

# 神戸と道路

## 神戸市

我が國は古來より神國であり、凡ての道は神に通じ、後年佛教渡來、佛寺建立に伴ひ道は又佛に通ずる様になつた。即ち我國の道路は神佛より發達したものである。従つて重要道路は神社佛閣に通じ其沿道に村落が發達し其村落に又氏神、檀家寺が建てられた。道標も、道路の名稱も神佛の名稱が多く、伊勢道、高野街道、住吉街道等々あり、「右伊勢」とか「左奈良」とか「左金比羅」とか凡て神佛參詣者の爲めの道標が今日でも到る處に残つて居る。神戸でも舊兵庫の眞中に「東すぐ伊勢、京、大阪道」「西すぐ金比羅西國街道」と記した道しるべがあり、尙ほ近郷の有名な社寺參詣者に便にする道標がある。かくて明治初年に到る開

港となり、我が神戸には脚光を浴びて世界の舞臺に躍り出たのである。歐洲文化の洗禮を眞先きに受けたのであるが、市街道路の建設は歐洲文化道路の建設と神に對する道路の建設と併行して施行せられた事は神國日本の面目上當然とも考えられるが、幕末開港明治維新と開闢以來の大轉換期に際し國を擧げて騒々しかつた時に、神の道が建設されたのは一つの神秘とも考えられる。即ち兵庫開港と共に居留地條約が出来て明治初年英人技師「ジー・フロッグ」氏が英國の東洋植民地都市計畫設計の經驗に基き居留地の市街地計畫即ち區劃整理道路の設計をなし、凡て歩車道の區別ある整然たる模範的の道路を作つたのである。これと

殆ど同じ頃、楠公湊川神社の御造營があり、東海道鐵道の計畫も發表され、市街地建設の第一歩として楠公さん附近一帶の新しい市街地道路の建設が行はれた此の二つは神戸が市街地道路建設の初めであるが、其後異常な發展に依り市街道路が陸續と建設せられたが、何物も舶來を謳歌した時代に何故か居留地の舶來の道路を眞似なかつたか不思議である。若し居留地道路に眞似て凡ての道が作られたならば、どんなに立派な神戸市が出来上つて居た事であらう。残念な次第である。しかし先覺者もあつて今の榮町通りが明治六年頃計畫せられたが、其時米國よりの歸朝者關戸由義氏が幅員十間道路の建設を主唱し、廣過ぎると云ふ意見多く大分論議された様で、現在の約八間幅の道路が作られたのである。又耕地整理法に基き市街道路が服部知事時代に建設された時も、一般に廣過ぎると云ふ聲があつたと聞いて居る。これも在來の村落内の道路は所謂一丈道で幅員一間半餘であり、三間も四間幅もある道路を作るのは確かに廣過ぎると思はれたに相違なく、今日の大都市が豫想されず、

環境から見ても當然で、生活環境が其國の文化の上にも如何に反映するか知られる。明治十年頃迄は市の中央部の楠公さん附近元町、榮町、花隈、今の縣廳舎附近より下手の道路が築造せられ、又外部との連絡として西國街道、丹波街道(今の有馬道)なども改修せられた。明治十年頃より後約十年間市制施行の二十二年頃迄はこれ迄の建設道路の維持修繕一部改修等で活發な建設がなかつたのである。

明治二十二年市制が施行せられ、市役所に土木係りも出来、道路に對し本格的の係りが出来たわけであるが、何分財政も小さく、道路の建設に大金を支出する餘裕もなく、在來道路の改修が大部分で新道の建設は大抵地主組合の手で行はれた。現在の道路は殆ど全部地主の手で作られたものと見て差しつかえなく、廣い幹線道路が市で施行せられたのは最近約二十年間の極く新しい話である。即ち道路法が生れてからである。

一、地主組合にて施行(耕地整理法公布以前)

二、耕地整理法にて施行

三、土地區劃整理法にて施行(都市計畫法公布後)

の三階段で地主が建設したのである。而して戰勝殊に我國が一大飛躍すると共に市も飛躍的に發展し、日清、日露、歐洲第一次戰と共に非常に發展し、地價の暴騰と共に地主の負擔に於て施行せられたのであるが、都市計畫法施行前迄は市街地道路を都市計畫的に都市の將來も考察した一貫した連絡ある計畫とは云ひ得なかつたので發展につれて、東に西に田畑が次から／＼にと市街地化されたわけで、かくて市街地が大きくなり「不完全な寄せ集め」の市街道路となり、交通上にも、一都市としても大きな缺陷が見出され、それに氣が付いて、大正三年に市に於て市區改正調査委員會條例が出来て、幹線聯絡道路其他都市として重要施設などが調査研究せられ、後に東京市にならい。國の市區改正條例が適用され、更らに都市計畫法が出来て、都市計畫委員會となつたのである。神戸は土地狹少なる上に餘り急激に發展した爲に都市計畫法が出来る以前に、現在市街地の殆ど全部が計畫建設せられ、區劃整理道路は東部灘區

の山手と西部湊區、林田區の山手一部の住宅地帯の一部に過ぎぬ。

交通動脈たる幹線道路が計畫事業化せられたのは實に都市計畫法、道路法が制定せられたのに基くもので、我國道路史の一新紀元を劃いたものである。大正九年に市區改正委員會時代より調査計畫せる幹線道路の新設擴張を第一期都市計畫事業として決定した。これは幅員十一間乃至十三間延長約三里に互り事業費千七百萬圓で神戸市の道路事業としては實に劃期的のものである。本事業も順調に進み大正十四年には完了し、本事業の完了直前大正十二年には第二期事業として幅員二十五米乃至二十七米、延長三千七十間、事業費六百五十萬圓が成立、これも順調に進捗して昭和三年完了した。更らにこれと相つぎ第三期事業が決議せられた。事業費千三百餘萬圓で、幅員十八米乃至四十米延長九千六百四十米で、此事業は昭和四、五年以來時局の變轉餘り甚だしかりしと、昭和十三年の大災害とに災せられ、未だ全部完成を見ざる次第である。昭和十年には市の

玄關道路たる都市計畫海岸道路の新設擴張が事業とせられその事業費二百六十餘萬圓、幅員二十七米、延長二千四百餘米である。これも目下事業執行中であり、又これと同時に一般土木事業として事業費五百四十萬圓を以つて主として都市計畫路線を選び、道路の新設擴張をやる事となり、目下工事中である。又昭和元年には阪神國道が完成し、昭和六年には西に神明國道の開通あり、東西相呼應して交通圓滿の完璧を誇るに到つたのである。斯くて海岸より山麓まで寸尺の土地も残さず市街化せられ、従つて山地の利用開發が唱道せられ、昭和四年には六甲登山自動車道路が開設せられ、市の中央部再度山に通ずる登山自動車道路が昭和十年完成されて、此道路を利用して、再度公園、外人墓、小學校共同教材園等が續々新設せられ、更らに二千六百年記念事業として森林植物園が作られる事となつた。

之等の道路開設工事に外に時代／＼に依り、農村振興土木事業として、又失業應急事業として、産業道路として、二、三道路の開設を見た。路面の改良即ち舗装工事は神戸

市では好く普及し、「六十五パーセント」近くに達して居るが、昭和十二年迄失業救済事業として施行せられたもので其後は失業應急事業も打切りとなり、市費で僅か宛年々舗装工事を施行し來たつたが、舗装の「八十パーセント」は失業應急事業でやつたものと見て好いのである。道路發達の變遷は世相の變遷を物語る面白い資料である。

目下施行中の道路は前に述べた都市計畫事業路線と一般土木事業路線との外に、昭和十三年の災害に依る、災害復興都市計畫事業がある。山麓都市計畫道路と稱する幅員十一米乃至十八米、延長一四、七〇〇米、事業五百十八萬圓と、知事執行の河川沿道路と稱する幅員十一米乃至二十五米、延長九千八百米、七路線事業費五百九十餘萬圓があり昭和十四年より七ヶ年繼續事業として執行中である。

以上は神戸市道路の概念であるが、時局柄資材難で進捗思ふにまかせず苦慮して居る次第であるが、世界的の大轉換期に際會し、大都市の道路計畫は又一大轉換の必要に迫られつゝあり、綠地帶道路、防火「ブロック」道路、防空

避難道路等、防空對策道路問題が論議せられ、紀元二千六百年を期して、道路史に又々一新紀元を劃せんとし、道路

關係者の責務の重大を痛感する次第である。

## 名古屋市道路發達の概要

### 名古屋市道路課

名古屋市は北西に豊稔なる濃尾平野を控へ、南に伊勢灣を擁し、海陸の要衝に當り、東西往還の要路を占め、都市

し、明治二十二年市制施行當時の十三平方糎餘に比すれば實に十二倍餘りの擴大となり、人口既に百四十萬を稱ふるに至つたのである。

發達の天惠の自然的要件を具備してゐるのであるが、所謂近代的都市としての發展は極めて新しく、漸く大正年代に至つて消費的都市より産業都市への移行に始まり、近時道路、港灣、鐵道等の近代的諸施設の進展と相俟つて其の躍進隆盛振は實に目覺しきものがあり、今や市域も其の廣袤東西約十五糎、南北約十七糎、面積約百六十平方糎を算

乍然名古屋の起源を尋ねれば相當に古く、上古既に熱田神宮の創立に依つて熱田地方が最も早く開け謂はゞ中部日本に於ける文化の發祥地として榮へ、後に名古屋城築城に依り城下町として發展した名古屋市との併合に依り名古屋今日の發展を爲して來たのである。

中世京都より東國に至る往還は美濃路より來たものも伊