

説苑



路政小感(一)

淺香生

再び道路舗装の提案

石油國策をして、眞に其の効果を期待するならば、獨り石油の消費統制や代用燃料の採擇のみに止めずして、道路舗装政策をも併用する必要あることに付いて、私は嘗て本誌「關門放送」に於て、「眞劍に考へて頂き度い」と聊か觸れて置いたのである。が當時はまだ各般の情勢が、昨今の如くには緊迫して居なかつたのである。然るに最近は、

苟しくも、輸入資源に因るものゝ如き施設乃至事業は、極度に中止又は停止せられ、國家總動員法の一部の發動を見る等、あらゆる部門に對し最高限に統制化せられ、しかも其の成り行きは將來、益々濃度化せられんとする趨勢にあるのである。従つて石油規正に付いても、亦固より深く廣く強化さるゝに至るべきは明瞭なる事案に屬する。

此の石油對策に即應し、國家最高目的を達成するが爲には、私は愈々道路舗装の切實なるを痛感するのである。或

は圓タクの禁止に因り、或はガソリン配給の極端なる制限に因り、自然運行車輛の減少を豫見し得るのであるから、勢ひ走行に因るガソリン消費量も軽減するではないか」との論もないではない。然しながら、右の如き措置に因つて成る程一應は消費量を節約し得るのであるが、一面旺盛なる國運の進展に伴ふ軍需關係や、資源開發に對應する走行車輛の自然増加や、ハイヤーの疾走は見逃せない事實であるから、將來是等は彼我相殺される機運のものとなつて至當とせよう。況や代用燃料の獎勵に依つても、當面の間のことならイザ知らず、二十年三十年の長期戦を決意し、覺悟するならば、マサカ全山を坊主頭にすることも得ないとするならば、矢張りガソリンの腦は永續するのである。

昭和十一年度の統計に見るときは、ガソリンの消費量は二億八千萬「ガロン」である。此の内の九割即ち二億五千二百萬「ガロン」が自動車に消費せらるゝのである。

今道路を舗装することに因つて、砂利道に比しガソリンの消費量が、二割の節約を爲すことを得るものとせば——二

割の節約は、砂利道の維持が充分に行き届いた、ツマリ砂利道としての完全なる路面との比較であつて、現在の多數の路面は、寧ろ夫れよりも低位のものが多いのであるから實際は三割程度以上の節約を見るものと考案せられるのであるが、茲には一應公表せられた節約率を採用する。——最少限五千萬「ガロン」の節約であつて、自動車消費量の五分一に相當するのである。之を一「ガロン」六十五錢とするときは、三千二百五十萬圓の節約額となるのである。

斯様にガソリン消費のみの見地からする觀察に於ても、道路を舗装することに因つて、ガソリン其の物も多量に節約せられ、金銭的にも頗る經濟的なることに想達するならば、最早や議論の餘地なかるべく、又別途の觀點から、去る第七十三帝國議會に於ても、衆議院の豫算分科會に於て田中好氏が「ガソリン税を以て道路を改良することは、同稅成立の附帶決議である。本年度に於て何故之を實行に移さなかつたか」と質問したに對し、勝田内務政務次官は、「此の上とも此の問題の解決に努力する」と答辨して居る

に徴しても、ガソリン對策の根本義は、今日直ちに道路舗装を國策として堅持すべきであり、また其の好機であると信じてるのである。

神社及御陵道改良の急務

茲に所謂神社及御陵道とは、其の所在に達する道路の意味であつて、内務省の所管に屬する道路である。

齋愆支那の聖戰は、既に一箇年を経過したが、何時終焉を告ぐるに至るべきやは、全く豫斷を許さない。のみならず銃後の鞏固さと、國家總動員の態制とは益々強化される一途であつて、正に國家總力戰であり、物、心兩面の徹底的期待である。

されば銃後の國民が、國威の宣揚と、將兵各位の武運長久とを祈願し、聖業完成を誓ふ赤誠が、貴賤老幼の隔てなく各地各所に嚴肅に舉行せられて居ることは申す迄もない。

鑠つて此の祈願祭を執行し、武運長久を願づく、神社若くば御陵に達する道路の現況は、果して是等殺倒する念願

者の交通に何等の支障はないであらふか。

固より都會地に在るものに付いては、概ね遺憾は尠いものと觀て大差なしとするのであるが、仔細に検討して行くならば、其の線形に於て、路面の構造に於て、全國津々浦々の地に於ては必ずしも然らざることは、一般の道路の状態から推察しても容易に領づけるものと思ふ。

故に私は、之等參拜道路を此際に改良することは、極めて祝福すべきことであり、又一面夫れを爲すことが、路政當局者に課された重大責任が、更らに加重せられて居るものと思料するのである。茲に於て之等道路の改良を庶幾するが爲には、新なる道路政策として、其の工事を道路管理者をして執行せしめ、國道及府縣道に對しては國庫補助の制度を設け、市道、町村道に付いては縣費を以て助成する方法を構する。かくて其の何れの場合に在りても、特殊の勞力及材料を除きては、總て地元の青年、學生、生徒の純眞な勤勞に俟つこととするのである。

併て之を爲すことに因つて、道路本來の使命たる産業を

擴充し、資源を開發するに資せられるのであるから、一石三鳥を得るに至ることは固よりのことである。

斯様に、前線と銃後の紐帶として舉國一致の態勢を強固にする政策を樹て主力を傾注することはこれは、獨り銃後運動として意義あるのみならず、皇國の隆盛躍進の爲、近づく皇紀二千六百年の光輝に備へる歴史的な、最良最大の記念すべき企劃なりと信ずるものである。

關門國道隧道專門協議會

世界唯一の海底道路隧道であり、我國朝野を擧げての待望の大事業である關門國道隧道は、昨夏其の調査に着手してから順當に工程を進め、現在では一應の見透の結論を得るに至つた。仍て内務省に於ては、愈々之れが本格的事業の計畫を樹立すべき時機までに立ち至つた。夫れで此の計畫に付いて、斯道の大家並に各方面を代表する意見を聴き智恵を拜借して萬全を期することとし、七月四日午前十時から内務大臣官邸に左記各位の參集を求めた。各位はトテ

モ公務御多端な折柄にも拘はらず、欣然として、全部が御出席下さつた事は感謝に堪えないと共に、一面本事業の重要性を強固に裏書きしたとも見るべきである。

關門隧道專門協議會出席者名(順序不向)

内務省	土	木	局	長	安藤	狂四郎
内務省	技	監	辰馬	鎌藏		
内務省	技	師	鈴木	雅次		
内務省	技	師	佐藤	利恭		
内務省	技	師	藤井	眞透		
内務省	技	師	石井	政一		
内務省	技	師	鮫島	茂		
内務省	技	師	西尾	秀彦		
内務省	技	師	鎌田	銓一		
内務省	技	師	平山	復二郎		
内務省	技	師	山	口		
内務省	技	師	瀧	山		
内務省	技	師	與			

當日は、全國總務部長會議が内務省第一會議室で開催されて居るので、末次大臣が其の方の訓示の爲、代つて館内務次官から大要左の如き大臣の挨拶があつた。

挨拶

多年の懸案でありました下關門司間國道の直通連絡は昭和十二、十三兩年度に亘りまして總額五十萬圓の經費を以て施行致しました地質其の他の調査工事も各位の御援助と努力とに依りまして大體順調に進捗し近く完了することとなり、本隧道開鑿工事の實施計畫を樹立し得る運に至りました。

然るに本隧道は我國に於ける最初の海底隧道でありまして、其の設計工法等に付きましては十分検討の必要ありと認めますので、造詣の深い各位の腹藏なき御意見を拜聴致したいと存じます。實施計畫の内容に付きましては佐藤君から説明を致させます。

引續いて佐藤第二技術課長は、本調査に着手以來の経過と、將來施設せんとする計畫の大體に互つて、左の如き説

明を試みた。折柄末次大臣も臨席して熱心に最後まで傍聴せられ、時折深刻な質問を試みられた。

先づ關門貨客交通量の現況と、隧道完成後の豫想に就いて見るに、關門間の交通量は、昭和四年乃至十二年の平均を見ると、一箇年の旅客は六百三十二萬人で、貨物は四百三萬噸であつて、一日の平均は旅客が一萬七千三百人、貨物一萬一千噸である。それを全部自動車に依るものとして換算すると、約一萬二、三千臺を要する。此の交通量の内關門を中心とする近距離交通量は、旅客三百六十八萬人、貨物二百二十一萬噸である。之に加へて、海峽航行船舶は一日に大型（千噸以上）約四十隻、小型帆船は八百隻と云ふ状態である。

隧道完成直後の交通量を推定すると、大體近距離交通量を基礎として考へて見ると、一箇年旅客三百萬人、貨物百四十萬噸で、一日平均旅客は、八千二百人、貨物は四千噸と云ふことになり、之を自動車に依り運搬するものとする、一日約三千臺と云ふことになるのである。

次に調査の経過を申上ぐると、調査は、昨年五月に着
手して、兩岸の豎坑約百三十メートルは既に完了し、試掘
坑導は、千メートルの内目下兩側合して、二百七十メー
トルを掘進して、近く海面下に達することになつて居る。坑
導では二回水脈に遭遇したので、掘鑿施工に對して良き試
練と經驗を得て、掘鑿に對する自信を深くした。尙海峽の
眞深度は詳細に深淺測量を爲し、海底の模様を對しては寫
眞を撮つて見た。

陸地測量部に依頼した、地塊運動調査は、基本測量も外
業を完了した趣きで、其の結果は憂ふべき事もなさそうで
ある。

次に右調査の結果に基き、將來本工事として採用せんと
する設計の概要に付いて申上げると、關門國道連絡線とし
ては、各種の地點を豫想されるのであるが、種々の點を考
慮し、早瀬瀬戸を横斷する路線を最も優秀と認め、之を採
用することとしたのであるとて、其の路線並に線形の狀況
を圖上で指示した。

勾配は、現在の道路構造令に依ると、國道は三十分一を
規格として居るのであるが、工費の節約を期する爲と、交
通物體の對象を、主として自動車と爲したるを以て最急箇
所を二十五分一と云ふことにした。

海底隧道の横斷面は、各國にもいろいろのものがあ
り、又其の施設した時代に依つても各種の形態があるのであ
るが、本隧道では、丸形とし、有効幅員を七・五メートルと
して疾走車道に充て、其の上段に換氣室を設け、また下段
には、自轉車並歩行者の爲の通路として、幅員四米の緩速
交通路を設けることとした。併て此の緩速者をして、取付
及海底を合して延長五キロメートル近くの隧道内を交通せ
しむることは、當を得ないのであるから、之が爲に海峽の
兩岸に昇降機を設備して、之等の者は海底部分のみを交通
せしめ、直ちに陸上に出でしめることとした。

隧道の路面は、特殊混凝土塊鋪裝とし、なるべく白色を
用ひて、陰鬱を少なからしめ、亡り止めの効めのあるもの
とする。

覆土は、混凝土とし、防水の目的を以て、覆土外皮は六
耗鐵板を捲くこととした。

換氣方法は、五箇所に換氣設備を爲すこととし、其の型
式は、トランスバース・フロア・メソツドとす。又防空上
からも特殊の考案を爲した。

工事方法は、普通の素掘工法とし、必要に應じて、膠泥
注入を行ふ豫定である。

最後に計畫の大體は以上の如くであるが、此の隧道の完
成後の効果に付いて、一言すると、其の規模に於ては、大
體一時間二千臺の自動車交通に堪え得る能力を持つのであ
つて、相當輸送量の増大にも應じ得るのであり、關門に於
ける海上交通は安全となり、國防上にも充分期待に副ひ得
るものと信じてるのである。

以上で一應の説明を終り、引續き館内務次官を議長格と
し、此の説明を基幹として、之を協議事項とし其の審議に
入つた。

此の審議に當つては主として、内務技師加藤伴平氏や、

現地の主任技師中尾光信君が説明し、又地質に付いては、
土木試験所の高田技師の報告があり、一問一答式にて進行
を續けられ極めて詳細に、且つ慎重に或は卒直に審議を遂
げられたのであるが、何しろ此の地は關門の要衝の地であ
り、各方面に關係もあることと思惟されるので、茲に記述
を差控ふることとするが、誠に有意義に始終したと云ふこ
とを銘記して置く。

尙本専門協議會は、今一應の會合を以て、愈々最後の成
案を得るに至るべく推量せられる。

特急交通調整の必要

本年四月公布せられた、陸上交通事業調整法は、八月一
日よりの施行を用途として、目下關係省で其の施行令や施
行規則、又は交通事業調整委員會の官制やらを急いで居る
のであるが、元來本法成立當時の主たる目的は、陸上交通
事業を調整して、公衆の利便を圖ると共に、斯種事業の健
全なる發達に資し、國家的不經濟を除去するに在るのであ

つた。固より現在でも其の通りであるが、私が茲に特に調整の特急を叫ぶ所以は、近時の如く、或は將來益々強化さるべき國家總動員の下に於て、徒らに交通企業者が昔日の如く競争のみに腐心して居る實狀が餘りにも見苦しいからである。殊に深刻なるガソリン規正の統制強化された今日數ヶ月を無異にして對策の革新を見ないと云ふことは何としても怠慢ではなからうか。現在行はれて居るのは、減車を勵行し、閑散時に運轉回數を減少する程度に出でない様であるが、これはガソリンが來ないから已むを得ないに出た措置であつて、積極的なものではない。調整法の施行を俟つまでもなく、少くとも競争線や併行線は運轉回數を減少するなり、共同經營を爲すなり、セメテは運轉の管理位な所までは手つ取り早く漕ぎ着くべきではないか。

一路線に軌道があるに加へて、併行して自動車事業が起業者を異にして二線も走つて居るナンテ態では、第一起業者の能力を論難されても仕方があるまい。況んや金一升油一升の、此の超非常時に於て、慢然たる有様に至ては沙

汰の限りと云ふべきである。此の際具體的な批判は差控ふるのであるが、此のことは必ずしも都會地の現状のみではあるまい。地方的に見て、また地域的にも不條理が随分あることは想像に餘りあるである。我等は此際——ガソリン規正の徹底と、政府の國策線に沿ふと云ふ意味合ひからも、交通起業者は一切の行き懸りを棄て、迸る勇猛心を以て、劃期的な英斷に出でられんことを急務中の急務として重ね々強調するものである。しかも夫れに依つて、各自の經營が合理化されるのであり、舉國一致の態様を如實に示す所以であるからである。此際でなければ出來ぬことではないか。絶好の機會とは今日のことである。起業者各位の猛省を期待する次第である。

地方的土木事務打合會を開くべし

人の進み方には種々の方途がある。此の事は公的生活にも移し得るのであつて、同じ土木事業の執行上に於ても各種の態様が窺はれる。然しながら、進み方を異にすること

に因つて假り染めにも非能力的であつては夫れこそ大變である。其の進み方の結果は、直ちに國民の福祉と經濟とに影響するからである。

現在各地方又は各縣には、種々な特徴ある工法を採用して、良い効果を齎して居る所が随分あるであらふし、また其の反對のものもあるふ。就中路政に付いて見るも、例へば同じ砂利道の修繕にしても、また鋪裝の築造にしても、同様の氣候風土の處で、亦地域的に同じ様な處でも、非常に區々であり、長短があり相違して居る。此の結果が、或る縣の砂利道の修繕が模範的とまで云はれて居つても、其の隣縣は、かくも悪路もあるものかなと嘆げかしめる程の所も屢々見受けられる。これはお互が今少しく緊密な連絡を取つて、協調する方策を樹てゝはドンナものだらふか。夫れは各自が縣民の負擔に於て行政を執行して居ると云ふ自覺に於て、斯様な地域的にも、土質的にも、亦經濟關係に於ても、凡そ達觀的に、同一地方と云はれる地方を一區劃として、土木當局者が會合し、胸襟を開いて眞に腹の

中から、其の長所短所を批判し合ふと云ふことである。そして到らない所を補充し合つて行く、長所を採擇して行くと云ふことをやつて見てはドウだらふかと思ふ。

中央に土木主任官を招集して、政府の大方針を授けることも、また土木部課長を時々異動することも、固より異議がある譯ではない。然しながら、現實の問題は方針や人に依るものではないから、是れ丈では、現地解決には物足りなく感じられるのである。

試みに其の機構を云ふならば、九州一圓とか、東北地方とか、南關東とか、四國と云ふ風に地方的に區劃して集合するのである。其の際は、關係府縣の人々が出席するの外本省からも出席し、精魂を打ち込んで、ガツチリと手を組んだ、大地に足を踏みしめた土木行政の進展に協力すると云ふことが、最も望ましく、また喫緊事であると思ふ。

青森縣の道路

先般青森縣で開催せられた、東北六縣交通關係者の會合

に列席するの好機を得たので、ホンの一局部ではあつたが縣内を視察したのであるが、極めて道路の悪いと云ふ印象が残つて居る。之れは降雪國の特有状態として、融雪後間もない時期であつたから、未だ常道に復して得なかつた勢であることも勿論であるが、同じ降雪國でも秋田縣に一步を入れると、其の面目が雲泥の差である。

由來青森縣には、國府縣道が二千三百餘軒。之れに對し道路維持修繕費は、昭和九年度頃迄は二十五萬圓臺であつた。然るに何を逆上したか十年度からは、此の中から拾萬圓を減じて、拾四萬圓、拾五萬圓程度と云ふことになつた。昭和十年度と云ふと、丁度其の頃各種匪救事業や、振興事業等に因つて多數の道路改良事業が一段落となつた時で、普通ならば維持修繕費をウンと増額せねばならない年廻りに出會した時である。

減額の理由は全く判らない。恐く當時の知事と土木課長のみが知れるものらしいが正氣の沙汰とは受取れぬ。徒に感情の上から削減したものとせば、國政事務を玩弄するも

のであり歳入出のバランスの爲に不用意に削減したとすれば、其の不明は千載に残さるべきであらう。何れにしても八十萬縣民こそ取り返しのつかぬ迷惑至極な事柄である。

更らに本縣の——或はまた——多數の府縣も同様かと思はれるが——修繕技術と云ふか、修繕方法と云ふか、材料の選擇にも、作業の方法にも、また従業員の意氣込にも尠なからず劣つて居ると思はれる節が多々ある。が是れに付いては一朝一夕で解決せらるべき筋合ではない。最近は縣の首腦部や、また直接路政當局者も、非常な努力と苦心と熱誠とを以て隣縣秋田へ、擔當技術員や、道路工夫を派遣して、同縣の長所を實地に付いて修練せしめて居るし、一面嚮に減額した維持修繕費を或る程度迄に復活増額し、また道路工夫を増置する等、嘗て受けた打撃を幾分なりとも軌道に乘らしめんとしつゝある際でもあり、他面また道路愛護團體の制度を確立して、着々と其の結成を急いで居る状況でもあつたから、其の效果に期待し、現當局の掩まぬ誠實に敬意を表して、暫らく其の成果を靜觀したいと思ふ。