

蘇澳花蓮港口改修工事に就て

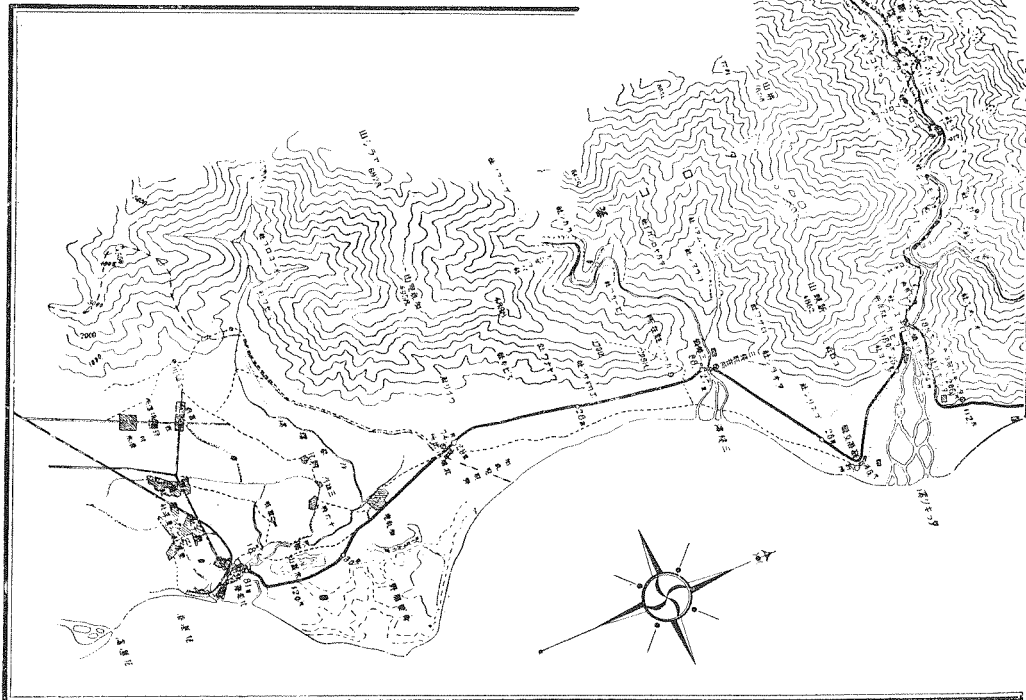
朝鮮總督府交通局
道路港灣課長

松本虎太



(1) 清領時代の道路開鑿記念碑。

(2) 蘇澳花蓮港口改修工事平面圖



總 說

本道は臺灣の首都臺北より臺灣を東廻りして臺東廳所在地に達する路線の一部で、國有鐵道宜蘭線の終端驛所在地たる臺北州蘇澳郡蘇澳庄から、國有鐵道臺東線の起點驛所在地花蓮港廳花蓮港街に達する區間である。

總延長31里餘、ブセガン花蓮港間約6里を除いては、殆んど峻峻な山地で、太平洋に直面し、斷崖絶壁の間を縫つてゐる、全くの臨海道である。

沿 革

臺灣が清領時代、閩浙總督沈葆楨の議に依つて、清國政府は蕃人を撫し、蕃地を開發することとし、南中北の三路を造つて兵を進めることとし、工事に着手したのであるが、此の北路が現在の本道の前身である。

其の際、羅大春を北路の陸路提督として、

(2) つ ぎ

同治十三年 明治八年、6,500の兵と1,000人の人夫を以て、幅員5尺乃至10尺に開鑿し其の保存の爲³清里毎に10名、總員3,000の兵を配して居たが、蕃害の頻到と疫病の續出で、僅々四五年で荒廢した。

領臺後に於ては、理蕃上明治四十三年蘇澳南澳間約8里半を開鑿し、續いて大正三年花蓮港ブセガン間の6里餘に、軌道(手押臺車用)を敷設したのであるが、蕃地警備員の糧食其他運搬上の支障と、東部臺灣出入旅客に對する陸路交通の途を開く必要とに因り大正五年より全線の開鑿に着手し、大正十四年完成したのである。然し之は所謂徒歩道路であつた。

昭和二年度よりこの徒歩道路を自動車道に改修して、中央山脈に依つて陸路交通上全く東西兩地方に分轄された状態にある兩地方を自動車に依つて連絡せしめることとして、その工事に着手され昭和七年に完成された。

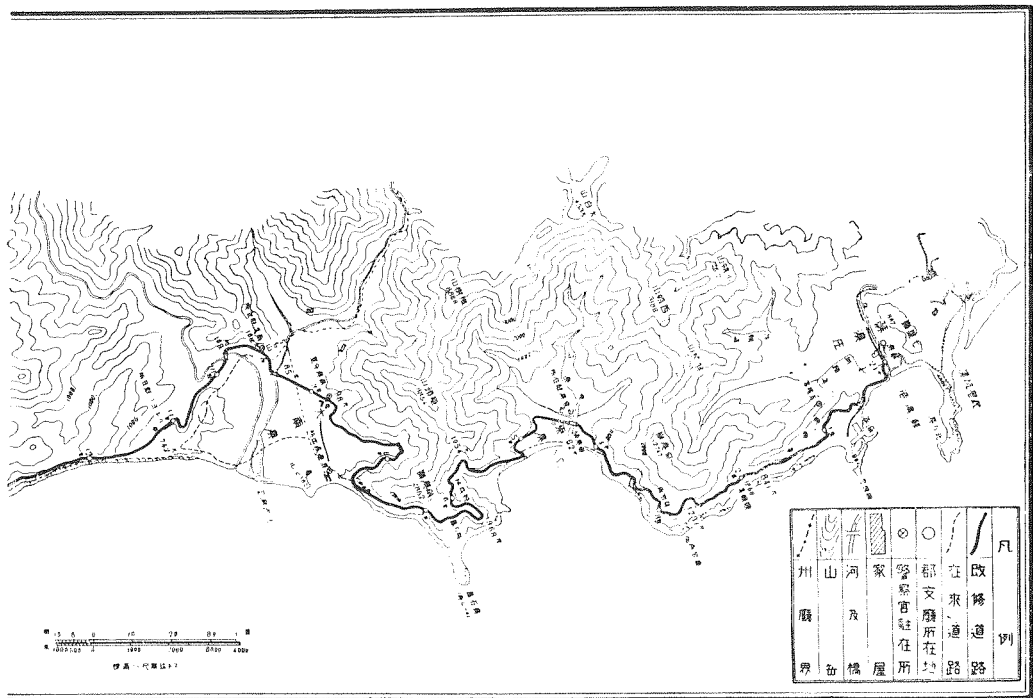


工 事 概 況

本道は黒潮躍る太平洋に直面し、斷崖絶壁の間を縫ひ、數千尺の大斷崖又は深遠にして幽邃なる谿谷、或は深翠なる溪流を縫ひ、其の景色の雄大なる、恐らく本邦に其の比を見得ないであらう。この關係からして國立公園の候補地太魯閣峽は、此一帯を包含してゐるのである。従つて其の開鑿工事は唯さへ容易でないのに加へて、沿道には討伐後日尙淺き蕃地あり、蕃人の去就亦豫想せられず、警察官を以て警戒隊を編成し其の掩護の下に直營工事として施行された。道路の標準幅員12尺、橋梁其の他の各種構造物は何れも假工で施行されたが、總工費は3,004,000餘圓に上つた。測量或は工事に當つては命綱を以て身體を縛緊する状態であつたのと、悪性の風土病猖獗を極めた等の事情で、工事中に51名の尊き犠牲者を出した。

改修工事は昭和二年度より五箇年餘を費し昭和七年五月完成した。本工事は總て交通局の直轄で、其の大部分は直營工事として施行したのであるが、標準幅員は開鑿當時の儘の12尺として、斷崖を切り取つて曲線を矯め、勾配を緩め、所々に自動車の待避場を設け、側溝の築設練積、空積、練張等各種工法に依つて路面を保護補強し、交通の危険防止設備を施したのである。路面の最高部は臺北州管内に在つては13.9尺であるが、花蓮港廳管内では斷崖の中腹を掘鑿したので34.4尺を超える箇所がない、改修後に於ける最急勾配は10分の1で最小半徑15尺5寸である。橋梁は大橋梁を鐵橋吊橋、小橋梁を鐵筋混凝土構造とし何れも有效幅員12尺である。改修工事の總工費は2,020,000餘圓で、開鑿工事を通しての國庫の支出總額は5,020,000餘圓に上つた譯であり犠牲者總員五十八名、重輕傷者四百四十九名を算した。

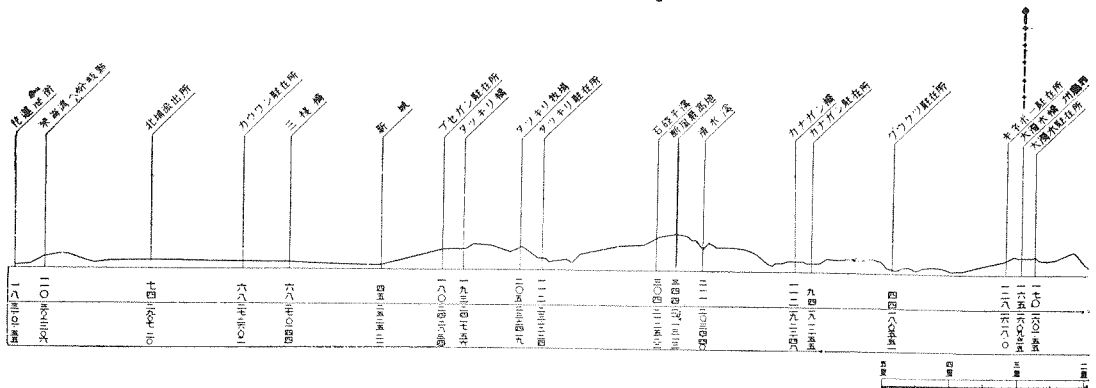
(2) つ づ き

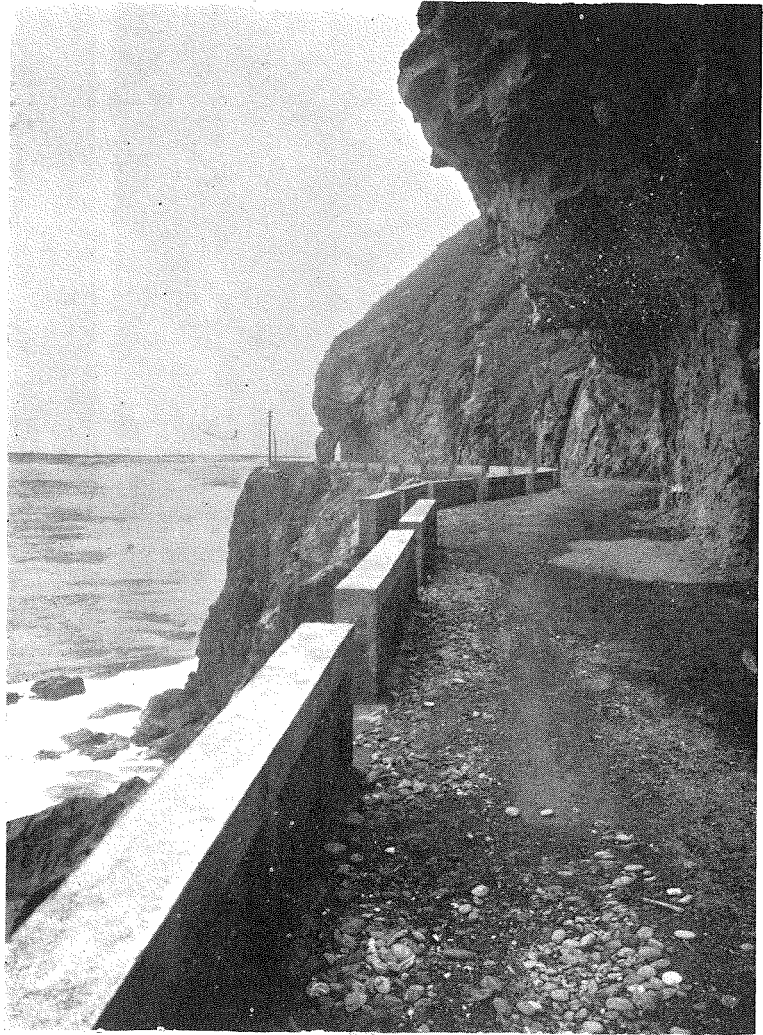




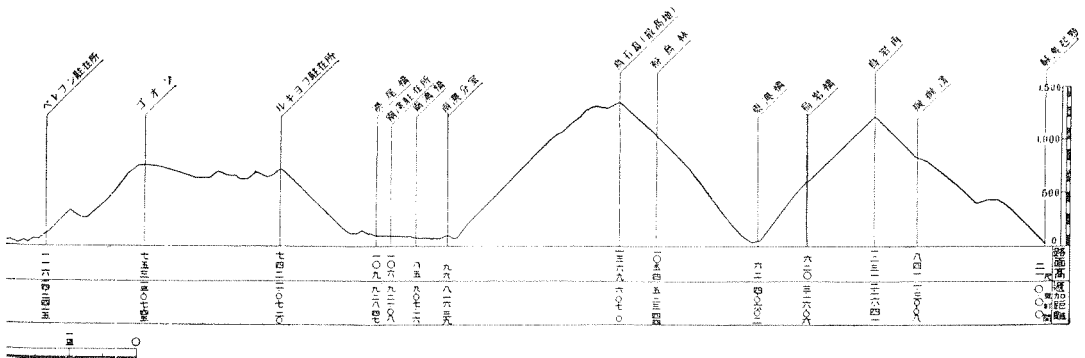
(3) 蘇澳附近的山腹道路。

(4) 蘇澳花蓮港道縱断面。



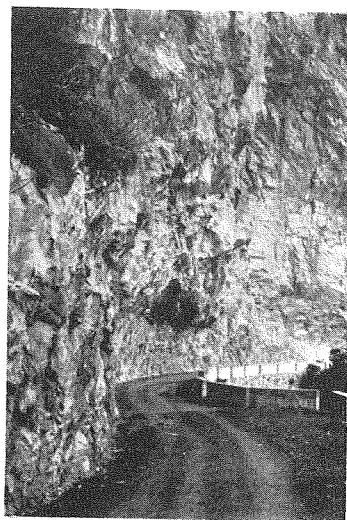


(5) グ ー ク ツ 附 近 の 断 崖



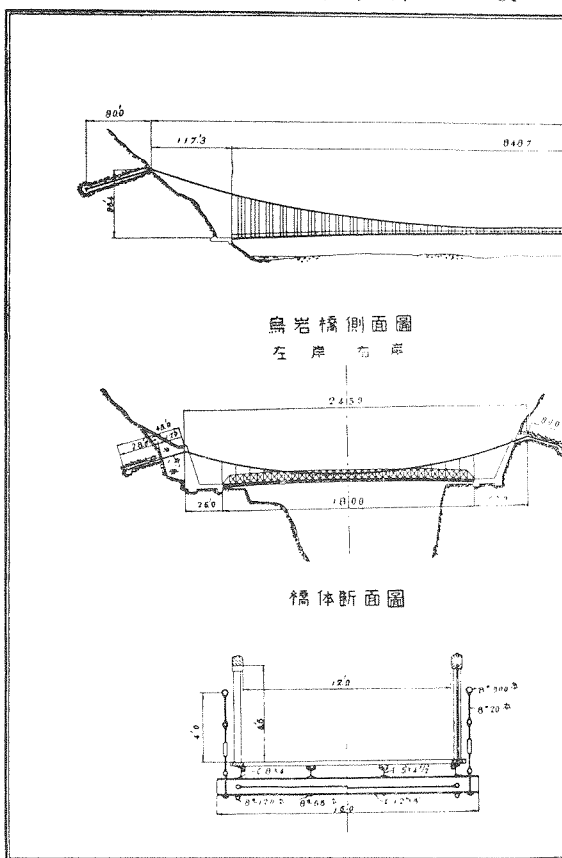


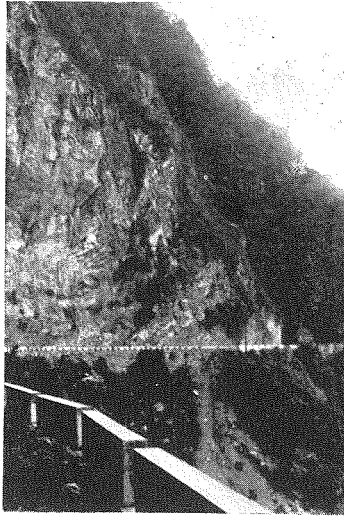
(6) 清水附近の隧道。



(7) カナガン清水間の危

(9) 蘇 澳





險防止設備。



(8) タ ッ キ リ 橋

花 蓮 港 道 橋 梁 一 覽。

