

でなく、衛生上から考へると、傳染病等を傳へることがあるからまことに恐ろしいものだ。

身なりは人がらの表れである。家の内外がきれいになつてゐるかどうかによつて、その家の人の心が分る、同じやうに公園や道路によつて、その町や村の人の心掛を知ることが出来る。大きくてはその國の開けてゐる程あひさへも分かる。道路、公園のきたないのは國民の恥である。我が國は世界の一等國などとねばつてゐるが、かうした方面は西洋の進んだ國々にくらべると、まだ／＼おくれてゐるさうだ。

關門素見

淺香小兵衛

豊かな碧潮を湛えた關門海峡には、鐵道連絡船の外私營

の定期渡船が二つあり不定期もあつて一日の横斷回數は千

回以上に及び、連絡旅客は一年を通して六百六萬人、貨物

いから、笑はれないやうに公園や道路をきれいにすることが大切だ。我が村には道路保護組合があつて道路の改良につとめ、私達小學生は村道や旭山公園の掃除を奉仕してゐるが、常にきたなくしないやうにお互氣をつけるだけでなく、きたない物を見つけ次第、取りかたづけることに心掛けて、ほんとうにきれいな氣持のよい道路、公園にしなければならない。かうすることが、私達の心を清めると共に、世の中の爲になるのだ。

關門國道

は二百十六萬匁に達して居る。誠に夥しくも輻輳した風景である。また世界重要航通路たる本海峽は朝鮮、満洲、臺灣、南米方面とは素より歐洲各國との往來も極めて頻繁であることは申す迄もない。

しかも海國日本の海の護りとして絶對的重要水路に屬することは敢て門外漢と雖も窺知せらるゝ所である。されば先般來突發した國民的緊張時には堪え難い興奮と涙ぐましい感激と感謝を捧げる光景も屢々である。

北九州と關門が產業上、資源開發上其の他あらゆる機能の上から注目すべき我國の心臓部である。試みに見るも、石炭は内地產額二億四千六百萬圓中、一億八千萬圓、鐵の精鍊及材料品では、七億九千二百萬圓中、三億六千萬圓と云ふ數字を示し、下關、門司、若松等の重要な開港場を扼し、之に配するに產業都市が連携して居り、其の發展の狀態は全く飛躍的なものである。然るに是等の先驅ともなるべき筋合の各種の物的施設が、順應する所か寧ろ隨從して居るが如き奇觀であることは世間周知の事實である。

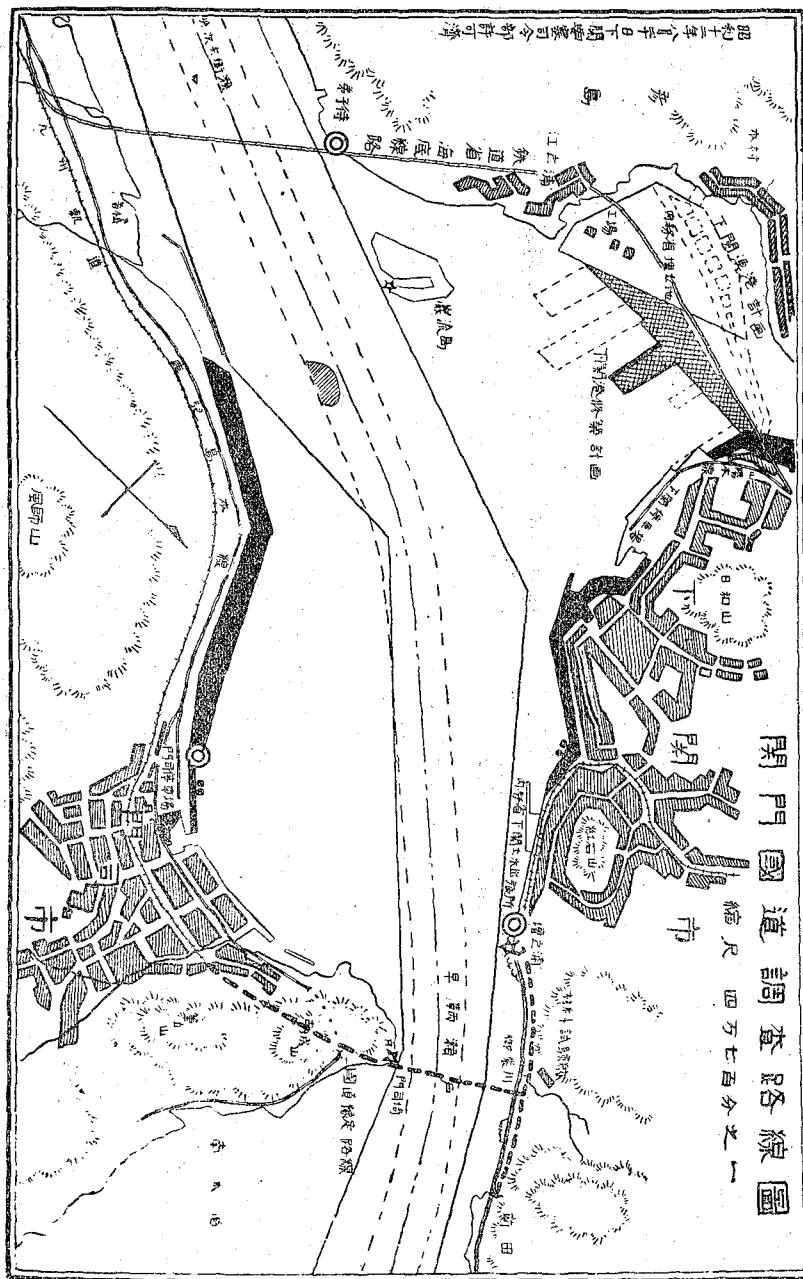
そしてまたこれに必伴する交通も前述の如く頗る殷賑である。

茲に於て此の地關門海峡のドテツ腹を繰り抜いて、本州と九州とを直接結びつけて海底深く歴史的な握手を交はそと云ふのが、鐵道省の關門改良と、内務省の關門國道の調査である。共に國策として起興せられた待望久しき世界的大事業である。前者は既に千五百萬圓で國鐵の精銳を集めて工事に着手中である。三、四年の後には「東京發長崎行」或は「鹿兒島發東京行」と云ふ按梅式であらう。

内務省の關門國道の調査路線は鐵道隧道の豫定地から遙か東方に當り、下關側の壇ノ浦附近から門司側の和布刈附近に至る急潮八哩の早鞆の瀬戸に、隧道を敢行することを前提として調査に着手して居るのである。固より此の關門間の國道を直接連絡せしむることの經濟的價值や、また其の必要性に就いては既に充分なる検討が加へられ、基礎的の調査も完備して居り、其の連絡工法としても橋梁架設案と隧道案とがあり、隧道案はまた鐵道と併用する場合と道

關門國道調查路線圖

縮尺 四萬七百分之一



路單獨の場合とがあつたのであるが、築造費が經濟的であり、技術的にも可能性が充分にあり、また一面國防的見地よりの意見をも綜合して、前記の地點に道路單獨隧道案を採擇したのである。本年五月一日に調査事務所が開設せられ真剣にして颯爽たる調査陣が布設せられた。そして先般は我國土質學の大家東大の山口博士と、隧道の權威者京大の瀧山教授及混凝土界の第一人者九大の吉田博士を、本調查の顧問に迎え得たので益々輝かしい門出を爲したのである。

下關側第一ボーリングは五月十四日に着手して六月二十四日には完成した。又第二ボーリングは五月二十九日に着手したが、大部分の地質が、名石赤間石の更に高尚な暗緑色を帶びた硯石性が重疊して居る關係上自下而繼續中である。一面門司側も六月二十九日に着手して目下殆ど完了に近づいて居る。是れは御影石層で理想的らしい。斯くて去る七月三十一日には下關側の堅杭に着手したので、順次海底延長約千米、内徑約三米の圓形斷面を持つ試掘導杭を

來年の八月頃迄には終へたいと張切り戰士が活躍して居る。土地柄が要塞地帯であり、或は國防用地であるが、幸ひ此の方面の絶大なる厚意と支持の下に、各種の手續も圓満に迅速に進行して居るから心おきなく調査を進めて居る。是れ亦三、四年後には「一寸博多迄ドライブして来ます」や「博多發廣島行」と云ふ様なバスも實現するだらふし、筑豊の安價な石炭が、長府海岸一帯に重工業地區を醸成するだらふことを衷心より期待するものである。

今や關門海峡千古の謎を圍んで吾國交通史に一新紀元を拓くべく堅實な科學の陣營が東西に屯して居る。

北九州道路綜合計畫協議會

内務省の路政當局が斬新な閃めきを見せた政策の一つである。全國を地域的に區割して、地方的に道路網の完成に努めんとする道路綜合計畫協議會も、先般東京地方に次いで當地方でも其の第一回を五月四日下關土木出張所で開催した。本省からは阿部道路課長の一行為迎ひ關係府縣の土木部課長、都市計畫關係者の參集を得て各自腹藏なき協議

を行つたのであるが、其の決定に基き、各路線の幅員、延長、工費、施行の順位等を調査し、且つ各路線の持つ経済資源や交通量等、道路改良の資料たるべき各種材料の蒐集を得たので、八月十日前同所に其の第二回を開催した。

本省からは佐藤第二技術課長一行の外、關係府縣からは第一回の顔振れに、選定路線の關係から熊本縣も一部関連する爲新たに參會せられた。本協議會に於て吾人の最も期待した選定路線の具體化方法と、本協議會決定の効果を如何に強力化して行くかと云ふ問題に對しては、佐藤課長から私見的ではあるが、充分なる説明と決意とを得たし、また列席の各位からも實情に即した所信の開陳があつたので、本協議會をして本當に有意義なものと爲し得たことは、路政進展の爲欣快に堪えない處である。なにしる關門

國道の次に來たるべきものは北九州の道路であり、西日本の産業の大動脈を結成せんとするのであるから、此點からのみでも他地方とは大分其の趣を異にして居る譯であらう。

本協議會として決定した道路延長と其の工費并幅員決定の基準は左の如くである。

一 路 線 調 書

縣名	總延長	鋪裝済延長	施工延長	工費概算	摘要
山口縣	二四六・二 <small>(新幹)</small>	一九六・二 <small>(新幹)</small>	九九・一	四八七・一	三、六六千円
福岡縣	二三・九	一〇・五	五三・四	四八五・五	
佐賀縣	二四〇・九	一五〇・四 <small>(新幹)</small>	二〇八・七	一三、五〇〇	三十一年度以降
長崎縣	二〇一・六	一三・八	一三・八	一三、五〇〇	一、五〇〇六ヶ年繼續施
大分縣	五三・〇	五・一	四六・九	三、〇六	工中
熊本縣	三三・一	六・七	二二四・四	一九五・六	
小計	二、四七・七	一九五・六 <small>(新幹)</small>	二、三四・三 <small>(新幹)</small>	一三〇・五〇〇	
關門隧道	四・〇	四・〇	一〇・〇〇〇	一〇・〇〇〇	
合計	二、五〇・七 <small>(新幹)</small>	一五・六 <small>(新幹)</small>	二、一八・三 <small>(新幹)</small>	一三〇・五〇〇	

二 有効幅員の決定

本道路に於ける有效幅員は大體左の如く決定した。

1 有效幅員は七米五を標準とす。

2 都市計畫区域内は都市計畫道路の幅員とす。
3 都市計畫路線の決定なき町村内は九米乃至十二米。

4 各路線を通じて幅員は其の利用状態、交通量、連絡都市等を考慮して次の如く決定す。

山間部 五米五乃至六米
平坦部 七米五乃至九米

交通量多く連絡都市の産業大なる路線は全線九米。

然るに右に依るときは總工費一億三千萬圓の巨額に達し是れを具體化して其の實現を期待することは、現時の社會狀勢の下に於ては稍々至難時に屬するを以て、是等の道路網の中より更に緊要を認むるもの左記の如く選定し、是れを便誼上「超幹線道路網」と銘々して、其の實現に邁進することゝ爲したのである。

超幹線道路延長及工費調

縣名	總延長	改修 鋪裝	濟長	施工延長	工費概算	摘要
山口縣	一九六・九	(新) 三三・〇	(新) 一六・九	八・八〇三	千円	
福岡縣	三五・二	五・七	二七・五	三・〇九六		
佐賀縣	二七・五	(新) 二六・八	(新) 一〇・三	一・七・六四	(一、五〇〇)	内は昭和二年度以降工中
長崎縣	二六・五	三七・〇	三四・五	四・七九		
大分縣	二四・八	二・六	三六・三	三・二六		

熊本縣	一四・六	三・三	一五・三	五・二七
小計	一・三六・五	(一五・六)	一・〇九・七	(一・五〇)
關門隧道	四・〇		四・〇	10,000
合計	一・三〇・五	(一五・六)	一・〇九・七	(一・五〇)

併て是等超幹線道路に對する實現の方策に關しては、最も緊張したる議論の存した處であつた。是れを要約すると、起業主體は現行通りとすること、施行順位に就ては道路の階級に捉はれず緊急のものより採擇すること、施行期間は十ヶ年以内とすること、府縣負擔率又は國庫補助率は現行の如く各府縣劃一とせずして、二分の一乃至四分の一とし可及的施行延長の増加を圖ることゝし、其の實行は内務省の裁定に依ることの希望を本會の決定意見とした。

かくて各府縣路政當局者は全能力を擧げて之に注入することゝなつたのであるが、たゞ之が爲最も惱みとする處は、本計畫道路の執行期間内は恐らく其の他の道路即ち一府縣としての立場より改良すべき他の道路の改良は相當壓迫又は阻止されるに至るべきは容易すい豫想に屬するを以て、

是れを如何に調和せしむるかに就てよあつた。結局是れを府縣單獨にて施行せんとする場合は、起債の證議方針に就て、本省土木局當局の絶大なる支援に依り、關係當局に對し正しい認識と深き理解とを需むることを一致の要望とした。

關門の土木事業

關門には幾多目星しい國策的土木事業が執行されて居る。全一、三を摘記して見るが、固より路政に直接するものではないが、標題に忠實すべく敢て其の概要を御紹介申上ぐる次第である。

關門海峡第二期改良

明治四十三年度より昭和三年度迄に、千四百餘萬圓を投じて水深を九米又は十米に浚渫したのであるが、近時大型汽船の増大に伴ひ、パナマ運河は水深十二米、スエズ運河は十三米に浚渫せられたばかりでなく、内地でも、神戸、横濱港は十二米岸壁を築造して、頻りと大型さんをお招きして居るのであるが、咽喉此の地が浅いのでは來やうに來

れんといふ次第なので、當然十二米に掘るのが要務ではあるが、財政の都合上十一米に浚ひ、除礁するのが第二期計畫である。昭和四年度から着手して居る。それに要する工費が千七百餘萬圓で既に三百四十五萬圓を支出して居るが、毎年度の支出額が尠少なので前途は相當長い様である。

下關港修築

西日本の玄關である下關港の港勢は、近時朝鮮、滿洲國との間に殊の外旺盛である。曩に大正十年度から昭和四年度の九ヶ年に亘り、繼續事業として三百四十餘萬圓を投じて修築したのであるが、それではとても輓近の貨客增加に應じ兼ねるといふ事實に鑑みて、本年度から十七年度に至る六ヶ年繼續事業として五百萬圓を以て港内の浚渫と岸壁、物揚場及び護岸を築造せんとするものである。尤も理想としては専くとも二千萬圓を費するのであるが、最も緊急の措置を講じた次第である。因に本港の出入貨物は昭和九年度に於て、五百三萬餘噸、此の價額三億九千萬圓であ

る。

尙ほ本港修築に伴ふ埋立工事と、鐵道省の關門海底隧道と、其の事業の施行上及び路線の經過地に付き相互緊密な關係があるのである。

洞海灣修築

洞海灣なる名稱は通俗語である。八幡、戸畠及び若松港とその航路筋及び水面の區域を總括して名付けたものである。洞海灣綜合計畫と謂へば之等の區域内の港灣機能を發揮するに要する各般の施設の總稱である。

本修築工事と稱するは、此の内八幡、戸畠兩港修築並び航路及び泊地の浚渫事業である。

石炭と鐵の本場である、八幡、戸畠の工業港の生命線を造成することを以て、第一期計畫の目的として居る。總工費千百九十餘萬圓を以て昭和十一年度以降五ヶ年の繼續事業である。此の内關門海峡に接續して居る航路筋を九米に浚渫する費用が約九百萬圓であるから、目下此の邊へ行くと、浚渫船數十隻が旺んに黒煙を吐いて活動して居る。

土木試驗場の開設

逐年に増嵩する各種土木事業の執行に當り、所要材料の試験を行ひ以て、所管土木事業の合理的にして經濟的な

下關漁港は朝鮮海峽、東支那海漁獲物の收受に便し漁業根據並に水產物集散地として我邦の樞要地に當り、水產物取扱高は世界屈指の數字を示して居る。然るに未だに完全な漁港の設備がなく、漁業の能率増進及び將來の遠洋漁業の發展上等閑に放置するを得ないといふので、山口縣營事業として六百三十萬圓を以て昭和七年度に工事に着手し昭和十六年度に完成の豫定である。場所は國營下關港に裏隣りして居る。其の規模は小瀬戸水路を漁船の出入口として下關市竹崎町地先より彥島埋立地に至る水面を締切つて、漁港水域及び漁港用地を造成し下關港を根據とする、トロール漁船、捕鯨船、機械船、魚類運搬船等の出入碇繫並に三千噸級程度の工船及び漁業關係船舶の呑吐に支障なからしむるものである。

る材料の蒐集に供する爲、今年度より材料試験場を開設した。土木事業そのものではないが一言附記する。

試験種目は左の如くである。

セメント規格試験

モルタル試験

コンクリート耐圧試験

石炭標準試験

石油標準試験

アスファルト標準試験

土質剪断抵抗試験

土質粒度試験

透水試験

道 路 標 識

物云はざれば腹ふくれない譯ではないが、關門へ来て、——獨り關門とは限らないが、マーカー九州一圓と云つても過言ではないかと思つて居るが、何處へ行つても道路標識の完備して居るのが甚だ尠い様に感じられてならぬ。固より

内務省令に依る様式の異なつたのや、構造の違つたのなんかはまだしもとして、國道や重要府縣道にも全然警戒標や方向標の無い縣や、たまにあつても建植以來風雨幾星霜、字劃がテンデ讀めないものから、甚だしきは標識に料理屋

の廣告がついて居つて、然も皮肉にも大事な指導の字句の部分が何處かへフツ飛んで料理屋の廣告のみが勇ましく突つ立つて居るのを見受けた縣もあつた。建設費の財源を料理屋の廣告に依つたのか、或ひは道路管理者に代つて建設したのかは知らないが、なんでも數だけは隨分あつた様に記憶して居る。

道路費の財源の涸渇は各府縣共通の悩みである。従つて路面の維持支けにさへも苦勞して居る際に、道路實體にあらざる標識を云々するは白痴者と叱かられるかも知れないが、路面の維持と云ひ、標識の建設と云ふも共に道路交通の安全と迅速とを齎らす所以のものなるに積ふるときは、兩者の整備は車の兩輪の如きであると云ふべきである。

財源補充の一方策としては姑息ではあるが、標識建設の場合には縣と道路交通者と協力することとして、縣費からも支辨するが交通受益者からも寄附を仰ぐこととし、此の場合には必ず一應歲入に入れ縣營として建設すること。又修繕の場合は何れ年度末になると、多少に抱はらず經常

費の道路修繕費に残金を生ずるから、夫れを標識修繕費への流用を認めて貰ふこと。尤も此の場合は四角張ることもいられぬ。何れ食堂での漫談の時知事さんや關係筋へ提議すること。良い心掛ぢやと褒められること請合であり、交通

受益者も多寡の知れた費用だから異存ある筈がない。斯くて何れも一定の方針の下に二、三年も繼續的に施行して行くと、凡そ其の面目が一新するであらうことを申し上げる。

道路の砂塵と農作物の損害

栃木縣經濟部土木課

(松村知事の命に依り特に調査したものにて頗る好資料と見らるる調査である)

近時道路上の交通機關として代表的なるものは何と云つても自動車であることは申すまでもない、全國山間の小部落から町に或は僻邊の港津から都市に人も物も四輪タイヤの御厄介になつて運搬せられて居る、此の自動車が亦人間に大いに厄介を掛け居ることも淺少でない、乗合自動車の顛覆や踏切に於ける衝突或は走行中人馬の撲殺傷等日日

毎日可成災禍を釀して居る、就中砂利道を疾驅する場合の砂塵を飛散せしむることは誠に甚大で夫れによる沿道住民の衛生上は勿論住宅商品等の損失を始め農作物の減收も著しと思ふが茲には道路の砂塵が如何に農作物に損害を與へ居るかに付て最近に於て小さな實驗の結果を報告して大方の御批判を仰ぎたいと思ふ試験は栃木縣下に於ける畑地麥作の生産量に就て調べたもので凡そ次の様な記録を得た。