

臺灣の道路 (其の一)

三 浦 磐 雄

はしがき 囊に本欄で「朝鮮の道路」に就いて御紹介したが、今度「臺灣の道路」に就いても少しく記述して見やうと思ふ。所で自分はまだ臺灣の土地を一度も踏んだことがないので、こんな標題で書くことは眞に借越なことであるが「朝鮮の書いたのだから臺灣のも書いて見たらどうだ」と云ふ人もあるので烏滸がましくも最近手に道入つた「臺灣の道路」と云ふ小冊子を参照し、一方目下照會中である種々の資料等に依つて輕うじて記述することが出来、臺灣の道路に就いて其の概念は判つて頂けると思ふ。こんな様な譯であるから、此の點は御諒恕を願ひたいのである。

第一、沿 革

一、始政前及當時の情況

臺灣は古くから道路の施設に、官憲が直接關與するやうなことはなかつた。道路だとか通路と云つたやうなものは富豪又は縉紳達の特志な經營に一任すべきものとなつて居たのであつた。夫れは臺灣が清國領であつた時代には政府に於ても交通路が完全であることは、匪賊などが横行するのに利便を與へるやうなものであるから、道路などは造らずに置くべきものであると云ふ方針を、歴代の爲政者も採つて居て、道路橋梁の施設等には殆んど留意しないことに爲つて居たのである。

清國政府の支配の下に在つた二百十餘年間には、僅に東部の統治開拓の必要からして、下淡水溪左岸臺東間の恒春を經由したもの、枋寮大武間、南投玉里間、蘇澳花蓮港

間、集々披子間と臺北頭圍間等に、漸く人が歩ける程度のもの、それも軍用道路として新設したのであつた。又西班牙人の手に依つて、基隆淡水道が改築されたが、以上が國の費用で拵へた主な道路の仕事であつた。

基隆下淡水溪右岸間、基隆蘇澳間、臺北淡水間のやうな重要な幹線道路でさへも、全然移住民の開拓によつてゐるか又は富豪等の義舉で出来上つたものであつて、之等の路線の内に大きな河がある場合に、其の渡船の制度の中に「官渡」と稱するものがあつて、之を政府で施設した位のものである。

其の當時の渡船には三種あつて、官渡、義渡、民渡と名づけられて居た。官渡と云ふのは、官田を給して其の收入で渡船を經營させ、勿論渡し錢は徴らない。義渡と云ふのは、義捐金其の他の方法で基本財産を作つて置き、其の收入で渡船を經營して居たもので、之も官渡と同様渡船賃は取らないことになつて居る。民渡と云ふのは所謂民間の個人（或は共同もあつたであらうが）經營であつて、之は渡

船客から一人について一文以内の賃金を取つて居た。

以上述べたやうな情態であつたから、清領時代には、臺灣全土を通じて道路の普及などは思ひも寄らぬことで、大中の河川に橋梁などは見ることが出来ず、幹線道路であつても臺北や臺南の附近を除く外は漸く人が並んで通れる位の極めて見る影もないものであつた。

そうして道路とは云ふものの全く一時的の間に合せの工法である上に、夫れを維持修繕して行くやうなことは全くなかつた爲に、荒れる丈荒れて居て、其の路線は榛莽の裡に埋没してると云ふ有様であつた。

二、始政以後の施設

臺灣は明治二十八年に我が領土に歸して、直ちに軍政が布かれたと同時に道路に對して、其の新設や改築が計畫され、近衛師團と第二師團との工兵隊の手で翌二十九年三月迄に、臺中臺南間、臺南安平間、臺南旗山間、鳳山東港及臺中埔里等の總延長四百二十八軒六百十九米の道路を新設した。然し之等の道路は其の工事の速成を期し旁と總てが

軍用道路の開墾方法に做つて施工されたのであるから、素より一般の道路としては不完全なものであることを免れないのであつた。遮莫改隸後最初の大事業であつて、其の後に於ける道路事業の遂行上に多大な貢獻を爲して居ることは論を俟たない。

明治二十九年四月から軍政が廢されて民政となり。茲に臨時土木部を設置して土木事業の擴張を計つたが、同部での道路事務は豫算と路線の調査、既成道路及橋梁の修繕并に臺北市内を始め他の市街地附近の一、二の道路の改築工事を主として施行したのである。其の他の道路の工事は混成旅團に委嘱して工兵隊をして、軍用道路を先にし、一般道路は第二位として施工したのであつた。此の方法で二十九年及三十年の兩年度で、軍隊の手で新設或は改築した道路は、總延長四百五十二杆に及んで居て、基隆蘇澳間、基隆臺北間、臺北新店間、臺北淡水間、北投新北溫泉場間、新竹臺中間、東港恒春間、枋寮臺東間等を主とし、其の工費四十八萬七千餘圓を支出したのである。

一方右の兩年度間に臨時土木部の方では、重要道路一千百餘の調査と臺北市街道路、芝山巖道路、新竹舊港道、臺北宜蘭道の一部の臺北深坑間及礁溪小金面山間、臺北神社道（舊道）等總延長三十一杆餘の新設又は改築工事を施行して居た。

前述したものを見るのに、明治二十八年改隸後、同三十九年度迄の三ヶ年に延長九十餘杆に上る道路の新設又は改築を當時の軍事及行政上必須の道路として、略々完成したとは云へ、其の工法が前にも述べたやうに不完全なものが多いから、道路事業は尙多事多端であるにも拘らず、明治三十年十月に臨時土木部が廢止されたのである。其の爲に道路事業の事務の大部分は地方廳の手に移るのやむなきに至つた。特に翌三十一年十月から地方税の制度が布かれ、土木費は此の税で支辨することに指定された上に、當時縦貫鐵道の建設改良と基隆港の工事を急に施行しなくてはならぬ關係にも在つて、非常に多額の國費も要する事を餘儀なくされた爲に、明治三十二年からは道路事業に對しての

國庫支辨額は極度に減殺されることとなつた。こんなことで遂に明治四十三年度迄の十二ヶ年間は此の情態に在つたから、臺灣の主要な道路の工事も、其の發展を大いに阻碍されて終つたのである。

明治三十一年度から同四十三年度迄の十三ヶ年間に於ての國庫で施行した道路の新設及改築の工事は、臺北宜蘭道の内深坑小金面山間及楠梓旗山道等の總延長百餘軒に過ぎないのであるが、同期間の國庫及地方税の支辨と夫役現品の賦課とを合せて施行した道路工事の總延長は約二百二十軒餘であつた。此の様に道路の工事其のものは餘りにも芳しい成績を見せて居ないが、道路は産業の促進向上策として整理經營する方針の下に各種の調査が行はれ、明治三十三年には「道路設備準則」を決定して、重要道路を一、二及三等の三種に分け、其の敷幅を

一等道路 十二米七十二種以上

二等道路 十米九十一種以上

三等道路 九米九種以上

說苑

として、各々其の築造定規を定め、道路選定の調査標準を示し、地方廳に翌三十四年の初頭迄に其の管内の調査を完了させ、總督府は此の結果について實地踏査もして路線の選擇取捨を爲し、尙各州及廳に其の概測を爲さしめて、道路地を確定させることとしたのである。

更に明治三十七年度から、圖式道路臺帳調製の計畫を樹て、同三十八年一月二十五日附で各廳（澎湖廳及臺東廳を除く）に道路調査方法を通達すると共に、其の調査路線延長約二千七百五十軒を指定したのである。

其の後國庫は、此の指定した道路（後に追加したものにも同様）以外の道路に對しては改築費も災害復舊費も支出せず、又地方費の方でも此の指定道路以外は維持修繕をも施行しない立て前で今日に及んで居るから、此の路線の指定は臺灣に於ての道路事業施行方針に對しての重要な根源を爲して居るものである。

而して明治三十八年八月に次のやうな橋梁架設に關する府議決定書が作成され、土木及財務兩局長から各廳長（臺

東、恒春及澎湖廳を除く宛に照會されて居る。

領臺以來道路ノ新開又ハ改修セラレタルモノ其ノ數甚ダ多シト雖概ネ橋梁暗渠ノ設ナク其ノ適々之アルハ人民ノ寄附若ハ私營ニ係ル脆弱ナル假橋ニ過ギザルガ故ニ重要ノ道路ト雖猶未ダ車馬ヲ通行セシムルコト能ハズ從テ貨物ノ運搬ノ如キ依然トシテ擔送ノ舊態ヲ存續シ更ニ其ノ面目ヲ改ムルニ至ラザルハ實ニ遺憾ニ有之候尤モ本府ニ於テ敢テ之ヲ等閑ニ附シ來リタル儀ニハ無之毎年多少ノ經費ヲ支出シテ是等ノ設備ヲ企圖致居候へ共逆モ今日ノ財政ヲ以テシテ容易ニ其ノ目的ヲ達スベキ見込無之然ルニ社會ノ進運ハ一日ト是等ノ設備ヲ促シ今ヤ是非トモ之ガ解決ヲ爲サザルベカラザル時期ニ迫リ候へバ止ムヲ得ズ追テ何分ノ法規制定セラルル迄各地方廳ヲシテ重要道路ニ設備スベキ橋梁ハ該地方ノ利益ニ應ジ地方税ノ増課ヲ爲シ以テ漸次ニ之ヲ經營スベキ方法ヲ立テシメ候様致度由來増税ノ忽ニサルベカラザルハ勿論ノ議ニ有之候へ共今日ノ如ク人民ガ假橋ナリトモ其ノ腐朽又ハ墜落ス

ル毎ニ幾回トナク架橋ヲ繰返シツ、費用モ恐ラク年分ニハ相應ニ巨額ニ上ルベケレバ今之ヲ増税ニ代ヘ候トテ人民ノ負擔ニ格別大差モ有之間勘況ンヤ増税ヲ以テ一回架設シタルモノハ少ナクトモ數年存續スベキニ付其ノ間ハ増税ヲ要セズ候へバ單ニ人民ノ經濟ノミヲ考フルモ寧ロ得策ト被存候間左案ノ如ク各廳へ申牒相成可然哉

各廳長宛

土木、財務局長出

重要道路ニ屬スル橋梁暗渠ニシテ未ダ相當ニ設備サレザルモノ少ナカラザル爲折角築造セシ道路モ運輸交通ノ效用ヲ全ウスルコト能ハザルモノ多ク有之甚ダ遺憾ノ次第ニ候へ共今日ノ場合經常ノ歲入ノミヲ以テシテハ容易ニ之ガ完備ヲ期シ難キ事情モ有之候ニ付追テ法規ヲ制定セラルル迄篤ト地方ノ民力ヲ鑑ミラレ利益ノ厚薄ニ依リ地方税ノ増課ヲ爲シ以テ漸次ニ右橋梁ノ不備ヲ補フベキ方法ヲ立テラレ候テハ如何ニ候哉此段得責意候也

此の照會を發せられて後、明治四十年の調査の結果を見るに、前述の指定路線で永久的な橋梁は全くなく、渡船場

が五十四ヶ所、徒涉場が五百四十二ヶ所も數へられる状態

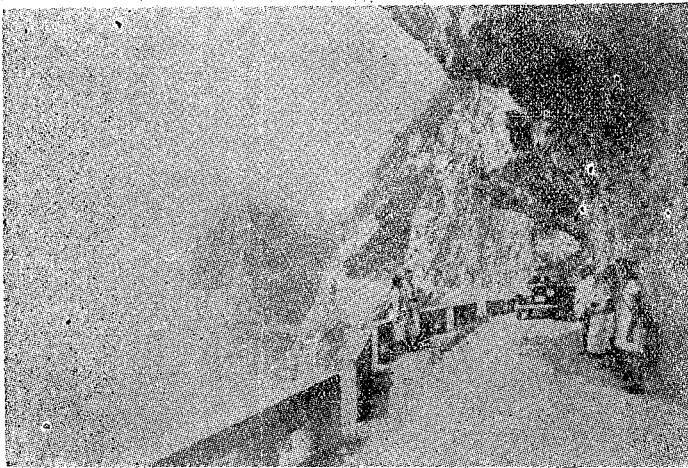
極メ今ヤ其ノ施設上等閑ニ附スベカラザル場合ニ立至リ

であつたので、之が爲の對應策として眞に止むを得ず、明治四十一年度から地方税である家税に特別賦課をしてまでも、其の財源を作つて指定道路に永久的な橋梁を架設させやうとする方針を採つたのである。即ち明治四十一年十二月に土木局長から各廳長宛に出した次の様な照會に依つて其の方策を窺ふことが出来るのである。

重要道路ニ屬スル橋梁暗渠修築ノ件ニ關シ去ル三十九年八月申土木局長及財務局長ヨリ通牒ニ及ビタル次第モ有之各廳中該通牒ノ主旨ニ依リ橋梁ノ修繕ニ着手セルノ向

ナキニアラズト雖近來各道路トモ橋梁暗渠ハ益々大破ヲ

を得たが、之に加へて明治四十四年度以降に於て國費の道



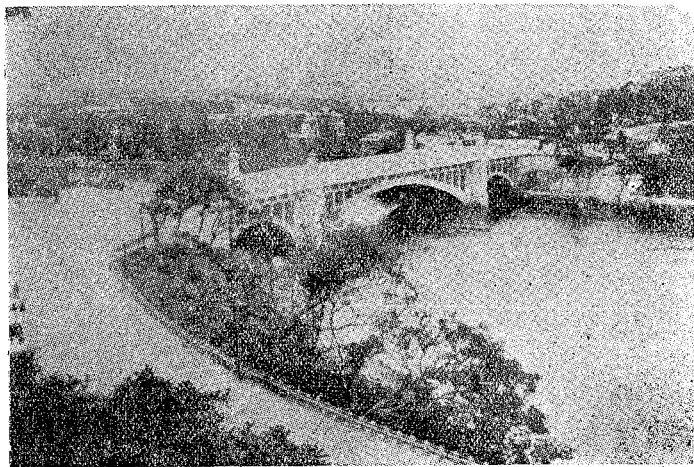
蘇花臨海道路

タル義ト存候然ルニ今日ノ場合財政ノ都合上經常ノ歳入ノミヲ以テシテハ容易ニ其ノ完備ヲ期シ難キニ依リ經常歳入ノ外今後三年乃至五年ヲ期シテ地方税ヲ増課シ又ハ寄附ニ依ル等地方ノ民力ト情況トニ鑑ミ適當ノ施設方法ヲ設ケ重要道路ニ屬スル橋梁ハ總テ永久的架設ヲ遂行シ以テ運輸交通ノ便ヲ企圖致度ト存候條右ニ對スル意見及其ノ施設方法トモ來ル四十二年三月末迄ニ御申越相成度此段及照會候也

以上のやうな經過をとつて地方費支辨の道路事業も漸く増加すること

路事業に對しての支出も増加することが出來、越えて大正八年度からは年額百萬圓を超えるやうになつたので、前記の地方税の特別賦課は大正九年度限り之を廢止することになつた。然し此の十三ヶ年間に於て特別賦課が二百四十八萬五千圓も負擔支出してゐるのである。

明治四十四年度から大正十四年度迄の十五ヶ年間に、國庫負擔の道路事業は、桃園宜蘭道延長百二十二籽八百三十六米、蘇澳花蓮港道延長百二十一籽八百五十四米、新化國井道延長二十四籽十八米及縱貫道路即ち基隆屏東間の道路の新設又は改築の工事を主なるものとして、其の他は各指定道路内の橋梁の架設又は改築の工事、并に道路橋梁の災害復舊工事を施行したのであつ



て、就中縱貫道路内の大橋梁である臺北橋、大肚橋及二層橋は此の期間に完成したのであつた。

此の十五ヶ年間の道路に關する工事は、特別の除外例はあつても、總てを永久的工事として、一方地方費支辨で施行した事業もなるべく此の方針で進むことになつて居た爲であらうか、地方税の特別賦課が廢され治た大正九年末には一千三百五十二ヶ所の永久的工事の橋梁が指定道路内に架設され、其の總延長が十三籽五十米にも達して居た。

大正十五年以降の道路事業は、改築や改良に主力を注いで居て、其の内國庫支辨の直轄工事としては概略次の様なものである。

大正十五年度 縦貫道路延長四百六十一籽六百七十三米

の改修に着手した。

昭和二年度 蘇澳花蓮港道の改修に着手した。

昭和四年度 明治橋の架替を起工した。

昭和六年度 二層橋の災害復舊工事に着手した。

昭和七年度 臺東大橋の架替を起工した。蘇澳花蓮港道

の改修、明治橋の架替工事及二層橋の災害復舊工事の

完成を見た。

昭和八年度 楓港呂家溪間延長百六軒の道路の新設と改

築に着手した。

昭和九年 蘭陽大橋の架替工事に着手した。臺東大橋の

架替工事を完成した。

昭和十年度 臺北基隆間の道路の改良工事に着手した。

蘭陽大橋の架替工事の完成を見た。

尙又昭和五年度からは國庫の補助に依つて、各州管内に

於ても指定道路の改修工事を繼續的に州費事業として施行

してゐるのである。

(未完)

既往五箇年間に於ける

國直轄國道改良工事概況 (乾)

N

T

生

昭和六年度より昭和十年度に至る既往五箇年間に於ける
國直轄國道改良工事の延長並に其の工事費に付ては、客年

十二月一日發行本誌第十七卷第十二號に掲載せるところで
あつて、更に其の改良工事概況に付き掲記すれば次の如く