

寶塚自動車専用道路を視る

江 守 保 平

昭和八年、新年の屠蘇未だ覺めきらぬ一月十日阪神國道バス技師長重森文彦氏の案内で寶塚自動車専用道路を見學するの機會を得た。二ヶ月ばかり前、關西道路研究會の視察旅行に加はり百名程の會員と一緒に視察した時はまだ工事中であつたので普通の道路工事を見る様な氣持で見たのであるが今度完全に竣工し諸設備も完成したのを見ると全く東洋一の名に恥ぢず實に堂々たる自動車専用道路が出来上つて居る。乗り馴れた自動車のハンドルを握り全線を下ライブして仔細に道路を観察してみたが線形といひ、勾配と云ひ、將又路面鋪裝及び交通設備と云ひ申し分なく我國自動車専用道路の先驅として立派なものである。

此自動車専用道路は尼崎近くで阪神國道と分岐し武庫川

の左岸に沿ひて北上し寶塚までゆくものであるがその延長一一・二料に達して居る。元來此線は尼崎と寶塚間の所謂尼寶電鐵として計畫されたものであるが時代の趨勢に應じ途中から計畫を變更して自動車専用道路としたものである。資本系統は阪神電車系で専用道路の二、四〇〇、〇〇〇圓と阪神國道バスの二、〇〇〇、〇〇〇圓とが合併して出來た阪神國道乗合自動車株式會社の經營する所である。

路線は武庫川大橋の東方約六〇〇米の所から出發し眞直に北上して居るが元來電氣軌道の目的で路線を選んだため屈曲は極めて少く始め五、六料の間は全然直線を以て進み尚それからも屈曲部は僅かに四個所に過ぎない。而もその曲線半徑は六〇〇米乃至一、二〇〇米と云ふ大なるもので

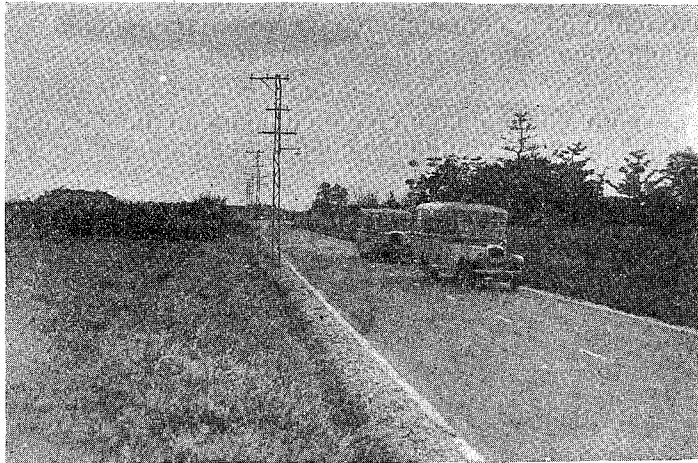


自動車専用道路平面圖

一般國道などに較べるとそのカーブは非常に緩いものである。又勾配も地形の關係からでもあろうが殆んど目につく程度のももなく僅かに阪急電車乗越に二十五分の一があるに過ぎない且之等勾配の變り目には全て適當なパーチカルカーブを附してあるので自動車に與へるショックは極めて少ない。鐵道とのクロツシングには全て立體交叉の方法をとつてゐる。先づ出發點から幾何もなく東海道線と交叉し又少し先へ行つてから阪急電車とも交叉して居

るが前者の場合にはアンダーパス後者の場合にはオーバ
パスの方法をとつて居る。唯餘程
先へ行つてから府縣道の西國街道
と交叉して居るが此場合には平面
交叉となつて居る。之は交通量も
少いし又自動車の乗入の點も考慮
してこの様にしたのである。

橋梁としては途中に川がないの
で大したものはないが阪急との交
叉で跨線橋が目につく。一般に道
路の高さは大體田面より一米程高
く全線殆んど盛土であるが一番高
いのは跨線橋前後で八米に達して
ゐる。切取の方は比較的少いが竇
塚終點に近く五米程の所があつた
切取盛土等の土工は前の電鐵時代
即ち昭和四年には全く完成し爾來既に三ヶ年を經過してゐ



るので沈下等の心配は少しもなかつたらしい。それに築堤

用土砂の大部分は玉石又は砂利混
りの土であつたため路床としては
理想に近いものであつた。而も線
路用バラスとして蓄へて居た砂利
を少なからず路床に入れたため隨
分堅固なものとなつたであらう。

猪名野附近專用道路

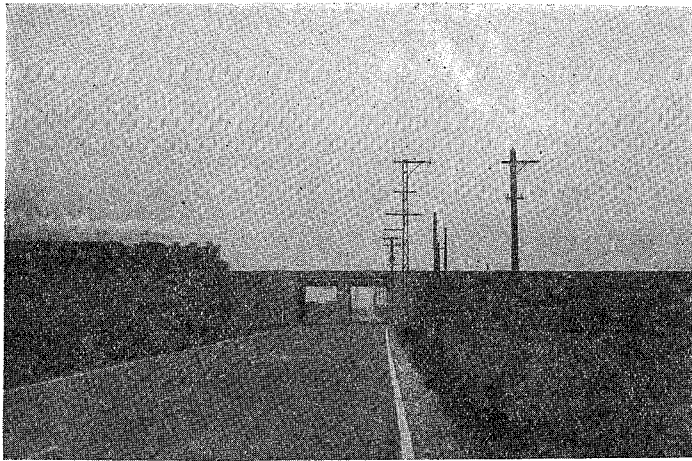
道路の幅員は全部で七・九米で
あるがそのうち左右の路肩を各々
〇・六米だけ残り中央六・七米に
アスファルト舗装が行なはれてゐ
る。路面舗装の基礎としては厚さ
一〇厘のコンクリートを施工して
あるが路床の軟弱な所にはコンク
リートを更に厚くするか又はクリ
ンプ金網を設置した所もある。舗

装の兩側に縁コンクリートを設け中央に厚さ五厘のシート

アスファルトが施工されてゐるが、表層及び中間層は各々

二・五糎とし中間層の粗骨材として砂利が用ひられてゐる。舗装工事は淺野物産會社の手によつて行はれ工期の關係で随分急がれたらしいが仕上りは却々手ぎわよく自動車に四、五〇哩のスピードで走つても大して動搖を與へない程度である。唯此種の自動車専用道路に斯くの如き高級舗装を採用することの可否については色々の意見もあろうが此様な自動車専用道路にはコンクリート道の如き中級舗装を採るか又アスファルト質材料を用ふるにしても今少し簡易な工法を採る方が適當であろうと我は考へる。

交通設備にも相當の注意が拂はれて居る。先づ眞黒なア



又 交 體 立 線 道 海 東

スファルト舗装の中央に黄色のトラフィックペイントを以て中心線が畫かれて居るが此のため、左右行違ひの自動車は安全に行き來することが出来る。特に上り勾配の向ひ合つて居る山の頂、又は急カーブで見透しの利かない所に於ては事故防止のため此方法は絶對的必要な施設である。此道路に於ける車道幅は前にも云つた様に六・七米であるから一車線の幅は三・三五米になるが之は矢張り國道や府縣道で一般にやつて居るやうに三・〇米で充分であろうと考へる。尤もバスの運轉手達は現在の方が

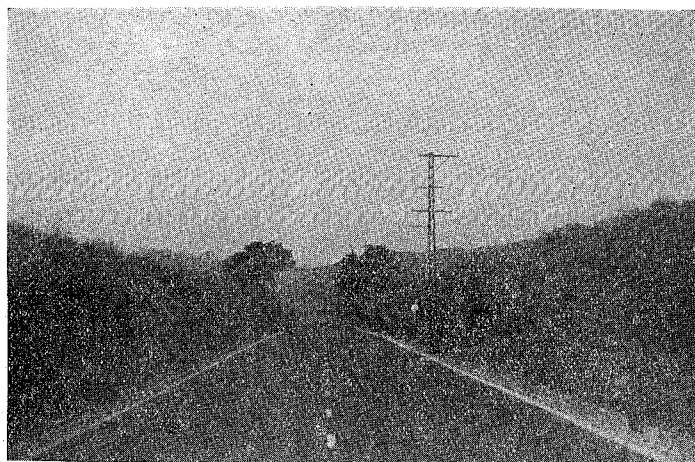
具合が好いと云つて居たが之も習慣で現に外國では三・〇

米幅の車線の上をもつと大形のバスが自由に走つて居る位であるから將來の専用道路は國府縣道並にする方が好い。

舗裝の横斷勾配は四〇分の一となし、かまぼこ形に仕上げあるのは當然であるが此形を屈曲部に迄押し廣め急カーブの部分にも同様の横斷形となし特に餘高(カント)をつけなかつたことは此道路の失策であつた。そのため終點に近いカーブの所など高速度で走ると道路の外側へ投げ出される様な氣が氣がする。こう云ふ點の設計に道路に於ても鐵道と同様に考へねばならぬのであるが注意の足りなかつたのは遺憾である。

道路照明も大體整つて居る。即ち道路全線に亘り東側の

路肩に四〇米程の間隔を置いて鐵柱が樹でられそれが保安



點、寶塚終點の外西國街道との交叉點にあるが何れも瀟洒

小 濱 附 近 專 用 道 路

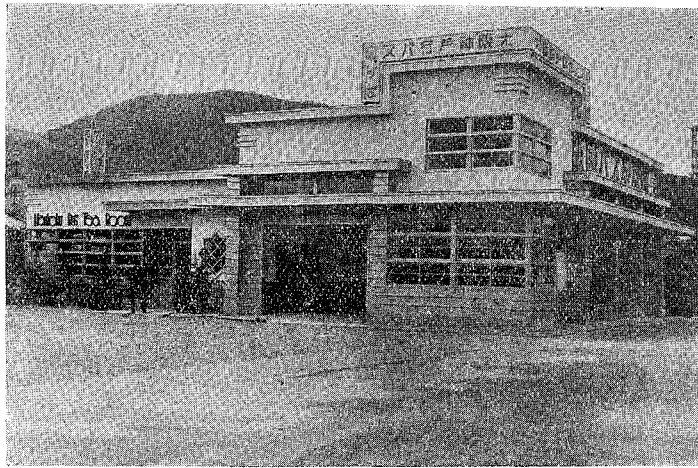
信號用と道路照明用とに用ひられてゐるものであるが照明燈を片側だけにつけたのは大なる失敗であるために自動車の夜間運轉は非常に困難であるそうだ。失張り間隔は少し遠くなつても兩側に交互に置くべきであつたらう。

一般の交通標識は萬遍なくよく建てられてある。その形式は一般道路のものと全く同様であるが道路交叉點や乗入口にたてられてゐる「一般車輛乗入禁止」や「歩行者嚴禁」の立札などは自動車専用道路ならでは見られないものであらう。自動車の乗入口は西大島始

たる監視所を設けて金五十銭也の乗入料金の取立を行つてゐる。西國街道としクロツシングは平面交叉になつて居るので特に最新式の電気信號機を設け交通整理を行つて居るが、却々行き届いたものだ又東海道線をアングラスする所は鐵道の橋脚のため道路幅が狭くなつて居て危険なため中央にフラッシュライトをつけて注意を促してゐる。

此専用道路には全線九個所にバス停車場の設備がある。大島の入口と寶塚終點のものは監視所を兼ねた立派な建物で諸設備も整つてゐるが途中の驛は建長三〇米にわたり特に道路幅を擴めて四車線となし外側三米幅のものはバスの停車にあてる駐車車線であ

る。又簡単なコンクリート造りのプラツトフォームを造り



賣 塚 終 點 停 車 場

ベンキ塗りの驛標をたて乗客休憩所も設備してある。工事中に此設備を見た時は稍々贅澤の様な氣もしたが出来上つて見ると成程便利でこのために道路の交通能率は著しく高められるだろう。此場合の駐車車線には矢張りアスファルト舗装が用ひてあるが會社の方ではもつと摩擦のよいコンクリートでも用ひればよかつたと云つて居る。それは自動車の停止、及び出發に足掛りがいいためであるが又一方此部分は油類をこぼれさる所であるからその點から見てもアスファルトでない方がよい様に思は

此自動車専用道路の建設費につき會社から發表されたものを見ると次の如くで一杆當りの費用は一五六、二五〇圓になつて居る。一般の國道が杆當り平均十萬圓以下で出来てゐるのに較べると少し高い様である。

測量及監督費	一一〇、〇〇〇圓
用地費	六三七、〇〇〇
土工費	一九〇、〇〇〇
橋梁費	一六九、〇〇〇
溝橋費	三八、〇〇〇
伏樋費	二四、〇〇〇
路面費	二六七、〇〇〇
停車場費	二五、〇〇〇
諸建物費	二三、〇〇〇
運送費	四、〇〇〇
柵垣及境界枕費	三、〇〇〇
照明及通信線路費	三三、〇〇〇
總係費	一九〇、〇〇〇

豫備費

計(延長一一、二杆當り) 一、七五〇、〇〇〇

此専用道路の經營方法は會社が自ら乗合自動車を運轉營業し又傍ら一般自動車も通行料を取つて乗入れを許可するものである。乗合の料金は専用道路だけで二四錢、大阪から直通では三二錢で、所要時間は専用道路十五分、大阪からだと合計三〇分程で寶塚までゆけるから將來は大阪寶塚間に於て阪急電車と大きな競争になるであらう。又一般自動車の方も一回五十錢乗入料金はとられても氣持よく又早く走ることが出来るから將來は大阪、及び神戸方面からタクシーが殺到するであらうし何れの點から見ても阪急電車にとつては大なる驚異であることは間違ない。唯現在では會社の方で乗合に力を入れる結果一般自動車の乗入を觀迎せぬらしいが此點は政策上大いに研究を要するだらうと考へる。

此道路に用ひてゐる乗合自動車は阪神國道バスの古手で少くともボデーはあまり綺麗なものではない。尤も車は

G. M. C. や White 級のもの又中には我國唯一と云はれて
ある Yellow Coach もある位であるから大阪市中を走つて
居る様な低級バスとは全然較べものにならない。此会社は
その經營も研究的で近來業界で問題になつて居る低床式バ
スシャーシーの車も備へ又ボデーの製作も自家工場内でやつ
て居る様であるがその中心になつて居る重森技師長の御努
力には敬服する。自動車の壽命を米國邊りでは五萬哩とし
て計算するのが普通であると聞いて居たが同社の使用バス
は命數既に三十萬哩を突破したものがあると云ふ話である
此専用道路が營業を始めてから未だ僅かしか経たないの
で確りした計算を樹てゐることは出来ないが本年正月の祭日
には一日で乗合自動車の方が約九〇〇圓又乗入料約五〇圓
程の收入があつたそうだ。四百萬に餘る投資に對する償還
としては未だ前途遙遠たるものであるうが此種開拓的な事
業に於てはやむを得ない所である。我國交通事業界將來の
ため會社當局の御努力を希望してやまない。(終)

反古籠

支那の譬に一月三舟と云ふことがある、乃ち一舟は南行し
一舟は停止し一舟は北行す而して南行舟中では月は南に從ふ
、北行の舟中では月は北に從ふ、停止舟中では月は中天に止
まるものであると思ふと云ふことで萬事は主觀的に決定せら
るゝか事實としての月は舟の動靜に依つて左右せらるるもの
ではない、今次大東京市々會議員選舉に對する名士の所感亦
一月三舟の感なきを察し得ない、其の一二の例を擧げんか若
槻民政黨總裁は「如何がはしき人物を情實に依り投票するが
如きは神明に對して申譯なきこと」だと借問す民政黨所屬の
代議士道府縣會議員乃至市町村會議員は皆悉神明に對して申
譯相立つ人物であるか否、鈴木政友會總裁は曰く「黨籍は
有すと雖も黨略の爲めに自己の良心を欺かざる志操堅實の人
たる事」と兎角黨人中には良心麻痺症患者の少なからざるこ
とを忘却せられざるか否、建部逯吾博士は、曰く「自分を選
舉して呉れと運動するものを一切排斥せよ」と博士知れりや
此の言に従へば東京市會議員一人もなきに至らんことを。