

東 海 道 道 路 の 今 昔

— 東 海 道 視 察 団 (西 班) に 参 加 し て —

1. ま え が き

その頃——昭和9年——は東京から伊勢詣りの道を国道第1号といい、その途中追分(伊勢)から分れて、鹿兒島にいたる道を国道第2号といった。昭和9年11月2日その第2号国道を大阪桜宮橋からスタートした関西道路研究会の一行52名は、バス1台、乗用車8台、ガソリン運搬車1台を連れ、頭から砂埃をかぶって真白になりながら、3日かかりで、東京宮城前まで597kmを走行実時間17時間52分で走破したのであった。その詳細な記録は同研究会から東海道道路調査報告書として出版されている。

いま昭和35年11月4日——それから26年ぶりに——新しい1級国道1号線を、大阪駅前からスタートした土木学会、日本建設機械化協会主催の東海道見学会一行128名は、いすゞ、コンドル、ふそうの3台のバスに分乗して、坦々たる舗装道路を東京まで704.2kmを走行実時間20時間7分(3日かかり)で走破したのであるが、途中、東海道国道をはずれて阪奈道路、比叡山ドライブウェイ、豊川稲荷、清水築港、丹那トンネルなどを見学したので、昭和9年の記録と比較することは困難であるが、この2回の旅行を比較して東海道道路の今昔を記録しておきたいと思う。

今昔物語といえば徳川時代あるいはそれ以前からの東海道の変遷の模様を記述するのが本筋であろうが、その歴史物語については別書であろうし、また私が旅行に出発する前に渉猟した文献(末尾に付記する)に種々の面からの記載があるから、ここにはふれないことにする。

昭和9年といえば、伊勢大橋が竣工した年である。尾張大橋が昭和8年に、中浜名橋が昭和7年に、天竜川橋が昭和8年に竣工したのであるから、昭和9年の東海道走破はまず最初の自動車旅行といえるであろう。従って

筆者がここで昭和9年と昭和35年との比較記を書いても、あながち今昔の文字が羊頭狗肉のそしりをうけることもないであろう。

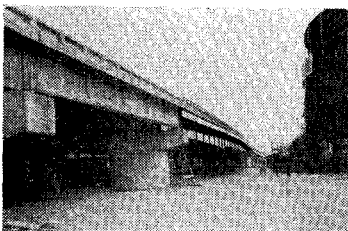
2. 東海道の改修

昭和の初年に着手された道路改修はいずれも失業救済事業であった。昭和8年の京阪、京津両国道の改修のごときはその例である。その当時までの道路改修は、特殊の例をのぞいて串団子式といわれた方式によっていた。地方町村の道路は、その町村の中を貫通すべきことを要求されていたのである。従って道路拡巾には相当な困難と不経済性がともなっていた。それがだんだんとその不合理なことが認識せられるようになり、今回の旅行で通過する国道1号線は、旧東海道の松並木をそのまま存置して、その下を拡巾している区間や、連檐した町村の中を通過する区間はきわめて少なくなった。まことに結構なことである。

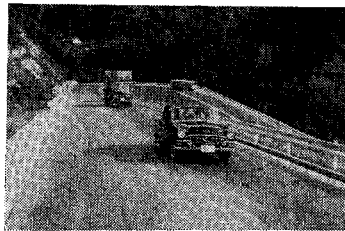
その次に気づくことは、橋梁が立派に改築されていることである。昭和9年には大阪～東京間橋梁総数555のうち、木石橋210で38%にもおよんでいたことは夢のようである。当時三重県下の木橋のごときは腐朽はなほだしく交通危険を感じずるものがあつた。改築年月を明らかにしないが、昭和9年以降に改築された瀬田川大橋、矢作橋、豊川大橋など数えあげることができないほどである。

最後に指摘したいのは鉄道平面踏切の整理である。昭和9年調べによる踏切の総数は省線21、地方鉄道19、軌道23、計61という驚くべき数であつて、しかも見とおしのきわめて悪いもの、勾配路線にあるものなどが少なくなかつた。また駅構内にある踏切のごときは閉そく時間が長く、車馬列をなして待機するという驚くべき状況をていしたものとさえあつた。加佐登、熱田、二川、

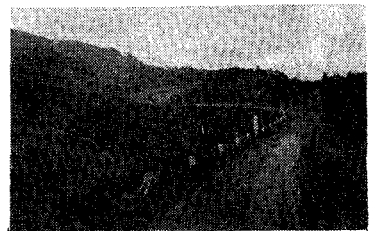
第二阪神国道甲子園高架橋

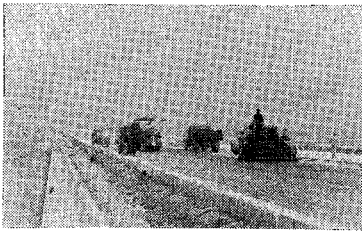


阪奈道路ヘアピンカーブ

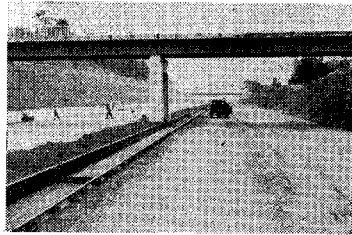


比叡山ドライブウェイ

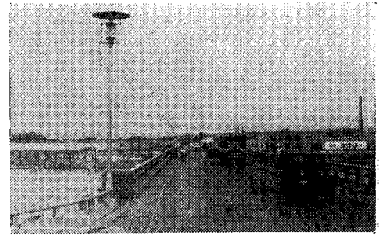




名神高速道路工事に活躍する建設機械



名神高速道路（山科より伏見）を望む



瀬田川大橋

浜松、鈴川、大磯、戸塚の各駅に近接する踏切のごときはいずれも魔の踏切といわれた。白鳥と浜松の跨線橋が目下工事中であるのをのぞいて、ほとんど平面踏切が消滅したのはありがたい。昔は大津市内だけで9つも踏切があったことは、信ずることもできないであろう。

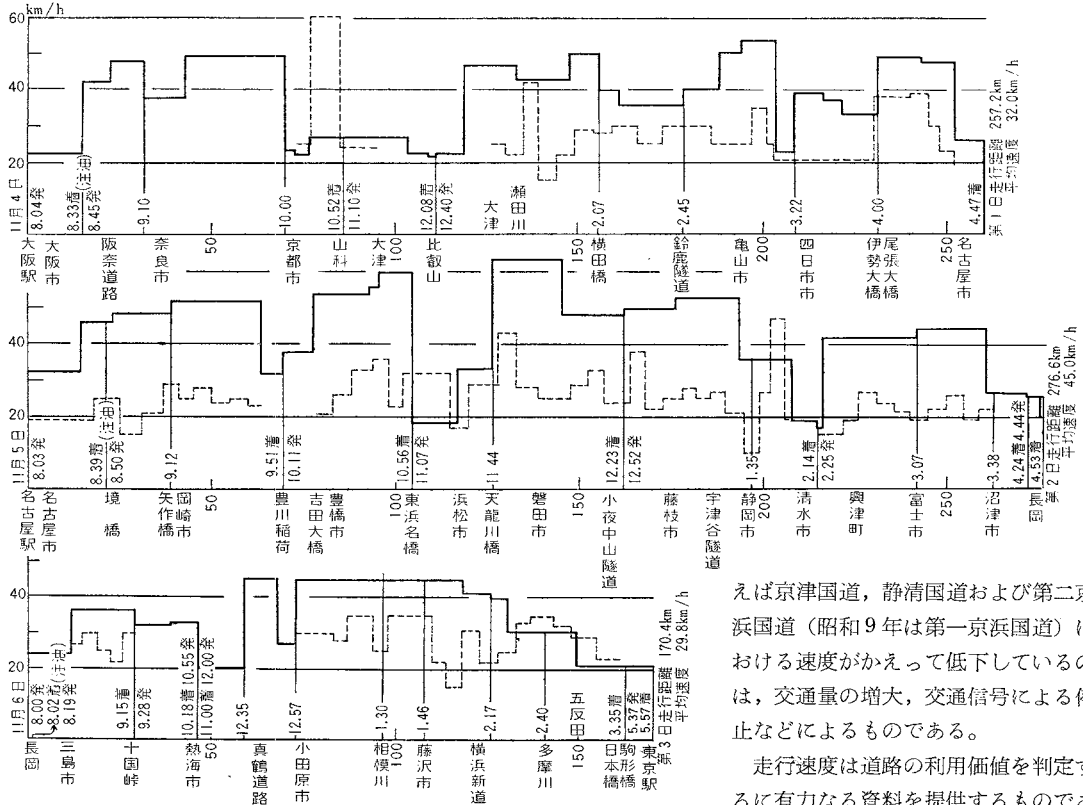
3. 運行記録

昭和35年11月4日から6日にいたる3日間における第2号車の運行記録は次のようである。

月日	地名	着時刻	発時刻	備考
11月4日 (第1日) 走行距離 257.2 km 平均速度 32.0 km/h	大阪駅前		3.04	
	阪奈道路入口	8.33	8.45	注油
	山科	10.52	11.10	名神高速道路工事見学
	比叡山頂	12.08	12.40	昼食
	名古屋駅前	16.47		松岡旅館

11月5日 (第2日) 走行距離 276.6 km 平均速度 45.0 km/h	名古屋駅前		8.03	
	境橋	8.39	8.50	注油
	豊川稲荷	9.51	10.11	参拝
	東浜名橋	10.56	11.07	記念撮影
	金谷百楽園	12.23	12.52	昼食
	清水港	14.14	14.25	清水港工事見学
11月6日 (第3日) 走行距離 170.4 km 平均速度 29.8 km/h	長岡温泉	16.24	16.44	狩野川工事見学
	長岡温泉	16.53		小松家旅館
	長岡温泉		8.00	
11月6日 (第3日) 走行距離 170.4 km 平均速度 29.8 km/h	〃	8.02	8.19	注油
	十国峠	9.15	9.28	展望
	来宮	10.18	10.55	新丹那工事見学
	西熱海ホテル	11.00	12.00	工事説明、昼食
	駒形橋	15.35	17.37	隅田川地下鉄工事見学
	東京駅	17.57		

全区間における走行速度を図示したものを次に示す。図中、太実線で示したのが今回の実測値であり、点線で記入したのが昭和9年の記録値である。この両者を比較

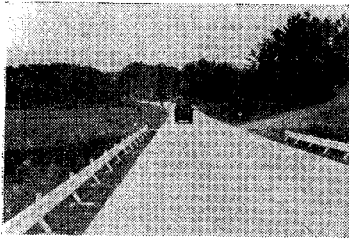


えば京津国道、静清国道および第二京浜国道（昭和9年は第一京浜国道）における速度がかえって低下しているのは、交通量の増大、交通信号による停止などによるものである。

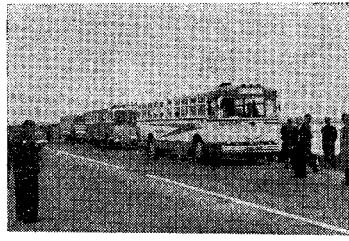
走行速度は道路の利用価値を判定するに有力なる資料を提供するものであ

ると、大体として今回の旅行における走行速度が後者より大となっているのは当然であるが、局部的には、例

るから、速度図を詳細に検討することによって、道路状態を判定しその原因を探究することができるであろう。



鈴鹿峠付近の国道1号線



浜名湖弁天大橋付近



清水港にて

4. 旅行記

第1日 大阪から名古屋まで

11月4日朝8時、大阪駅前を出発した3台のバスは梅田新道から桜宮橋を渡り、大東市を抜けて阪奈道路にかかる。阪奈道路は大阪～奈良間を14km短縮する有料道路で、春秋の好季には12000台におよぶ交通がある由であり、途中から生駒山頂へのランチが設けられている。一つの難点は土取運搬車が料金徴集所を避けて道路内に入り込むことであり、その数1800台という。われわれの車はこの17kmを平均速度43.4km/hで通過した。この速度は他の有料道路と比較して大差ないのである(真鶴道路47.0、横浜新道42.5——後述)。

奈良市に入り左に折れて京都に向う。奈良～京都間は立派に改修された24号線、速度も均しの45km/hに上昇して快適である。

深草で名神高速着工現場をとおり、京都七条から東山通を電車軌道に沿うて祇園石段下から東山三条、右に折れて蹴上。このあたりの混雑は23kmという低速でも判明するように東海道の決定的なネックである。山科で車を下りて名神高速道路の舗装工事を見学したのち、大津から比叡山に登る。このドライブウェイは比叡山自動車KKの経営するところ、延長8kmの全線が舗装され、最急勾配10%で、速度は22kmより出ないが、眺望絶佳で快適、ただ山頂部全域に縄張りして遊園地とし入園料を徴集するのはけしからんと不満の声が湧く、山頂で昼食。

午後は比叡山を大津側へ降り、鈴鹿を経て名古屋までである。瀬田の唐橋は瀬田川大橋に変わり、草津、石部、三雲、水口の町中を抜けていた旧街道は舗装の直線道路に変わっている。このあたり昔は天上川が4カ所もあり、いずれもレンガのアーチ巻で高さが11尺というひどい

ものであったことを思い出す。横田橋は工事中である。鈴鹿を越えて関、亀山の町並も、昔は離合もできない狭い人力車道であったが、今は町の所在も知らぬ間に過ぎて行く。四日市諏訪の伊勢電のややこしかった踏切も、今は探しても見当たらない。

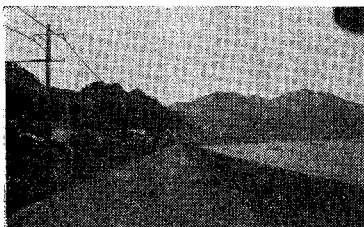
尾張大橋を越えると伊勢湾台風災害地。しかし今はかさ上げされた2車線7mの舗装道路で、平均50kmで飛ばすことができたのは意外であった。今は名四国道36kmが海岸沿いに5カ年(前期)計画で着工され、工業地帯の造成と名四間交通緩和および防災の役割を果たすものとして期待されている。夕食後、地建から災害復旧ドラムカン工法の映画が公開された。

第2日 名古屋から長岡まで

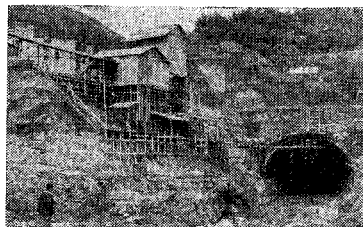
朝8時名古屋駅前を発ったバス3台は、境川のほとりで給油して、矢作の新橋を渡って岡崎、御油を50kmで抜け、豊橋国道工事現場を避けて左に折れ豊川稲荷に参拝する。それから近道して吉田大橋に辿りつき、国道にのって豊橋市に入る。市内は見違えるほど改良されており、国道は二川の狭路と踏切を避けて跨線橋を渡り、汐見坂を下って新居につく。弁天島の東浜名橋で一同下車して記念撮影。それから舞坂を過ぎると篠原道路の改良工事で荒れた道路を20kmで抜け、やっと浜松に入ろうと思えば踏切でストップ。浜松跨線橋は目下工事中、浜松市内は繁華街を縫うように抜ける。天竜川橋を渡ってから磐田、袋井、掛川のあたりは均し63kmという東海道随一の高速度区間。小夜の中山(日坂)トンネルも45kmで抜け、金谷の大井川娯楽センターで遅れの昼食をとる。

大井川を渡り、島田、藤枝、岡部から昨年暮に竣工した新宇津之谷トンネルを53kmで抜け、安倍川を渡って静岡に入る。安倍川には目下安倍川橋架新設工事中である。清水では築港工事見学のため日之出町岸壁まで人

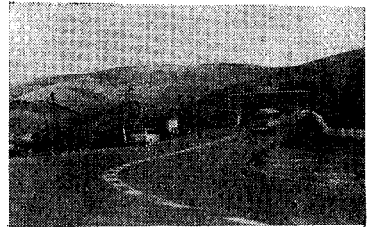
興津付近の海岸道路

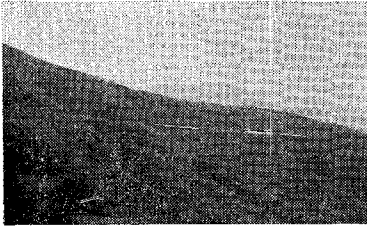


狩野川放水路工事



十国峠有料道路入口





十国峠ドライブ ウェー



新丹那トンネル見学



新丹那トンネル坑外設備

って下車小憩、再び車上の人となり姿を消した富士を懐みながら興津、由比、富士、吉原を 40 km オーバーで飛ばして沼津に入る。沼津から右に折れ国道から分れて静岡、江浦を南下、狩野川放水路トンネルを抜けて長岡に出で、放水路工事を見学する。長岡温泉小松家泊り。

第3日 長岡から東京まで

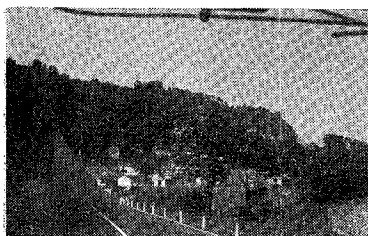
いよいよ最終日。長岡から三島までの 136 号線は狩野川の改修や道路工事でひどく荒れて 25 km どり。三島バイパス工事はわずかに着工したばかり。箱根の峻も改修補装された今では 36 km で楽に登る。十国峠に登りつめて一服、芦ノ湖を展望する。国道は真直ぐに箱根町に降りるのを、われわれは右に折れて駿豆有料道路を南下、十国峠ケーブルを左に見て熱海に出る。来宮で丹那トンネル工事場下車、トンネルの中まで歩いて見学、西熱海ホテルに入って工事計画の説明を聞き昼食。

急曲と狭路と急坂の熱海の町をやっと抜けた県界湯河原から真鶴道路(有料)に入る。その 11 km を 14 分(47 km/h)で走り抜け、135 号に出た途端に悪路でガッカリ。

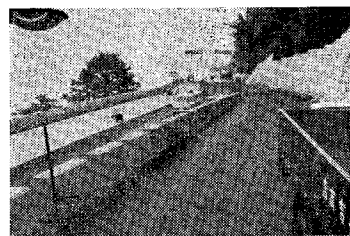
小田原で国道 1 号にもどり、酒匂橋を渡ってから、国府津の立派な松並木、二宮、大磯、平塚を通り相模川を越えて藤沢を左に折れるあたりまで 45 km コンスタントで飛ばす。横浜新道 12 km を 42.5 km で走り抜け、横浜市内を一べつただけで、すぐ国道 1 号線に突き込む。この第二京浜国道は道巾は十分であるが、何ぶん夕刻のラッシュ。それにゴー ストップで止められること十数箇所。五反田につくまで 30 km を出なかった。この数値は昭和 9 年の第一京浜国道の記録 35 km より遅いのは意外であった。

さて東京都内に入ってみれば人の波、車の波、品川とおって銀座から駒形橋までコンスタントの 21 km である。駒形橋では地下鉄隅田川工事の説明を聞き河底に潜って工事を見学、東京駅に回送して 18 時解散した。

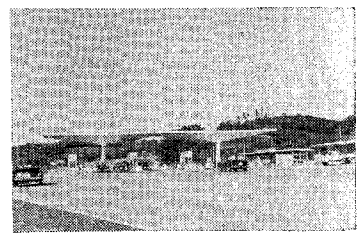
湯河原付近の状況



小田原・下田二級国道改良工事(真鶴道路付近)



横浜新道ゲート



5. むすび

東海道道路の今昔を比較しつつ旅行記をつづってみて感なきを得ない。以下、問題点を列記してみよう。

a) 平均速度を計算してみると、東海道に沿う部分のみを拾い出して、総平均 39.5 km/h となる。これは昭和 9 年の記録 26.76 km/h にくらべて、いちじるしく改善されている。

b) これをさらに細分してみると第 1 日 36.8, 第 2 日 43.0, 第 3 日 36.2 で、東京～静岡間と名古屋～大阪間の根本的改良が必要であることを認める。

c) 道路標識の損傷がはなはだしい。速やかに改修が望まれる。

d) 路面標示様式の統一が必要である。横断歩道の標示が各府県でまちまちになっている。また路上構造物の標示斜線の方向を誤まっているものが少なくない。

e) 道路および交通の管理が道路技術者によって運営されることが望ましい。

f) 交通道德の徹底、特に路側の無統制な駐車や單車、自転車の交通取締りが大切である。

最後にこの旅行をお世話下さった学会、協会の各位に感謝の意を表する。

付記——雑誌で見た東海道道路関係文獻

東海道雑誌	その 1	立石 鯨	道路	昭和	35-1
	その 2	"	"	"	-2
東海道の旅	(その 1)	土屋雷蔵・南 誠一	道路建設	昭	35-1
	(その 2)	越谷正美	"	"	-2
	(その 3)	土屋雷蔵・南 誠一	"	"	-3
	(その 4)	越谷正美	"	"	-5
直轄道路事業計画の展望					
関東地方建設局	河北 正治		道路	昭	35-1
近畿地方建設局	大串 満馬		"	"	-1
中部地方建設局	加藤三重次		"	"	-3
東京神戸間高速道路建設計画の概要	富樫凱一		"	"	32-5
日本の高速道路	斎藤義治	土木学会誌	昭	35-7	
		(原稿受付)		1960. 12. 4)	

【筆者：工博 京都大学名誉教授、神戸市立六甲工業高校長】