



# 鈴鹿峠改修の効果

淺香 小兵衛

はしがき

二號國道は三重縣と滋賀縣との境にある鈴鹿峠、其の改良は兩縣の負擔に於て三重縣が執行したもので、大正十一

年六月工事に着手し大正十五年十月に竣功した、今頃になつて此の工事の効果を兎や角言ふのは餘りに遅れた話の様だが、比較的精確な材料を得やうとするには工事竣功後相當の歳月を経ねば其の實蹟の正鵠を期し難いのと、一面此

の工事に引續いて、三重滋賀兩縣が各接續道路の改修に手を染めたので、之が竣功を俟たねば眞實に本峠改修の効果を批評し難かつた爲である。峠の前後道路も昭和二年度に完成したので、茲に其の効果を紹介して見る氣になつた。

斯く鈴鹿峠の改良は前後六ヶ年を要して完成を告げたのであるが、工事中の状況や技術上のことに就ては本誌第五卷第三號及第六卷第十號に三重縣當局から詳細に紹介されて居られるから之等は省略し、單に本工事完成後の利用價値……經濟上に如何なる効果を齎らしたかを極めて簡単に紹介してみる。

### 改修前の状態

改修後の効果を見やうとするには、先づ改修前の状況を物語らなければ判らぬ。改修前は、最急勾配四分一、平均勾配七分一といふ急坂であつて、屈曲も十九を數へて路幅は二間といふから随分と險路であつた事は容易に想像される。従つて此處の交通と言つても僅かに地元村落間の徒歩

者連中が通る以外には、短小な木材、薪炭、米穀類といふ風に小さな範圍に限定された貨物の運送だけであつて、また其の運送具も此の地方特有な牛の引く二輪車に依つてゐて、他の車輛は全然通行が不可能であつたから、極めて閑散なものであつた。しかも此の牛車でも上りの積載重量は「七十貫」、下りは「百五十貫」位で、其の運送方法も亦特殊な技術を要した。即ち貨物は之を積載した儘で車と牛とを離し、車は「ブレーキ」を締めながら人肩に據つて制動しながら除々に下る。一度此の操車を誤ると、人車諸共千仞の谿底に墜落するといふ、聞いても身の毛も寄立つ大きな危険があつて、年々數人の死傷者を出して居たのであるから此の坂路を上下する貨物の運送は操車に熟練して居る地元坂下村の荷車營業者の獨占するところであつて、兩縣下相互の運送物は此の坂路の麓又は峠に於て、總てを坂下村の營業者に托し積み換へた上運搬するので此の積み換へと運搬の爲めに費した時間は、上下するのに三時間餘であつた。固より自動車等の通行は夢にさえ見ることが出来

なかつた。數年前陸軍が強行演習を行つたときも茲では砲車を前後分離して危ふく通過したと言はれてゐる。また嘗て横濱在住の某外人男女が帶道して東海道を京阪方面にドライブして來たが、峠の途中で進退全く谷まり半狂亂の様になつて山麓の人家に救ひを求めたが、素より言葉は通ぜず双方共焦燥するばかりであつたが辛ふじて人々の協力で自動車を押上げ漸く難關を過ぎたといふ悲喜劇的挿話さへも生々しく殘されてゐる位である。

### 改修法の狀態

改良された時には長さ百三十五間、有效幅員二十一尺の隧道が一つ拵えられ、道路の長さ三千六百五十四間は有效幅員十八尺に仕立られ、工費總額八十八萬四千百餘圓を費さられたのである。道路の狀態も最急勾配は十五分一、平均勾配は二十二分一となつたので、從來とは違つて貨物の運送にはあらゆる運搬車を使用することが出来るやうに爲つた、其の積載重量も亦上り下り共二百貫匁は裕に積載せら

れ得るに至つた。而も夫れに要する運送時間も二時間餘の短縮を見るのである。更に積載物の種類も從來は道路構造の爲に制限されたものが、如何に長大なものでも故障なく運搬せられ得ることとなり、其の結果は滋賀縣下から電柱類竹類等の長大物を滿載して名古屋方面へ易々と搬出さるゝ新情勢を現はすに至つたことは見逃すことの出来ない點である、斯る狀態を見るに至つたのであるから此時の改修に動機して自動車營業が企てられ鈴鹿峠改修と前後して、國有鐵道關西線の關驛から墜道口までの間に定期乗合自動車の運輸開始を見るに至つて、關町には自動車營業者が俄に二名殖えて貸切自動車や貨物自動車營業が開始せられ、従つて是れ迄殆ど移動の不可能と迄視られてゐた低廉物である、肥料や桑葉茶などが滋賀縣方面に搬出せらるゝやうに爲つた、更に驚異すべきことは、三重縣の志度、紀州方面に尾鷲、長島、錦地方の太平洋沿岸の漁獲物が天津や京都と直接取引さるゝに至つたことである、今これに付て少しく取引の有様を具體的に記して見やう。

先づ之等各地で一定量の漁獲があると同時に縣下尾張方面や津方面や大津・京都等の魚市場へ電報で相場を聞き合せそして返電の來ない間に自動車に魚類を満載して換地を出發するのである。そして豫め定めて置いた途中の返電接受所で返事を聞きつゝ疾走して所謂賣り方と買方に於て適當の價格が決定した分から配給して行くのである。

之等の貨物自動車は漁獲時間の關係と途中交通の障礙物を避ける爲に主として深夜に此の峠を通行するのであつて、此峠改良の効果が遠く四十里五十里の廣汎な範圍に迄波及してゐることは驚くべきであらう。

更に近時神戸、大阪、京都方面から伊勢神宮に参拜する爲に自動車を利用する者が漸次多くなつて來て大型自動車に依つて参拜する團體も尠くないことゝ爲つて、始め改良工事に着手したときこの緩急を誤つた、唯だ國道だと言ふことで早急に改良したのは間違だと言ふ非難を裏切つたのである。

### 結 論

要するに本峠改修の効果は著大である、併し完成後日向淺いので數字的に其の詳細を言ひ表はすことを得ないのは遺憾であるが、現在の狀態に依つて、改修前後を一括比較すると左の通りである。

運賃	運送時間	荷車積載量	貨物積載	交通體	勾通	最高配	幅員	延長	改修前	改修後	備考
一貫目 二付四錢	三時間	二車ノミ 上リ七貫 下リ百五十貫	上リ七貫 下リ共二百貫	二輪牛車 二輪牛車 一般諸車	二輪牛車 二輪牛車 一般諸車	四分一 四分一 十五分一	二間 二間 有効三、三間	七八〇間 一二八八間			坂路を尠なからしむる爲に延長す
同	同上	同上	同上	同上	同上	同上	同上	同上			

右の表に依つて知るやうに、改修前には一貫目に付四錢

を要した運賃が一錢五厘となつたから一貫目に付いて二錢五厘の低廉の運賃で貨物が運送せらるゝ、又三時間を要した運送時間が一時間を以つて足るといふが如き事實を示すことゝなつたのである。

之に由つて今試に、千貫の貨物を運送するに要する、所要時間及運賃を表示し且つ運送人の利得を一瞥して結論とせう。尤も便宜上牛車のみについて比較例證するものとす

時間	改修前	備考	改修後	備考
一日に九時間宛運送して三日間を要し尙十貫を残す。	四十圓	一回に付三時間を要するに付一日三回運送するものとす。九時間の、一回百十貫(上リ下リノ平均トス)として一日に三百三十貫とす。	十五日	一回に付一時間にて足るを以て一日五回運送するを得。一回二百貫を積む。
運送人の利得 一日に付 十三圓二十錢	一貫目に付 四錢	九時間労働とす	十五圓	一貫目に付 一錢五厘
				五時間労働とす

る。

右表に示すやうに舊來は貨物千貫の運送に三日間餘を要したものが僅に一日にて足ることゝなり、運賃四十圓を要したものが十五圓にて足るといふことになつたから、日數に於て三分一、運賃に於て半額以下を以てする改良の効果を知らることが出来る、更に運送人は一日九時間労働して十三圓二十錢を得たものが、一日僅に五時間の労働で十五圓を得ることゝ爲るので之に人及牛の勞力の多寡を比較するときは更に無形の利益を齎して居る。

