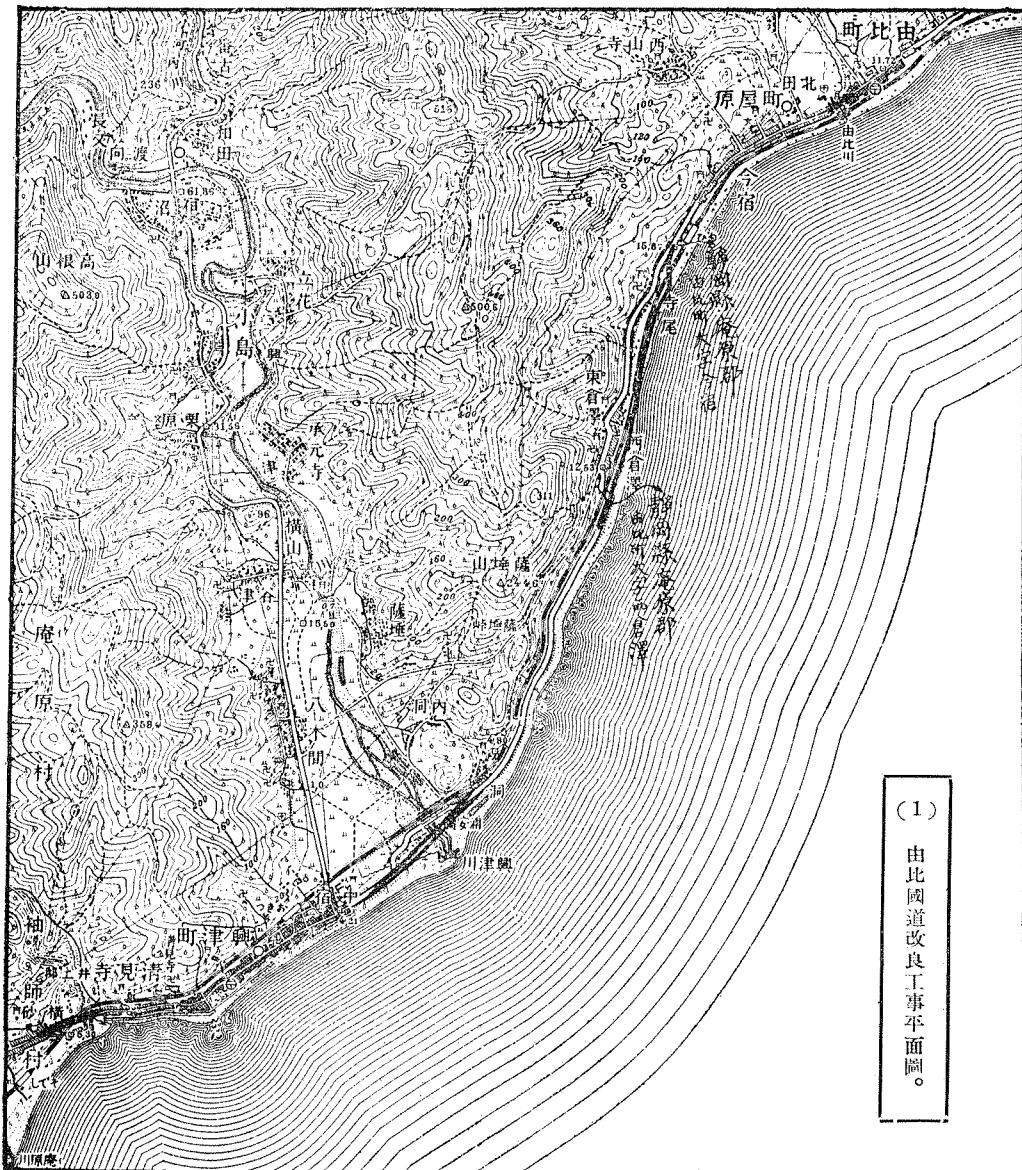


由比興津間の国道改良工事

内務省横濱土木出張所
内務技師 島野貞三





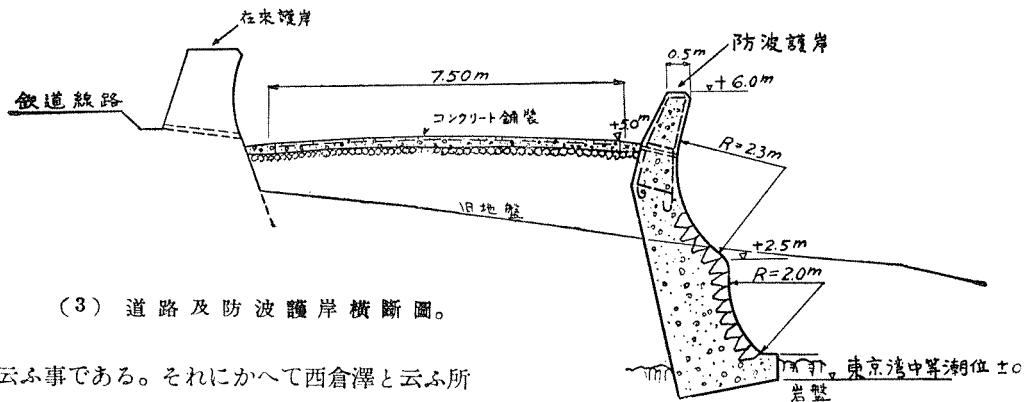
(2) 完成せる由比國道、コンクリート鋪装道路と防波護岸。

1 國道の沿革

薩埵峠と云へば東海道の名所圖繪にもある通り駿河灣を隔てゝ靈峰富士を望む景勝の地として知られて居る。今から七十年前迄の東海道は西倉澤から山に登つて薩埵峠を越え興津川の川口に下ると云ふ道順であつた。山賊が居つて行人を悩したとか、それについての傳説めいた事物は別として、それでなくとも交通の難所であつた事に變りはない。山地は海に迫つて居り海岸は潮がひいても通れなかつたそうである。其後地勢が變つて海岸に沿ふ通路が出來、明治十九年に鐵道東海道線が敷設され道路も改良されて現在に至つて居るらしい。興津川の橋梁は靜岡縣で架換へ面目を一新したのであるが其際取付道路の幅員を擴大し路面にコンクリート鋪装を施行した。

2 昭和七年度改良工事

所が道路交通の發達によつて國道も改良の必要に迫られ、靜岡縣下でも富士川町と袖師村との間が最惡の状態であつたから他所に先んじて改良する必要が認められた。そう云ふ譯で昭和七年度には差當り由比町地内の國道改良に着手したのであるが、其主要な目的は線形を良くし規定の幅員にする外、西倉澤に於ける鐵道線路との平面交叉をなくす事であつた。在來國道は山地に沿つて曲折上下し、鐵道との間の土地は狭くて斜面が多く適當な道路を作ることは困難である上に地積が少い爲に地主は土地を取られる事に反対する。此附近の鐵道線路は時々波浪の浸入を受けたので線路を山側に移築する案もあつたのであるが當時町民の反対にあつて實現しなかつたと



(3) 道路及防波護岸横断圖。

云ふ事である。それにかへて西倉澤と云ふ所は鯛の漁場として有數なものであり少なからぬ利益を擧げて土地の住人に相等の配當をすると云ふ所から地價は豫想外に高い。之等の點から道路は鐵道に沿ひ海濱に新設する事を餘議なくされたのであるが、此附近の海濱は頗る狭く波浪が常に足下を洗ふ事になるから防波の設備に確信がなくては道路を築る譯に行かないのである。仍で蒲原由比間の鐵道の護岸を調べて見ると胸壁を高くして之で防波の目的が達せられて居る事がわかつた。海岸の様子で岩盤のあることは想像されて居たが調べて見ると僅の根掘で岩盤に達することも知られた。從つて防波壁を作る費用も甚しく高くならぬ見込がついたので海岸道路の計畫が決したのである。即工事費 300,000 圓を以て由比驛附近から鐵道を跨線橋で横斷し海岸に沿ひ西倉澤迄延長 2,195 米を施行することになった。跨線橋は縣所管工事として其他は國直轄工事として施行せられた。工事は昭和

7 年7月着手同8年7月竣工した。工事費3,00,000圓のうち工費約245,000圓、残は土地買收費、雜費、器具、機械費等である。工費内訳は次の通りである。

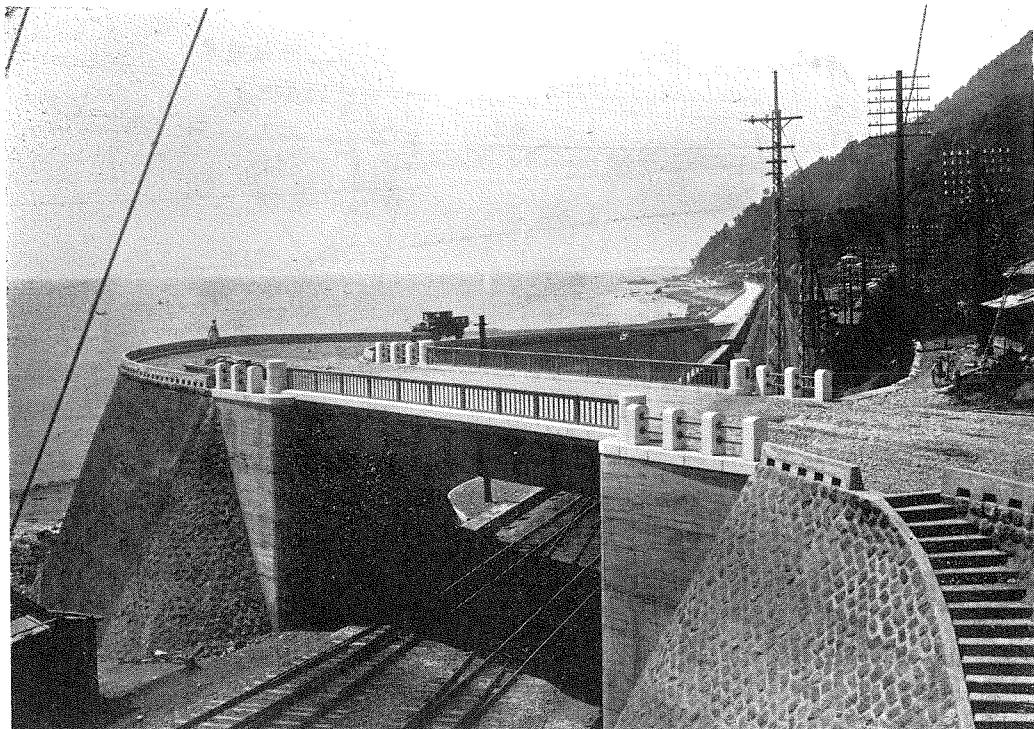
下表にも現はれて居る通り此工事の重要な部分は防波護岸であるから之について特に記述する事にする。

3 防 波 護 岸

此附近の波の被害を靜岡保線事務所の記録によつて調べて見ると大正 7 年と大正 12 年との二回が主なもので他は局部的小被害らしい大正 7 年には線路が破壊され洞附近の人家が波の爲流失された位慘害が大きかつた。大正 12 年には附近一帯の線路に浸水し汽車不通になつた。仍で鐵道では線路移築の案が出たのであつたが前述の通り地元の反対でやめになり、護岸を強固にし高い胸壁を設けて防波

の設備としたのである。西倉澤以西の道路が海岸に沿ふ部分は練石積の普通の擁壁であるが海濱の廣い所では差支ないらしい。洞附近は波のあたりが烈しい爲在來の護岸に根巻をしてあるが、年々破損して修理して居る様である。興津川橋の取

工事名	金額	数量並に摘要
土工	20,360 圓	土量 422,53 立米
擁壁	179,140 圓	防波護岸 延長 土留壁 延長 211米 壁 4,788米
路面	31,679 圓	コンクリート舗装 砂利敷 9615 平米 砂利敷 7160 平米
溝橋	7,970 圓	溝橋 4 箇所 函形暗渠 2 箇所 排水管 12 箇所
側溝	4,670 圓	延長 3880 米
雑工事	826 圓	
計	244,645 圓	



(4) 由比町地内東海道線跨線橋附近²

付道路を廣げる爲に新設した護岸は石張コンクリート擁壁で壁頂は路面より80輻位高くしてある。防波護岸として相當な構造であると思ふが大波の際どうかすると玉石が道路面に打上げられる事があると云ふ話であつて見れば充分とは云ひ難い。外國の寫眞を見ても海岸に面した街路で波の飛沫が數十尺も高く揚つて居るのがあるが、波の少し大きい所では飛沫を避ける事は絶対に出来ない。但波が超えて来る様では仕方がない。防波護岸の必須條件は波が超えない事と護岸が破損しない事である。飛沫でも餘り烈しくては通行の防害になる事もあり得るから之にも限度はある。それに道路と云ふ點から餘り高い壁で圍はれては眺望が利かず不快である事も考へねばならぬ。

擁壁としての安底は計算によつて見當がつくが、前面の形を如何にするかは相當の考慮

を要する。前面の傾斜の度合、形狀等が波の打揚る力及海底を洗堀する作用に著しい影響を及す事は云ふ迄もない。由比國道改良工事では圖の様な特殊の形にした。之は模型實驗をやつて見て波の上の高さを測定し種々な型について比較した結果から施行の難易等を考慮に加へ決めたものであつて、海底が岩盤であるから洗堀の方は比較的安全であると見たのである、下方を石張としたのは同所附近は玉石が多いから之が波の爲に打あたつても壁の前面がなるべく損傷しない爲であり、途中に突起を設けたのは一つには波の上昇を防げると共に玉石が打上げられるのを防止しようとの試である。竣工後恐ろしい暴風に遇つたわけではないから斷言は出来ないが今迄の所では所期の目的を達して居る様に見受ける次第である。(昭和9年3月)