

之が爲には公共團體が其の住民の生活上又は團體其のもの、生存上必要な事業を定め、國家は其の事業に對し特別の保護を加ふと同時に、其れを民營に委ねた場合に於ては、事業者と公共團體との權義を明定して、公營事業法と言つたやうな法律を制定することが得策であらうが、資本主義

經濟のもとに於て容易に實現出來ないとすれば、目下論議されてゐる電氣事業法の改正に方つて何とか解決したいものである。本書は是等の問題を研究する上に於て政治家乃至は事務家の是非必讀の要ある良著である。

大禮と道路

京都府土木部長 村山喜一郎

緒言

蜻蜒六十餘洲の祥光京洛の四邊に群り四海の瑞風京街の大路に流るる中に 天皇陛下には萬世一系の大統を承けさせられ、天津日嗣の高御座に登らせらるゝの御式典を擧げさせ給ひ、吾が大禮の都に於けるあらゆる御行事は些の御

滞りもなく取り完はらせられ、龍顔いと御麗はしく東に御還幸遊ばされ給ひたるは自分等大禮事務の一端に奉仕したるもの特に誠歡誠喜感泣に堪へないところであるが、今感激新たなるときにあたつて、自分等が直接その任に身を獻したる光榮ある大禮道路事務の概要を語るの機會を得たことを最も欣幸とする次第である。

惟ふに明治の維新は港を開いて海外の科學を廣く吸収し

たるを以て第一事と見得るが、昭和の維新は道路を開いて内外の科學を眞に消化するにある、その要求は自ら國情の大勢に顯れ交通量の劇増速度の急進は驚くべき數字を示し遂に道路の廣さ、強さ、延長、しかして保安の要求が一世を風靡し所謂道路時代の誕生を招致するまでに立到らしめたのであるが、この時潮に當つて取行はせられたる國家最高の御盛儀に對してその道路事務の重大性は遺憾なく裏付けらるるものがあつたのは云ふまでもない、即ち大正度の大禮に於ける入浴者概算數三百萬に比し昭和の大禮は千萬の大數を推想せられ、外來自動車の洪水を豫期せられたるのみならず、京都定住者の移動の劇甚は恐らく大正度に比して隔世の異調を來すべく、これに對して一般交通機關の整備、殊に道路の改良更らに行幸御道筋の事務は最も重要な大禮事務の一部を爲すものと信ぜられてゐた、故に京都府市内外の當局當事者は戮心協力各々その任務と使命に向つて邁進努力し、さしも保守退嬰の京都も新生の氣の躍

動するものがあつた。

交通の情勢

大禮期に於ける京都市内交通の情勢を省察するに、未だ遺憾ながら各般の大禮事務整理完結せざるため、完備せる統計的數字を蒐集することは困難であるが左の列記によつてその大勢を窺ふに足ると思ふ、尤も大禮時に於ける交通の特徴は定時的交通の激繁であつて、平時に比し増加したる數量は全月或は全日に亘つて平均分散さるゝにあらずして或る一刻に集中してピークを作るものである、故に主要幹線道路に於て午後四五時頃の交通高潮時に一分に十臺の自動車を數ふるが如きことは敢て珍らしい現象ではなかつたのである。

先づ市内自動車の活躍に就て見るに、大禮期間は全國の高位顯官が京都市内に雲集し定刻を期して典儀式宴に差し向ふべく美麗なる自動車を連ねて颯々つくるところを知らざる有様であつたが、自動車の數は年初以來急激に増加し

たる京都市の車輛二千五百に加ふるに他より流入したるものを合せて三千數百臺の多き上つてをり、一つの式典又は會合に集中したる臺數が千を突破したることは稀でなかつた。

これらの自動車は多くは各自持參又は借上げたる専用自動車であつて、その大禮期中の走行總哩程は比較的僅小であることが想像せられるのであるが、その反面に市内營業自動車は初期の豫想程の繁忙も來さなかつた模様ではあるが、尙平時に比して五割乃至十割の走行總哩程の増加を來したるべく、平時一臺を以て數ふるものも大禮期中は一臺

半或は二臺の實力を有するものと見ることが出来るのである、交通情勢の考察にはこれらの事情をも併せて考慮するの必要がある。尙自動車借上料金は當初十二時間五六十圓を呼ばれたこともあつたが、實際は三十餘圓程度に下落し平素と大差なきに到つたことは一面の交通考察の資料であると思ふ。

次に京都市を中心とする鐵道及び郊外電鐵の旅客の流動狀況を見るべく、諸方面の計數を類集するに、左の如くである。

十一月中京都市内乗降客數一覽

	乗客數		降客數	
	略	數	略	數
京 都 驛	(四九〇、	四六一	(四六五、	三〇一
二 條 驛	(四六九、	一二六	(四三二、	五九六
京 阪 電 鐵	(四六、	一五三	(三九、	八二〇
新 京 阪 電 鐵	(八六四、	三九八	(六八一、	八三二
	(略 同 數		(略 同 數	
	(一〇五、	六三二		
	(二二、	二三八		

摘 要

昭和三年十一月一日開通

奈良電鐵 (一九、五六一)

嵐山電鐵 (四〇三、八九〇)

叡山電鐵 (二二九、三四九)

京津電鐵 (二二八、七一九)

計 (乘) 二、二七八、一六三

合計 (降) 二、二三九、六七六 (約)

本表はその數値が完備してゐないが、約四百五十萬の人員が十一月中に京都市を中心として流動し一昨年同月に比し約八十萬以上の人員を増加してゐることを推想するに足る、但し嵐山電鐵及叡山電鐵乗降客は本表に於ては便宜上一昨年と昨年と同率と見做したのであるが、之れを實際は一割見當増加せるものと見るを至當と考へるからである。即ち總數に於て一昨年に比し約二割の増加率を示して

十一月中市電運輸人員表

乗客總數

運轉車輛總數

一日最大乗客數

一日平均

昨年 一〇、九七二、九九五

一〇、三七二、二〇〇

四九一、四九九 (二十五日)

三六五、七六六

昭和三年十一月十五日全通

昨年ト同數ト見做ス

昨年ト同數ト見做ス

(二〇三、二五四)

一、九二三、四四八 (約) 增 三五四、七一五

一、八三一、〇九九 (約) 增 四〇八、五七七

三、七五四、五四七 (約) 增 七六三、二九二

るるのであるが、その内容は勿論複雑なるものがあるであらう、郊外電鐵、鐵道等によつて京都市内外に流入流出したる群集はその大部分が市電の便に據つてゐると見るべきである。又一般市内交通の情勢は市電の運輸成績によつて窺ふに足るのであるが、十一月中に於ける市電の運輸実績を見るに、

一昨年	八、二四八、六七二	七、一一四輛	三九七、〇〇九	(一日)	二七四、九八九
増數	二、七二四、三三三	三、二五八輛	九五、四九〇		九〇、七七七

市電十一月廿五日に於ける運輸員數は實績として市電開通以來の最高記録であつて、一昨年十一月中の一日平均に比し約二十二萬人の増加を示し約そ二倍の數量に近いから(當日帝都御還幸前日)の雜踏の狀を略暗示してをる、廿五日に次で流動の劇しかつたのは鳳輦皇宮御着の前日たる六日であつて四四六、四八三人の運輸記録を残してゐる。

鹵簿拜觀者數(警察部調査)

七日	皇宮着御	三八〇、五八七名	(小雨)
十九日	伊勢神宮御親謁行幸	三七、九三三	(雨後曇)
二十二日	伊勢ヨリ御還幸	一〇二、六三八	(晴微雨)
二十三日	橿原神宮御親謁行幸	一七〇、〇七〇	(晴時々曇)
二十四日	泉山御行還幸	五八、八〇〇	(晴時々曇)
二十五日	桃山御陵御行還幸	一〇一、九〇六	(晴濃霧)
二十六日	帝都御還幸	五八九、一九二	(晴濃霧)
計		一、四四一、一二六名	

さて市内の交通情勢を他の方面即ち各種の式祭集合等に於ける一定地點に對する人員及び自動車集散數量より推測すべく資料を蒐集せむとするに、それらに關する調査は目下整理中に屬し確數未詳であるから、左の行幸奉拜者數のみを掲出してしばらくその責を免れたいと思ふ。

これらの群集は早きは十數時間前より御道筋沿道に跪坐し行幸を待ち上げ、三々伍々漸を追うて増加せるため特に混雜して整理に困難したる如きことはなかつたやうである

が、帝都御還幸の前日二十五日は流石に物々しきまでの大群集が目白押しに押し寄せ見る見る内に一里の沿道に充満したる有様は人の山か海かと疑はるゝばかりであつた、その他皇宮諸儀の擧げらるゝ日の定刻には皇宮を巡つて忽ち潮の如く自動車の満干を見、これを眺めむとして沿道人出の山を築き、一方には日毎に府市の奉祝會各學校の運動會在郷軍人青年團その他團體の大會、音樂會、曰く何、曰く何等殆ど無爲の日とはなく、又他方には晝夜の別なく奉祝行列は長蛇の陣を練り、或は連夜欣舞地に湧くが如き盛況を呈する等、大群集大自動車隊は御所、植物園、岡崎公園、四條通等を中心として旋回し、大禮期中の京都在住者はその大部の生活時間を道路の上に消光したる觀があつた、かくて如何に京都市の道路が蹄轍の熱踏亂磨に耐えねばならなかつたかが窺れると思ふ。尙大禮期中の京都市の

情況に側面觀を與ふべく、眼と耳と口の三方面に資料を求めて見ると、

電燈増數 約二十四萬灯

(奉祝提灯十二萬、行幸道路裝飾二萬、照明灯三萬、各戸臨時灯四萬、博覽會三萬、此等ノ費用約三十萬圓)

電話通話數 (十一月六日の例)

市外線電話 三萬六千五百通話(平日の十一割増)
市内線電話 四十八萬七千通話(平日の九割増)

(京都日の出新聞による)

水道使用量 昨年十一月中 一、二七七、六五二立米
昨年十一月 一、九一七、九六九立米

交通機關の整備

年餘御大禮を仰望しつゝあつた全國民の心臓の鼓動は勇ましい槌の音となつて京洛の内外に、戸毎に新生の音を響かせてゐた、しかして一打は一打より強く一音は一音より

揚り、大京都は大典を孕んで胎動生起し面目を一新するの概があつたが、就中京郊と都大路を新装して一段の躍進振を見せたのは交通機關の整備であつた。先づ私鐵の發達より概觀して見やう。

京阪電鐵(改良)——新京阪電鐵の開通するまでは京阪間を連絡する唯一の電氣鐵道であつた、又宇治及大津に達する支線を有てゐる。夙に軌道改良の大計畫を樹て着々その功を進めつゝあり、既に改良の見るべきものがあるが、御大典に際會して更らに京都市内停留所、桃山停留所の改造、新車輛の購入等全線に互つて改良事業を促進し特に工費約七十八萬九千圓を投じてゐる、尙その支線たる京津線(京都大津間六哩九、三十二分間)のために市の三條通り改良に附隨して二十九萬八千五百圓を出資し、市の道路改良事業と自社軌道の改良事業とを協力施行することゝし、取敢えず大禮時に必要な道路の改良を成功せしむるところがあつた、本線は京阪間二十九哩六八鎖を連絡するに急行七十分を以つてし昔日の面目を更め

たが、改良工事の進捗とともに更らに時間の短縮を計らうとしてゐる。

新京阪電鐵(新設)——淀川左岸の京阪電鐵に並んで淀川の右岸に於て京阪兩都を繋ぐものに本鐵道がある、大禮を期して十一月一日を以て開通した最新式の電鐵で工法施設は他の範とするに足るものがある、大阪市天神橋六丁目の起點から京都市西院の終點に至る間二五哩四鎖を急行四十八分、普通五十六分を以て連絡し實力は四十五分運轉を可能とされてゐる、工費三千四百萬圓、京都交通史の一頁を飾るに足るものである、本電鐵は支線として大阪市十三町、大阪市外千里山、京都嵯峨に達する支線を有てをり、目下京都市内地下乗入線工事中。

奈良電鐵(新設)——大禮を期して成功したる京都、奈良連絡の電鐵であつて、又南下して京都橿原宮を結びつゝあり、更らに大阪電氣軌道電鐵西大寺停留所を経て大阪市上本町に伸びつゝある、昨年九月工を起して以來神速なる功程は斯界の新例たるべく、殊に徑間五百四十呎泥

川鐵橋（ペンシルベニヤタイプ）の架設を敢行したること及び昨年九月着工の上、十一月十五日には既にその上部を開通せしめたる、鐵筋混凝土スラブ式高架橋の工作工程は、本電鐵の有する稀有なる内容である。その經營線は京都西大寺間二十一哩五分、工費一千二百萬、奈良に達するには二十四哩四分であつて急行五十七分、普通六十八分の速度を有してゐる、將來參宮電鐵の開通と相待つて御陵舊所名跡及び名勝を串繋ぐ一大運輸系統の本幹をなすものである。

嵐山電鐵（改良）——京都と嵯峨を連ぬる電鐵であつて、御大典を期し三十七萬五千圓の豫算を以て二哩四五の複線變更工事を起したが、遂に豫定の功程を擧ぐる事が出来なかつた、ために大禮期中は一般道路交通の關係上工事中止のやむなきに至つたが、十二月中旬その功を竣へ舊來の面目を更むるところがあつた。

叡山電鐵（改良）——京都と叡山を結ぶ電鐵であつて、その鋼索鐵道部は貴顯投乘の榮譽を擔ふこと屢々である。

本電鐵も亦大禮のために六萬四千餘圓を以て改良が行はれた。

叡山空中ケーブル（新設）——工事費二十五萬圓を以て十月竣功したる比叡山々腹の架空索道であつて、大禮がその起工の端緒を與へた工事の一つである。

鞍馬電鐵（新設）——京都と牛若丸の鞍馬山とを連ぬべく今夏京の北郊に起工され、計畫全延長六哩四十三鎖（工費百二十萬圓）の内起點新山端より市原に至る三哩三を去る十二月一日を以て開通し殘部は連絡自動車をも以て補つてゐる。

愛宕電鐵（新設）——嵯峨より火の神愛宕山神社に達する電鐵であつて、平坦部三・三籽九十五萬圓、鋼索鐵道部二・〇籽八十五萬圓の豫算を以て初夏以來功を急いでゐるが、惜むべし用地買収の困難と隧道地質の不良のために遂に大禮工事として落伍し、昭和四年の花の春を目ざしてその竣功を急いでゐる。

かくの如く舊線は改良せられ、新線は開通し、京都を中心

とする鐵道交通界は大禮を境線として、一大斷層を畫いてゐる。

次に市内に於ける道路の建造に就て見るに、市は既定都市計畫繼續事業費を以て逐次工事を營みつゝあつたのであるが、左記三線は特に御大禮關係のために工事の速成を期し當局努力の結果、略その目的を達することが出来たのである。

第十三號線——大禮期中泉山行幸の際、御道筋となるべき路線であつて、東山通りの南方延長に當り、大禮期前に於ける竣成のために大なる努力が拂はれた、幅員十二間、延長六一二間、工費九〇六、四三一圓、十月の竣功である。

第一號線——新京阪電鐵が京阪兩市間を連絡するも、京都市電との連絡を有せざれば、その効用は大いに減殺さるゝ、故に速に新京阪に連絡すべき市電を開通せしめ且つ道路を造り大禮期の交通を圓滑にするの必要ありと認められ、六月に至つて急據本工事を起し大禮迄に完成せ

しむべく全力を傾注したる結果、十一月三日電車の運轉に支障なき程度に工事進捗し、十一月一日開通の新京阪電鐵と連絡することが出来た、本道路は幅員十五間、四條通と丸太町間に南北に横る京西邊の新大路にして延長一、〇一六間、工費三五四、八六六圓(用地は區劃整理による)、三年末を以て全工完成の豫定である。

第十二號線——前記第一號線同様新京阪電鐵終點に繋ぐべき道路工事であつて、四條千本通より西して新京阪電鐵京都終點に達する、幅員十二間、延長五六二、五間、工費一、一九二、六五五圓、昨年九月起工し、十月その一次工事を終了して市營バスの連絡運轉を可能ならしめた。

都市計畫當局は、上記の外に更らに左記工事の起工を昨年に入つて新たに計畫し、市會は三月及五月夫々これに協賛した、しかして一度着工の運びに到るや最も爽快なる功程を擧げ、共に十月を以て工事の竣功を告ぐるところがあつた。

(第五號線——(河原町通南方延長線)、幅員十二間、延
第十四號線

長二〇〇間、工費五四八、四〇〇圓、國道二號(三條通自
應天門至蹴上間)——蹴上には都ホテルがあつて、大禮
期中各國使節の宿泊するところであるが、都心よりこの
ホテルに通ずる道路、國道二號は狭小不快なる區間を存
し、所謂國際道路としての資格を有せざることを提唱せ
られ、且つ近く京津國道改築(國道二號改築)の計畫樹
立あるべきを見越され、これに連絡すべく早晚擴張の必
要を生ずべきを以て、市、ホテル、並に本路上に京津線軌

道を移設するの計畫に應じたる京阪電鐵の三者相寄り、
且つ國庫の補助を得て、本工事を起工することとなつた
のであるが、その大禮を目前にせる冒險的起工は興味の
中心であつた、本工事區域は幅員十二間、延長三百五十
間、工費六七一、七〇〇圓である。

都市計畫道路工事の進捗には影の形に沿ふ如く、市營軌道
の延長を伴つてゐる、その内開通を見たるは左の四線であ
る。

線名	延長	開通月日	工事費	摘要
第十一號線	〇、六一三	六月十五日	一七〇、〇〇〇圓	丸太町西方延長線
第十三號線	〇、六八一	十一月八日	一七六、五〇〇圓	東山通南方延長線
第一號線	一、〇三一四	十一月五日	二一五、〇〇〇圓	新京阪電鐵連絡
第一號線	〇、二四五	十一月廿一日	三二九、〇〇〇圓	七條通西方延長
計	二、五七〇四		八九〇、五〇〇圓	

その他大禮御道筋たるべき丸太町通、烏丸通、七條通の軌
道移設、鋪石モルタル練張等を行ひて、直接鳳臺下の路面

を改良し、安全地帯の擴張、安全地帯標示燈の新設、御道
筋横斷道路の遮斷によつて必要を生ずべき引返し運轉用假

渡線の設置をなす等諸種の工事に對して合計三八九、八〇〇圓の工費を計上しこれを實施してゐる。

尚電車中央柱の移轉を計畫し、御道筋全般に亘つて先づ之れを實行したるため路面利用上の大いなる改善を招來するところがあつた。

又市土木局土木課に於ては特に大禮のために昭和二、三年度繼續事業として、大禮に關する施設事業費の内土木費八〇八、六七七圓を計上し、以て市内道路の改良整備に力を注ぎ、砂利道路修繕補修費五〇、三二五圓及大禮御道筋掃除用スウィーパー購入費一七、〇〇〇圓を除くの外は大要左の如く道路橋梁の改築に投ぜられた。

烏丸通の舗装 丸太町間 鹽小路間 工費 五二六、三二五圓
二月二十七日着手九月三十日竣功
車道 一五、九四〇坪 (基礎コンクリート五寸、ワイ

レナイトビチュリシツクアスフ
アルト二吋、坪當二〇圓七二二)
步道 四、三九八坪 (コンクリートブロック)

丸太町通の舗装 烏丸町間 工費 一〇三、一一〇圓
三月一日着手九月三十日竣功
車道 三、五二三坪 (基礎コンクリート三寸五分表層

一寸五分ソリデチツト坪當一八
圓一七)

歩道 九六〇坪 (二吋コンクリートブロック)
御池通の舗装 寺町間 河原町間 工費 六、四八九圓
二年十二月竣功
車道 六〇〇坪 二吋トベカ (基礎ナシ坪當九

圓〇〇)
師團街道擴築 鹽小路間 工費 五六、〇〇〇圓
鹽小路橋を架換へ元幅員二間乃至五間なりし道路
を五間に擴築 (本道路の京都市より桃山御陵に達
する道路の一部である)

橋梁架換修繕費 工費 四九、四二八圓
本費用を以て鴨川筋三條大橋、五條大橋、七條大橋
其他橋梁の床版等の取替を行つた、

右以外に大禮に際し特に交通の圓滑を計るべく臨時土木費として市會の協賛を得たる工費を以て左記工事を施行するところがあつたが、就中河原町通の鋪裝工事は前記都市計畫事業に於ける三條通の擴築、河原町通の延長と、ともに大禮關係工事中の白眉にしてその駿速なる工程は驚嘆に値するものがあつた。

河原町通の鋪裝 九太町 七條間 工費 一八〇、〇〇〇圓

九月十二日着手 十月二十日竣功 九、九二二坪

鋪裝 御池通丸太町間 二、二〇〇坪、基礎コンクリ

ート四寸、ソリデチット一吋三分、(坪當一七圓二八)

御池通七條間 七、七二二坪、基礎コンクリ

ト三吋、ワレナイトピチュリ

シツクアスファルト二吋(坪當

一七圓二八)

五 條 通 問屋町 大和大路間 工費 一三、〇〇〇圓

八月二十五日着手 九月二十二日竣功 四〇〇坪

鋪裝

基礎ブラックベース三吋半、路

面ワレナイトピチュリジツク

二吋(坪當二〇圓三〇)

西堀川通

中立賣間 九太町間

工費 一八、七八〇圓

六月二十六日着手 九月二十八日竣功 一、一五〇坪

鋪裝

基礎ナシ、ワレナイトピチュ

リシツク二吋(坪當一〇圓〇〇)

千本通

上押小路 三條間

工費 六七、二一〇圓

六月十六日着手 十月三十一日竣功 車道二、〇九〇坪 步道 三九六坪

鋪裝

基礎四寸マラフート、路面一寸

五分ソリデチット(坪當二〇圓

九四)

修學院離宮道

東岸泉町 敦賀街道間

工費 一六、二〇〇圓

延長 七五間

二間半の幅員を四間半に擴築

次に京都府側に於ける大禮工事としては、夙に豫算百五十萬圓を以てその計畫を樹立されたる府下淀、御幸、桂の

三大橋梁の架替工事を有したる際、偶々改元となり昭和三年秋御即位の大禮を擧げらるゝに際會し、茲に三橋とも改築の急を要望せられたるも、諸種の事情は到底その希望を全部完ふすること困難なりしを以て、特に桂離宮の畔に架する桂橋一橋に國庫の補助を集中して大禮迄に工事を速成せしむるの財源計畫を樹て、豫算三十八萬二千餘圓を以て昨年二月起工十月その竣功を見、其の目的を達することを得た。

尙京都市より桃山御陵に達する參陵道路は從來不備にして改築を要望されたるを以て、一昨年末之れが改築を企畫し、豫算百五十萬圓を計上し略その實現を見んとしたるも、遂に起工するに至らざりしは、甚だ残念とするところであつた。又大禮を期して京都市より大阪府界に達する京阪國道改築工事（國道二號改築、工費四、三一七、三二五圓）を起し、次で京都市より滋賀縣界に達する京津國道改築（國道二號改築）を企畫し、前者は既に著工、後者も遠からず具體化せんとするの機運にあり、何れも大禮前にその完

成を見ざりしも大禮によつて起りたる工事の一として數ふことが出来る。

其の他府費大禮施設費中道路修繕費を設けて郊外道路の改良に努むるところがあつたが財政の不如意なる到底多額の支出を許さなかつた、即ち大禮工費として豫算九〇、二七六圓を擧げたる内、道路修築費としては二六、八四四圓に止りたるを以て到底満足を期し難かつたが、此の豫算に僅少ながら通常豫算の一部を割いて接排し路面修理を拮据經營したる外、左の必要なる擴築工事を施行した。

修學院離宮道の擴築 府縣道修學院 工費三、六一〇圓
上賀茂線

二月二十三日着手三月三十一日竣功 延長一五五間

從來幅員二間程度なりしを三間乃至三間半迄に擴築す

高雄街道 府縣道京都周山線 工費四、二五五圓
梅畑村内

延長六五間

從來幅員二、五間程度にして急屈曲を有し自動車
の危險甚しかりしを七間に擴築し、自動車交通を

安全にした。

上記府市諸道路の改良工事は早晩その實現を見るべき必然性を帯びてゐたものではあるが、御大禮を期として飛躍的に改良の實を擧げ、市内外の交通に劃期的な進歩を齎した、之れを再記すると昨年に入つて市の東方西方及び南方に亘つて幅員十二間以上の道路延長三、二八二、五間を増加し、大正十二年都市計書事業工事開始以來の竣功總延長の約四割を完成し、鋪裝も亦烏丸、河原町の二大南北幹線を始めとして本年の鋪裝はアスファルト、ソリヂェット、ビチユマルス等を合して市現在の總鋪裝面積約三萬三千坪の約七割五分を占めてゐるのである。又府が擔當する郊外道路は桂離宮畔の桂橋の成功以外に特に目立つものもなしといへども、年餘隠れたる勞苦を積んで砂利道路の補修に力を注ぎ、例へば修學院離宮道の如き砂利道として完璧たるものたらしむることが出來たのであつた。

路面の補修

紹介と批判

高級なる鋪裝を施行したる市内路面は一般に竣功後日淺きを以て欠陥を生ずるもの少く、唯清掃等の事務の外は之れが補修の必要を多く認めなかつたが、砂利道路は一旦補修したる路面と雖も降雨と轍輪によつて容易に覆され、須臾にして泥濘と化することが通例である、然も市内と雖もその大部分の路面は砂利仕上にして足一步郊外に出づれば砂利以外に路面なき今日の狀態に於ては、道路善惡の大勢を決定するものは砂利路面の補修如何に係るといふことが出來る、茲に府市兩當局は砂利路面の維持に就て碎心し、油斷なく之れが修理に努め幸に大過なかつたことを喜ぶものである。

此の補修に對する市の方法は、大禮事業として決定したる道路補修費五〇、三二五圓を以て最善を盡くすこととし、砂利の質を嚴選して御苑内敷砂利と同様徑四分乃至二分の小粒精選砂利を購入し、御所周圍を始めとして重要な路面に撒布し、美觀と交通の安易とを計るところがあつた、砂利撒布作業は九月十一日より開始し十一月末に及び總使用

立坪四二〇立坪（この購入價格一九、六三七圓）使役人夫四千二十人（この賃金八千四百八圓）に達してゐる。又路面軌道係に於ても特に補修従事員を増加し、逐次敷石の張換へ軌條の取換等を行ひ、御大禮に就て特に増加したる作業延人員三千五百人を算し經費二千三百圓を要した。又前述の如く七條通、烏丸通丸太町通等の中央電柱を側柱に變更し道路の利用を大ならしむるところがあつた。

府に於ては市内道路の維持に就て終始督勵の態度を持ち、屢々之れが視察を行ひ助言を試み、府市協力戮心して路面の維持に當りたる外その直接管理に屬する郊外道路の補修に就ては、夙に充分なる用意を以て修理に當りたる結果、路面は概ね改善の實を見たるも尙降雨に惱さるゝこと屢々であつて擔當吏員をして休息の遑なからしめた。

就中郊外道路維持上の痛とせられたるは郊外の四方に營まれつゝありたる電鐵工事に於ける道路踏切であつて、一面大禮期迄に開通せしむべき電鐵として竣功の急に喘ぎつゝある事情と、他面に大禮期間中の重要性ある道路として

の路面維持の關係上、兩者の立場相反し屢々嚴命を發してその亂雜なる工法を取締るに努むるところがあつた、唯大半の電鐵は大禮期に先つて豫定の功を竣へ、その踏切も亦竣功を見るに至つたことは不幸中の幸であつた。

次で道路係員を困惱したるものは、京阪國道及京津國道（共に國道二號路線）の豫想外なる自動車交通であつて、特に六日（御着輦前日）及二十五日（御發輦前日）の如きは終日終夜自動車陸續して殆ど絶ゆる時刻がなかつたと稱せられてゐる、又京都市より桃山御陵に達する順路は、大禮期入浴の自動車の少くとも往復二回は必ず轍に掛くるところであつて、數多の貴顯大官並に民衆によつてその路面を經驗されたのであつた、ために三道路に對しては特に補修の努力を要し砂利補給のため郊外道路十五線に費したる工費一萬八千餘圓の内約半額を三線に投じて辛ふして維持することを得たのであつた、尙上記三道路の路面維持の困難は取て大禮期に限らず既に平日の常態であるが、三者中の一線たる京阪國道は既に起工してその完成の日も遠から

ざる今日、他の京津並に桃山の二道路の改築は特に要望に堪えぬものがあつた。

その他秋の日に郊外に快走する自動車多く、嗟嘆、高雄、八瀬、宇治の諸名勝地に通ずる道路は時ならぬ轍の群襲に傷つき勝ちであつたが、補修第一を目標とし、雨には泥濘の徹底的搔きとりを勵行し、晴には民家の撒水を勸奨し、又一般に道路使用の悪習を矯正すべく沿道民家を説得するなど、大禮期前及期間中は従事員一同特に緊張してその任務を遂ぐるところがあつた。

今路面補修の項を終るに當つて大禮期中會て記録に稀なる多雨を降して路面の損傷はもとより跪座用延延十萬枚を濡し、鹵簿拜觀者數十萬を水攻めにしたる十一月の天候表を附記して置きたいと思ふ。

昭和三年十一月中心氣象一覽

月	日	天候	氣温	日雨量	風速	風向	湿度
			°C	m	m/s		%
十一月	一日	晴	18.1 ~ 4.4	—	1.01	SW	76.3
	二日	曇雨晴	20.1 ~ 4.5	15.9	0.8	N	88.2
	三日	晴一時曇微雨	18.0 ~ 9.9	0.4	2.8	NW	69.0
	四日	晴	19.6 ~ 4.6	—	0.91	NW	81.3
	五日	晴	20.5 ~ 3.0	—	0.79	SSE	83.0
	六日	晴後曇微雨	23.7 ~ 7.3	—	0.9	E	75.5
	七日	曇少雨	21.5 ~ 13.9	2.2	0.79	NE	88.5
	八日	曇少雨	19.3 ~ 15.0	0.7	0.5	W	83.3
	九日	曇少雨	17.9 ~ 11.9	8.3	1.83	NNW	83.7
	十日	晴微雨	14.3 ~ 6.3	—	3.21	NW	70.5
	十一日	晴微雨	15.0 ~ 1.8	—	1.86	NNW	80.5
	十二日	晴微雨	14.3 ~ 2.9	—	1.65	N	79.3
	十三日	曇後少雨	13.5 ~ 2.5	2.6	0.89	E	87.8
	十四日	曇少雨	20.1 ~ 11.5	1.9	0.89	SSW	80.3
	十五日	曇雨一時晴	20.4 ~ 15.4	29.0	0.71	NW	95.8

十六日	曇微雨	18.1~7.9	0.4	2.04	NNW	74.5
十七日	晴一時曇微雨	12.7~3.1	0.4	1.85	NIE	81.7
十八日	曇晴少雨	14.1~2.8	1.2	1.19	ENE	82.7
十九日	雨後曇	14.5~11.4	14.6	1.23	SW	94.8
二十日	晴一時曇微雨	18.6~6.6	—	1.67	W	81.8
廿一日	晴一時曇少雨	18.7~3.7	0.7	2.19	WNW	80.5
廿二日	晴微雨	15.1~4.3	—	2.53	WNW	72.5
廿三日	晴一時曇	16.7~3.	—	0.81	SW	83.5
廿四日	晴一時曇	17.3~3.2	—	0.67	S	83.5
廿五日	晴濃霧	21.1~3.9	—	0.72	SW	86.5
廿六日	晴濃霧	19.9~2.2	—	0.85	SSW	84.8
廿七日	晴曇微雨	12.9~2.6	—	2.09	NNW	83.2
廿八日	晴	10.3~1.4	—	0.83	ESE	80.8
廿九日	曇一時晴微雨	16.7~7.1	—	1.07	ESE	78.5
三十日	曇晴微雨	13.4~5.2	—	1.13	NNW	86.5

交通の整理

道路を整頓し交通系統を滑達にし路面を改良することは

交通の經濟、安全、快適を増進するための基礎的工費であるが、その効果は更らに交通整理事務の補助によつて始めて完きを期し得ることは謂ふまでもない、殊に大禮期間中の急潮の如き自動車の激増と未だ交通苦を知らざる農村上落者の多數を包含する群集整理の劇務と連續には事務擔當者の最も勞苦するところであつた、此の困難なる事務を主擔したる警衛部の對策を見るに、市内八二〇箇所に左側通行の揭示板を掲げ、不倒道路交通標丸〇本を建て、市内外の踏切十六箇所に危険防止標を新設し、且つ市内交通量の最大交流點たる四條河原町及四條烏丸の二箇所に米國製自動交通標示機を設置し、河原町丸太町及七條烏丸の二交叉點には日本電氣製手働式交通標示機を使用し、又四條河原町交叉點には路面鋪裝上に鉄を植え付けて交通停止標を設くる等、交通整理の施設を行ひたる他面に自動車電車の運轉手に特に注意書を交付して警戒するところがあつた。

就中上記交通標示機は我國に於ては嚆矢の利用なりと稱せられ、晝夜共にランプを以て進行、注意、停止の文字及色

光を標示するものにして、その發光と換色は能く通行者の注意を喚起する効果がある。而して自働式のものには燈徑五寸、高九尺位にして形小さく、兩方向の信號標示を一巡完結せしむるに四十秒乃至百二十秒の間に於て任意調節することを得且つ兩方向の標示時間の比を八十パーセントまで異らしむることを得る如く製作せられ、一基の價格約一千三百圓、舗装道路上の据付費として約二百圓を要したりと云ひ、故障殆どなく良好なる成績を挙げつゝある、又手働式のものには移動式にして燈經一尺高十六尺を有し形狀塊異なると、その信號置換の構造が機械的にして電氣的に非らざるため、一日千數百回の信號開閉を行ふに當り磨損その他の故障を豫期せられ、機械として尙改良の餘地ありと稱せられつゝあるも、價格僅かに六〇〇圓にして且つその效用に於ては普通行はるゝところの立札式手働標示器以上の効果を齎しつゝあることは言を俟たない。

警衛部に於てはこれらの施設に加へて整理事務の統一と能率の向上の點より交通中隊を編成し、鹵簿の警衛大隊又

は中隊と同様大禮警衛本部に屬せしめ、その中隊には三個小隊、七個分隊、十四班、總員百七名を充當し、京都府警察部員のみならず警視廳、大阪府、神奈川縣等より選拔したる警官を以て編成した、而して一方には大禮工營部長(土木部長)の下に車輛置場設備係を置き、施設費豫算二萬圓を以て二條離宮、岡崎公園、朱雀中央市場及京都驛附近等に自動車及人力車の置場を設置し、大禮參列員及大禮關係員の自動車を收容することゝし、又接伴部車輛係は車輛に關する幹旋案内其他の事務を擔任し自動車交通の安全と圓滑と能率との増進に努むるところがあつた、其の結果左の如き實績を得るところがあつた。

車馬置場に關する調査

置場	置き得ル數	置キタル數
岡崎自動車置場	一七〇	一四九
岡崎人力車置場	三七〇	三六九
七條自動車置場	四八〇	四七一
朱雀自動車置場	四八	三七
二條自動車置場	一六〇	一三七
計 自動車	四二六	三六九
計 人力車	三七〇	三六九

其他豫想外の車臺の増加に對し一千二百臺位までの置場を用意し、自動車一臺に對する面積を高級車なるを以て長三間幅一間半とし、二條置場以外は車庫又は工場を改築利用し可及的露天を避くる等の用意を怠らなかつた、尙參考のため車輛係に於て斡旋したる借上車輛數を示すと

自動車斡旋數		借上府縣名		參列員用		大禮事務用		各省用		大禮使用		計	
京都府	五六	京都府	五六	京都府	七	京都府	九	京都府	一五	京都府	八七	京都府	八七
大阪府	一四	大阪府	一四	大阪府	二	大阪府	三	大阪府	一三	大阪府	三二	大阪府	三二
兵庫縣	五	兵庫縣	五	兵庫縣	二	兵庫縣	一	兵庫縣	八	兵庫縣	一五	兵庫縣	一五
滋賀縣	四	滋賀縣	四	滋賀縣	二	滋賀縣	一	滋賀縣	一	滋賀縣	八	滋賀縣	八
福岡縣	一	福岡縣	一	福岡縣	一	福岡縣	一	福岡縣	一	福岡縣	二	福岡縣	二
大分縣	一	大分縣	一	大分縣	一	大分縣	一	大分縣	一	大分縣	二	大分縣	二
計	七九	計	七九	計	一五	計	一三	計	三八	計	一四五	計	一四五

人力車斡旋數

官廳及參列員用 一人曳 三三一
 二人曳 三八
 宮内省及大禮使用 一人曳 二〇
 二人曳 一三五
 計 一人曳 一三五
 二人曳 一三八

備考 陸軍省、海軍省、鐵道省、文部省、商工省、農林省、遞信省、大藏省等は夫々各省毎に自動車を整理し従つて上記車輛置場を使用せず。

上記一切の交通保安施設並に事務に對する効果は明かに計數の示すところであつて、大禮期間中（十一月七日から廿七日迄）に於ける市郡交通事故は、約五十件を數ふるも前月發生事故に比べて事故件數約二十件を減じ且つ重大なる事故の發生を見なかつたのである。

參考 京都市内に於て目下交通標示器を使用しつゝあるは上記の外烏丸丸太町、千本中立賣の二ヶ所があり共に手働式舊形（立札形）標示器を以てしてゐる。

御道筋の工營

御所と京都驛とを繋ぐ行幸御道筋延長は約一里、御所と泉山御陵とを結ぶ御道筋延長は約一里二十町にして、前者に於ける行幸還幸は前後八回、後者に於ける行幸還幸は二

回とし、何れの行還幸に際しても御道筋は警衛隊の任務の外に警備線の設置、白砂の撒布及び路面の清掃の三つの營務を必要とした。

警衛は勿論警衛本部の司宰するところであつて府の警官二千三百名に加ふるに全國よりの應援警官四千名を合したる總數六千三百名中より適當に配置せられ水も漏さざる周到なる御警護振を見せてきたが、この警衛をして眞に確實性と信頼性を附與したるもの即ち御道筋沿道の警備線、並に警備線に沿ひて筵を敷き設けたる跪座席並に、御道筋の外圍を包圍する遮斷線設置の三工營は、御大禮工營部御道筋係たる京都府廳土木部員の擔當するところであつた。又御道の清めのために奉仕したる白砂撒布は京都市設備部土木係たる土木課及京都市電氣局工務課の擔任に係り、行幸前後の御道筋清掃の仕事は京都市衛生部清掃係たる市衛生課の擔當に充てられた。

これらの大禮道路事務は同一道路に於て殆ど同時に施行せられ且つ總じて一般交通、拜觀者の集散、鹵簿通御時刻

等と複雑密接なる關係を有するを以て慢然その作業に當ることを不可とし、四當局は屢々會合して熟議を凝し、十一月一日に至り漸く七日御著輦當日の作業豫定表を確定し、後日の行還幸に對しては七日經過の後再び會議して其の作業豫定表を作製するところがあつた、次に大禮道路作業狀況に就て聊か述べて見たいと思ふ。

先づ御道筋を通觀するに烏丸通は幅員十五間にして車道はワレナイトピチユリシツク鋪裝、鳳輦の通御せらるべき軌道敷はモルタル煉石張とし、丸太町通は幅員十二間の内車道はソリデチツト鋪裝、鳳輦御通路は軌道モルタル煉張石上とし、七條通は幅員十二間歩車道の別なき砂利道路にして御車は軌道のモルタル煉張石及空張の敷石上を通御せられ鴨川筋及疏水に架する七條大橋及小橋を越えらる。又東山通延長線は幅員十二間の内車道は砂利道路にして鹵簿の中心は軌道コンクリートブロック空張の上に當り尙二箇所に於て二十五分の一の勾配を有し又東海道鐵道跨線橋の架するがある。しかして泉涌寺坂道は幅員四間乃至二間

半平均勾配十六分の一の砂利道路である、行幸還幸は泉山の際は上記すべての路面に、又他の行還幸の節は烏丸通及丸太町通りの路面に軋輪の印せられた次第である。

玉駕進御の中心線は大禮使長官の選示によつて概ね軌條の一線上に定められ従つて車道又は全路幅の中心とは偏位するところがあつた、即ち烏丸通りは東側内側軌條、丸太町は南側内側軌條を中心とし略道路の中心に近きも尙且つ偏位し、七條通は北側外側軌條、東山通延長線は西側外側軌條を中心とするため道路の中心とは甚だしく隔位する、これらは多分曲角に於ける鹵簿回轉の關係と拜された。却説御道筋の工營に就て先づ警備線の施設より始めたいと思ふ。

御警衛事務は物的並に人的の二要素の化合によつて完璧を期し得るのであるが、この物的方面を擔當したる御道筋係は名こそ隠れたれその實は極めて重大なる責務を双肩に擔つて立つたのであつた、物的警衛は警備線の施設である、警備線は鹵簿を直接衛護すべく御道筋の兩側に設けられた

るものと、間接の護衛に當るべく御道筋の外圍に亘つて設けられたるものとに分れ、後者を特に交通遮斷線と呼ぶ、この警備線遮斷線とも帝都行還幸の際（第一種）と他の行還幸との場合（第二種）に於てその線位を異にし、施設作業の煩瑣を來したが、之れは他の警衛の要素たる人的要素の多寡に従つて兩者化合の關係上止むを得ざることであつた。

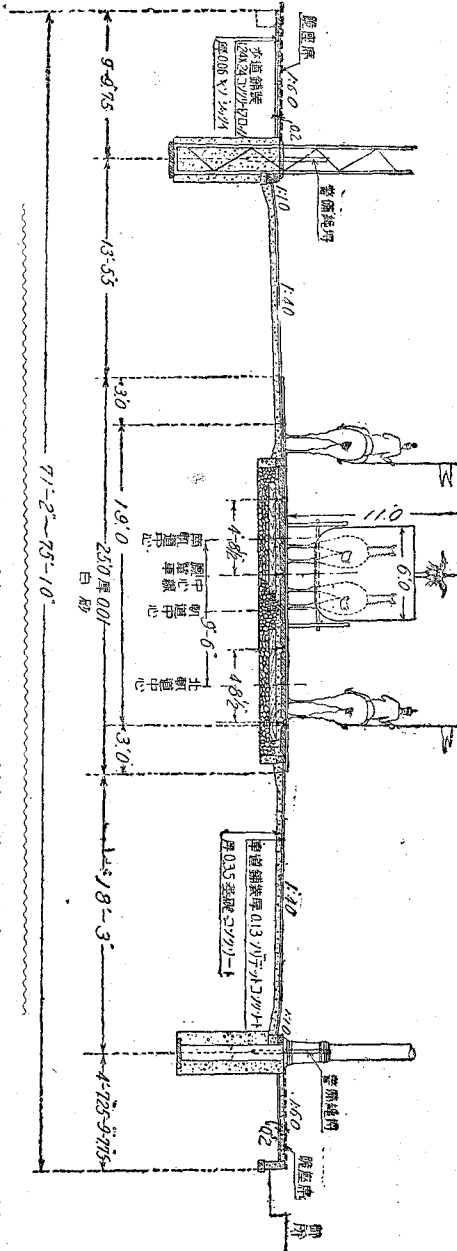
第二種警備線は一般歩道の肩又は歩車道の區別なき道路に於ては道路の肩に相當する幅に建築線より測り、三間置に丸太を打ち込み（街路樹又は電柱等を成るべく利用す）紅白布を巻き、高さ二尺五寸に徑六分の紅白綱を引き張つた、最初は一段綱であつたが後下段一線を増設し、恰も彼の鮮人直訴事件の事前であつたがために、此の下方線の働ところとなつて、幸に事なきを得、此度の大禮をして一の瑕理なからしむることを得た。

次に第一種警備線第二種線と異るところは、烏丸通りに限り車道の中に警備線を移出して奉拜席の擴張を畫りたる

重乃至三重に遮斷し、徑六分の紅白綱を使用した、而して線の引張は成るべく電柱を利用し線の間隔を四間乃至十間に選み一線毎に道路の中に一ヶ所又は二ヶ所支持杭を打ち

高約二尺五寸位に綱を引張つたのである。御道筋の仕事は上記の外に警備線と人家との間及び横斷道路に於て十間乃至六十間の奥行きに藎を敷いて奉拜者の

丸太町通横斷圖



跪座席を造る作業を有つてゐた。以上の施設はすべて一般交通との關係あるを以て函簿御通過直前に工を起し通御

後は直ちに撤去の要あり、健倒の勞は筆舌に餘りたれども係員一同欣然としてその部署に着き晝と夜、晴と雨、食と

饑を超越したる絶對的任務として、その重責に連續耐行し、
睡魔を克服し冬雨を凌いで一名の倒るゝものを出すことが
なかつた事は偏に神明の御加護 陛下の御稜威の然らしむ
るところと申すべきである。予は茲に此の隠れたる功勞者
を讀者に紹介する爲め従事員一同の記念寫眞と其の姓名を
揭示するを御許し願ひたい。

大禮工營部御道筋係事務分擔

本部

係長 關谷道路課長

副官 齋 藤 屬

四方屬、橋谷書記、瀬戸書記、岡技手、
金工手、加藤雁、黒田助手、松村助手

第一班 (御所周圍及堺町御門、押小路間)
班長 原 田 技 師

藤田屬、西村技手、井尻技手、東書記、
喜多島工手、濱田助手、安倉助手、巖
助手

第二班 (押小路 四條間)

班長 安 井 技 師

松尾書記、田中(良)技手、大内書記、
中村(秀)技手、大竹工手、今岡助手、
福本助手、

第三班 (四條、萬年寺通間)

班長 五十嵐 技 師

奥村技手、龜尾工手、松村書記、田中
(春)技手、安倉技手、大西工手、權藤
助手

第四班

班長 岡 本 技 師

(萬年寺京都驛間及
烏丸七條七條大橋間)
高橋屬、草野技手、上田工手、深野書
記、島内書記、松田技手、望月技手、

第五班

班長 渡 邊 工 師

武藤助手
(七條大橋泉涌寺間及
桃山驛桃山御陵道間)

伊藤技手、渡邊(輝)技手、松本技手、

大塚書記、三島書記、牧野技手、原山

技手、小島技手、奥田工手、山本助手、

補助員 (各班ニ應援ス)

中村技師、林技手、桑垣技手、渡邊(彦)

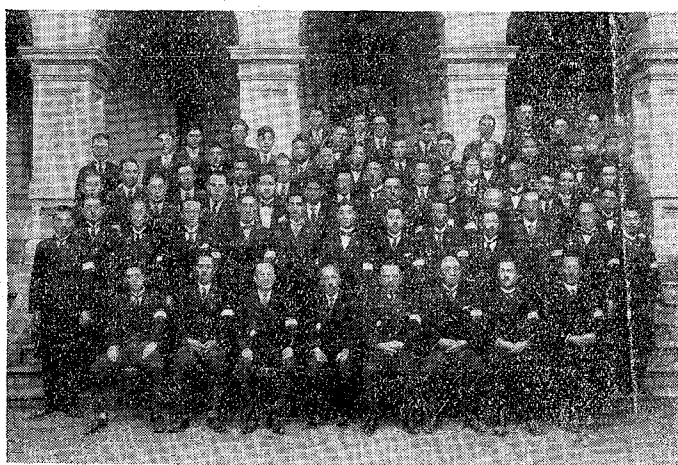
技手、都留技手、今井技手。中村(隆)

技手

尙御道筋係員が前後十回の行還幸に際して施行したる警備線延長延約四萬四千間、遮斷線箇所數四百ヶ所餘其の延長一回約二千間、跪座席延數延約二十八萬枚、木作業に従事したる人員延約千數百名、經費約五萬圓を要した。

白砂の撒布は御道筋の御平安と清めを祈り營むところの國風的にして印象的な作業である。その仕事は三條通を界として御所までを市電氣局工務課に於て、京都驛までを市土木局土木課に於て夫々施行することに分擔を定め各精選せる白砂を熟練なる工夫を用ひて終始秩序よく實施するところがあつた、又道路の白砂に接續して御所内に於ては宮

内省の手によつて、京都驛構内は鐵道省の受持として、夫



大禮御道筋係員紀念撮影

々白砂の作業が營まれた、故に御道筋の白砂作業が四つ手に分るゝとともに白砂も夫々の採取地を異にし鐵道省の乾燥細砂を筆頭に次いで土木局の近江舞子産白砂宮

内省用白砂、電氣局疏水産白砂と清淨を競ふ如くであつ

た。而して泉山御行幸の際は御道筋の亘長大なるを以て府の第一區土木工營所をして應援せしめ、泉涌寺參道附近に於て御道筋の一部の白砂撒布を分擔し、市の兩局も亦分擔區域を變更して四條通を以て境界とした。

さて、市が行ひし撒布の方法は容量一切半の畚に容たる白砂を豫め御道筋沿道歩道の街路樹附近に配置し、府が施行する警備線綱張作業開始前に之れを歩道肩に一列に並べ置き行幸の四時間前を期して撒布作業を開始した、(尤も御道筋一般交通遮斷時間は特別公式鹵簿の場合は行幸の八時間前その他の場合は四時間前である。)先づ繩を以て路上に白砂の中八米を畫き、工夫二百五十名は一齊に出勤して毎回三十四立坪五合の白砂を厚さ二三分の見當に鋤鍤を以て撒布し、敷き廣げたる白砂の上は箒目が立てられる、(鐵道省の仕上方法は箒を以て不陸なく砂を捌き下してゐた)天地森として音なきところに鹵簿の馬蹄と輪轍がこの箒目を踏みくずし行くあえかなる響と陰影の亂れとは又なく妙に神さびたものである。白砂の撒布は二時間を以て完了し得

るを以て充分の餘裕を存したのであるが、鹵簿通行後は數分時にして既に白砂を蹂躪して群集が流れ初め、白砂の採集には最も敏捷と勞力を要するが故に逸早く自動車を繰り出して畚を配置し、工夫全員は人夫七十名と協同して全力を傾けて拾集に努力した。しかも尙普通一割、位置によつては三割程度の減量を示したのであるが、市當局に於ては豫め十回の行幸に對し毎回三割程度の減量を見込み一二五立坪の近江舞子白砂と五十立坪の疏水白砂とを用意したるを以て、七回の實施に對し充分に補充し得たるのみならず後には汚損したる白砂を全然取換ふることも出來たのであつた、此の白砂撒布に要したる一切の費用は約二萬圓に上るべく之れを間口に換算すれば約十圓見當となる、市は本作業の施行に當り常に自信と節度を以て進みその成功を確實にするとところがあつた。

次に大禮道路事務の内最も興味ある記録を残したるものは市の御道筋清掃係の作業である。市衛生課に於ては大禮費豫算を以て新たに購入したるウィーバーの利用と撒水車

の活動とによつて御道筋の清淨無垢を期したのであるが、十一月中に屢々降雨ありしたため兩機の活動を目撃することは稀であつたが、十一月一日以來二十六日迄に御道筋路面の洗滌、道路の清掃に延千餘名の掃除夫を使役し、鋪裝路面を磨き上げるの理想に向つて邁進した、又各行幸前後に於ける塵芥の採集に細心の注意と人知れぬ努力を拂ひ、鹵簿通御後奉拜者の立去りたる跡の、實にすさまじい塵芥の山を最も迅速丹念に拾集搬出したのであつた、これらの塵芥の大部分は新聞紙であつて群衆は恰も紙の巢より抜け出でたるかの觀があつたが、其の數量は十回の行幸に對して七萬貫に上り之を採拾運搬するため總計三百餘名の人夫と延二百三十臺の自動車を要してゐる、又御道筋沿道附近の常設便所假便所、並に好意的に開放したる一般民家の便所から汲み出したる尿尿量は約八十五萬貫(三千石)に達し、その汲み取のために要したる人夫八百五十人、自動車六〇〇臺と記されてゐる。之れ等の數量の内一日、量の最も著しいものは七日當日に於ける尿尿二萬貫塵芥三萬餘貫であ

つて、大正度の大禮時一日の塵芥四千五百貫に比し實に驚くべき數字と云ふべきである、しかし幸に市當局の常に敏速にして有效なる活動によつて、御道筋の清淨と沿道民家の衛生に大いなる成功を收むることが出来たのである。かくて一切の大禮道路の眞の成效裡に、二十六日を以て聖駕御安泰に東に御還幸遊ばさるゝや、流石に粒々辛苦の奉仕の跡を願みて涙ぐましままでに感慨深きものがあつた。

本文は大禮に關する記述としては餘りに粗笨に過ぐるの自責に耐えぬものがあるが、大禮直後の愴惶時を受け未だ餘動やまざる空氣の中に急遽筆を起したるもの、資料の蒐集意の如くならず運筆も亦滯滯甚しきを以て、不敢その叙述は序詞の程度に止めその内容は更らに資料を一洗して取捨補正の意志あることを表明しておきたい。

(をばり)