

# 紹介



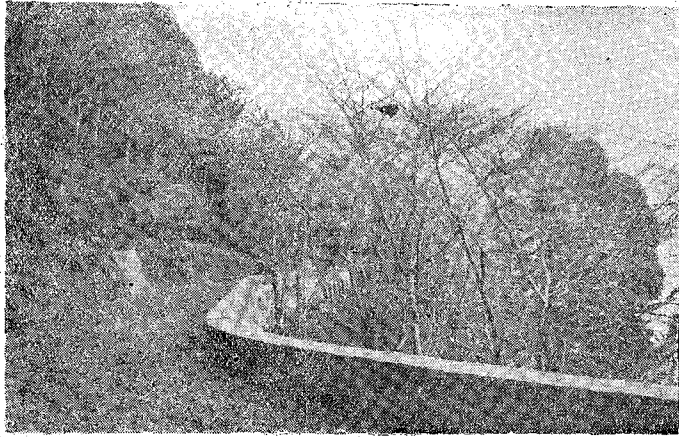
## 伊豆東海岸府縣道震災復舊工事に就て

静岡縣技師 川 勝 忍

伊豆東部は概ね海岸より急傾斜の山となり、其の一局部の平地に熱海町、網代町、伊東町等の小市街が点在するのであるが大部分は山地にして、主として火山岩より成り、地質強固なれども所々に風化せる火山岩の脆弱なるを見る、而して縣道は此の山地の中腹海面より約百尺内外の高さに於て海岸線に沿ひ前記の小市街を連結するのである。

一昨年九月一日の大震災に際し、伊東町、網代町、熱海町は神奈川縣の他の市町村よりも震源地に近かつたが其市街建築物の破損状態は寧ろ神奈川縣他の各市町村の方が大なりしものゝ如く感ぜらる。是れ伊豆は地質強固なるに起因するものと認めらるゝが、伊豆東海岸の府縣道は急傾斜の山腹に開設せられたるが爲、地震に因り山の安定を缺き、所謂山崩を

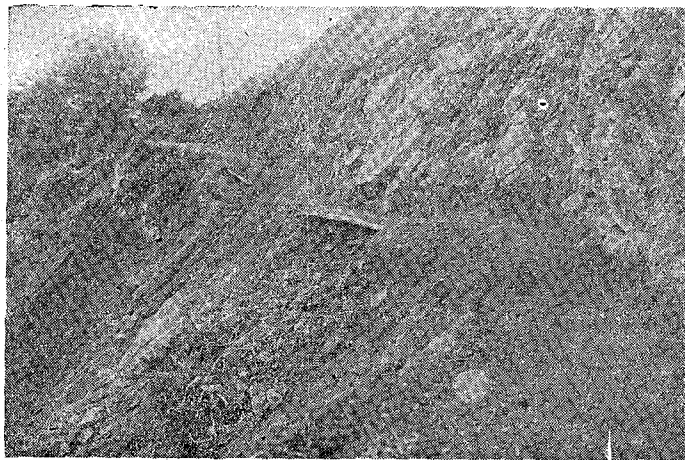
生じたるため、山林原野と共に山腹の道路を震り落し爲に、元の道路は何處にありしや跡より想像も付かざる状態と爲



復 舊 山 一 部 復 舊 山 一 部 復 舊 山 一 部

つた、熱海町伊豆山の一部の如きは府縣道に沿ひたる家屋宅地約二町歩は原形の儘七十尺落下し、家屋宅地及宅地内の樹木も何等破損せず元の儘約七十尺の下に現存せる如きは驚くの外ない故に震災以來車馬の交通は勿論人の交

急施設として取り敢へず人の交通に便し、一面大正十二年十月一日より府縣道復舊工事の測量設計を開始したが、崩壊後



震 災 直 後 の 伊 豆 東 海 岸 府 縣 道

の斷崖の測書は頗る困難なりしのみならず、測量中に在りても常に地震に襲はれたるを以て、作業上甚しき危険を感じたが、幸に一人の負傷者を出さずして、同年十月十五日設計全く終了し、十一月中内務省の査定を受け、十三

通さへも出来得ざる状態なりしが故に舊道(山道)を修理し應

年六月二十二日より之が工事に着手し、同年十二月末全部竣

工を遂げた。其の延長及工事費を示せば左の通りである。

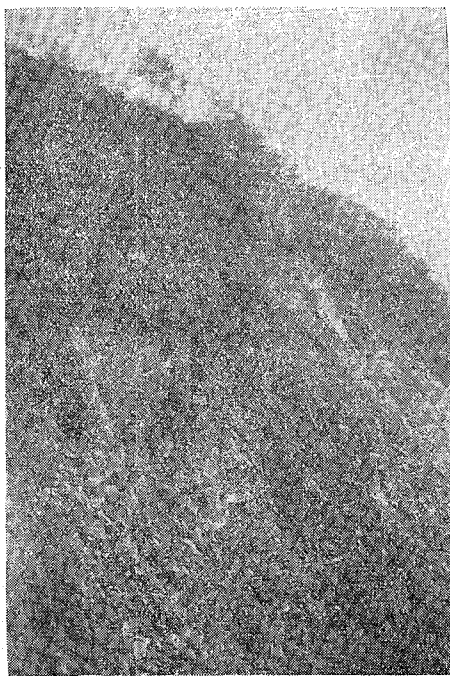
路線名	復舊工事延長	工費
熱海小田原線	三、二八五間	三、一三、〇七四圓
伊東熱海線	四、二二七間	三、八八、七九〇圓
計	七、三一二間	七、〇一、七六四圓

從來本道路の土留擁壁は

割石積にして空積又は「コンクリート」積積であつたが地震のため殆んど全部崩壊するに至りたるが故に、

今回の復舊工事に際しては、從來の工法を改め、土留壁とし、礫又は粗石「コンクリート」土留擁壁又は連続「コンクリート」を以て土留擁壁の一部とした、其の

工法を圖示するときは末尾掲記の通りである。礫又は粗石「コンクリート」土留擁壁は石材豊富の場所に在りては裏面に石の割肌を出せしも、良好の石材を得難き當地方に於ては型板を用ひ表面に「コンクリート」を顯はした。右の土留擁壁は



壁裏の土壓の大小により數種に區分施工し、壁裏地質比較的強固の箇所では法先地盤に餘地なき場合は法勾配を急にし、地質軟弱にして法先餘地ある時は擁の法勾配を三分以上に施工し土留擁の安定を圖つた、連續「コンクリート」擁壁は法高く且つ法勾配を取る餘地なき場合に設くることとした。

以上は本工事の概略を記述したのであるが、今参考の爲復舊道路の中心地であつて、又金色夜叉の「貫一お宮」以來人口に膾炙せる熱海の交通一班を録載して道路の整備と地方發展の消長との状況を如實に説明することとする。

熱海は名の如く温暖で冬期避寒の旅客多く、繁忙期は十二月一月二月の三ヶ月とするが故に其の交通も亦此の三ヶ月に就いて記録することとする。

### 一 震災前の交通状態

震災以前の交通機關は主として熱海小田原間の輕便軌道、(軌間二呎六吋每列車二車連結)により一日十回往復にして

一回の平均乗客四十人一日約八百人を輸送し、縣道熱海小田原線は路幅狭少(約十二尺)且つ屈曲甚しく頗る交通不便なるを以て自動車一日約十臺往復一日約百人を輸送して居た、海路は東京より一日一回往復の汽船あり其の乗客輸送約五十人及國府津小田原より一日二回の往復あり此の輸送客約五十人にして合計約千人の交通量を示したものである。

## 二 震災直後の交通状態

震災直後は陸路府縣道熱海小田原線及熱海小田原間軌道は殆んど路線全滅の状態にして従つて交通柱絶し、海路は東京小田原方面は、震災火災の爲汽船の航海するものなく、僅に府縣道三島熱海線のみ漸く徒歩通行し得るに過ぎなかつた。



埋没したる伊豆東海岸府縣道

此の府縣道は高六百メートルの峠を越へ延長約五里にして大場停車場に至るもので、老幼の旅行容易ならざりしも、震災

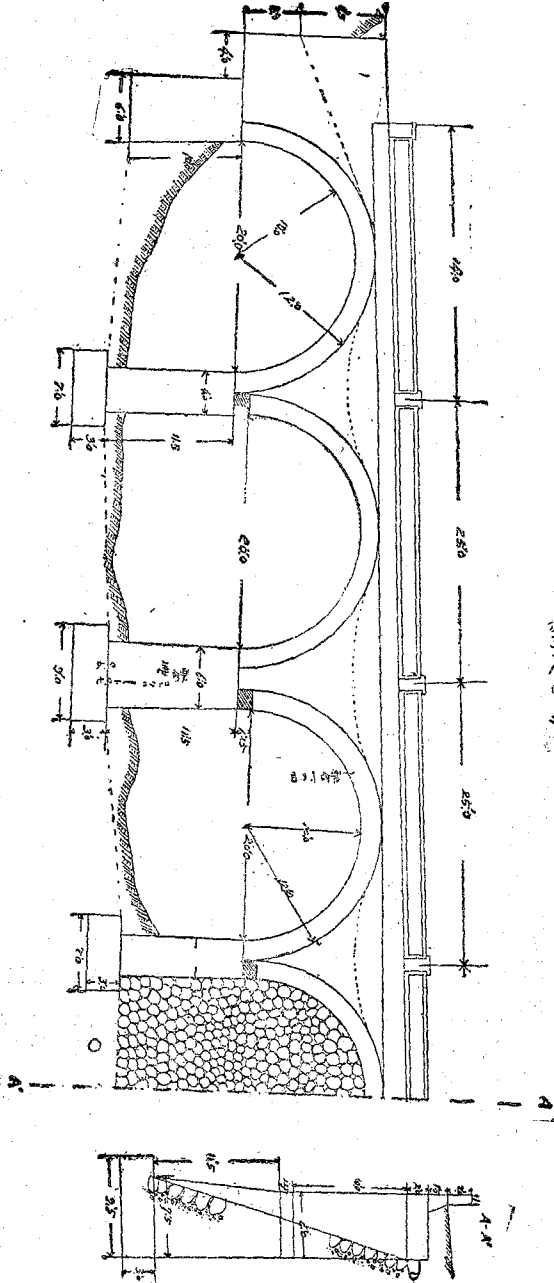
當時熱海滞在の旅客は殆んど此の峠を越へ東京方面に向ひ且つ熱海に於ける食料品日用品等總て此の熱海峠を越へて輸送せらるゝの止むを得ざる状態であつた。

## 三 震災復舊後の交通状態

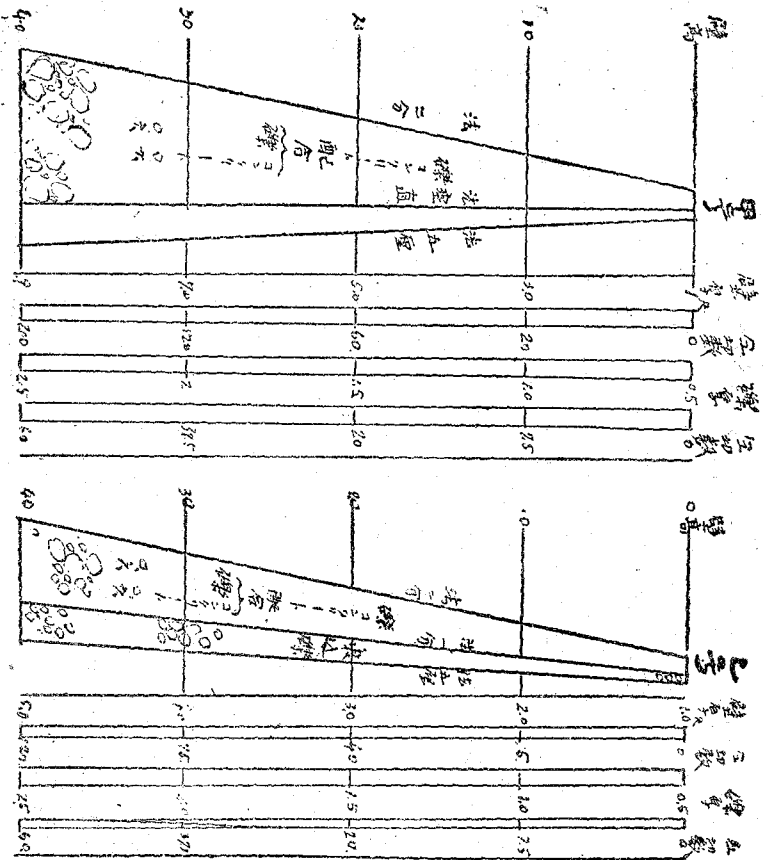
大正十三年十二月二十五日より熱海小田原線復舊工

事竣功し、一般の交通は素より自動車の通行亦支障なきも、舊輕便軌道は全滅の儘復舊するに至らず、故に從來軌道により輸送せる旅客貨物は皆本道路にて輸送せらるるの重任を有するに至り、従つて交通頻繁となり、且つ同年十一月には官設鐵道が湯ヶ原驛迄開通し東京方面との交通は益々便利となり一日四往復の列車運轉するに至り湯ヶ原驛熱海間は列車發着と共に自動車は本道路に列をなし一日約七百人の旅客を輸送する状態になつた。其の他汽船よる旅客も一日平均約百名を算し此處熱海は震前と餘り變らない狀況を呈して居る。

連續コンクリートアーチ土留擁壁  
縮尺百分一



# 礫コンクリート壁標準



附 介