

# 東京市の惡路問題に答ふ

東京市技師 建白異同生

## 一 緒 論

東京市の惡路は今に始まつた問題にあらず、路面の鋪裝、掃除、防塵地下埋設物の整理、道路の占用利用狀態、之に對する管理者の管理方法、其他に就て道路に對し、忌憚なき批評を加へられたる（本誌大正十三年九月號）路政僧君の熱誠、苦言を謝すると共に、之と意見を異にする生の批判を試み、路政僧君の觀察の幼稚にして、素人放れのせざる所を難し、尙百尺竿頭一步を進めて君の蒙を啓き得ば生の幸甚とする所なり。

## 二 必要にして不可缺復興局

吾輩は路政僧君の説に徒らに反對するものに在らず、又東京市に職を奉ずる爲めに、之を反駁するに非ず、徒らに攻撃

したりとて、今は只死兒の齡を算するの愚にあらざるか、復興局の組織及權限に就き云爲せられ、又一年の歲月を経て何等成績の上らざるを批難せられ、進んで復興局の代りに内務省の都市計畫局と土木局とをして事業を遂行するの便利なる所以を、内務省のお役人は秀才の御揃だから好都合なりと、仰せらるゝに至つては噴飯に堪えない、僧は内務省の提灯を持つに餘程腐心せらるゝ、跡歴然たり、不知や、堅實にして、急速を貴ぶ、復興事業に秀才の役人、適任なりやと問は、應と、答ふるに、躊躇させるを得ず、殊に内務省の秀才は、技術官の參謀なり、技術上の計畫並批評は長所ならんも、野に在りて實行力に劣しきは、社會の均しく認むる所である。更に參謀官多くして、船を山に迄とは行かぬ共、陸には上げ兼ねまじき御連中にて、事業の遂行には、之に伴ふ中堅となるべき、低級技術者は、全國に關係を有する土木、都市計畫事業

の局の内に凡そ何人ありや到底帝都の復興に従事するに足る人を得べからず、勢ひ、之を内務省の各出張所乃至は地方廳に求むるならん、然らば、將は適任ならんも、卒は之れ悉く田舎武士、東京の地理、民情すら不案内にて、一向治績の上らざるは、復興局及市の區劃整理局にて、現今嘗めつゝある經驗なり。鐵道より技術者を羅致せるは、此際不止得事なり、此點に關し人物經濟と云はるゝが、寧ろ火急の場合の事業は、東京市、最も熟達し、之が遂行に好都合なりと、唱へざりしか、出來もせぬ仕事を、内務省は徒らに取込たき希望あるは、監督官廳として如何なるものなりや。

次に長官直木博士が、港灣専門のお門違である様に、書かれた様に見えたが、左様でない博士は東京市の土木課長、大阪市の都市計畫部長として令名ありたる人なり、只資性濃厚の人格者、且雄辯家、俳句家、大酒家として人に知られたる點は、生憎僧君と同じ觀察を有す、然れ共長官が無頓着だから各系の寄合世帯となり小人閑居云々、は禮を失したる言に非ざるか、苟くも吾人の言論は、紳士的ならざるべからず、同黨異伐は、獨り復興局に限らず、そんな所そらのお膝元に於て尙然りだ、其成立當時の人の採用の、經緯は、窺知する能ざりしが、鐵道閥と内閣勸の玉石混淆なるは、一般人士之

を認む、但し鐵道技術者が都會の眞ん中、土一升、金一升の所で、土木工事を施行するは、心得違と云はるゝ前に、何故内務省邊の參謀技術家が迅速を貴ぶ帝都の復興事業に携はるの心得違なりと喝破せざる。要之復興事業は、内務省のお役人式では、中々五ヶ年間の短日月には遂行出來ぬと思ふ、矢張り迅急な仕事は鐵道屋が得意で且經驗がある、只市の事情を呑込んで、遣て貰ひたい、以上の理由の下に復興局の廢止説は遺憾ながら絶對反對である事を明言する。

### 三 活躍せり東京市道路局

道路法が施行せられたのは、大正九年である、時恰も後藤市長の就任を機とし、路面鋪裝の大事業遂行の爲め道路局を設け、局長以下吏員は、熱誠事業の遂行に従事し、現在人員にては不足なる程多忙を極め居れり、失禮ながら兎角内務省當りの人は、自治體の事情に疎いから、東京市何を爲しつゝ、ありやとの詰問は、獨り僧君のみに限らず、賢明なる前内務大臣後藤子爵閣下、池田宏氏前田多門氏の如き人すら發せられたり。今日前三氏此記事を見て、感慨無量ならん。僧君も御差支なかつたら僕が助役か課長に推選するから一つ東京市に來て自治體の妙味を味つたら如何、本紙上で討論するより

餘程徑捷だと思ひます。

地下埋設物の管理者が、註文通りに埋設物の整理を爲さぬに對して道路法に、強制的に、占用物件の移轉撤去を爲すの規定があるから、之に據つて遣れと、仰せらるゝる、成程會社等に對しては、盛に傳家の實力を振翳さすも可ならん、然りと雖、僧君も御承知の通我々が度々出會する土地收用法と言ふ法律があり、起業者には、誠に便利だが、之に掛けた最後決定迄には相當の年月を要する、地下埋設物が、此通り、法規を振廻せば、却て永引き事業遂行に妨げとなるから、督促して漸進的に移轉せしむるに如くはない、加之東京市が會社を相手取り僅々埋設物の移轉で法廷に争ふは大人氣ないではないか、次に御參考迄に道路局の使命たる、路面改良問題か何故遷延したか、一應其沿革を述べて見たい。

大正八年十月路面改良計畫案東京市會に於て決議された其内容は事業費總額參千八百萬圓で大正九年度より着手し七箇年の繼續事業として施行するため國庫補助申請を爲す事となり、然るに爾來物價の騰貴其他の理由に依つて前記事業費總額を五千壹百萬圓に更正提案せるも諸種の事情上之が決定を見るに至らず、然りと雖路面改良事業は最も急施を要し該案の決定を俟つの違なきを以て不取敢應急施設を爲す事とし

大正九年十二月十七日九年度追加豫算として御下賜金に依る事業費貳百萬圓支出の件決議せられたり、而して大正十年より此が設計其他の準備を爲し着々工事を進捗しつゝある内大正十年十一月十九日前記計畫の内容を更正事業費を參千九百四十六萬八千圓と爲すの件市會にて決議せられ茲に於て始めて東京道路路面改良計畫案の事實的決定を見たるなり、道路局の成立は大正九年なりしも局の使命たる路面改良事業に向つて陣容を整へたるは實に大正十年十一月以後即ち同十一年の始なり然るに大正十二年三月廿三日國庫補助下附年限を大正廿七年度迄延長せらるゝに至りたる結果前記計畫の事業を一ヶ年繰延を爲す事市會にて決議せられ計畫は遂次遂行中大正十二年九月一日の大震災に罹り事業は全く中止せらる、此結果前計畫を縮少し罹災區域は帝都復興事業の關係上一時其施工を中止し其他の區域に於ても比較的交通の閑散なるものを省き事業費千八百八十五萬圓を計上し提案の結果大正十三年三月十五日市參事會は之を可決せり。

以上の沿革に就て其梗概を窺知せらるゝが、事業の成績は參千九百五十餘萬圓の事業費にて鋪裝面積約百貳萬坪を施工すべき所大正十一年の始より同十二年八月迄に約七萬參千坪の鋪裝工事並鋪裝に關する諸設備を完成し、當さに事業能力

最大に發揮せんとしつゝ、ある矢先大震災に罹り一頓挫を來したが目下施工つゝ、あるは大正十年より同十六年に至る七箇年繼續事業費千八百八拾萬圓鋪裝面積約參萬八千四百坪の計畫に屬するものである。

最後に路政僧君は、東京大震災と云ふ事を、度外視して討論せられたるは、智者千慮の一失として、深く同君の爲めに惜む所なり。彼の東京大震災の時恰も土曜日に際し、各省の官吏諸君の多くは我家を省るの急にして、重要書類を守るに緩なりし爲め、震災後各官省の周章狼狽方と云つたらない、反之、自治體の吏員諸君は、各自責任の重大なるを自覺し、重要書類を全部搬出し、自家を省みず月餘に亙り連日連夜、市民の爲め、救護交通等の任に當り、過去一年間は震災應急の施設に忙殺せられ、殆んど路面改良等の新事業に手を染め得ざりを了承されたい、只役所の一隅に在つて東京大震災と云ふ、千古未曾有の大慘事、大被害、強く云へば致命傷と迄謂はれた、一大事件を殆んど、對岸の火災視して論議せらるる、諸君の心事を疑はざるを得ない。

雨降れば泥濘膝を没し、晴天には黃塵掩天、東京に住んで、悪道路々々と呼ぶ人達に告ぐ、僕は幼時より東京に住居し、且つ東京市の道路事務には永く關係して居るので、辯解の様に

聞へるが、東京の道路は成程悪い、悪くなる原因は那邊に在る、如何にせば善くなるかと云ふ所迄考へて貰ひたい、何も責任轉嫁でない今暫く茲に僕の卑見を述べて下さい、少し突飛だから、役人の議論と思へぬ節もあるかも知れぬが、去りとして加空的のものでない事は保證する。

第一東京の道路の悪い原因の一は、東京市の地質である地質は下町方面は砂質粘土、軟質粘土、及介殻を交へたる細砂、山の手方面は多くは粘土質の地盤であるが、天然其儘の地盤は市内面積の約半部で、残りは盛土又は埋立地である、殊に市の商業工業の中心地が、其通り路面丈け、砂利を被せても、基礎が悪いからめり込んで終ふ、漸次砂利を厚く敷込めば、上の方は車の金輪で碎けて粉となり、降雨に當り泥土と化し、晴天に砂塵を揚ぐ、殊に盛理立の土で、水に飽和せらるゝと、始末に終へぬものとなる、本所區、深川區全部、淺草、下谷、日本橋京橋、神田、芝の一部が、之に屬する。

第二道路に勾配なく、排水不完全なる事。斯く述べ來れば全るで、道路學の講義じみて、失禮ですが、凡そ道路は、排水が完全でなければ、保全し難い、素人は只道路々々と云ふが、道路に下水は付物である、東京市の商工業地域の多くは、平坦であつて、此肝甚な下水の勾配が充分取れない爲め、

道が常にちく／＼して居る、殊に本所深川方面は、震災後土地が一層低下し、海水が往々道に乗る事があつて、彌が上にも、道を悪くする、話は少し脇道だが僕が嘗て此んな話を聞いた、神戸市役所の何某とか、名前も失念したが、道路に仲熱心な人で、神戸市の鋪装道路工事を親しく指揮監督したから、出張の東京市會議員を案内して、得意の宣傳を遣つた相で、市會議員諸君もすっかり惚れ込み、時の池田助役に話して、東京市に貰ふ様、交渉を始めたが、神戸市も此人を抜かれてはと、昇級せしめて、引留めたと云ふ事を聞いて、僕は内心何某君の爲めに祝福した、と云ふは、別でない。東京市の道路と、神戸市の夫れとは、地形、季候、地質等、悉く條件を異にして居るから必ず失敗すると思ふ、由來東京市の道路で成功した人は、凡そ幾人ある、僕は寡聞にして、未だ之を耳にしない、敢て排他的の言辭を弄するでないが、東京市は固有の道路精通者に任すか宜い、只新しき智識を吸収せしむるの必要があるから、講習會でも開いて、現場に明るき低級技術員を養成せば鬼に金棒である。

第三 通過荷重の爲め破壊さるゝ事。自家を守るに主として議論の様になつて、相濟まぬか、忌憚なく述べる事にすゝる、東京市内の道を悪くするものゝ一つは、先づ指を電車に

居せなければならぬ、電車は道路の中央を占有し、其軌道敷は、全部水平で其排水が不完全、工事の不完全なるは、到底他の工事の比較すべくもあらず、敷石は凹凸を起し、軌條の兩側には凹窪を生じ、殆んど一般自動車自轉車の通過し能はざる状態に在り、從て諸軍に、多く一定の走行幅員内を通過するを以て益々破壊の度を強くする、今一例に、銀座通を探らんに、車道幅員十間、電車の軌道敷三間を控除せば、片側は三間半となり、更らに、人車道境界には車、荷造場、電柱等の障害に三尺、電車々體外三尺を減せば、僅々十五尺の間を、彼の織るが如き車馬を通過に任すため、此局部の磨損極度に烈しく、次に、電車線路の基礎及上部の工事不完全の爲め、路盤に浸水し、所謂浮上り道路も之が重なる原因なりと思ふ、尙道を壞すものは、金輪の牛馬車手車である警視廳令で、輪帶の幅は制限されて居るか、其實行期迄には仲々あるから、當分道は破壊され放題である、尙貨物自轉車乗合自動車乗用自動車夫々相當壞しつゝあり、最後に吾人の逸すべからざるは、足駄である、これは日本特有のもので、足駄の齒一本に來る荷重は、平均人の重さを十五貫としたら、靜止の時は三貫七百五十匁となる譯だが人の歩行に際しては、二本分が一本に掛り、七貫五百匁となり、街路構造令の規定の一平方尺十五貫

の比でない、之が外國と異なる道路の勁敵である。

第四 一般市民が道路に對する觀念尠き事。之を諸外國を實例に見るに、自家の前に當る道路は、其半部は自費にて、鋪裝を爲すを例とし従て、掃除等も注意して之を行ひ、道路を愛する念を深からしむるのであるから、道路の完全なるのも、當然である。然るに、翻て日本は如何と見れば、最近受益者負擔金を徴するに至りたるは、幾分の進歩を示したるならんも、路面の改良は、現今の計畫の路線丈では東京市道路面積の約一割強しかないので、残る路面の鋪裝を第二期、第三期、と云ふ様に全部施行しなければ、現在大通丈の鋪裝では、横町から壁埃泥土を運び、泥濘及砂塵は盛に發生するから、根本的の鋪裝を完成しなければ、其効果が薄いのである、併し此改良には、尠なからぬ費用を要するので、市民諸君の自治的犧牲に俟たなければならぬ、此準備の爲めに市民たる否とを不問、諸君は惡路と發言し、又は感ずる度毎に、十錢乃至一圓宛位の貯蓄をせられ、來るべき路面改良費の財源として、東京市に寄附せられむ事を切望するのである。

二に對しては、道路面を上昇せしめ、下水に充分の勾配を保たしめ、排水を完全にすると路面を成る丈、蒲鉾成にする事、現今の制度では市の手が充分行届かぬから、下水及道路の掃除を自治的に各自遣つて貰ふ事、之が爲めには、青年團及在郷軍人團の奮起を煩はしたい。第三の電車の事は、市電氣局長に望むが、目下の電車は其軌道敷内は、専用線路と心得られて居るか、是も道路の一部である位の事は賢明な大道局長、篤と、御存ならん、然らば東京の中樞道路、銀座より日本橋道の軌道敷内を自動車飛ばして、見て貰へば是も鋪裝道路かと思はるゝ程、凹凸があつて危険である、更らに御道筋に當り、豫め道路局で下檢分を行ふが、多くの場合軌道敷内の石が、完全に据つて居た例がない、電氣局に謂しむると、自動車は壊すと云ふに極つて居るが、其据付方法が現在のでは駄目である、砂の坐褥の上に直ちに、据石するのは、歩道に應用する方法で、大變な間違である、何故諸君は醒めよ電氣局と叫ばざる、此點に關し市電氣局長の反省を望む。又貨物自動車其他の積載荷重を制限する爲め、橋の上に計量器を備付け、警官をして、制限外の荷重を取締らしめ、一面靜態に在る時、即使用せざるの時機を見て、車體の戶籍調べ即ち輪帶、及構造の違反なきやを調べ置けば道路破壊の幾分、

を減ずるの效果ありと認める、尙進んで道路法第四十條の道路を著しく毀損する物に對し、負擔金を課し、之を道路維持の資源となすも妙ならん。第四の道路に關する責任觀念の極めて薄きは、教育者の力に俟つべきものと思惟する。即ち小學、中學で教科書に、其大要を戴すも一案ならん、如上の記述に依つて見れば、東京市の惡道路が必ずしも當局者の責任とは首肯し能はざるべし、尙當面の責任者が身を守るに急に

僕は所謂局長の直參でなく、市役所、生へ拔であるから、極めて公平に評論し得る立場に在る事を斷つて置く、從て着々計畫を進めつゝあつた事を保證するので僧君の所説の當らざる事論する迄もない。

#### 四 地下埋設物の跡始末に就て

地下埋設物の工事が如何に道路の維持上支障を來し、惡路となるの原因を爲すか、僧君の所説の如し、埋設物の復舊工事の成績は、遞信省が比較的良好なりと云ふ意味ならん、成程遞信省の工事も、決して理想的でない、瓦斯會社、電燈會社は申すに及ばない、復舊工事の監督吏員を増しても、駄目である、何となれば、遞信省始め、各會社側の監督員が、付て居ないから、市の係員が、會社の勞働者を、使ふ事は不能である事は御存じならん、だから僕は、獨逸流の地下水の中に、地下埋設物を包藏するか、又歩道の下に溝を作つて、之に包藏するか、其一を撰ばなければ、姑息的の解決は國家百年の長計にあらずと思ふ、僕が先年此計畫を樹てたり約四億圓の巨資を要する事となり、各會社は破産の悲運に陥るから見合となつたが、今や、地下鐵道、地下水が工事を進めんとする矢先、多少此點に考慮を遡らして、國家的に施設

地下埋設物の工事が如何に道路の維持上支障を來し、惡路となるの原因を爲すか、僧君の所説の如し、埋設物の復舊工事の成績は、遞信省が比較的良好なりと云ふ意味ならん、成程遞信省の工事も、決して理想的でない、瓦斯會社、電燈會社は申すに及ばない、復舊工事の監督吏員を増しても、駄目である、何となれば、遞信省始め、各會社側の監督員が、付て居ないから、市の係員が、會社の勞働者を、使ふ事は不能である事は御存じならん、だから僕は、獨逸流の地下水の中に、地下埋設物を包藏するか、又歩道の下に溝を作つて、之に包藏するか、其一を撰ばなければ、姑息的の解決は國家百年の長計にあらずと思ふ、僕が先年此計畫を樹てたり約四億圓の巨資を要する事となり、各會社は破産の悲運に陥るから見合となつたが、今や、地下鐵道、地下水が工事を進めんとする矢先、多少此點に考慮を遡らして、國家的に施設

すべき性質のものと思ふ。次に、埋設物其他の道路上下の工事に就ては、先年より市道路局が主催となり、毎月一回、工事施行上の道路協議會を開き、逓信省、警視廳、市電氣局、地下鐵道、瓦斯會社、電燈會社、市の水道局、下水課の關係者が、工事執行方法に就き、詳細の打合せを爲し、遺憾なきを期しつゝ、あるも、道路管理者と、稍々目的を同しふするは警視廳位にして、他は自己の目的を先にし、道路の回復を二にする連中なれば、費用其他の點より、管理者の要求通に及ばざる事頗る遠きは、御同感なるが、之を徹底的に遣るには、前陳の方法に依るか、瓦斯電燈を市營として、管理者自ら之が工事執行の任に當るより、外途ないのである。

瓦斯會社の工夫の仕事の、亂暴さは書かれた通だが、之を取締るには、工夫一組に、監視吏員一名を、附随しなければならぬ、加之吏員の命を用いないからとて、強行せしむる丈の權能がないから、矢張問題は前に戻る事になる。

瓦斯會社との報償契約に就ては、有效無効で、係争せられて居たが吾輩不幸法規に疎く、其黑白を見るに苦むと雖、道路法の施行に伴ひ當然消滅するものと速断するは早計ならん且つ道路法制定の際斯る契約の存在を、果して立法者が知得せりや否やを疑ふ者なり、但法は死物なり、之が運用は人に

在り、若し、此立法上に疑義あらば、市よりの何に對し、内務省は此際明晰なる、指令を交附して、一日も早く權義關係を確定せしむるの義務ありと思ふ。

## 五 結 論

以上一より四に互り僭君に對し夫々御答へ致した積だが御不審の點は指摘して下さい、之に答ふるに吝ならざる考です、只説明が幾分辛辣の度を超へて、感情を傷け お上の逆鱗に觸れざりしやを惧る、若し、然りとせば、請ふ恕せよ、只市民本位の僕の肺腑より迸出したる言辭なる事を諒とせられたし、終に臨んで一言したき事は、東京市の道路を目下の状態で論議するは近視眼者流の觀察なり、見よ、日本橋通の交通は年々繁激となりつゝあり、從て、之と並行せる街路を新設し、交通量を分ち、更らに、築港計畫の埋立を完成し運河を開鑿し、東京市の中心を漸次南に移す方法を採れば、日本橋通の交通は漸次減退すべきものと思ふ、徒らに、中央の交通に腐心して、計畫を樹立するは、思はざるの甚しきものである而して大東京區域内の交通系統も、今の内より樹立して行かねば、郊外が不規則に發達して來て都市計畫實行の隣に嘗め來つた苦い經驗、即ち用地、買収に多大の費用を投じたる上立退は徒らに、遅延し、工事執行を遷延せしめた事を、繰



返さなければならぬ、復興計畫の街路も、去る事ながら、此方面も、等閑に附すべからざる、緊急問題である、何分にも、貧乏世帯の遺線、員段で後を後をと追ふ事となり、悔を後世に、追は反す反すも遺憾の極である(終)

## 軌道建設と近代道路 (二)

内務技師 佐藤 利 恭

### 三 軌道敷設位置

我軌道敷設規程第八條に依ては中央敷設主義を原則として採用したのである。中央敷設の優て居る點は(一)建設費及維持費小なること(二)一般車輛の往復路を自ら明瞭に區分し得ること(三)運轉速度を増大し得ること(四)鋪裝工事と關連して軌條の敷設を容易ならしむること(五)沿道の住民が騒音及振動に脅さること少なきこと(六)沿道商家の商品積み卸しの妨害とならぬ事(七)軌道々床の排水施設に好都合であること(八)地下埋設物工事の支障を軽減し得ること(九)電車線的支持方法經濟的なること(一〇)街角に於ける分岐線に依て一般交通上の支障を軽減し得ること(十一)小屈曲半徑を避け得ること等、種々なる利點があつて缺點は甚だ少ない強て缺點を擧ぐれば一般道路交通として最も高速車に好都合なる道路の中央部を占有して居ることや、軌道乗降客の乗降が一般車道で行はねばならぬから幾分危険であること位である前者の缺點は譬へ軌道はなくても往復する一般車輛の安全上何れかの側に偏して運行せねばならぬのであるし後者の缺點は乗降用と安全地帯とを兼ねた設備をすれば別段危険も何も無い而已ならず一般歩行者は此の設備を利用して安全に街路を横過し得る利益があるので之も亦缺點として擧げる丈の價値はない。是等の理由に依て特に主要なる府縣道以上の道路に於ては中央敷設主義を採用したのであるが夫以下の等級に屬する

て圓滑なる運轉をなし得ること(十二)火災の際被害を遁れ得ること等、種々なる利點があつて缺點は甚だ少ない強て缺點