

鐵工所の請負とした外は全部直營で施行した。

昭和九年十月着手し同十年八月竣工した。

三、重なる材料と工費

本橋に使用した重なる材料。

鋼材 一六七吨

セメント 三〇〇吨

砂 五八〇粒

砂利 一、一五〇粒

栗石 三七六粒

工費

上部構造 四一、一五六圓

下部構造 三四、八四〇圓

計 七五、九九六圓

(以上)

琵琶湖廻周道路の完成

赤 木 忠 晴

富士が日本の寶なら琵琶湖も亦日本の寶であらう。殊に江州の名を産んだ琵琶湖である本縣にとつては正に寶以上のもので現に農業、漁業、工業、發電、水道、水運、觀光等利用肆にして惠澤まことに豊である。

單に觀光上より觀るも四時三百五十萬の遊覽客が湖國へ

湖國へと殺到する事實がこの太湖の持つ魅力を語るものと言へよう。この天恵を益々開發し、普く施設を充實して、惠まれたる此の郷土を汎く内外に紹介喧傳することは本縣官民の大切なる義務であり、又恩恵に報ずるの道でもあると思ふ。近時官民の努力によつて遊覽、休養等觀光上の紹

介や行樂客誘致の機關や施設や行事などが漸次一層整ひつゝあることは申す迄もない。

最近湖國觀光上の新施設として特に重大なる使命を擔ふ琵琶湖廻道路路が本年三月末を以て完成を告げ、茲に初めて待望久しかつた太湖一周の途が拓かれるので本縣密に之を得意とし、こゝに紹介の拙文を載せるのである。

抑々湖周道路の着眼は既に古いのである。その實現への第一歩を投じてからでも十數年を産みの惱に費してゐる。蓋し大工事であり嶮難であり又種々の煩ひもあつた様である。本來この湖周道路とは、太湖の周遊を目的とした特別の新なる道路の企畫を意味するのでなく、周廻七十里に及ぶ湖邊を繞る國道や多數の府縣道を、その目的を兼ねて綜合的に改良する企圖に外ならないのである。尤もその内、海津村以南の西近江路、木之本町以南の湖東の道路は素より累年相當規模の改良を改へ又は將來に屬する改良計畫も有するが、元來一般交通に事を缺かぬ規格を有してゐたので、取立てゝ述べるに足りない。湖周道路の完成と言ふも

畢竟海津村木之本町間湖北東西の新道の開設と言ふに歸する事になるかも知れない。

さて此の湖北道路とは木之本町鹽津村間約十料の十二號國道と鹽津村海津村間約十六料半の府縣道海津村木之本線を指すのであつて、計二十六料半に亘り琵琶湖の北に盡きる山岳重疊の地帯を東西に走つてゐる。その間飯ノ浦、鹽津濱、岩熊、月出、大浦、大崎等の村落が入江々々に存在して湖國に相應はしい點景をなしてゐるが、湖中に向つて迫る峯と峯とが自から各村落を相隔つて、之を通ずる九十九折の細道は名は國道府縣道であつても、樵夫か獵師の外通り得ぬ恐らくは七本槍時代そのままの道であつた。

其の内に時代は動いて本道の一貫改良が具體化されたのが、今より十七年以前と言ふ。そして先づ伊香具村大音から鹽津濱までの國道の改良が大正十年起工されて昭和二年其の成功を見たのである。賤ヶ嶽の南麓を鑿つて長三百八十二米の隧道を通し、前後約六料、工費四十萬圓に上る相當の大事業で此の間初めて自動車の便を得るに至つた。國

道の規格として仍缺くる所があるが、之を以て湖北道路が他日世に出る草創をなすものである。

其の以後何等の進展を見ず荏苒多年を費した。尤も無爲に過したのではなく要するに種々の煩の爲に勞多くして功がなかつたものと言へよう。又半面には第二期工事への素地を作るに、どうしても必要とした期間であつたとも觀られる。

第一期工事の完成から、四年の後に至つて漸く機運が熟し、昭和六年岩熊から大浦に至る。第二期事業が着手され眺望に富む月出には長百六十二米の隧道を開鑿され一擧に四料七に亘る新道が完成されたのが昭和九年である。此の間の工費は十四萬六千圓に達した。

續いて第三期工事の大浦より海岸に至る大崎前後の殘區間が昭和八年起工されたが、本箇所は全線中の最も難關で三料五に對する工費費實に二十萬圓に上るのである。本年陽春の頃此の間の工費竣功と共に經營實に十有六年全線二十六料餘の湖北道路の新裝が成るわけである。

本事業は湖北に於ける交通、運輸上眞に劃期的影響を齎した。湖西湖東の間は舊時人も物資も一日幾回かの太湖汽船が唯一の便りであつたのだ。今や沿道幾多の村落民も軒端に響く自動車の警笛に近代人としての微笑みを湛らしてゐることであらう。

以上は湖北道路生ひ立ちの記である。なぜかゝる無味乾燥なことを吹聴するのと言へば、なるほど業は成るの日に成るのでない事を思ふからである。指折つて見れば、知事十二代土木課長五代に亘る苦心の結晶である。素より大事業であつた、工費總額七十五萬圓、尙今後の改良に所要の經費を合すれば百萬圓にも達する見込で、百萬圓と言へばかの京津國道逢坂山前後の開鑿と併稱するに足るのである。が本縣としてはこの巨資を投じてなほ爲さねばならぬ事業であつたのである。

本來こゝに述べたいのは本道路の觀光上の使命に付いてであつた。由來琵琶湖の美を最もよく味ひ得るのは湖北である。江州の景勝は決して區々たる近江八景に限るもので

ない。近江の魅力は艶麗なる湖水と之を圍繞する群峯との渾然融合の美で、それが湖北に於て一層その全きを見るのである。遠くは洋々たる湖水が霞の彼方に融け入る所に嶮を競ふ山々が模糊として連る様は實に雄渾にして内海その儘である。近くは有名なる竹生島を指呼し水波激瀾として綠樹の影を浸すあたりを赤い蒸汽の船腹が夢の様に動いて行く。湖面の北を限る一帯の山は新緑、翠巒、紅葉、雪景と四時それ々の風趣を呈するのである。

湖北道路は斯る環境に開設された。一路峯を越へ、渚に出で、里に入り、入江を廻り、赤松の林に入り、幾道の隧道を抜け道途まことに變化を極め、隨所の景觀亦絶佳である。殊に大崎附近は琵琶湖隨一の景勝と稱せられ、澄み切つた湖水が、青でなく、藍でなく、一種神秘の色を湛へ、奇岩重疊中天に聳え、或は峨々たる山に松柏の老樹鬱蒼として山容水色相映發する佳境である。このあたりに、犬戻り、人戻り、姥ヶ懐、辨天濱、見る間富士、八丈岩、辨天松、蝶ノ鼻、千貫松、大崎寺、義經の隠れ岩などの名所が

傳説や故事を秘めてゐる。だから此の間の工事には特段の苦心と犠牲を拂つてゐるのである。僅か數町の間に隧道が五つも生れた事はその爲である。隧道の額石など特に自然石を用ひ、洞門は湖上からの目障りを氣遣つて上手に隠されてあり、湖岸の石垣なども寧ろ雅致を有してゐる。總てがよく環境の風光と調和を保ち一木一石もおろそかに扱つてゐない事は勿論である。

この湖北道路を假に北陸線木之本驛を西への順路によつてドライブするとすれば、行く手を掩ふ有名なる史蹟賤ヶ嶽の南麓にかゝつて、隧道を出ずれば景趣遽に一變して豪華なる太湖の風光が展開する。飯ノ浦を九尋の脚下に見ながら下つて、しばらく芦のそよぐ入江の湖邊を行くと鹽津濱に入る。此所迄の所要時間約二十五分である。

こゝで國道と分岐して間もなく岩熊に至つて、再度道は切り盛りの土工の跡にも、工事の辛苦を偲ぶ上り坂にかゝる。登るに従つて眼界が展けて景觀明朗を極める。瞰下す所を月出と言ふ、月出の景色はまことに優雅で誰でもが車

を止めて恍惚となる所である。更に隧道一つ抜けると忽ち鷄犬の聲長閑なる山里となる。周圍なだらかな起伏の面白い山間で目先も気分も一變する。琵琶湖など何所の國にあるのかと思ふ位である。僅か離れて大浦に至る、鹽津港から大浦まで約二十五分を要する。

大浦に於て又湖岸に出でる。此所から大崎を経て海津まで峻嶮なる背後の山と際涯なき一碧の湖とが觸手する湖岸線に従つて一條通ずる坦道を行くのである。この間の所要時間は僅か二十分であるが、決して急いで通過すべき所でない。殊に大崎あたりは明暗交々なる新道のドライブに湖上の遠望を賞し乍ら行くも妙だが、輕軋を浮べて水上より湖岸の奇勝を賞するも亦琵琶湖なればこそ其の興趣である。海津から今津までは約二十分の行程である。今津からは江若鐵道を利用するも又自動車を驅るも同じだが、比良比叡の山腹の高地を通過するので琵琶湖觀光上終始最も印象的なる旅が出来るのである。

今津から一時間三十分の後には大津に着く。

強いて言へば一條の新道の外文化工作としての何物もない湖北から僅か時餘の後、近代都市としての風格を備へてゐる大津市街に入つて一舉に世紀を飛び越へた感を味ふであらう。

以上の順路を逆に行くも素より總て同じである。そして現に木之本驛から鹽津濱迄及び今津驛から海津迄はバスもある。鹽津濱から海津迄は未だ交通機關がないが、觀光上重大なる施設として打算を度外に自ら使命に任ずる有力確實なる經營者を物色中で、その内に全線バスも通ずるであらう。尤も木之本にも海津にも御用には事を缺かゝさぬ車の自動車は勿論あるのだ。湖東を走る汽車中で、ゆくりなく現れる大湖の片貌をさながら奇蹟をでも見付けた程に感嘆する乗客を屢々見るが、暫く此の地に住んで湖國の風光に些か感覺の鈍つてゐる私が特に勤めるのである。急ぐばかりが旅の妙ではない筈だ。名所名物に心の動く程の者は行き歸りの片路だけは是非湖北を巡つて琵琶湖を見直し、眞の琵琶湖に觸れて、そして近江の琵琶湖をして日本の琵琶湖

琵琶湖としての關心を新にして戴きたいものである。

こゝに本文を載せて一つは、汎く湖周道路の完成を紹介

し、他面には今は本縣に居られぬ多數の本事業の遂行に盡されたる各位への報告と致したいと思ふものである。

グロス・グロツクナー道路

B L 生

一九三五年に於て歐洲に於ける自動車ツーリストの目を最も大きく見張らせたものは、五年に亙る工事を終へ一九三五年八月三日に開通されたグロス・グロツクナー道路であつた。

この道路の開通は實に峻険を以て鳴るアルプス山中、然も千キロメートル以上の長距離に亙る中心峰の連鎖上に新たに道路の一線を劃したことを意味するものである。

このフランスのリビエラからハンガリー國境に亙るアルプス中心峰の連鎖には二十三ヶ所に峠道があり、この道と道との間隔は平均すると四五キロではあるが、實地に於け

る峠間の間隔は大同小異で最も大なる距離を有する道路と道路との距離はオースタリー國內にあつて、これはブレナー峠とカツチベルグの鞍部で、その距離たるや空間に於て一五六キロに及んで居る有様である。景色の秀麗なことに於て世界に有名なホーヘン・タウエルンに於ては前世紀の道路工事技術を以てしては、絶対に道路の開設が不可能となつて居た。これは實にこの中で最も低い峠でさへ二千米の高度を有し、然も一年間に雪のない日は數ヶ月に過ぎない爲めであつた。

年と共に殖えて行く自動車交通は近年は至つて、このア