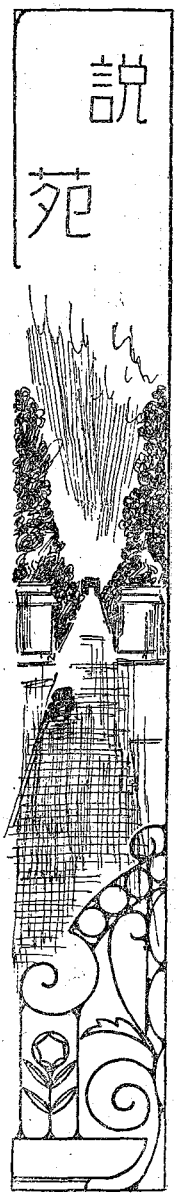


說苑

臺灣の道路（其の三）

三浦磐雄

第四、現在施行中の道路

昭和十年度に道路事業費としては、總計四百二十二萬二千七百五十六圓を豫算に計上されて居て、國庫、地方費及廳地方費の三つになつて居るが、之に伴ふ事業の概況を次に述べて見やう。尤も此の豫算の中には市區計畫に依るものと蕃地に於けるものとは這入つて居ない。

一、國庫事業

國庫に關するものは總て交通局で主管して居るが、其の內に經常部に屬するものは、交通局道路港灣事業費の保存費として、蘇澳花蓮港維持費に四萬四千四百八圓を計上して居る。又臨時部に屬するものは事業費が百五十一萬三千四百八十二圓で、其の內譯は縱貫道路改修費工事費に九千四萬七千百六十一圓を、道路橋梁費工事費に楓港呂家溪間道路改修費三十六萬三千六百三十圓を、道路改良費工事費に臺北基隆間道路改良費二十萬圓を、災害應急工事費に二千六百九十一圓を夫々計上して居る。

尙補助費として三十九萬二千二百五十圓が計上されて居

て、指定道路改修工事費補助として各關係州に分けられて居る。而してその工事の概況は次のやうである。

イ、縱貫道路改修工事　現在の計畫に及んだ起因を見るに、曩にも述べたやうに、縱貫道路とは基隆市を起點にして臺北、新竹、臺中、彰化、嘉義、臺南及高雄の七市を經由して屏東市を終點とした道路の名稱であつて、大正五年六月に臺北臺南道、臺北基隆道、臺南鳳山道及鳳山阿緱（屏東）道を合せて此の名を冠したのである。

此の道路は領臺當時既に軍道として、其の大部分は新設又は改築されたのであつたが、以後國費或は地方費で部分的に改築を施して來たのであつた。

其の後道路交通の發展に伴つて此の全線を改良して、本島の道路體系の幹線とするの必要上より縱貫道路の名を付すると共に、路線の整理もし、道路の有效幅員を平地部で十四米五十四糎、山間部で十米九十糎、橋梁では五米四十五糎以上とするの計畫を樹て、大正八年度臺南鳳山間から其の實行に着手したのである。尤も本道路の橋梁に於ての當初の計畫は橋長五十四米五十四糎未滿は四米四十五糎以上、橋長五十四米五十四糎以上は五米四十五糎以上の幅員を保有させることになつて居たが之を大正十年に改められたのである。

其の後、國庫支辨の道路事業は、其の全力を本道路の橋梁架設や其の他の工作物の築造に注がれたと云つても過言でない程であつたが、平地部分の土工に要する勞力及敷地は地方民間の寄附に俟ち、簡易な工作物其の他に幾分の地新費をも加へて、大正十四年度迄七ヶ年に亘つて、國費四百八萬六千餘圓、地方費三十九萬七千餘圓、敷地寄附約八十六萬八千圓、勞力寄附約百六萬三千圓で合計六百四十一萬四千餘圓を數へて、臺北、大肚、二層行溪の三大橋梁の架設と、工事の比較的容易なる平地部分の三百八十五粁餘の土工を完了した。

然し、其の間に在る橋梁其の他の工作物が之に伴はないので、各所に介在する河川、溝渠等は道路を遮斷して車馬の交通が充分でないのみでなく、大部分は其の使用

の開始さへも出來ない有樣であるので、民意は次第に架橋其の他の工作物築造の促進を望んでやまない。そこで大正十五年度から、國庫の繼續事業として其の完成を期することにしたのであつて、之が現在施行中の縱貫道路改修工事である。

此の改修工事の計畫は、當初大正十五年度から十ケ年に亘つて、總工費一千百四十二萬二千二百三十五圓を豫定して、此の道路に關係ある大河の濁水、下淡水の兩溪の橋梁を除き、其の他の橋梁、隧道、暗渠等一切の工作物の築造と、山間部の道路擴張などであつて、縱貫道路の貫通に對する計畫であつたが、昭和四年度以降數回の財政政策等の爲に、既定豫算の節約或は事業繰延となつて、其の終期は昭和十一年度となつたのである。

更に昭和十年度には特に下淡水溪の架橋工事を追加し其の繼續工事期間を昭和十三年度迄延長し、其の豫算は工事費一千百七十二萬三千七十七圓、補助費三十一萬九千四百圓、合計一千二百四萬二千四百七十七圓を計上することになつた。但し此の補助費と云ふのは、嘉南大圳組合（耕地面積約十五萬町歩を有する水利組合、但し三年輪作である）に對し、大正十五年度及昭和二年度の二回に二十四萬三千四百圓を曾文溪橋の爲に、昭和四年度に七萬六千圓を官田溪橋及渡頭溪橋の爲に支出したものであつて、夫れは同組合の地區內水路橋に道路橋として添架したものに對する所要額である。

今以上之等の豫算額を工種別に表示すると次の樣になつて居る。

工種	豫定額（圓）	工種別割合（%）	備考
橋梁費	九、一四四、三六五	七六	內補助費三一九、四〇〇圓
暗渠費	四六〇、三九一	四	
土工費	一、六六九、三六五	一四	內隧道費三二五、〇〇〇圓
砂利敷費	六七二、〇五九	五	
補償費	九六、三九七	一	
計	一二、〇四二、四七七	一〇〇	

尙此の工事に對する用地は全部寄附受のこととし、既に收得し又は承諾濟のものである。

而して昭和十年度から同十三年度迄に毎年約九十五萬圓乃至九十八萬餘圓宛の工事費を以て、鋭意其の目的の貫徹を迎つてるのである。

一方工事施行の狀況を見るに、昭和十年三月末迄に基隆通霄間の延長約百六十三粁、新竹州界溪州間の延長約百五粁及西螺九曲堂間の延長約百七十二粁、合計約四百四十粁の區間を全通し、昭和十一年三月末迄には殘區間である新竹州下の通霄臺中界間も全通することになるので、縱貫道路全線中濁水溪と下淡水溪との附近を除いては、自動車交通も自由に出來るやうになるのである。因に高雄州管内に在る下淡水溪に對する架橋工事も昭和十一度内に着手することになつて居る。

ロ、楓港呂家溪間道路新設工事　本島の首都臺北市から西廻りして、臺灣を南端に近く横切つて、臺東廳所在地の臺東街に行く路線は、本島の道路網としても最も重要なる幹線と云ふべきであつて、西側に在る楓港と東側臺東に近い呂家溪との間は、延長百六粁の一つの路線を型ることになる。

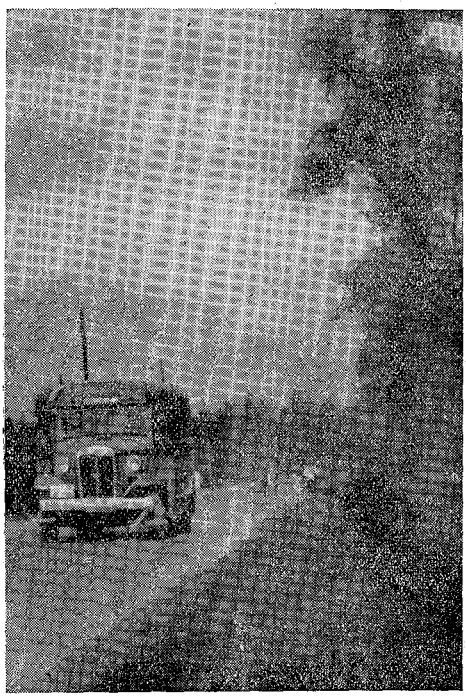
昭和八年度から同十二年度迄の五ヶ年計畫の國庫事業として、此の間に自動車の交通に必要な、最少限度の道路を新設することとして工事に懸つて居る。此の路線の完成の曉には、臺灣の南部でも中央山脈に依つて、東部と西部とを分けられて居たものが、自動車の連絡可能となる譯であつて、交通上及産業開發上に稗益する處は蓋し大きい事であらう。

此の總工費は百八十八萬二百四十八圓で、其の内の工事費には百七十萬圓を、事務費と俸給とには十八萬二百四十八圓を充てられて居る。

此の工事の施行狀況は、昭和八年度に呂家溪の橋梁と其の前後の道路を新設し、昭和九年度には呂家溪右岸知本間道路と大麻里溪の橋梁新設及大麻里虾仔嵜間の隧道並に、其の附近の道路延長二粁三百米の改築を實施し、昭和十年度には阿塱衞から楓港に向つて延長約五粁の道路、虾仔嵜溪の橋梁、大麻里溪橋前後の道路新設と前年

度施行の隧道附近の道路の改築工事を施行し、昭和十一年と十二年の兩年度で楓港大武間の道路橋梁の新設改築と大武溪橋及大竹高溪橋の新設を行つて、本期の目的を達成する筈である。

ハ、臺北基隆間道路改良工事　縱貫道路中其の起點の基隆市と臺北市とを結ぶ道路は、之等兩市の地理的と經濟的との關係から自動車の交通量も多く、併も其の交通は臺北市が全島の政治並に商業の中心地である爲に全島に關係を持つ所から、交通運輸の迅速、低廉、安全、正確、便利等の程度は、直に全島に影響を及ぼすのであつて、恰も內地に於ての國道中の京濱間或は阪神間にも匹敵するやうなものである。



バス　營局・快走

然るに本區間は簡易なる砂利道に過ぎないために、年々多額の維持修繕費を要し、尙自動車は動搖劇しく、特に雨季には定期乘合自動車の定時運行をも至難とする情態であつて、臺北市に出入する唯一の重要道路としては時代に適應しないのも甚だしいのである。

昭和八年度から交通局營乘合自動車を運行して居るが、其の實蹟を見るに車輛の破損も甚しく、從つて營業收支は不良である。又一般貨物自動車其の他の運行經濟關係も推して知ることが出來、其の上晴天のときは砂塵を捲き上げ、自動車の通過する度毎に當分は呎尺も辨じないし、又雨天のときは泥水を飛ばして沿道の人家にも達

するやうな有様であるから、沿道の住民や一般交通者の怨恨の的となつてゐるばかりでなく、衞生上よりしても公安上から見ても此の儘に放任して置くことが出來ないことは勿論である。そこで昭和十年度から此の全區間に鋪裝工事を施行することになつたのである。

其の計畫の大要は、昭和十年度以降同十四年度迄の五ケ年繼續事業として、總工費百四十九萬六千圓で、基隆臺北間延長約二十九粁に亘つて、各所の路體を改良し、道路の中央六米丈をコンクリートで鋪裝し、之を高速度交通機關の通路に當て、其の兩側に各二米は基礎に玉石を敷き、其の表面に簡易アスファルト鋪裝を施して、之を緩速度交通機關の通路とし、尙其の兩側各二米に簡易アスファルト鋪裝を行つて歩道に充てるのである。

其の總工費豫算の內容は次の通りである。

臺北基隆間道路改良費豫算年度割表

區別	昭和十年度	昭和十一年乃至十四年度 毎年	計
奏任官俸給	五、〇三七円	五、〇三七円	二五、一八五円
判任官俸給	五、九一〇	六、一一〇四	三一、一二六
事務費	一、〇六五	一三、〇七六	六三、三六九
工事費	二〇〇、〇〇〇	三二四、〇〇〇	一、四九六、〇〇〇
計	二二二、〇二二	三四八、四一七	一、六一五、六八〇
內譯 國庫負擔	一七二、〇二二	二六七、四一七	一、二四一、六八〇
內譯 臺北州負擔	五〇、〇〇〇	八一、〇〇〇	三七四、〇〇〇

右の豫算で工事を實施するが、州の負擔額は工事費豫算額の四分の一を標準にしたものである。然し此の州の負擔額は工事完成して精算の上で減額があつても之には及ばないことになつて居る。（未完）