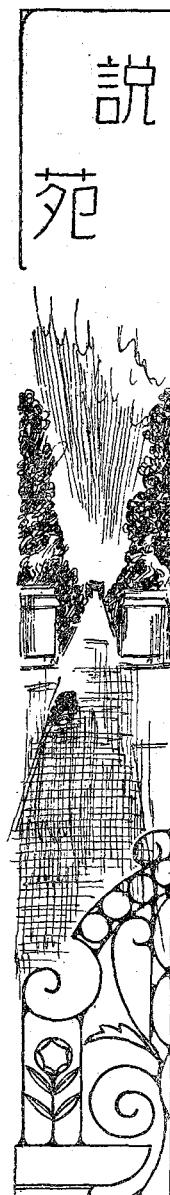


臺灣の道路（其の五）

（其の五）

三 浦 磐 雄



第五、鋪 裝 情 況

一、鋪裝の沿革と現況

臺灣に於ける道路に對する鋪裝は、其の創始極めて近く昭和四年度に臺南市役所が街路の一部に、ビチユマルス・

マカダム式鋪裝を施工したのが、鋪裝の嚆矢とも稱すべき

ものであつて、普通道路に在りては臺北州が、昭和八年度初めに臺北淡水道及北投草山道の一區間である市郡の境界に近い臺北市大宮町劍潭山に鎮座します官幣大社臺灣神

社の華表前の明治橋と、溫泉場の新北投との間延長八糠三

をワーレナイト・ビチユリシツク式で鋪裝したやうな情態である。尙所謂路面處理に屬する簡易なターカレイ鋪裝は大正五、六年頃、臺北市の街路に對して旅行し、現在も自

動車の餘り頻繁でない部分には之を繼續施工して居る。

昭和十年十二月末現在の州別鋪裝工事實施の面積、工費施工年度等は次に示す表の通りであるが、街路に對しては施工面積五十二萬五千二百八十三平方米四、其の工事費百十五萬一千六百一圓八錢を費し、普通道路に對しては施工

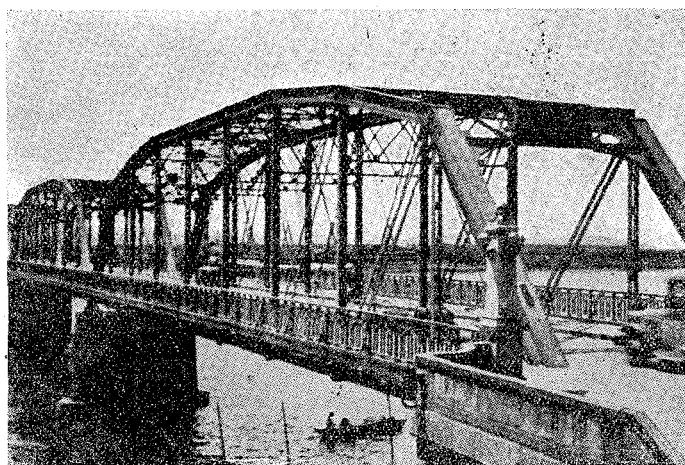
に主因を爲すものであると云ふことも出来るが、尙從來の臺灣に於ける自動車數を以てしては、採算上道路の高級鋪裝は乗合自動車の運行する街路及縱貫道路の基隆臺北間を除いては疑問視されるところであつて、之に州、市、街及國庫の財政の都合もあつて、道路は勿論、街路の鋪装に在つても急速の發展を見ることは出来なかつた。

然るに最近本島の幹線である縱貫道路の改修成るに伴つて、其の枝線道路も第一期の改修を急ぎつゝある。自然自動車の增加趨勢は顯著で、昭和五年末に比して、昭和六年末は六%、同七年末は十三%、同八年末は十五%の増加であるのに、昭和九年末には實に三十二%の高率増加を示して居る。従つて今後は街路や主要道路の鋪装に努力を要する情勢となつてゐる。

現在は襄に述べた通り、國庫事業として縱貫道路の内の基隆臺北間の路面改良工事をして居るが、次に各州に於ける鋪装工事の情況を述べて見やう。

三、臺北州に於ける鋪装情況

萬三千餘平方米にも達して居た。然るに激増による自動車



（一）臺北市に於ては、大正五、六年頃臺北廳でタークレ
イ鋪装を發明し、其の成績が良好であつたから、城内
橋の樞要街路は勿論太平町の本通にも之を施工した。昭
和二年に和二年には其の面積は十六

等のために損傷を受けることが甚だしく其の補修に寧日なしと云ふやうな有様となつて來た故、昭和五年度から同九年度迄五十路線に對してワーレナイト・ビチユリシツク鋪装を、同十年度には三路線に對してペノリシツク鋪装を施工した。

(二)臺北淡水道及北投草山道の内明治橋・新北投間鋪装工事を見るに、本路線は台北新北投を連ねる州の指定道路であつて、明治二十九年第一次改修を行つて路幅が四米五になり、其の後小改修を施し、昭和五、六年度には路幅を十米に大改修したのである。

之等の鋪設工事は概して其の成績が良好であつて、満五年を経過した相當交通量の多い臺北驛以東北三線道路中通で、未だに大きな鋪修工事を施さなくとも済んで居るやうなことである。

因に臺北市の街路鋪装工事は次表に示すやうな數字にならる。

(第二表) 臺北市街路工事種類別表

類種面西面路	延長(米)	面積(平方米)	面積割合(%)
砂利敷	一三八・九五・七	六七・八三・四	六・六 強
ワーレナイト・ビ チエリシット・ク鋪裝	二二・四五・四	二五七・一〇〇・九	二・一 弱
ペノリシット・ク鋪裝	一、四〇・八・〇	一一・五〇・〇	一・五 強
ターゲレー鋪裝	一、三三・一・三・六	八・七	強
	一、四〇・九・五・九	一一・〇〇	
	一、一七・〇・一	一〇〇・〇	

此の鋪装は交通量を一層誘致することになり、交通局の經營する局營乗合自動車の大型車をも通すやうになつた。而して其の成績は極めて好く、今日まで一度も修繕を加へたことがない。

鋪装はワーレナイト・ビチユリシック式で、延長八糸三に施工し、道路幅十米中の七米丈であるが、中央幅五米は厚七纏、其の兩側は厚七纏乃至六纏にした。工費は一平方方

は僅かである。

米に對して二圓二十五錢を要した。尙其の基礎工としては在來路面を其のまゝ使用し、之に碎石砂利を加へて輒壓した程度のものであるが、此のために一平方米について二十五錢を要した。

(三) 士林草山道及北投草山道の内士林草山間鋪裝工事について述べれば、此の路線は臺北と草山とを結ぶ唯一の州の指定道路であつて、明治三十六年及大正十二年に改修を加へ、其の後小改修を施して自動車を通し得る程度にしたが、幅が五米内外であつたから昭和六年に幅七米の道路に大改修を行つたのである。

近時草山温泉地が大に發展し、又大屯國立公園豫定地もある關係から、交通量が非常に増し、加之昭和十年始政四十一年記念博覽會第三會場が設置されたので交通の圓滑を期する爲に、全線を主として幅五米鋪装したのである。

鋪装後は、前記博覽會のための大交通もあつたが、殆んど補修することもなく、成績は極めて良好である。尤も此の線は乗用車や乗合自動車は可成多いが、貨物自動車の數



新山公浴場（加熱アスファルト・マカラム）で、延長十一糸に對して施工して施工し
草山道路幅七米及十米
（平地部中央五米
分）の内
丈を厚六纏に工事した。一平方米について一圓四十六錢を
鋪装はペノリシツク式

要した。其の基礎工としては、在來路面に多少の碎石を加へて輒壓補修した程度で、此の爲には一平方米當り十七錢を要した。

(四)淡水街道路の鋪裝情況 淡水街は臺北市から鐵道で二十一粧許の地點の海岸にある港町である。此の街でも延長千三百三十一米九二に對して、ペノリシツク式鋪裝を施工した。幅員五米五四であつて、總工費五萬七千圓、一平方米當工費は一圓六十錢であり、昭和十年度に施行したのである。

(五)基隆市の鋪裝情況 基隆市でも清國時代には殆んど道路らしいものはなかつたと云つてよいが、領臺後明治三

十三年道路橋梁準則の制度を見てから、道路の新設改修に努め、其の後市區改正並に築港工事の進捗と相俟つて街路も現在のやうな整然としたものになつたのである。

港灣都市としての名實共に年々樞要な市街となつた基隆市は、他面には歐洲航路の寄港地ともなり所謂國際都市としての面目上都市美も必要になつて來たので、特に雨期が半歲以上に亘る當市にとつては路面の鋪裝は急務必至の事に屬し、街路維持上自動車の發達に鑑みて、全く忽にすべことが出來ないのであるから、昭和五年以降市内の幹線道路から順次鋪裝工事を施行し今日に及んで居て、其の實蹟は左表の通りである。

(第三表) 自昭和五年度至昭和八年度鋪裝工事實蹟表

年 度	種 類	箇 所	延長(米)	幅員(米)	面積(平方米)	工費(圓)	一平方米單價(圓)
昭和五年	コンクリート	一	二〇三・六	九・一〇	一八零・〇〇	八,六〇〇	四・八〇
	ビ チ ユ マ ル ス	一	一四・五	一四・五	二〇零・〇〇	五,〇〇〇	二・五〇
計		二	三五・一	一四・五	四,六〇・二六	三,六〇・二七	二・〇〇
昭和六年	コンクリート	一	一〇〇・〇	六・六〇	六六〇・〇〇	三,六〇〇	五・四〇
	ビ チ ユ リ シ ツ ク	一	六三・七	六・六〇	四二三・〇〇	一,五〇〇	三・一〇
計		二	一七三・七	六・六〇	一,七三三・〇〇	一,一〇〇	一・一〇
計		三	三三三・七	八・七五・八三	二,九〇〇・〇〇	一,一〇〇	一・一〇

		年 度	箇所	延長(米)	幅員(米)	鋪装面積(平方米)	支出金額(圓)	一平方米單價(圓)
昭和七年	同	六	三、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	六・五四〇・〇〇 一・六・八一五・〇〇 二・七〇
昭和八年	同	七	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
昭和九年	同	八	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
昭和十年	同	九	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
昭和十一年	同	一〇	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
昭和十二年	同	一一	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
昭和十三年	同	一二	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
昭和十四年	同	一三	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
昭和十五年	同	一四	二、五〇六・〇 外二ヶ所	五・八一九・二	三・六六・八	六・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	一・八〇三・〇〇 一・八〇三・〇〇 二・六〇
		合 計				一〇〇〇〇・〇〇		
		計				一〇〇〇〇・〇〇		

尙將來についても亦基隆市は鋪装工事を繼續することは勿論であつて、街路の交通に對して其の完備を圖る目的で

昭和十一年度から同二十年度迄十ヶ年繼續の事業を計畫したものであつて、其の豫は次表の通りである。

(第四表) 昭和十一年度以降十ヶ年間道路鋪装事業計畫表

同 十六年
同 十七年
同 十八年
同 十九年
同 二十年

二
五
三
六
七

三・セ・ハ・〇
一・カ・リ・〇
一・セ・ギ・〇
二・一・國・〇
八・〇・一・三・一
八・四・一・九・二
三・七・一・八・四

三・一・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇

一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇

一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇

一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇
一・〇・九・〇

合 計

さ〇
三・九・〇
外一ヶ所

三・九・〇〇・〇

四・六・九・〇〇・〇
一・六・〇・一・二・〇

(備考) 本表支出金額中には監督費及雜費を含む

北 海 道 打 診 (六)

瀧 川 勸 則

計畫全體に付鼎の輕重を問はるゝのみならず、本計畫は繼續費でなく且主たる財源を計畫實施に伴ふ效果たる自然增收

に求め未廣式に年々支出額を増加し開拓の目的を達成せむとするものであるから、當該年度の實施成績は翌年度豫算に影響すべく延いて所期の目的達成を左右するに至るべし大な問題だと思ふ、新路線の採擇及改良路線の選定、他の事業との連絡統一等其の一を誤るも、直ちに第二期拓殖計と考へねばならぬ。

◎實 施

(十一) 繼