

た所であるが或農村では國道完成後直ちに組合組織のもとにトラック一臺を購入し自家産の農産物を消費地の市場に搬出するの計畫をたててゐるのを見た。此卑近な一例を以て見ても自動車の重要性が一般に認められてゐることが判る。在來唯一の運搬具であつた牛馬は將來わづかに耕作用として残るにすぎないであらう。

唯農村の状況に照し自轉車が道路交通の他の重要な要

素であることは見逃すことは出来ない。大都市内街路に自動車と自轉車は道路の最も重要な交通車であることは點頭かれる、

何れにしても道路技術者は之等交通車に對し從來にも増して理解を進めなければならないことを茲に提獎して筆をおく。

神奈川縣下に於ける國道一號線 及八號線に就て

末 松 榮

一 緒 言

國道一號線は古來東海道と稱して、江戸時代の所謂五街道の一に算へられ、關東、關西を連絡する重要幹線である

が、近時鐵道の發達と共に徒歩する者少なく沿道の史蹟、名所は僅かに膝栗毛、廣重の繪等で窺ひ知るに過ぎない爲め、巷間に廣く知れ渡つてゐないものが多い。然るに富士、箱根は國立公園として指定せられ、道路の改良と相俟つて

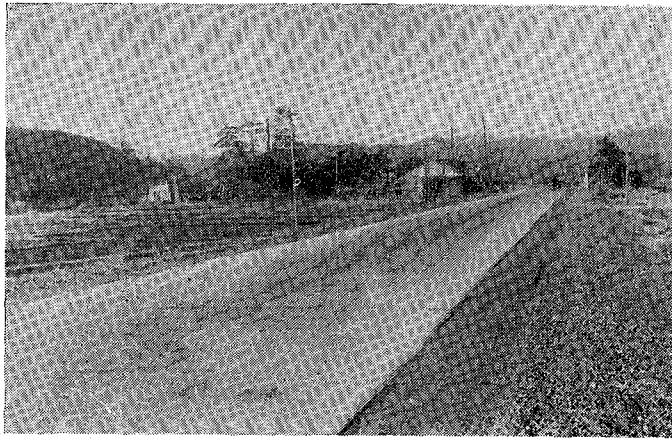
東京、横濱よりドライブする者益増加する現状なるを以て其旅情を慰むる一助として先づ沿道の史蹟、名所を尋ねて見たい。

大正村、藤澤町間約五軒の沿道にあり、大なるものは徑一

(一) 東海道筋の擴張並に並木に

關する沿革。

元和元和六月十三日大阪落城し、天下の政權全く徳川氏に移ると共に、諸大名に參勤交代の制度を設け、幕府に於ては總奉行松平右衛門大夫正綱に命じて大名の道中又は旅人の勞を少なくする爲め、東海道を擴張し、寒暑を避けしむる目的を以て街道の兩側に並木を植栽し、且つ一里塚を建設した。其後各驛に於て維持管理し、廢藩置縣と共に明治十八年神奈川縣知事沖守固氏は大に並木の補植を行つた、之れ等並木の内最も優秀なるものは戸塚町、



(先地村上川郡倉録縣川奈神) 士富左

米以上に及び、吹上の松、清方の松、團欒の松、鶴の巢籠り松等の名を附した名木多し、地勢一體に高く樹間に富士の靈峰を望み、最も眺めよく、昭和六年度内務省の道路改良(後述)と相俟つて必ず足を止め休息すべき所である。

(二) 左 富士

古來富士山は沿道の風物と相俟つて種々の形態を現はし、旅人の眼を楽しめることが尤も多い。東下りに於て左に富士を望む所は茅ヶ崎町端と静岡縣沼津市、富士川間の二ヶ所にあつたが、昭和八年唐澤土木局長御視察の折田中事務

官が発見せられたものがある、之れは昭和六年度内務省の

改良工事に於て路線の變更に依つて生じたもので、横濱市

保土ヶ谷

を過ぎ川

上村地内

にある。

〔寫眞一〕

(二)

(三)

遊行寺

藤澤町

にあり、

時宗の總

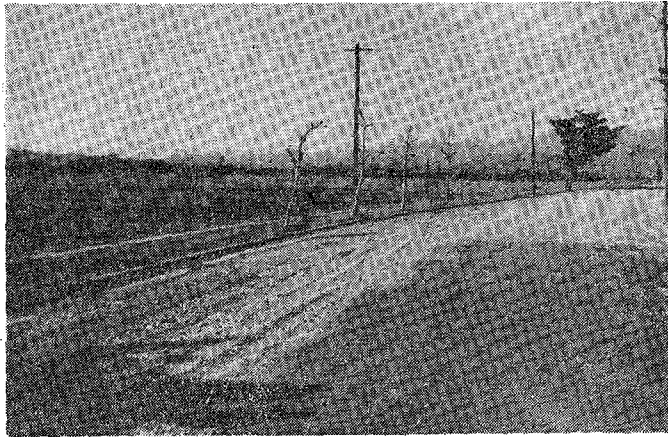
本山で詠

曲遊行柳

で有名な

所である

時宗とは六百有餘年前一遍上人の唱導せられた他力念佛宗



(先地町崎ヶ茅郡座高縣川奈神) 士富左

で、同信同行者の聚團を指して時衆と稱せしが、後ち衆を

改め宗と

した。境

内には上

杉禪秀の

亂に際し

敵味方の

傷病者を

葬りたる

怨親平等

供養碑。

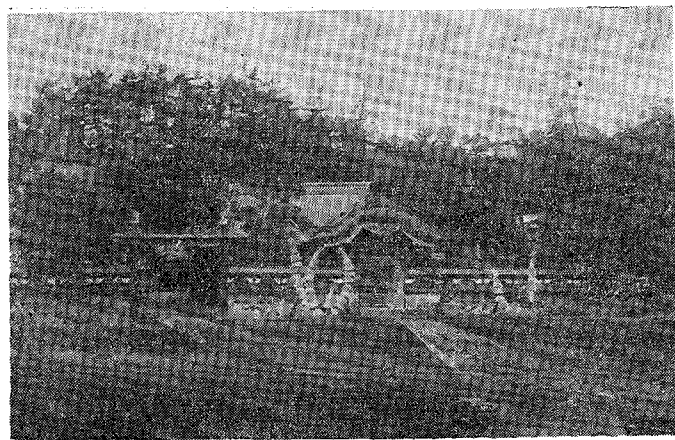
小栗判官

照手姫の

墓がある

〔寫眞

二二七



(町澤藤縣座高縣川奈神) 寺行遊

(四) 舊相模川橋脚

れたもの

で、沼田

文學博士

の研究に

依り七百

有年前源

頼朝の時

稻毛三郎

重成が相

模川に架

けた橋の

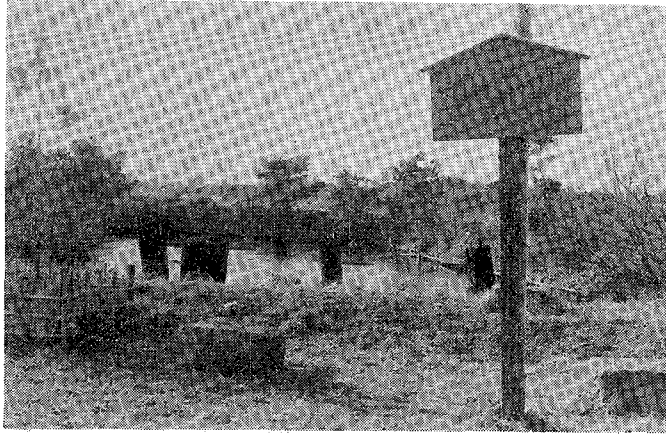
遺物と判

り、日本

最古のも

ので天然

記念物として指定せられた。材質は檜、徑〇・六米あり、



(先地町崎々茅郡座高縣川奈神) 脚橋川模相舊

往時如何にして打ち込みたるか、又少しの材質の腐蝕もな

い所は土

木技術的

に見て好

参考資料

である。

〔寫眞〕

(四)

(五)

鳴立澤

大磯町

地内にあ

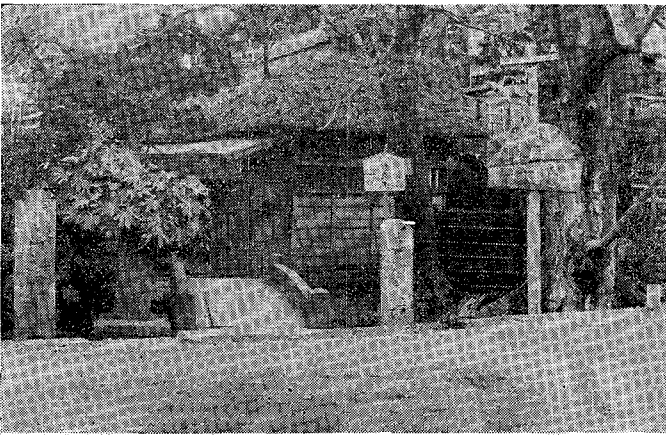
り。西行

法師の

「心なき

身にも哀

れは知られけり、鳴立澤の秋の夕暮」で有名な所。境内に



(町磯大郡中縣川奈神) 澤立鳴

は西行法師像、白雄の句碑、西園寺公筆の碑等がある。

〔寫眞(五)〕

八號國道は古來甲州街道と呼ばれ武藏野平原の新宿、調布町、府中町、八王子市、淺川町を經て小佛峠を越へ、相模川上流桂川に沿ひ山梨縣甲府市に達するもので、近時淺川御陵高尾山に參詣する者が多い。

二 改良以前の道路狀況

(一) 國道一號線。

横濱市保土ヶ谷以西箱根に達する間は從來縣廳に於て維持管理し、大正十二年、及び昭和五年再度の震災を受け、之れが復舊の爲め(第一表)の如き改良工事が施工せられた、其他の部分は舊態のままにて幅員僅かに六乃至七米、屈曲、勾配甚しき箇所多く、近時増大せる交通量に對し危険なるのみならず、砂塵深く店頭を埋むる状態にて一日も其改良を放置することが出来ない。昭和六年シャム皇帝陛下御來縣の節は沿道の散水に大騒ぎをやつた程で、國立公

第二表 交通量集計表

種別	方向	昭利八年九月十一日		自午前五時(日曜)		天候晴
		觀測點		至午前五時(月曜)		
		一	二	三	四	
自乘用車	上	三七二	三六〇	三七七	二八〇	
	下	三三三	三四六	二七九	二〇四	
動物貨物	上	四九三	七〇	六五八	四八四	
	下	三三六	三三	三三七	一四七	
計	上	三二一	三三	三三三	一五一	
	下	四二七	三三	三三三	二九六	
自轉車	上	五五	五	一七	一九	
	下	五	五	四	三	
計	上	一〇三	一〇	二一	二二	
	下	一四五	一三	一九〇	八三	
自轉車	上	一三九	一三	一三九	七九	
	下	一三九	一三	一三九	七九	
計	上	二八〇	二六	二七八	一六三	
	下	二八〇	二六	二七八	一六三	
荷車	上	九	五	五	〇	
	下	一六	〇	五	〇	
計	上	一〇七	五	一〇	〇	
	下	一〇七	五	一〇	〇	
牛馬車	上	四	元	一〇	八	
	下	四	元	四	三	
計	上	九	七	一四	三	
	下	九	七	一四	三	
歩行者	上	一、七七一	一、四七六	一、三三九	八四四	
	下	一、四一四	一、二五五	一、三三九	一、〇五五	
計	上	三、一八五	二、七三二	二、六七八	一、九〇九	
	下	二、八二八	二、五一一	二、六七八	一、九〇九	

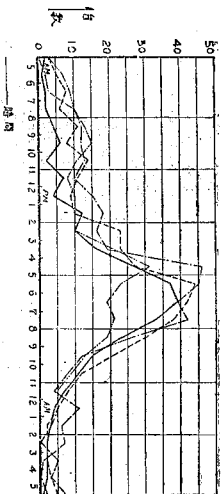
備考 一 横濱市保土ヶ谷町 二 神奈川縣鎌倉郡戸塚町
三 神奈川縣足柄下郡國府津町 四 神奈川縣足柄下郡小田原

第一表 國道第一號線自橫濱市區間改良工事調(神奈川縣廳施工)

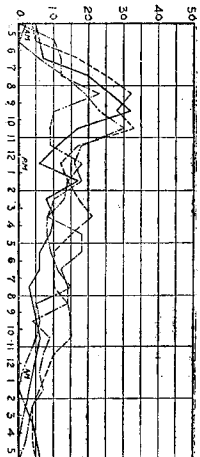
區間	延長	幅員	工事費	摘 要
保土ヶ谷町地内	四七・〇〇 米	一八・一八 米	三三, 五二・八五	昭和七年度内務省横濱土木出張所に於てアスファルト混凝土舗装を施工せり
戸塚町地内	二, 四四・〇〇	一〇・九一—一六・三六	四四, 三三・七〇	昭和七年度内務省横濱土木出張所に於て混凝土舗装を施工せり
内 堺橋(鐵筋混凝土拱橋)	四・六六	一五・七六	八, 六四・〇〇	
内 矢部橋(同上)	四・五五	一六・三六	八, 六三・〇〇	
藤 澤 町 地 内	三, 三六・〇〇	九・〇九—一七・七〇	六三, 八一〇・〇〇	
内 アスファルト コンクリート舗装	一, 四四・〇〇	五・五〇	二二, 七九・六七	
大鋸橋(鐵筋混凝土拱橋)	一〇・〇〇	一六・三六	四四, 七四・〇〇	
引地橋(同上)	一六・四四	一一・二二	三〇, 六九・四四	
茅ヶ崎町地内	一, 〇五・〇〇	一六・三六	三六, 三三・四一〇	
内 鳥井戸橋(鐵筋混凝土拱橋)	一六・三六	一〇・九一	四〇, 九六・〇〇	
國府津町地内	六六・〇〇	一六・三六	三六, 三六・三〇	昭和八年度内務省横濱土木出張所に於てアスファルト混凝土舗装を施工す
内 親木橋(鐵筋混凝土無鉸拱橋)	二二・四四	一〇・九一	二七, 六〇・四〇	未舗装の區域は昭和八年度内務省横濱土木出張所に於てアスファルト混凝土舗装を施工す
小田原町地内	二, 五二・〇〇	三・八三	一, 四〇, 七四・八二〇	
内 乳 劑 鋪 裝	一, 三六・〇〇	一〇・三三	三三, 五五・〇〇	
山王橋(鐵筋混凝土無鉸拱橋)	二・〇六	一四・五五	六六, 七六・〇〇	
大 窪 村 地 内	一, 四一〇・〇〇	二・〇〇—一六・〇〇	一〇〇, 九三・六七〇	
湧 本 町 地 内	九七四・〇〇	九・〇九—二二・四三	三六五, 八〇・九〇	
内 千歳橋(鐵筋混凝土繫拱橋)	二五・九五	九・〇九	二九, 八六・七五	
旭 橋(同上)	五〇・五〇	一〇・〇〇	五〇, 三五・〇〇	
合 計	三三, 八三・〇〇		三, 一五六, 五三・九一〇	

交通圖表

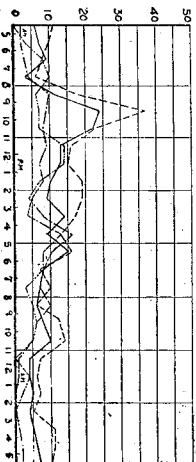
應用自動車



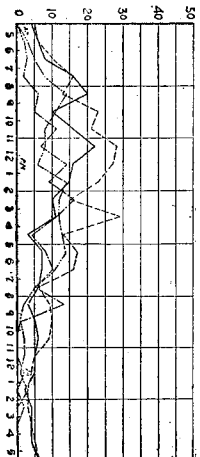
下り



貨物自動車



下り



起點
① ② ③ ④

- ① 櫻葉保保之谷區保之念町東
- ② 櫻葉保保之谷區保之念町北
- ③ 櫻葉保保之谷區保之念町南
- ④ 櫻葉保保之谷區保之念町西

第四表

國道第八號線自東京市區間改良工事調 (東京府廳、内務省東京土木出張所、山梨縣廳施工)

區間	延長	幅員	工事費	摘
淀橋區角管一、二丁目	七〇〇・〇〇	三五・〇	一、三五、七〇三、〇〇〇	第二期都市計畫(未着手)
淀橋區角管三丁目	六一〇・〇〇	二二・八	五七、一〇六、〇〇〇	第一期都市計畫(完成)
自淀橋區角管三丁目 至杉並區和泉町代田橋	三、四九六・〇〇	二五・〇	三、〇七、三〇六、〇〇〇	第二期都市計畫(實施中)
自代田橋	一、七九七・〇〇	八・五〇	四二、五九八、八五三	路面鋪裝膠石
自東京府北多摩郡府中町	三、〇七六・〇〇	一一・〇—一三・〇	一、二八、七七七、九九九	路面鋪裝膠石及セメントコンクリート
自南多摩郡小宮村	二、四六六・〇〇	一四・〇	九〇、七八八、六九〇	路面鋪裝セメントコンクリート、及トベカ式アスファルトコンクリート
自大和田	三、八六六・〇〇	二二・八〇	一〇九、九五四、七七〇	路面鋪裝(瀝青乳劑及セメントコンクリート)
自淺川	四、九二〇・〇〇	六・〇	一、二五、三九三、九八三	
自山梨縣南都留郡船津村	五、五九九・〇〇	五・五	一、三三、六〇四、七七〇	
自山梨縣東八代郡黒駒村	三、三三二・〇〇	六・〇—八・〇	三三〇、〇〇〇、〇〇〇	昭和七年度起工なるも未竣工なるを以て計畫高を計上す
自山梨縣北都留郡富嶺村	五、〇〇〇・〇〇	六・〇—七・五	三三〇、〇〇〇、〇〇〇	八年度起工計畫高を計上す
自山梨縣北都留郡梁川村	三、六七〇・〇〇	五・五—七・〇	八四九、六〇三、九五〇	
自山梨縣南都留郡河口村	八〇、八六六・〇〇		八、四四五、〇〇三、九〇四	
合計				

園たる箱根に至る國際的觀光道路として甚相應しくない状態である。特に小田原町より湯本町に至る間は地勢早川の

溪流に沿ひ、路線或は人家連檐の所を縫ひ、或は丘陵の麓を走り、屈曲甚しく、幅員六乃至七米にして、其上箱根登

山鐵道株式會社の軌道の併用、又は平面交叉等あり、加ふる

至一、三〇〇臺に及び、尙戸塚町地内鐵道の踏切の如きは遮

に近時遊

覽客の激

増と共に

大型乗合

自動車の

運交を見

ると共に

其危険が

甚しい。

昭和八

年九月内

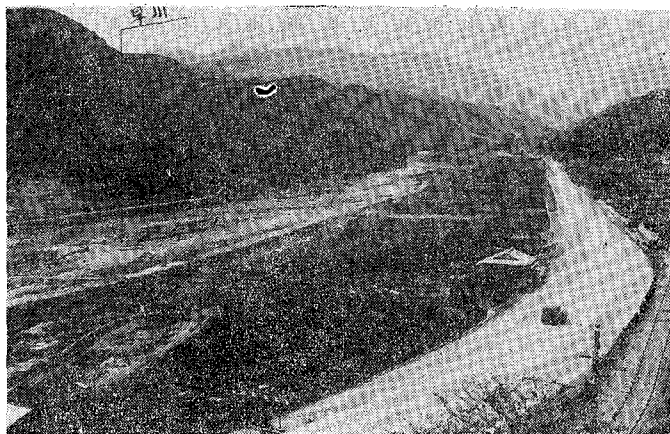
務省横濱

土木出張

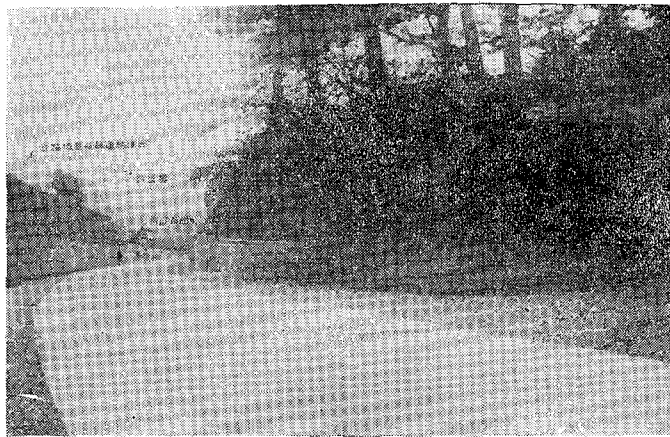
所で行つ

た交通調

査の結果は(第二表、第二圖)の如く、自動車一日八〇〇臺乃



(間町本湯村窪大町原田小郡下柄足縣川奈神) 路道設新たれらせ良改



(先地崎山町本湯郡下柄足縣川奈神) 路道築改るせ功竣

斷時間の

長き事全

國稀に見

るもので

(第三表)

如何に現

國道の改

良が急務

なるか窺

はれる。

(二) 國

道八號線

東京市

より淺川

町に至る

武藏野平原の平坦なる部分は多摩御陵が出来ると共に其改

良大に促進せられ、東京府廳、内務省東京土木出張所山梨縣廳に於て（第四表）の如く改良せられ面目を一新するに至つた。

三 改良工事概況

昭和六年度失業救済事業が起されて以來内務省横濱土木出張所に於て起工された國道改良工事は次の通りである。

（第五表）

（一） 國道一號線。

（a） 戸塚町、大正村、藤澤町間改良工事。

當區間延長約五軒は前述の如く東海道の昔の面影を最もよく存してある箇所で、道路兩側には徑一米以上の老松あり、之れに配するに無数の小松を以てしたる松竝木婉々として連つてゐる。然るに幅員六米内外にて近時増大せる交通量に對し危険なるのみならず、砂塵の爲め松竝木の美を殺ぐこと甚しいので、現在道路を利用する幅員六米の一線と共に其片側に並木を植樹帶として挟む幅員六米の一線を

並列して複線道路となし、舊態を保存することに務めた。

（口繪参照）（寫眞第八、第九）

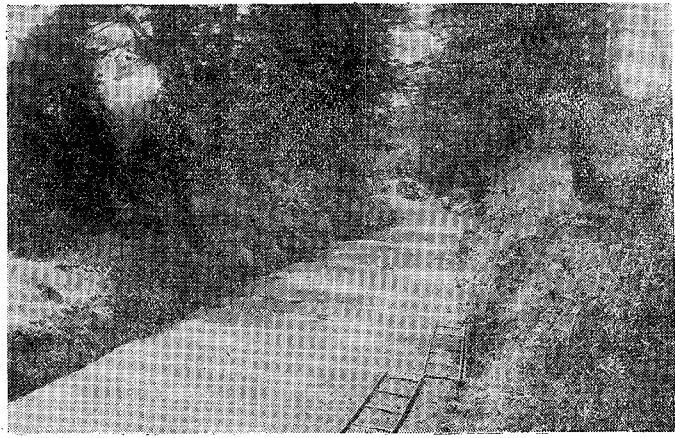
（b） 混凝土鋪裝

配合一、容積比（セメント一、五〇〇 kg/m^3 ）に依り、下層は一律に 1:3:6 とし、粗骨材には砂利を用ひ上層は 1:1.5:3 とし、粗骨材には六年度施工のものは總て根府川産輝石安山岩碎石を用ひたるも、其後は價格約砂利の二倍以上に當るを以て砂利を使用することにした。混凝土強度としては碎石を用ひた方がよい。然し今迄の所では磨滅に對しては施工良しければ高價な碎石を使ふ程のこともない様で、寧ろ鋪裝厚を大にするか、「クリンプ」を入れて補強した方がよい様である。

目地一、伸縮目地として一〇米間隔に「エラストイト」馬糞紙、「ブロンアスファルト」を使用した。馬糞紙は下部に用ひ上半部は「エラストイト」を用ひた。

「エラストイト」は厚九—一五耗のもの、又は楔形上部厚一五耗、下部厚九耗の特種製品を使用した「ブロンアスフ

「アルト」は豫め鐵板を入れ置き、混凝土の硬化を待つて抜き取り注
 入したが
 夏季にな
 ると押し
 出され再
 び歸へら
 ぬ爲め補
 給せねば
 ならぬの
 で、あま
 り結果が
 良くない。
 舗設及
 表面仕上
 一、混凝

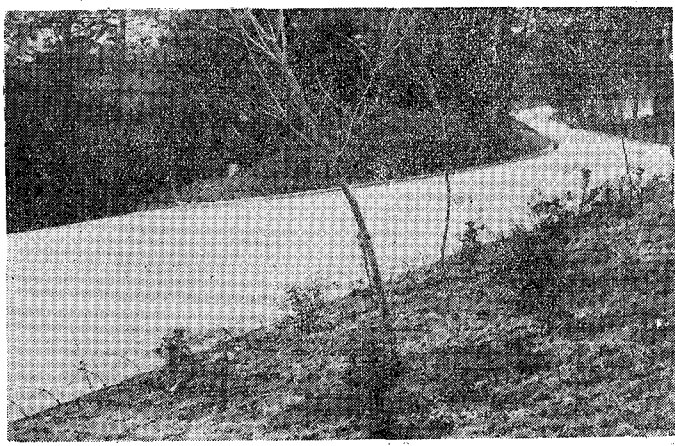


(間町澤藤村正大町塚戸郡倉鎌縣川奈神) 木並松の前以良改

土は大體路面形に敷き均し、「タンパー」ロードフィニシヤ・
 ードフィニシヤ」は米國「レイクウッド」會社製のもの

紹介

一三七



(間町澤藤村正大町塚戸郡倉鎌縣川奈神) 路道線複む挾を木並松

め、木鏝、
 「ベルト」
 を以て表
 面を仕上
 げた。尙
 表面仕上
 げに際し
 ては縦横
 に「テン
 プレー
 ト」を當
 て凹凸を
 検するこ
 とにして
 おる。ロ

「ランマー」、手鏟、「ハンドローラー」を以て充分に搗き固

第六表 混泥土鋪裝工費調

箇所	施工年度	鋪裝厚	配合	面積	材料費	勞力費	クリンツ費	雜費	合計	摘
横濱市保土ヶ谷區土保ヶ谷	六	上層	二・三・六	一八、三九・五	一・七五	〇・五五	〇・〇四	〇・三五	二・四五	砂利(洗)一立方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
横濱市保土ヶ谷區土保ヶ谷	六	下層	二・三・六	一八、三九・五	一・七五	〇・五五	〇・〇四	〇・三五	二・四五	砂利(洗)一立方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
鎌倉ヶ谷	七	上層	一・一・五・三	一〇、六二・四	二・〇九六	〇・七〇	〇・三三	〇・三四七	三・三八六	砂利(洗)一立方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
鎌倉ヶ谷	七	下層	一・一・五・三	一〇、六二・四	二・〇九六	〇・七〇	〇・三三	〇・三四七	三・三八六	砂利(洗)一立方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
土保ヶ谷	七	上層	一・一・五・三	一九、九四・二	一・八九〇	〇・四三	〇・三〇	〇・八五	二・七〇七	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
土保ヶ谷	七	下層	一・一・五・三	一九、九四・二	一・八九〇	〇・四三	〇・三〇	〇・八五	二・七〇七	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
大正村	八	上層	一・一・五・三	二四、三六・九三	二・三九八	〇・四三	〇・五四	〇・二四	三・五〇七	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
大正村	八	下層	一・一・五・三	二四、三六・九三	二・三九八	〇・四三	〇・五四	〇・二四	三・五〇七	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
自至	六	上層	一・一・五・三	九、六四・八	二・四四三	〇・三九	〇・四七	〇・三三	三・四四一	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
自至	六	下層	一・一・五・三	九、六四・八	二・四四三	〇・三九	〇・四七	〇・三三	三・四四一	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
神奈川縣	六	上層	一・一・五・三	一〇、五六・三	二・〇二三	〇・八五	〇・三八	〇・九四	三・四一〇	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
神奈川縣	六	下層	一・一・五・三	一〇、五六・三	二・〇二三	〇・八五	〇・三八	〇・九四	三・四一〇	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
足柄下郡	六	上層	一・一・五・三	一、〇〇・〇	一・九七〇	〇・九四	〇	〇・二六八	二・九三三	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
足柄下郡	六	下層	一・一・五・三	一、〇〇・〇	一・九七〇	〇・九四	〇	〇・二六八	二・九三三	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
湯本町	八	上層	一・一・五・三	五、七七・七	一・八九七	〇・六七	〇・四八	〇・一八	三・一七三	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當
湯本町	八	下層	一・一・五・三	五、七七・七	一・八九七	〇・六七	〇・四八	〇・一八	三・一七三	砂利(洗)一平方米當 セメント、〇〇〇觔當 クリンツ一平方米當

昭和六年度施工のものは總て上層は碎石使用

要

及び石川島造船所製のものを用ひ、「ランマー」は「コンプレッサー」

(日立製

壓力一〇

〇 $168/m^2$)

に依るも

のと、「ジ

ョンソン

ランマ

ー」を用

ひたが、

前者は操

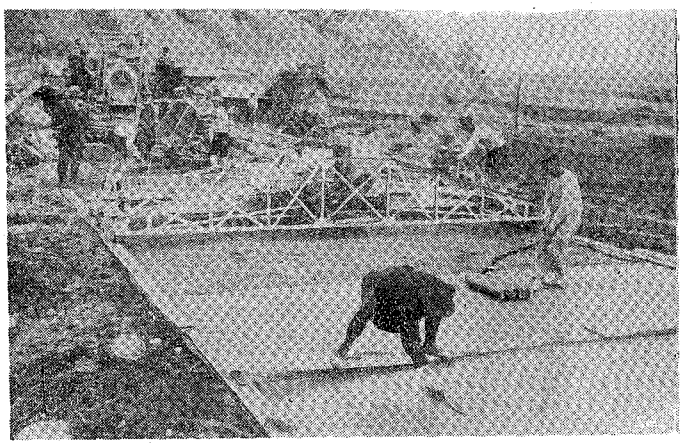
作迅速で

且つ縁邊

の狭い所

迄搗き固

められて良い。盛土高き部分、地盤の比較的軟弱と思はれ



混凝土鋪裝鋪設狀況

る所、「マンホール」の周圍等には補強用として、「クリンプ」

を使用し

た。即ち

徑五・五

耗、網目

一四四

纏×二〇

八四纏、

一四四纏

×一四四

纏、一二

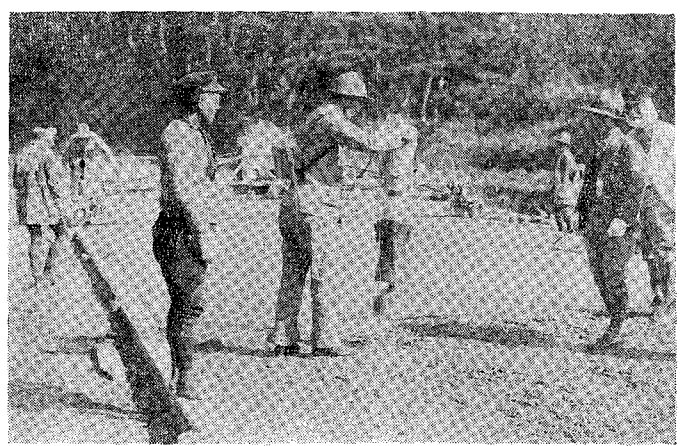
五纏×一

二五纏の

三種を地

盤一體に

軟弱な所



ジョヤンマン用狀況

は下よりも五纏或は表面より五纏或は上下兩層に全面に用

ひ、局部的に他の地盤より弱い所、例へば地下埋設物の掘

調べたもので、網状及び隅角とあるは角に入つた龜裂で、

り起し箇所等は此部分を跨つて下層

よく注意しないと解らぬ程度の龜

五糎の所に、又縁邊の補強には一米

裂も採録した。

幅の「クリンプ」を上層五糎の所に

要するに地盤を尤も堅固に造る

用ひた。現在迄の結果から見ると龜

ことが第一で特に排水に注意せね

裂は或る程度迄は止むを得ないもの

ばならぬ。此點から考へると切取

の様で、地盤の良否に依るが、「クリ

部の舗設は注意が肝要で最近國府

ンプ」を挿入した方が龜裂の入るの

津町地内でアスファルト混凝土を

が遅く、且つ擴大することが少ない

舗設の際地盤が氷つて困つた例が

様である。例へば六年度施工の小田

ある。縦斷目地のある場合横斷目

原、湯本間の如きは盛土後直ちに施

地を交互的にするか、一箇所を集

工した爲め「クリンプ」を挿入した

めるかは相當議論のある所で、兩

が龜裂は極少ない。又戸塚町地内は

方とも施工したが其良否を決める

在來道路面を約三〇糎切り取り總厚

ことは困難の様である。

一六糎で「クリンプ」を用ひないで施

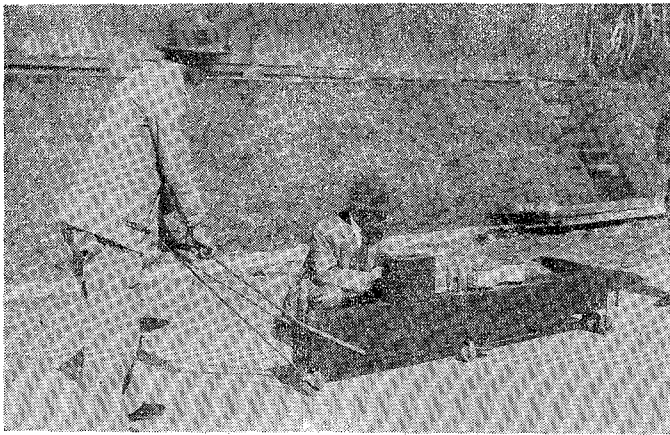
路面仕上りの凹凸は「バンボメ

工したが相當多くの龜裂を生じ、且

「ター」有効二米の木製定規で其

つ縁邊に龜裂の入つたものが多い。(第七表)は龜裂の敷を

兩端に小型車輪を備へ、其中央に上下に移動し得る同型の



一ターメボンバ

第七表 混凝土鋪裝龜裂調

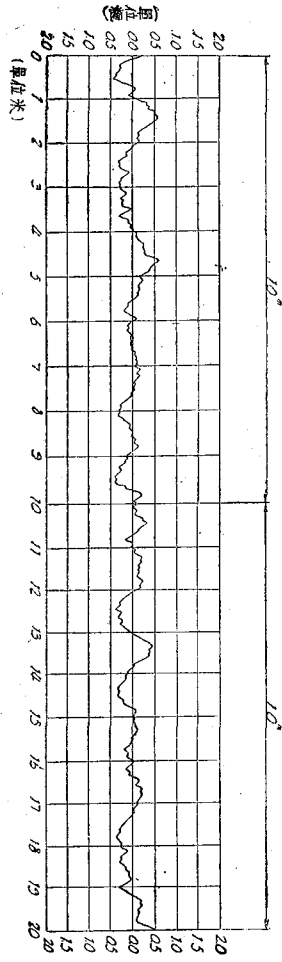
(昭和九年一月調)

(洋数字は全幅、其他、全長、網狀及隅角の數を示す)

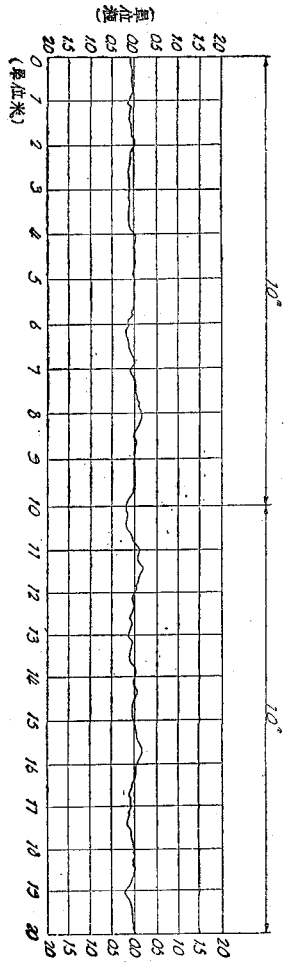
所 箇	度 年	厚 裝	合 配	幅 工	長 工	横 工	補登狀	ナ	シ	上 層	上 層	下 層	下 層	上 層	上 層	
横濱市	六	上層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
市	七	下層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
土	七	上層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
保	七	下層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
區	七	上層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
谷	七	下層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
土	七	上層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
保	七	下層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
土	七	上層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
谷	七	下層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
町	八	上層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
自	八	下層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
神奈川縣	六	上層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
津島郡	六	下層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
足柄下郡	六	上層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
本郷町	六	下層四	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
下郡	八	上層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米
下郡	八	下層五	一：一：五：三	米	一：三：六：三	米	一：一：七：八	米	一：一：六：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米	一：一：四：二	米

紹介

パンボーター、ニ依ル道路面凹凸曲線圖



昭和六年度施工



昭和八年度施工

車輪を有し、機械の移動に伴ひ中央車輪の上下することに依つて、路面の波形状態を相對的に知り得る様になつてゐる寫眞参照)を以て測定した結果は(第八表)及び(第三圖)の如く、熟練と共に結果が良くなつた。特に目地の所は注意が肝要で近頃はあまり「エラストイト」を表面に出

第八表 鋪裝凹凸調

箇所	鋪裝種別	施工年度	施工員	延長	延長100米當
自至	混凝土	六	三〇	一、七〇・五〇	一・二〇
横神	同	六	四七	一、八〇・七五	三・八〇
市奈	同	六	六〇	一七〇・九〇	一・〇九
保川	同	七	三〇	一、三七・五九	二・〇九
土縣	同	七	六〇	六、二六・八	二・四〇
區倉	同	七	六〇	四〇〇・二	〇・四九
保郡	トペカ式 スフアルト	七	四七	四〇〇・二	〇・四九
谷大	混凝土	八	三〇	六〇・六七	〇・六
町正	混凝土	八	三〇	六〇・〇〇	〇・五五
村同	同	八	六〇	八〇・〇〇	〇・五五
自至	混凝土	六	六〇	二、八九・〇〇	一・五
神奈川	同	六	六〇	二、八六・〇〇	〇
河下	同	八	六〇	二、四六・〇〇	〇
川府	同	八	六〇	二、四六・〇〇	〇
縣同	同	八	六〇	二、四六・〇〇	〇
郡同	同	八	六〇	二、四六・〇〇	〇
町同	同	八	六〇	二、四六・〇〇	〇
郡同	同	八	六〇	二、四六・〇〇	〇

紹介

さない様にして目地の所はショツクを減ずる様にしてゐる

(2) 國道八號線。

(a) 東京府南多摩郡淺川町(高尾山登口)より東京府、神奈川縣界に至る工事。

特筆すべき工事はなかつたが交通不便なると、切取土四七、七三〇立米は殆んど軟岩よりなり、土捨場なき爲め自動車運搬をなし、相當多くの工費を要した。其他此區間には徑間五・五米乃至一・一米の鐵筋混凝土橋一六橋を架設した。

(b) 東京府、神奈川縣界大垂水より神奈川縣津久井郡千木良村平坦部に至る新設道路工事。

此區間は昔は小佛峠越なりしを明治十七年之れを廢し、淺川町より大垂水を経て千木良村に達する道を開いたが、高低差二〇〇米にして短距離に於て下れる現在道路(最急縦斷勾配八分ノ一)を利用しては勾配を緩和し線形を改良すること不可能である。之れが爲め其西北に當る山腹に新路線延長四、一一六米を選定した。本路線は東南に向ひ日當

りよく、竣工後の維持容易なるのみならず、大垂水の勝景、桂川の清流を眼下に望み、遠く富士山を見て眺望最も良い。本區間の重なる工事は切取土量二〇四、一〇〇立米の多量を運搬した、總て人力に依り、交通不便の爲め材



(内地山花尾村良木千郡井久津縣川奈神) 路道設新の中事工

料運搬、混凝土用水の不足等に惱まされた。



郡井久津川奈神至界縣府川奈神京東) 路道設新のせ功竣

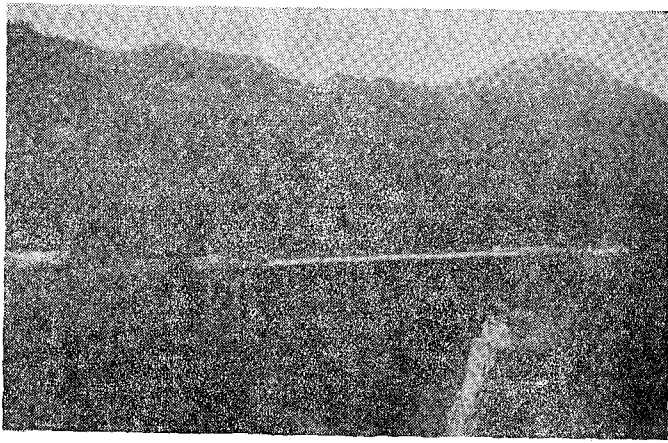
(間部坦平村良木千

(c) 吉野橋。

新猿橋と名附けて徑間六〇米の木橋を架設したが腐朽甚し

二十七
しを明治
小橋あり
と稱する
時小猿橋
ので、往
設せるも
井川に架
の支流澤
地内桂川
郡吉野町
縣津久井
神奈川

く、積載量を制限して僅かに通行しおる状態にて本橋の架



(内地町野吉郡井久津縣川奈神) 橋野吉

表の如く、中央鐵部の架橋に際しては突桁式工法に依り、上弦端に「エレクションピン」を設け、且つ橋臺、橋脚に「アンカー」を取り、「ステジン」及び運搬用ケーブルの助



(内地町野吉郡井久津縣川奈神) 橋野吉

けをかり兩端より順次架設せり。尙側徑間混凝土は工期を急ぐ爲め總て淺野「ペロセメント」を使用した。

設は最も急を要したのである。新設橋梁の構造概要は第九

