



(1) 東海道中景色の最も優れてゐる濱名湖橋

東	海	道	視	察	自	動	車	旅	行
内務省	大阪	阪土	木田	張所	技師	江	守	保	平

昭和9年11月2、3、4.の三日間にわたり關西道路研究會の主催で大阪から東京まで574Kmの自動車旅行が試みられた。參加したものは京大、阪大の教授と京阪神諸官廳の道路關係首腦部並びに民間道路關係者等約10名であるが遠距離の團體自動車旅行としては劃期的なものである。

之に用ひた自動車は乗用車が10臺程の外箱根富士屋の大型バスを廻送して之にあて尙自動車運行試験用に貨物自動車も用ひてゐる。此の試験車には阪大機械科の前田教授が助手數名と之に乗り込みガソリン及びオイルの消費量、走行時間と距離及び、運轉手の疲労度等を調査してゐる。

本旅行の目的は大阪、東京間道路の現状を

調査し之が改修に資せんとするにあるからその主旨に則り次の如き調査事項を設け各々委員を定めて資料を蒐めた。

- 1、鋪装狀況調査
- 2、道路計畫、設計、調査
- 3、橋梁調査
- 4、鐵道踏切調査
- 5、道路運輸調査
- 6、竪木及風致調査
- 7、自動車運行調査

各調査事項は各分擔委員に於て蒐集し目下材料を整理し調査中であるが遠からず報告書の形式で發表される筈である。

旅行の行程は概略次の如くであつた。

11月2日。 前10.00 大阪櫻宮橋出發



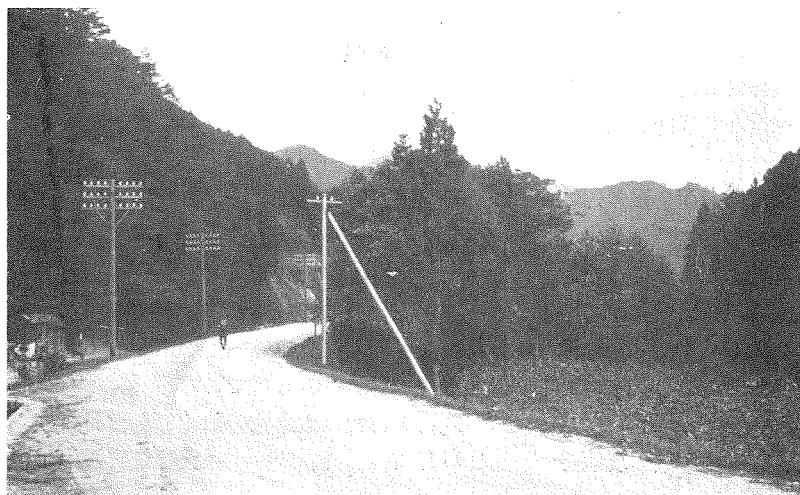
(2) 大津附近の國道を通過する自動車隊

	後 0.30	滋賀縣瀬田晝食
	後 7.00	愛知縣蒲郡着泊
11月3日。	前 8.00	蒲郡發
	後 1.30	靜岡市晝食
	後 6.30	箱根、小湧谷着泊
11月4日。	前 8.00	小湧谷發
	後 0.00	横濱市晝食
	後 2.00	東京、宮城前着

大阪を出發して京都まで約 40km.は淀川堤防上を走る京阪國道であるが、大阪府及び京都府の手で既に先年改修鋪裝されてゐるので

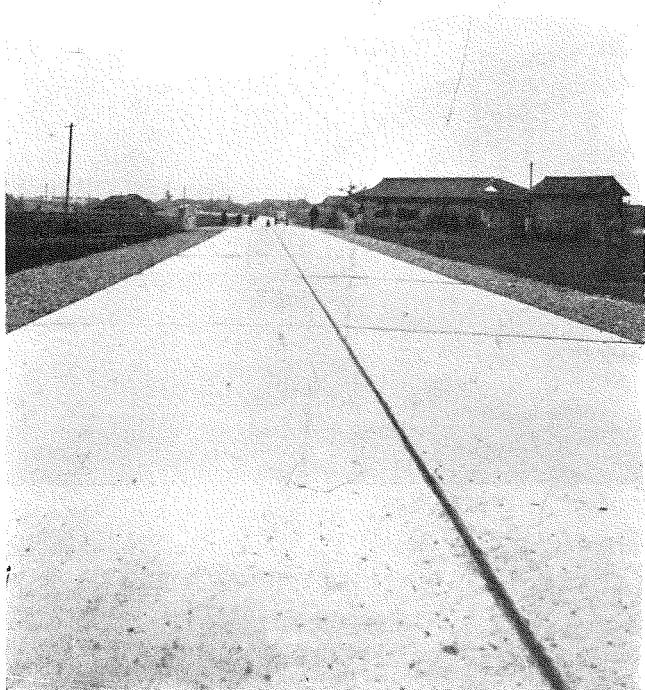
時間足らずで走つてしまふことが出来る。京都市中を通過すると次は疏水の脇から京津國道にかかる。本國道はその延長約 12km であるが之も最近改修鋪裝されてゐるので一瞬間に突破してしまつた。改修前晝尚暗かつた逢坂山峠も幅員 11m に擴築され勾配も 20 分¹までに直されてゐる。

大津から草津までは草津寄りの方を下内務省で改修中であるがその他は幅員狭く又鐵道との交叉など危険な所も少くない。草津から暫くゆくと有名な鈴鹿峠であるが、その頂



(3) 之より鈴鹿峠にかかる。

(4) 桑名附近の
コンクリート道路。



上にはトンネルが穿たれ改修もすんで居るので自動車交通上には至極便利になつてゐる。草津から鈴鹿をこえて龜山まで鐵道省のバスが通つて居る。

國道はそれから龜山、四日市、桑名を経て名古屋へ出るのだが桑名から先は既に改修済だ。桑名から名古屋の間には長良、揖斐、木曾の三大河川が介在して居るので橋の出来なかつた時分自動車で東海道を行かうとすれば是非岐阜、大垣の方をまわつてゆかなければならなかつたのだ。然るに當局者の努力により最近伊勢大橋、尾張大橋の兩大橋が竣工したので交通系統に劃期的變化を來したのである。同時に又之に連絡する國道を内務省で直轄施工したので名古屋から桑名まで全く改修道路を以て連絡されるに至つたのである。

名古屋の方はその南端、熱田の邊を國道は通つて居るがここから岡崎近くまで目下工事中の所が多い。もう二三年すれば名古屋を中心として、西は四日市から東は岡崎まで合計97kmの改修鋪装道路が貫通し自動車交通には著しく便利になることであろう。間もなく豊橋を通つて靜岡縣に入る。

靜岡縣には大きな橋が澤山ある。先づ一番西には濱名湖橋、濱松の近くで天龍川橋、次が大井川橋、安倍川橋富士川橋と云ふ順序であるが何れも近代式の橋梁が架つて居るので交通には少しも差支ない。又途中數ヶ所に峰があつて西の方から金谷峠宇津谷峠と云ふ様な難所があるが今は何れもその頂上にトンネルが穿たれ完全に改修されてゐるので自動車で瞬く間に通過することが出来る。

靜岡市以東は最近各所に道路改修が行はれ鋪装道路も至る所に見受けられる様になつた例へば靜岡と清水港の間は延長11kmにわたり幅員22mの道路を通じて盛んに鋪装が行はれてゐるので交通量も最近では一日自動車1290臺と云ふ盛況になつた。更に東の方興津由比、蒲原のあたりは内務省の方で手をつけてから著しく改良され海岸に波除け護岸をつくつて道路を擴げ、コンクリート鋪装で敷き詰めてある。全て此の近くは觀光道路としては申分ないもので正面に富士を眺めながら、白砂青松の間を走つてゆく快味は全く外では



(5) 指斐長良の兩大川を涉る伊勢大橋。

(6) 箱根越えに其偉容を誇る土砂除けの洞門。(下)

味はへない。

三島を抜けるといよいよ箱根八里へ差しかかるのである。今では新道を通ると40km、約十里で少しほ廻り道になつて居るが自動車では2時間もかからず山越しする事が出来る。

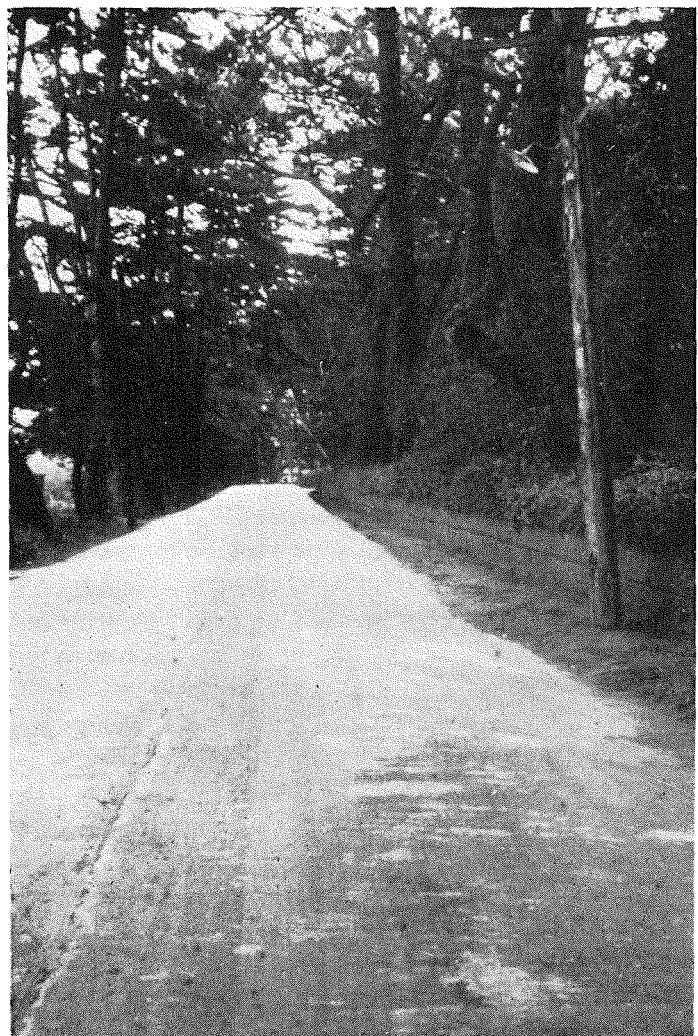
箱根の西側は地形も割合ゆるいので延長16kmの間最急勾配15分¹自動車もトップのまま登ることが出来る。

箱根山上へくると交通網は四通八達で熱海へぬける自動車専用道路又御殿場の方へ出る道路など完備したものが多いた。箱根町から小田原の方へ出る道が即ち東海道であるが、此の道路は各温泉場を連絡させる關係上早川の渓谷に沿つてるので道はなかなか峻岨である。

山を下りきつて塔澤、湯本を過ぎてしまう



(7) 大磯附近の
松並木。



と之から先は全部改修し鋪装もされて居るので實に氣持が好い。小田原をすぎ國府津の町を通るあたりは海岸の眺めもよく又鋪装道路だから埃一つたたない。ここまで來ると東京からの自動車で交通量が非常に多くなつたのに氣がつく。

大磯から藤澤まではまだ未改修なので道はわるいが藤澤から先は改修が全くすみ横濱を経て東京まで50kmの間は鋪装道路を全くつかずで走ることが出来る。戸塚のあたりに八丁並木のダブルウェイと云ふのがあるが之は舊街道の松並木を活かすためその中を往路としその外側に別に復路を造つたものでなかなかよく出來である。

横濱をすぎ京濱国道へ入ると交通状態が全くかわつてくる。一日の自動車交通量 12,000臺と云ふのだから第二の京濱国道が別に計畫されてゐるのもやむを得ない。今度の旅行は

品川から更に宮城前まで来てそこで行程を終つた。

全行程 571km(355哩)を突破した所要時間は合計24時間で、そのうち7時間は休憩に費してゐるから正味走行時間は17時間にすぎない。即ち時速は約33.5km(21)哩と云ふことになる。ガソリン消費量は車によつて異なるが高級車で約35ガロンを使つた。

571kmのうち統計によると改修されてゐるもののが約45%で鋪装は全延長の僅かに26%にすぎない。(本文に掲げた寫眞は道路研究會寫眞班の好意によるものである)