

大正十三年度歳入欠陥分

足柄上郡 上秦野村	五、一〇〇	全	北足柄村	四、〇〇〇	全	櫻井村	二、五〇〇
全 清水村	四、〇〇〇	全	福澤村	二、〇〇〇			

町 村 名	金 額	町 村 名	金 額	市 町 村 名	金 額
橋樹郡 鶴見町	五〇、〇〇〇	全 腰越津村	四、五〇〇	全 吉濱村	五、五〇〇
全 潮田町	五〇、〇〇〇	高座郡 御所見村	一〇、〇〇〇	全 温泉村	一四、〇〇〇
三浦郡 田浦町	二五、〇〇〇	中 郡 大磯町	一〇、〇〇〇	全 真鶴村	三〇、〇〇〇
全 浦賀町	一八、〇〇〇	全 國府村	七、〇〇〇	全 岩 村	二七、〇〇〇
全 返子町	三〇、〇〇〇	全 東秦野村	七、〇〇〇	全 片浦村	二〇、〇〇〇
鎌倉郡 鎌倉町	二五、〇〇〇	足柄上郡 川 村	二〇、〇〇〇	愛甲郡 厚木町	一〇、〇〇〇
全 戸塚町	一〇、〇〇〇	足柄下郡 小田原町	三〇、〇〇〇	横 須 賀 市	二六、〇〇〇
全 本郷村	二〇、〇〇〇	全 足柄村	二〇、〇〇〇		

第七章 土木の損害

一、道路の被害

總 説

道路の被害は其の地質によりて異なるも概して、街路は被害地の道路に比較して少なきを見る。

第七章 土木の損害 一、道路の被害

路体による比較を見るに、地平道は其の被害最も少なく、切取道之に次ぐも、切取の深きに従ひ、兩側面よりの崩土に依り路面を埋没せるもの多し、而して被害の最も甚だしきは切盛にして築堤之に次ぐ、築堤の陥落せるは附近地質の軟弱なるが故にして、而も此等の陥落に依る隣接附近の地表に何等變化を見出し難き箇所多し、就中切盛の箇所は多く、山腹の崩壊に依り路線の形を留めざるもの頗る多し。

而して各路体を通じ溝渠河川に沿ふものは、殆き震害を被らざるもの無く、狀況亦略同一の狀を呈す。

道路

(1) 國道

道路の被害狀況を述ぶるに先立ち、先づ其の延長及位置を表示すべし。

本縣を通過する國道の總延長は、計三十九里三十二町四十一間（橋渠渡船場を除く）にして内譯左の如し。

- |        |                          |              |
|--------|--------------------------|--------------|
| 第一號線   | （自 川崎市六號<br>至 足柄下郡箱根町）   | 延長 二十三里四町四十間 |
| 第八號線   | （津久井郡地内）                 | 三里三十四町二十間    |
| 第三十一號線 | （自 横濱市七軒町<br>至 横須賀市深田元標） | 八里十六町五十八間    |
| 第三十六號線 | （自 横濱市本町<br>至 横濱港）       | 四町五十八間       |
| 特二號線   | （自 足柄下郡温泉村<br>至 縣境界）     | 三里四町五十三間     |
| 特二十一號線 | （自 三浦郡南下浦村菊名<br>至 同 金田）  | 二十一町三十七間     |

特二十三號線 (自 三浦郡田浦町浦郷字金田一、二、三、三三) 至 同 三、三七九)

十七町十五間

此等の構造は殆ど全部砂利道にして、各線全部に亘り龜裂、崩壊、陥没し、損害を被らざるもの無きは別表示す處の如く、此の被害總額實に百六十九萬八千六百六十六圓なり。

表の一参照

(2) 府 縣 道

府縣道路線數百二十四線にして、此の總延長三百二里三十一町に及ぶ。其路面構造は全部砂利道なるを以て其の被害狀況亦國道と同様なり、平坦地にありては盛土なるも、山岳部は主として山腹道なり、此の損害總額二百四十二萬八千三百七十九圓強にして内譯表の通りなり。

表の二参照

隧 道

府縣道、國道共被害の狀況は同一なり、縱横龜裂及陥落にして「鐵筋コンクリート隧道」及周圍に岩石地盤を有する隧道は被害僅少にして、隧道そのものゝ被害より單に開口及周圍の崩壊せる所多し。

國道に於ては第三十一號線に於て二箇所延長六十九間四分構造は煉瓦卷にして、損害程度は開口崩壊、隧道内龜裂及陥落なり。

府縣道に於ては被害箇所八ヶ所の中四箇所にして、被害狀況前者と略同様なり。

側 溝

側溝は街路に於ては主としてL字型、又は箱型にして無筋コンクリート、又は切石積にして道路は碎石積、又は

玉石積とす、其被害状況は其の道路の被害に準じて程度を異にせること勿論なり。

暗 渠

暗渠は道路の崩壊、陥落と略其の状況を同じくし、被害同程度なり。

擁 壁

擁壁は鐵筋コンクリートのものは一部の龜裂に止まるもの多かりしが、無筋コンクリート又は各石垣積は其裏込は陥落に伴ひ其の状況を異にす。又煉瓦壁にして基礎根入の堅固なりしものは、地盤上數尺の間に於て挫折せり。

並 木

並木の存置せるは國道第一號線にして戸塚町以西に多く、種類は殆ど松樹にして樹齡數百年に達せる大木なるが道路の變遷、沿道田畑宅地の開墾に伴ひ、並木數は益々狹隘となりて、根の繁伸を妨げられたるの憾あり。爲に地震の動搖は此の大樹を支ふるの力なく、大部分は根底より倒壊せるものにして其の數少なからず

新設工事中の道路の被害

新設工事中の道路たる、國道第一號線中京濱間新國道にして、其の構造はマカダム式として、上装はアスファルトコンクリートなるが、損害殆ど皆無なり。

又三浦郡田浦町に於ける國道第三十一號線も亦同上にして被害殆ど無く、新成せる隧道は鐵筋コンクリートにして、一經毎の「ジョイント」に輕微なる横龜裂を呈せり。

災 害 善 後

一朝にして全滅に歸したる交通機關の復舊には官民擧力、最善の努力を各まざりしも、才料沸底せる際なりし爲め

其の混雜名狀すべからず、先づ應急の施設をなし、序を追ふて復舊乃至改良の策を樹て、着々實施に就きたり。

## 總 說

震源地たる相模灘に近き三浦半島より海岸に沿ひ、伊豆半島に渉る各地は被害最も劇甚なること勿論なるも、就中足柄下郡早川村より眞鶴村に至る山腹は殆ど原形を止めざる程度に崩壊し、交通全く杜絶せり、山崩れの爲め土砂を押し出し、甚敷きに至りては、例へば根府川村の如きは數里の遠きより谿谷の崩壊土砂を海中迄押し出し、數十町歩の山林數百名の住民を埋没せり、又河川に沿ひたる土地、即ち相模川沿岸は愛甲郡厚木町附近に至る迄及酒匂川の沿岸は足柄上郡三保村附近に至る迄其被害夥し。

震災直後第二日目より應急工事に着手し、其順序として通路、橋梁の整備は先づ徒歩の程度に、次に車馬の交通可能の程度に、更に主要道路は貨物自動車の往來し得る程度に修理し、漸次其工程を進捗せしめたり。

其應急工事材料としては、主として土俵又は丸太の如き、附近に得易きものを以てしたるが、陸軍各師團の工兵は晝夜晴雨を論ぜず交通機關の應急修理に活動し、六郷、馬入、酒匂、相模等の主要橋渠を始め縣下全般の大小橋渠の應急架設に活動せり、其の材料は主として舊橋材を利用し、又上流地方より流れ來る流材を集蒐製材して需要に充て、相模川上流より筏を利用して材料を供給するが如き方法を採れり、

## 應急修理

應急修理に要せし費用は、震災後第五日目縣廳内に設置せられたる震災救護事務局神奈川縣支部交通部に於て約十萬圓を支出し、専ら交通整理に努力したり。

縣費支辨によるものは道路費約八萬圓、橋渠費約八萬五千圓を支出せり。

## 應急施設狀況詳細は救護施設概略參照

大正十三年三月復舊工事計畫實施と相俟ち多年の懸案たる、國縣道及市道幅員の擴張計畫を斷行せんとしたり、之等に要する費用概算は左の如し。

イ、復舊工事

國道	々路	一六九八、六六六圓
同	橋渠	一八〇四、四二二圓
縣道	々路	二四二八、三七九圓
同	橋渠	一四〇九、二九六圓
市町村道	々路	一〇八三、一五四圓
同	橋渠	四二二、四四四圓
合計		八一二六、二六一圓

ロ、道路擴張工事

國縣道の擴張は人口増加交通繁激を加ふると共に焦眉の急なりしも、之が實行は殆ど不可能とせられたる所なるも、此の禍を福と轉ずべき好機に際會し、萬難を排除して實現を斷行せんとし、左の如き莫大なる費用を投じ、百年の長計を樹立せり。

國道	四、九九一、〇〇〇圓
縣道	二、〇四八、一〇〇圓
市道	一、四三五、四〇〇圓

而して國道は保土ヶ谷町、藤澤町、小田原町等の市街地を實用幅員八間となし、縣道は伊勢原町、秦野町、逗子町、葉山町、三崎町、浦賀町の一部を實用幅員四間とす、而して又横須賀市内に於ては國道は十五間、縣道及市道

は十二間乃至十四間に擴張せんとするなり。

道路擴張に至るまで参照

## 二、道路擴張に至るまで

神奈川縣廳 高 田 景

人間の聲が一秒時間に僅か三町四十間しか走らないのに、同じ一秒時間に電氣は此地球を七廻り半する、

又例の忠臣藏殿中の變に際し、淺野長矩の臣、早水藤右衛門菅野三平が早打を以て江戸を發し、播州赤穂までざつと百七十里の路程も四日半で着いたといふ當時の韋駄天も一日の割にすれば、九十哩で鐵道數百里を一夜にして走る汽車に比すれば十分の一に過ぎない。

かくして人間といふ不可思議の動物は、着々自然を利用し征服して、時間と空間を極少まで縮少せしめ様としつゝある。

之れによつて無限に擴大してゆく生存慾望を經濟的に救護し様といふので、最少の勞力を以て最大の効果を擧げ様としてゐる。

そこで道路の問題に就ても文化と共に發達し、經濟生活が複雑となるにつれて重要となつてくる、山には櫻花爛漫海には黒潮岸を繞りて流るゝこの東方の君子國も、仲々長夜の眠をむさぼつて一小天地に跼蹐してゐる譯に行か無くなつた、敢てマルサスの人口論を繙かずとも、年々二百萬の人口増加率を如何せんやである、食料問題、土地問題、等日本にとつて重要な問題は悉く經濟上の問題である。そして道路の問題も要するにその重點をこの經濟的根據に置

いてゐるのではなからうか。殊に日本に自動車が入せられてからは、道路の効用は鐵道の夫れを凌駕して今や「自動車第一」の時代となりつゝある、従つて道路の問題を決定する諸要項は自動車を標準とするに至つた。

本縣に於ける道路擴張に於ても、無論此の方針に則りて計畫されてゐる。

本縣は東北は多摩川を隔て、東京府に接し、西北は山梨縣と隣し、道志川脈連亘して峻岳谿深相錯り、又西南は足柄、箱根の連峯に據つて静岡縣と境し、酒匂、相模の兩川此の間に發して南流海に入つてゐる、南は三浦半島突出し相模灣に臨み、東は東京灣を隔て、房總半島と對峙してゐる、此廣袤一五五、三八六平方里、周圍一一〇里一〇丁、海岸線の長さ五四里であつて、此の中に約一四〇萬人の住民を持つてゐる。

而して此の交通路は横濱港が對外的門戶として海外航路の起點となり、陸上に於ては國有鐵道の延長二〇五哩四鎖（大正十二年現統計に據る）道路總延長は國道三九里三十二町四十一間、府縣道三百二里三十一町三十八間に及んでゐるのである。

史實の傳ふる處によりて稽ふるに關東一帯は有史以前に於ては「ころぼつくる」人種が棲息してゐたのであるが、無論自給自足の時代であつたから、人間の足によつて僅に踏み固められた自然の道の他はなかつたのであつて、其後崇神天皇十年に武渟川別命が東海に派遣せられ、又景行天皇四十年日本武尊の東征に際しては、尾張遠江駿河を経て足柄峠を踰え木賀溪を下りて鎌倉から三浦半島に入り、走水かの上總の富津に渡り給ふたとあるが、其時代に本縣に道路が立派に存在してゐたとは考へられない。

要するに近代の觀念としての所謂 *Verkehr* とか *Transport and communication* とかいふ、交通上の政策は、徳川幕府以後の事であつて、それが經濟上の地位を確立したのは勿論明治以後の事である。

然し神奈川縣に於ては、他の地方に比して比較的道路史上に大なる爪痕を跡づけてゐるのは、彼の鎌倉幕府のお蔭で



源頼朝配電の身を以て伊豆の蛭ヶ小島から起り幕府を鎌倉に創むるに及び、専ら軍事上の必要から京都鎌倉間の交通が考慮せられたのであつて、新關を設けて「山手」「河手」を取つた。又圓覺寺や鶴ヶ岡八幡宮等も關料、帆別錢、橋賃等を取つたといふ事が、横井博士日本商業史に見えるから、相當の道路が開鑿せられてゐたことが推知せられる。

其後戰國時代を經徳川江戸幕府に入つてからは、鎖國政策の反動として國內の土木治水に意を用ゐたので、國內交通も長足の進歩をなしたとは云ふものゝ、封建制度の弱點は隨所に暴露し、道路に於ても一朝有事の際に處する爲には天險の要害に據らなければならぬので、防禦的消極的の道路政策は、近代の經濟的根據に立つものと異ならざるを得なかつたのである。

本縣に於ても馬入川の如きは富士川、安倍川、大井川等と共に架橋渡船を許さず、旅人は肩車に乗り連臺に坐して渡渉した。

六郷川亦然りて、江戸の關門なるの故を以て架橋を許さず、不便なる渡船に依つて往來してゐたのである。彼の「雲助」と「ごまの蠅」を名物とする箱根の事は云はずもがなで、天下の公道に關門を設け、全國三十六ヶ所の關所の首位であつたのである。

東海道既に然り、況んや五街道を離れた、僻陬の地の如きは全くの孤立生活に甘んじてゐたのであつた。

神奈川條約によつて鎖國の夢が破られてから、横濱と江戸との交通が頻繁となつたにも不拘、猶ほ六郷の一橋すらもなかつた。

明治四年八月二十七日工部省は、米人技師の實地研究及び其申立書に基き神奈川縣に達して曰く、

東海道六郷川僅々の増水に動もすれば、通船を止め之が爲、公事急務の往復を妨げ、且つ外國人日に往來の地なれば修治せざるべからず、増水の節は艀船を用ゆれば通行には差支なしと雖も、一對の流川に渡船を設くるは

煩に堪へず、是を以て横濱其他市在に於て人民會社を設け、一時出金橋梁成功の上年限を定め、相當の橋錢を請求せしむべく實地に就き、研究の上便宜の方法を申出づべし。

と此れが六郷橋架設の起りであつた。

明治五年の秋には京濱間鐵道十八哩が完成して、先帝親しく開通式に臨ませ給ふた。

爾來五十有餘年今日全國の鐵道總延長實に八千餘哩に及んでゐる、そして廣軌狹軌の問題が残されてはゐるが、鐵道網は殆ど遺憾なき迄に完成せられたのである。

然るに「道路の改良」第五卷第三號に於て牧博士が述べられた様に、吾國の道路は歐米の夫れに比し少くとも百年遅れた。

高速度の自動車が自由に疾驅して、交通機關の職能を完ふするには餘りに路面が貧弱すぎる、餘りに幅員が狭少に過ぎ、將來自動車の利用がもつと一般的となり、輻輳頻繁を極むるに至らば、辛じて二車線を容るゝに過ぎないやうな、現在の状態に剩じてゐることは出来ないのである。

且つ明治二十一年十一月公共道路條例の規定以來三十有二年を経たる大正八年四月法律第五十八號道路法が制定せられ、關係法令續々制定せられ已に道路行政の根底が確立せられたる以上は、此の範圍に於て技術と政策兩方面から最も時代に適應した道路の完成を急がなければならぬ様な機運になつたのである。

そして其の機運を偶然にも促進せしめたものは、昨大正十二年九月一日正午に突發せる大震災であつた。

二

海上航路に於て、又日本の鐵道の歴史に於て、先鞭をつけた本縣であるから、道路交通に於ても決して他地方よりもその沿革が、遅れてゐる筈はなかつたこと勿論であるが、此等の考證は本稿の目的ではないから「新篇風土記」東

鑑「和酪抄」其他の文献に徴して見るべきである。

然し此機會に於て、尠くとも明治維新以來の沿革を體系的に記述し、又記述すべきであるのだが、惜しい哉、過般の震災災によつて、凡ての資料を奪ひ去られて仕舞つたので最近數箇年の範圍に止め、又統計材料も確實なものがないので無趣味な計敷を掲げることが控へた。

近來「文化の暴虐 (Civilized Savage)」といふ言葉をよく耳にする。

文化の極致はやがて人々が「自然に歸る」ことを欲するに至るであろうといふ意味であつて、文明に對する叛逆者の言葉に違ひない。

今、文明批評家ではない、筆者は此言葉の是非を評論する積りではない。然し彼の十遍舎一九をして文明を重からしめたる主人公、彌次郎兵衛喜多八が伊勢詣りをしたる當時に於ては、如何に支那式の妄想を逞ふしても、到底百余年の後代に蒼穹をかけり、海神を驚かす程度にまで交通機關が発達しようといふことは、想像し得なかつたであらう。

そして、此事は單に人間の巧智と好奇心の賜ではなかつた。寧ろ必要と打算との產出物であると思はれる。

「手工業」の時代から「家内工業」の時代となり、遂に現代の資本主義經濟の時代を現出するに至つては、經濟組織は往昔と全く一變して、此の經濟事情を無視するものは忽にして生存圏外に立たねばならない。

「文化の暴虐」の一句亦意味無しと云ふを得ないのである。

處で、日本が浦賀灣頭一發の砲聲に桃源の夢を醒されてから、從來の國是は一變して、西歐の文化はひたひたと漕に打ち寄する波と共に我國に入つて來たとは云へ、經濟上の問題に付ては最近に至るまで殆ど無關心であつたので、道路の如きも、風吹けば黃塵の巷と化し、雨降れば泥濘轍を没するの有様であつた。そして今尙そうである。

「日本に道路なし」とか、「日本の道路は、ポンペイの廢墟の夫に似たり」と云ふ外人の批評を無條件に甘受しなければならぬ。

然し——必要は創造の母である。今や道路の問題は如何に文明を呪咀する者ありとも、國家の生存目的の上から必要已むを得ざる問題となりつゝある。

(1)距離の克服、(2)安全、(3)廉價、(4)正確、(5)迅速、(6)便利、(7)快適、(8)大量輸送、(9)分岐の容易、

等の交通機關の必要條件に適應する交通機關の完成は、即ち日常經濟生活を、より圓滑に、より愉快に、より安價にせしむる所以であらう。

明治維新以來五十余年、其間勿論道路の問題も等閑にせられてゐた譯ではなかつたのであるが、鐵道網の完成に急であつたが爲に、通路の問題は地方分散的になつてゐて、統一的の、所謂、中央集權的の政策の下に國家權力が充分働き出したのは最近の事であつて、それが、道路法の實施と共に名實共に確立するに至つた。

道路の問題が此くの如く、國家の經濟と直接の影響を持つに至つたことに付ては色々の原因もあろうが、最も直接の動機は鐵道に依らざる陸上交通機關、就中自動車の發達であつて、現今の道路乃至街路の構造が自動車の速度、重量等を目標としてゐることは勿論である。

所謂自動車萬能の時代は出現した。そして今後暫くは繼續するに違ひないとすれば、單に經濟上の見地からのみでなく、軍事上の目的からも、社會上の目的からも、此時代に適應した道路を造ることは、焦眉の急と云はねばならぬ。

本縣に於ける道路擴張の趣旨が又茲にある事云ふまでもない、次に擴張計畫の大略を稍具體的に記述する事とする。

天秤棒が手車となり、手車が荷馬車となり自動車となつたけれども、一には大量輸送は鐵道乃至船舶によるべきものといふ傳統的の考と、二には自動車用の油類が高價なものと、三には道路の幅員及び路面が不完全なものによつて日本に自動車が入輸入せられてから、二十年を経過する今日に於ても、日本全國を通じて二萬臺を出てないので、本縣の如きも大正十年の統計によれば、乗用五〇九臺、荷積用八九臺計五九八臺に過ぎない。帝都の關門たる横濱港を控へたる本縣に於て猶此の有様である、翻つて本縣の道路の現況を見るに、既に述べた通り本縣西北は山岳重疊し、南は所謂湘南一帯の地であるから勢ひ、主要道路は南に多く、山岳地方は猶ほ羊腸たる小徑にして府縣道の名目に沿ひ難きものも少なくない。今其の路線數、延長、幅員等を簡單に表示すれば次の通りである。

統計年度	國 道 (特號を含む)			府 道			縣 道		
	路線數	總延長	幅員	路線數	總延長	幅員	路線數	總延長	幅員
大正十年	七	四〇、三、五 <sup>里町間</sup>	最大四間二三 最少一、五	九三	二七、三、三 <sup>里町間</sup>	最大八間三六 最少一、〇〇	同	同	同
大正十三年 現在	同	同	同	一二四	三〇五、三、一三	同	同	同	同

此に據り此を見るに本縣の道路は、大正十二年四月郡制廢止前迄は二百七十三里餘であつたが、郡制廢止に伴ひ、郡道を縣道に編入することに努め、其の路線數三十一線延長三十二里に及び、現在では總延長三百五里三十一町十三間を算し、延長に於ては人口密度に比して著しく貧弱といふ程でもないが、幅員並に路面の實質に於ては、所謂柚人の細道とでもいふ様な箇所もあつて、此が改良改修の事業は一大事業といふべきである。

然るに、さなきだに災害を被る事屢々にして、毎年災害費に莫大の支出をなしてゐる本縣は、過般の震火災により

一朝にして莫大の富と人命とを併せ失つた、眞に致命的の打撃であつたので、自然從來繼續し來つた本縣の改良改修等の積極的事業も思はざる一頓坐を來たし、或は從來の事業を抛棄するの已むなきに至る事なきやを危ぶまれたのである。

然し復興の聲は忽ち天下の輿論となり、災後旬日を出でざるに建設の鈍の響は頼もしき序曲となつて天地に鳴り響いた。

茲に於て本縣は此の禍を轉じて福となすべく、萬難を排して災害の復舊は勿論從來の改良乃至改修事業を續行し、以て道路網の擴張と其使命を完成することに決したのであつた。

即ち主務官廳との折衝、縣民との了解に多少の時日を費したけれども、努力の効は空しからずして、凡て殆んゞ原案通り實施をなすを得ることとなり、殊に過般の臨時縣會に於ては、滿場一致を以て原案の可決をなすに至た譯である。先づ大正七年繼續期間七ヶ年、改修費總額二百八十三萬四千八百八十六圓（國庫補助二分の一強）を以て總延長三千六百四十六間の改修に着手したる第一號京濱新國道の工事を續行し、其の完成も近き日にある。

又第三十一號國道の改修は總工費二百七十八萬圓（國庫補助二分の一強）にて大正七年調査に着手し、其年久良岐郡屏風浦地内の一部工事完成し、爾來七箇年之れ亦完成の期遠きにあらず、其他厚木御殿場線の改修を中止したる他は田島鶴見外一線、箱根國道の改修等の工事着々進捗してゐるのである。第一號新國道に就ては已に周知の事であるから、其の如何に近代的の誇るに足るべきものであるかは縷述するの必要はなからう。

第三十一號國道は横濱市七軒町に於て、一號國道から分岐して久良岐郡金澤村を経て横須賀市に至る路線であるが改修區域は極めて惡路であつて、就中田浦町字田浦から横須賀市逸見安針塚迄は文字通りの「鹿徑」である、此が全部の改修を了れば幅員五間乃至十五間となり、坦々砥の如き道路となる筈である。

本稿に於て特に述べ度いのは道路幅員の擴張であつて、震災の試練により一層その機運を促進せしめられた、先づ第一著手として大正十三年度より同十七年度迄五年繼續事業として市部連檐區域の道路擴張を斷行することとし、其の總經費國庫補助を受くるものに在りては金五百五十萬八千四百四十四圓にして、縣單獨を以て施行せんとするもの金百五十三萬八千三百四十四圓を計劃した。其工費内費内譯並びに箇所及擴張の範圍通りである。

ところで此の計畫の決定を見る迄の経緯に就ては、筆者も中々の苦勞をした積である、何分九月一日の震災以後、妻子の安否なごかまつて居る暇もなく、臨時震災救護局の一員として晝夜兼行働いて居た際の事で、縣下被害の程度も詳細に知る方便もなかつたのであるが、兎に角凡ての樞要地の人家は殆んご焼失、又は全壊したと云ふ事を知つたので、兼ての道路改良の一部として此の人家連檐した箇所丈でも此際改良擴張するは、最も當を得た事と靈感の如く自分の頭に響いたので、早速本省から出張の牧博士に自分の決心を話した處、大賛成を得たので先づ腹を極め、尙本省二三當路の方々の意見をも聴き、愈々冒險は冒險であると思ひ乍らも九月十三日から、縣下全般に亘つて國道は九間以上、府縣道は四間以上と通達して巾杭を一舉に入れてしまつたのであつた。沿道町村でも當時は中々の意氣込で、工費なごは後で如何様にも方法が附くと云ふ様な鼻意氣で、殆んご潰家の移轉整理なご此の文句もなく縣の示した巾杭内に引込んでしまつたのも澤山あつたが。然し人間の熱も月日が立つと段々さめて來るもので、十一月十二月頃になると、ボツ／＼サー金はさうして呉れるかと云ふ話が持上つて、其の度に筆者の頭もそろ／＼苦悶を始めだしたので、知事にも段々御協議に預たのであるが、何と云ふても此際政府が金を出して呉れなかつたならば、方法がないちやないかといふ様な調子で、是れは兎も角知事閣下にも一大努力を願ふと共に、自分は職責と此細ながら此の首迄ほうり出して政府の助力を乞はなければならぬと覺悟したので、長岡土木局長、原田技監、其他に實は血涙を揮て援護を乞ふた譯であつたが、幸ひ當路の非常なる同情の許に事はすらく／＼と運んで、實に五百五十何萬圓と云ふ巨額

の補助を今日政府の同意を得る事となつたのである。是れは實に道路改良の爲に大々祝福する處で、又神奈川縣としては例令千五百何萬圓の地震は受けても尙是れを償ふに餘ある大事業を將來に残し、子々孫々其の利益を受くると云ふ幸運に出遇た譯である。

今は特別議會が終らない。未だ抵當に入つて居る様なものながら長岡局長が、云はれた様に筆者の首は五百五十何萬圓で買はれた様なもので、支那大總統の首が十萬元で懸賞になつたと云ふ事に比ぶれば、筆者も中々自重して愈實行の責に當らなければならぬと、覺悟をして居るのである。

自大正十三年度  
至大正十七年度 道路總事業費 (國庫補助を受くるもの)

震災害道路擴張國庫補助工事箇所限表

一金五百五十萬八千四百四十四圓

道路擴張費

内 金二百六十八萬千六百六十八圓  
金二百三十萬千九百九十八圓  
譯 金五十萬九千七百五十八圓

國道壹號線擴張費  
國道三十一號線擴張費  
府縣道橫須賀三崎線擴張費

路線名	郡市名	町村名	工種	及延長	工費
國道第一號	橋樹郡	保土ヶ谷町	幅路延長	拾二百五十間	一三六、五五五圓
同	鎌倉郡	戸塚町	幅路延長	九七百九十間	三二一、五八三
同	高座郡	藤澤町	道路延長 内幅	九間五分 千四百七十四間 八百七十四間 三百九十四間 二百〇二間	六〇〇、〇二八
同	同	茅ヶ崎町	幅路延長	九六百三十五間	二一四、三六八



第七章 土木の損害 二、道路擴張に至るまで

府縣道 横須賀線 三崎	路線名	郡市名	町村名	工種	及延長	工費
	横須賀市	横須賀市	自深田元標 至郡役所前	幅延長	二百三十二間	二八八、八〇四圓

國道 第三十一號線	路線名	郡市名	町村名	工種	及延長	工費
同	横須賀市	横須賀市	自停車場前 至南門	幅延長	三百五十五間	一七〇、八三六圓
同	同	同	自南門 至鎮守府前	幅延長	二百五十五間	五六七、五四二
同	同	同	自鎮守府前 至旭町四ッ角	幅延長	二百五十五間	五二五、六五〇
同	同	同	自旭町四ッ角 至下坂	幅延長	二百六十間	二八九、五〇一
同	同	同	自下坂 至元坂	幅延長	二百七十五間	五一一、七二〇
同	同	同	同	同	同	一七七、三九〇
同	同	同	同	同	同	六七、二七九
同	同	同	同	同	同	二、三〇九、九一八

同	足柄下郡	國府津町	道路延長	九百六十間	一六五、六四三
同	同	小田原町	道路延長	千三百九十五間五分	一、一六四、九〇九
同	同	同	幅道路延長	拾千三百九十五間五分	七八、〇八二
同	同	同	同	同	二、六八一、一六八圓

第七章 土木の損害 二、道路擴張に至るまで

三〇二

同	同	自郡役所前 至左野舊道	幅延長	九百三十三間	二〇六、一〇七
雜費					一四、八四七
計					五〇九、七五八

縣道擴張工事箇所限表 (縣費のみに依るもの)

一金百五十參萬八千參百四拾四圓

内 金百四十六萬五千九十圓  
譯 金七萬三千二百五十四圓

工 事 費  
雜 費

路線名	郡市名	町村名	工種	及延長	工費
鎌倉三崎線	三浦郡	三崎町	幅延長	六百二十六間	一三七、九一一圓
返子停車場線	同	返子町	幅延長	五百九十五分間	五八、五二九
浦賀三崎線	同	浦賀町	幅延長	六百二十七間	八六、八五七
横須賀賀線	三浦郡	浦賀町	幅延長	四百九十五間	二八、五三八
鎌倉停車場線	鎌倉郡	鎌倉町	幅延長	拾二十七	二〇、八一二
横濱鎌倉線	鎌倉郡	鎌倉町	幅延長	四百二十六	一一、七一五
藤澤鎌倉線	同	同	幅延長	七百五十一間幅六間	二三二、八三五
江ノ島鎌倉線	同	腰越津村	幅延長	七百七十四間幅五間	三三、六五四
藤澤停車場線	同	川口村	幅延長	二百六十五間	五三、五四七

第七章 土木の損害 二、道路擴張に至るまで

計	雜費	真鶴停車場線	小田原御殿場線	田島一線	厚木御殿場線	大山秦野線	厚木御殿場線	厚木御殿場線	厚木御殿場線	大山伊勢原線	厚木八王子線	愛川厚木線	厚木東京線	厚木御殿場線	寒川茅ヶ崎線	藤澤鎌倉線	藤澤町田線
		同	足柄下郡	橋樹郡	足柄上郡	中郡	同	同	同	中郡	同	同	同	愛甲郡	同	同	高座郡
		真鶴町	小田原町	大田師島町	松田町	秦野町	秦野町	同	同	伊勢原町	厚木町	同	同	厚木町	茅ヶ崎町	同	藤澤町
		幅長	幅長	幅延長	長長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長	幅延長
		五七	六三	七四	二二	六二	六五	五五	五五	四二	四五	四五	四六	四三	四二	五四	五二
		百	百三	百六	百三	百四	百五	百七	百七	百六	百六	百六	百十	百百	百五十	百二十五	百二十八
		間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間	間
		一〇〇、六一〇	一三二、三八六	五七、八九九	三九、五四三	三六、七二三	一〇〇、六七一	一七、七六三	一七、一五二	二一、五〇〇	八八、〇七三	八、四一〇	五〇、三九九	四一、九一八	七一、〇四八	一六、五八七	
一、五三八、三四四	七三、二五四																

此の計劃に従へば從來幅員一間乃至四間に過ぎなかつた國道は、九間乃至十五間となり、縣道は從來の一間乃至八間を四間乃至十間に擴張することとなるので、從來施行し來たりたる改修工事箇所を加ふれば、改良計劃の總延長は國道十里十四町五十二間、府縣道五里三十二町四十四間、合計十五里十一町三十六間となる、而して此が經費總額は實に七百三萬九千八百八十八圓に達し、内金三百五十八萬二千八百八十圓を國庫補助に仰ぎ、殘額は起債に依りて支辨せんとするので、參考の爲め各年度支出額を表示して見れば次の通りである。

年 度	國 道	府 縣 道	計
大 正 十 三 年 度	一、一六〇、七一七・〇〇 <sup>円</sup>	五八〇、〇五一・〇〇 <sup>円</sup>	一、七四〇、七六八・〇〇 <sup>円</sup>
大 正 十 四 年 度	一、一六〇、七一七・〇〇	五八〇、〇五一・〇〇	一、七四〇、七六八・〇〇
大 正 十 五 年 度	一、一六〇、七一七・〇〇	四二六、二一六・〇〇	一、五八六、九三三・〇〇
昭 和 二 年 度	一、一六〇、七一七・〇〇	二七二、三八三・〇〇	一、四三三、一〇〇・〇〇
昭 和 三 年 度	三四八、二一八・〇〇	一八九、四〇一・〇〇	五三七、六一九・〇〇
合 計	四、九九一、〇八六・〇〇	二、〇四八、一〇二・〇〇	七、〇三九、一八八・〇〇

偕て此等の道路改良乃至工事が眼目としてゐる處は、何であるかといふ事は改めて言ふに及ばない事で實に於て數に於て最も優秀な道路を作るにあらは勿論であるが、最も優秀な道路の標準を何處に置くかといふ事が問題である。

遠き將來の事は知らず、少くとも今後半世紀の陸上交通は、鐵道を除きては自動車萬能の時代を出現する事豫想に難からずとせば、道路行政、交通行政も茲に目標を定めなければならぬ、本縣の改良の眼目も亦茲にあるので、先づ第一に幅員の大擴張に著手し、序を追て其路面曲角等にも及さんとしてゐる。

幅員決定の要項に就ては曩に「道路の改良」紙上で三浦内務技師の詳細な研究がある通り、交通状況の基本的調査就中車輛の種類と數との關係を調査し、此を標準にすべきであるが、將來無限軌道電車等が實用に供せられ、自動車普及せられるに至らば、幅員の擴張は目を追て益々増大するであらう。

動力を道路上に用ひんとする考は、蒸氣機關車の試験時代からあつた考らしいが、事實上道路面の抵抗及堪重力の不足の爲めに實現するに至らなかつた。それが、ゴムタイヤの發明と路面鋪裝の改良と相俟つて、自動車の發達普及を今日の如くならしめたのだ。

此くして動力による交通機關が道路上に用ゐらるゝこと多くなればなる程、一面交通政策の改良と、一面道路築造の方法もそれに適應して改良せられねばならない、本縣に於ける道路擴張に於て上述の通りの幅員に擴張するならば車輛の占川幅員を約九尺と見れば略四車輛線 (Traffic Lane) を保つことが出来るに至るが故に、道路構造令に規定せられてゐる國道の有効幅員二十四尺、府縣道の最少限度十八尺に比して殆ど二倍に相當して、非常の英斷と言ふことが出来る。

道路の幅員擴張に就ては相當の反對意見もあるが、此等は云ふに足らないのであつて、經濟上の利益、軍事上の影響等は勿論卑近な一例を擧ぐれば、幅員の狭き爲に失ふ人命の如何に多きかは、實に意想外の社會問題といふことが出来る。

少し統計が古過ぎるが倫敦市内で一、九〇一年中車馬の爲に死傷した人數は、全英國に於ける鐵道死傷人員よりも遙に多い、又紐育に於て一、九一五年中街路上の事故の爲の死者二百八十三人、傷者六千三百八十一であるといふ、以て如何に交通整理の急務なるかを思はしめるに足ると同時に、道路幅員の擴張の必要を感じる次第である。

上に述べた通り交通調査の重要な要項として、車輛の種類及び數量が問題となるから、序でに本縣に於ける統計

を掲げて参考に供しよう。

(大正十年統計表による)

	馬車		牛車	荷車	自動車		人力車	自轉車		其他	計
	乗用	荷積用			乗用	荷積用		自轉	通常		
横濱市	12	1169	24	13,477	291	43	2,963	137	18,516	—	36,632
須賀	11	19	2	1,909	11	6	341	9	2,194	—	4,612
久良岐	—	44	60	1,388	1	—	24	—	1,096	—	2,613
久橋	—	651	884	8,642	21	11	286	9	7,539	—	18,045
三浦	2	330	585	3,702	—	—	32	1	2,233	—	6,887
三倉	4	476	273	3,140	38	9	124	9	2,680	—	9,774
高倉	19	351	219	5,035	23	6	200	16	3,581	—	9,444
座	13	574	234	13,455	9	3	247	6	9,484	—	24,016
座	4	289	19	8,906	18	5	303	12	8,112	—	17,706
柄柄	42	165	—	2,032	2	—	88	4	1,819	新車専用山車	4,105
柄柄	13	325	—	3,511	80	2	258	8	3,309	—	7,531
上下	16	159	22	2,586	14	2	83	6	3,448	—	6,304
甲	5	101	1	469	1	2	15	1	887	—	1,406
久井	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計	144	4,763	2,329	68,252	509	89	4,964	218	64,898	42	146,208

此の表に依れば六萬八千二百五十二臺の荷車が首位で、自動車は遺憾ながら末位にあるが自動車第一の時代は既に來た、日ならずして荷車の地位を奪ふてあらう。思へば其の昔長袖綾羅の大宮人が、牛車のきしりもゆるやかに「櫻かざして今日も遊びつ」と詠つた其時代から見れば驚くべき變遷である。

四

本縣に於ける道路擴張の大略は以上の通りであるが、世界は絶えず運行する。進まざれば退く。

希臘、羅馬の遠きは知らず、近代の意味に於ける道路は國家の道路であり、國民の道路であるから、此が完備を期するは官民提携の力に俟たなければならぬ、そこで本縣では道路改良會員（現在約九百人）とも常に連絡をとつて理想的の道路の完成に努力してゐる、國家の血管たる道路をして健全ならしむることは、聽て國家の經濟的地位を安固にする所以であらう。

彼の重商主義（mercantilism）の父祖たる佛蘭西、コルベール（Colbert）の道路改良を評して “we have no idea of such a Road in England” と呼ばしめたアーサーヤング（Arthur Young）の言葉をそのまま日本に向つて發せしむるの日の近からんことを筆者は心から祈つてやまぬ。

### 三、橋梁の被害

#### 總説

震災前本縣内に於ける橋梁は

國道橋梁	一三八橋	延	長	二五町一〇間
府縣道橋梁	一、一一五橋	延	長	二里九町一四間
市町村道橋梁	(不詳)	但横濱市を除く		
計	一、二五三橋	延	長	三里八町一四間

なりしが、此等橋梁も大正初年頃迄は殆ど皆板橋のみなりしも、爾後多くは土橋となり、漸次之を改良して鐵筋コ

ンクリート橋其他特殊の構造となすに至れり。即ち特殊の構造を有するものを列挙すれば、

(國道)

1	鐵筋コンクリート橋	一二
2	ハウ式橋	一
3	方杖橋	四

(府縣道)

1	鐵筋コンクリート橋	八三
2	吊橋	七
3	鐵橋	六

是なり、他は概ね板橋、土橋、等なり。

被害橋梁數は一千百十六橋にして、震災前の總數一千二百五十三橋に比すれば、被害率九〇パーセントに達す。之を延長に付て見るも、三里八町十四間に對し三里一町十二間にして、約九〇パーセントの被害なり。

横濱市内橋梁は二〇六橋なりしも、其中七四橋被害を受けたり、(詳細は別表参照)内譯左の如し

墜落	六
全燒	三四
橋板燒失	一一
橋臺、脚破損	二三

被害狀況及損害高



被害の概況を見るに、震源地に近き海岸一帯即ち足柄下郡真鶴村より鎌倉地方に渉る海岸と、震脈とも稱せらるべき相模川沿岸地方、及其他酒匂川筋、金目川筋の如きは殆ど全滅的被害を受けざるなし、就中鎌倉以西に被害夥しく夫れ以東は東北に向つて被害程度漸減せり、但し横濱市内及其近郊は地帯脆弱なりしと、火災により被害最も劇甚なり。

此等被害總額（横濱市内を除く）三百九十三萬六千六百六十二圓強に達し、内譯は

國道橋梁	約 百〇八萬四千四百二十二圓
府縣道橋梁	約 百四十萬九千二百九十六圓
市町村道橋梁（横濱市を除く）	約 四十四萬二千四百四十四圓
計	二百九十三萬六千六百六十二圓

橋の構造によりて被害狀況を考ふるに、

木橋は橋臺は碎石又は玉石、若くは切石積みにして、橋脚は木材なりしを以て、橋臺の崩壊と橋脚の傾倒に依り橋體は墜落し、其狀況は殆ど同一なり。

鐵筋桁橋も亦橋臺略木橋の夫と同様なるを以て墜落するもの多く、震災前數十日に於て竣功せる酒匂橋の如きも亦然り。

其他コンクリート拱橋としては第一號國道温泉村に一橋ありしも、橋臺地質岩石なりし爲め被害殆ど無し。

吊橋は多く足柄上下郡、津久井郡、愛甲郡等にありしも橋臺は崩壊し、搭柱亦倒壊し、動搖に因り「サスペンダー」を切斷し以て橋體墜落するに至れり、又動搖により悉く「アンカー」の弛みを生ぜり。

参考の爲め橋の種類による被害率を表示せば左の如し。

種	類	橋	梁	數	被	害	率
土	橋			一、〇三二		約	九〇%
板	橋			一二五			九〇%
鐵筋	橋			八三			六〇%
吊	橋			七			全部
鐵	橋			六			三〇%

表の三参照

江ノ島棧橋。

江ノ島棧橋は延長約四百三十間にして、鎌倉郡川口村、片瀬江ノ島間を連絡する木橋なりしが、江ノ島海岸寄十間を残して海嘯の爲め全部流失せり、之に要せる復舊費一萬二千九百七十三圓餘なり。

今流失當時の模様を親しく目撃せる江ノ島棧橋事務所主事の報告によると、九月一日午前十一時四十五分一大強震あり、約五分を經過せる時伊豆半島方面より海嘯襲來すること數次。

第一回海嘯の爲め片瀬寄海岸に接せる棧橋約百五十間位、恰かも木の葉を散すが如く橋脚諸共流失。  
 第二回海嘯に於て中間約百五十間、前同様の状況にて流失。

第三回海嘯に於て當時埋立工事施行中なりし、江ノ島海岸寄り棧橋約十間を残し全部流失し、全く片瀬江ノ島間交通の連絡杜絶せり。

よりにて直に、渡船を開始して連絡を計らんと努力せるも、渡船用として使用に耐ゆべき船舶は凡て流失し、若くは

破損し、加ふるに再び海嘯襲來の流言絶ゆる間なく全村人民悉く遠く新屋敷（俗稱赤山）方面に避難し、人影を認めず。

然るに同月五日頃より人心稍安靜に歸したる時、濱野濱吉なる者献身的努力により漸く十人乗船舶を假修繕し、同日より片瀬江ノ島間の渡船の辛ふじて開始することを得たり。

次に、棧橋復舊材料の蒐集に奔走せるも、腰越津村は震災直後火災を起し、殆ど全村焼失せる爲め、木材は殆ど皆供給の方法なく、十月中旬に至り片瀬材木商濱野安太郎の手に據り差當り百五十間位に要する杉板割、本杭、鳥居杭を納入し得る見込立ち、十月十八日より工事に着手し、十一月十日に至り一般の交通を許し、十二月一日より震災前同様貸取橋に復せり。

#### 四、震災に因る河海及水路の潰裂

##### 一、河川

本縣河川の大なるものを多摩、相模、酒匂の三川とす、早川、鶴見川、境川、金目川等之に次ぎ、之等の支流四十餘にして舟航、灌漑の利便甚だ大なり、然るに大正十二年九月の大震災により一朝にして河床、築堤、護岸は欠裂崩潰、沈下して昔日の面目を失へるに加へ、同月十五日夜來豪雨沛然として至り襲ひ、大小の山谷に載堆せる無数の根こぎ樹木は、崩壞土砂と共に各河川に流出して震災に起因する災害を二重に苛烈ならしめたり。

其被害の大略を記すれば左の如し。

##### A 多摩川通

多摩川は其の水源數條あり、東京府と山梨縣との境界より發するものを小菅川と云ひ、東京府西多摩郡日原より發

するものを日原川と云ひ、同郡丹波山より發するを丹波川といふ、是等は黒川、一ノ瀬川と合して多摩川となり、更に秋川及淺川を併合して東京府との境界を南東に流れ、橘樹郡大師町に至りて東京灣に注ぐ、其下流を六郷川と稱す、流程二十五里、本縣内に入りてより七里なり。

被害の位置は、橘樹郡稻田村、高津村、御幸村、川崎町、大師河原村等にして、築堤の潰裂、欠潰、護岸及基礎工根固工の欠潰等の延長 三、三六〇間、被害總額三十九萬六千〇十三圓なり。

B 相模川通

相模川は源を山梨縣南都留郡の山中湖及富士山麓三ツ峠に發し、山梨縣に於ては桂川と稱す、本縣に入りては津久井、愛甲、中、高座の各都を貫流し、高座郡茅ヶ崎町、柳島と中郡須馬村との間に至りて相模灣に注ぐ、下流を馬入川と云ふ。流程三十五里、縣内の經過里程十八里三十町、津久井郡の佐野川、道志川、秋川、河津川、串川、中津川、愛甲郡の小鮎川、恩曾川、鳩川及高座郡の目久尻川等は其支流なり。

被害の位置は、高座郡大澤村、愛甲郡高峰村、中津村、依知村、厚木町、中郡相川村、神田村、大野村、須馬村、高座郡田名村、麻溝村、新磯村、座間村、海老名村、有馬村、寒川村、茅ヶ崎町等にして、被害の總延長一萬九千二百一十一間、被害總額百十六萬九千七百四十八圓に及ぶ。

C 酒匂川通

酒匂川は源を靜岡縣駿東郡富士山麓より發す、上流を御厨川と云ひ、本縣足柄上郡川西村に入り（清水村と改稱）進んで谷夕村境に至り河内川と合流して酒匂川と稱し、是に同郡畑川、皆瀬川、尺黒川、門川、川音川及狩川を合して足柄下郡酒匂村に至り相模灣に注ぐ、流程六里十七町二十九間なり、此の被害總延長二萬九千五百三十六間にして被害總額六十七萬三千九百三十六圓を算す。

D 早川 通

早川は源を箱根山上の芦の湖に發し、仙石原村、宮城野村等を経て足柄下郡早川村に至りて相模灣に注ぐ、流程六里六町二十七間にして、須雲川は其の支流なり、

被害箇所は仙石原村、湯本村、大窪村、早川村等にして崩壞延長 三、六三七間、被害總額七萬一千六百九十九圓なり。

E 鶴見川 通

鶴見川は東京府南多摩郡上小山田村より發し、本縣橘樹郡鶴見町の東南境を回流すること廿町十間、南方の生麥に至りて東京灣に注ぐ、被害箇所は都筑郡新治村、都田村、新田村、橘樹郡潮田村等、欠潰、潰没 一、七〇六間、一萬七千四百四十八圓なり

F 境川 通

境川は源を本縣津久井郡川尻村、龍居山麓に發し、東京府西多摩郡及高座鎌倉の兩郡界を経て柏尾川に合し、鎌倉郡川口村片瀨に至りて相模灣に注ぐ、高座郡に於ては之を田倉川と云ひ、片瀨に於ては片瀨川と云ふ、流程一六里二丁三十六間に亘る、鎌倉郡の和泉川、深谷川等は境川の支流なり。

被害箇所は高座郡六合村、六合村藤澤町入會、藤澤町、鎌倉郡川口村等九箇所、欠潰、陷落 三、五八三間九萬四千八百十圓なり。

G 金目川 通

金目川は源を中郡の春嶽山より發す、同郡西秦野町に入りて始めて金目川の稱あり、平塚町に至りて相模灣に注ぐ下流を花水川と云ふ、流程六里中郡の葛葉川、座禪川、三笠川、玉川、萬田川、中川、宮川等は其支流なり。

被害箇所は中郡東秦野村、秦野町、大根村、土澤村、金目村、旭村、大野村、平塚町等に於て被害箇所十六箇所、此の延長一萬六千二百七十五間、六十二萬二千六百六十三圓なり。

H 帷子川通

橘樹郡保土ヶ谷町に於て欠潰五〇間一千三百十三圓なり。

I 柏尾川通

鎌倉郡村岡村、深澤村入會、村岡村、深澤村等十一ヶ所欠潰、此の延長八千三百八十四間、被害總額十三萬六千九百三十一圓なり。

J 串川通

津久井郡鳥屋村、串川村等に於て被害箇所二ヶ所、延長二百六十間二ヶ所、被害額一萬九千三百九十六圓なり。

K 中津川通

愛甲郡宮ヶ瀬村、愛川村、高峰村、中津村、棚澤村、下川入村、三田村、妻田村、依知村に於て被壞、欠壞、陷落等延長七千二百十八間、此の被害總額十九萬二千二百二十八圓なり。

L 小鮎川通

愛甲郡煤ヶ谷村、小鮎村、及川村、林村、妻田村、厚木町等六ヶ所、延長六千六百三十九間、此の被害額八萬七千二百九十二圓なり。

M 萩野川通

愛甲郡及川村に於て陷落、欠所、延長二千九百六十五間あり、此の金額三萬七千四百九十七圓なり。

N 玉川通

愛甲郡玉川村、南毛利村に於て被害箇所四ヶ所、延長四千七百七十四間、被害總額二十八萬七千七百六十九圓なり。

O 室川通

中郡南秦野村に於て護岸崩壞、延長百三十三間、金額二千四百四十七圓なり。

P 水無川通

中郡秦野町に於て二ヶ所、延長五百四十六間、金額四千六百四十圓なり。

Q 大根川通

中郡大根岡崎村入會に於て築堤崩壞、延長二千八百七十二間、金額四萬六千七百九十九圓なり。

R 鈴川通

中郡大山町に於て三ヶ所、一萬〇〇五十九間、金額二十八萬五千十三圓なり。

S 澁田川通

中郡伊勢原町に於て延長四千二百五十間、被害金額五萬六千八百七十五圓なり。

T 川音川通

中郡西秦野村、足柄上郡松田町に於て六ヶ所、六百八十間崩壞、此の被害總額九千七百六十五圓なり。

U 四十八瀬川通

足柄上郡西秦野村、同上秦野村に於て三ヶ所、三百七十間、被害額五千四百五十八圓なり。

V 内川通

足柄上郡北足柄村に於て崩壞二ヶ所、九百七十間、被害金額五千五百五十圓なり。

W 狩川通

足柄上郡南足柄村、岡村、足柄村に於て八ヶ所崩壊、延長七千八百二十一間、金額八萬一千八百七圓なり。  
表の四参照

河川一覽表

相模川	幹川名	支川名	小支川名	流域里程	摘要
	中津川			十七里余	河川法準用河川
	小鮎川			六里	
	玉川			三里十五町	
	道志川			二里十町	
	串川			二里	
	秋山川			五里十町	
	日久尻川			二里卅町	
	恩會川			一里廿四町	
	鳩川			三里	
	小出川			三里十八町	
	日向川			一里十町	
境川	早川			二里六町	



第七章 土木の損害

四、震災に因る河海及水路の潰裂

蛇骨川	皆瀨川	川音川	四十八瀨川	河内川	鮎澤川	大又澤川	去倉川	中倉川	狩川	狩川	早濶川	矢之川	鶴見川	多摩川	酒樽川	帷子川	早川	河川法施行河川	
一里	五里十八町	二里十八町	三里	一里卅町	二里	一里	二里廿四町	三里	二里十八町	四里十八町	七里	三里十八町	四里十八町	二里十八町	六里余	七里	一里廿五町	一里	河川法施行河川
一里	五里十八町	二里十八町	三里	一里卅町	二里	一里	二里廿四町	三里	二里十八町	四里十八町	七里	三里十八町	四里十八町	二里十八町	六里余	七里	一里廿五町	一里	河川法施行河川

計	境	柏				金	平	久	菊	森	中	千	新	白
	尾	川				目	作	野		戸	村	歳	崎	糸
一七	川	川				川	川	川	川	川	川	川	川	川
			室	鈴	玉					田		藤		須
			川	川	川					島		木		雲
二九			川	川	川					川		川		川
			水	大	澁	葛								
			無	根	田	葉								
一二			川	川	川	川								
	十	三	二	三	一	二	二	二	一	一	一	二	二	二
	二	里	里	里	里	里	里	里	里	里	里	里	里	里
	里	里	町	町	町	町	町	町	町	町	町	町	町	町
	里	里	十九間	四十間	九町	三十六間	十八町	廿三町	十八町	十八町	十八町	十町	十町	十町
	里	里	間	間	町	間	町	町	町	町	町	町	町	町
	里	里	間	間	町	間	町	町	町	町	町	町	町	町
	里	里	間	間	町	間	町	町	町	町	町	町	町	町

同河川法施行河川一準用河川四

## 五、砂防の被害

### 總 說

大正十三年九月一日の震災に依り山地溪谷の崩壊、荒廢するもの頗る多く、殊に西部一帯の地域に到ては其慘害の著大なるを認む、丹澤山を中心とする相模川支流及び花水川、酒匂川、早川流域の全部と之等附近の小河川の如き河岸溪側の急斜面は、殆んど全地域に亘り龜裂し、崩壊して溪澗河床を埋め、其の洪水に依り之等を下流に押送し、堤防を缺潰し、田園を埋没する等其慘害の程度極めて大なり。

東丹澤山は全々軟弱なる第三期層にして、其以西は粗鬆なる花崗岩又は石英閃綠岩なり、又酒匂川支流、河内川上流、中川以西は火山灰の堆積層にして各所に崩壊箇所多く、殊に玄倉川流域の如き全地域の七割以上の崩壊ありて、其慘狀甚だ大なり。

相模川流域、同志川流域に於ても、其西南部に到りては漸次震害の度、大なるが如し。

青根村地内、神ノ川、小沼澤の如きは大崩壊地、所在相接せり、早川流域及片浦村地方は輕浮粗鬆なる集灰岩より成れるを以て、今回の大震に當りて苟も傾斜ある地域は所として崩壊せざるもの無く、白糸川、新崎川流域の如きは殊に多大の慘狀を呈せり。

### 損 害 額

災害復舊による砂防施設を要する箇所は、概ね前述の通りなるが、其所要金額は、

相 模 川 流 域

七、八七〇、五五八圓

花 水 川 同

一、六八七、二五一圓

酒勾川同 八、八九九、九三六圓

なり、以上は御料地を除きたる地域の復舊費なるも、之に御料地の復舊費を加算するときは左の如し。

相模川流域 八、八三四、〇八九圓

花水川同 一、六八七、二五一圓

酒勾川同 一三、四五三、六一〇圓

早川同 一、九三〇、九八一圓

尙前記四大川の外、左の河川流域に於ける砂防施設を要すべきもの、

千歳川 六四七、六〇三圓

新崎川 六二〇、八〇五圓

白糸川 一、七二二、七〇七圓

東神澤 七六三、九一七圓

市木澤 三六、五二七圓

なり、此等の總計二九、六九七、四九〇圓なり。