

# 大阪、東京間自動車視察旅行

江 守 保 平

關西道路研究会で昭和九年十一月二、三、四、の三日にわたつて大阪から東京まで五七一杆の自動車旅行が試みられた。關西道路研究会と云ふのは京、阪、神に於ける道路技術者の團體で坂本助太郎博士を會長に戴き委員組織で道路に關する色々な研究を行ふ外講演會や視察旅行をやつて居る。

今回の催しもその一つで餘程以前から計畫されて居たのだが近畿風水害で延び延びになつて居たのを機が熟して盛會裡に舉行されたものである。遠距離の團體旅行としては劃期的なもので参加者五十數名、之に使用した自動車は乗用車、バス、トラック共で十臺あまりであつた。参加者の顔振は京大、阪大、名古屋高工の道路學教授連、又官廳側

からは内務省土木出張所、大阪府、大阪市、京都府、京都市、神戸市等の道路關係首腦部が擧つて之に加はつた外民間側を代表して道路に關係ある會社重役の人達が參加したので全く關西道路界總動員の形である。

自動車は官廳側から提供されたものの外箱根富士屋の大形バス一臺を廻送して用ひ之には二十名以上の人が乗り込んだ。此のバスは宛然大衆席の感を呈したが車はスイス製のサウラー號車體も大きくクツションも好いので希望者がなかなか多かつた。それに道中氣分最も濃厚なためその賑かなこと話題の中心はいつも此の車から放送される。又別に自動車運行試験用として乗用車、貨物車各一臺を専用し之には阪大機械科の前田教授が助手數名と乗り込みガソ

リン消費量、潤滑油試験距離、時間、氣象、疲勞程度等の調査をやりながら一行に従つた。

發表された行程は次の如くである。

第一日 午前一〇、〇〇 大阪發、晝食 瀬田

後 七、一五 愛知縣蒲郡着、泊

第二日 午前 八、〇〇 蒲郡發、晝食 靜岡

後 七、〇〇 箱根小涌谷着、泊

第三年 午前 八、三〇 小涌谷出發、晝食 横濱

後 二、〇〇 東京宮城前着

元來、東海道と云へば江戸から京に至る迄の街道で之に配せられた宿が品川から大津までで五十三個あつたもので合計距離は一二四里八丁と稱せられ、舊幕時代大名の參勤交代で賑はつたものである。現在は道路法により此の東海道中伊勢への分岐點追分までを一號國道、之より以西を二號國道として取扱つて居るものであるが今回の旅行ではその實際性から大阪、東京間と云ふことにしたのである。

十一月二日 昨夜まで秋雨がしとしとと降り續いて居た

のでどうかと思はれた天氣も今日は名残なく晴れ上り秋の陽差しが濡れた路面に反射して眩しい。午前九時三〇大阪櫻宮橋に一同勢揃し自動車も定刻全く用意が整へられた。中でも箱根からわざわざ出向いてくれた富士屋のバスは五人乗りと云ふ大型のものでその頑丈な巨體が如何にも力強い感じを與へて居る。

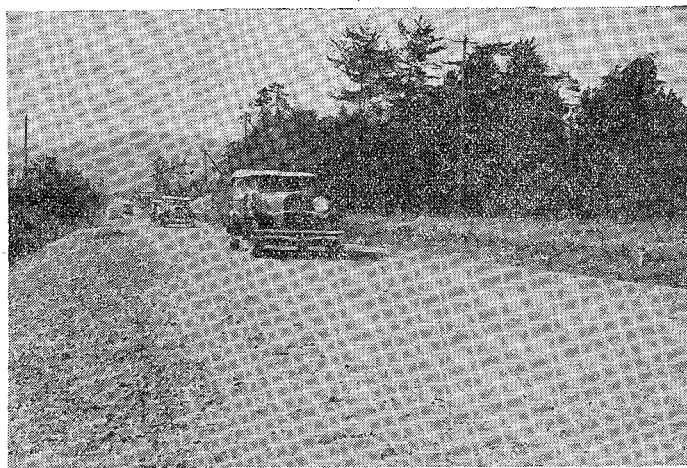
前一〇時〇〇正確にスタート。京都までの四〇軒は鋪裝も完全な近代式道路であるから何の心配氣もなく飛ぶ様に突破してしまつた。アスファルトを敷き詰めた淀川の堤防の上を四、五十哩のスピードで突つ走るのも此の旅行の序幕としては相應しい。赤い會旗をたてた自動車の連續行進は偉風堂々あたりを拂つたものである。

東寺の塔が見えるとすぐに京都である。東海道線の跨線橋を渡り京都驛についたのは恰度前一〇時五〇であつた。京都から參加する會員一〇名と自動車三臺がここで一行に加はり愈々全員が揃つたわけである。前一一時一〇に順次出發、瓦町筋から三條通を東へ疏水の脇から京津國道へ出

る。ここから大津まで一二軒の國道も改築が完成してゐる。ここで大都市街の延長としか考へられない。改修前は晝尙暗かつた逢坂山峠も今は一一米に擴張され勾配も二〇分の一迄に改良し全部小鋪石で敷き詰められてゐる。

東海道線の跨線橋を越すともう大津市である。大津から瀬田までは未改修で裏町の様な所ばかり通らされ今まで通つてきた改修道路の有難さが染々と感じられた。殊に交通標識が完備してないので瀬田驛近くで道を失ひ全く閉口した。此の間は都市計畫の方で琵琶湖に沿ひ湖岸道路を計畫中と聞くが成るべく早く實現し交通を圓滑にしてもらひたいものだ。

瀬田の大橋あたりはいつ來ても好い眺めである。もとは



此の橋はその表面に檜材が張られてゐたが最近アスファル

トブロックにあらためられた、ため自動車には具合よくなつた。瀬田町をすぎてから草津まで内務省の手で目下改修工事が進められてゐるから一、二年の後には見違へる様になるだらう。正午近く國道改良事務所到着豫め用意された晝食をしたためた。

午後〇時四五出發。今日の豫定はあまり樂でないので進行係もなかなか骨が折れる。今朝出發以來東海道を運轉によつて征服する考へでハンドルを握つてきたがドライバばかりして居ると肝心な道路視察の方がよろそかになるので矢

草津附近通過の自動車隊

張り本職の運轉手に任せ自分は助手臺に頑張つて専ら地圖

と頸引きで分擔事項の調査に勃頭する。

草津の町へ入つてから街道の分岐點がある。左すれば中仙道、右すれば即ち東海道である。之からは段々山へ入つて行くが道路は未改修ながら割合に良い。二、三年前から省營バスが通り始めたので道路の維持に注意してゐるためだらう。バス路線は伊勢の龜山から鈴鹿を趣えて草津までであるが途中で幅員二・二米、長さ七・一五米、高さ二・五三米、重量四・五噸と云ふ様な大型バスに度々行き合つた。道路に並べてどうも車體が勝ちすぎてゐる様に思ふ。

途中横田橋と云ふので一寸休憩した。此の橋は最近出来上つたものでこんな田舎にはめづらしい鐵筋コンクリートのモダンなものである。三雲、水口、土山など山間の部落をすぎて愈々鈴鹿峠へ差し掛つた。音にきこえた鹿鈴の險も大正十五年に四十五萬圓の巨費を投じて改修され頂上には長さ二四五米の隧道が穿たれて居る。前後の取付も改修された線形、勾配等大體申し分ない。峠に近づくに從ひ神氣次第にせまるを覺えた。隧道を抜けるとこれから三重

縣であるがこちら側は眼界がひらけて眺望がよろしい。縣土木課長上井氏はわざわざ峠まで一行を出迎られ見晴茶屋で名菓關の戸を御馳走になりながら鈴鹿峠の來歴を面白く話してくれた。

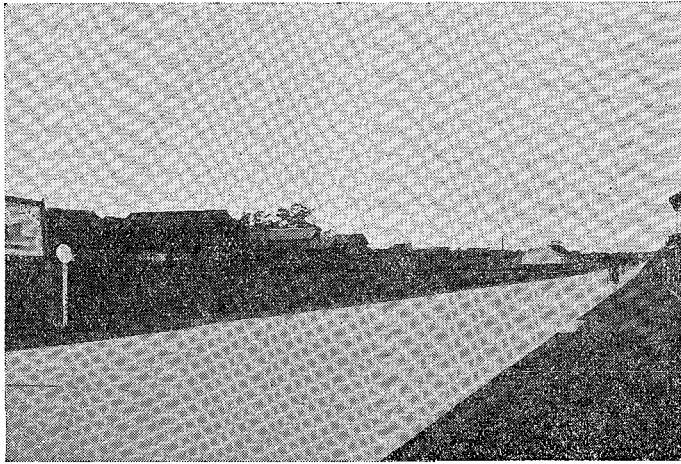
關と云ふ町を経て坂をおりると龜山町へ出る。之から先四日市までは大體平坦部で格別變つた所もないが松並木の良いのが所々にあつた。東海道の松並木については兼て聞き及んでは居たが、實際目のあり來てみると實に立派なものが多い。大體徳川初期のもので當時東海道を全般的に五間に改築し並木としては松を選んだものである。今回の調査によると東海道に於ける並木の延長は一八二軒に達し全延長の三五%に及んで居る。此の何れもが今や樹齡數百年を経たものが多いから今のうちに補植でもして保存の方法を講じないと可惜ら名物を代なしにしてしまふことにならう。最近、有識者の間に道路並木の問題が注意をひく様になつたのは心強い。

追分で南の方から來る伊勢街道と合し暫らくして四日市

へ入つたがさすがここは開港場だけあつて活氣の溢れてゐるのは心強い。四日市へ来て始めて名古屋の勢力範圍に入つたことが感ぜられ交通も目だつて殖えて來た。之等の情勢から考へると名古屋四日市間の道路完備は何よりも緊急を要する問題であるが幸ひ内務省で最近名古屋以西及び桑名近くの國道改良に手を染め始めたから早晚此の問題も解決する筈である。

町屋川と云ふのを渡ると始めて改修道路へ出る。幅員も九米から一米に改築、路面は全部コンクリートで敷き詰めてあるので伊勢大橋の袂まで三、八〇〇米の道路も僅か五分足らずで突つ走つてしまつた。

伊勢大橋は流石に立派だ。總工費一五六萬圓と數ヶ年の



桑名附近コンクリート道路

月日を費して出來上つたものだそうだが、幅員七・五米、延長一・一〇五米の鐵橋は斷然あたりを抑へて居る。此の伊勢大橋は長良、揖斐の兩大河川を一と股ぎにし又之に續いて愛知縣の木曾川にかけられた尾張大橋が完成したため今まで岐阜、大垣を迂廻した東海道も漸く本筋にかへつたわけだ。此の兩大橋の完成は吾國、道路網の發達に一新紀元を劃したものである。

伊勢大橋の橋詰で車を駐めて休憩したがここまで愛知縣、名古屋市及び内務省名古屋土木出張所の方々が出迎へに見えて居た。御茶の御馳走になりながら配布された資料について色々説明を聞き尙一同揃つて記念撮影をする

伊勢大橋から長島を經尾張大橋を過ぎる頃は日もそろそろ傾き始めて來た。之からは所謂、

蟹江國道と稱するものであるが名古屋まで一〇軒殆んど一直線である。

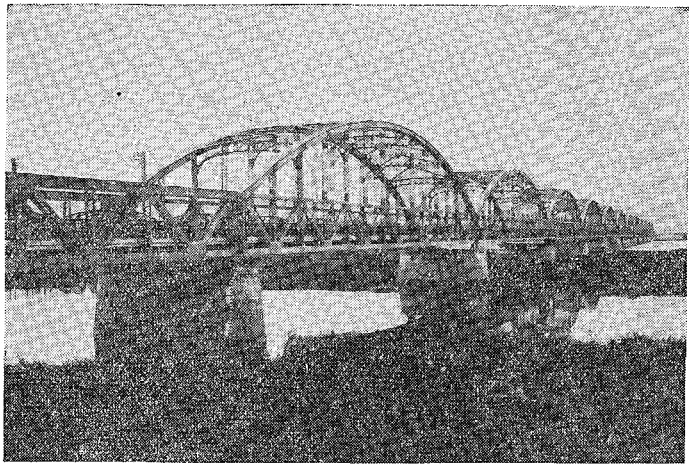
名古屋へ入つた時は全く日も暮れてネオンサインだけがきらきらと疲れた目を射た。國道は名古屋市南端の熱田町を僅かに掠めるだけで市の中心部へは全然立ち寄らないのだがそれでもさすがに大都會だけあつて難沓のため車の進みも思ふ様にゆかない。少し時間はおそかつたが一同身心を清めて熱田神宮に參拜し行程の無事を祈つた。

自動車も始めてここでガソリンの補給を行つた。今回の旅行で燃料、

油類は全て日本石油の寄附に俟つことになつて居るので行

く先、先の日石、ガソリンステーションで補給するのである。一般に乗用自動車のガソリン

木曾川を渡る尾張大橋



岡崎まで内務省の改良工事が延びてゐる。名古屋を中心に

一般に乗用自動車のガソリンタンクは普通、一五ガロン入りなので一ガロンが一〇哩として一五〇哩は走れる勘定になる。大阪を出てからここまで一二〇哩でまだガソリンも残つてゐる筈だが自動車も大分腹が空つて居たであらう名古屋を出てからは陽も全く落ちて道路視察も出来なくなつてしまつた。鳴海、有松あたりに縣で延長八軒に及ぶ試験舗装がしてあるので是非見てゆきたかつたのだがどうにも仕方がない。暗がりながら此の邊の道路状態は一般に良い様に思はれた。現在、知立から

して西の方は四日市まで改修をやるとすれば東の方は當然岡崎まで延ばさなければなるまい。此の間合計延長九七七料であるが大阪を中心とし既に開通してゐる大津から明石までの鋪装道路延長一一八料のことを考へれば一日も早く改修工事の完成を期さなければならぬ所だ。

岡崎を過ぎ可成り行つてから本宿と云ふ町がある。ここで吾々は東海道に別れ横道へ外れたが今晚の宿、蒲郡へゆぐためである。蒲郡は渥見灣に南面し北に山を背負ふた勝景の地で最近賣出したサンマー・リゾートである。三〇分程揺られて七時過ぎ漸く旅館、常磐館についた。幹事の手配でサーピス百パーセント晚餐もなかなか賑かであつた。

十一月三日 二日目も又天氣に恵まれ朝の海風が涼々しい。自動車にも朝食のガソリンを食はせて勢揃ひをしたのは午前八時、〇〇であるが却々勉強だ。昨日は到着が可成りおそくなつたので今日は一同申し合せた様に早く出揃つたのである。殊にバスは兎角おくれ勝なので今日は先頭をきらせることにした。

國府町で再び東海道と合し東へ東へと勢よく朝風をきつて進む。所が豊橋で暫く通行を止められ豫想外の時間を費してしまつた。豊橋の恰度真中邊に來た時狭い道路で目下演習中の軍隊行進に出會したためで一杆にも亘るかと思はれる歩、騎、砲、輜、等殆んど全ての兵種を網羅した從隊だから自動車も全くどうにもならない。朝の貴重な時間を三〇分程浪費したのだが之が一日中最後まで豫定に影響を及ぼしてしまつた。國防と道路と云ふ問題をつくづく考へさせられる。

豊橋を出ると縣境までは大した部落もなく道路も先づ相當なものである。二川町あたりからは松並木の中を通つて行くので氣持が良い。

境宿と云ふ部落で愛知縣と別れて靜岡縣に入るが縣からわざわざ道路課長以下が出迎へに來て居られる。井關氏とは暫く振りだつたので同車し色々縣下の話を聞くことが出來た。間もなく沙見坂へかかつた。ここは明治大帝が東海道御巡幸の御御駐輦になつて廣い遠江灘を眺められた古跡で

あるが成程眼下に太平洋を見下す大きな景色である。

白須賀の宿をすぎると間もなく新居町だ。ここで今切の關所跡を見忘れてはならない。東海道盛んなりし頃途中に關所の設けられたのは箱根と此所との二個所だそうで現在は町役場としてそのまま使はれて居る。この古風な建物が當時は如何に旅人を恐れさせたものだらうか。

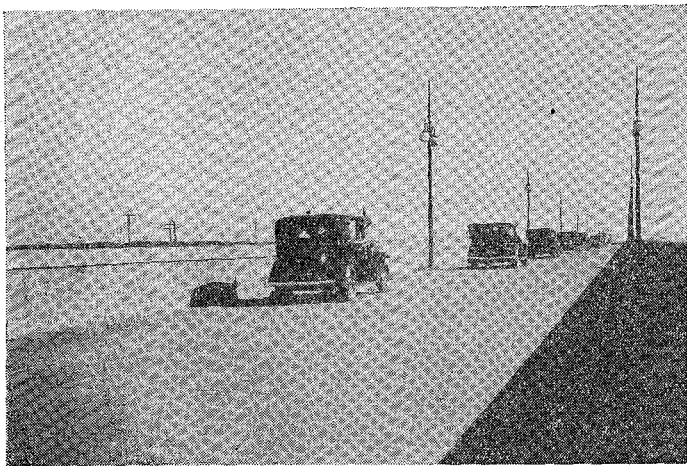
濱名湖へ來ると急に眼界が展けて如何にも明るい感じがする。矢張り海は良い。ここに架つて居る濱名湖橋は極く最近出來たばかりのものであるが明朗色豊かなコンクリート・アーチである。橋を過ぎても暫く道路は高い堤防上を走つて居るが左に濱名湖、右に遠江灘をのぞみ潮の香を嗅ぎながら眞直な鋪

装道路をフルスピードで走る愉快は一寸外では味へない。

間もなく辨天島へくるがここはまだ道路工事中で自動車は海水旅館の庭先の様な所を通らされた。

濱松から間もなく天龍川橋であるが此の袂にある中野町と云ふのは江戸と京との恰度中央にあたるのでその名が生じたのだそうである。その次には中泉、見附、袋井、掛川と云ふ様な町が続いてゐる。

間もなく金谷峠である。静岡縣は此の峠を中心として東西に兩斷されてゐる様な形になつて居て文化系統も全くちがつてゐるらしい。即ち西の方濱松の邊までは縣内ではあるが寧ろ名古屋の影響を



濱名湖橋通過の自動車

受け自動車も西の方へ出るものが多い。然るに東側の静岡



以東は完全に東京の勢力範圍で東京、静岡間の定期自動車など頻繁に通つてゐる様な状態である。縣の道路政策としても静岡以東に力を入れてゐるらしい。

金谷峠の改修工事は最近出来たばかりである。延長四、一九米の間を幅員六米に勾配は一五分一に直したので自動車は樂に通ることが出来る。隧道を出た所に佐夜の中山夜泣石がある。淋しい所で在たろうが女が山賊のために殺害され其子供の代りに此の石が泣いたと云ふ傳説がある。

此の時をすぎると間もなく大井川に出るのであるがその途中海寄りの丘が世界的有名な牧野原大茶園である。此の邊へ來ると氣温極めて温暖でお茶の産出には最も適してゐる様に思はれる。

その昔葦藁渡で苦勞したであろう大井川も自動車では全く一瞬間だ。嶋田、藤枝、岡部などと廣重の繪で見覺えのある宿が続いてゐる。

安倍川を越すともう静岡市だ。ここへ着いたのは既に后一時三〇にもなつて居たが縣廳の方の幹旋で驛前の休憩所

に辨當の用意が整へてあつたため都合よく晝食をすませることが出来た。又縣の木村土木部長もわざわざ出席し吾々と會食し色々事情を聞くことが出来た。静岡は氣分の明るい街である。道路も都市計畫で廣い通りが四通八達し鋪裝工事も目下盛んに行はれて居た。ここまで來ると東京の影響をうけてか家の建方など全く東京式である。

自動車のガソリンを補給し出發したのは后二時三〇であつたろうか。今日はあと一二七斤の豫定だから相當急いでゆかなければならない。

静岡と清水の間には立派な道路が出来てゐる。延長一一、〇九〇米の間、幅員二二米の近代的道路が連続しその半分迄は鋪裝がすんで居るのでその間の往來もなかなかけしい。現在では一日最高一、二九〇臺の自動車がつ通つてゐる。清水は茶、蜜柑、その他天産物の輸出港で静岡市の玄關口に外ならない。

清水を出てから沼津までは駿河灣に沿つた海岸道路で富士を正面に眺めながら三保松原、田子浦等と繪の中を通つ

て居る様である。線形も最近、内務省で手をつけてからめつきりよくなつて居る。興津、由比、蒲原の邊り海岸に接して波除け護岸を造り又道路はコンクリート舗装で敷き詰めてあるので實に氣持のよいドライブウェイである。唯、氣の毒に思ふのは興津の西園寺公の坐漁莊の近くでその前は依然たる狭い舊道であるから屋敷の塀も泥だらけに汚されて居た。國家の元勳に對し何とか出来ないものだろうか。

富士を見るには岩淵、吉原あたりが一番良い。例の左富士もこのあたりだ。それに今日は風もない快晴であり色に冴えわたつた秋空をバックに聳えたつ富士の姿は實に神祕的なものであつた。

ここから沼津までは殆んど一直線の道路で夕陽を浴びながら遮二無二突つ走つてしまつた。沼津もきれいな町である。富士を背に負ひ駿河灣にのぞんだ地形的にも申分ない温暖な土地である。狩野川を横切つて段々と山へ入り三島町へついた時はもう處々に灯がともつて居た。三島と聞けば女郎衆を思ひ出すが女郎屋も都市計畫のため今では裏の

方へ追はれてしまつて居る。

三島神社の前を通つて町を抜けるといよいよ箱根八里へ差し掛るのである。今では新道を通ると四〇杆で約十里少しは廻り道になつて居るが自動車で二時間もかからず山越しをすることが出来る。静岡縣側は距離も短いし地形もゆるやかであるからさまで險阻ではない。殊に大正十二年頃三十八萬圓を費して改修工事を施行したので線形はすつかりよくなつて居る。延長一六、〇二九米の間幅員は五・五米から八・二米とし勾配は最急一五分一になつたから自動車にとつては登攀極めて容易である。縣境の頂上までギヤ一を全然おとすことなくトップのままで一氣に登つてしまつた。坂を登り切つた所が即ち縣境でここは箱根外輪山の尾根にあたりすぐ目の前に蘆ノ湖が見える。熱海へぬける自動車専用道路は茲から始まつてゐるが其入口には道路に横斷して遮斷機が設けられてゐるなどは貨取道路の異風景である。静岡縣の人達は此で一行と別れ後へ戻つて行つた。もうすつかり暗い。これからは何度も通つたことのある

道であるから別にまごつくこともなく箱根町、元箱根を通過、そのまま新道を真直ぐに下つて小涌谷へついたのは后六時三〇頃であつた。今日は恰度旗日でもありあの廣い三河屋も満員で待遇はあまり上上とも云へないがそれでも温泉でゆつくり手足をのばすことが出来た。

十一月四日 今朝はわざわざ富士を見るために前七時〇〇に出發して長尾峠へ廻つた。宮の下から底倉を通つて御殿場の方へ軍事國道特第二號と云ふのを通つてゆくのだが之がなかなか道が良い。殊に千石原、ゴルフリンクあたり紅葉は眞盛りでまるで繪に描いた様だ。長尾峠のトンネルを越すと御殿場あたりの高原は眞下に廣く展開して實に廣大な景色なのだ。肝心の富士は一向姿を見せない。一行のうち誰か精進の悪いのが有たのだらうが、今更どうするわけにもゆかない。記念撮影の後一同元來た道を下山する。宮の下から塔の澤までは早川の溪谷に沿つて居るので實に峻険な道路だ。勾配にしたら一〇分の一位の所もあるだらうし屈曲も随分急なものがあつた。乗用車さへ危険を感じ

する位だからトラックには少し無理ではなからうか。元來元箱根から塔の澤に至る一六軒程は所謂新道として各温泉場を連絡するために出来た道で路線形から云へば矢張り元の舊道筋を改修した方がよきはなからうか。殊に國道としてスルー、トラフィックの方に重點をおくとすれば當然この方をとるべきであらう。

塔の澤から先は完全に改修が出来て居る。最近に出来上つた縣御自慢の洞門などは技術上から見ても又風致の方から云つても全く申し分がない。小田原まで六軒程は之も最近内務省で改修した所で悉くコンクリートで舗装され坦々紙の如くである。小田原の町も震災後全く様子が變つてしまひ廣い道路ばかりで昔の佛は少しもない。間もなく酒匂川をわたる。

國府津の町をすぎると道路は海岸に沿つて高い所を走り眺めは良い。相模灘を距てて遠く三原山の御神火で名をうつた大島が霞の様に美しい姿を浮べて居る。

舗装道路は殆んど大磯近くまで出来て居た。大磯も良い

所だ。西行法師が嶋立澤あたりに行き暮れて身のあはれを感じたのもさこそと思はれる。今は知名の士が多くここに別邸を構へて居るので吾々のうつかり近寄れる所ではない。ここから平塚、茅ヶ崎、辻堂と所謂、湘南のサンマー・リゾートとして有名な所が續いて居る。私も子供の時分よくこの邊の厄介になつたので懐しい氣持がした。

大磯から海岸ばかりを通して江ノ島の方まで海岸觀光道路を縣が計畫し殆んど竣工に近いのだが、出來上れば鎌倉、江ノ島と箱根の間は觀光地帯として完全に結ばれ賑やかになることであらう。其迄には是非とも本街道の方も改修を了して氣持の良い自動車道路を造つて貰いたいものだ。

藤澤から先は横濱、東京まで完全に舗装道路を以つて連結されて居るので此の間五〇程程土つかずで走ることが出来る。現在では東京から湘南地方へ家族連れで遊ぶのにタクシーを用ふる様になつたし又休日毎に不定期の週遊バスが盛んに利用され交通系統に大變化を來したそうである今日は恰度日曜だったので此の種の交通が非常に多かつた。

藤澤の遊行寺脇の坂道を登ると間もなく舊東海道の一丁並木がある。此の頃評判のダブル・ウエイが出來て居るは即ち此所だ。舊街道の松並木を活かす爲その中を往路としその外側に別に復路を造つたものでなかなか考へて居る此の道の關係者は是非一度見て置なければならぬ所である。吾々もこゝで具さに視察を遂げ又記念撮影をした。

これからは戸塚、程ヶ谷とコンクリート舗装の連續で一氣に横濱まで走つてしまつた。横濱の復興道路も良い具合に錆がつき落付いてきたので氣持がいい。敬意を表するため兎に角縣廳へ車を乗り入れ近くの食堂で簡単な晝食をとつた。恰度正午である。ここまで東京道路研究會の人達が出迎ひに來てくれた。

午后一時出發。いよいよラスト・コースの京濱國道へ入る。帝都の玄關だけに交通量の多いこと。一日自動車二二、〇〇〇臺と聞いて先づ驚された。迷子にならない様スピードをゆるめ隊伍を整へて進んで行つた。京都や大阪の車ばかり十臺もならんでゆくの交通巡査も御上りさんに敬意

を表してか寛大に扱つてくれたのは嬉しかつた。

品川へつくと東京研究会の車が隊を組んで出迎へてくれたので田舎者すつかり心強くなつてしまつた。更に隊をととのへ薩摩原から芝公園を通り議院前から無事宮城前へつゝいたのは后二時〇〇であつた。

宮城遙拜后、目黒雅除園の歓迎會へのぞむ。

本自動車旅行の目的は大坂、東京間を結ぶ國道の現狀を徹定的に調査しその改修計畫に資せんとするものであるからその主旨に則つて調査事項を分け各々委員を設けて必要な資料の蒐集に務た。其調査事項分類は次の如くであるが其結果は遠からず報告書の形式で發表されることにならう

### 一、鋪裝道路調査委員

江守内務技師。門澤内務技師。中島大阪市技師。

### 二、道路計畫、設計、路幅、勾配調査委員

近藤京大教授。坪井大阪府技師。大崎名商工教授。

### 三、橋梁調査委員

大村大阪市技師。吉川大阪市技師。

### 四、道路、鐵道軌道交叉調査委員

橋本大阪市理事。近藤京大教授。

### 五、道路運輸調査委員

村山内務省囑託。武宮大阪市技師。

### 六、道路風景調査委員

木村京都市技師。貝原京都市技師。

### 七、自動車運行試驗調査委員。

前田阪大教授。

尙大阪市武宮技師はマネージャーとして行程の取極めその他調査各般にわたつて斡旋し旅程を圓滑に運ばれたものである。

結論として此の旅行では全行程五七一斤(三五五哩)を突破したのであるが所要合計時間は二十四時間で其内七時間を休憩に費したので正味走行時間は僅かに一七時間にすぎない。即ち時速は約三三・五浬(二二哩)と云ふ勘定になる。之に要したガソリンは車の種類に依て非常に違ふが、フォードでは二二ガロン。ナツシュで三五ガロン、スチウ

ドベカーでは約四六ガロンを要して居るのでガロン當りの走行行程は各々一六哩、二〇哩及び七、八哩と云ふことになる。大阪、東京間全行程約五七〇斤の内現在まで改修済のものが約四五%又舗装を了して居るものが約二六%程であつて残り五五%が未改修又七四%程は未舗装と云ふことになる。今此の全線に互つて改修舗装を施工するものとして約四千萬圓程をかければ數ヶ年の後には全線舗装道路を以て連絡することが出来やう。斯くなつた場合自動車運輸は如何なる影響を受けるかと云ふことは、興味ある問題である。

私が米國に居た時分、居住地ミシガン州デトロイトからシカゴ迄三五〇哩をよく自動車で旅行した事がある。此場合汽車賃は非常に高いので家用車を驅つて此位の距離を飛ばせるのは當然の習慣であつたのである。此場合、朝は少し早めに七時頃出發し途中一度晝食の爲休憩する外連續的にドライブして夕方五時頃には既にシカゴに入る事が出来た。尤も此の場合地形は平坦で全部舗装が出来てゐるので今の東海道とは大分趣を異にするが東海道も全線改修さ

れた際には之に近い様な事が當然考へられるであらう。

現在の東海道に於ても随分思ひきつた長距離輸送が行はれてゐる。それは自動車の陸運である。大阪に工場を有するゼネラルモーターズでは東京方面に一日平均約十五臺のシボレー車を送て居るが経費の關係で全て陸運に依てゐる。又横濱に工場を有するフォード社でも大阪方面に毎日略々同様のフォード車を陸運してゐる筈で今回の旅行でも途中屢々出會した。此の陸運は全て入札に依て専門家に請負はせるのであるがその價格昨今では四十五圓程度だそうである。勿論此内にはガソリンその他の経費及び運轉手の給料旅費等が含まれてゐるので運轉中の経費等餘程節約しなければならぬ。そこでこう云ふ連中は身仕度嚴重に用意し夜半に出發し途中一睡もせずドライブをつゞけ翌日の夕刻には目的地に到着するのである。結局所要時間二〇時間程で五七〇斤を突破するのであるから今回の旅行と時間に於ては大差がない。東海道改修が完了した暁如何に長距離輸送が發達するかは之を以ても想像に難くはあるまい。