

關西地方の國道改良工事

内務省大阪土木出張所長

工學博士 坂本助太郎



(最近の坂本博士)

昭和六年度失業救済事業の一部として内務省
大阪土木出張所は工費4,647,000圓を以て六個所の
國道改良工事を直轄で施行したが各路線別にそ
の計畫概要を次に述べて見る。

京津國道 (主任 小野技師)

本路線は東海道の大津と京都をつなぐものであるが途中逢坂山峠及び日岡峠の兩難關の切擴げを行ひ同時に山科山を通過する部分に路線の新設がある。引續き行なわれる昭和七年度工事竣工の曉は京津間の全線が舗裝を以て蔽はれることになる筈である。



【1】 逢坂山峠の切取 東海道の難所逢坂山峠は約4mの切下けを行ひ幅員11mの近代的道路が出現した。縦斷勾配の最急は20分の1である。



【2】 車石 我國に於ける最初の舗裝と見做るる車石が逢坂山峠から掘出された。之等は全て土留石垣に利用して道行く人に懷古の情を起させてゐる。



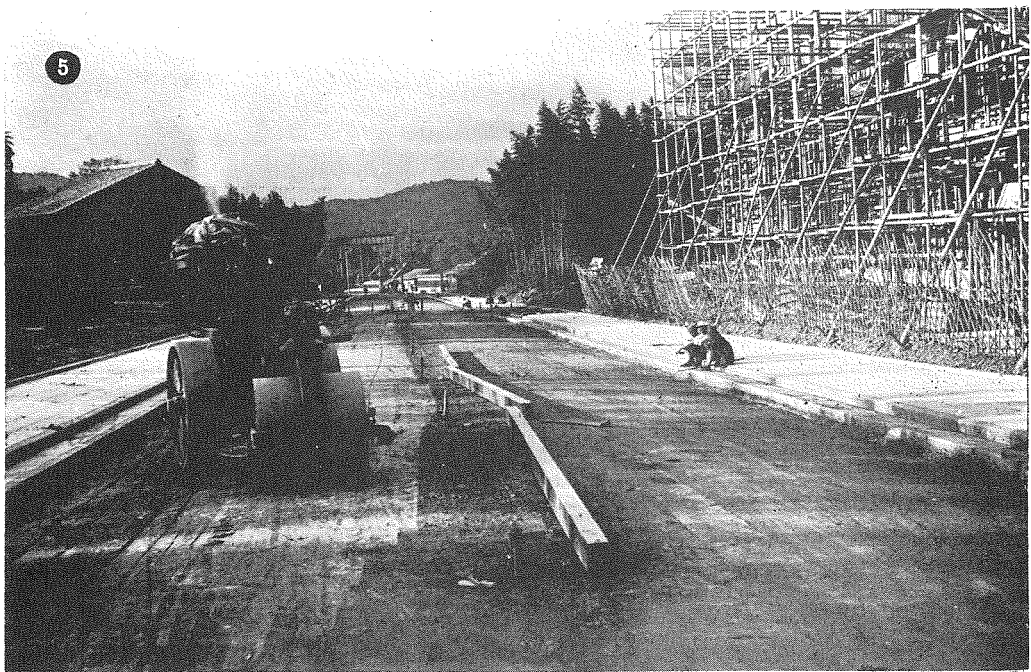


【3】 日岡峠の切取 京都蹴上に接した峠が即ち日岡峠であるが逢坂山と同様の方法を以て改築を行ひ小舗石と膠石を以て舗装を行つた。隣接せる専用軌道は京津電車である。

【4】 小舗石舗装
縦断勾配25分の1以上
の坂路には全て小
舗石を用ひたが厚さ
10cmのコンクリー
ト基礎の上に花崗岩
の小舗石を舗設し目
地はモルタルで填充
してある。



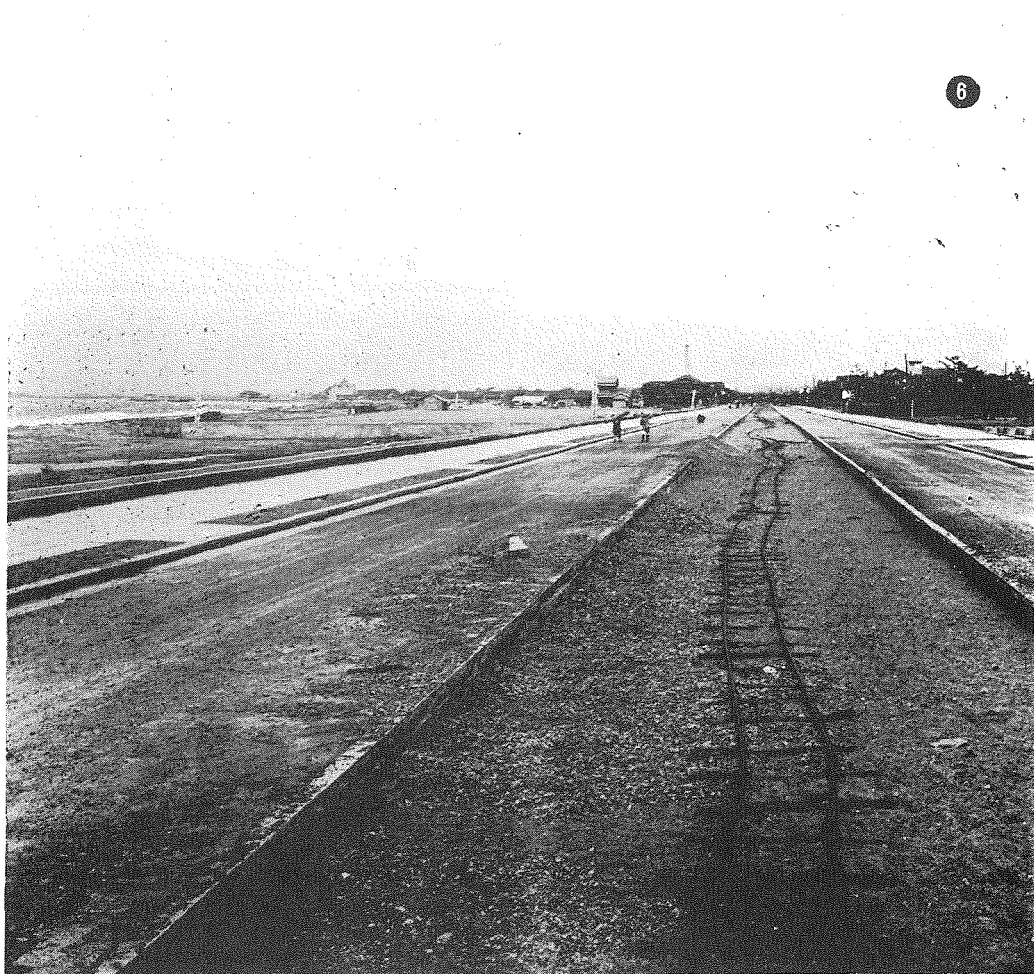
【5】 山科町内道路 京津國道が山科町を通過する部分は新設道路で幅員16m歩車道を
區別し車道は膠石歩道は場所打コンクリートを以て舗装してある。

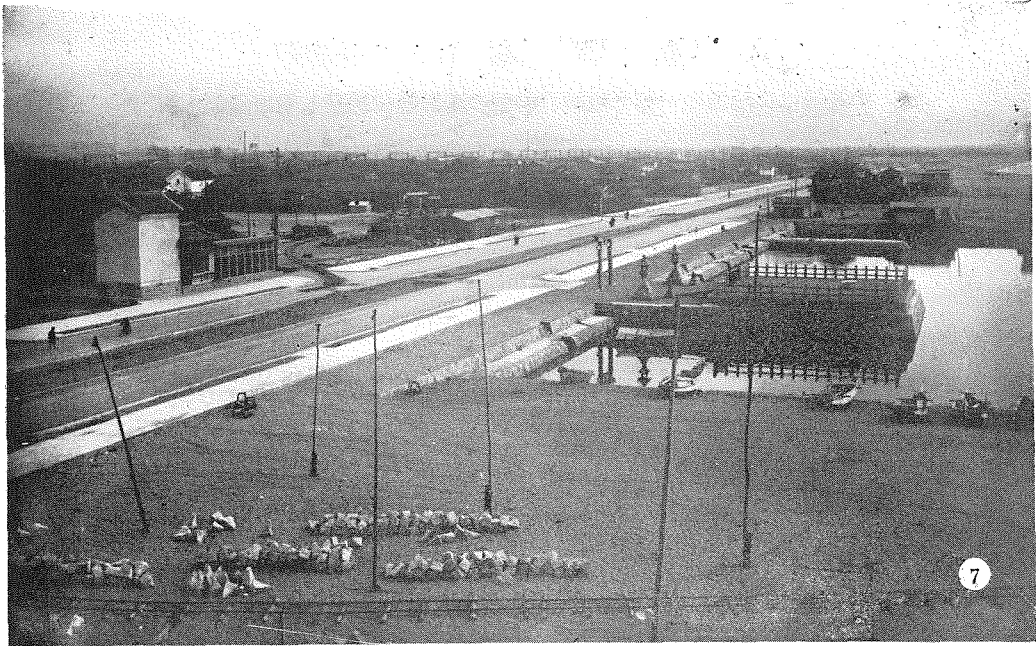


大 阪 國 道 (主任 山下技師)

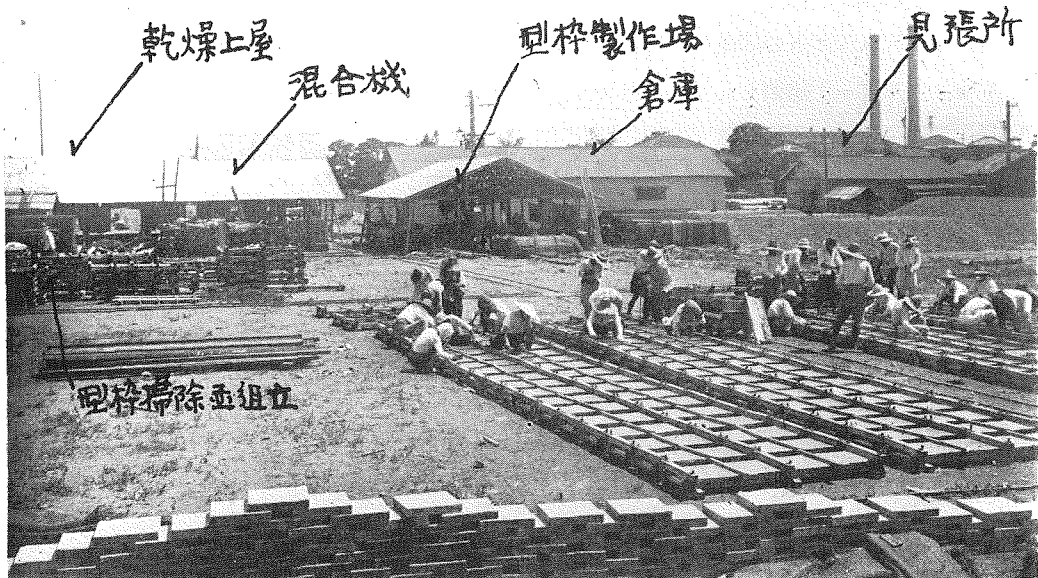
本路線は大阪市と和歌山市とをつなぐ16號國道で堺市の地域内を大阪灣に沿つて南に走つてゐる。

【6】 三寶附近の國道 新國道は全幅員27.27mを有し中央に軌道豫定敷6.28mをとり又左右には各々4.54mの歩道をとつてある。車道の舗装にはワーレンナイトヒヂユリシツクを又歩道にはコンクリート平板を用ひた。





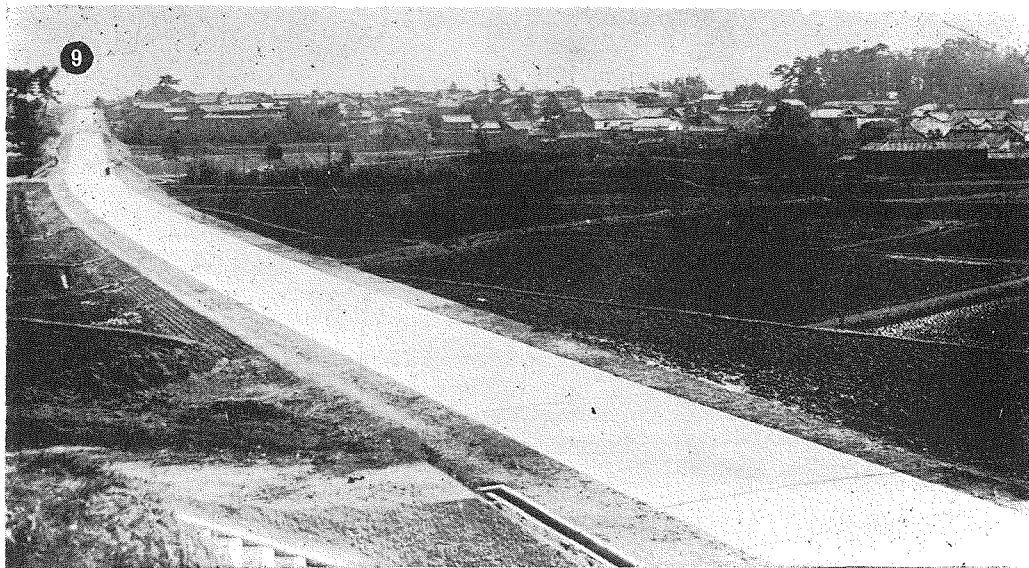
【7】 湊附近國道 此附近に漁船の船溜があつたが新路線に懸つたのでその補償として新路線の海岸寄りに寫眞の如き船溜を新設した。



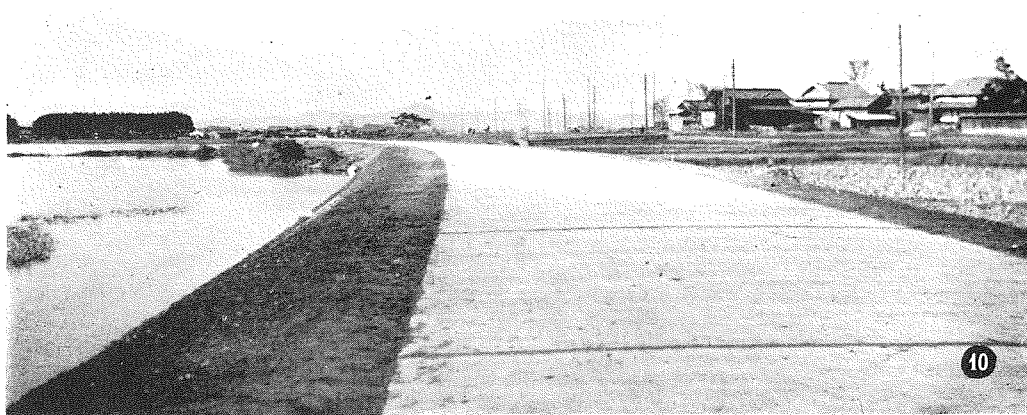
【8】 コンクリート平板工場 歩道用コンクリート平板は失業救済の主旨に基き労働者を利用して直轄製作した。

兵庫國道 (主任 山本技師)

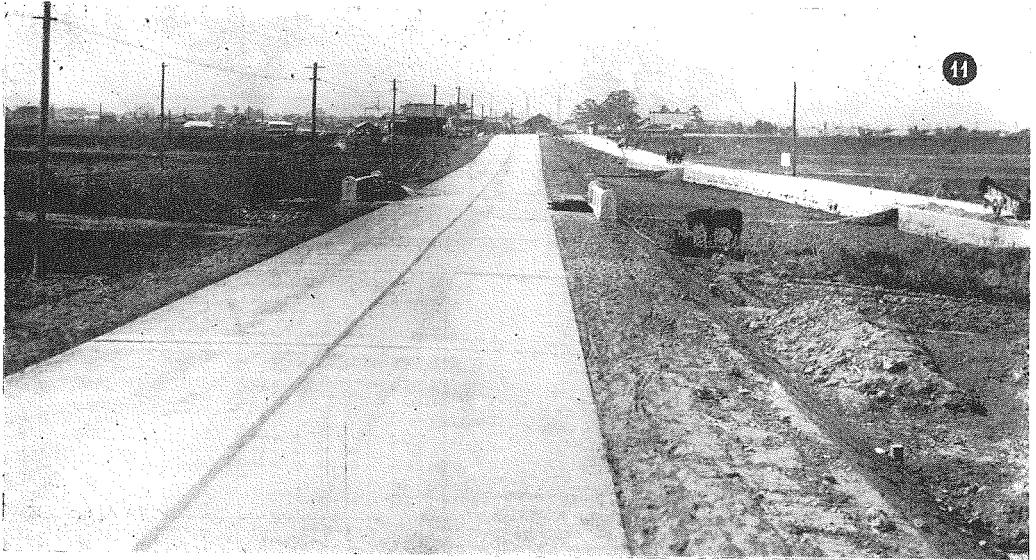
本路線は山陽道の一部で阪神、神明の兩國道に接續し明姫國道と稱せられてゐたものである。今回施工したのは 16km で明石から加古川に達し我國の地方國道として代表的の形を有するものである。



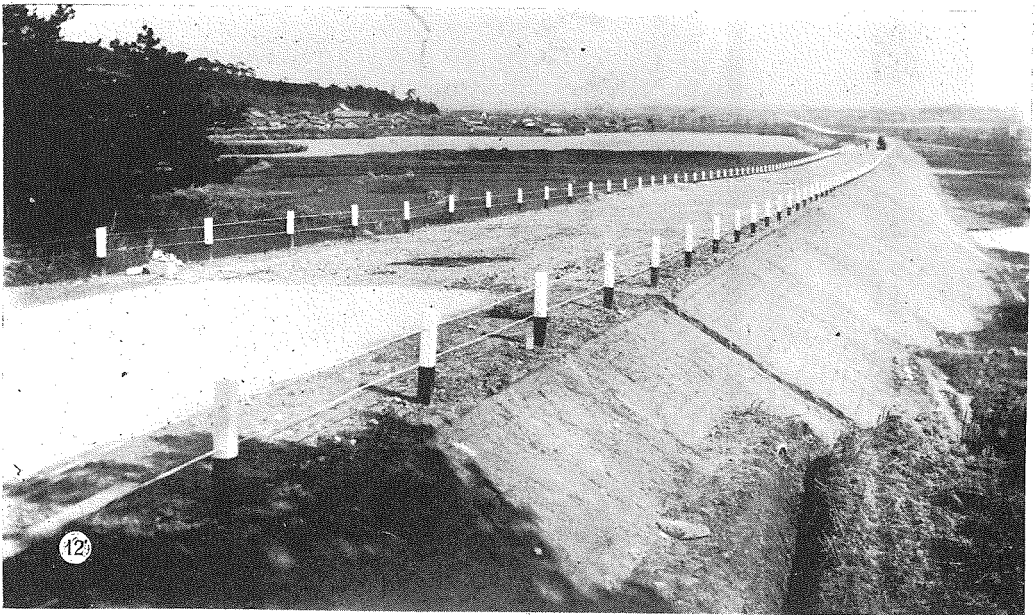
【9】 大久保附近の國道 此國道は全幅員 10m を有し全部新設の路線であるが中央の 6m をコンクリート舗装とし左右の路肩は砂利道として残してある。



【10】 土山附近國道 舗装の厚さは 15cm のものと 20cm の所とがあるが何れも下層は 1:3:6 の配合とし上層には配合 1:2 の膠石と 1:1.5:3 のコンクリートを用ひてある。



【11】 加古川附近國道 伸縮目地にはエラストイトを用ひその間隔は 20mとしてあるが
尙その中間に鐵板による構造目地を設置してある。中央の黒線は交通標識である。



【12】 防護柵 盛土高く保安上危険の個所にはワイヤーロープの防護柵を設置した。又
此代りに金網を張つた所もある。かかる部分の舗装は盛土の沈下を見込みその安定を俟つ
て工事をおこす筈である。