

改良された京濱國道

幹事田中好

一 號國道、何時頃からこの道路が開けたか、そんな歴史的事實の穿鑿は暫く措き、徳川時代には西都三條大橋から日本橋までの交通路として東海道と稱せられた。今は帝都と神都とを連結する交通路として法上之を一號國道と呼ぶ。その一號國道中東京横濱兩市の交通に供せらるゝものを見て本誌上に於て論議されたが、角立つて争ふ程の問題では無い。俗稱のつけ方は觀る人考へる人に依つて、異なるのが當然であつて、其の觀方に従ひ各様に名附くる所に人間味がある。内務省が一號國道と言つたつて必ず夫れに

従はなければならぬ義務も無ければ遠慮も要らぬ、厭なら別名を附することは固より勝手であるから余も亦之を京濱國道と呼ぶ。

名稱の議論は別として其の京濱國道の改良工事が全部完成し、十一月二十八日盛大な竣工式の舉行されたことは、吾々路政の驥尾に在る者の最も快事とする所である。

此道路は昔から幹線交通の用に供せられ、徳川時代に於ては隨分其の效果を發揮したものであつたが、明治の初年に方つて京濱兩地の交通機關として鐵道が敷設せられ、世人は皆其の效果に醉つて徳川氏三百年の間萬人交通の使命

を果たした大恩ある此道路を弊履の如くに見捨てたのであつた。其の後と言ふものは纔に沿道部落の交通に供せらるゝに止まり昔の榮華を一時に失つた。史家に言はしむれば歴史は繰返すものと言ふであろうが、鐵道以上の效果を有する路上交通機關——自動車が輸入されて、自動車交通に適する道路の必要に迫られ、京濱兩市を連絡する此國道の改良が緊急の要務と爲つたのは既に十年前のことである。

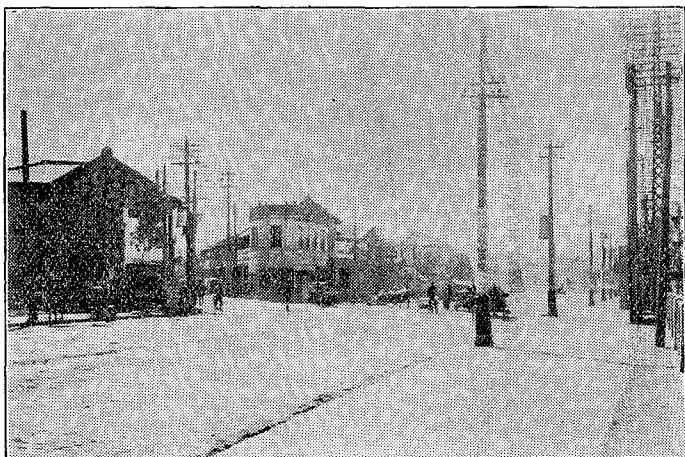
當時の政府は放漫政策を探つた内閣と評せらるゝが、地方民生の爲には隨分思ひ切つて事業を執行したもので、此區間の道路改良事業も其の費用に對し政府から補助することに依つて起業を成立せしめたのであつた。時の内務省土木局長、後に本會の副會長であつた堀田貢氏が、時の東京府知事井上友一氏と、神奈川縣知事有吉忠一氏に企業の實施を懇意したのであつた、既に民間の要求に聽いてゐた兩氏は直に之に賛成し、そして計畫されたのが所謂京濱國道改良事業であつて、道路法施行前に屬する大正六年のことである。

今から想へば此改良工事を施行することは、當然過ぎる程當然なことであるが、當時短見者流は之を目して不急の工事と言つたのである。其の批評も強ち無理ではなかつた、現に自動車三萬一千臺を有する我國でも其の當時は僅に千三百臺を算ふるに過ぎない有様で、今日のことを想定するには無理であつたからである。併しながら自動車今日の發達を遠觀して企業を懇意した堀田氏と、其の懇意に應じて

計畫を實現した井上有吉兩氏の達見を推賞せざるを得ない するのであつた。

二

當初の計畫は東京府管内に屬する品川町八ツ山鐵橋を起點として、神奈川縣下横濱市青木町東海道鐵道線路上の陸橋に至る延長一萬千八百六十間（東京五千八百六十間）を東京府では人家連擔地と京濱電鐵併用箇所とを幅員八間、其の他の幅員を六間にするの計畫であつて、神奈川縣管内では六郷橋入江橋間を六間に、入江橋横濱市起點間を八間に建築する計畫であつて、之に要する經費二百五十六萬六千圓（東京百十八萬圓神奈川百三十八萬六千圓）を大正七年度から同十一年度に至る五年繼續事業として執行



（道國舊は方左てつ向口入山ツ八所箇功竣

さる程に兩都市間の交通は日を逐ふて頻繁を極め、此道路の利用愈繁激を加へたので當初に計畫した規格では到底間に合はなくなり、計畫幅員を擴張し路面を鋪装するの必要に迫られたので、東京府では全線を通じて幅員八間に築造することに設計を變更し、更に大正八年總工費を二百九十七萬圓に増加し、起點八ツ山から大森停車場道分岐點に至る迄を十二間に其の他を十間に築造することに變更し、又同十年には工事變更物價騰貴等の爲に總工費を七百四十七萬九千八十九圓に増額し、全線を通じて幅員十二間に築造することを通じて幅員十二間に増額し、全線を通じて幅員十二間に築造することを通じて幅員十二間に増額し、全線

つて幅員全部を十間に大橋梁の幅員を八間に擴張し、路面

の手腕の程を疑ふと言ふ聲が各所に起り、吾人も亦施工の

の構造は中央二十二尺を瀝青碎石道

とし其の兩側九尺を單純な碎石道其

の兩端十尺を砂利道に變更するに至

つた。之が爲に總工事費を三百四十

一万一千三百八十六圓に增加するこ

とゝ爲つたが、兩府縣の執行する工

事は技術上新らしい工法を探つたが

爲に、豫期の工程を見るに至らない

ので、五ヶ年繼續事業とした當初の

計畫を二箇年延長して七箇年繼續事

業とするに至つた。

此施行年度の延長に關しては兎角

の非難があつて、僅に五里に過ぎな

い道路の改良を、兩府縣が各別に五

箇年がよりで執行することが既に餘

り悠長な感あるのに、尙二箇年延長することは關係技術官 興事業計畫が樹立さることと爲り其の事業の達成を期す

緩漫なのに憤慨した一人であつた。

然るに測らずも大正十二年九月に

大震火災が起つたが爲に、京濱兩地

を連絡する他の交通機關は全部その

效用を失ひ、唯た昔の東海道だけが

唯一の交通機關として其の作用を維

持したので、若し此工事が豫期の成

效を進めてゐたならば其の一部だけ

の開通に依つてでも救援救助の爲に

の開通に依つてでも救援救助の爲に

の開通に依つてでも救援救助の爲に

の開通に依つてでも救援救助の爲に

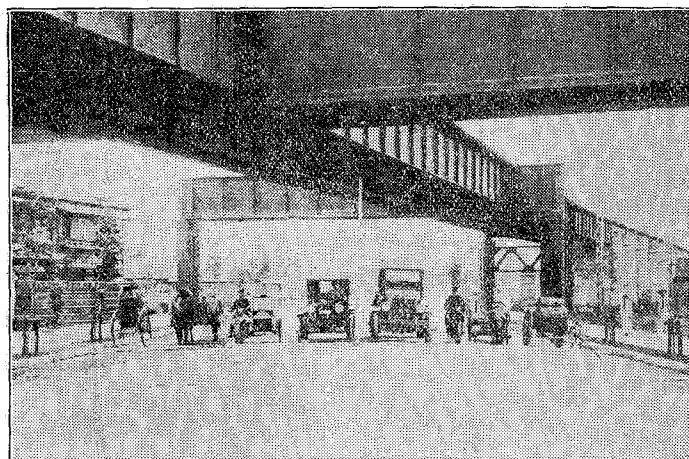
の開通に依つてでも救援救助の爲に

の開通に依つてでも救援救助の爲に

の開通に依つてでも救援救助の爲に

の開通に依つてでも救援救助の爲に

の開通に依つてでも救援救助の爲に



竣工したる京濱電車架道橋

ことが出来なかつた。

大震火災に因つて帝都及横濱の復

るが爲には、ドーしても京濱國道改良の速成を圖る必要がある

あると言ふことゝ爲つて、從來内務

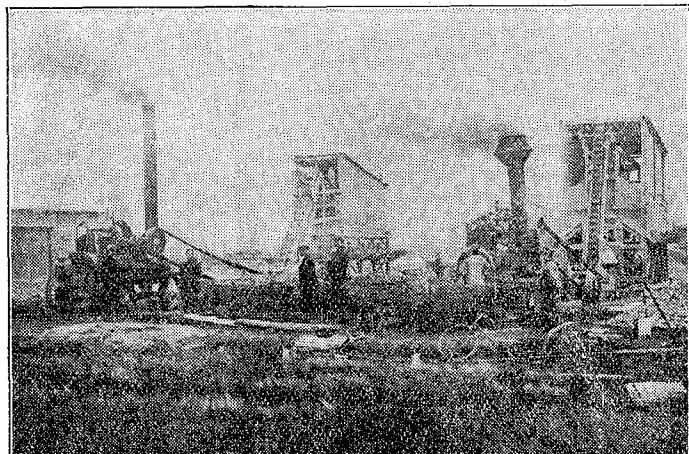
省が補助した此事業は復興事業費の確定と共に其の費用の支辨に移さるゝことゝ爲つたが、又些少設計の變更を必要とするに至つて工事費を増加し東京府は總工費八百二十六萬六千百二十一圓、神奈川縣は總工費を三百四十七萬千五十八圓に増額し、前者は大正十五年度以後者は同十四年度に完了することに計畫を變更したのである。當初の計畫に比較すると工事費二百五十六萬六千圓が千二百七十三萬七千百七十九圓の増額を告ぐるに至つた。

以上に述べた計畫の變更に依つて神奈川縣の施工する箇

所の延長は短縮せられ、此計畫に依つて改良されたものは東京府品川町八ツ山鐵橋を起點とし、神奈川縣管内横濱市と橘樹郡境界に至る九千四百六十六間九分(東京府五七六七間神奈川縣三六九九間九)

改修路線の選擇は隨分問題と爲つたのであつたが、既存國道を改良することは沿道に連擔する家屋を移転することゝ爲つて之が爲に工事費を嵩嵩するの外、神奈川縣管内に屬する舊國道には京濱電車の併用箇所があつて、之を新國道に充當することは道路交通上不得策であるから特に新線を選択し、東京府は品川大井大

(近付村出村附近) 碎石機の運轉



道を擴張した、之に反し神奈川縣では市郡界附近に於ける 施設せしむることゝ爲つたが爲に兩者の規格は同一でない一部を除くの外全部新路線を選択したのである。之を舊路線の延長に比較すると僅に二百十三間（東京府九十
縣百二）の短縮に過ぎないが、現時における自動車交通から觀るときは距離の短縮は餘り論議する價値がない寧ろ交通上に於ける障碍物を避くる方針の下に路線を選択すべきであつて適當な計畫である。

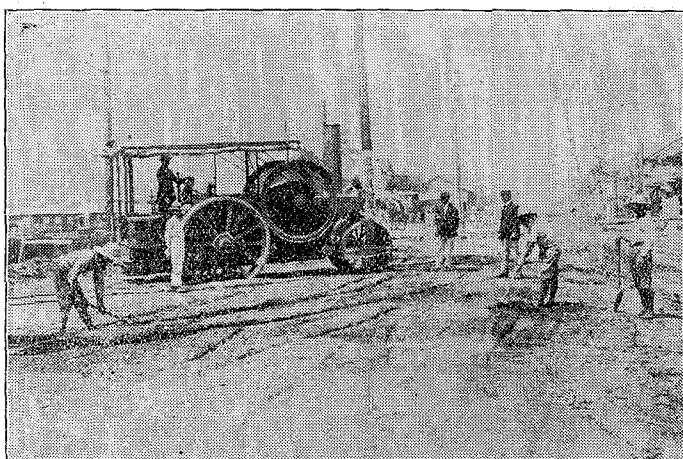
東京府九十
縣百二

今左に竣工式に當つて、兩府縣當局が配付した工事概要を摘要する。

東京府管内

（一）計畫

道路の幅員は全線を通して十二間とし街渠を設けて歩道を區別し、中央八間を車道とし、瀝青混凝土又は瀝青碎石にて鋪装せり。車道の左右各二間を歩道とし、車道寄りの三尺通りを植樹帶とし、附田蒲近（近）プラタナス、アカシア等の街路樹を植栽せり。歩道は混凝土又はマガネシア・アロックにて鋪装せり。道路の最急縦断勾配は六十分の一にして、最小縦断勾配は五百分の一なり。横斷勾配は車道に在りては三十分の一乃至四十分の一にして、歩道に在りては四十分の一とす。又最小



工事の計畫に關しても、當初は兩府縣を通し統一した規格に依らしめやうとする統一論と、地方技術官の考に放任しやうとする放任論とあつて、内務省では隨分議論があつたが、結局放任主義の下に曲線半径は五十間にして、一般に全路線は直線に近い。

本道路に附屬する橋梁の數は五にして、最大のものを六郷橋とす。是等の延長及幅員左の如し。

橋名	延長	幅員
東海橋	一四・二五間	
立會川橋	四・二五	
八幡橋	三・〇〇	車道八間
大森橋	六・一七	歩道二間宛
夫婦橋	八〇〇 二・五〇	
六郷橋	二四五・四〇	車道六間半宛 歩道一間半宛

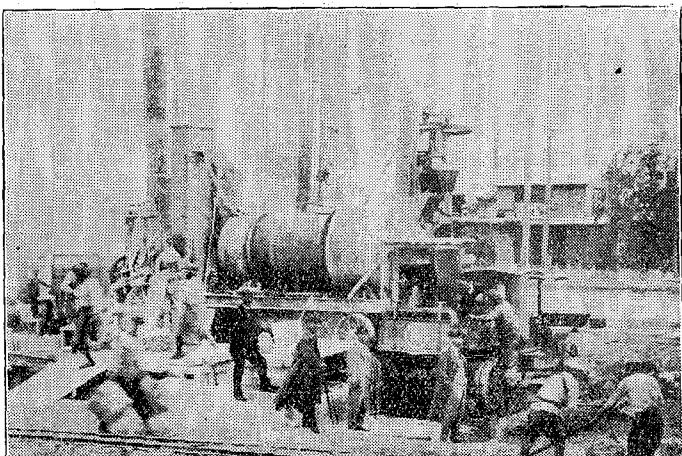
(II) 工事の施行

本改修工事の計畫成るや、大正七年七月より實測に着手せしが、路線及幅員の變更等に依り、漸く大正九年六月に至り品川町地内を初めとして、土地買收、地上物件移轉交渉開始後約一大の困難を伴ひたると、改修道路の大半は舊道の擴築なりしが爲、交叉し、舊國道に出て、これより以南六郷川に至る間は、舊道を

在來道路を占用せる地下埋設物及路上工作物移轉の交渉至難を極

めたるとに依り、工事は概ね各工區間の土地買收、地上物件移轉交渉開始後約一ヶ月を経過して着手するの状況にして、

大正十年六月漸く地上物件の移轉略完了せる區間、即ち品川町南馬場より海晏寺迄の區間の工事に着手するを得たり。工事執行の方法は、車道の鋪装工事其の他重要な工事は之を直督とし、他の一般諸工事は全部請負とせり。尙本工事執行の爲大正九年六月一日より現場に國道改修事務所を設置し、工事に關する諸般の事項を處理せしめたり。



布瀬の撒布

改修路線は當初八ヶ山鐵橋を直進して品川灣の沿岸に沿ひ三四町餘にして右折し、舊國道を横斷し京濱電氣軌道と、省線東海道線との中間を、一直線に品川町物件移轉の交渉を開始せり。然るに沿道の發達著しきものありて、之が折衝に多く

利用して單に幅員を増加するの計畫を樹て、新路線の延長約二十
九町の豫定なりしが、本路線に依るときは、
は、先づ品川灣を埋め、次で品川町御殿
山附近の高臺を切取り、目黒川附近の低
地を埋め、淺間臺の高地に上り、再び大
井町立會川附近より盛り初め、舊東海
道に出づることとなり、高き盛土又は深
き切取りを要し、從て急勾配多く、交通
上不適當と認めたるを以て、現路線の如
く京濱電氣軌道と並行して、平坦地のみ
を探れり。

此新路線の延長約二千百五十間なり。

又大森町地内の舊國道の兩側は既に人家
櫛比し、之を擴築する爲には多額の費用
を要するを以て、人家の連擔少しき西側裏
を延長約五百二十八間を一直線に進み、
大森警察署前にて再び舊國道に出で、こ
れより以南は地上物件の少しき舊道の西側
を擴築せり。

道路の最急勾配は目黒川附近五十間の部分が六十分の一なるの

青泥凝土を以てし、

疾行車輛の交通に備へ、其の左右は瀝青碎石

外、一般に平坦地なるを以て、急勾配としては七十五分乃至八十

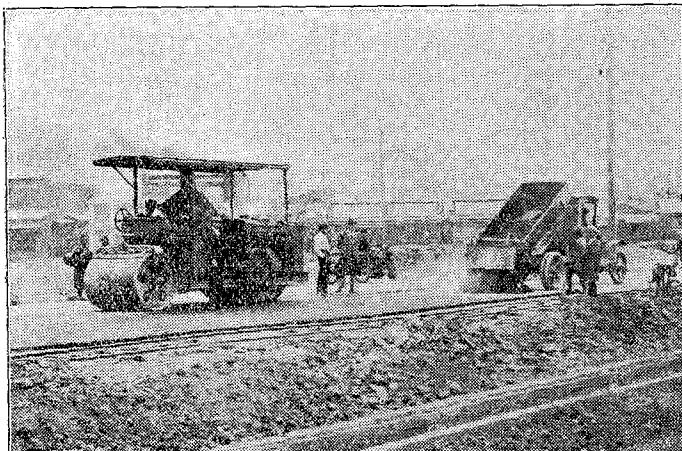
分の一にして全線を通じて三百、四百、

五百分の一の處多く、最小勾配としては
五百分の一を採れり。即ち舊國道の最急
勾配三十分乃至四十分の一に比し雲泥の
差あり。且勾配の變移する箇所には適當

の縱斷曲線を設けたるに依り街路は優美
となり、自動車の疾行に對しても、毫も
跳躍の感を抱かしめず。

曲線の半徑は舊國道の銳角屈線に對し
改修路線は最小半徑八十間にして、大體
を通じて二、三百間の半徑多く、其の他
交叉角度百七十五度以上のものに對して
は、屈線を用ゐたるに依り、三十哩内外
の疾行自動車に在りては、視距上の不安
を除去し得べし。

歩道は車道に向ひ四寸分の一の勾配を
附し、歩道の境界にはレ字形の街渠を
設く。車道の鋪裝は、中央二十二尺は瀝



(近) 村附出鋪裝土凝青混瀝道車外

を以てし、三十分の一のバラゴラ形横断勾配を附し、緩行車輛の交通に備へたり。歩道の鋪装は民地寄りの九尺通りを混凝土ブロック又はマグネサイド・ブロックを以てし、車道寄りの三尺通りを植樹帶としてアカシヤ、プラタナス等の街路樹を植栽せること、前述の如し。

歩車道の境界に設くる街渠は石及混凝土にて造り、幅員を一尺五寸とし、十分の一乃至十五分の一の勾配を附して歩道に向はしめたり。側溝は地形により幅員を一尺乃至一尺五寸とし、道路の幅員外に之を設け、民地寄りの側溝壁五寸乃至六寸迄を側溝敷地とせり。これ工事施行の便宜と、將來の擴築を慮りたる結果にして、道路敷地として平均十二間六分を買收せり。側溝は混凝土造とし、歩道側に邊石を置けり。路面の雨水は歩車道より街渠に集り、縱斷勾配に従ひて流れ、二十間乃至三十間毎に設けたる雨水樹に落つ。雨水樹には導水管

として内徑五寸の土管又は鐵筋混凝土管を附屬せしめ、歩道下を

通じて、側溝に四十分の一の勾配を以て埋め込めるを以て、雨水樹の水は之に依りて側溝に流入し、在來の水路に放流せしむ。

全線を通じて一般に低地多く、且最小

勾配の關係上施行基面を定むるに當り、

土木工事設計の原則なる盛土と切土とな

相平均せしむるの法則に従ふこと能はず

路盤は常に盛土の上に構成せられたり。

當初十二噸マカダム・ローラーを品川町

地内南馬場淺間臺附近の輶壓に使用せし

が、地下水多く地盤軟弱なる爲、輶壓機

の前輪後輪交互に地中に陥没し、爲に作

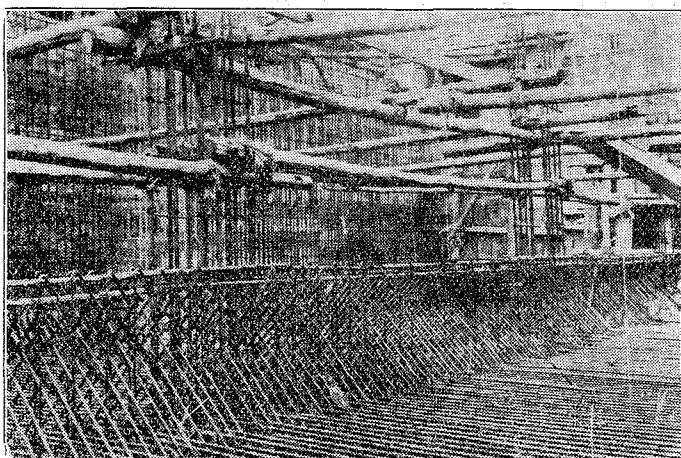
業上支障多かりしを以て、車輪陥没の箇

所は少くも數合乃至數坪の不純土を取除

き、新に良質の土砂を以て替土して輶壓

を加へ漸く路盤構成の目的を達したり

然れども路盤輶壓には十二噸マカダム・ローラーを



京濱電車大師線越橋工事

以て輥壓し、最後の仕上に十二噸マカダム・ローラーを使用する

の方針を探り、品川町海晏寺附近より此方法を探れり。然るに同所は元來水田、沼田等を、塵芥の如き不純物を以て、埋立てる場所なるを以て、重量比較的軽

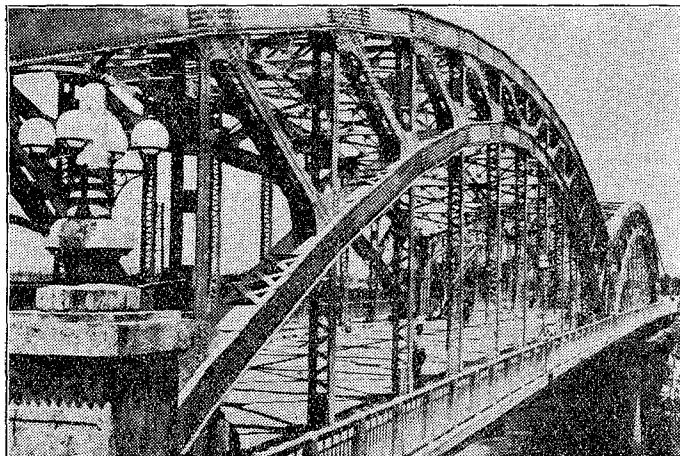
きタンデム・ローラーも運行せしむることを得ず、古枕木其の他古材を使用して枕木とし、其の上面を數回運行せしめ、

地盤の自然に落付くに至り、一尺乃至二尺の厚に盛土を行ひ、徐々にタンデム・ローラーを運轉して、六・七尺迄の盛土を完成し、路盤構成の困難なることを體験したり。以上は第一期工事即ち八ツ山海晏寺間の路盤及輥壓作業にして、第二期工事以後に於ては幾多の改良を施せり、即ち地盤軟弱なる箇所には豫め碎石、砂利其の他の材料を投入して摩擦力を増加し、地下水高き箇所は碎石の盲暗渠を縱横に作り、排水を圖るの有利なるを認め、漸次此の方法に改めたり。

車道の鋪装は當初水綿マカダムの豫定なりしが、高速重量車輛の交通日を逐ふて激甚となりたるに鑑

み、前記の如く中央二十二尺を瀝青混凝土とし仕上厚七寸を標準とせり。即ち基礎厚五寸を一・三・六、混凝土、上層一寸七分を瀝青混凝土とし、厚三分を被覆

とす。左右は緩行車の交通に耐へしむるため、前者に比して低級なる鋪装即ち瀝青碎石厚七寸を採れり。即ち基礎厚五寸は碎石道とし、之を上下兩層に分ち、下層は厚三寸とし徑三寸以下二寸以上の碎石を用ひ、上層は厚二寸とし、徑二寸以下一寸以上の碎石を用ひ、兩層とも目潰を入れ厚五寸に仕上げ、此基礎上に厚一寸七分の瀝青碎石を作り、其の上を厚三分の被覆とし仕上厚二寸とせり。歩道の鋪装に付ては前に述べたるが如し。而して是等鋪装材料の粗粒骨材としては全部石灰石を採用したるは、當時石灰石は



竣功の六郷橋

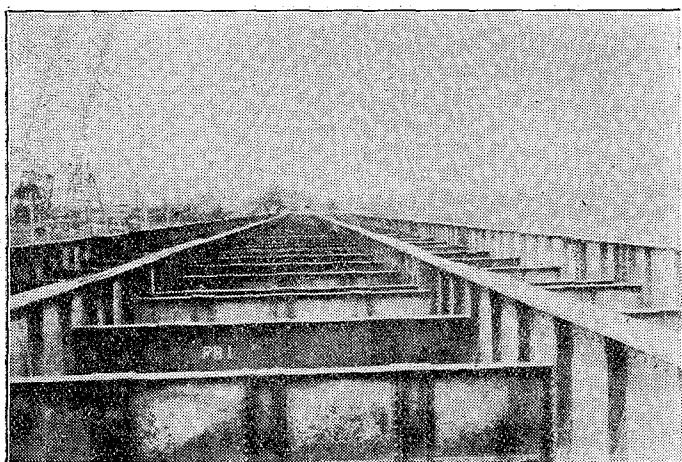
東京附近に於て豊富なる產地を有するに拘らず、其の質柔軟の故

を以て、道路用材料としては殆んど頗みられず、從て他質の石材に比して價格低廉なるのみならず、マカダム材料としては、膠着力多きものあるに因れり。

の骨材と爲せり。

骨材の膠着材料たるアスファルトは從來東京市内に於て用ひられたるものは、主として秋田産にして、石油精製の副産物を利用したるものに過ぎざるを以て、濃度、延性等は鋪装材料として多少の缺點ありしなして、當時優秀の成績を挙げ

シコ産のアスファルトを使用せり。瀬青島産土用砂は當初神津島産の白砂を準備せしも、後に至り川砂に改め以て築造費の低減を圖れり。又主要骨材たる石灰石は各所要寸法のものを購入せしも、其の後セメント用材の殘材として淺野セメント採掘場(青梅又は秩父)に、碎石屑の山積しあるを購入して篩分をなし、各所定の寸法に従ひ使用し、使用の途なきもの



(造構桁鐵) 橋郷六の中事工

大體に於て本改修路線は現場の位置が良にして、石材は總て高價にして搬入の便悪く、全部石材にて固むるマカダムは、セメントを利用する混和材基礎に比し不廉にして、且強度も後者より弱きを以て大井町以北に於ては、總て混和土基礎と改め、且セメントの混和材として硅酸白土を混入して工費の節約を圖れり。

圓形	十六箇所	延長二百七間七分
拱形	四箇所	同
箱形	十四箇所	同
橋梁中東海橋、立會川橋、大森橋、夫婦橋はいづれも最大徑間五間に満たざるを以て、鐵筋混泥土丁形桁とし、八幡橋は徑間小なるが故に鋼I桁を混泥土を以て包とも、地盤硬質粘土性なりし爲、工事は困	同百七十九間四分	四十八間四分

難ならざりしも八幡橋及夫婦橋は舊國道に架設せるを以て工事上著しく障害を來し工期を遅延せしめたり

改修道路上には軌道を敷設せしめざる

方針なるを以て舊國道上に敷設せる京濱電氣鐵道株式會社の軌道は、之を改修道

路外に移設せしむることゝせしが、八ツ

山起點より以南三十間は之が爲に數千坪

に及ぶ埋立を爲すを要し、且多數の家屋

を移轉せしめざるべからざるを以て、考

慮の結果其の併用區間は、短距離にして

交通上の支障も極めて少きのみならず、

附近の鐵道用地をも道路敷地とするとき

は、道路幅員は十七間餘となり、歩道外

に幅員約三間の遊歩道さへ設くることを

得るを以て、此の部分のみは併用軌道と

爲さしめ、約四十五度の角度を以て新設

軌道敷に入らしむことゝせり。又本

道路は大井町鈴ヶ森地内に於て、同社の

軌道を十五度の角度を以て横斷するを以て、道路交通の保全上水平交叉を避け、在來の路切を其儘に高架

上十三尺以上は、

鐵筋混泥土の擁壁に依る築堤よりも、四間毎に

式となし、道路は其の下を通せしむることゝせり。而して此場合

に於ては改修道路及軌道とも、局部的に

屈曲せしむることを得ず。加之車道内に

は架道橋の橋脚を建築することを得ざる

を以て、斜架橋の徑間は百二十尺以上と

なり、^{トラス}綫構^{トランク}となすにあらざれば架設困難

なり。然るに此の如き斜角度に對する綫構^{トランク}は、構造上強度安定を缺くを以て、實

施極めて困難なるのみならず、又極めて

不經濟なるを免れず。是を以て歩車道の

境界線に近く、歩道縁石に接して鐵柱を

建設し、此の上に車道に直角なる横桟を

架し、軌條の下部には綫梁を架け渡し、

横桟に鉄着せしめたり。即ち七十呎の鋼

鋸歯三徑間並六十呎の鋼鋸歯一徑間を取

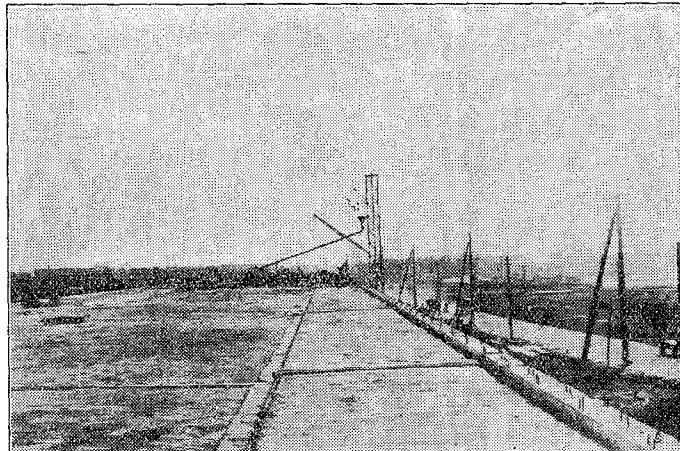
付けて本道路を横断せしめ、道路上の有

效高を十五尺とせり。其の前後は混凝土

又は鐵筋混凝土の擁壁を造り、築堤式高

架とするの設計を採用せり。其の後地盤

又は鐵筋混凝土の擁壁に依る築堤よりも、四間毎に



(工事中の六郷橋) 混凝土床橋

橋脚を建て、工桁橋と爲すを經濟上有利と認め設計を之に變更せり。又蒲田町地内に於ける同社軌道の穴守支線と交叉する踏切に在りては、交通上の支障少しと認めたるを以て水平交叉とし電氣

信號に依る踏切装置を施せり。

本改修工事用として購入したる重なる機械を擧ぐれば、左の如

し。

名	稱	數	量	用	途
十二噸マカダム式ガソリンローラー	一	臺	輥	壓	用
十噸マカダム式スチーミローラー	三	臺	同	上	
八噸タンデム型スチーミローラー	二	臺	同	上	
四噸半ガソリンローラー	一	臺	同	上	
アスファルト混合機	一	臺	(一日最大混合量約四立坪)		
混 土 混 合 機(六馬力キュー型)	一	臺	混 土 練 用		
同 上(十馬力ドラム型)	一	臺	同 上		
碎 石 機(レライアンス型)	一	臺	石 灰 碎 石 製 造 用		
同 上(チャンピオン型)	一	臺	同 上		
アスファルト撒布機(六百ガロン)	一	臺	車 道 鋪 裝 用		
アスファルト熔解機(阿 部 式)	一	臺	同 上		
スカラップアイヤー搔土機(一 噸 半)	一	臺	同 上		
ロードグレーダー(ウキンナーライ準型)	一	臺	同 上		

六 噌 ガソリン機関車(ナ リ マ ウス型)	一	臺	土 砂 運 搬 用
同	上(ハイドロ型)	一	臺
二 噌 貨物自動車(ガフオード型)	三	臺	築造諸材料運搬用
同	上(ボ ワイド型)	一	臺
二 噌 貨物自動車(マ ッ ク型)	一	臺	同 上
同	上(バ ツ カード型)	一	臺
一 噌 半貨物自動車(アルツクウエー型)	一	臺	同 上

神奈川縣管内

(一) 計　　畫

鐵道貨物線との交叉地點より横濱市との境に至る、約壹百貳拾間の區間を横濱市との連絡上拾五間とせり。尙六郷橋摺附近に於て舊國道との連絡、橋詰に於ける外觀其他の關係上約六十間の區間に於ては幅員を増大し、且つ變則の形をなす。

路線の縱斷面は、原地形が大體に於て平坦なるが故に、全線を通じて殆んど水平なることを得れど、鶴見橋及六郷橋摺附近は、洪水位の關係上三十分の一乃至四十分の一の急勾配を用ひ、他の大部分は田圃中に二尺乃至四尺の盛土をなし、排水の關係上二百分の一の最少勾配を附し、鶴見町及川崎市の人家連接せる附近は四百分の一迄の最少勾配を用ひ、其の他は地形に従ひ百分の二乃至三百分の一の勾配を用ひたり。

道路の幅員は、其の大部分拾間なるも、橋樹郡鶴見町生麥地内

道路の横斷面は、幅員拾間の部に於ては、標準圖に示すが如く、中央四十尺を瀝青混擬土鋪装とし兩側十尺宛を砂利鋪装とせり、横斷勾配は、瀝青混擬土鋪裝の部分は三十分の一砂利鋪裝の部分は二十分の一の直線勾配を用ひ、路面の雨水は中央より兩路端に向つて排水せしめ、路端より八尺の地點には並木を植ゑて外觀を添え、且つ歩車道の境を判別せしむ。幅員拾五間の部分は、中央拾間を車道とし、瀝青混擬土を以て鋪裝し、兩端二間半宛を歩道

とし砂利鋪装をなし、兩者の間にには境界下水を作り歩車道兩部分の排水をなさしむ。六郷橋摺付附近に於ける道路は、橋詰拾五間幅の部分延長約拾五間の區間は、横濱市接續部分と同様の構造となし、菱形に擴大せる部分には四區に分てる小街島を設け、植樹をなして美觀を呈せしめ、街島の周圍は木柵を圍らし、幅一間宛の砂利敷歩道を作り、他の部分は全部瀝青混擬土を以て鋪装し車道となす。

瀝青混擬土鋪装の構造は、下層を輒壓厚四寸四分の碎石敷とし、上層を一寸六分厚の瀝青混擬土とす、砂利鋪装は厚三寸とす。歩車道摺付に植付たる街路樹は全部「プラタナス」なり。

道路兩側の排水用としては、人家連檣地には大體に於て、路面

の縦斷勾配と同勾配の混擬土側溝を設け、公有水路其他に適當なる排水の連絡を與へ、人家連檣地以外盛土個所は全部一割五分の法を作り、筋芝を以て法面を保護し、法尻には必要なる個所にU形側溝を掘りて、排水又は用水路の目的を達せしむ。

用惡水路が、本國道を横断する個所には、夫々適當大の鐵筋混擬土管又は鐵筋混擬土函形暗渠を敷設す。

町村道其の他國道と交叉する枝道は、總て適當の摺付をなし、川崎市内六郷橋摺付市街地附近にて、道路が周圍地盤より著しく上昇する所は純混擬土又は鐵筋混擬土の擁壁を築造す。

橋梁は既に述べたるが如く、鶴見橋、小土呂橋（後に新川橋と改名）、六郷橋の三橋あり。鶴見橋は延長六十間有効幅員車道六間幅一間宛の鐵筋混擬土橋にして、徑間六間の桁拾連より成る。小土呂橋は延長三間有効幅員車道四十尺歩道十尺宛の鐵筋混擬土桁橋一連なり。六郷橋は延長二百四十五間四分にして有効幅員車道六間歩道一間半宛（但し一部份は橋の構造物が路上に突出する關係上歩道の有効幅員約六尺宛となる）にして、六郷橋橋體の主體は全部鐵構造とし、三百二十二呎の「タイド、アーチ」型構二連と、六十呎の鉄桁十七連より成り、床は是等鐵構造の上に鐵筋混擬土板及版を張りて作る。以上橋梁の橋面は、何れも車道は鐵筋混擬土版上に厚二吋の瀝青混擬土を以て鋪装し、歩道は厚一吋の「モルタル」仕上をなす。

是等橋梁の下部工、即ち橋脚、橋臺は三橋皆異つて夫々地質水流等に適應する様計畫せり。即ち鶴見橋は全部鐵筋混擬土構造にして橋脚は各六本の併列せる二尺角の柱より成り、基礎は鐵筋混擬土版及木杭より成り、頭部も亦鐵筋混擬土の梁にて堅固に連絡す。橋臺は「バットレス」形及丁型の鐵筋混擬土擁壁よりなる。小土呂橋は橋脚無く、橋臺は丁形の鐵筋混擬土擁壁にて築造す。六郷橋は鉄桁部分の橋脚は全部高さ約二十六尺の「ソリッド、メイソンリー」にして、外面は全部「コンクリート、プロック」を

張り、中は混泥土を填充し、基礎部は單に混泥土の「フーチング」に依つて、地盤の強度に耐へしむ。「ダイド、アーチ」の部分に対する中間橋脚は、 $\frac{1}{4}$ 均水深約十五尺の低水敷中にある故、二個の井筒（外徑十八尺にして鐵筋混混凝土壁の厚さ二尺のもの）を平均干潮面位以下に七十尺沈下し、其の上に胸擁を築造す。橋臺は普通の「グラビチー、チール」にして、橋脚と略同じ構造なり。高欄は三橋とも型を異にし、鶴見橋は花崗石の敷、笠及間柱を用ひ、各格間に鑄物の格子を嵌め、親柱は同様花崗石を用ひ、頭部及高欄の中間に片側四個所に鑄物の照明燈を取り付く。小土呂橋は全部鐵筋混混凝土の敷、笠、束を用ひて洗出仕上とし、四基の親柱には鑄物柱にて照明燈を取付け、六郷橋は敷を混混凝土とし、束を鑄物とし、笠は瓦斯管を用ひ、各格間に「一、角鐵、平鐵等を組み合せて格子を作り、嵌め込みたり、親柱及袖高欄は花崗石を以て築造し、格間及照明部に鑄物を取り付く、照明装置は高欄の片側十四箇所及び親柱四基に取り付けて裝飾を施す。

以上之外、改修路線中には、鶴見町生麥地内及川崎市小土呂地内の二個所に於て、鐵道省貨物線の築堤が横断せる故に、是等鐵道線の改築を要し、尙六郷橋本縣側橋臺に接して京濱電車大師線の横断するあり。前二個所の鐵道線は道路上を高架跨越せしめ、後者の電車線は道路の下を交叉せしむる様計畫せり。鐵道高架橋は

二個所共に鋼筋橋を以て築造し、電車上跨線橋は二徑間連續の鐵筋混混凝土版にて築造し、兩側橋臺及基礎は連續せる鐵筋混混凝土版にして、中央橋脚は六本の角柱及桁よりなる。

(二) 工事の施行

本工事は六郷橋工事を除き（直營工事とす）、全部直營工事として施行したり。本工事執行の主管は本縣土木課なること勿論なるが、直接現場の執行機關として、大正七年六月一號國道改修事務所を設置したり。

工費支出年度は大正七年度よりなりしが、七、八年度は殆ど測量設計に費され、九年度は用地買収、物件移轉に全力を注ぎ、十一年度より實際工事に着手せり、本工事の用地買収、物件移轉は一般計畫に於て述べたるが如く、新路線は舊國道市街地を離れて田圃の中に新設したるが爲め、容易に且つ速に進捗して、殆んど九、十の二個年度に大部分を終了せり。故に其の費用は極めて低廉なることを得、且つ工事の進捗を容易ならしめたり。

最初道路の本體と成る可き、地盤の土工に着手したるが、新道路は大部分殆んど低地なるが故に、之れが盛土用の土砂を得るに頗る困難を感じたり。而して沿道に於て適當の土取場所を發見すること能はざりしな以て、鶴見驛裏の山（國道路線より約八百間

の距離)より掘鑿して軌道と機關車に依りて、國道全線に搬出するこゝせり。此の運搬の途中には、鶴見川、東海道鐵道線、京濱電車線等多くの障害物ありて、軌道の敷設には非常なる苦心と多大の費用とを要したるのみならず急勾配、曲線など多かりし爲め工事には多くの死傷者を出し、最も工事擔當者の頭を悩ませり。全線に要したる盛土の土坪は約貳萬貳千立坪、其の施工に要したる期間は約三箇年間にして、本直營工事の重要な部分なりしなり。

地盤の出来たる後は、直ちに路面鋪装に着手可きなるも、盛土地盤は相當沈下の期間必要にして、大抵六箇月以上一箇年位を経過したる後、地盤の輥壓、地均、碎石の撒布及其の輥壓「アスファルト」混擬土の鋪装と言ふ順序にて施工せり、是等直營工事の施行には「ローラー」、碎石機、「アスファルト」混合機、運搬用機關車、自動車等多くの機械を要し。是等機械の購入、修繕費等の合計約金貳拾五萬圓に達せり、其の主要なるものを價格と共に別表に掲げたり、地盤の輥壓工事、碎石の製造、撒布及輥壓工事、「アスファルト、コンクリート」の混合、敷均、輥壓工事等に就き極めて大體を説明すれば(添付寫真参照)、先づ盛土(極めて小部分は原地盤を切取る所もあり)したる地盤が相當沈下して、自然的或る程度迄固まりたる後最初五噸位の軽き「ローラー」に

て相當に輥壓して固めたる後十噸以上の重き「マカダム」式の「ローラー」にて十分に輥壓し完全に堅固なる地盤となりたる後「平均三十回位輥壓す」、地盤を精確に計畫高に切り均して下層の鋪装材料たる碎石を撒布す、此の碎石は計畫高の四寸四分厚さに一度に置かず、二段に分ちて置き、下段は三寸より二寸位のものを二寸六分厚さに施し、上段は稍や夫より小さく二寸より一寸位のもを一寸八分の厚さに施す。但し各段とも設計の厚さより、豫め三割位餘分の高さに置きて、是を各段毎に輥壓したる後の厚さが、設計の厚さになる様にす。碎石層の輥壓に用ふる「ローラー」は十噸以上の「マカダム」式のものにして、輥壓の回数は、各段毎に二十五回位施し、最後に目潰用として五分以下の石屑を撒布して又二十回位輥壓を施す。此の下層材料たる碎石は所要の大きさに碎きたる形にて購入することを得れど、本工事にては大部分碎石機を備え付けて石は一尺内外の大きさ即ち割栗の形にて購入しそを直營にて必要な大きさの碎石に製造せり、此の方が石の品質を揃へ且つ各種要求に應する大きさの碎石を作ることを得、施工に便利なり斯くの如く製造したる碎石を一時適當の場所に堆積し置き、必要に應じて路面に搬出する。路面鋪装の下層工事が終れば上層工事に移る、上層材料は前述の如く、「アスファルト」混擬土(瀝青とは「アスファルト」又は「タール」の類を總括したる譯名に

して本工事にては「アスファルト」のみを使用せる故に、「アスファルト」混凝土と稱すにして、是は適當に設備したる機械（本工事にては「ワーレン」式の小型移動式のものを用ひたり）にて骨材（碎石、砂利、砂、石粉等を適當の割合に混合せるもの）と「アスファルト」とを別々に適當の溫度に熱したる後一緒に混合し十分混合されたるものが必要溫度に保たしめて路面に運搬して所要の厚さに敷設し、直ちに八噸以上の「マカダム」又は「タンデム、ローラー」（本工事にては主として八噸の「タンデム、ローラー」を使用す）にて輥壓して（輥壓回数は平均十回位）十分固まりたる後、被覆層として適當溫度に熱したる純「アスファルト」を薄く撒き、其の上に直ちに薄く石屑を撒布して最後に八噸の「タンデム、ローラー」にて三回位輥壓して仕上るものにして、是に

路面以外の道路工事には側溝、暗渠等の混凝土工事あれど是等は何れも技術上特に述ぶ可き程のことなし、唯鐵筋混凝土管は特に直管にて複鐵筋入の丈夫なるものを直徑一尺、一尺五寸、二尺の三種を一定の場所にて製造し、現場に運搬敷設せり、幅、高共に二尺以上のものは圓形暗渠として場所打とせり、圓形暗渠は單形と複形との二種に築造せり。

橋梁工事中、鶴見橋の構造は大體前述の通りにして、工事方法に關しては特筆すべき程のことなきが、川中の基礎工事は最も苦む様に施す、唯上層の仕上に於てのみ縱横に或は斜に數回施すが可なり。路面鋪装に就て最後に附け加へ置き度ことは、「アスファルト」混凝土鋪装の下層に一部分碎石の代りに「セメント」混凝土基礎を用ひたることなり、是は最後に川崎市内の部分に於て延長約四百參拾間の部分に於て用ひたり、蓋し一は工事上の試験的参考として、一は砂利、砂が多摩川よりの運搬距離近き爲めに兼常に下落し、結局碎石下層と其の費用に於て大差なく施工することを得たりし故なり、「セメント」混凝土基礎施工法は別に述べる程のことなく唯輥壓して均したる地盤上に厚五寸に一、三、六配合の混凝土を施工せり。

歩道の砂利鋪装工事に就ては、殆んど述ぶべきことなし。

橋梁工事中、鶴見橋の構造は大體前述の通りにして、工事方法に關しては特筆すべき程のことなきが、川中の基礎工事は最も苦心せしものにして、各橋脚毎に周囲を矢板留土堤にて縦切り排水をなして作業せり、本橋架設場所の地質は豫め「ボーリング」によつて調査の結果、川床より凡そ十尺の深さ迄は砂層なるが、夫れより下八十尺位迄は軟弱なる粘土層なりしを以て、本橋脚の基礎を硬き地盤に達することは困難なりし故に、鐵筋混凝土の床版を廣く作りて殆んど夫れ丈にて十分荷重に堪へ得る様にしたるが、

尙安全の爲め長十八尺の松丸太基礎杭を用ひたり混凝土は總て「デフオームド、バー」の一種「コルゲーテッド、バー」を使用せり。本工事は工事中に一二回の出水にも遭遇し、殊に大正十二年九月一日大震災ノ時は丁度工事半なりしが何等の被害なかりき。小土呂橋工事は、大體に於て鶴見橋工事を小さくしたるものなる故茲に述べす。六郷橋は、前述の如く大部分を請負工事にて施工せり、蓋し本工事費は東京府と折半負擔の關係上、直營にては支拂上の手續に面倒なりしと、

鐵骨工事は直營にては設備等の關係上困難の點ありし放なり。本工事の請負人は橋脚、橋臺、路床、高欄、親柱、袖石垣等は主として矢野組（京都）にして、鐵骨工事は日本橋梁株式會社（大阪）なり、橋脚、橋臺工事中陸上の部分は比較的容易に施工せしが、低水敷即ち水中の「サエル」沈下工事は相當に苦心し最も長期間を要せり。

鐵骨工事は、是も陸上即ち鉄筋部分は構造簡單にして施工も容易なりしが、水上「タイド、アーチ」の部分には構造非常に複雑し、施工も亦最も困難せり。混凝土は橋脚、橋臺は手練にて施工せしが、橋體鐵筋混凝土は總て機械練とし、殊に鉄筋部分の橋體、床部鐵筋混凝土は地上より約八拾尺の高さに建てたる鐵塔「エレベーター」及「シエラ」に依つて施工し、二徑間毎に移動せし

めたり、鐵筋は總て「デフホームド、バー」を使用せり。鐵骨は大體大阪の工場にて出來る丈けの機械製作をなさしめ、船に依りて現場に運搬陸揚げせり。現場組立工事中、洪水敷に架設せる鉄桁は總て足場を用ふることなく、一本の支柱にて簡単に組立てしが低水敷に架設せる「タイド、アーチ」は全部杭基礎に縱横桁を架渡して是に鐵骨の重量を支へしめ、鐵骨の組立には鐵製の「ゴライヤス・クレーン」を使用す、鉛穴の「リーミング」及鉛打等は總て機械力を使用せり。

本工事に從事せし監督員の數は、全盛期に於て吏員が約二十五名、傭人が約七十名餘、合計壹百名に達し、労働者の數は毎日平均二百名にして、延人員にする時は優に二十五萬人（直營工事に從事せしもの、みにて）に達し、又從業職工、人夫等にして死傷せしものも相當の數に達し、内死亡者五名、負傷者は輕傷を合する時は參百名位に達し、是等の治療費其の他扶助料が約金壹萬圓に達せり。

改修工事に使用したる主なる機械を舉くれば左の如し

名稱	數量	單價	製造所又ハ購入店	用途	其他
拾五噸(マカダム式) スチーブローラー	壹臺	一五、七五〇・〇〇〇	英國製 製造所北米ケリースプリング 購入店セールトルト會社 米國製用	路面前輥壓用	
拾噸(マカダム式) スチーブローラー	壹臺	一五、七五〇・〇〇〇	英國製 製造所北米ケリースプリング 購入店セールトルト會社 米國製用	路面前輥壓用	
八噸(マカダム式) スチーブローラー	壹臺	一五、七五〇・〇〇〇	英國製 製造所北米ケリースプリング 購入店セールトルト會社 米國製用	路面前輥壓用	
八噸タンドーム式 スチーブローラー	壹臺	一五、七五〇・〇〇〇	英國製 製造所北米ケリースプリング 購入店セールトルト會社 米國製用	路面前輥壓用	
五噸タンドーム式 スチーブローラー	壹臺	一五、七五〇・〇〇〇	英國製 製造所北米ケリースプリング 購入店セールトルト會社 米國製用	路面前輥壓用	
同上	壹臺	一五、七五〇・〇〇〇	英國製 製造所北米ケリースプリング 購入店セールトルト會社 米國製用	路面前輥壓用	
(ジヨウ式)碎石機エ レベーダースクリーンボートアルビン共 アスファルト混合機	壹臺	九、五五〇・〇〇〇	製造販賣店三菱商事會社 製造所北米バップアロース 購入店ブルックヒート會社 米國製	路面前輥壓用	
中古五噸蒸氣機關車	壹臺	七、七五〇・〇〇〇	製造販賣店三菱商事會社 製造所北米バップアロース 購入店ブルックヒート會社 米國製	路面前輥壓用	
七噸瓦斯倫機關車	壹臺	二二、五〇〇・〇〇〇	製造販賣店三菱商事會社 製造所北米バップアロース 購入店ブルックヒート會社 米國製	路面前輥壓用	
四噸瓦斯倫機關車	壹臺	一二、〇五〇・〇〇〇	製造販賣店三菱商事會社 製造所北米バップアロース 購入店ブルックヒート會社 米國製	路面前輥壓用	
貨物自動車二噸(G、M C、ダンムヒンク)	平均單價 一一、三五〇・〇〇〇	一一、五〇〇・〇〇〇	砂利、砂其他材料運搬用	路面前輥壓用	
購入店梁瀬自動車商店	同上	七、八五〇・〇〇〇	碎石用受容口大サ一六吋一三 時壹時間碎石能率約壹立坪	路面前輥壓用	
			一日最大混合量約四坪	路面前輥壓用	
			盛土用土砂其他材料運搬用	路面前輥壓用	

萬能 (武本萬能)
碎石機

九〇〇挺
一四四・〇〇〇

直營
土工用

アスファルト溶解用
エレベータースクリーピン
の装置なし

アスファルト溶解鍋

一四四・〇〇〇

製造販賣
佐藤鐵工所

鉛石
ブレーキクラッシャー機

貳臺
壹隻
壹隻
壹隻

販賣店
市川音松

杭打用
セメント試驗用

木船

貳臺
壹臺
壹臺
壹臺

同上
渡邊與助

橋梁架設用
水用

ダルマボンプ

貳臺
貳臺
貳臺
貳臺

同上
山口勝藏

杭打用
セメント試驗用

テツキボンプ

壹點組
壹臺
壹臺
壹臺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

セメント試驗器

一四三〇・〇〇〇
二二五・〇〇〇
四三九・〇〇〇
三七〇・〇〇〇

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

モーターワインチ(五噸)

一〇七・〇〇〇
一三五・五〇〇
一〇〇・〇〇〇
モーターワインチ(五噸)

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

ハンドワインチ

一〇〇挺
一〇挺
六輛
一〇挺
一五挺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

ジャッキ(貯藏一十五噸)

一約
五〇〇挺
六五五
七五〇挺
一五〇挺
一〇〇挺
六輛
一五挺
一〇挺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

車輛

一約
五〇〇挺
六五五
七五〇挺
一五〇挺
一〇〇挺
六輛
一五挺
一〇挺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

スパンナ

一約
五〇〇挺
六五五
七五〇挺
一五〇挺
一〇〇挺
六輛
一五挺
一〇挺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

鉋

一約
五〇〇挺
六五五
七五〇挺
一五〇挺
一〇〇挺
六輛
一五挺
一〇挺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

スコップ

一約
五〇〇挺
六五五
七五〇挺
一五〇挺
一〇〇挺
六輛
一五挺
一〇挺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

鋸

一約
五〇〇挺
六五五
七五〇挺
一五〇挺
一〇〇挺
六輛
一五挺
一〇挺

同上
同上
同上
同上

同上
同上
同上
同上

八 箸 鋤 爪 金 鐵 滑 掛 吹 熊 蟂 八 人 鐚 鑿

Digitized by srujanika@gmail.com

ツ 簾 木 床 事 矢 子 手 チ

五〇挺	四〇挺	四〇挺	六個	九〇挺
二五挺	二〇挺	四臺		
貳〇挺	貳〇挺			
貳臺				
五〇挺				
參〇挺				
一五挺				
貳五個				

The diagram illustrates the 65th hexagram (Wen), consisting of the upper trigram (Li) and the lower trigram (Kun). The upper trigram (Li) is composed of the symbols ☰ (solid line), ☲ (dashed line), and ☱ (solid line). The lower trigram (Kun) is composed of the symbols ☷ (dashed line), ☵ (solid line), and ☴ (dashed line). The entire hexagram is labeled with the number 65 at the top center.

神奈川縣管内に屬するもの、工事が竣功したのは、去る

大正十四年八月であつて、其の竣功式當時の詳細は本誌に登載したから茲には省略する（第七卷）（第八號）。東京府所屬工事の竣功式は神奈川縣に後る、一年四ヶ月、十一月二十八日午前九時から大森町の不入斗埋立地で執行された。

當日は型のやうに内閣總理大臣を始め内藏兩大臣、水野本會々長等の祝辭があつた。その言ふ所は何れも此後の維持管理を充くせよと言ふので在つて固より當然すぎる程當然なことである。此後の維持を完全にやらなければ折角鋪装された道路には泥が附加して、雨天のときは砂利道と異らない、晴天には紅塵が飛散して通行に不快を感じることゝ爲るのは言ふ迄もない、又修繕を怠るとときは折角の道路も遂に大破に至るから維持修繕に力むるのは當然であるが、此當然過ぎる事も満足に出来ないのが、現下路政界の一大遺憾事である。今後は當局の周到な注意に依つて、改良の效果を擧ぐることに力めなければならぬ。併しながら果して當局が完全に其の任務を盡すことが出来るや否や甚

だ懸念に堪へないのである。

新國道の完成を觀むものと起點八ツ山についた者が、第一に不思議に思ふのは、狹隘な八ツ山橋を渡つた所の新國道に東京市電及京濱電車の共用軌道が道路を横断して敷設されてあることである。當初の計畫に依ると此國道は阪神

國道と違つて軌道の敷設を許さないことを原則とした、其の方針に付ては吾人當局の先見を賞揚したのであつたが、此原則は何時の間にか破られて其の咽喉部を扼してゐる。更に品川町先に於て軌道の併用を避け、隨分多額な金を費し軌道工事を執行せしめたかと思へば、其先には京濱電鐵の穴守支線が平面で横斷してゐる、鶴見では海岸電車の平面交叉がある、夫れかと思ふと六郷川を渡つた所では又多額の金を投じて軌道を路下に敷設してゐる、何と言ふ無方針なやり方であらうか。自動車が高速度で馳驅しても平面交叉の箇所に電車が居れば停車しなければならぬ、此くして近代交通の要求を充し得るものと言ふことが出来るであらうか、

固より是等に關しては府や縣の當局をのみ責める譯には行かぬ、軌道を主管してゐる内鐵兩者にも責任がある。海岸電鐵の鶴見に於ける平面交叉に關しては隨分議論があつて、之を否認する硬論も出たそうであつたが、鶴見附近は近き將來に於て京濱大都市を構成する地域であつて、若し之を構成するに至つたならば、都市内併用軌道を許さぬ譯には行かぬから今之を許しても差支ない。京濱新國道には無數の支線道路が注入されてゐるから、單一な一本道路としての理想を容るべきでないと言ふ理由の下に、遂に許可

さるゝに至つたと言ふことである。成る程一つの理由かも知れない、併しながら都市に於ける併用軌道が自動車の發達した今日に於て完全な市内交通機關であるか大に疑問である、否な其の交通上に於ける效果は日一日と減却されつあるのであつて、都市の將來をトするのに此傾向を忘れて近き將來に於て都市と爲るの故を以て都市に併用軌道があるのと同一に、軌道の横断を許したのは近眼者流の見解である。京濱兩地の交通に供する使命を持つ道路に對して

の施設は、其の目的に叶ふやうに施設せねばならぬ。固より沿道に於ける小交通をも度外視することは出來ないが、之が爲に大なる目的を犠牲たらしむことは許すべきでない。此ことを思ふと、百年の計に基盤して、計畫せなければならぬ土木事業を施設するには、一時的の思ひ附きやら一時遁れの理屈に依つて決すべきでないことを熟々と感ずるのである。

七

モー一つ直感するのは、早や出來たばかりの道路の兩側に電柱が林立してゐて歩道の交通效果を減却してゐることである。當初内務省は如何な事由があつても新國道上には電柱の建設を許してはならぬと嚴命したそうであつたが、例の道路交通の敵、遞信省の電柱の爲に一部の除外例を認めた爲に、之に動機して遞信省のものを認むるならば、警視廳の用に供するものも認めよと言ふことに爲つて之を許した。警視廳やら遞信省のものが可いとすれば、一般の需

要に應じて電燈電力の供給をしてゐる東京電燈會社の電柱の建設も可いでは無いか、更に東京市電氣局の電柱も可いではないかと言ふ風になつて、今日の現状を呈する様になつたと言ふことであるが、此のやうなことなら最初から命令するの必要はなかつたのである。警視廳の電柱やら會社の電柱はマダ移轉の餘地はあるが、遞信省の電柱とまでは之を移轉するが爲には移轉を要求する府縣が其の移轉費用を負擔しなければならぬから厄介なのである。併しながら神奈川縣管内は有繫に命令が行はれたと見えて一本の電柱も建つてゐない。此二つの現状を比較して考へると結局道路管理の方針如何の問題に歸するのである。遞信省が閣議の決定を理由として地方廳に強要しても、目的的存する所を辨へて所斷すれば宜いのに、理屈の末節に抱泥してその解決を逡巡し主務大臣に伺立たりしてゐるから問題の範圍が擴張されて、本旨に出でない處分をしなければならぬ破目に陥るのであつて、要は管理者に斷の確心がないのに胚胎するのである。由來東京府は隨分澤山な道路改良工事

を執行するが、その後の管理はいつも怠り勝である。最近にも近く改良する放射府縣道に地方鐵道の平面交叉を許し、監督官廳の照會に依つて既に與へた許可を變更したりして、その道路維持に關する無自覺さを表明した。首相や内相の祝辭が維持管理に盡せと言つてゐるのは這般の事情に鑑みて一つの訓示をしてゐるのであるとも考へられる。通り一片の祝辭として寶物扱としてはならぬ、訓令と心得て貢ひたい。

尙一つの注文は此工事の完成に依つて京濱兩市の交通が滑かに爲つた譯ではない。此工事の目的が京濱兩市を連絡せしむるに在るのであるから、此道路の規格を以て兩市の都心に連絡せしめなければならぬ。其の連絡する道路工事の執行は兩市とも所謂復興事業として同局の主管に屬してゐて、而も何れもまた手を附くるの運に至つてゐないことは、何たる矛盾であらうか。夫れも此國道工事が當初のやうに普通道路の改良工事として爲されたものとすれば未だしもあるが、此工事が復興の爲に必要であると言つて、

其の補助までも復興費支辨に移しながら、七年がよりで工事が完成してゐる今日、兩者が連絡して完成しないことは當局の失態である。市内連絡道路を遅延せしむれば、せしむるだけ京濱國道工事に費した千二百萬圓の工事費は其の利子だけの損失を受くることゝ爲る譯である。吾人は過去の失態を咎むものでない、連絡道路の遅延に依る明かな損失を勘定して牛歩遅々たる復興事業を一日も早く完成し工貢ひたいのである。

八

式のとき來賓横濱市長有吉忠一氏が祝辭を述べ、昔神奈川縣知事として起工の計畫を樹て、當時の東京府知事井上友一氏と交渉計畫した經過を語り、逝つた井上知事を追想起此盛典を祝されたが、若し井上知事をして今尙其地位に在らしめたならば此國道上に爲された無理解な道路の占用も許されなかつたであらう。地方に長官たる者の心すべきことは地方民の利益と爲るべき此種事業を大に施設する

ことである、否な施設したゞけでは效果が舉らない、その利用を完全にして眞に地方民の爲に利益と爲るべきことに注意すべきである。首相内相では無いが兩府縣當局に對し管理維持に一段の努力を希望して已まない。

竣工の盛典を紹介するに方つて關係當局に苦言を呈するのも路政の爲である、克く理のある所を聽いて今後一段の奮闘あらむことを祈るのである。

此日の盛典を擧ぐる事業の企に努力した、當時の内務省土木局長後の本會副會長堀田貢氏の功勞に對しては誰も口にする者がない、併しながら氏も亦地下で此盛典を眺め定めし満足であらうと、歸途足を鶴見に向け總持寺墓畔に氏の英靈を慰めた。

國號一 改道築平苗百圖

東京

立

日

本

市

東

京

都

市

東

京

都

市

東

市

浦

橋

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

川

河

底

東京港

東京

都

市

東

京

都

市

東

京

例
道
國
改
築
平
苗
百
圖
號
國
道
改
築
平
苗
百
圖
例

通鑑橫覽

府賜五拾貞幅

縣川茶神

八

1

灌青泥炭土厚 0.15'

明五倫

