



道路に關することを

池 本 泰 兒

◇一文惜しみの百文失ひ

竣功せる東京郊外の環狀線及放射線は、出來上がつてから、もう二年にも三年にもなるのに、未だ嘗つてそのL型側溝を掃除したことがないので、蜜柑の皮、紙屑、繩切れ、側溝をあふれる泥土で一杯になつてゐる。泥溜めの格

子が埋すもれて雨の時は道路一面水になる。夏は亦その溜つた泥に草が生えて花が咲く。アスファルトは土に、水に、弱いので段々浸かされてゆく。掃除の費用位之を考へれば九牛の一毛にも足るまい。側溝の掃除は沿線の人にはやらせることになつてゐるさうだが、沿線の人には歩道の掃除位はさせても、車道の掃除は管理者でやらなければ永久に

今の状態だらう。東京市が路面の掃除に力を入れてゐるのに、府は亦どうしたとか。

◇ 緊 縮

濱名湖橋梁は略其の三分の一を竣功しただけで、あの長大な體軀を何の役にもたち得ず、その儘放置されてゐて、絶え間なく通る東海道本線の窓から見られて、何んと成算のない計畫の恥かしさを暴してゐることか。材料が混凝土だから錆びることはないし、反へつて放置しておけば、しておくだけ強度が増して來るとでも云ふのか。楠木清方畫伯が東海道を自動車で下つて『濱松からは三方ヶ原を過ぎて濱名湖をめぐる姫街道を行く、本街道は、今切荒井の一旦の渡し、例の緊縮で架橋工事が中止となつて未だ東海道の交通が備はらぬのである。』と書いてゐる。緊縮とは無成算の計畫のことか。

◇ 道路に家を建てる

道路交通と全く關係のないもので、道路と密接離るべからざる様に思はれてゐるのは、電柱の道路占用である。あたかも家を建てる敷地を道路が無償で借してゐる様なものである。道路築造の目的を没却するも甚だしい。家が道路外に建つのが當然と思はれてゐる様に電柱は道路に絶対に建つものでないと言ふ考へを一般に普及せしめやうではないか。電柱追放協會とでも云ふものは出来ないものか。

◇ 經濟の様で不經濟

知事が或る日曜日或る土木管區に飄然と訪れたさうだ其の時に知事の目に管區員がどんなに寫つたか、管區に居た事のある者なら、誰れでも想像が出来る。それから後其の縣下の土木員を早速三十人も、誡つたださうだ。又年度末にも整理があるとか噂されて残つた人は震えてゐる。災害復舊工事のある様な時など土木員は一時に、施工箇所の一二十人も、受け持たされて、夜も寝むらない位に酷使せられる。それで立派な工事を仕上げる者があつたら、神

技と言つてもいい。今日の様に緊縮してゐる時期の日曜日位、居残りの管區員が休息してゐたとて、それを永い目で見るなら剩員であると言へやうか。土木工事で一箇所五百圓、千圓位の經濟は、其の擔當者の考へ方次第で、直ぐ浮くものだ。一箇所の工事に一年位勉強させても寧ろ得策だと思ふ。此の理窟は案外偉いと云はれてゐる事務家にもわかつてゐない。

◇一車線の舗装

在來の道路を改修するのに、路側の整理と、局部的の改修をすれば、充分に近代の交通要具に適應するものになるのに、之と並行して、全然新線を築造しなければ、モダールロードで無いかの如く、思ひ違ひしてゐる人がある。

經濟的の考へがなければ、技術者としての價値は絶無である。寧ろ極言の様だが、道路の新設をやめて現存の道路を前述の様に補修して、一車線だけを、混泥土の様なものに舗装する方が、或は現在の交通状態に適應するものにな

るのではないか。日本の國有鐵道が一部の大幹線を除けば、全部單線であることに思ひ到らば、道路だけが、複線若くは複々線でなければならぬ理由は少しも無い。交通の制限と言ふか、統整と云ふかその交通物の良き運轉整理さへ出来れば、一車線でも立派に交通に耐へると思はれる。幅員で交通密度を調整するか、舗装で耐へしむるか、相當研究の餘地がある様に思ふ。

◇工人よ國を救へ

工人が事業を計畫するのに、一政黨の黨勢擴張に資する様なことをすれば、それは工人の自滅を意味するものである。工人の敵だ。産業道路改修費の補助を現政府が緊縮の名の元に廢した原因に、地方の産業道路計畫のうちには實際工人として伏仰天地に恥ぢざる十年二十年の後を考慮した交通狀況及平等なる地方産業開發のみを根據とせるものみでないものがあつた爲めではなからうか。若しさう考へられるものがあつたとすれば一時生きんとする行爲

が反へつて多くの工人を死せしむるものだ。同じことが亦路線認定に於ても云ふことが出来る。今の様だと道路と云ふ道路はみんな府縣費に依るものになる時も来るだらう。結局重要な道路も荒廢してしまふだらうし、縣の財政も維持出来なくなるだらう。工人よ。今のうちだ。國を救くうものは土木工人の双肩にかゝつてゐるとも言へる。

◇ 國道の認定

道路法第十條に『國道ノ路線ハ左ノ路線ニ就キ主務大臣之ヲ認定ス

一 東京市ヨリ神宮、府縣廳所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地又ハ極要ノ開港ニ達スル路線

二 主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線』

とある。神宮に達するものを一號國道として東海道を伊勢の追分にて分岐して伊勢神宮に至る路線にしてあつて二號以下は府縣廳所在地及其の他に達するものになつてゐる。神宮と云ふのは伊勢神宮だけなのだらうか。橿原神宮、熱

田神宮、明治神宮其の他十四もある神宮はそのうちに入らないものだらうか。官幣大社の神宮は神社であつて 皇大神宮と豊受大神宮とのみが神宮なのだらうか。

次に三十號國道は舊第十五師團司令部所在地に達する路線と云ふ様に考へられてゐるが、これをどうして府縣道にしてしまはないのだらうか。缺番にすれば其の儘府縣道になつて何も面倒などないではないか。

又舞鶴は鎮守府が廢せられたので三十四號及三十五號國道は舞鶴要港部所在地に達する路線と云ふ様に考へられてゐるが、要港部は鎮守府と同じ様に考へていゝだらうか。若しさうだとすれば大湊要港部所在地に達するものも國道にしなければなるまい。こんなのは直ぐはつきりさせたらいい様に思はれる。又法律を改正してもいゝと思はれる。那制廢止の場合には他の之に關係のある法律を改正した様に。

次に第二號に依つてきめられてゐる所謂特國道と云はれてゐるものであるが、之れなど今日の様になんでもかんで

も府縣道に認定されるやうになつたら『主トシテ軍事』の交通なんて言はれないことになるのではなからうか。之なぞ全部府縣道にしてしまつた方がいゝ様に思はれる。彼等の必要なものは彼等に費用を出させて改修した方がいゝ。内務省の方での全額負擔でもやりたいと思はれる道路は未だ他に澤山あらう。郡制廢止前程度の府縣道ならば特國道も存在の意義があつた。だが今ぢや一般府縣道とした方がいゝ。

◇道路標識の右書左書

自動車に依る道路交通が次第に繁しくなつて來たので近來各府縣で道路標識が建てられる様になつた。愛知、福岡、佐賀等に見えた。道路交通には是非必要なものゝ様に思はれる。だが大正十一年十一月九日に内務省令第二一七號「道路警戒標及道路方向標に關する件」に於て道路警戒標の文字は右書になつてゐて道路方向標の方は左書になつてゐる。道路標識なんて云ふものは世界各國同じ型式にしようとか

へしてゐるのに、日本のなかで同じ様なものを左書と右書とにするなんてどうしたつて變なものだと思はれる。之れに依つて建てられた時之れに對する疑義をもたれたら何故相談した上でしなかつたらうか。今一度之れは調査して見て省令の改正をやつたらどんなものか。

◇路線名

岐阜縣の路線認定の實査に私がやられて其のうちに池本古川線と云ふのがあつて大變に興ふかく思つた。飛驒の山奥なのでこれ一本見るのに三日かゝつた。其の路線は三月下旬と云ふのに積雪が三尺もあつて白樺の林の間を通る山道で土地の人が鉋で雜木を伐り拂ひながら案内して呉れた。こんな道を八里も歩いて私と同姓の池本と云ふ處を見たんだが雪のなかにある五六軒の人家しかない處だつたので全くがっかりした。

路線名でもつと面白いのは中山熊雄氏が土木課長をしてゐる愛媛縣に中山久萬線と云ふのがあり、外國語をつかつ

た路線名には長野縣にアルプス停車場線と云ふのがある。

◇ 混凝土道路

近代的交通要具が發達して來ては、在來の碎石道、或は砂利道では到底其の路面を維持することが出來なくなつて來る。どうしても舗裝しなければならなくなる。此の場合施工が簡易で築造費の低廉であること、耐久力が大きくて維持費の低廉なこと、路面が平滑で摩擦抵抗が小さく、車馬の通行に際して噪音を發せぬこと、掃除が容易であることなどから一般の高級舗裝に對抗し得るものは混凝土舗裝である。この他に日本の道路にどうしても考へなければならぬことはポルトランドセメントが純國産品であつて且つ無盡藏に出來ること、及降雨量が多いので瀝青材は水だの土だのに喰はれ、木塊は腐るがセメント混凝土には此の虞れがないことである。土木工事で、材料を自分で出來るものを採用すること、自分の氣候に適してるものを用ふることは絶対に考へなければならぬ問題である。然し施工が悪い

と混凝土道路は直ぐに壞はされる。米國の如きは今は混凝土道路の三代目だと云ふではないか。破壊されてはやり直し破壊されてはやり直しして立派なものが出て來る。私は仙臺市の街路の大部分を舗裝してある混凝土道路を見た時に實に之れを實施した勇敢さと其の結果の立派さには全く涙が出た程嬉しかつた。仙臺に行くまでは全く私は其處に混凝土舗裝のあることを知らなかつたので驚きも大きかつた日本にも此の様な處があらうか。この様な技術者があらうかと感じた。元より其の接手の部分が早く缺け初めることだの相當磨損のあることが誇張して傳へられてゐるのを此の頃他の縣で耳にはさんだがそんな事は今日ではあたり前だ。あれ程立派な結果になるものならもつとも日本中に普及されてもいゝ。混凝土道路より破壊の危険性のないものに膠石舗裝がある。花崗石の碎石を用ひて砂を用ひない方法である。工費が混凝土道路より相當高いが餘程安全で強い。が之も施工が悪くつてはよく出來る筈はない。何にしても此の施工法に就き充分な知識がなければ到底立派

なものとは出来ない。施工して直ぐ壊れるのは一般に其の施工に無智であるためである。私はこの混泥土道路に就ての研究の發表されるものゝあるたびにほんとうに道路のために嬉しく思ふ。本誌にもう三年も出てゐる中末郁二氏の論文にも随分教へられる處があつた、又此度宮本武之輔氏が混泥土道路と云ふ本を發表された。私は敢へて日本道路の爲め廣く此の本が讀まれるやうにと提灯をもつ。東京市神田區錦町三丁目八番地 工人社發行 定價金八十錢、混泥土に關する權威宮本工學博士の書かれたものであつて見れば私が内容に就て言ふ必要は少しもない。

◇自動車

あの絡繹として通行する自動車の夥しい數を見る時に誰れでも近代交通の要具と云ふ様な氣持ちになる。けれどもこの日本の近代的交通要具なる自動車の殆んど全部が外國製品であることに思ひ到れば恥しくて、いゝ氣で自動車を乗り廻してゐる人が氣の毒な様な氣がする。又その外國製

の自動車のマークや値段を語んじてゐて得々と喋べるのがモダンボーイの資格の如く思つてゐるなんて全く呆れたものだ。翻つて考へて見るのに日本であれだけの數の自動車を使用されるものなら日本で製造してもきつと採算が出来るに違ひないと思はれる。然し國産品を愛すると云ふ氣持ちをもつと旺盛にさせなければ日本で造つても賣れないのかも知れない。飛行機にしても船にしても機關車などにしても外國のものより優秀なものが日本でも出来るんだから造れば自動車だつて立派なものが出来やう。外國自動車が二十九年型の、三十年型のと毎年自動車の型を代へて新しいもの新しいものと目移りさせられてゐる日本人を思ふと大人にあやつられてゐる小兒の様に思はれて仕方がない。これでも口惜しくないか。

◇國産歴史

先日改修のすんだ横須賀に達する三十一號國道を通つて見たが大變に立派に出来て居た。その長い間全部アスファ

ルトに依る簡易舗装がしてあつたがドライブしても氣持ちがいい。所々舗装してない部分があつたがあの澤山の自動
車交通ではとても砂利道では維持が出来ない様に見えた。

地方の改修道路ではどうしても之れからはアスファルト簡
易舗装位はしなければいけない。然し之れも相當に修繕を
心掛けてゐないと維持出来ないものゝ様に思はれる。市街
の街路ではやつぱり瀝青舗装が一番氣持ちはいい。東京市
も現在大通りと云はれるものは大部分舗装が出来た。私は
瀝青と云ふと外國品である様な先入主が最近迄あつた。私
の瀝青を道路材料として知り初めた頃は大部分外國品であ
つて然も瀝青の規格も外國のものゝ特質を表示するもので
あつたから外國品でなければいけない様にさへ思つた頃も
あつた。然し今日ではまるで反對である。昭和四年の日本
の瀝青の生産額は二六、五〇〇噸使用額は四一、三〇〇噸
で一四、八〇〇噸だけが輸入品だ（道路材料としては各約
六〇％）さうだが昭和五年の日本の製造能力は五三、九〇
〇噸もあるさうだから國産品だけで昭和四年の内地の需要

は完全に満し得ることになる。否内國製造能力の七六％し
か使用しないことになるさうだ。

處が瀝青材の使用も製造も共に帝都復興事業に依つて急
に發達したものであるが昭和五年でそれが終つてしまへば
使用量は急に減する様になるだらう。瀝青材は道路材料と
して到底他のものゝ追隨し得ない優秀な性質があるのに今
に之れが單に燃料として使用するゝ様になるだらう。國家
的の不經濟と云はなければならぬ。近代道路はどうして
も砂利道では維持が出来ないし、それかと云つて費用のた
かい高級舗装も出来ないから私は瀝青の簡易舗装をしたら
いゝと思ふ。内地の製造能力は日本中の全道路に瀝青の簡
易舗装しても未だ餘裕があらう。砂利道の維持費よりも簡
易舗装をした方が經濟的のところは大いにやつて頂きたい
と思ふ。一度瀝青簡易舗装の道路をドライブしたら、もう
在來の砂利道を通るのが氣持ちが悪い。通行者は全部舗装
されることを希望してゐる。