

昭和初期の工事写真を用いた 広報の実施について

川東 義孝¹

¹近畿地方整備局 兵庫国道事務所 管理第一課 (〒650-0042神戸市中央区波止場町3-11)。

京都国道事務所京都第一維持出張所の本棚に眠っていた昭和初期の工事アルバムについて、その史料的价值を述べると共に、これを用いた広報の実施状況について紹介する。

キーワード 広報，歴史，工事写真，舗装技術、土木遺産、インフラツーリズム

1. 国道改築史写真帳（４）～（７）



図-1 京都国道工事事務所 国道改築史写真帳（４）～（７）

出張所専決調査の際、本棚で発見。写真は白黒、ハガキサイズで現像のうえアルバムに貼られている。

昭和6年から8年にかけて行われた「京津国道改良工事」の写真であり、1枚ごとに日付とキャプションが記されている。

同工事は当時の国道1号、京都市蹴上～大津市上片原間約8.8kmを拡幅しコンクリート舗装とする工事で「京都国道の20年（昭和54年10月）」では世界恐慌後の失業救済道路改良事業として実施されたと紹介されており、この時設置された京津国道改良事務所が現在の京都国道事務所のルーツとなっている。



図-2 京津国道改良事務所

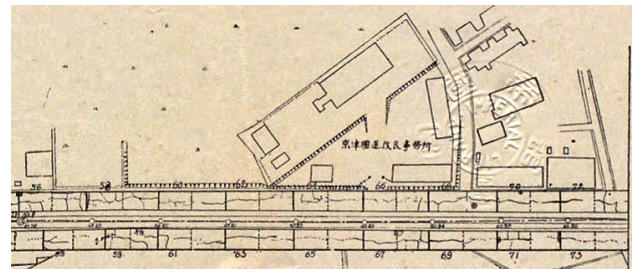


図-3 京津国道改良事務所所在地（現在の御陵駅横）関西道路研究会『コンクリート舗装調査報告』1936.9. 国立国会図書館デジタルコレクションより引用

2. 特に重要な写真の紹介

(1) 車石出土状況写真



図-4 逢坂山峠の切下げ工事で出土した車石

車石（くるまいし）とは、近江から京の都へ米を輸送する牛車（うしぐるま）による轍掘れで街道が傷む事を防ぐため、車輪の通る部分に2列に石を敷き並べた日本最初の舗装と言えるものである。

車が通る道は街道より一段下がった場所に作られ、歩車分離がなされていた。

明治9年からマカダム舗装（碎石道）を施工する際に全て撤去されたため、実態について謎が多く残されている。



図-5 広重画東海道五十三次「大津」国立国会図書館デジタルコレクション

有名な広重の東海道五十三次では米俵を積んだ牛車が3台連なっている状況が描かれている。大津から京都に運ばれた米の記録から、米9俵（約540kg）を積んだ車両が1日100台程度通行していたと推定され、物流幹線として機能していた。

余談ではあるが、広重の東海道五十三次について、この時代であれば車石は整備済みのはずであり、実景を見て書いたのであれば車石の上を通るように描かれるはずである。現存する走井茶屋の跡（月心寺）と坂道の方が合わず、街道より一段下がった描写もない。実景を見ずに複数の素材を用いて作られたコラージュ画像であると思われる。



図-6 「京津国道改良工事記念碑」基壇の車石 山科区日ノ岡

現在も沿道には石垣や記念碑に転用された車石が残されているが、多くの石には深い溝が刻まれており、かつてこれが通行による轍掘れで自然にできたものか、あらかじめ人為的に掘られた物かという論争があった。

図4の出土状況の写真には溝が無く自然説の裏付けとなるものである。

また車石の軌道幅についても論争があるが、発見された写真は横に工事用トロッキのレールが写されており、工事に使われたのは加藤製作所5.4tディーゼル機関

車である事が別写真から判明したため、トロッキ用レールの幅61cmを基準として、車石の幅についても特定できる。

車石研究において、2つの謎にアプローチできる極めて貴重な写真と言える。

(2) 旧東海道線の廃線敷地の利用状況

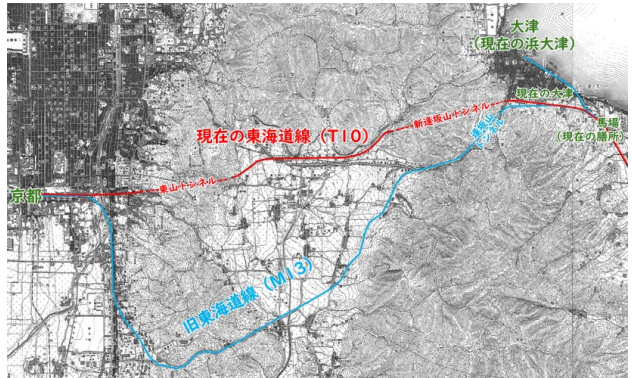


図-7 東海道線の付けかえ 今昔マップon the webより作成

明治13年に開通した東海道線の京都・大津間は京都から南下し稲荷から山科盆地南縁を大廻りするルートであったが、大正10年新たに東山、新逢坂山の2本のトンネルが掘られ現在の位置に付け替えられた。

旧東海道線の廃線敷地は長らく放置されていたが、大部分は昭和38年に開通した名神高速道路の道路用地となっている。



図-8 大津市上関寺町

旧東海道線が国道1号（当時の路線名は2号）と交差する部分の写真。廃線敷を利用して逢坂山峠の切下げ工事で発生した土砂を運搬している。



図-9 現在の同じ場所

図-9 右側の高架は旧東海道廃線敷地を利用して作られた現在の国道1号（昭和25年完成）、図-8右側の築堤は道路拡幅のため切り取られ無くなっている。手前の道路は国道161号となった後、県道に移管されている。

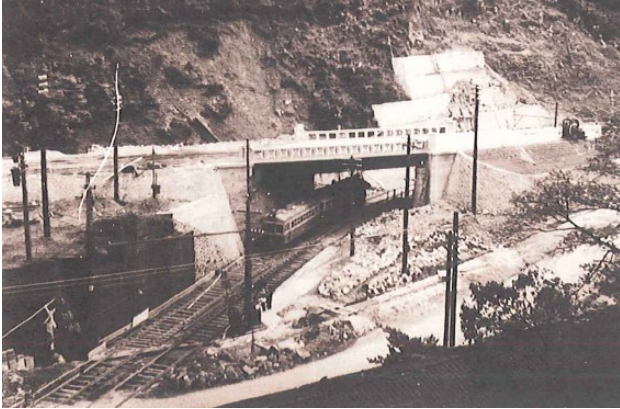


図-10 別角度から昭和25年の写真 滋賀国道30年史より

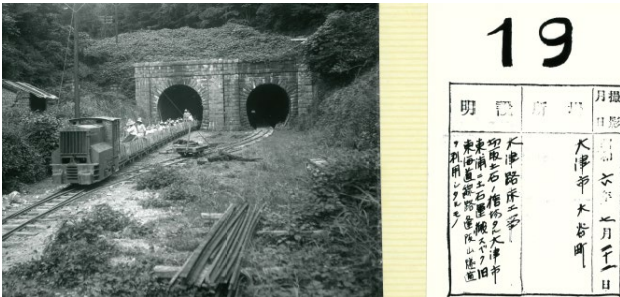


図-11 旧逢坂山トンネル西口

同じく廃線敷を利用して土砂を搬出する状況。旧逢坂山トンネル西口は名神高速道路建設の際埋められたため現在見る事ができない。

滋賀県内で旧東海道線は馬場（現在の膳所駅）でスイッチバックして大津（現在の浜大津）に向かっていた。

滋賀国道事務所前を通っている国道1号は、この旧東海道線の廃線敷地である。



図-12 旧東海道線・旧国道1号の現況対比図

京都から大津の東海道は古来から最も重要な幹線道路であり、この地域の交通史は層をなして埋まっている。

アルバムには地域史的に興味深い写真がいくつも含まれており、研究者の史料となる事が期待できる。

(3) 舗装史の観点から

京津国道改良工事で使われた舗装法は「膠石（こうせき）コンクリート舗装」という現在では使われない工法である。膠石コンクリートは細石（砂）を使わないコンクリートと説明されており、詳細は不明であるが、施工状況の写真を見るとかなり水分量が少ないようである。



図-13 昭和7年当時の機械化施工の状況（カラー化処理）

インガソールランド社製コンプレッサーやランマー、コンクリートミキサーなど、当時の機械化の状況がうかがえる。

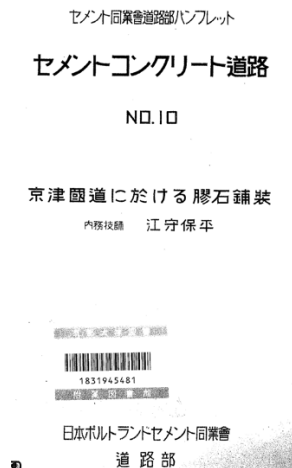


図-14 昭和7年11月発行「セメントコンクリート道路No.10」

上は京津国道工事について詳しく報告された業界紙でアルバムの写真が多数使われている。



図-15 施工前写真（カラー化処理）マカダム舗装の例

工事前の写真に写された路面はマカダム舗装と考えられる。これは碎石を転圧することで安価に路盤を作る工法で、現在の路盤の作り方と基本的には同じもので近代舗装の直接のルーツである。

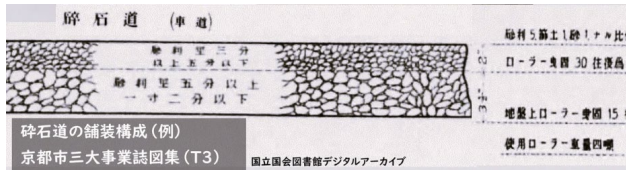


図-16 京都市三大事業誌図集による舗装断面

一見すると土の道だが轍ぼれに強く馬車の鉄輪などの需要に応じるため明治以降盛んにおこなわれていた。

写真にはわだち掘れなど無く路面は平坦性を保っており、単なる土道ではない事が分かる。ただし写真奥の車両を見ると砂埃が相当立っている。

既に紹介した江戸時代の車石と合わせて、三世代の舗装工法をうかがい知る事ができる貴重なアルバムと言える。

3. 広報への活用

(1) X (旧ツイッター) への投稿

貴重な写真を死蔵してはもったいないと考え、まずXへの投稿を行い反響を見た。投稿内容と閲覧数(インプレッション)を以下に示す(R8.3.2調べ)

表-1 投稿内容と閲覧数(インプレッション)

	投稿日	内容	閲覧数
①	R5.12.14	アルバム発見!	3,930
②	R5.12.18	車石写真	5,876
③	R5.12.27	5.4tガソリン機関車	3,421
④	R6.2.16	逢坂山付近の旧東海道線	8,272
⑤	R6.2.21	AIカラー化処理	9,712
⑥	R6.3.8	昭和6年と令和6年	4,082
⑦	R6.3.27	危険な工事現場	4,092
⑧	R6.4.8	3世代の舗装工法	4,017
⑨	R6.4.16	新御陵橋の配筋写真	5,127
⑩	R6.4.23	新御陵橋と金属供出	2,945
⑪	R6.7.22	上関寺付近S6.7.22の写真	30,447
⑫	R7.4.22	蹴上付近S7.4.22の写真	2,140

普段の京都国道の業務関連ツイートの閲覧数は概ね1000~2000であり、全体を通して比較的注目を集めたものと言える。

⑪については令和6年7月22日に合わせて昭和6年7月22日の写真を投稿したもので、1件だけ閲覧数が伸びた。内容としては⑥とほぼ同じだが、紹介の仕方での大きな差がでている。

なお2匹目のどじょうを狙って投稿した⑫については閲覧数が伸びず何が当たるか予測する難しさを感じたところである。

常時のアクセス数はフォロワー数に比例するため各事務所のフォロワー数を参考に添付するので景況感を補正してもらいたい。

表-2 事務所フォロワー数推移

	R5.8.4	増加数	増加率	R6.8.26	増加数	増加率	R7.8.8	増加数	増加率
道路部	3,826	801	20.9	4,433	607	13.7	6,555	2,122	32.4
福井	14,680	2,252	15.3	15,950	1,270	8.0	18,000	2,050	11.4
滋賀	5,361	1,847	34.5	6,545	1,184	18.1	9,209	2,664	28.9
京都	4,014	1,623	40.4	4,474	460	10.3	5,030	556	11.1
姫路	6,939	3,960	57.1	8,081	1,142	14.1	9,045	964	10.7
奈良	5,350	2,734	51.1	6,960	1,610	23.1	8,500	1,540	18.1
和歌山	7,065	4,384	62.1	7,501	436	5.8	8,170	669	8.2

このデータは筆者が令和元年から収集しているもので、毎年8月のフォロワー数と前年からの増加数、増加率を示している。

表はフォロワー数5000以上の事務所を抽出したもので、着色は全事務所における順位をグラデーション化したものである。

整備局各事務所のフォロワー数については災害による通行止め等が起こった場合の増加が突出しており、今回の工事写真に関する一連のツイートでのフォロワー数増加は、残念ながら誤差の範囲でほとんど表れていないと評価される。

(2) 問い合わせ対応と一般公開

「車石・車道研究会」と「びわ湖鉄道歴史研究会」から写真に関する問い合わせがあり、今後の利活用に資する事を考えて、全件をホームページに公開する事とした。



図-17 公開を告知するポスト

公開に当たってはCC-BYライセンス(原作者のクレジットを表示することを守れば、改変はもちろん、営利目的での二次利用も許可される)として自由利用できるようにした。

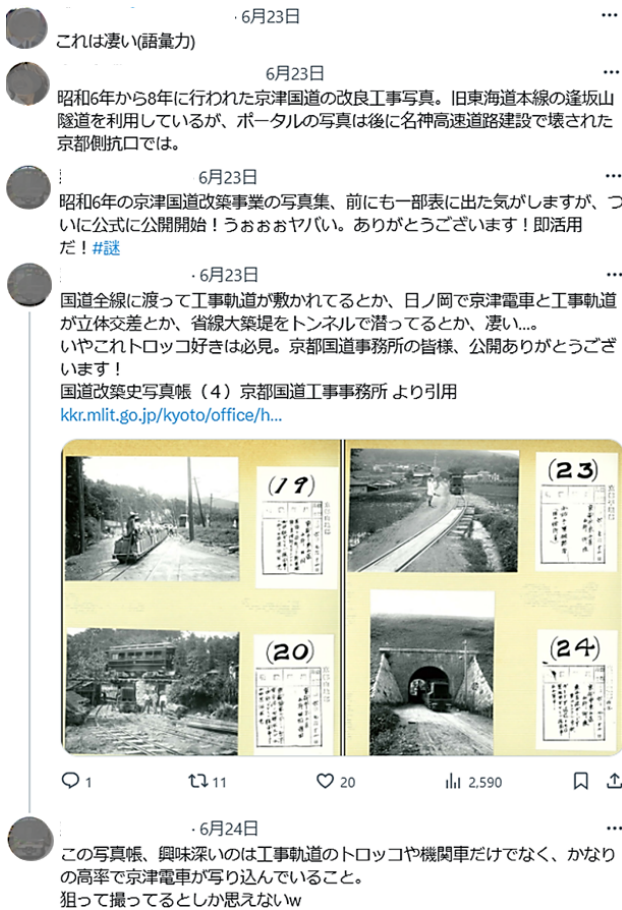


図-18 公開時の反応

筆者の把握している範囲では鉄道ピクトリアル2月号や大津市歴史博物館副館長による講演の素材として使用されている。今後とも地域史の研究素材として活用される事を期待している。



図-19 鉄道ピクトリアル2月号で使用された工事写真

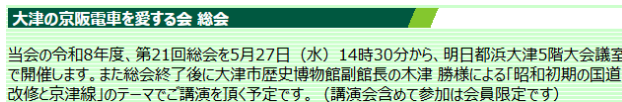


図-20 大津市歴史博物館副館長による講演

(3) サイネージ動画の作成

事務所ロビーに設置してあるサイネージのコンテンツが古く、新しい物を募集していたので動画を作って流してみた。

来客が待ち時間に見ており、概ね好評の様子で時々スマホで撮影している人が見受けられた。

動画はパワーポイントを使ってアニメーションで表示タイミングを設定し、保存時に「MPEG-4ビデオ」でmp4ファイルとして作成した。



図-21 動画1「昭和初期の道路工事アルバム」



図-22 動画2「大津のポンペイ」

(4) インフラツーリズムへの活用の可能性

近年建築の分野では歴史的名建築を訪問するツーリズムの人気の高まっている。この分野の草分けである京都モダン建築祭は2日間で3,000円(令和7年度単価)と少々お高いが、人気の建築物は予約開始と共に枠が埋まる大盛況となっている。

建築に比べて盛り上がりには欠けるが、土木インフラツーリズムも注目されつつあり、この写真帳でもいくつかのガイドツアーをプランニングする事が出来る。

土木への関心を広める広報活動として有効な手段となると考える。

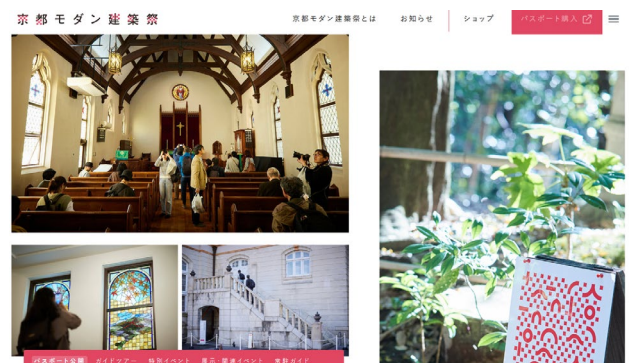


図-23 京都モダン建築祭

京都モダン建築祭は毎年参加者が増えており、2024年報告ではのべ4万6千人が参加している。

土木インフラツーリズムの事例としては以下のようなものがある。



図-24 まいまい京都のミニツアー

上記ツアー案内人の京都大学高橋良和教授は、土木の広報マンを自認しており「土木カフェ」の開催やTVへの出演など精力的に活動されている。

図-14の業界報は高橋先生から提供いただいたもので、このアルバム写真に関するやりとりが縁で2024年10月31日には事務所にて「日常を形づくる土木・道路の面白さ」のテーマでご講演いただいた。

近畿地方整備局のインフラについては既に下のようなツアーが実施されている。



図-25 近畿地方整備局職員のガイドによるツアー

ダムは土木インフラの中でも人気コンテンツでありダムカードが盛況な様子も目にしている。

ダム以外にも魅力的な施設は多数存在する。インフラツーリズムは日常を支えている土木に目を向けてもらうための良いきっかけとなると考える。

4. 結語

以上発見されたアルバムの価値と利活用の可能性について述べた。

我々の事業は地形の変更を伴う大規模な物が多く、時に以前の姿が分からなくなる事がある。施工にあたり撮影された工事写真は貴重な史料となりうるものだが、従前その重要性が理解されておらず、適切な保管・利活用が成されているとは言いがたい。

現に国道改築史写真帳についても(1)～(3)は探索したが発見できなかった。

断片的に残された写真と外部の論文に引用された写真から推測すると、同年代におこなわれた国道9号の工事写真が収録されていたと思われ、老ノ坂トンネル・旧王子橋拡幅・観音トンネルなどの写真が含まれていたようである。貴重な史料が散逸した事は残念極まりない。

昨今、歴史的史料についてはデジタル化し保存と利活用を計る事が進められている。例えば国立国会図書館では令和4年度に国立国会図書館デジタルコレクションを大幅リニューアル、全文検索可能な文書数が5万点から247万点に拡充された。



図-26 国立国会図書館月報733号 2022.5より引用

デジタル化して広く公開する事は、学術的な利活用に資する事と、自主的にコピーデータが保存される事で史料の滅失を防ぐという2つの意味で重要な事と考える。

整備局が所有する他の史料についても今後デジタル化と利活用が進む事を希望して本稿を終えます。



図-27 逢坂山峠の昔と今