫れも所謂砂利着せ土砂道であつて
其の幅員に至つては二間の箇所多く
廣きものに在りて二間を出でざる有
様である、殊に稗島、尼崎、鳴尾及
今津の市街地に於ては、一層幅員が
狹隘なるが爲、自動車の行き違ひさ
へも出来ない、又屈曲の多いことは
稀に見る所で數ふことが出来ない
狀況に在る、往年本會が實行した東
海道々路改良宣傳の爲、自動車旅行
をした場合に於てさへ、事前に準備
されながら此間の交通に三時間を要
した位であるから、普通の自動車交
通に於ては、之れ以上の時間を要す
ることは言を俟たないのである。

以上の如き狀況であるから、近時發達した高速度重量車輛

張に就いて一部反對の聲を聞いたゞ、けて今は是等の反對も一場の夢物語と爲つたのである。

□ 改築路線 大阪市北區上福島中五丁目を起點として西成郡鷺洲町海老江に出て現西成大橋の上流十間の點に於て新淀川を渡り、歌島村野里を過ぎ、神崎川を渡り千船町大字佃蒲島の北端から、同町佃を通り左門殿川を渡つて兵庫縣管内に入り(此の間延長一里 四町二十五間)川邊郡小田村杭瀬を經、大物川を渡り尼崎市大物村に入り國有鐵道福知山線を横過し庄下川蓬川を渡り、大庄村を經て武庫川を渡り鳴尾瓦木、今津、西室の各

町村を過ぎ夙川を渡り、大庄村を經て、彼の別莊地として名高き芦屋に出て、之より大體現在國道に沿ひ、本庄、本山、魚崎の各町村を經て住吉川を渡り、御影町、西灘村を通過して阪神電車線路を横切り、右折して現國道に接続し、神戸市郡界に至つて終るのである(此の間延長五里二 十三町五十一間)夫れより神戸市内の路線は未だ決定を觀るに至らないが、本改築工事の完成するまでには管理者たる神戸市長に於て改築する義務を有するのである。

ハ 幅員 土地の利用狀況前述した通りであるから其の價格は市街地の夫れと大差なく、否な夫れ以上のものも尠なく、故に徒に厖大の土地を利用することは經濟上考慮すべき

ことであるから、現在の沿道發展の趨勢に鑑み將來を卜して出来る限り用地の經濟的利用を圖り當初十二間の巾員を必要とするものと決定したのであつたが、後に説明するやうに、複線軌道を敷設せしむることに爲つたから、十五間に變更したのである、道路の左右各二間は歩道を設け、車道の中央三間は併用軌道敷に充て、其の兩側各四間は専用車道と定めたのであるが、大阪市内西野田茶園町から長柄運河間は現に十二間巾に築造済であるから將來軌道各社の手に依つて前記の巾員に擴張するのである。

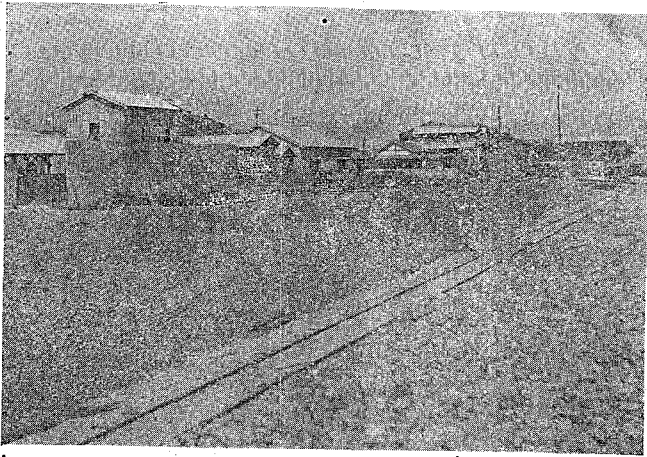
ニ 道路構造 大阪府に於ける歩道は砂利道とし兵庫縣のものは適當なブロック鋪裝を爲すべく計畫中である、車道は兩府縣とも瀝青混凝土鋪裝を爲すことゝ爲つて居る。

吾人視察者をして奇怪に感せしむることは、大阪市内は既に十二間として築造を了し、其の郡部に至つて大阪府の部分は當分の間仕上路巾を十四間とし、將來人家連檐するときは之を十五間に擴張し得る構造として居るに反し、兵庫縣所屬のものは前記計畫の通り十五間の仕上として居ることである聞けば大阪市内は軌道敷設の場合に軌道經營者が十五間に擴張するから豫定の目的を達することが出来ると言ひ、十四間の部分も亦軌道敷設の場合に擴張すれば足ると言つて居る、

或は夫れで豫定の計畫に合致するには違ひないが、道路工
と同時に、軌道敷設の爲に必要な道路工事を施行することは
獨り經濟上技術上得策であつて軌道
法が道路管理者に軌道工事の爲に必
要を生じた工事の施行權限を與へた
のも此趣旨であると信するのに此方
法を採らないのは適當でない、加之
沿道土地所有者にしても、道路工事
の完了と同時に改良道路を利用する
恩典に浴するのに、此事あるが爲に
其の恩典に浴することの出来ないの
は遺憾である、或は軌道問題が解決
しない當時ならば、其の方法も必ず
しも悪くはないが、既に軌道が特許
されたる今日に於ても尙兩府縣の計
畫が一致しないのは大なる遺憾で
ある。

木 橋梁 此區間には可なりの大

川横過するが爲に橋架工事も亦著大なものがある、長さ四百
三十五間の新淀川架橋を始め、長さ百二十四間の神崎川橋、
年度に竣功する豫定であつて、之に要する工事費は千六百五



景全所張見津今道國神阪

百十間の武庫川橋等は其の最も大なるものである、其の他大
阪府所屬のものとして、中津川運河に架す中津川橋、佃橋左
門殿川橋等があるが何れも鐵橋又は
混凝土橋として永久的構造物とする
のであつて、長さ三十間以上の橋梁
は巾員十一間とし歩道各側に一間、
車道九間とし中央三間を軌道敷に充
當するのである。

兵庫縣管内に屬するものは、前記
武庫川架橋の外四十六橋の多きに及
び、長さ十二間以上の橋梁は道路幅
員と同一であるが、夫れを越ゆるも
のは幅員十一間とし之を歩道車道に
區別し、幅員十五間のものには車道十
一間歩道各二間とし、幅員十一間の
ものは車道は九間歩道各一間とし其
の構造は鐵筋混凝土、工字形鋼桁又
は鋼板桁とし永久的構造である。

五萬千四百十四圓である、其の内譯は、

大正八年度	五四〇、〇〇〇圓	大阪兵庫	二〇〇、〇〇〇圓
同 九年度	七、二七七、五四〇圓	大阪兵庫	三、四〇〇、〇〇〇圓
同 十年度	二、七八四、二九七圓	大阪兵庫	二、七七七、五四〇圓
同 十一年度	一、六七四、三八九圓	大阪兵庫	四、五〇〇、〇〇〇圓
同 十二年度	一、〇六〇、七〇七圓	大阪兵庫	二、八四二、二九七圓
同 十三年度	九〇六、五八七圓	大阪兵庫	二、五〇〇、〇〇〇圓
同 十四年度	一、八一、八九四圓	大阪兵庫	一、一七四、三八九圓

ト 財源と國庫補助

一般府縣費と國庫補助とに依つて

支辨するものである府縣費の負擔は起債に依つて居るのであるが、財政緊縮の聲ある毎に、既定額變更の厄に遭遇し當初の計畫に於ては大正十二年度に完了する豫定であつたものが現在に於ては叙上の如く十四年度に繰延へられたものである、國庫補助も亦政府の財政緊縮の爲に道路公債法の内容に屬する計畫は幾度か削減の厄に遭ひ、漸く今日を維持する狀況であるが、本工事に對する從來の方針は一も之を變更せず、工事の速に完成せむことを期待して居る、著大な橋梁である西成大橋神崎川橋及武庫川橋の架設費に對しては、工事費の三分の二を其の他の一般工事費に對しては二分一を補助すること

と爲つて居る。

既補助契約額

大正八年度	二七〇、〇〇〇圓	大阪兵庫	一、一七〇、〇〇〇圓
同 九年度	四五〇、〇〇〇圓	大阪兵庫	一、七〇〇、〇〇〇圓
同 十年度	一、〇〇〇、〇〇〇圓	大阪兵庫	二、二〇〇、〇〇〇圓
同 十一年度	二、〇〇〇、〇〇〇圓	大阪兵庫	二、五〇〇、〇〇〇圓
同 十二年度	八四三、〇〇〇圓	大阪兵庫	六、四〇〇、〇〇〇圓
同 十三年度	一、四五〇、〇〇〇圓	大阪兵庫	一、五〇〇、〇〇〇圓

將來補助豫定額

大正十四年度	一、一六〇、〇〇〇圓	大阪兵庫	五、六〇〇、〇〇〇圓
同 十五年度	一、〇二九、三三二圓	大阪兵庫	六、〇〇〇、〇〇〇圓
同 十六年度	三〇六、六六六圓	大阪兵庫	七、〇〇〇、〇〇〇圓

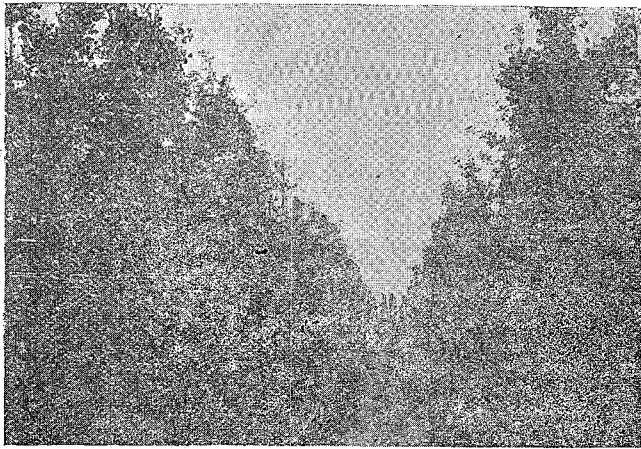
軌道併用問題

本工事が政府助成のもとに計畫さるゝことが具體化したとき、金儲けに抜目のない贅六は、如何なことを目論見るのであるかとは、吾人の好奇心を以て期待した所であつたが、果たせるかな沿道土地の買占めが行はれ、さらでたに廉ならずる土地は一層騰貴するに至つた、或は又完成後の道路に於て

乗合自動車營業の許可を出願する者續出したが、道路未完成の理由で何れも願書を却下されたそうである、唯た問題と爲つたのは併用軌道の出願であつた。

阪神電氣鐵道株式會社は電氣を動力とする軌道の敷設を、大正九年五月に至つて出願したが、次で同年五月阪神自動車鐵道株式會社發起人から自動車を動力とする軌道の特許を出願し、其の後大正十一年十一月に至り神戸市から市街軌道の延長として、同市都市計畫區域の限界である武庫郡本庄村以西の國道に軌道敷設の出願を爲し、又同月攝津電氣鐵道株式會社發起人から新國道の全線に亘つて軌道敷設の出願を爲すに至つたのであつた。

此競願を處分するに方つて起つた問題は、自動車の發達した今日に於て道路上に軌道を敷設せしむること夫れ自身が適當であるかとの點であつた、軌道運轉の爲に軌條沿に於ける路面を破壊す

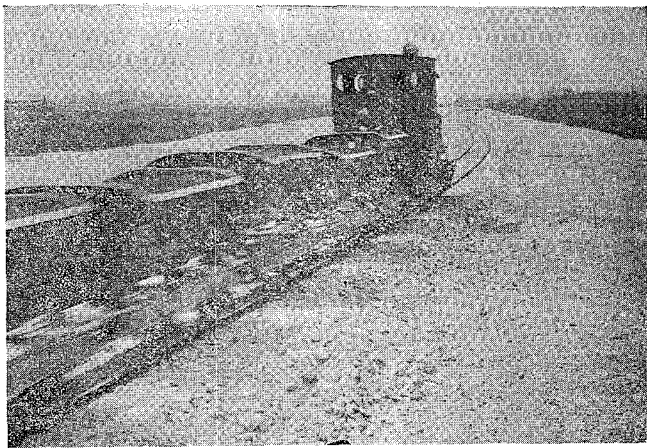


阪神國道街路樹青狀況

ることは事實であつて、之を防止する方法として如何なる工法を探るべきやは、各國何れも研究に没頭して居るが、未だ之に關する適當な工法も發見し得ない現在に於て之を許すときは、折角改築した道路を忽にして破壊さるゝ怒があると言ふ反對論もある、或は又高速度車輛の使用を自由ならしむる目的の下に計畫した本國道上に、軌道を敷設せしむるときは高速度車輛の使用を防ぐるが故に自由使用に放任すべしと言ふ反對論もある、或は又美觀維持の點からして反對するものもあつたが、第一の反對論は軌道を道路より除却すべしと言ふ根本論であつて、國家が道路の補助機關として、軌道の特許を認めた政策に反する議論である、加之軌道運轉の爲に道踏を損壞せしめたときは、軌道經營者は之を修補する義務があるので、此義務の履行を強要すれば足ることである、第二の義論も一應の理窟ではある

が、道路の自由使用より觀て必要である路幅以外に、更に軌道の爲にする幅員を擴張せしむる以上は、高速度車輛の自由使用を妨ぐると言ふことは出来ない。否軌道が交通せざる場合に於て、軌道敷を高速度車輛の交通に共用せしむる利益がある、第三の議論も亦本國道沿線が近き將來に於て住宅又は工場を以て充填され、全然市街化する豫想を忘れたものであつて、市街には美觀維持の爲に併用軌道を認めないと云ふ義論と同一であつて、現在又は近き將來に於ける我國の狀況からして賛成すべき價値ある論でもない。

併用軌道反對議論が理由ないと應ずれば之を特許するのが當然である。殊に國有鐵道の復々線が完成し、現在の阪神、阪急兩軌道の外阪神電鐵の新特許線があつても尙交通の要求を充すことを出来ないとするれば、何時の時代にか併用軌道を許さなければならむこと



△望ヲ川蓬リヨ下庄道國神阪

は必定である、此時に於て時の當路者が幅員十二間の道路に之を許すことがあつたなれば、折角百年の大計のもとに改築せられた道路も効用を遂ぐる事が出来ない、幸にして其のことなしとするも、更に道路を擴張せなければならぬ、沿道土地の受くる迷惑は尠少でない、此理由のもとに遂に併用軌道の特許することゝし、道路有効幅員を十五間に更正せしめ、出願者中で最も現在軌道に利害關係を有し經營能力の十分な阪神電鐵株式會社に特許せられたのである。

特許を受けた阪神電鐵は、國道幅員更正に依る増費、即ち道路幅員三間分に該當する費用を負擔し、一般軌道法令の命ずる義務を遵守すべきは勿論であるが、特別の義務としては、電柱は鐵柱とし其の方式を側柱を爲し終夜點燈する義務が附加されてある、聞く所に依れば阪神電鐵會社は費用負擔の問題に就いて

幅員主義に依る計算を排斥し差額主義に依る計算を主張し費用負擔の協議未だ成立せざるのみか、特許權を自己の大株であつて、用地の買收物件の移轉に尠なからぬ困難を感じ、

主である、所謂姉妹會社を成立せしめて之に特許權を讓渡して經營せしむる方針を採り爲に著しい國道工事の進捗を阻害して居る、政府が同社に特許したのは、交通政策の見地に於て公企業の競争を生ぜしめざらむことを期したのに依るのであらうが會社が右の方針に出て姉妹會社に經營せしむることは、公益を無視し特許權を弄ぶものである、監督官廳は之が特許權を處分し、新たな問題として更に攻究すべき事柄ではなからうか、當局の一考を煩す次第である。

工事進工の狀況

大阪府所屬

起點大阪市北區上福島中五丁目より、西成部鷺洲町海老口



景全場石碎道國神阪

長柄運河に至る延長七百七十間八分の區間は、人家最も稠密であつて、用地の買收物件の移轉に尠なからぬ困難を感じ、殊に附近住民が移轉すべき住宅の缺乏を理由として反對したのと、施行箇所が大阪市の西部咽喉地に位するが爲交通頻繁であつて工事に支障を來すことが一再に止まらなかつたが、大正十一年七月都市工業株式會社と請負契約を締結し、豫定の時期であつた大正十二年三月末を經過した同年十二月に竣功した、此に要した工費は百七十一萬四千四百余圓、路面幅員十二間五分であるが、阪神電鐵會社に於て施工する中央三間の軌道敷は軌道關係未解決の爲、鋪裝其の他の工事を見合せ、其の儘とし、道路通行諸車の便利を圖るが爲、混凝土軌道敷踏切を擴張し、之に接する鋪裝縁端を保護する爲木柵を設けて鋪裝の破碎を防

止し、軌道關係の解決を待つて居る狀況である、此外鐵道踏

切工事は工事費一萬二千九百三十五圓を鐵道省に委託して施行することゝ爲つて居る、之が第一期工事の状況である。

第二期工事は西成郡鷺洲町海老江新淀川右岸から同郡千船町大字佃神崎川左岸に至る八百四十二間六分の區間で、工費七十四萬二百余圓を以て幅員十五間の道路を築造するのであるが、第一期工事の成績に鑑るときは請負制度が餘り適當でないことを發見したので、府自ら直營の方法に依つて施工して居る、此區間に於ける路面鋪裝路面排水に屬する作業は、第三期工事と共に一括して施工する豫定で、盛土工事其の大部分を占め新淀川と神崎川の土砂を採取し其の兩端から工事を進めたが目下は九分通り竣功して居る。

第三期工事は西成郡千船町大字佃蒲島から左門殿川右岸に至る三百一十間九分の區間で工費三十五萬八千五百余圓を以て幅員十五間の道路を築造するのであるが、其の工法及施行法は全く第二期工事と同様で、神崎川左門殿川の兩川から土砂を採取し、兩端から工事に着手して、目下盛に施行しつつある。

以上の状況で所謂道路に關する工事は、大部分竣功したものと云つても過言でないが唯だ残る工事は新淀川と神崎川とに架する橋梁工事であるが、是等に關しても既に設計を調製

し内務大臣の認可を受くるまでに漕ぎつけて居るから豫定の進工を觀ることは確實である、當路者の語る所に依ると、架

橋の水位に就いて内務省大阪土木出張所の了解を得ないと言ふことであるが、其の架橋地點下流に既に許可した橋梁と同一の工法を採る以上は、上流橋梁の計畫に夫れ以上の計畫を要求するのは、下流橋梁の許可が誤てない以上無理な要求である、水論は往々にして水掛け論と爲るのが通例であつて、之が爲に迷惑する者が尠くない、吾人は一日も早く架橋せしめ幹線道路の完成を希望するのである。

兵庫縣所屬

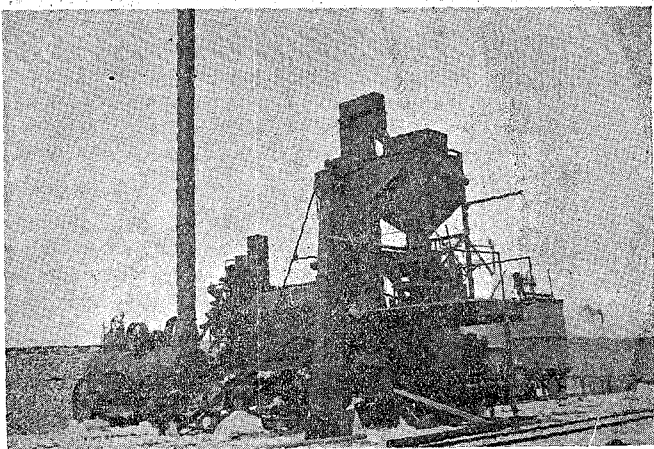
イ 土工

全線一萬二千二百三十一間を四工區に分ち東は大坂府界から尼崎市大庄村界の蓬川に至る延長二千二百二十八間を第一工區とし、蓬川から西宮町大社村界の夙川に至る延長三千八百五十一間を第二工區とし、夙川から本山村住吉村界の住吉川に至る延長三千三百五間を第三工區とし、住吉川から神戸市郡界に至る二千八百四十六間を第四工區として縣の直營のもとに大正十一年十二月から工事に着手して居る目下施工中のものは第一、第二、第三の工區であつて、第四工區は本年の末から着手する豫定である。

第一、第二の兩工區は全部盛土工事を施すものであるが、

此區間は神崎武庫兩川の一大平野であつて、低地であるが爲
 盛土に要する土砂を何れの地點から採取するかは最も苦心し
 たさうである、工事場近くに海岸は
 あるが、沿岸保全の爲に此處より採
 取することは絶対に不可能である、
 然るに縣に於ては本工事と同時に
 武庫川の改修を計畫して同川の派
 川に屬して居る枝川を締切り兩川の
 架橋を一箇所に減ずると同時に、河
 川改修工事の不用土を此國道工事の
 盛土に流用し經濟的築造に力めたの
 である、故に普通の道路工事に於て
 は一般構造物を第一着に築造するの
 を普通とするのであるが、本計畫の
 如く河川改修區域内から、全土量を
 搬出するものに在りては出水期等の
 關係を考慮するの必要があるから構
 造物の關係を待つ暇がない、從
 つて全區に亘り土砂の搬出を先にし極力進工を圖つたので
 ある。

第一、第二工區所要土量五萬三千餘坪であるが、八噸汽關
 車四輛と、一合七勺積の鐵製土運車百八十臺を使用して第二



阪國道改修用スアトルラフ組立

區の盛土は既に終了し、目下第一工
 區内尼崎市跨線假棧橋以東を汽關車
 三輛を使用して五哩餘を距つた武庫
 川から土砂の搬出に力めて居るが目
 下六分通りは竣功し残土量約一萬坪
 は本年内に終了する見込である。

第三工區の所要土量は二萬三千餘
 立坪であつて、芦屋川以東の盛土は
 切取土砂を轉用して一萬一千立坪の
 盛土は既に竣功したが芦屋以西は國
 道を横斷する數個の小河川があつて
 總て天上川であるから之を改修せな
 ければ國道の起伏を免れない狀況で
 ある、依て是等の數川を改修するの
 方針を採つて森、串田の兩川は既に
 改修を了し土量約二千立坪を得て盛
 土に轉用したが、大土量を取得する見込のある要立寺川、横
 川の兩川は地元町村に於て經營するものであつて、出水期を

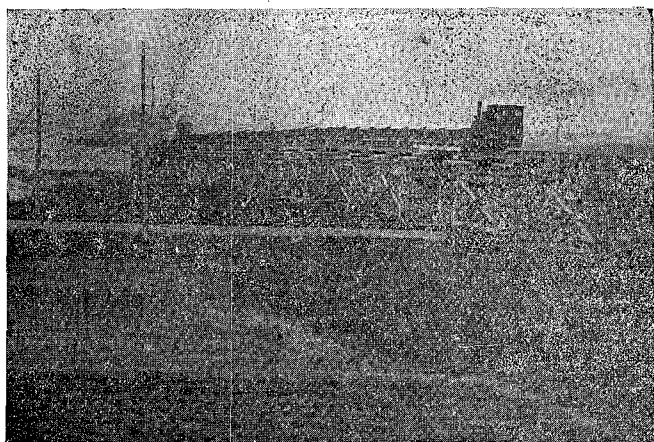
經過せなければ工事に着手することが出来ない、故に十分な搬出準備を整へて出水期經過後一氣に残土量八千立坪の盛土工を完成せしむる豫定である。

□ 路面工 鋪裝に使用する碎石

は石英班岩であつて家島から搬出して碎石機二臺の内チャンピオン、ジヨウ、クラツシヤー二臺を西宮に据ゑ附けて既に千五百立坪の碎石を製作した、アスファルト、プラントはイロクオイス八百碼であつて既に之が据付を了り路面附屬工である、コンクリート造りのコンバインドガッタしも既に材料を購入して工事に着手したから、本年末に至らば第二工區内の路面鋪裝工事に着手し、所期の通り進行せしむる見込である。

ハ 並木 並木は全部公孫樹を間隔四間毎に植付くる計畫であつて總本數七千二百本を必要とするのであるが既に五千四百本は賸

入し目下伊丹附近の苗圃で育成中である。



阪神國道尼崎土砂運搬跨線橋

ニ 溝工橋 溝橋は總て鐵筋混凝土であつて主として凹形を採用し、地盤又は排水の關係に依つて凹形又は蓋鐵筋兩側

純混凝土と爲すのであるが、第一、

第二、第三工區の溝橋百三十七箇所の内半數以上は既に之を完成し殘部

は目下工事中であるが、十三年度に

完成する豫定である。

ホ 橋梁工 各橋梁とも耐震の關係上設計更正中であるが、主要なる

橋梁から順次工事に着手することゝ

爲つて居る。

ヘ 地下埋設物 地下埋設物の主なるものは逓信省所管地下電纜と瓦斯管であるが第二工區中蓬川以西武

庫川間は兩工事の埋設を終り目下第三工區の殘部及第一工區内に於て埋

設工事中である、併しながら此種工

事の爲に路床の輾壓に支障を來し、

結果逓信省の交渉して急速施工を要求せ

なければ豫定期間に完了するや疑である、特に當局の再考を

求めて己まないものである。

ト 用地の買収 工事に要する用地は十七萬四千余坪であるが尼崎市及六甲村地内に於て約五千余坪未買収であるの外、全部買収済である、是等未買収用地も工事を施行することに就いては、所有者に於て承諾済であるから工事の進捗には何等の差支はない、茲に特筆せなければならむことは、延長五里二十三町余の用地買収に於て一も強制徴収の方法を採ることなく任意賣買の成立したことは、曾て觀ざる所であつて、買収の任に方つた當局の努力の然らしむる所ではあるが、又一面此の工事の完成を沿道住民が希望する反映である。

工事の進捗に心血を注ぐ

溝口兵庫縣技師

此事業は大阪府及兵庫縣の共同起業に屬して居るが、大阪府の改築延長一里四町なるに、兵庫縣は五里二十三町の長さに亘り工事費も亦前者の倍額に達して居る、従つて大阪府の夫れよりは兵庫縣の起業重きを爲す譯である、兵庫縣をして此土工を容易に起さしめたのは、彼の武庫川改修工事に依る莫大な利益の取得と相並んで計畫されたからである、極言すれば其の利益を國道の改修費に振り向け得る餘裕あること

と、其の工事に依つて不用に歸する土砂を國道工事に活用することが、縣民をして國道改築工事に同意せしめた緣由であつた、此二大工事の提案者である當時の有吉知事は好牧民官として縣民の輿望を一身に集め、再び此種事業の計畫を渴望して止まなかつた、其の名知事を克く補佐して、二大工事の計畫と其の實行の任に當つたのは誰あらう、我が兵庫縣技師溝口親種氏である。

氏は明治三十二年東京帝國大學土木學科を二學年で退學したが、直に兵庫縣技師と爲り、爾來今日に至る二十有五年間兵庫縣土木事業の爲に盡瘁した、縣下に於ける道路、河川、港灣は勿論砂防の事業に至るまで一として知らざるはなく、謂はゞ兵庫縣土木技術の活字引である、大正七年には同縣土木課長と爲つて、此二大工事の起工を計畫し、工事を擔任すべき主任を物色したが、河川工事と道路工事の兩方面に亘り堪能の技術家を見出すことが出来なかつた、茲に於て自ら土木課長の職を捨て、此大工事施行の任に當つた程、土木工事に趣味を有し職務に忠實な技術家である、武庫川改修工事は豫定の通り竣功し、縣は莫大な利益を收めて盛大な竣功式を擧げ、縣會は満場一致を以て溝口技師に感謝狀を贈つたが、謙讓無言の同氏は吾に功なしとの態度で温恭敬遜して有吉知

事の功德に歸せしめたと云ふことである、世には口舌の技師あり、計畫に偏して實行能力なき技術家の多き今日、此人を得たる兵庫縣こそは多大の幸福ものである。

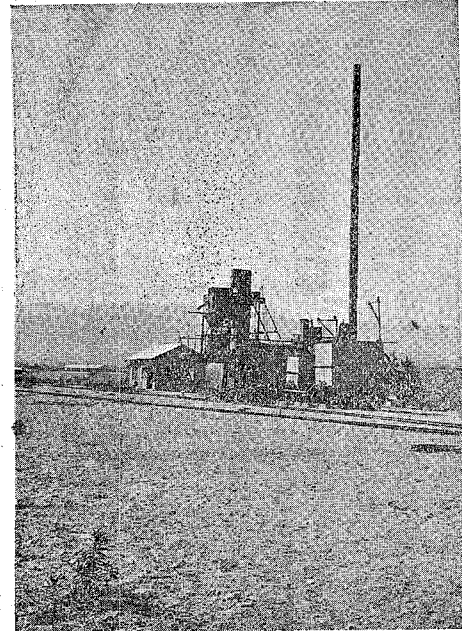
今や此國道工事も過半竣功せむとし、汗みどろになつて完

成を急いで居る、技師二名と主事一名其の他の吏員七十余名を指揮し、六百有余の職工人夫を使役して直轄施行の任にある、溝口技師の責任は重

且つ大であるが、我國路政の爲に折角自重せられねことを望んで己まないものである。

餘論

視察し來つた此大工事を、



立組トシラプトルアフスア用築改道國神阪

六甲山腹の舍亭に憩ふて一眸のなかに觀るとき、路政の驥尾に附する吾人は快哉を叫ばずには居られない、遠く東方には新淀川の架橋をもやのなかに窺ひ、之を境として淀、神崎、武庫三川の土砂を以て盛土せられた路床は白布の如き姿を顯はし、遙か西方芦屋の邊には工事に従事する雑工、機械が蟻

道路の價值を世人に周知せしむることであらう、吾人の最も此工事に期待する所のものは、我國に於ける近代的道路の模範を天下に示すことである、我國民の交通設備に對する慾望は鐵道の敷設と港灣の修築位に止まり、未だ以て道路交通の經濟的價值を直感しないのに在るが、此工事の完成に依つて

に言はゞ十五年の三月三十一日であるが、此時こそは阪神間に於ける交通經濟が一大改革を齎すときてある、陸運に於て目下最優者たる地位を占むる鐵道に於て、小運送と目せらるる大阪神戸間の貨物は全部自動車に依つて運搬せらるゝことゝ爲るべく、其の沿線貨物を取扱ふ小停車場の荷役は多大の影響を受け近代的

沿道住民は勿論兩都市民の受くる利益は吾人の目前に展開されて、交通經濟上に於ける道路の効果を直感せしむるからである。

更に我國に於ける道路技術の幼稚を冷笑した諸氏も、此工事の完成に依つて、歐米の技術に勝るとも、劣らざることを感

豊平橋改築工事概況

北海道廳技師 山口 敬助

一、緒言

明治二年北海道拓殖の鴻謀定るや先づ地を札幌に相して一州の首府となし四道八達の大都市を經始するに至り西は海路小樽を經て張確熊確の險を夷けて之に入り東は室蘭街道を通じて是に達するに當り豊平川は實に咽喉の要地たり、本橋

架設の權輿既に是の時に在り、然れども本河川たるや激端急流にして春水秋霖毎に災厄に遭遇し當局の苦心亦尋常ならざるものありしなり、今や都市計畫は所々に喧騒せられ道路の改良と共に市街橋は相當の美觀と耐力とを具備せざるべからざる状態となれり。茲に於てか北海道廳に於て大正十年十月

知するに至るべく、我國道路技術の進歩を發表するものであつて、吾人の意を強くする事の更に大なるものがある、世は財政緊縮の聲に脅かされて、既定工事の繰延又は中止を以て能事とするの秋、叙上の効果を忘れて、此工事に手を觸るゝが如き事は我國路政の爲、吾人の斷じて許さない所である。(了)

永久的構造を以て之が實施に着手し爾來三星霜こゝに鐵橋架設工事の竣功を見るに至れり、洵に本橋の完成は北海道の首都に一大美觀を添ゆるのみならず本道拓殖の促進と國富の増進とに資益する事尠少なからざる事を思はしむなり。

二、沿革

往時豊平川架橋地附近右岸の崖は出水毎に崩壊し河流の變遷常無く應急架設の丸木橋は隨て架すれば隨て破損し辛うじて渡船を設けて通行の便を開きたり(第一圖参照)

明治九年米人機關師「エヌダブリウホルト」開拓使の命を受け右岸に弓形補強材を有する木造の「ハウトラス」渡長二