

て居る。華中鐵道に就ていへば、株式の四分の三を日本が持ち、四分の一を支那が持つて居る。又人的要素に就ては、華北の方は、滿洲の隣りにある關係上、滿鐵との交渉も多く、又滿鐵の人が澤山行つて居つて、滿鐵の人が七割に鐵道省の者が三割程度になつて居る。然し華中の方は全部鐵道省から行つた。私はその創立に參畫した者であるが、鐵道省の者を數千人連れて行き、支那人の重役、社員、下級従事員を入れて會社を設立した。支那の土地で仕事をするのであるから、下級の従事員は殆ど全部支那人である。人數の點は日本人よりも支那人の職員の方が數倍多く、非常に多くの支那人がこれに従事して、日本人の指導の下に運営に當つて居る。

決戦下の土木戦士 (三)

——關東土木出張所管内を見る——

かくの如く、大東亞共榮圈の滿洲、支那、フィリッピン、佛印、タイ、マライ、ジャワ等、總て日本の鐵道人が指導權を握つて居ると申しても差支ないのであつて、この點は我々として大いに誇りを感じ、又責任を感じるころである。

海運に就ても、矢張り同様のことが言へるのではないかと思ふ。大東亞共榮圈を眺めてみても、船舶を所有して居る國は日本以外には殆どない状態である。支那にしてもさう大したものはない、況や滿洲その他南方の國には問題になるやうな船舶所有國はないのであるから、大東亞共榮圈内の海運に就ても亦日本が指導權を握つて居ると、ハッキリ言へると思ふ。

清 水 生

總力戦と職域挺身

説 苑

新春……昭和十九年此年こそは史上最も意義ある年と共に益々重大なる時局に當面するの年であり、強固なる覺悟と決意を一段

と要する年であると痛感するのである。即ち大東亞戰爭は既に第三年目に入つて皇軍勇躍萬里の波濤を乗切つて敵米英に一大痛撃を加へたる昭和十六年十二月八日のあの感激は、今尙ほ胸裡に鮮なるに連れて大東亞の天地を靜觀すると驚くべき變貌を遂げて居る。日華の新關係、ビルマ、比島の獨立、インドネシアの政治參與、印度假政府の樹立、大東亞會議の開催並に大東亞宣言、大東亞新聞大會等々と肇國の理想は着々として實現し、大東亞十億の民族は益々其の結束を強固にして、共同の敵米英を打破せんとする確固不拔の態勢を確立し、其の豊富なる資源は戰爭遂行に資するところ甚大であり、又國內に於いては官廳の機構改革、企業整備等々所謂戦力増強の施策は大いに進捗し、産業人はその設備と努力とを擧げて軍需生産と國民生活に絶対必要なる民需生産に集中し、又技術者は其の智能を傾けて科學技術戰に挺身し、婦女子は雄々しくも職場に敢闘し、而して學生は學業を中止して第一線に出陣したのである。……苛烈なる戦局は愈々本年に入つて一段と苛烈深刻化すべく、我が鐵桶の布陣に對して敵は海陸空を通じて戦線を擴大し、その戦意は決して侮り難いものがある。即ち敵は反攻毎に深刻なる打撃を蒙りながら無謀にも進攻を繰返し、敢へて莫大なる消耗を介意せず執拗なる態度は、敵が緒戦以來の事毎に敗戦たるに拘らず、未だ戦意の毫も衰へざるものと見なければならぬ。例へば近代戦の尖端を行く武器たる彼の飛行機につい

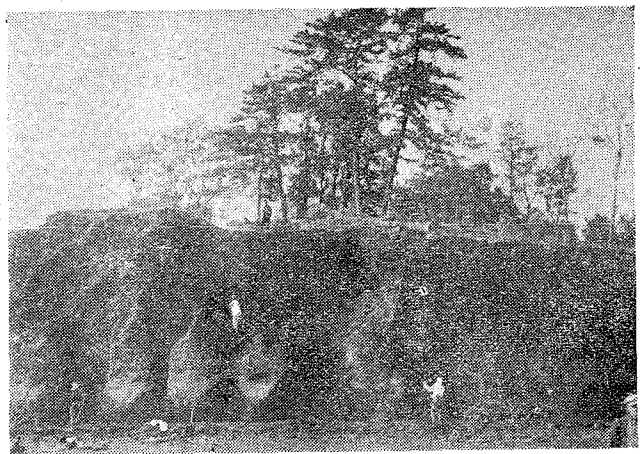
ても、敵米國の生産實數を測定すると月産七千五百機としても一日に二百數十機を新に補給し得るのであつて、而も之を搭載する航空母艦の建造能力は、敵米國の生産力を以てすれば決して輕視するを得ないものがある。従つて敵は如何なる打撃を蒙むるともなほ航空母艦及び飛行機を續々補充し、反攻を繰返すと見なければならぬのである。故にこの戦局の最大要請に應ふるの途は一億國民は年改むると共に、更に一團結を鞏固にして現代戦が文字通り總力戦たるを痛感して各々其職域に勵精するにありと思ふのである。

決戦體制下の土木現場を見る

去れば決戦體制下の我が土木行政……事業に挺身第一線は如何なる状況にあるか、所謂土木戰士はこの重大時局下に於いて資材又は勞務、食糧等困難なるに拘らず如何に苦心努力して、職域奉公に一路邁進しつゝあるかに思ひを致して、平井幹事と筆者は前に名古屋土木出張所管内を視察し、次いで今回は行政機構改革に於いて從來の横濱土木出張所が廢せられて東京土木出張所に併合し關東土木出張所となつた。其の管内第一線を視察することとして、山下所長の好意に依つて先づ三十六號線たる新京濱國道の工事状況と、京濱國道並に産業道路を具さに視察することを得たのであつた、全體關東土木出張所の受持區域は大體に於いて東京都

を始めとして、神奈川、千葉、茨城、栃木、埼玉と山梨の六縣に互つて居ることであるから、武蔵野の大平野一帯と山國たる甲斐を含む譯である。道路としては主なるものは京濱國道並に東海道の幹線、箱根以東と新京濱國道並に千葉房總國道、上總常國道、其他數線あり、河川工事としては彼の坂東太郎の名稱ある利根の改修を始めとし江戸川、鬼怒川、渡良瀬川、那珂川等々の改修工事

がその主なるものである。又其の管内の第一線事務所としては新京濱國道事務所、京濱工事事務所、多摩川改修事務所、澁瀬工事



事務所、横須賀國道工事事務所、平塚工事事務所、酒匂川砂防工場、富士川工事事務所、落合釜無川砂防工事事務所、神流川改修事務所、烏川砂防工場、荒川上流入間川改修事務所、荒川維持事務所、常總國道改良事務所、房總國道改良事務所、江戸川増補維持事務所、利根川上下流増補事務所、小貝川改修事務所、渡良瀬川上流改修事務所、鬼怒川改修事務所、那珂川改修事務所、久慈川改修事務所、足尾砂防工場、日光砂防工場、男鹿川砂防工場、等々と多數の實際仕事を擔當し施工して居る所謂現場第一線の工事事務所が散在して居る。そこで平井幹事と筆者は嚴寒風吹きさむ某日、先づ新京濱國道を視察したのである。

京濱國道は交通力飽和狀態

現在の京濱國道は東海道の幹線に當つて居るが、往時は所謂東海道五十三次の道として人馬の交通だけであつたために、其の幅員も五、六米の土砂道であつたが、明治年間から漸次年と共に其の交通量は増加し來り、殊に自動車の發達は益々幅員の狹隘を來たし道路としての機能を十分に發揮することが出来ない状態に至つたので、大正七年以降昭和五年までに幅員十八米乃至三十六米に改良されて、茲に一躍近代道路としての面目を保つやうになつたのであるが、而も現在に於いては益々其の交通量は年と共に激増して既に飽和點に達し、一名殺人道路とさへ呼ばれる程時々

交通事故を惹起するの有様にて、當局の示す統計に依ると、昭和八年に於いては乗用自動車のみでも七年前なる大正十五年の約三十倍に達しました。昭和九年十二月下旬に於ける一日の交通量は品川八ツ山にて自動車三萬臺、其他の諸車三萬四千臺歩行者八千四百人と云ふ驚異すべき數字を示してゐるが、これは畢竟我が國力の發達を物語るものであるが、併乍らこの飽和状態の緩和對策は喫緊の急務たるを以て茲に三十六號線たる新京濱國道を新に設くることになつたのは當然の次第である。この道路は櫻田門前から八號國道を分岐して、東京都の芝區白金丹波町より品川區西大崎一丁目、蒲田區古市町から神奈川県下の川崎市小向を経て、横濱市鶴見區東寺尾等を過ぎて、神奈川県青木通で京濱國道と合するのである。而して去る第六十九議會の協賛を経て昭和十一年度以降六ヶ年の繼續事業として工費は、千三百萬圓を以て起工することとなつて、這般内務行政改革まではこの路線の延長一萬八千三百九十二米の内多摩川の河身を界として、舊東京府側に屬する區間は舊東京土木出張所に於いて、また神奈川県側の一萬六六百九十九米は、舊横濱土木出張所側にて夫れ々分擔施行して現在では殆んど竣工して居るか、多摩、鶴見兩川の架橋工事を起點である五反田先の一部と外二三ヶ所僅かに残つて居る位である。

新京濱國道を見る

平井幹事と筆者は森新京濱工事事務所長と鹽脇主事との案内で午前九時に内務省を出發して、五反田の起點から順次車上で説明を受けながら多摩川附近にある工事事務所まで先づ視察したが、その内起點五反田のロータリーを中心の約二百八十米の部分は、埋没物等の關係で工事が遅延して現在尙ほ工事中であるが、寒風吹きすさむのを物ともせず五十人程の工夫は、或ひは砂利を運び、石を拓き、却々克く働いてゐる。開けば工夫の賃金は大體一日平均四圓前後であるとのことであるが、彼等は北國雪國の人達ちで、冬期は郷里に居つても仕事が出来ないので出て來るのであるとのことであつた。森、鹽脇兩氏の談に依ると、時局の結果工夫を集めるのも相當苦心するが、又夫れ以上彼等の食糧物資を集めてやるのにも多分の苦勞をすることであつた。こゝを親しく見た吾々は池上電鐵の立體交叉の克く出來て居るのに感心しつゝ、品川用水堀の橋梁を経て幅員約三十五米内高速車道十二米緩速車道を各側に三・五米程あるアスファルトコンクリート舗裝の實に立派なる新道を走つて、目蒲電鐵大井線架道橋を通り、新京濱國道工事事務所に到着したのは午前十時頃であつた。そこでこの新道について森技師等の説明を聞いたが夫れに依ると。

昭和八九年頃現在の京濱國道の交通調査を行ひ、各車輛及び交通事故等の徹底的調査の結果、飽和點に達してどうにもならぬので、京濱國道を擴張するとせば、家屋の移轉關係等々種々

の故障が頻發するので、この新線を開設することになつたのである。起點は都市計畫放射線二號を分岐して新線を開設して横濱市の青木通りで同市の都市計畫線につなぐのであるが、この新路線の幅員は東京側二十五米、神奈川側二十二米で、最初は昭和十六年までに竣工の豫定であつたが、支那事變のため二年延期されて十八年度となり、夫れが大東亞戰爭の影響で二十二年までに延長されたのである。而して工事の状況は大體十六年度で目星しい工事は了へたが、現在では大井線の立體交叉工事と多摩川の鐵橋架設、表粧工事の三大工事はまだ残つて居る。然し多摩の鐵橋は時局柄現在では架橋不可能であるから、取敢へず明年早々から木橋を急速に架設するために、目下準備を整へて居るから本年三月には交通が開始出來得るやうになる。この道路の特徴は路面の兩側には一切電柱を立てず、又電線の如きも凡て地下線となし、高速車道と緩急車と入道の三部に分つてゐること等が此の道路の特徴とも云へよう。

道路建設と苦心

といろ／＼説明して呉れたのであつた、その外にこの道路建設等について種々技術的の話もあつたが、専門家でない筆者には技術的には克く解せない點もあつたが、要するに近代道路と云ふことは克く理解出來たのであつた。

更に話はこの道路建設の苦心談に移つて。

この道路を建設するに當つて丁度支那事變の關係から、延いては大東亞戰爭にまで發展したので、所謂時局の關係上先づ勞務關係で大分苦心したのであつた。最初は供給入夫、請負人でもやつて居つたが、昭和十三年八月に勞務供給規則並に募集規則の改正等で、直營入夫に改正したのであつた。さうして東京府中央職業紹介所や各府縣職業所の盡力を得て勞務者を募集して、所謂勞務の切替を行つて先づ順調にやつて居る。而して政府の方針に即して勞務統制の完璧を期して、これに順應して勞務の方は差したる支障はないか、勞務者に關連して最近即ち昭和十七年頃からは食糧問題が惱みの問題となつて來たのであつた。即ち食糧が比較的十分でなければ入夫を募めることは却々の苦心であつて、この點では大分苦心をしたのである。更に用地の買収の方は順調に進んでこれには地方關係者も協力してくれて收用法を適用したのは僅かに一件だけであつた。

そこで筆者は大體用地買収の平均價格はどの位であつたかと尋ねて見たら。

この新京濱國道の用地買収費は最高百八十圓、最低九圓であるから、その平均買収費は三十圓程度である。

このことであつた。更に苦心談は續いて。

目下の悩み……苦心は尙ほ工事關係の資材の調達及び運搬で

ある。その内でも最も難事は運搬であるが、夫れは主として自動車を使用して居るが、車體の破損にその修繕がなか／＼出来ないで、従てこれが運搬能力に大なる影響を來たし大いに弱つて居る。

このことであつた。この點に關しては筆者は平井幹事と共にまた殘保工事中の多摩川橋幅二十米、長さ四百三十五米を本年三月中旬に時局の關係上鐵橋架設計畫を變更して、取敢へず幅〇米の木橋を架設して居る現場を視察したが、資材の運搬には相當現場員は苦心をして居るやうである。又この運搬については鶴見川の架橋と同様、鐵橋計畫を變へて木橋架設であるが、却々現業員は苦心して居る有様である。更に工事の苦心としては。

この路線が馬込西三丁目の臺地長遠寺と云ふ寺の裏大坂を下ると小さい水路があるが、此の處前後が所謂化物工場と云はれて、黒土の表土を取ると眞鍮の厚い層がある。此の下は軟かい豆腐の如き腐蝕土が層をなして、約三十米突位いても依然として同様の状態である。茲が非常に苦心した工事であつたが、運通省の品鶴線では暗渠が二回までも地下に沈没して、現在のものは第三回目であるが、この工事施行には地表から一・五米位鋤取り粗朶沈床を施し、以て砂詰をなして路床を造成した兩沿幅各約百米宛路面迄盛土して即ちパランスさせたのであるが、施工後路床が沈下して五ヶ年間に約一・五米に達し、數次に互

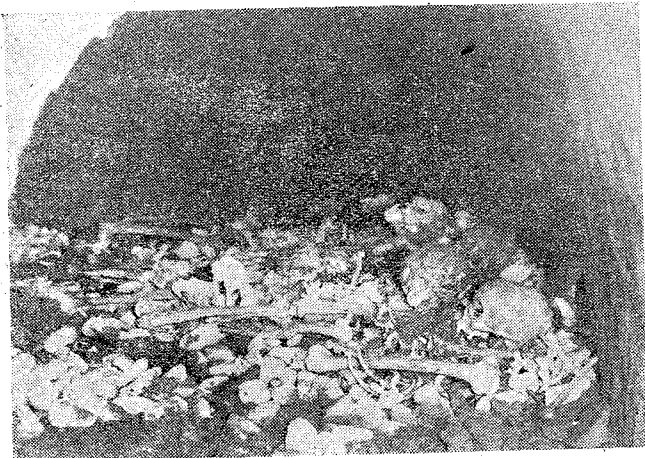
つて復舊した。

このことである。筆者は平井幹事とこの化物工場で特に下車して森技師について實地説明を受けたが、かやうな極端なる軟弱地盤の上に施工する仕事は却々並々大抵のことではなく、最も技術上の苦心を實地に要すると思はれたのであつた。かやうの腐蝕土も今は變つて立派なる近代道路として鋪裝され、その上を自動車等交通機關が樂々と疾走出來得るかと思へば、現場でこの工事を直接擔當して苦心した人々も、去ることながら我國に於ける土木技術の進歩發達も驚くべきものがあることを思はしめるのであつた

新京濱國道沿線の古蹟

今度沿道の古蹟談に話は移つたが、先づ視察して見ると品川用水はこの新京濱國道の路線を三個所で横斷してある。元來この用水の起源は、現今の戸越公園が丁度土佐山内侯の下屋敷に當つて居て、其の庭泉の用水として彼の徳川幕府三百年を通じて最も關緊せる時である。元祿の時代に幕府の許しを得て、遠く武藏境の玉川上水から分流して附近の百姓に賦役を申付けて、數里の間掘鑿して通水したのであつたが、幕政の改革政治家であつた田沼意次の時戸越公園の泉池用水も營澤であるとの理由の下に廢止となり、當時品川村の百姓等は幕府に請ふて新田を開拓し其の灌漑用水に轉用して、漸次改良擴張を加へて幕末の頃には品川一帯

は勿論、大井大森の一帶に濯漑したのである。これが品川用水の由来であるが、現在では時代は遷つて往昔この清冽であつた流水も鼻を衝く悪水路と變つて居る有様である。この國道の沿線には馬込と云ふ名稱のところがあつる。この附近は古くから馬の產地であつたやうである。これは當時京都の朝廷から東北鎮撫のために兵を進める毎にこの附近から馬を徴發したのに由来するさうで、彼の八幡太郎義家も陸奥の阿部一族を征討の途次、此の邊から馬を徴したことは記録にある。洗足池と云ふのは即ち其の乗馬の足を洗つ



たところから出た名前であるとの傳説がある。而してこの池の附近一帶は牧場であつたから、この邊りから馬込の名稱が出たとのことである。又この沿線には頼朝が鎌倉に幕府を開いて天下に號令した時に、彼れが幕下の一將梶原景時の墓と名馬磨墨の碑がある。その梶原景時は現在の馬込町西三丁目に館して居たので、今も尙ほ梶原屋敷と稱する土地がある。景時はこゝにて歿し國道の東側に在る萬福寺に葬せられてある。又平家追討の際、彼の宇治川の先陣競ひで有名なる名馬磨墨の碑が馬込東一町目に立つて居る。更にこの馬込臺地には屢々土穴及び枯骨が發掘されて居るが、この國道の路線内馬込西二丁目附近の臺地切取の際にも路線及土取場から多數の枯骨が發掘したのであるが、現狀では經四尺深さ九尺乃至十尺位の縦穴があつて、夫れより狭い横穴が六尺乃至十二尺位に續いて部屋に通じて居る。部屋の廣さは大小一定せず、そのうち一個所から少きは一體多きは數體の一物も鬮はず、遺品の無い裸體の遺骨が經一寸から二寸位の砂利を並べて其の上に横たはつて寄り掛らせてあつたのを發見されて居る。而して部屋と横穴との境には青石で往古墓石に用ゆるのと同様の平石の軟かい砂岩の蓋をしてあるのが、耕地整理又は道路新設の際にも多數發掘したさうである。(寫眞参照) これ等については野武士の住つて居たところとも、亦人の忌む系統病者の隠れ場であつたとも言はれてゐるが、夫れにしても食器類の如きは一物も發見されないと

ころから見て、野武士の行爲ではないかと思料されて居る。又この沿線では彼の日蓮宗の總本山たる池上本門寺がある。この寺は土地の豪族であつた池上宗伸は日蓮に歸依して一家一門の全財を擧げて日蓮に捧げ、身は身延に登つて終つて居るが、日蓮は身延から房州に歸途こゝで入滅して居る。今尙ほ法燈は連綿として法華宗信者の隨喜の目標となつて居る。又前記した多摩の架橋工事の直ぐ上流に當つて矢口の渡と云ふところがある。畏くも

後醍醐天皇の建武中興の偉業は半ばにして逆臣尊氏の叛亂に依つて成らず、南朝の忠臣新田義貞の子義興は關東に逃れて此地に來り、この渡で頼兵衛の奇策のため溺死したのであるところである。淨瑠璃にある「神靈矢口の渡」は夫れを骨子として作つたものであるが、路線の西方約五百米の處に義興を祀る新田神社と頼兵衛地蔵がある。又神奈川縣側に入つては彼の曹洞宗の總本山である總持寺がある。大體この新國道沿線の名所舊蹟と云ふのはこのやうなものであるとのことである。

二の路線と架橋工事

平井幹事と筆者は新京濱國道工事事務所及車上でかやうな話を聞きつゝ、多摩の木橋架設の現場で日邊り現場員等は、寒風骨を刺す酷寒をものともせず、前線將兵の魂を以て土木第一線の精神とし一日も速かにこの道路を全通させ、所謂決戰體制下に戦力増

強に資するところあらむと全力を傾注して居るのを見つゝ、路面を走つて舊横濱土木出張所側で擔任して居た多摩川以西の神奈川縣側の路線を視察しつゝ、中村技師が所長をして居る川崎市に在る新京濱國道と鶴見川改修工事をして居る京濱工事事務所に至つたのは丁度正午頃であつた。この事務所で中村所長の好意に依て晝食の饗應を受けたあと、同技師に依つて横濱側の工事の概要を聞くを得たが、夫れに依ると。

横濱側の施行區域は川崎市古市場を起點として、横濱市神奈川區西神奈川二丁目までであるこの施行延長は東京側の七千六百九十三米に比較して一萬六百九十九米であるが、幅員は東京側的高速車道十二米に對して十一米、緩速車道は三・五米に比して三米である、荷車道は二・〇米、植樹帶も一・〇米で横濱側も同様である。路面の構造は細粒式アスファルト、コンクリート厚五種を高速車道には施工し、緩速車道にはコンクリート厚十二種、表面アスファルト乳劑塗布荷車道はコンクリート塊である。とのことであつた。

河川水路は東京側では多摩川、品川用水等三四ヶ所あるが、横濱側では鶴見川入江川其他であり、跨線橋は品鶴線鶴見作業場線で架道橋としては南武線と横濱線があるが、鶴見川は木橋で、本年度に架設することになつて居る。全體この路線は一日の交通量三萬臺と云ふ飽和點に達して居る。現在の京濱國道の

交通能力では遺憾であるから、これを緩和すると同時に交通費
力量を擧げるためにも防空上からの必要等々から昭和十一年に
現在次官である唐澤氏が土木局長時代、時の蔵相高橋是清氏の
諒解を得て、千三百萬圓で京濱工業産業開發に資するためと京
濱國道の機能は一杯であるから、尙能力を發揮するために一新
線の道路を北に建設することになったのであるが、内東京横濱
兩土木出張所に於ては各六百五十萬圓の豫算を以て分擔して施
行し施工費千三百萬圓の内工事費はその五割六分、更に工事費
中橋梁費は三百八十餘萬圓、用地買収及び物件移轉等に要する
ものは總工費の三割八分に及んで用地の内宅地八萬坪、田畑五
萬坪、山林原野一萬餘坪の買収費もこの内に含んで居る。

と語られて。
更にこの道路の横濱側の特徴は架空横斷線がなく、又自動車
の特設駐車場を隨所諸間隔を置いて造つてあることである。さ
うして乗合自動車は茲で留まるやうになつてゐる。又路線に接
近して五百米毎に所々小公園を造つて子供を路面で遊ばせず、
この公園で遊ばすやうに出來て居ること等を擧げることが出來
るのである。

と話されて、工事については。

路線は大體出來上つて居るが、鶴見川の架橋工事と品鶴線の
立體交叉は却々の難工事である。この邊の地盤は一ヶ年に約三

寸も沈下するので其の基礎工事に多大の經費を要し、これが最
後の痛として残つて居るが、本年度中には鶴見川の架橋も時局
の結果木橋ではあるが、兎も角竣工して仕舞ひ品鶴線の跨線橋
も出來るため急いで努力して居る。かうなればこの新國道は大
體全通出來るのである。斯様にして東京と横濱を結ぶ交通運輸
道路關係は鐵道電車を除いても東海道の幹線第一號線たる京濱
國道と新京濱國道即ち第三十六號線と、更に芝浦延長計畫の産
業道路と京濱運河の竣工に依つて四本となり、輸送力を躍進す
るのである。

とのことであつた。更に話は鶴見川の改修問題に移つて。

昭和十三年の大洪水のために鶴見川は氾濫して相當被害を蒙
つたので、直轄工事として昭和十八、十九、二十の三ヶ年繼續
事業で、洪水防禦を完成せしむるために綱島からその下流の改
修工事を施工しつゝある。この附近は時局即應の工場が林立し
て居るので急いでやつて居る状態である。

東京帝大生の勤勞奉仕について

茲で話は轉じて暫らく時局談に移り、延いては這般新京濱國道
に於ける東京帝大學生の勤勞奉仕の模様を聞いたが、東京帝大生
約百名は昨年春季休業を利用して鶴見總持寺を宿舍として、七日

間練成に入つたのである、其の日課としては毎朝午前三時五十分起床、坐禪修行及體操後六時から七時の間に寺の作法に依る食事を攝り、七時から八時、即ち一時間講話を聞いた後八時から午後五時まで勤勞奉仕をやつたのである。其の作業について中村技師は、

彼等の眞摯敢闘の態度には實に敬服した。休憩時間等も長きに失するを託つ程で、能率は一般勞働者と比較するに作業時間八〇%なるにも不拘、工程七〇%を擧げ居る。未熟者としては一〇〇%の効果を擧げたものと云へる。斯くして參加者全員はよく指導者の命令に服し、規律正しき生活をなせる爲、一人の落伍者もなく、又不平不滿の聲も全然聞かなかつたので、この種の催としては實に完全のものであつたと信じて居る。彼等の念願とする心身の鍛鍊も充分期待以上に達したものと考へる。と中村所長は語つて、更に言葉を次いで。

假へ七日間の短期間であつたと雖も、彼等が體得したる坐禪の境地、勤勞奉仕による滅私の體驗はそのまゝ永却に彼等の心底に深く印せられたであらう。百の説法も一の實行に如かず、私は此際全國の學生諸君が御座なりでなく、心底から滅私の精神を以て此種行事に参加する事を切に希望する。

と新京瀆國道建設に、東京帝大學生の勤勞奉仕の意義についてかやうに中村技師から縷々聞いたのであつた。尙ほ聞くところに依

ると、雨天にて勤勞奉仕に出られない時は、座談會を開いて國土計畫から見たる自動車國道の研究、又は獨逸道路の四ヶ年計畫、其他の映畫會等を催して、道路問題について研究して道路に關する認識を一層深めたとのことであるが、筆者は中村技師の云はるゝ如く斯る催しは、滅私奉公の精神を涵養するのみならず、克く驍國の國體を解し、時局認識を一段と強固ならしめ、敢闘の氣魄を益々向上せしめるに役立つこと甚大なるを思ふのである。

酷寒を物ともせず職域に挺身

京濱工事事務所では大體斯様な話を聞いて、平井氏と筆者は中村技師の好意ある案内に依つて鶴見川の架橋工事又は鶴見操車場跨線橋等の工事状態を見て、更に歸途既設の産業道路を視察して午後四時三十分頃大森まで送られて歸途についたが、偲ぶに土木の第一線に起つて働いて居る人達は、上は技師技手から下は工夫人夫に至るまで克くこの重大時局を認識して、寒風凜烈肌を裂く中にも或は河岸にて、或は平野の只中に於いて、或は現場の仕事場に於いて必死の努力を續けて所謂「戦争は新らき道路、新しき道路は戦争勝利に導くを要求する」と云つた如く、道路……輸送關係……軍事……戦争と克くこれを理解して一日も早く全通せしめて以て決戦下運輸問題の重要性に補足するところあらんとして土木魂を發揮して戦域奉公に一路邁進して居る有様を目のあたり

見て、吾々是一段と心に何物か力強きを覺へたのであつた。思ふに今年は戦局は一段と苛烈慘愴の度を加へて來ることは必定である。敵米英は今や全力を擧げて總反攻に出で居るのである。而して近代戦は一大消耗戦であると共に一大補給戦であるに思ひを致せば、何を偕て置いても戦力に必要なものを緊急増産をせなければならぬ。而して之れが最大限の能率發揮を圖つて前線の要求を満たさなければならぬことは多言を要しないのである。而して圓滑に生産の増強を圖るには輸送關係が影響するところ至大であるが、殊に道路の發達は海運並に鐵道と相俟つて一面に於いてはこれが島の兩翼軍の兩輪の如く密接の關係を保持し、又一面に於

佐上さんを憶ふて

田中好

佐上さんが突然亡くなられた、人生何れ辿らなければならぬ道程であるにしても餘りに早や過ぎる、人生五十と言つたのは昔のこと、今は八十に向上してゐるからだ、私が佐上さんの知遇を得たのは道路法立法直前のことであつた。當時内務省の道路課長をされてゐて、私は其の部下として厄介になつたもので、夫れ以來今日まで指導を受けてゐた。

いは道路其ものの單獨以て輸送の増強となるのであると思はるゝが故に、この方面に従事して居る所謂土木關係者は其の職務に精進すれば各物資の補給が圓滑となつて、畢竟これが戦ひに勝つために甚大なる効果を擧げる所以であると筆者は確信して居る。繰返しまでもなく、關東土木出張所長山下氏以下各位の好意に依つて、吾々は第一線に働いて居る現場を詳さに視察して、専門家でない筆者達には技術的に至つて克く描寫するを得ざるも其の人達の所謂職域に渾身の努力を致して居ること並に其の竣工箇所實質に整然齊備たるを思はしめたのであつた。「以下次號」

此やうな關係で、道路法と聞くと直に佐上さんを聯想する位に、道路と佐上さんとは不可分の關係にあるやうに思惟するるのであつて、同氏が我國道路政策樹立の爲に貢獻されたことは著大である。古いことを言ふやうであるが、明治の初年から道路法を制定しやうと言ふ主張は、歴代の内閣で繰返されたことで、或内閣の如きは之を議會に提出したこともあつたが、色々な事情に妨げら