

説苑



樞原神宮參拜道路と立體交叉

藤田宗光

- 一、交通概論
- 二、交通量の研究
- 三、交通整理
- 四、立體交叉
- 五、紀元二千六百年と樞原神宮
- 六、畝傍跨線橋

一、交通概論

都市人口と交通機關とは唇齒輔車の關係を有し其の均衡が失はれたる場合には交通が輻輳するものである。徳川時代の交通には東海道五十三次でさへ馬と駕籠とが利用されたに過ぎなかつたため今日の如く交通問題も惹起せず随つ

て人口も都市に集ることが割合に少なかつた。

明治初年頃までは、荷車、馬車、人力車が唯一の交通機關であつたが、明治五年に始めて、東京・横濱間に鐵道が敷設せられ漸次全國的に及び都市と農村との交通が緊密されるに至つた。都市には輕便鐵道が一時流行したが、速度

の遅いのと煤煙が發散するため、たゞちに影をひそめ、之に變るに電車が現はれ速度の速いのと便利なため重寶がられ都市が段々大きくなつた。更に大正十年頃より自動車は現はれ其の利用が擴大されると共に、市内交通に重要な役割を演じ延いて地方にまで及び産業道路の開發を促したのである。自動車と電車とを比較するに前者は速度も早く

其の上三米以上の道路さへあれば至る處に運轉し得る便利があるのである。然るに大都市の交通は電車とか自動車のみでは十分に旅客を輸送すること困難であるがため高架鐵道や地下鐵道が現はれた。農村では自動車は缺くべからざる交通機關の一つであつて乗合自動車の如きは殆んど全國の聚落地を結び農村の人々に對し、便宜を與へてゐる。

鐵道は全國津々浦々まで敷設せられ遠距離の交通機關として最も大切なものである。斯くの如く徳川時代の交通機關は速度も至つて遅く更に運搬力も貧弱であつたが昭和時代にはより新しい交通機關の發明により速度も敏捷となり運搬能力も増加し都市へ人口が集中し著しく近代都市の發

達を見たのである。更に交通機關の發達は日進月歩の勢で進み飛行機の發明は世界の地圖を縮少せしめ國際的に距離を短縮し其の利用と進歩とは更に都市と都市との交通に劃期ある變化を與へるに至つたものである。

二、交通量の研究

都市の向上は其の都市の交通問題を研究し足らざる處を補ひ交通の圓滑を圖ることが緊要である、都市が社會的に或は經濟的に其の機能を十分に發揚してゐるかどうかのバロメーターは其の都市の交通系統の整備を觀察することが最も適切である。

都市は商業、經濟の中心をなし特に市民が集散する場所は高層建築物が現はれ交通輻輳の原因をなすものである。勿論建物の大きさと高さとは必ずしも交通輻輳の原因とはいへない、例へばシカゴのラサール街の經濟中心である建築物は二十階であり、スエート街では商店の高さが十一階であるにも拘らず歩道の交通量は最大の時刻に於て前者の歩行數は後者の約半數にも及ばない状態である。同様に諸車

交通量の最高時に於ても後者の方が前者の方よりも五十
七%だけ多いのである。

交通量の大小は建築物の高度よりも寧ろ用途に左右せら
れる場合が多い。交通機關を整備し又簡易化して其の能力
を増進するには各都市に於ける交通量の多寡及び分布状態
を研究し將來悔を残さざるやう道路計畫を樹立する必要が
ある。此基本の調査は大體次の四項に分けて考へたがよ
い。

(一) 定則的潮流表現

都市の交通混雑の中心地は官公署・神社・寺院・ビルデ
イング・デパートメント・銀行・諸會社・停車場・學校・
劇場・活動寫眞館・圖書館等である。人々の一日の動的變
化は、之等の中心地より各方面に道路に依て集散せられる
のである。丁度潮が時間的に干満する如く、人々及び交通
機關も規則正しく、或る方向より他の方向へ移動し、大體
に於て各數量が一定の原則に支配されるものである。人々
及び交通機關の潮流が断片的に或は連續的に一つの系統に

よつて構成せられるのである。

(二) 不定則的潮流表現

何れの都市を問はず時季により交通量の増減があり、土
曜日・午後、日曜日及び祝祭日は通常日に比し一段と交通
の雜鬧が多く、又一年に互りてみるに季節に應じ交通量の
潮流が變化するものである。平常は學校・官公署・銀行・會
社・工場等へ通ずる道路は朝夕のラッシュアワーの時間に
著しく交通量が多きに反し、運動競技場・公園・遊覽地・劇
場等は平時は閑散であるが休日・祭日には往來織るが如く
人山を築くのである。神社佛閣の定例による祭事佛事の時
は、地方民の參拜は想像も及ばざるほど交通量の激甚を招
き、交通雜踏の原因として看過することが出来ない。故に
此の潮流に就いても道路系統を考慮せねばならぬ。

(三) 地域性表現

午前は住居地域より其の都市の政治・經濟・工業・商業
等の中心地へ連絡する道路が最も活用され午後は之と反對
に、之等の地域より住宅地へ逆流して人々が分散するので

ある。又夕食後は或一定の時間内には、住居地域より商業地域へと交通流が變化するのである。

麴町區に於ける晝間人口は一六一、五八六人夜間人口は五四、四九五人を數へ之によつて見るに晝間人口は夜間人口の約三倍の激増ぶりである。外に商業地域たる京橋・日本橋・學校の多き神田區も麴町區と同じ現象を呈し、住居地域たる杉並・荏原・中野・瀧ノ川・世田ヶ谷・目黒等は夫々晝間人口が減少してゐる奇現象を呈してゐる。

(四) 交通速度表現

急行電車、高架鐵道、地下鐵道等は、超高速度を有するが爲に郊外に於ける集團地と都心とを短時間にて連絡し、各中間驛及び起終點驛に於て群集を集合分散せしむるのである。以上の見地より、都市の交通機關及び道路計畫を樹立するに當つては既往及び現在の交通機關系統の狀況や配置を考へねばならぬ。更に交通量の調査は色々面倒でもあるが時節に應じて實行したがよい、特に交通混亂の原因は定則的潮流によるものが多く都市が外延的に膨脹するに従

ひ、市内の交通が混亂するに至るのである。都市の交通量の圓滑なる消化は交通に極めて重大なる關係を有するため慎重な對策を講ぜねばならぬ。

三、交通整理

交通整理の方法は道路の數及び幅員が不十分である場合には道路の新設並に擴築をなして交通の收容力を増し、この不備を取り除かねばならぬ。道路は十分に其の利用を發揮するのが主なる目的であつて交通を輻輳さしては何等の效果がない。ある道路と之に交叉する道路との數によつて其の點に於ける交通量を異にする。二本の道路が交叉する場合に各道路の交通量と幅員とが同一なる場合には、二倍の道路の能率をあげねば交通が停滯する譯になる。故にこの交叉點に於て路線數が多い程交通が停滯することになるのである。故に交叉點に於ける交通整理を圓滑にするためには如何なる施設と方法とを選ぶが適切であるかといふ問題があらはれて來るのである。

道路の交叉する路線數は出來る丈少くすることが良く五

條以上の道路が一點に集ることは避けた方がよい。自動車
が幹線道路を通過する場合に其の速力を緩めないで安全に
交通し得るには立體交叉にする方法より以外はない。

四、立體交叉

昔の交通機關は、荷車馬車の如き悠長なるものに過ぎな
かつたがため道路の交叉に關しては今日程輿論を喚起する
には至らなかつたのである。

自動車は人類に便利を與へてゐるかはりに多くの事故を
發生し尊き生命を犠牲に供することさえあるため、交通事
故を如何に少くするかについて其の施設の改善が叫ばれる
やうになつた、道路と鐵道軌道との跡切の如きは一日數百
回に互る交通遮斷によつて停止時間が空費されることが夥
しく斯くの如く交通問題が喧しく叫ばれるのは道路交叉點
に於ける交通の輻輳を裏書きするものである。特に都心近
くにある交叉點を考へるに平面交叉では圓滑なる交通は望
めなく立體交叉の必要が起つて來るのである。幹線道路と
鐵道との交叉に對しては絶対に平面交叉を避け、立體交叉

になさねばならぬ。然るに全ての跡切を立體化になすには
巨額なる經費を要するがため已むを得ず平面交叉になす場
合には交通取締を勵行し踏切施設を完備し、運轉手の訓育
と徳義の涵養によつて足りない處は補はねばならぬ。

交叉による事故を防止し或は交通の停滞を除き其の能率
を發揮せしむる方法は立體交叉を設備することによつて矯
正し得るものである。

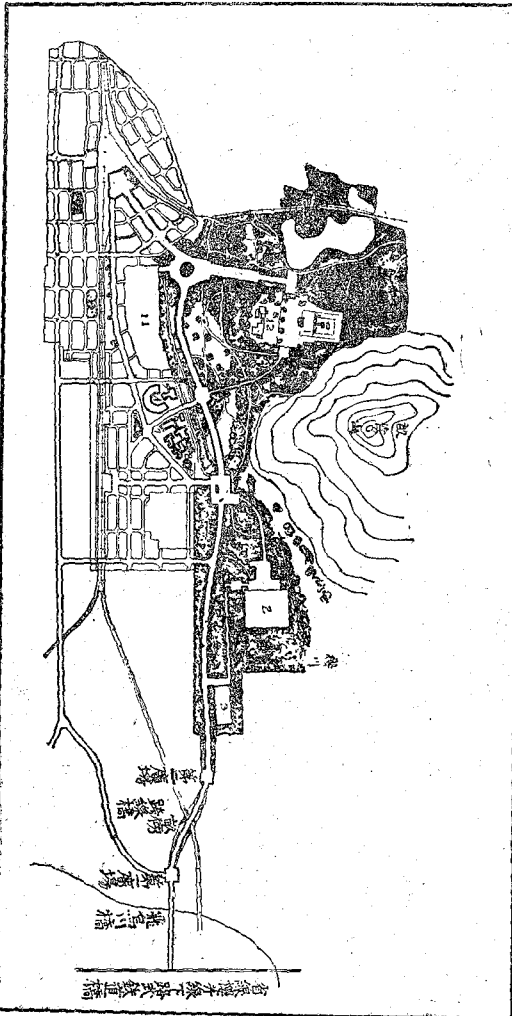
立體交叉を設置するに當つて、どの方向の路線を勾配式
にするか或は水平式にするかについては地勢、建設費、維
持費、運輸等の得失等を比較して決定すべきである。踏切
なくして交通を絶対に安全にするには速度の早い各種の鐵
道と道路との交叉には大都市は元より地方都市に至るまで
一日も早く立體交叉を實施せねばならぬ。然るに立體交叉
の缺點は道路敷地を多く要し且高低差が甚しく道路に沿接
せる建築物の利用が困難となり、其の他排水と工事に多大
の費用を要するため一般に採用されないのは誠に遺憾に堪
へない。

五、紀元二千六百年と橿原神宮

橿原は神武天皇が大八洲を裁定し天業を恢弘し即位後賀正の大禮より宮殿の經營、國宰の配置に至るまで悉く國家

就中神武天皇及び皇后五十鈴媛命を奉祀せる橿原神宮は畝傍山の東南麓に在り、高燥にして清楚を極め森々たる松樹の下に神氣自ら嚴かなるを覺ゆ。

萬世の基礎を奠め給ひし建國創業の聖地である。靈山畝傍山を中心とし香久、耳成の所謂大和三山は此地を



一、橿原神宮 二、畝傍山東北陵

其の西方より南方に互りては長山と稱する丘陵宮後を繞りて不朽の垣を作り、又東方は水田によりて平野直ちに三諸多武の諸山脈

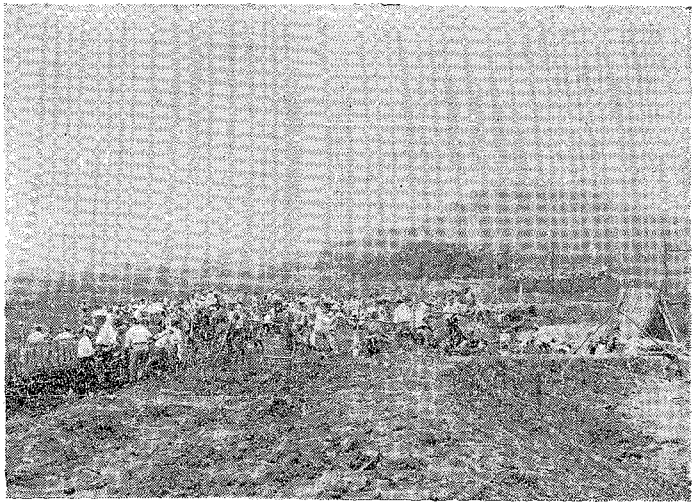
圍繞し橿原神宮、畝傍山東北陵を始め歴代天皇陵宮跡史蹟等枚擧にいとまがない。

に至る。而して遙かに東南の空を望めば吉野宇陀の連峯雲漢縹渺の裡に矗立し其の雄大の觀天險の地永く國民をして

天皇當年の壯圖を回想せしむ。然れども近時橿原神宮の境

畫區劃整理を施行せんとするものにして其の總面積三十二

城並にこれに隣接する畝傍山東北
 陵の附近は俗化する傾向甚しく神
 聖の保全及び風致保存上遺憾とな
 す處あり誠に恐懼に堪へざるもの
 がある。來る昭和十五年は紀元二
 千六百年に該當するを以て神武天
 皇の御鴻業を追憶し奉ると共に益
 々建國の由來を明徴にし日本精神
 の振作高潮に資するため國に於て
 は橿原神宮境城並に畝傍山東北陵
 陵域の擴張整備等の施設を行ひ永
 遠に森嚴を確保せんとするのであ
 る。然れども之を單に境域整備に
 のみ止めんか之に接し依然として
 無統制な市街地を形成し遺憾の點
 多かるべきを憂へ聖域擴張と共に此際附近地をして都市計



畝傍跨線橋まで約二千米の地點までトロにて土運搬

萬二千坪其の内十三萬二千坪を境
 域とし殘餘を市街地とせんとする
 ものである。尙聖域内には二十一
 米乃至四十米の參道を新設し、そ
 の東方に橿原神宮外苑として三萬
 六千坪を買收し茲に橿原道場を建
 設し其の他市街地には幅員十五米
 乃至十一米道路を基幹とする幅員
 六米以上の道路を適當に配し民家
 を移轉し整然たる街衢を構成せん
 とするものであつて昭和十三年五
 月八日より着工し來る十四年十一
 月十一日遷座祭までは大略工事完
 了するものである。

六、畝傍跨線橋

當地方は都市の交通と異り大阪奈良の郊外として之を

包含する地方計畫の交通状態を考慮すれば足るのである。

故に道路は平靜は定則的交通を

主體に又不定則的には祭典及び特殊の催しに對し群集の集散する數によつて設計せねばならぬ。

本年度までの榎原神宮の参拜者數年次別は左の如し

各年次毎の参拜者數

昭和十年 六三七、五七六名

同十一年 六五四、九三〇名

同十二年 九二九、一五六名

同十三年 一、八六八、九五六名

同十四年自一月至六月

一、二九七、六三一名

各年の一日最高の参拜者數

昭和十年四月三日

九七、六二六名

昭和十一年二月十一日

六〇、三二六名

同十二年四月三日

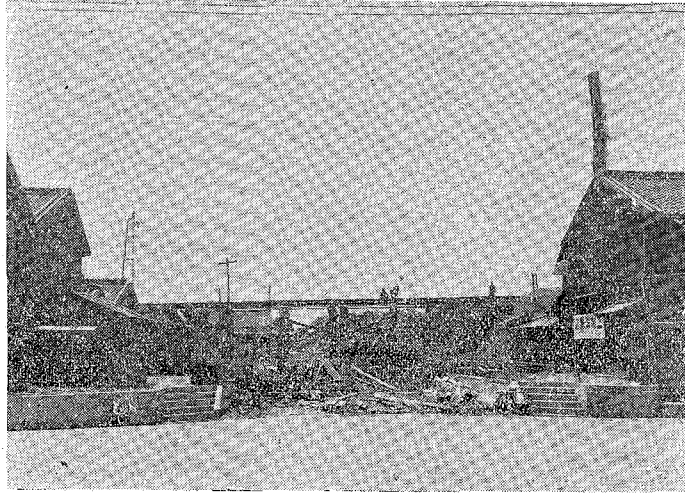
一三九、一六八名

同十三年四月三日

一四〇、八六五名

同十四年二月十一日

一五六、九一六名

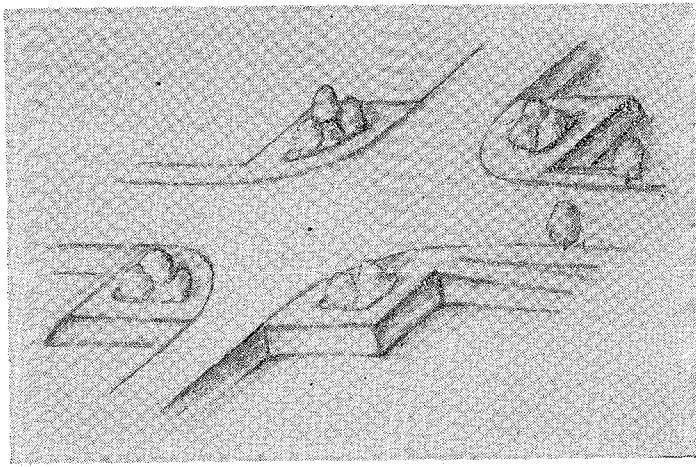


省線櫻井線下路式鐵道橋工事中

昭和十三年度の参拜者數一日平均約五千人一日最高十五萬七千人餘の多數にのぼり皇紀二千六百年祝典祭には少く共一日三十萬人の参拜者の豫想にて之に應ずべく電車の輸送、道路による交通量も消化し得る見込十分である。榎原神宮を中心に市街の分布状態を考へるに省線歌傍驛を中心に八木町今井町の兩市街の人口

八千人榎原神宮に接續する市街人口二千人であつて其の距

離約二千五百米餘であるが、各經濟的に獨立してゐる關



又せねばならぬ。

參道第一及び第二廣場

係上連絡道路として十
 一米もあれ
 ば十分であ
 る。
 省線畝傍
 驛と樫原神
 宮とを連絡
 する最短の
 理想道路と
 してはどう
 しても省線
 櫻井線、大
 阪電氣軌道
 畝傍線と交

故に高速度線との交叉箇所は交通上の危険を防止するた



畝傍跨線橋に於ける建國奉仕隊の作業情況

の位置に省線があるため地形上道路を下方にする方が工事

めに平面
 交叉を避
 け立體交
 又とした
 のであ
 る。
 參拜道
 路は畝傍
 驛前廣場
 より西約
 二百十米
 の地點に
 於て南方
 に折れる
 が二百米

施行も經濟的で容易である。

故に省線櫻井線には下路式鐵道橋を設け北方二百二十五米の地點より三%の勾配にて下り水平四十米を経て四、二二八%の勾配にて昇り飛鳥川橋に至る。

櫻井線下路式鐵道橋（假名）

鋼鈹桁橋

橋長 拾壹米

橋臺抗打基礎重力式コンクリ

ト造

橋體 鋼鈹桁

飛鳥川橋

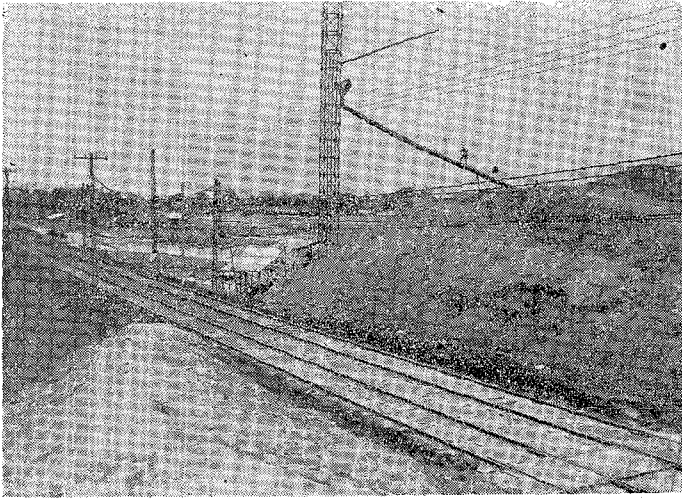
鐵筋コンクリート桁橋

橋長 拾壹米九拾纏

有效幅員九米

橋臺杭打基礎重力式コンクリート造

橋體 鐵筋コンクリート丁桁



畝傍跨線橋の取付工事

高欄 花崗石造擬寶珠付高欄
飛鳥川橋を跨ぎ四%の勾配にて下りて參拜道路第一廣場に至り右に大きく彎曲し大軌畝傍線と五十二度の角度にて交叉する畝傍跨線橋（假名）は四%の勾配にて昇り大和三山の一たる畝傍山と檀原の聖地を見下しつゝ四%の勾配にて下り第二廣場に接続する。

下路式鐵道より第一廣場までは幅員九米第一廣場第二廣場は邊四〇米の正方形であつてその間は車道十一米步道各二米法先には兩側に四米の道路を附し建築物を容易ならしむる。

第二廣場より神宮前大廣場までは車道十一米步道各五米

である。

畝傍跨線橋

畝傍跨線橋は取付道路の築造土量に大なる影響あるを以て桁高を最少ならしむる構造を選ぶ必要より二鉸「ラーメン」式鐵筋コンクリート床版橋としたのである。

橋長二十七米十五纏

有效幅員十五米（車道十一米西側歩道二米）

橋臺杭打基礎重方式「コンクリート式」

橋脚杭打基礎鐵筋「コンクリート造」

橋體中央徑間十三米五十纏の二鉸「ラーメン」式

鐵筋「コンクリート」床版橋側徑間六米二十五纏の内中

央徑間から實桁 一米五纏單桁五米二十纏からなる三徑間

高欄 花崗石擬寶珠付高欄

道路維持修繕費の動向を見る(一)

K · A 生

◇ 輓近道路運輸の情況は、之を貨物自動車に付て見るも、

事變下と雖も何等洵ることなく、否寧ろ道路交通は揮發油

の強度の規正に伴ひ、數的には大した増加を見ないが、量

的には極度に積載量を増加して、物資需供を充足して居る

實狀で、爲に道路を損傷する程度は事變前に比して遙かに

其の甚敷さを加へて居るのである。従つて道路の維持修繕

に付ても之を此儘に放置するときは、延いては物資動員の