

ノ猛省ヲ請ハザルヲ得ザルナリ聞説ク方今世ノ所謂不景氣ハ又大ニセメントノ工業ニモ影響シ製品ノ販賣上大ニ不如意ナリト余輩ハ是レセメントノ價格上廉ナルノ結果ナリト信スルモノナリ我國文化ノ進歩ト共ニ堤防ノ改築ト曰ヒ築港ト曰ヒ國防上ノ土木工事ト曰ヒ上水下水ノ裝置ト曰ヒ其他諸建築道路等ノ改造ト曰ヒ當サニ行フヘキノ工事甚ダ多シ吾人ハ早晚其完全ヲ期セザルベカラズトスレバ則チセメントノ工業ハ豈將來望ミナキノ事業ナリトセンヤ要ハ唯其品質一定其價格低廉ニシテ所謂實用品トナスニアルノミ

論說及報告

豆相人車鐵道測量報告

宇野梅吉

豆相人車鐵道之發起ハ過ル明治十九年ノ頃口熱海有志者ノ計畫ニシテ明治廿一年五月始メテ線路豫測ニ着手シ翌年政府ニ請願シ人車鐵道ヲ敷設スルノ許可ヲ得タリ而レモ未ダ實地施工ノ運ニ至ラズシテ已ニ政府ノ命令期限モ迫リ且ツ資金募集ノ都合等ニ依リ客年更ニ工事延期ヲ請願シ工事ヲ平易ナラシメン爲メ土功ノ減却即チ工費節減ノ目的ヲ以テ再ビ實測ニ着手セリ

明治廿四年六月八日工學士佐分利一編君該地ニ赴キ數日間熱海ヨリ小田原ニ至ル間新線路撰定調査セラレタリ

同年八月三日ヨリ同年九月十二日ニ至ル四十日間實測ニ先キ立チ豫メ線路ノ勾配ヲ定メン

ガ爲メ余專ラ假測量ニ從事シ斷厓峻峻ニシテ躋攀シ能ハザル箇所ハ假測量勾配ニ從ヒ巾凡
 ソ一尺許リノ足掛ヲ鑿チ以テ歩行ノ便ニ供セリ
 同年九月十三日以後始メテ熱海ヨリ實測ニ着手シ同年十二月十七日ニ至リ九十余日間ニシ
 テ小田原ニ達シ以テ實測ヲ終レリ
 線路位置ハ熱海ヨリ小田原ニ至ル間悉ク山腹ヲ繞回シ終始海岸ヲ經熱海零點ヨリ八百十間
 ノ點ニ於テ縣道ニ連接シ伊豆山村ヲ通過シ千二百七拾五間ノ點ニ於テ縣道ヲ分離ス此距離
 四百六十五間又一里千三百六十五間ノ點ヨリ全千六百八十間ノ點ニ至ル三百十五間ノ間再
 ビ縣道ニ連接シ一里千六百八十七間五分ニシテ豆相國堺ナル千年川ヲ渡リ門川村ノ海濱ヲ
 經テ一里二千三百三十八間五分ノ點ヨリ吉濱村ヲ經過シ二里五百廿五間ニ至ル間縣道ニ連接
 ス夫レヨリ二里千四百四十間ヨリ全千三百間ニ至ル間縣道ニ接觸或ハ橫截シ是レヨリ線路ハ
 方向ヲ右ニ取り岩村ニ接近シ長坂山脈ヲ越ヘ海岸ヲ經テ五里三百八間ノ點即チ石橋村ヨリ
 再ビ還テ縣道ニ連接シ早川村ヲ過ギ六里三百十三間五分ニテ早川ヲ渡リ遂ニ終點六里四百
 間ニシテ始メテ小田原ニ達ス
 線路延長ハ十五哩七鎖半（六里四百間）ニシテ復線外ニ停車場敷地布設線共一哩三十二鎖半合
 計十六哩半トス實測ノ際十間鎖ヲ以テ測定シタルヲ以テ該項ノ外總テ里間ヲ以テ算ス線路
 狀況ハ小田原近傍狹小ノ平地ヲ除クノ外終始海岸ト山腹トヲ還繞スルガ故曲屈亦從テ多ク
 延長六里四百間ノ間四百七十六個ノ曲線ヲ以テ連續ス而レモ曲線間凡テ直線ヲ夾ミ相連接
 セルモノ背向曲線十四個ニシテ複心曲線三十個トス

線路勾配ハ緩ナルモノハ六百分ノ一ニシテ急ナルモノニ在ツテハ概シテ三十五分ノ一乃至四十分ノ一ニナスト雖天然ノ峻坂止ムヲ得ズシテ三十分ノ一ニナセルモノ五ヶ處ヲ存ス曲線ノ半徑ハ最大ナルモノ千間ニシテ小ナルモノハ概シテ六間以上十間トス而レモ山腹ノ屈曲尖クシテ最小限六間ニナセルモノ七ヶ處ヲ有ス

橋梁ハ三ヶ處ニシテ零里千七百七十三間五分ノ點ニテ伊豆山橋長三十尺一里千六百八十七間五分ニテ千年川長四十五尺六里三百十三間五分ニテ早川長二百七十尺其他數十ヶ所ハ凡テ皆開渠或ハ暗渠トス

地質ハ凡テ堅硬ニシテ田野ト雖モ僅カニ一二尺ヲ下レバ悉ク岩層或ハ硬土多キニ居ル故ニ線路開鑿ノ如キモ普通ノ勾配ニ切取ルヲ要セズシテ危險ノ憂ナカル可シ山端ノ半腹築造ノ如キハ其片側石ヲ以テ堅固ニ積マザレバ多量ノ土積ヲ要スメク且ツ危險ヲ免カレザル可シ而シテ全線路中他ヨリ土積ヲ運搬スルハ頗ル難事ニシテ築堤ノ土量ヲ得ルハ甚ダ不便ノ處ナルガ故凡テ切取ヲ築堤ニ比シ増設スルヲ目的トシ山腹海岸ノ盛土築造ニハ凡テ石垣ヲ以テ疊積スルヲ必要ナラン

以上數條ハ實地測量ノ概況ヲ記セシモノニシテ今左ニ實測縮圖ヲ掲ゲ以テ聊カ諸君子ノ參考ニ供ス

煉瓦石トセメントモルターノ

アドロヒシーフバアワ試験報告

工學博士 増田禮作