

沿革

國道二號線  
折尾黒崎間  
改築工事報告

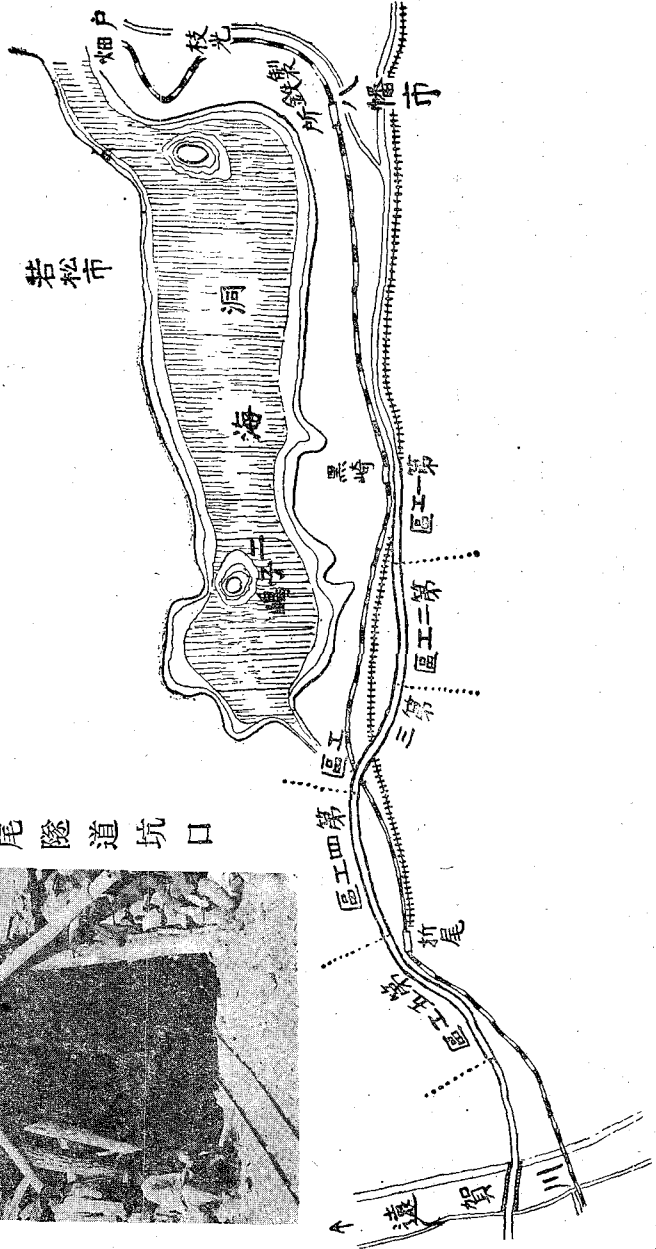
國道二號線は、東京より鹿兒島に、達する路線であつて、關門海峡より本縣に入り、門司、小倉、八幡、福岡及び久留米の各市を経て、熊本縣に向ふ本縣縦斷幹線であるが、遺憾ながら其間には未改築の部分があつて、甚しきは牛馬車の交通さへも支障を來たして居る區間ある爲め、其の利用効果を減殺し、幹線の目的を達しない有様である。

今、本縣内に屬する部分に就て、其概況及び先年調査した交通量を示せば、次表並に別紙圖表の通りである。

工事紹介

福岡縣土木課長 澁江武

區間	延長	一般幅員	最狹幅員	最急勾配
自門司市至遠賀郡黒崎町	一三、二四〇間	八〇間	六五間	三分の一
自同郡折尾町	三、五〇二	二三	一八	三分の一
自同郡香椎村	二二、一〇四	二七	二二	三分の一
自同郡千代町	四、六五九	三〇	二五	二分の一
自福岡市	八、九二	二〇〇	九五	百分の一
自筑紫郡二日市町	八、八八	二、五	二、〇	五分の一
自同郡山口村	一、六四三	四、〇	三、五	八十分の一
自同郡筑紫村	二、三三三	二、五	二、〇	五分の一
自同郡佐賀縣界	七、七	四、〇	三、五	百分の一
自三井郡佐賀縣界	七、八七	四、五	三、五	三分の一
自八女郡熊本縣界	六、三二			
計				



若松市

煙戶

格光

御所

八幡市

河

海

墨崎

區工第一

區工第二

區工第三

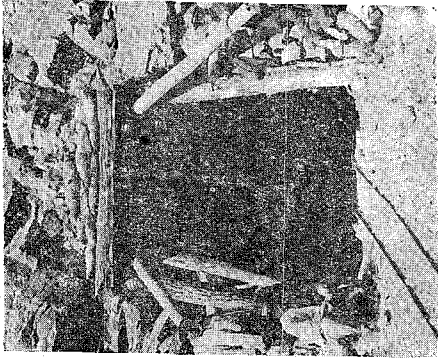
區工第四

折尾

鐵道

三

折尾隧道坑口



右の内でも最も改築の急を認めらるゝのは、第二區及び第三區中の前半である。就中本計畫區間たる遠賀郡黒崎町より同郡折尾町に至る間は、幅員狭小、屈曲甚しく、到底自動車の通過に堪へず、牛馬車さへも時々事故を起こす有様で、門司市より黒崎町までは、往年幅員十間乃至八間の道路が開鑿されたにも關らず、重要な此地方が右の如き状態の儘久しく困却されてあつたのは遺憾なる事實である。尤も、是れ一つには、既に早やく鐵道及び電軌車道敷設せられ、其の交通運輸は専ら是等によりて達せられ、道路交通は僅かに不完全なるものを以て足れりとしたのであらうと居はれる。

然し、歐洲戰亂勃發以來、石炭の主産地たる所謂北九州の地は、俄然目覺ましい活動を起こし、洞海湾築港計畫に伴ひて、各種工業殊に製鐵工業は此處に集中企劃せられ、企業者は争ふて工場敷地を附近沿岸に求むるに至り、地方に於ける交通機關特に自動車の普及發達と相俟つて、本道路は到底此儘に放置すべしを許さない様になつたのである。

茲に於て當局にても考慮する處あり、遠賀郡黒崎町より宗像郡福岡町に至る間の道路改築を計畫し、大正七年九月其測量並に設計を完成したのである。此の計畫によるときは路面を砂利道とし、左の通り二期に分つたのである。

工事紹介

	延長	有効幅員	工費
第一期工事	自遠賀郡黒崎町	三、五七	六、七〇、四〇〇
	至同郡折尾町	間	六、七〇、四〇〇
第二期工事	自同	四、三〇	一、六八、〇〇〇
	至宗像郡福岡町	間	一、六八、〇〇〇
計	一七、八七	二、三五、三〇〇	

即ち、先づ以て第一期工事に着手することに決定し、總工費豫算六十七萬四千三百四十圓大正八年度より大正十三年度に至る六ヶ年繼續事業として、同年十二月縣會の決議を経、尙竝大正八年二月十四日其の工事施行認可並に國庫補助を内務大臣に申請するに至つた。

然るに其筋の注意もあり、幅員を八間に擴張すべく變更を企て、大正九年五月其の設計を了したが、歐洲戰亂の影響を受けて物價著しく騰貴した爲め、其の工費は實に百八十三萬一千六百二十七圓の巨額に達したので、經費多端の折柄殊に遠賀川架橋の如き緊急事業をも控へて居る折柄、多少の不便は忍んでも當初計畫の通り、幅員六間を以て施行するの餘餘なきに至り、事情を具申すると共に再調に着手し、翌大正九年九月其の設計成る此の工費百四十一萬三千百六十圓である即ち同九月十七日はれを以て國庫補助を申請すると共に、一面縣會に附議して其の増額承認を得た。年度割支出額左の通

りである。尤も是れは大正十二年に至つて年度延長をしたのであつて、當時は大正十三年度までであつた。

大正八年度	六〇、〇〇〇圓
大正九年度	一〇〇、〇〇〇圓
大正十年度	一〇〇、〇〇〇圓
大正十一年度	三〇〇、〇〇〇圓
大正十二年度	三〇、〇〇〇圓
大正十三年度	一一〇、〇〇〇圓
大正十四年度	二七〇、〇〇〇圓
大正十五年度	一四三、一六〇圓
合計	一、四一三、一六〇圓

越へて大正十年一月實地調査の爲め、内務省主任技師の來縣あり、次で縣の稟請を容認せられ、同年三月十四日漸やく國庫補助の指令に接するを得たのである。

茲に於て遠賀郡折尾町に、國道改築事務所を開設し、爾來更らに實地に就て詳細なる調査を行ひ同年八月其の實施設計了り、同十二月是れが認可を得た。然し設計中尙不備の點あり、三度び設計を變更して大正十一年九月二十三日其の變更を認可せられ、茲に初めて工事に着手するに至つたのである。此の工費百十五萬七千七百四十一圓である。

設計概要

本計畫にありては、全線を工事施行の都合上五區工區に分割した其の各工區の概要及び工費豫算内譯表次の如し。

工區	位置	延長	有効幅員	地形ノ概要
第一工區	測點〇號間	五五〇間	六〇間	平坦ナル田面多シ
第二工區	同 二七號間	五〇〇	六〇間	同
第三工區	同 二七號間	六三三、五	六〇間	同
第四工區	同 一九〇號間	一、〇六一、四	六〇間	同
第五工區	同 二九六號間	六三二、四	六〇間	丘陵起伏ス
計	同 三六〇號間	三、五九五四	五〇〇間	

總工費 一、一五七、七四一圓

内譯

工事費	五六五、九四三圓
土工費	一圓、三六五圓
隧道費	五、三五四圓
路面築造費	三〇、九九三圓
橋梁費	一〇一、三五五圓
暗渠費	一四、八四圓
切取盛土	約三萬立坪
延長	三十五間一ヶ所
約二萬面坪	其他雜工事
	十四ヶ所
	二十四ヶ所

機械器具費 三、〇〇〇圓 路軌其他購入

賠償費 五、四七、二七〇圓

内地買收費 六、二〇六圓 約三萬二千坪

家屋其他移轉費 六、五〇四圓

監督雜費 四、五八圓

A、路線の選定

本改築路線の起點は、遠賀郡黒崎町省線黒崎停車場前であつて、此處までは既に述べた通り、九州電氣軌道株式會社經營の電車軌道をして併用せしめ、總幅員八間の道路である。

本改築區間に入りては、電車軌道と全然分離して、其の東南部の比較的高地田面を貫くことにした。現在國道は軌道の反對側海岸に近かく迂廻して居るが、此方面は低地濕潤で、道路の維持上困難を來たすのみならず、將來人家發展の地でない寧ろ工場地たるべき地區であるから、之れを避けたのである。

路線は上津役村を過ぎ、折尾町に入りて、起點より約千二百間附近で再び舊國道に接近し、是れより舊道に沿ふて折尾町大字陣原に至り、大曲線を畫いて北方に向ひ、電車軌道及び省線鐵道を踏切り、更らに遠賀川派川たる堀川を渡りて左折し、同堀に沿ふて折尾町に入る。堀川に沿ふ所は一部同川の付替をなして、所要幅員を保たしめた。舊國道の折尾町

市街地を通過する所は左折右曲甚だしく、鐵道路線に横斷せらるゝ事二回、交通上頗る支障を來たして居るので、本計畫に於ては、一直線に此市街地を貫き、省線鐵道若松支線を横過して折尾停車場裏側に出で、九州本線鐵道と山地との間を抜けて、起點より三千四百五十間の個所より終點水卷村の界に至るまで、舊國道を擴張することにした。此處に起點を距る三千三百八十間附近より、舊國道と相會するに至る間は、山腹鐵道線路に迫りて其間を通過し得べき平坦なる餘地なく又之れを最急勾配を以て切取るとしても、直高六拾五尺に達し、而かも全部岩石と認められて、頗る不利なると共に急勾配による交通上の損失夥だしいので、此間は隧道として後勾配を取るを得策と認めたのである。

本計畫路線中省線鐵道二ヶ所、電車軌道一ヶ所合計三ヶ所を平面交叉としたのは、交通上いささか遺憾の點あるも、交通量の點からして今直ちに多額の工費を投じて高架踏切とする急をも認めないので、平面交叉の儘としたのである。一方地形からするも、電車軌道の踏切を除く他の二ヶ所は餘程困難な事情がある。然しながら出來得る限りは、事故防止の爲めに其前後の見透しを充分ならしむることに努め、曲線の如きも出来る丈け大きくしたのである。即ち電車軌道踏切に接

して居る曲線半径は百間とし、他の二ヶ所の鐵道踏切は何れも前後を見透し得る直線部を設けたのである。

B、幅員、曲線及勾配

道路の有効幅員は交通の狀態を參酌した結果、第五工區の終り二百八拾間を五間とし、他は凡て六間とし、何れも兩側に路肩肩一尺五寸宛を附したのである。曲線の半径は地形の許す限り大ならしめたが、止むを所ない所があつて最小十二間を設けた。縦斷勾配も亦た、最小二百分の一を限度として成るべく緩勾配を取り最大三拾分の一で、相接する勾配の代數的差百分の一以上の所には適當の縦斷曲線を挿入したのである。勾配及び曲線表は次の通りである。

勾配及曲線表(勾配長ハ五十分ノ一以上ノモノ、ミヲ示ス)

測點番號	勾配	勾配長	測點番號	曲線半径	曲線長
二—九—二百分ノ一			五—一—六	一〇〇間	六〇、二
九—一—五—二百分ノ一			六—一—七	一〇〇	八二、七
一五—一—三—二百分ノ一			一六—一—二〇	三五〇	三五、〇五
二二—一—三〇—百十分ノ一			一四—一—一五	一〇〇	二二、七
三〇—一—四—六十分ノ一			一五—一—一六	一〇〇	一八、四七
四—一—五—六十分ノ一			一六—一—一七	四〇〇	二六、〇四
五—一—五—百五十分ノ一			一九—一—一九	一三	一五、八

五—一—六—三十分ノ一	一〇〇間	一九—一—二〇	一〇〇
六—一—八—三十分ノ一	三〇—一	二七—一—二七	三〇
八—一—九—百五十分ノ一		二五—一—二五	一五〇
九—一—七—六十分ノ一		二六—一—二六	六〇
九—一—七—二百分ノ一		二九—一—三〇	一五〇
一〇—一—七—二百分ノ一		三〇—一—三〇	九〇
一五—一—一〇—二百分ノ一			
二二—一—一三—二百分ノ一			
三〇—一—一四—二百分ノ一			
四—一—一五—二百分ノ一			
五—一—一五—水 平 踏 切			
五—一—一六—八十分ノ一			
六—一—一七—百二十分ノ一			
七—一—一七—二百分ノ一			
七—一—一八—水 平 踏 切			
八—一—一八—六十分ノ一			
八—一—一九—水 平 橋 梁			
九—一—一九—六十分ノ一			
九—一—二〇—二百分ノ一			
一〇—一—二〇—九二百分ノ一			
一〇—一—二〇—二百分ノ一			
一〇—一—二五—二百分ノ一			
一〇—一—三二—二百分ノ一			
一三—一—三三—二百分ノ一			

三〇〇—三九二百分ノ一	六〇間
三三九—四〇二百分ノ一	
三四五—五二二百分ノ一	
三五—五七二百分ノ一	
五七—六二五十分ノ一	
六二—六九六十分ノ一	
六九—七四二百分ノ一	
七四—八〇二百分ノ一	
八〇—八六二百分ノ一	
八六—九〇二百分ノ一	
九〇—九六百四十四分ノ一	
九六—一〇八水平踏切	
一〇八—一三〇二百分ノ一	
一三〇—一三六二百分ノ一	
一三六—一三三二百分ノ一	
一三三—一三〇七十五分ノ一	七〇間
一三〇—一三六七十五分ノ一	
一三六—一四五水平隧道	
一四五—一三三七十五分ノ一	
一三三—一三〇四十分ノ一	

C、盛土、切取其他

本道路は第五工區を除く外、概して平坦なる田面に築堤す

工事紹介

るもので、此の部分に於ては最小縦斷勾配を取りて、田面上  
一尺乃至三尺の路面高とし、水田より來たる濕潤を免れ尙一  
面道路兩側に宅地成形の便宜を計つたのである。盛土法勾配  
は一割五分とし、法面には筋芝を施工することにした。切取  
個所は普通土質のもので法勾配一割とし、土砂崩落の虞れあ  
る所には張芝を施こし、法面高き場合には中途に小段を付け  
る様にした。

側溝は凡て、上幅二尺五寸底幅一尺深さ一尺五寸とし、尙  
路端崩壞を防ぐ爲めに縁石垣高一尺八寸を築造し、切取法下  
溝縁には、幅一尺の小段を附して置いた。只折尾町人家連檐  
の部分には、兩側延長二百六拾五間の鐵筋混凝土側溝を設け  
上部はL字形蓋を架し、所々に金網を置いて雨水排除に便な  
らしむる事とした。

全區間を通じて、本計畫に於ける切取土坪は一萬四千六百  
七拾立坪内岩石一千二百立坪、盛土は一萬四千七百立坪で、  
略ほ兩者の平衡を保つて居る。

D、橋梁及暗渠

橋梁と暗渠は全部鐵筋混凝土構造とし、橋梁は床版橋又は  
丁形單桁橋に計畫し、基礎工としては地質に應じて松杭打又  
は箱枠下けを施工し、橋脚柱は鐵筋混凝土を以て、橋臺は栗

石混凝土を以て築造した。其の構造大要左の通りである。

工區	測點番號	構造種類	橋長	純徑間長	徑間數	要
第一工區	二七號	鐵筋混凝土 床版桁	一四、五	三、〇	一	有効幅 員六間
同	五四號	同丁形單桁	三、二	二六、二	一	同
第二工區	五九號	床版桁	二、〇	八、〇	一	同
同	一〇〇號	同丁形單桁	二、〇	一七、五	一	同
同	一〇二號	同丁形單桁	二、〇	一七、五	一	同
同	一〇三號	床版桁	一四、五	三、〇	一	同
同	一〇四號	同丁形桁	四、〇	三七、〇	一	同
第三工區	一七〇號	床版桁	三、七	一〇、〇	一	同
同	一七〇號	同	三、七	一〇、〇	一	同
同	一七〇號	同	三、七	一〇、〇	一	同
同	一八七號	同	一八、〇	一五、〇	一	同
同	一八七號	同	一八、〇	一五、〇	一	同
同	一九〇號	同	一八、〇	一五、〇	一	同
同	一九〇號	同	一八、〇	一五、〇	一	同
同	一九一號	同	一八、〇	一五、〇	一	同
同	一九一號	同	一八、〇	一五、〇	一	同
第四工區	二二五號	同	三、七	一〇、〇	一	同
同	二二五號	同	三、七	一〇、〇	一	同
同	二二五號	同	三、七	一〇、〇	一	同

同	同	同	同	同	同
同	二二五號	同	八、〇	六、〇	一
同	二二五號	同	八、〇	六、〇	一
同	二二五號	同	八、〇	六、〇	一

暗渠は全部箱型とし、水路圓管は鐵筋混凝土製を用ひ最大口徑二尺より最小八寸までを適當に配置した。

E、路面工

路面構造は別紙土工定規によりて築造した路床を路轆を以て充分轉壓し、此の上に有効幅員に對し石灰石碎石徑三寸以下四分以上を適當の層厚に轉壓し、總厚九寸のマカダム路面構造とした。路面の横斷勾配は二拾五分の一とす。

F、隧道

第五工區に於ける隧道は、有効幅員五間を保たしめ、側壁高拾尺二寸五分、中心高二拾一尺の三心圓弧を以て圖面に示す如き斷面形とし、兩入口各長五間は煉瓦を以て疊積し中間部は相當堅岩と認めらるゝを以て頂部のみを煉瓦巻とせり。

工 事 施 行

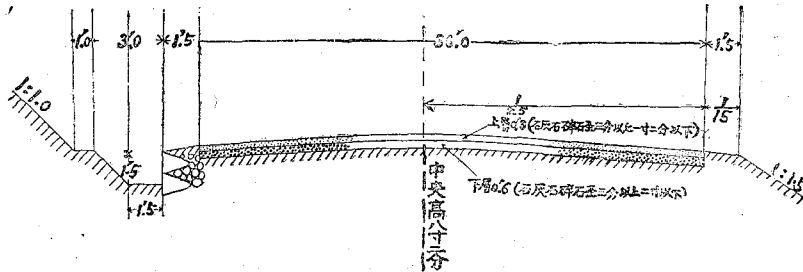
本工事は凡て請負に附することとした。只路面築造用の材料は總計約三千立坪に達するを以て、供給の最も容易なる石灰石碎石を用ふる事とし、是れは縣下數ヶ所に相當設備を有



して産出するので、詳細調査の上品質優良其の供給確實にして廉價なる縣下田川郡産のものを直接購入して、請負人に支給することとしたのである。

用地買収並に物件移轉補償に就ては、其實測丈測量を了すると共に種別程度に應じ慎重なる調査の下に價格を評定し、物件移轉は大正十一年拾二月、用地買収は同十二年二月初め、何れも其所有者に對して交渉を開始したのである。幸ひに地方の諒解ある援助を受けて、支障なく進行するを得、同月末其用地境界標建設に着手し、同年七月末之を了り、拾二年七月には殆んど其大部分の買収及び移轉を遂行するを得たのである。工事實施の順序としては、先づ以て最も時日を要し且つ其の施工に充分なる監督を要する橋梁、暗渠及び水路圓管の埋設に着手した。是れ一つには土のの際に於て運搬假橋を省略し得るからである。即ち大正拾二年二月乃至拾月には僅かに一部分を外く外は凡て工事に着手し、一意是れが竣功に努めたる結果、今日に於ては殆んど全部の完成を見るに至つた。次で土工に移つたのであるが、交通上最支障を來たしてゐる折尾町地内の第四工區及び本工事中最も時日を要し且つ難工事である隧道を含む第五工區を先づ着手する事として、大正十二年十一月是れを受負に附したのである。此の兩區間に

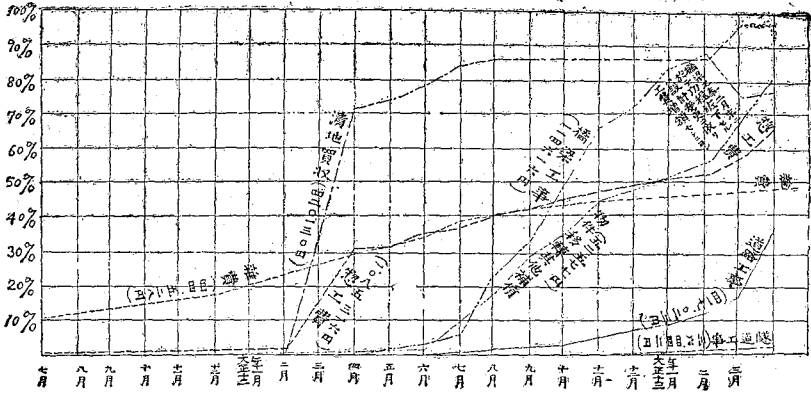
### 土工定規圖



屬する路面用碎石も多量に上るを以て、既に大正十二年十二月是れが納入を命じ、今日に於ては其の七歩を搬入せしめた。又路軌も英國バーフオード、パーキンス會社製マカダム式瓦斯倫拾貳屯及び拾噸のものは既に到着して土工の了るを待つて居るのである。

今や工事は着々進捗して凡其七歩を了つて居る各工事別に其功程を示せば別紙面表の通りである。引續いて大正十三年度に於て第一第二、第三工區の順序を以て着工の豫定であるから、今後更に事業進行の模様にて報告の機會があらうと思ふ。(大正十三年四月)

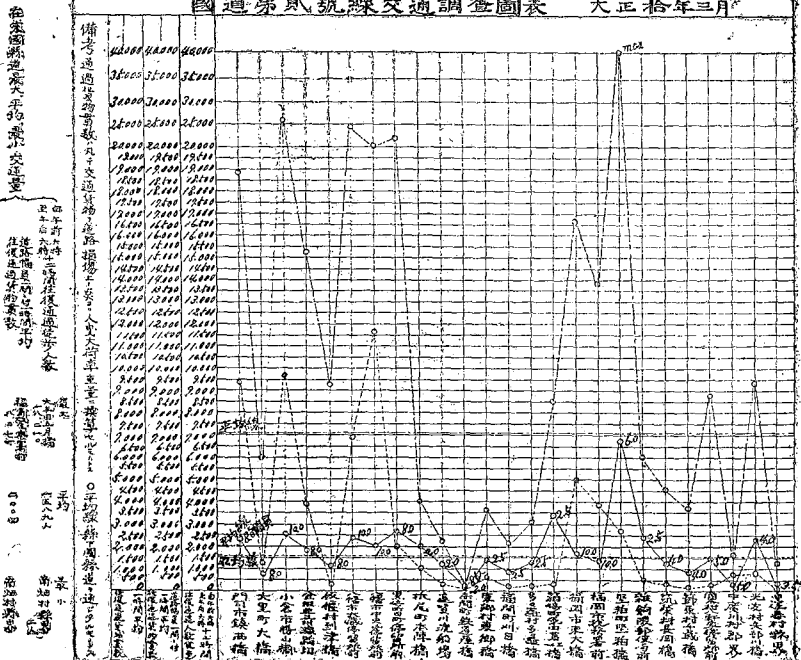
### 貳號國道折尾黑崎間改善工事工程圖表



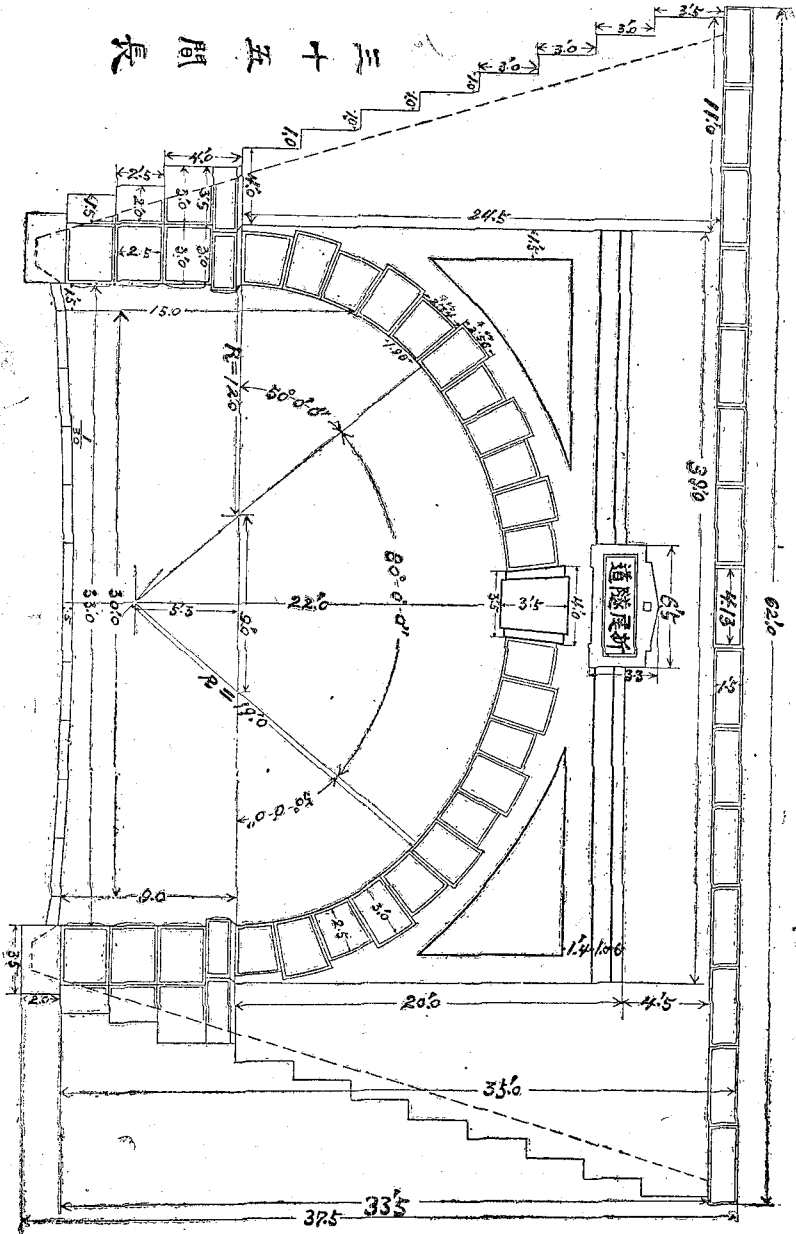
道路の改良 第六卷 第四號

### 國道第貳號線交通調査圖表

大正拾年三月



# 折尾隧道設計圖

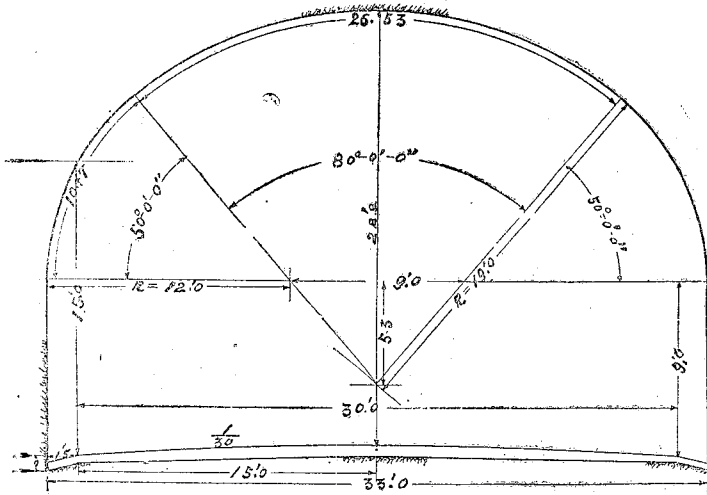


三十五間長

工事紹介

九九

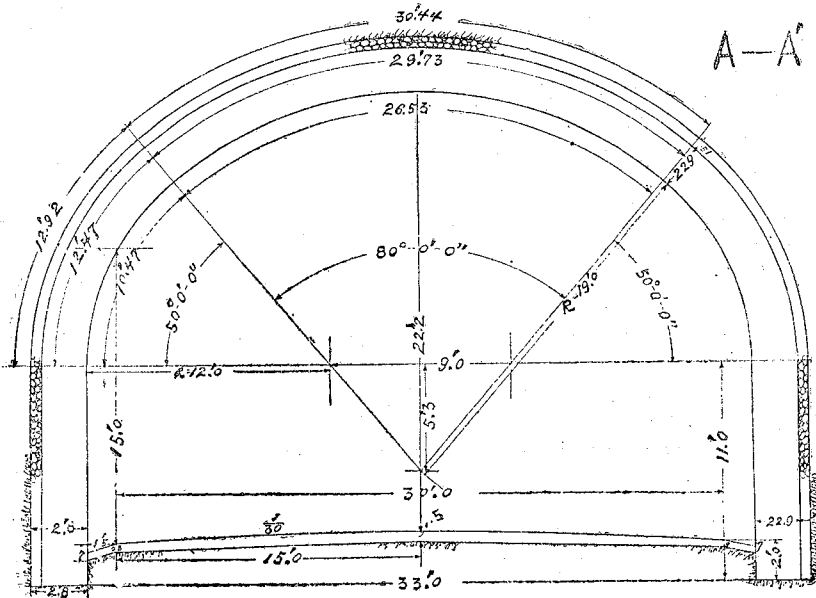
# 圖面斷道隧尾折道國號二



断面圖

B-B'

断面圖



A-A'

