

この道この歩み

—五十年史—

日本道路株式会社

この道この歩み

—五十年史—

日本道路株式会社

ご 挨拶

日本道路50年の歩みは、顧りみて、私の生涯との二人三脚であったように思われます。

20代の若輩の時代から手がけて、70歳の今日まで、時には転びかけたり、時には快調な足並みでつっ走ったり、また息切れしかかったり、思えば長いような短いような50年でありました。

そしてその間に、お世話になった先輩知友の方々は数知れぬくらいであります。人間誰しも同じですが、自分一人では何も出来ません。指導していただいたり、力を貸して下さったり、多くの方達の善意に助けられてこそ、前進発展が可能となるのであります。

当社の今日は、まったく、こういう先輩方のご助力と、従業員の皆さんのたゆまぬ努力と協調によって、人並みの会社に成長してまいることが出来たのだと思っております。有難いことでもあります。

半世紀の間には、いろいろな苦しみも少なくありませんでしたが、戦争という大きな圧力の下では、国民の一人一人が味わった苦難に加えて、会社の浮沈につながる経営の苦しみが、何年もつづきました。日常の運営資金にもこと欠いて、明日の会社をどうしようと、頭をかかえ込む苦悩の日々が続いたことも忘れられません。

資本金30万円、従業員20人足らずの創立当時から、今や33億円、2,000人に成長し、株式も信用銘柄に指定されるまでになりましたけれど、無論、私どもとしましては、これに甘んずることなく、ますます社業を進展させ、基盤を強化する努力を重ねて、諸先輩や株主の皆様之恩誼に報いなければならないと、決意を新たにしているのであります。

道路の整備という事業は、社会資本充実のための大きな柱であり、産業経済発展の基盤であることは、永年言いつくされている周知のことであり、また将来ともに変りようのない真実であります。

そして、私どもは、このように重要な基幹産業の一翼を担っているという誇りをもって、単なる一私企業の立場でなく、もっと広い視野から、社会にいささかでも貢献しなければならぬものと、常々心を戒めているのであります。

創立50周年という一つの大きな節目にあたりまして、皆様方の一層のご指導とご鞭撻を乞い願うものであります。

昭和54年 3 月

代表取締役
会 長

清水忠雄

発刊によせて

わが社は、日本に於ける道路舗装の夜明け時代ともいえる昭和4年の3月10日に創業して以来、ここに50周年を迎えることになりました。

この間、昭和初年には恐慌に端を発した世界的な不況期、日華事変から第二次大戦を経て終戦に至る混乱期、戦後のインフレと超緊縮財政による低迷期、“もはや戦後ではない”という宣言から始まった驚異的な経済の高度成長期、その成長に終止符を打ったオイルショックと、その変遷の激しさは有史以来かつてその例をみないほど大きく揺れ動き、苦難と繁栄が厳しく交錯する半世紀でございました。

わが社は、このように激動する昭和の時代と共に、あるときは遅くまたあるときは早い歩調で歩み続け、今日の日本道路に成長し経営の基礎を固めることが出来ました。

これはひとえに創業以来幾多の苦況と試練に耐え、ひたすらに公共の福祉と社業発展のため、技術の研鑽と信用の蓄積に励まれた諸先輩、在職役職員の努力と、それに加えてお得意様をはじめ関係各位の限りないご支援ご指導の賜と心から感謝し深くお礼申し上げます。

いまやわが国は、40年代の高度成長の時代から安定成長の時代へと新たな展開を始めてここに数年、私たちはその対応に試行を重ね模索を続けており、当社の前途は必ずしも平穏といえないと存じます。

私は、このようなとき、またこの記念すべき年に、当社を現在にまではぐくみ育ててこられた清水現会長の後任として社長に就任致しました。その職責の重大さを痛感致しておりますが、このような時代こそ先輩諸賢が“つくり、かため”てこられた当社の技術と信用の基盤の上に、当社の誇る美風“和”の精神を加え、相互に協力し一つ一つの実績を積み上げながら、さらに前進を続け大成に導きたいと深く心に期しております。なにとぞ倍旧のご鞭撻を賜わりますようお願い申し上げます。

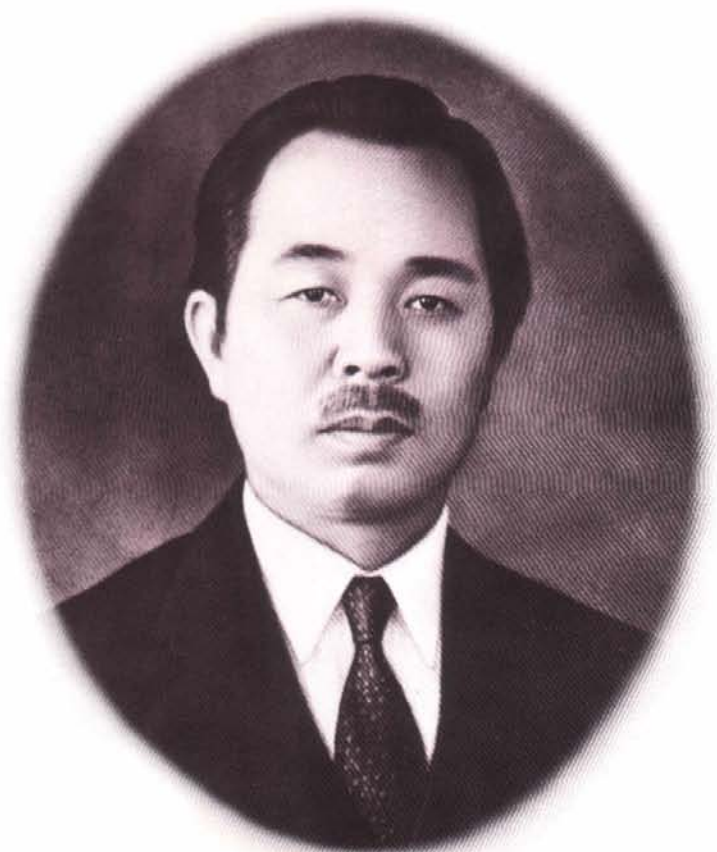
創立50周年に当たり、草創期から歩んできた道程の一步一步をたどり、先輩諸賢のご労苦を忘却することなく、将来へのよき道標べとするため、ささやかではありますが50年史“この道この歩み”を編纂致しました。

ご高覧賜わりますれば幸甚と存じます。

昭和54年3月

代表取締役
社長

須藤忠行



初代社長 清水 毅



2代社長 太田 稔



3代社長(現会長) 清水 忠雄



4代社長 額 瀬 忠 行



現役員全員

清水取締役	川上専務	川合取締役	栗田専務	後藤取締役	野口監査役	岡上取締役	顧問社長	田中取締役	清水会長	荒井取締役	中安副社長	山路取締役	巻下専務	横山取締役	宇都宮常務	林監査役	村松取締役
-------	------	-------	------	-------	-------	-------	------	-------	------	-------	-------	-------	------	-------	-------	------	-------



本社社屋

名古屋支店



大阪支店

四国支店



広島支店



九州支店





北陸支店



仙台支店



北海道支店



技術研究所



茨城合材センター



群馬合材センター



名古屋市桜通舗装工事(昭和9年)



小樽市内街路舗装工事(昭和12年)



札幌国道舗装工事(昭和29年)



羽田国際空港滑走路舗装工事(昭和31年)

名神高速道路茨木～吹田間舗装工事(昭和37年)



首都高速4号線舗装工事(昭和39年)



第三京浜道路横浜地区舗装工事(昭和40年)



首都高速2号線舗装工事(昭和42年)



東名高速道路静岡～薩埵間舗装工事(昭和43年)



万国博覧会場内舗装工事(昭和44年)



中国縦貫道吹田～豊中間舗装工事(昭和46年)

中国縦貫道下関～小月間舗装工事(昭和48年)



大井埠頭第3バースヤード工事(昭和49年)

東北縦貫道国見舗装工事(昭和50年)





清水寺防災道路築造工事(昭和49年)



検見川ハイツ庭園工事(昭和50年)



新松戸宅地造成工事(昭和49年)

沖縄海洋博覧会場内舗装工事(昭和50年)



新東京国際空港エプロン舗装工事(昭和50年)



首都高速13号地開渠部舗装工事(昭和51年)





京都グリーンテニスクラブ工事(昭和50年)



大秦野カントリークラブ造成工事(昭和52年)



古河あかやまコース工事(昭和52年)

目 次

第1編 創業期（昭和4年～9年）	1
会社創立	1
当時の社会情勢とわが社の状況	1
経営者の交替	3
創業期の営業	4
当時の舗装	5
主たる受注工事	6
第2編 戦中期（昭和10年～20年）	9
当時の社会情勢	9
経営の立直し	10
受注環境と施工	10
アスファルト乳剤の製造	12
出張所の開設	12
北京への進出	12
北支日本道路株式会社の設立	14
森専務の殉職	15
戦時下における舗装工事	16
北支日本道路株式会社の解散	17
主たる受注工事	18
木炭自動車	9
唐山工事	15
資材ゼロ	17
第3編 戦後の混迷期（終戦～昭和28年）	23
終戦時における社会情勢とわが社の状況	23
進駐軍工事と補修工事の受注	24

戦後経営の苦悩	26
朝鮮動乱を契機とする建設需要	30
道路建設の曙	32
社内体制の変遷	36
主たる受注工事	39
悪路と進駐軍	25
法律 171 号	27
公定価格	27
復金融資	29
大栄工機株式会社について	30
札幌・千歳間の通称弾丸道路工事	33
所沢の行政協定工事	35
那須野が原	35
アスファルトプラントの混合能力のヤード表示	37

第 4 編 道路整備期（昭和29年～39年） 45

道路整備五箇年計画の発足とわが社の受注動向	45
首脳部人事と社員数の増加	47
高速道路の建設	49
株式の上場	53
機構の改革	53
大型機械化への移行	54
技術研究所の設立とその揺籃期	55
社宅の拡充	58
社報創刊	59
創立30周年記念	61
支店・営業所・出張所等営業網の拡充	62
主たる受注工事	63
伊香保有料道路の施工	46
社内の古いアルバムから	48
ワトキンス調査団	49

第 5 編 高度成長期（昭和40年～48年） 77

高度成長期前半の社会情勢とわが社	77
本社社屋の落成	78
社是・社訓の制定	81

関連会社の設立と業務委託	82
工事受注額 100 億突破	82
大型高速道路の受注	82
創立40周年	85
高度成長期後半の社会情勢とわが社	86
資本の充実	88
諸規則・規程の改善・整備	88
福利厚生面の充実	89
首脳部人事	90
支店・営業所・出張所等営業網の拡充	91
主たる受注工事	92
本社社屋の礎石	80
道友会	85
石油危機	87
モノ不足ショック	87

第 6 編 安定成長期（昭和49年～53年） 101

安定成長期の社会情勢とわが社	101
オイルショックに対応する緊急対策本部の発足	102
建設業法の改正と建設業許可	104
増資と貸借銘柄指定	105
受注強化をはかるための組織の整備	106
合材部の新設	107
電算室の歩み	107
電算化の立案から電算室の誕生まで	107
第一次導入業務の選択から稼働まで	109
電算化の第 2 段階と将来展望	111
安定成長に対応する組織の改革—— 3 本部制の実施——	113
清水会長の業界への貢献	116
清水社長の会長就任と額額副社長の社長就任	117
首脳部人事	118
海外派遣と海外駐在員	119
主たる保有機械	121

営業所・出張所等営業網の拡充	121
----------------	-----

主たる受注工事	122
---------	-----

スライド条項	103	沖縄国際海洋博覧会関連工事の施工	103
--------	-----	------------------	-----

貸借銘柄	105
------	-----

資 料

1. 当社の開発した特殊工法	129
----------------	-----

1. 軟弱路床改良・深層処理（ディープスタビ）	131
2. 現道路盤改良（ロードスタビ）および再生処理（再生スタビ）	131
3. 超軟弱地盤の表層硬化（ディープハード）	132
4. 耐超重多輪荷重、耐熱舗装（ウルトラペーパーP）	133
5. ポリメント	134
6. 硬グースアスファルト	135
7. スムースシール	136
8. フォームドトベカおよび路上安定処理	136
9. 再生加熱アスファルトコンクリート（リサイクル）	137
10. アスファルトによる法面保護工法	138
11. サンドマスチック	139
12. アスファルト注人工法	140
13. すべり止め用溝切工（セーフティ・グルーピング）	140
14. 路面切削	141
15. 透水性舗装	142
16. 全天候型テニスコート（ソフトステップT）	143
17. プレイグラウンド用弾性舗装（ソフトステップP）	144
18. カラー舗装	144

2. 諸 表	147
--------	-----

日本ビチュマルス舗装工業株式会社定款（原始定款）	149
日本道路株式会社定款（現定款）	153
組織図	157
役員異動一覧表	158

全国営業網一覧	160
職員数の推移	162
株主分布状況	163
保有機械一覧表	164
年度別売上高の成長（道路整備五箇年計画との対比）	166
創業以来の決算	168
総資本利益率、売上利益率の推移	171
自己資本比率の推移	171
資本金の推移	172
職員名簿	173

3. 年 表	197
--------	-----

第1編 創業期

(昭和4年～9年)

〈会社創立〉

昭和4年3月10日、わが社は、東京市麴町区有楽町1丁目1番地 三菱5号館において、創立総会を開催し、社名を日本ビチュマルス舗装工業株式会社と称し、資本金30万円（払込済資本金75,000円）、株主総数21名により設立した。

この総会によって代表取締役専務に馬渡操、取締役役に久間九郎、皿谷広次、馬場俊蔵、監査役には中島廉夫、呉国治が就任し、社員数も10名に足りない陣容でスタートしたのである。

営業の目的は定款に、

イ 舗装工事其他一般ノ土木建築工事並ニ設計監督ノ請負

ロ 右工事ニ必要アル材料ノ採取、製造並ニ販売

ハ 前各項ニ附帯スル業務

とあり、大正末期から昭和初期にかけて増加し続けてきた自動車交通のため、国道の主要か所、駅周辺の市街地などに舗装を必要とする社会情勢があり、それに対応して、馬渡操が個人的に経営していた液体アスファルト工業所を母体に会社組織とし、アスファルト乳剤舗装の請負施工を主な目的として営業を開始したのである。



創立当時の事務所 三菱5号館



創業当時の定款および営業許可証

〈当時の社会情勢とわが社の状況〉

当時の社会情勢は、終戦後の昭和20年代に匹敵する苦難の時代であった。

昭和2年には金融恐慌によるモラトリアムの実施、3年には経済不況の波が全国に拡がり、

社会運動の活発化に対する政府の弾圧が強化され、4年は大学卒業者の就職難が深刻化して東大卒の70%がいわゆる「大学はでたけれど」職につけない状態となり、同年8月の失業者が30万人を越えてしまった。続いて12月に起ったニューヨーク市ウォール街の株式市場の大暴落は、世界的な不況の発端となり、翌5年には米価が大正6年以来の暴落となって、都市農村を問わず非常に暗い世相であった。

このような状況下において、わが社の経営はどのように展開していったかについて、当時の営業報告から抜粋すると次のようである。5年1月の第2期決算報告書によれば

世は挙げて緊縮方針でありますから、国民経済上緊急止むなき道路の改修さへえもなかなか行はれず、^{したがって}従而本公司も予期の成績を獲ることは困難でありましたが、此のビチュマルス舗装は、時代の要求に適合して居るのと優秀無比の良品であるので、北海道、東京府、神奈川、埼玉、群馬、富山、静岡、愛知、千葉、新潟、栃木の府県及鉄道省のホーム、海軍省の霞ヶ浦飛行場に於て白熱的好評を博し、此財界不振の^{とき}秋に際し、多少の成績を上げることが出来たのであります。

また6年7月の第5期決算報告書は

本期の営業成績は、別紙決算書の通り従来に見ざる不成績でありましたことは、^{まこと}洵に遺憾の次第であります。私共が歓迎してました政府の失業救済事業は、^{ことごと}悉く直営工事となりました事と、政府の極端なる緊縮政策の結果であります。然し本期中に締結しながら工事の都合上来期に繰越したるものも相当に在りますから、来期は相当の好成績を上げることが出来ると思ひます。

と当時の経営の苦しさを訴えており、「交通網の充実」という時代の要請も、世界的な不況と政府の緊縮財政の中ではどうにもならなかったのである。

翌7年は、3月に満州国（現在の中国東北地方）の建国があり、日本がこれを承認し軍備拡張体制に入るとともに、この年産業振興5カ年計画が実施されることになったため、7年1月の第6期決算報告書では、

本期営業成績では、別紙決算書の通り工事施工高は、本公司創立以来曾てなき多額に上りましたことは、我国に於ける舗装思想の向上と社員の努力に因る所でありまして、営業成績も又同業者の誰れに較べても悪くありません。

目下同業者の競争と金輸出禁止の結果外国為替下落し、瀝青材料騰貴に因りて、斯業の将来は必ずしも楽観を許さないようではありますが、^{あえて}敢て悲観する必要もないと信じています。と述べて、純益 6,252円を計上し、株主に対する配当も年10%を実施した。

この年2月13日に、日本ビチュマルス舗装工業株式会社の社名を日本道路舗装株式会社と改称した。

このようにわが社の経営は軌道に乗り、やや安定したかのようにみえたが、実態は非常に厳しい現実と直面しており、創立後日が浅く企業の基礎が確立していないうえに、経営陣の交替、各地における赤字工事の発生などで、昭和8～9年の第7期から第10期に至る決算（当時は年2回決算）は、一進一退を繰り返していたが、遂に破局を迎えることになったのである。

〈経営者の交替〉

昭和9年7月末の第11期決算において、当時の払込済資本金75,000円に対し、欠損金55,224円を出し、このままでは会社の存続が不可能な事態に直面した。その立て直し策として、経営者の交替および株式の第2回払込を断行した。

その間の事情ならびに新経営者のプロフィールについて横田幹三郎氏（故人・元常務取締役）の回想によると、

当時の代表取締役は馬渡操さんという方であった。

創立以来の放漫経営だったらしく、実質的な成績は上らなかったにもかかわらず、株主配当など「タコ配」していたが、ついに数年ならずして二進も三進もいかに悪化していった。

たまたま現社長（清水会長）のお尊父である 清水一雄さん ……当時清水組（現清水建設株式会社）の副社長をしておられたが、ご住居が小石川区大塚坂下町にあったから店員（当時の清水組社員の呼称）は小石川さんと敬称していた。

入社当時の私など直々にお目にかかれなかったが、このお方は威あって猛からずという言葉そのままの風姿を備えておられた……が道路事業の将来の発展性を見通されて、日本道路舗装株式会社の経営権の一切を手中に収められ、そしてこの企業の成否の鍵を御三男である現社長に託されたのである。

初代社長は清水穀さんであった。作家の長谷川伸を思わせる風貌の方で、総べての仕事はその仕事の責任者に任せられ、絶えず社員を温かい真綿の布で包んで下されているようなお方であった。

現社長の義兄にあたられ、当時清水組の顧問弁護士のほか、傍系数社の社長をしておられた。

専務は藤井専之助さんであった。元清水組の土木部長の経歴を持った人である。いつも「氷の劔」をひっさげ、縦横無尽に陣頭指揮をしておられ、口も八丁、手も八丁の実力者で、社員の誰もかれも絶えず吊し上げられていた。

請負事業の本質など全然わからなかった新米社員の私などは、毎日するどく切り込ま

れて、手も足も出ずにこづき廻されていた始末であったが、後年私がどうやら人並に仕事出来るようになったのは、この方に鍛えられた賜であったと思う。

現社長は、もっぱら経営のポイントについて深い探究に精励されていたが、なかんずく経理、庶務、人事、機械、外注工事事項にわたり特に重点をおいておられた。

当時の私は、現社長のアシスタントを勤めていたが、あまりパットしない仕事振りのため、藤井専務によくハッパをかけられたが、その都度ソットかばって下されたものであった。

と懐古されている。

このように経営権の委譲があり、昭和9年8月14日に開催された臨時株主総会において、代表取締役社長に清水毅、専務取締役藤井専之助、常務取締役に津江静、取締役主事に清水忠雄、監査役に土屋政治、津江広保の各氏が就任し、株式会社清水組のバックアップのもとで再生のスタートを踏み出したのである。

と同時に資本の充実をはかるため、9月28日に第2回の株式払込みを行い、払込済資本金10万5,000円となった。

〈創業期の営業〉

創業以来わが社の営業は、アスファルト乳剤舗装の請負を主軸として、別にアスファルト乳剤の販売も手がけていた。

創業時、昭和4年の舗装工事の施工地域は、主として関東地方に限られ、各府県市町村の道路および学校校庭の舗装であった。

5年には北海道、長野県、富山県、6年には青森県、宮城県、静岡県、7年には山形県、8年には宮崎県、愛知県、9年には岐阜県、10年には愛媛県と施工地域は逐次拡大していくとともに、発注先と仕事の内容も当時の時局を反映し、陸海軍の施設関係工事が増加していた。



松本市内舗装工事（昭和8年）

〈当時の舗装〉

大正時代の道路舗装は、厚さ15cmのセメントコンクリートのベース上に5～10cmのアスファルト混合物、もしくは舗木、小舗石、レンガ等の表層を施工することが主流であったが、この種の舗装は非常に高価であったため、当時の財政状態では一般的に採用することが極めて困難であった。

そのため昭和3年に道路改良会から「道路構造調査書第一編 簡易舗装道」が刊行され、簡易舗装の設計施工示方が示され、アスファルト乳剤を用いた表面処理が主に施工されていたが、交通量の増加に伴って表層厚が3～8cmとなる乳剤舗装、アスファルトマカダム舗装に移っていった。

わが社の設立された昭和4年は、丁度上記の「簡易舗装道」が刊行された直後のことであり、当時の施工はアメリカより主として輸入していたアスファルト乳剤を使用して、浸透式アスファルト乳剤マカダムを行っていた。

その後、6年頃から施工費の低減と、より重交通に耐える舗装への要求を満たすため、従来のセメントベース上にアスファルト混合物を舗装する工法から、セメントベースを抜いて直接アスファルト混合物を舗装する、いわゆる「中級舗装」が都市周辺で普及しはじめていた。

わが社が8年に施工した名古屋市中区内街路舗装工事は、請負金11万3,500円で、当時としては超大型工事であるとともに、加熱合材による本格的舗装であり、わが社としては新しく杉村式600ヤード・アスファルトプラントを3,500円で購入し、鋭意完成に努力したが大幅な欠損をだし、翌9年の破局の原因となったのはまことに皮肉なことであった。

当時の請負工事は、直接施工することが皆無に近く、すべて下請で施工していた。したがって社員も少なく、また保有機械も創業時の主要機械は3tローラ2台にケトル2基で発足し、9年7月期の主要機械でもガソリンローラ4～8tが3台、スチームローラ8～10tが2台、クラッシャが7台、アスファルトプラントが1基であった。



スチームローラー

主たる受注工事

◀ 昭和4年 ▶

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)
東 京 府 庁	一等大路第三類第20号線荏原郡大崎町白下大崎至桐ヶ谷間車道修繕舗装工事	東 京 府	12,796
山 田 組	東京市立山吹尋常小学校建設工事	東 京 府	2,372
飛 鳥 組	東京市立第一高等女学校校庭舗装工事	東 京 府	4,000
埼 玉 県 庁	9号国道線埼玉県北足立郡蕨町北内道路舗装工事	埼 玉 県	20,316
海 軍 省	霞ヶ浦航空隊建築物復旧ノ内道路路面舗装工事	茨 城 県	13,475
千 葉 県 庁	国道7号東葛飾郡市川町市川、市川新田地内道路工事	千 葉 県	11,073
神 奈 川 県 庁	神奈川県足柄郡小田原町大字幸地内国道第1号線第2期路面舗装工事	神奈川県	45,088
横 浜 市 役 所	横浜市山下町区画整地地区内水町通簡易舗装工事	神奈川県	19,859
箱根登山鉄道㈱	神奈川県小田原停車場通り電車道舗装工事	神奈川県	3,226
沼 津 市 役 所	沼津市復興街路大幹線1号車道舗装並取合工事	静 岡 県	32,776
富 山 市 役 所	富山市道第62号線総曲輪通り舗装工事	富 山 県	7,650

◀ 昭和5年 ▶

浅 野 同 族 ㈱	東京府立明化小学校校庭舗装工事	東 京 府	4,585
大 林 組	東京府白鬚橋仮橋舗装工事	東 京 府	2,000
銭 高 組	富久小学校屋外運動場タールマカダム舗装工事	東 京 府	2,020
群 馬 県 庁	国道9号線群馬郡東村～新高村地内道路舗装工事	群 馬 県	5,770
茨 城 県 庁	国道6号線北相馬郡地内利根川橋架設取手側取付道路表面舗装工事	茨 城 県	11,350
千 葉 県 庁	7号国道府県道千葉停車場線千葉地内道路舗装工事	千 葉 県	29,444
山 梨 県 庁	府県道甲府静岡線甲府市柳町地内道路舗装工事	山 梨 県	10,500
農 林 省	農林省名古屋米穀事務所倉庫構内舗道新設工事	愛 知 県	14,500
静 岡 市 役 所	国道1号線及静岡久能線静岡市栄町駅～札之辻間舗装工事	静 岡 県	11,846
浜 松 市 役 所	浜松市道田元城線浜松市舗装工事	静 岡 県	2,400
新 潟 市 役 所	新潟市古町通り4、7、8、9丁目道路舗装工事	新 潟 県	2,850
石 川 県 庁	府県道栗ヶ崎金沢線金沢市横安江町内舗装工事	石 川 県	7,635
山 形 県 庁	国道5号線山形市十日町道路舗装工事	山 形 県	13,314
北 海 道 庁	札幌停車場通り道路舗装工事	北 海 道	8,250
堀 内 組	北海道函館本線岩見沢駅昇降場舗装工事	北 海 道	3,313

◀ 昭和6年 ▶

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)
宮 内 庁	芝高輪、高松宮殿下邸内道路新設工事	東 京 府	3,450
埼 玉 県 庁	府県道川口白子線北足立郡川口町地内道路舗装工事	埼 玉 県	13,596
千 葉 県 庁	府県道本千葉停車場線千葉市寒川地内道路舗装工事	千 葉 県	6,288
長 野 県 庁	国道10号線長野市石堂町・大門町間路面舗装工事	長 野 県	57,732
長 野 県 庁	松本本郷線松本市外本郷村浅間地内道路舗装工事	長 野 県	15,010
長 野 県 庁	府県道上田松本線上田市松尾、天神町地内道路舗装工事	長 野 県	12,950
長 野 県 庁	府県道松本市松本高田線本町、長野飯田線伊勢町路面舗装工事	長 野 県	24,490
富 山 県 庁	国道第11号線高岡市小馬出町地内道路修繕工事	富 山 県	5,150
宮 城 県 庁	仙台塩釜線路面瀝青乳剤舗装工事	宮 城 県	78,071
青 森 市 役 所	青森市市道大町下新町柳町塩町の1部舗装工事	青 森 県	25,396
北 海 道 庁	旭川市二条通り三条通り道路改良舗装工事	北 海 道	8,588

◀ 昭和7年 ▶

渋谷区役所	渋谷町地内臨川加計塚2小学校校庭舗装工事	東 京 府	2,815
千駄ヶ谷町役場	町道第1号線東京市渋谷区千駄ヶ谷地内道路舗装工事	東 京 府	9,536
北 村 組	府県道第2号線東京青梅線杉並町地内舗装工事	東 京 府	11,385
戸 田 組	東京府立第三商業学校校庭舗装工事	東 京 府	2,256
服 部 組	東京府立第三商業学校校庭舗装工事	東 京 府	2,172
埼 玉 県 庁	熊谷忍線忍町地内玉郡長野村地内忍加須線北埼玉道路舗装工事	埼 玉 県	13,610
東京鉄道局	栃木県黒磯駅前広場舗装工事	栃 木 県	4,345
群 馬 県 庁	国道9号線高崎市新町連雀町、田町九蔵町地内道路舗装工事	群 馬 県	5,075
飛 島 組	宮崎県宮崎市橋橋通舗装工事	宮 崎 県	7,944
新 潟 県 庁	農第89号高田停車場線高田市地内道路改良工事	新 潟 県	7,790
富 山 県 庁	府県道東岩槻線上新川郡奥田村奥田路面舗装工事	富 山 県	14,030
青 森 県 庁	第48号線青森市旭町青森停車場線路面改良工事	青 森 県	7,100
札幌鉄道局	倶知安、小樽、札幌、岩見沢停車場修繕工事	北 海 道	2,420
北 海 道 庁	旭川市一条通1丁目、7丁目間道路改良工事	北 海 道	18,700
室 蘭 市 役 所	室蘭市内舗装工事	北 海 道	23,000

◀ 昭和8年 ▶

竹 田 組	市立四谷第五小学校校庭舗装工事	東 京 府	2,570
群 馬 県 庁	前橋館林線外二線邑楽部館林町大字館林、谷越地内道路改築工事	群 馬 県	14,963
(合資)清水組	名古屋市中区内街路簡易舗装工事	愛 知 県	113,500
飛 島 組	宮崎市内舗装工事	宮 崎 県	11,849

発 注 先	工 事 名	場 所	請負金額(円)
新 潟 県 庁	高田停車場線高田市地内道路修繕工事	新 潟 県	8,101
富 山 市 役 所	富山市道26号線富山市神田横町2 番地道路中野新町道路舗装工事	富 山 県	7,980
山 形 県 庁	酒田停車場線山形県飽海郡酒田市外西荒瀬村道路舗装工事	山 形 県	10,950
北 海 道 庁	地方費道札幌浦河線札幌市豊平町自豊平駅前・至豊平橋右岸橋詰間道路改良工事	北 海 道	20,000

◀ 昭和9年 ▶

上 達 合 名 会 社	東京市立高輪台町小学校校庭舗装工事	東 京 府	2,257
竹 田 組	東京府立高等学校校庭舗装工事	東 京 府	4,139
安 藤 組	所沢飛行場内通路舗装工事	埼 玉 県	5,600
群 馬 県 庁	伊勢崎大間々線外二線山田郡大間々町大字大間々地内道路改築舗装工事	群 馬 県	18,110
桐 生 市 役 所	(市道支線 305号外2 線)(市道基線未 另外5 線)(本町6 丁目巴町1 丁目) 地内道路舗装工事	群 馬 県	16,235
桐生市舗装組合	市道支線15号外5 線桐生市永楽町末広町東久方町及本町地内舗装工事	群 馬 県	5,311
千 葉 県 庁	府県道千葉銚子線東金町地内道路舗装工事	千 葉 県	14,350
日本窒素化薬会社	日本窒素化薬株式会社延岡工場舗装工事	宮 崎 県	2,912
日本窒素化薬会社	日本窒素化薬株式会社延岡工場内道路舗装工事	宮 崎 県	6,916
新 潟 県 庁	国道11号線高田市本町地内道路舗装工事	新 潟 県	6,881
青 森 県 庁	青森県北津軽郡五所川原町地内五所川原小浜港線道路改良工事	青 森 県	3,100
青 森 県 庁	岩本弘前線弘前市駒越新町鷹匠町馬屋町地内道路改良工事	青 森 県	13,470

第2編 戦 中 期

(昭和10年～20年)

〈当時の社会情勢〉

不況に始まり不況で終わった昭和の一桁時代が過ぎ、10年代に入ると、わが国の情勢も一変することとなった。中国大陆における国際紛争が12年の日中戦争となり、さらに第2次世界大戦へと拡大し、わが国の産業構造も、明治以来の繊維を中心とした軽工業から重工業中心へと変貌を遂げていった。

それに従って、産業の基盤としての道路整備の重要性が認識され、12年に「産業振興道路改良5ヶ年計画」、14年に「道路舗装2ヶ年計画」などが立案され、全国の主要産業都市間を連絡する国道、および特定府県道の改良と舗装の促進が図られたが、戦争のため計画と実施とのギャップは極めて大きく、さらに資材の量的、質的な制約が激しく、不足する資材は優先的に軍事施設に廻され、道路建設にとっては暗黒の10年間となった。

木炭自動車

日本の大発明だったけれど、寿命はあまり長くなかった。

ガソリン代用として登場した車で、木炭あるいは薪を燃やし、その発生ガスを利用して走ったものである。

車の後方に、大きなカマを背負って、ヨタヨタと前進する格好は、お義理にもカッコイイ姿とは申せなかったけれど、調子の良い時は結構順調に動くし、スピード感もまあまあであった。

発進のタイミングが一番難しく、劇的場面が数多く登場した。エライ人が他処を訪問して帰途につく、見送りが大勢居ならぶ、さて挨拶がすんで、エライ人が車中に入る、運転手がスターターを踏む。普通なら車がおもむろに前進して、車中の人、見送りの者、互いに手を挙げてヤアヤアという場面になるのだけれど、この木炭車クンは、チョット臍を曲げると、人間共の意志にさからって、テコでも動かない。

運転手がイラ立ってブーブーふかす、エンジンだけがガーガー大声を上げるけれど、車は前進しない。2度3度、4度、こんな有様が繰り返されて、車中のエライ人もマが持てなくなり、車外へ降りて見送りの群れとまた言葉をかわす。

今度は大丈夫ですと、運転手に声をかけられて、再び車中に入りヤアドウモと手を振る、運転手がアクセルを踏みレバーを動かす、車は依然として元の位置から前へ出ようとしない。

こんな情景が2度3度くりかえされると、厳然たるべきこの見送り場面が、すっかり白けてしまって、車中の人、見送り人も、お互いのやり場がなくなってしまう。

代用品時代の、笑えぬ社会画の一景であった。

〈経営の立直し〉

昭和9年8月14日に交替した新経営陣は、まずその再建計画として、繰越欠損金59,000円の消却を5か年、さらに早めれば3か年で達成するために必要な工事受注額、工事粗利益率、営業経費等について検討し、再建案を作成したうえ、積極的な受注の拡大を図り、経営の引締めを徹底するとともに、一方では極端に苦しくなっていた資金需要を緩和するため、清水一雄氏をはじめ新役員から約17,000円の個人融資を仰ぎ、心機一転して再建のスタートをきった。当時の舗装工事は失業救済との関連で建設業者に発注されることが少なく、諸官庁の直営施工が多かったため、受注の機会に恵まれず毎期苦闘の連続であったが、逐年僅かながらも欠損金の消却を果し、5年後の14年11月の第22期決算（第15期から決算期を変更し5月、11月とする）において完全に消却することができた。



松山市内道路舗装工事（昭和11年）

〈受注環境と施工〉

昭和10年代の政府の道路改良費は次の通りである。

昭和10年	21,896,943円	含む農林応急（失対事業）13,423,610円
11年	14,788,469円	
12年	14,263,657円	
13年	12,488,500円	
14年	17,708,666円	
15年	20,324,362円	
16年	24,132,523円	



宇治山田市内路面補修工事(昭和12年)

昭和17年	23,543,790円
18年	27,505,428円
19年	45,817,494円

ところが当時の道路工事の大半は、前述のように道路管理者の直営施工であって請負業者に発注されることは極めて少なかった。

ちなみに11年5月の第15期（決算期変更により4か月決算）の営業報告書によれば「……今期中の指名件数40数件、内受注分20数件、其の金額19万円余……」と述べられ、当時の発注件数の少なさが伺えるのと同時に、受注率の高いことにも驚かされる。

その頃の道路舗装業界は、日本石油と浅野物産の瀝青部門が合併してできた日本舗道株式会社、日本ビチュマルス株式会社が改称した東亜道路工業株式会社、現在の前田道路株式会社の前身である高野組、清水建設が関連していた都市土木株式会社（戦後解散）、日本ソリデット株式会社、現在の大林道路株式会社の前身である東洋舗装株式会社、東洋瀝材株式会社、株式会社渡辺組等の各社併せて十指程度の小数で、その面で受注に結び付く機会が高かったのである。

営業は主として天笠徳一（故人・元取締役）、小坂欽一（故人）が担当し、現説、入札に全国にわたって活躍した。発注工事は少なくとも、発注された工事の指名については全国業者としてほとんど入っており、その意味では昨今のような指名獲得の苦勞からみれば夢のような話であった。

受注した工事の施工は、先にも触れたようにほとんど下請工事で施工した。

受注と同時に極めて厳格な実行予算が組まれた。例えば経費の場合、工期間の金利はもとより、運賃、先乗り人夫の旅費に至るまで、一つ一つ実質的計算が行われ、それに基づいて実行予算が作成されると、直ちに下請契約が結ばれ施工に移された。したがって専属的な下請業者がおり、当時の下請業者の主なものとして秋山丑之助、佐藤種伸、高梨源吉、伊藤五郎、後に北京出張所へ行った黒沢一義、小沢芳雄の各氏がいた。

〈アスファルト乳剤の製造〉

創立から昭和6年迄、わが社は日本ビチュマルス株式会社と代理店契約を結びアスファルト乳剤の使用ならびに代理販売を行い、その後は国産乳剤エムラスとの代理店契約に切替えたが、逐次増加する需要に対し、自社製造の必要に迫られ、11年に至って実施に踏み切った。

秋山三郎（故人・元取締役）が社命を受けて、東京市土木試験所の研究生となり、約1年間アスファルトの研究、乳剤製造の技術を修得し、蒲田区（現大田区）南六郷三丁目に乳剤工場を設置し、わが社に初めてアスファルト乳剤製造の成功をもたらした。

また、その後に進出した北支においても13年に乳剤工場を設置した。

〈出張所の開設〉

昭和8年8月	名古屋出張所開設	主任糸賀忠吾
12年1月	札幌出張所開設	所長阿知波幸男
12年1月	福岡出張所開設	

〈北支への進出〉

12年7月、緊迫していた日中関係は、蘆溝橋事件に端を発した日中戦争に拡大していったが、それに伴って北支地域への軍備の強化が行われ、その方面への建設業の進出が活発となってきた。

わが社もかねてから進出を企図していたが、丁度12年1月に清水組から、同社が軍特務機関から受注した北京市広安門～蘆溝橋間の舗装工事約13.5kmを一括施工するよう依頼があったため、これを機会に13年4月北京市内六区景山後大街六号到北京出張所を開設することになった。



北京市内舗装工事現場

進出の発端となった広安門～蘆溝橋間の舗装工事の概要は次の通りである。

(終戦引揚げのため正確な記録がなく糸賀・鈴木両氏の記憶による)

延 長	約13.5km	幅 員	平均10m
工 種	基層	在来の花崗岩舗石を砕き敷均	
	表層	厚15cmのセメントコンクリート舗装	
		一部（橋取付部分）小舗石舗装	
工 期	着工	13年 7 月	
	竣工	14年 6 月	
請負金	約70万円（当時の年間受注額約50万円）		

この工事の思い出を当時の責任者であった糸賀忠吾(元取締役)は次のように述べている。

蘆溝橋畔には、13世紀の頃マルコポーロがこの場所で月見の宴を催したと刻んである記念碑が建っており、舗装延長は約13km半にわたる。昭和12年7月7日夜、日本軍が沿線にある一文字山(日本軍の命名)において演習中支那軍の急襲をうけ、ここに戦端を開き支那事変の緒をなした忘れ難い地域で、小高い山の中腹より左右に延々と続く花崗石をもって敷きつめた昔からの道路であった。

古老の言によれば、その花崗石は清朝時代の古い昔、いずれかから搬入されたもので、大きさは畳一畳以上のもので実に見事に敷きつめてあり、永年の鉄輪等の通過により、幾筋かの溝型を作り昔日の面影は失せ交通上の支障もあるため、軍の要請により着工し、11ヶ月余を費し、花崗石を全部掘起し小割となし敷均し、蘆溝橋附近の坂道の一部を小舗石舗装、他をコンクリート舗装として完成した。

当時は治安が非常に悪く、城外(中国の古都は城壁を巡らし外敵の侵入を防備するために作った)に飯場を置いたが、時折り匪賊の来襲をうけ命がけで逃げたこともあったが、人命には被害がなかった。

このように北京出張所は当初清水組の下請を機として開設されたが、引続いて同年6月には天津出張所を開設し、その後は各所から直接指名を受けるようになり、得意先も中国建設総署、



北京市蘆溝橋舗装
工事(昭和14年)

北京市公署、京華公通公司、北支派遣軍と発展していった。

また、北支進出の13年に各所得意先の要請により、日産60tの乳剤工場を設置し、各方面の需要に応じた。

〈北支日本道路株式会社の設立〉

北京出張所は進出以来着実に発展し、その陣容も次のように内地の本社に匹敵する充実振りであった。

所 長 取締役 森保次

工 事 関 係 主任 糸賀忠吾、君塚由明、白石靖、吾妻重吉、小山元治、飯倉正一、
巻下乙四郎、若佐武造、川上小五郎、首藤孝、瀬谷長吉、落合次郎、室
本誠之助、加賀保、池田剛、田中長夫、田口喜一郎、山田豊松

事 務 関 係 主任 鈴木欽吾、横関武雄

現地採用者 10数名

下 請 業 者 黒沢一義、小沢芳雄、久野本源

16年12月、わが国が米英を主軸とする連合国に宣戦を布告するとともに、戦局は日を追って苛烈となり、工事の大部分が軍工事、特に飛行場の滑走路建設工事となった。施工した飛行場は、包頭、張家口、大原、石家荘、南苑、徐州、済南、揚村、唐山等で資材の窮乏下治安が悪く、さらに米軍の爆撃と地上軍の反撃をうけながらの工事施工は困難を極めたが、不平不満を訴える社員もなく、よく工事を完成していったので、その信用は絶大なものであった。



北京出張所前にて当時の職員一同



石家荘飛行場竣工式
(左：糸賀主事、右：清水常務)

北京進出以来5年を経過した19年11月に、北京出張所は資本金100万円の北支日本道路株式会社として独立し、代表取締役専務に森保次、常務取締役役に糸賀忠吾、鈴木欽吾、監査役に小山元治が就任した。

東京本社との連絡に時日を要し不便であったのと、当時の国の方針が現地利潤は現地へ還元するという趣旨にそったものである。

唐山工事

北支日本道路に勤務していた人達が最も印象に残っている工事は、唐山（タンシャン）飛行場の工事である。

唐山は、北京から東へ約150kmの都市で、最近の大地震でも有名な都市である。

終戦の年早々に天津出張所へ軍経理部から電話があり、唐山飛行場の建物および滑走路の総べてを施工するよう依頼があった。同工事は既に大手のゼネコン業者に内定していたが、工事量が膨大なため工期内の完成が困難との理由により辞退したので、わが社にやれというのが軍の本音であったようだ。

森専務、鈴木常務、吾妻天津出張所長が戦局の厳しい非常時下であり、軍の要請に応えるべく真剣に検討したが、何分にも工期が短く工事量が膨大なため、辞退せざるを得ないとの結論に達し、3月10日の朝、軍へその旨を申し出たところが、軍の方では「本工事は軍作戦に関する重要な工事である、辞退するとは何事だ。軍は出来る限り援助をするから是非受けよ」との軍経理部長の直接命令的な言葉で受注せざるを得なくなった。

一方3月10日は、本文中にもあるように森専務が殉職され、当夜はお通夜であった。心痛事が二重に加わった日である。

当時天津出張所では揚村飛行場を施工していたが、同飛行場は佐藤主任に任せ、唐山の方は巻下主任（現専務）に若佐（現参与）、飯倉（故人）主任を両翼として強力なスタッフを組むこととした。

お通夜の席上、鈴木常務は巻下主任に幾度となく「出来るか」と問いかけたが、「出来る」との返事がなく「やれるだけやる」ということであった。

工事は、言葉通り日夜猛烈な突貫作業でやれるだけやっているうちに、3月も過ぎ暖い陽差しの4月に入ると、堅く凍りついた地盤も緩み始め掘削の能率が上がり、また設計変更によって工事量も縮小される等、軍の協力もあって無事完成することが出来、大いに信用を揚げ得たが、時を経ずして終戦となった。

〈森専務の殉職〉

終戦の年の20年3月10日に、北支派遣軍経理部長が南苑飛行場を視察するので、会社側は森専務が立ち会うことになり、同飛行場滑走路の補修か所で待っていたところ、操縦未熟な飛行兵の練習機が突然飛行場に着陸し、その車輪が逃げ遅れた森専務の頭部に触れ殉職するという

痛恨な事故が起った。

同氏は、昭和12年1月名古屋市役所技師からわが社の技師長として入社以来、北京出張所の責任者として終始し、識見の高い人格者であり、外地の困難な環境のもとで、よく社員を統率し、会社を隆盛に導いた功績はまことに立派であり、本社、北京を通して全社員が故人を偲び哀悼の意を表した。

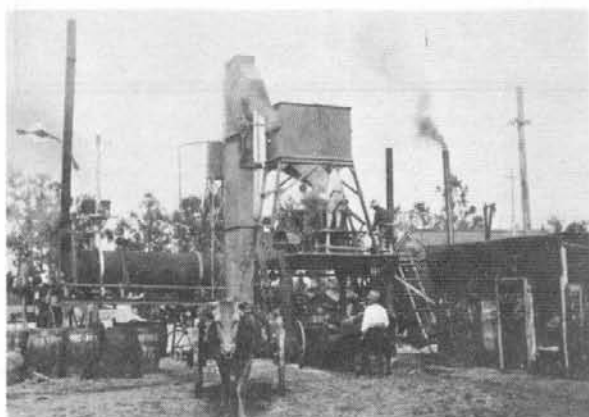
〈戦時下における舗装工事〉

戦時下、特に日米開戦の昭和16年から終戦の20年迄は、「道路舗装計画要綱」「道路舗装2箇年計画」等数々の計画が樹てられていたが、当時は戦争遂行に目的が絞られ、急迫した戦局に対応する軍事もしくは軍需に関連した工事のみが実施され、一般道路の舗装は荒廃するのみであった。したがってわが社の一般道路の舗装も激減した。ちなみに16年度以降における当社の軍関係工事を除く舗装工事件数を15年度と比較すると次のようになる。

昭和15年度	20件（1件2,000円以上）
16年度	6件
17年度	10件
18年度	7件



東京帝国大学構内舗装工事（昭和14年）



当時のアスファルトプラント（昭和18年頃）

昭和19年度 4 件

施工条件についても、経済情勢は完全な戦時統制下に入り、セメント、アスファルト、鋼材、燃料等の主要機材は極めて逼迫し、応召による人員不足とともに悪化の一途をたどっていったが、一方では代用資材、節約工法の研究が積極的に進められながら終戦を迎えたのである。

資材ゼロ

道路事業というものは、本来、社会資本の根幹となるべきものだから、平時にも戦時にもそれぞれの使命を持って、活かされねばならない筈だけれど、戦中から戦後にかけての道路の荒廃ぶりは、全く目を蔽うばかりで、国の隅々まで舗装の行き届いた感のある現在からは、到底、想像もし得ない惨憺たるものであった。

車が走れば土煙りがモウモウと立ち昇るし、第一、車も走るナンテものじゃなかった。道路の表面は穴ボコだらけで、車は右に左に、穴ボコを避けながら、ヨタヨタと前へ進むという有様で、50kmのスピードが出せるのは、よほど優秀な道路だった。

そんな道路を手入れして、少しでも良い状態にと、努力は重ねられていたのだけれど、お金もナイ、物もナイ、という有様で、道路の骨組みとなる砂利や碎石の一粒も手に入らない状態が何年か続いた。

資材節約の舗装工法が、方々で試みられ、砂利道の本体に、僅かばかりのセメントや石灰や、あるいはアスファルトを攪き混ぜて、いわゆる軽舗装がいろいろ研究されたが、現在舗装の基層として広く活用されている「安定処理工法」の基本となったものである。

道路に付随する構造物についても、さまざまな節約工法が実施され、強度を高める必要のあるところには、鉄筋の代用として竹が利用された。竹を2～3cm幅に割って、縦横に組んだものを骨とし、その周りにコンクリートを流し込んで、これを竹筋コンクリートと呼んだ。

セメントも、代用的な品質のものが多くあって、石積みや低い擁壁などには使用されたけれど、舗装路面に耐えられるような高度なものは、はなはだ少なかった。

タールとか、MCとか、サンドアスファルトとか、少しでも路面の固化に役立つようなものは、いろいろに研究され活用されて、一時的には有効なものもあったが、現在まで続いているものは少ない。

〈北支日本道路株式会社の解散〉

終戦とともに北支日本道路の事態は一変した。

各地に派遣されていた社員は、それぞれの現場の整理をすませ、北京および天津の会社施設に集結した。

夜間の外出は厳禁、昼間もできる限り外出を控える生活を送ったが、蒋介石政権の指令が徹底し、特に危害はうけなかった。

不安な中のある日、今後の方針を協議した結果

- ・引揚げ帰国命令にすぐ対応できるよう各人で準備を完全にしておくこと

- ・内地帰還後、直ちに本社へ状況報告を行い、各人の留守宅への連絡を密にすること
- ・金庫内の手持現金の大部分は社員に公平に分配し、引揚げまでの生活に備えること

を決定し、ここに北支日本道路の解散を宣し、低く萬才を三唱して焼酎一本をかたむけ涙ながらの解散となった。

主たる受注工事

◀ 昭和10年 ▶

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)
(合資)清水組	東京瓦斯大森製造所其他舗装工事	東京府	3,956
電 業 社	電業社蒲田工場諸工事	東京府	8,695
東京湾汽船(株)	大島行者自動車道路舗装工事	東京府	3,030
明昭土木(株)	東京瓦斯大森製造所	東京府	2,750
相馬子爵家	内幸町1-6地内改良下水工事及舗装工事	東京府	7,471
今西組	千葉駅ホーム舗装工事	千葉県	2,110
静岡市役所	市道新通線外20線道路舗装工事用材料供給工事	静岡県	76,500
岐阜市役所	岐阜市金町5丁目都市計画街路車道舗装工事	岐阜県	2,637
愛媛県庁	松山市自河原町至南立花町、宇和島市自船大工町至市立病院乳剤舗装工事	愛媛県	20,649
呉海軍建築部	佐伯航空隊庁舎其他新営内簡易舗装工事	大分県	59,300
富山県庁	富山県高岡市湊町及射水郡能町村大字米島	富山県	25,600
高岡市役所	富山県高岡停車場線舗装工事	富山県	9,338

◀ 昭和11年 ▶

(株)栄進社	栄進社鉄骨工場コンクリート打工事	東京府	4,240
原庄組	板橋府立商工学校校庭舗装工事	東京府	3,000
(合資)清水組	鉄道本省屋外舗装工事	東京府	5,900
(株)第一銀行	第一銀行兜町支店西側私道排水及舗装工事	東京府	2,522
浦和市役所	浦和市裁判所前5ヶ所舗装工事	埼玉県	4,776
名古屋市役所	広路第1号線街路舗装並下水工事	愛知県	64,672
大垣市役所	大垣市高屋外側町地内都市計画道路舗装工事	岐阜県	7,930
台南農林(株)	湯ヶ原分譲地内道路舗装工事	静岡県	8,278
愛媛県庁	松山市自松山国鉄前至1番町、自1番町至御宝町舗装工事	愛媛県	19,770
呉海軍建築部	佐伯航空隊庁舎其他新営内簡易舗装工事	大分県	28,500
佐世保海軍建築部	鎮海航空隊内簡易舗装工事	朝鮮	4,400
富山県庁	府県道出町井波線東砺波郡井波町路面舗装工事	富山県	9,121
小樽市役所	2等大路第1浦7号線色内川通街路舗装工事	北海道	42,000

◀ 昭和12年 ▶

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)
東京帝国大学 営繕課	東京帝国大学構内道路1部舗装工事	東京府	25,585
東京市役所	江戸川区本一色町松本町地内路面築造工事	東京府	54,500
東京市役所	都計街路第6号路線1部街路築造工事	東京府	30,800
土長組	池貝鉄工所内舗装工事	東京府	23,300
東武鉄道(株)	館林駅前広場及同貨物道路混凝土側溝及簡易舗装工事	群馬県	8,867
千葉県庁	府県道千葉銚子線海上郡旭町三川町間道路舗装工事	千葉県	18,000
鶴見臨港鉄道(株)	鶴見川橋梁改造其他舗装工事	神奈川県	37,340
名古屋市役所	自鶴舞公園前至国道第12号交叉点既設舗装道補修工事	愛知県	20,196
宇治山田市役所	山田市曾弥町地内市道曾弥町本道線路面舗装工事	三重県	4,970
愛媛県庁	松山市白鰯屋町御室町停留所至東一万字市町界府県道松山道後線工事	愛媛県	6,545
福岡市役所	福岡市上下呉服町地内都市計画街路舗装工事	福岡県	5,900
長崎県庁	33号国道道路舗装工事	長崎県	8,900
朝鮮総督府内務局	釜山税関構内道路舗装工事	朝鮮	1,630
富山県庁	府県道石動戸出線西砺波石動町大字今石動他1ヶ所	富山県	9,300
魚津町役場	国道11号線魚津町大字自金屋至荒町路面舗装工事	富山県	2,910
小樽市役所	小樽市2等大路第1類入船線街路舗装工事	北海道	59,400

◀ 昭和13年 ▶

宮内省	帝室博物館別館前舗装工事	東京府	8,133
六櫻社	東京寫真専門学校校庭テニスコート舗装其他工事	東京府	1,196
(株)清水組	日本火工構内通路及道路構築工事	東京府	2,586
立教高等女学校	立教高等女学校内舗装工事	東京府	1,980
三井合名会社	日比谷私道舗装工事	東京府	2,500
東武鉄道(株)	足利市足利駅前舗装工事	栃木県	2,684
名古屋市役所	市道簗下町街路舗装工事	愛知県	2,858
大垣市役所	大垣市外側町郭町大垣駅前通り舗装工事	岐阜県	7,300
富山県庁	富山県富山伏木線新庄川橋橋面舗装工事	富山県	4,460
井波町役場	富山県井波町町道舗装工事	富山県	3,775
札幌市役所	札幌市都市計画事業北5条線路面改良工事	北海道	61,500

◀ 昭和14年 ▶

発 注 先	工 事 名	場 所	請負金額(円)
東京帝国大学 営繕課	帝国大学構内舗装工事	東京府	3,795
(株)清水組	日立航空機工業(株)立川工場構内舗装工事	東京府	32,955
(株)清水組	読売新聞多摩川飛行場舗装工事	東京府	10,504
中島工務店	蒲田市場広場舗装工事	東京府	2,548
(株)佐藤機械製作所	佐藤機械製作所池上工場内舗装工事	東京府	5,650
大日本工作機械 工業(株)	構内舗装工事	東京府	5,578
中央土木(株)	日産構内舗装工事	東京府	16,513
小樽市役所	市内道路舗装工事	北海道	94,938

◀ 昭和15年 ▶

外務省	外務省構内道路舗装工事	東京府	3,028
東京工業大学	東京工業大学通路舗装工事	東京府	8,685
東京帝国大学 営繕課	帝国大学工学部第1号館前舗装工事	東京府	8,785
中央土木(株)	日産自動車志村作業工場	東京府	17,491
(株)清水組	池貝自動車工場内通路舗装工事	東京府	17,565
日産土木(株)	日産自動車志村工場広場舗装工事及工場前道路舗装工事	東京府	10,859
新日本航空機 工業(株)	立川工場構内道路舗装工事	東京府	19,916
(株)わかもと本舗	わかもと砦工場構内舗装工事	東京府	9,985
桐生市役所	桐生市道芳町地内幸橋通及本町旭町地内道路舗装工事	群馬県	13,071
帝国自動車工業(株)	帝国自動車川崎工場内舗装工事	神奈川県	166,983
静岡県庁	指定府県道三島熱海線路面乳剤工事	静岡県	26,500

◀ 昭和16年 ▶

(株)清水組	中島航空金属会社田無駅入口舗装工事其他	東京府	42,395
(株)清水組	特殊工事	東京府	340,000
慶応病院	慶応大学病院構内道路舗装工事	東京府	3,310
日産土木(株)	帝国火工品製造(株)川越工場内舗装工事	埼玉県	4,626
帝国自動車工業(株)	鶴見工場構内舗装工事	神奈川県	29,239
静岡県庁	府県道三島熱海線道路舗装附帯工事	静岡県	8,731

◀ 昭和17年 ▶

日産土木(株)	志村在日産自動車販売(株)広場舗装工事	東京府	15,481
---------	---------------------	-----	--------

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)
帝国自動車工業(株)	工場脇道路舗装工事其他	神奈川県	13,443
帝国自動車工業(株)	防空室設置工事其他	神奈川県	31,318
(株) 清 水 組	特殊工事		123,536
(株) 清 水 組	特殊工事		339,362

◀ 昭和18年 ▶

東 京 市 役 所	蒲田区御園町地内道路舗装工事	東 京 都	7,700
(株) 清 水 組	六櫻社淀橋工場舗装工事	東 京 都	7,700
東 武 鉄 道 (株)	前橋渋川間併用軌道舗装工事	群 馬 県	54,767
(株) 清 水 組	特殊工事		102,256
(株) 清 水 組	特殊工事		1,000,000
東亜コンクリー タ ー ス (株)	特殊工事		517,365

◀ 昭和19年 ▶

千 葉 製 作 所	千葉製作所工場工事	千 葉 県	3,700
(株) 清 水 組	中島浜松工場工事	静 岡 県	178,671
(株) 清 水 組	半田中島滑走路工事	愛 知 県	578,195
東亜コンクリー タ ー ス (株)	「ヒチ」道路工事		338,521

◀ 昭和20年 ▶

中島飛行機(株)	宇都宮道路第1期工事	栃 木 県	735,902
中島飛行機(株)	宇都宮工場床工事	栃 木 県	806,133
中島瓦斯電気(株)	中島瓦斯電気工場	栃 木 県	10,807
富 士 産 業 (株)	富士産業半田工場内堤防工事	愛 知 県	44,132
仙 台 市 役 所	仙台市内道路工事	宮 城 県	38,232
日立航空機(株)	千特工事	東 京 都	20,860

第3編 戦後の混迷期

(終戦～昭和28年)

〈終戦時における社会情勢とわが社の状況〉

昭和20年8月15日、日本はポツダム宣言を受諾し、無条件降服をした。東京をはじめ主要都市は戦災をうけて廃墟と化し、国土全体が極度に荒廃していた。

食糧ばかりでなく、あらゆる物資が欠乏しており、日本人のすべてが憔悴しきって正に虚無の状態にあった。

この時のわが社は、北支日本道路に派遣されて外地で終戦を迎えた社員と、日本国内にあって建設工事に携っていた社員とに大きく二分されていた。

横田幹三郎氏（故人元常務取締役）が社報に発表されたところによれば、

終戦直後のある日、社員全員が丸ビル6階にあった本社に集められ、清水忠雄常務（現会長）から「国難に際し当社は存続するか、解散するかの岐路に直面しているので、各位はよき道を選ぶようにせよ」と言い渡され、当分は困らないであろう生活資金が支給された。しかし、参集者の中から一名も散る者はなく、即日また各自の部署についたのである。

と記されている。

終戦1ヶ月後の9月15日、清水常務を含め業界の7氏が会合して道路団体結成について熱意をもって話し合い、「日本道路建設業協会」の設立案が内定している。

その時、話し合われた基本理念は、

「道路をよくしない限り、日本の再建はありえない」

「道路業者の社会的地位を向上せしめなければ、正しい建設は達成せられない」

「協会は道路のための奉仕の団体であって、利益擁護のための団体であってはならない」

との3つの道標を立て、その後11月1日付で日本道路建設業協会が設立され、11月15日には内務省および東京都から道路復旧工事に全面協力方の要請を受けている。

現清水会長は、終戦直後の混迷した社会情勢の中にあっても、卓越した識見を持たれ、外部に対しては前記のように業界活動の先頭に立たれると共に、社内に対しては北支からの引揚社員と国内残留社員との融和を図りながら、困難に際しては社員1人1人に励ましの言葉をかけ、



昭和20年8月15日、終戦。
焦土、瓦礫と化した焼跡に議事堂が印象的な影を落している

「諸君の生活の安定は、会社の進展に係っている。みんなで力を合わせて頑張ろうじゃないか」と……。

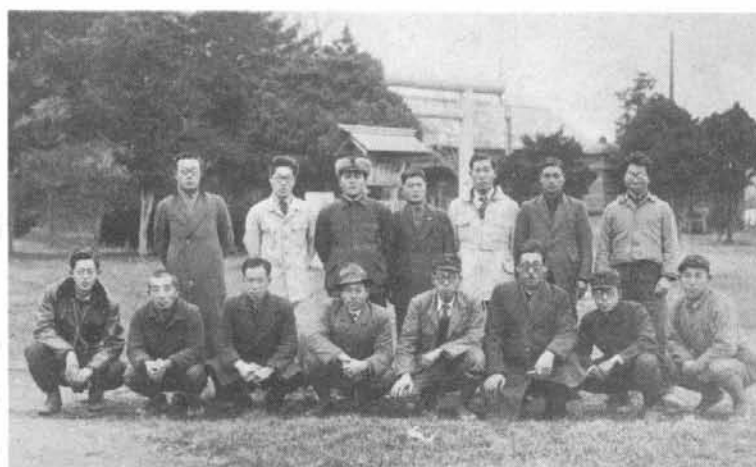
この考えは今日に至るまで、終始一貫続いている清水忠雄の方針であり、社風として家族的ふんい気が培かれたゆえんであろう。

〈進駐軍工事と補修工事の受注〉

昭和20年9月、連合国軍進駐と同時に開始された進駐軍関係工事は、21年から22年にかけて急増し、建設業界に活況をもたらした。進駐してきた連合国軍はわが国の道路の荒廃と劣悪さに驚いた。戦前からの改良の不備と、戦時中の酷使、資材窮乏等のため、その荒廃は極度に達していた。連合国軍司令部は軍の活動のためにも、また日本の復興のためにも早急に道路補修を行わなければならないとして、日本政府に対しては補修工事の実施方を要求した。したがってこの時期における受注工事は、別掲の「主たる受注工事」の表に見られるように、千歳・立川・白井・呉・山口地区などにおける米軍基地内工事と、公共の道路にあっては補修工事ばかりであった。



当時の社員
(昭和21年南苑にて)



千歳工事担当者
(昭和21年千歳神社前にて)

悪路と進駐軍

昭和20年の終戦から何年もの間、道路の荒廃は本当に目を覆うばかりで、今のように充実した状態からは、想像がつかない有様だった。

日光の東照宮や華嚴の滝は、進駐軍やその家族達にとって当時の目玉商品らしくて、東京からの日光街道は、彼等のメインルートであった。

しかるに、そのメインルートが砂利道のガタガタ道に加えて、タライのような大穴の連続で、雨降りに日光街道へ行けば、ドジョウが掬えると笑い話にしていたくらいだった。

たまたまその頃、県庁の道路課に職を置いていた私は、毎日のように呼び出されては進駐軍の関係者に怒鳴らればなしの有様。ナンボ怒鳴られても、当時の県庁には、砂利一ツブ買うお金もなく、穴埋めも出来ず、道端の雑草を刈って、砂利の替りの穴埋め代用にしたくらいの貧困さであった。

ある日突然、私は軍のナントカ士官に引っぱり出され、ジープで日光街道を引き廻わされた上、散々にコツキまわされたが、敵も一掬の情もあってのことか、夕方、日光の有名な金谷ホテルにつれ込んで、一杯のコーヒーを御馳走してくれた。

コーヒーも、ミルクも、砂糖も、何年ぶりかでアリツイタ珍味、浅ましいまでにガッツイで飲んだ帰り途、コーヒーの効き目アラタカに顕われて、鼻血が止まらない状態になって閉口した。

米軍基地内の一般的道路工事としては、水締マカダム工法によって路盤工を施工し、その上にバンカーオイル（米軍車両が使用済の廃油）を散布し、防塵処理をする工法が多かった。路盤工に使用する碎石は、当時としては大量なものであり、現場への搬入は産地から鉄道の貨車輸送によって行われた。当時、一般の生活物資等の国内輸送が逼迫し、貨車がなかなか手配できないという環境であったが、米軍工事の証明書によって貨車も直ぐ配車され、その他の資材の確保も容易であった。

米軍基地内工事は、清水組（現清水建設）の下請工事が多かったが、わが社の営業拠点がこの時期にあっても北海道から九州に至る各所に設置され、今日における全国営業網のスタートを切っている（別掲—支店・営業所・出張所の開設参照）。

〈戦後経営の苦悩〉

進駐軍工事は昭和22年末にはほぼ一段落したため、工事受注の対象は現在でいう官庁工事に向けられたが、当時の国および地方自治体は道路舗装にける予算に乏しく、わが社の受注は激減した。わずかに米軍の指示によるPD工事（Procurement Demand 調達命令）の資材の確保は容易であったが、この種の工事はそう量のあるものでなく、さらに一般工事と同様に、工事代金の支払が日本政府によってなされたため、今では一つの語り草となっている悪名高い法律171号などの適用があり、資材・賃金等の設計単価は政府査定の安い④価格が使われ、苦しい施工が強いられた。さらに下金請求の際には、複雑な請求書類の作成に追われることとなり、支払遅延、施工業者の金融難となっていった。

こういった情勢に対処するため、民間企業である東武鉄道・京成電鉄・帝都高速度交通営団その他からの受注発掘とか、仙台等では道路以外の河川工事にも手を広げていった。



杉並区荻窪～高井戸間路面補修工事
（昭和24年）（米軍から払下げられた
MC-3による舗装工事）

法律171号

昭和22年12月12日に施行され、政府に対する不正手段による支払請求防止に関する法律、という。

読んで字の如くを目的としたもので、簡単にいうと、公定価格で材料費・労務費等を計算して工事代金を支払うことを定めたものである。しかし、当時の物資欠乏は公定価格をうわまわるヤミ物価、ヤミ賃金の横行で現実的に公定価格による物資、労務の調達はずっと不可能であった。また、支払請求書類の作成が非常に複雑かつ量的に大であり、一件工事の書類を作成し、受理されるまでに20日とか1か月もかかるのが実情であった。

さらに、物価改訂が行われても、その新しい物価で工事代金の支払を受けるのが大変難しかった。加えて、公定価格で計算した額が契約金額を上まわった場合は契約金額を支払額とし、下まわった場合は安い方の公定価による額を支払うというおかしな法律であった。

このように現実を無視した法律であったため、建設業界をあげての猛烈な反対運動が展開され、建設省・大蔵省・その他関係省庁に訴えてようやく昭和25年にその廃止をみたのであった。

公定価格

昭和12年7月北支の蘆溝橋での日支軍の衝突に端を発した日中戦争は、物価急騰、インフレを招き、輸出は減少し、さらには輸入も減少してきた。政府は物価を国際水準まで下げる必要を感じ、昭和12年の暴利取締令、13年の公定価格の設定、14年の賃金統制令など一連の施策により物価の沈静をはかった。公定価格とは政府が設定した物品、サービスの価格である。しかし、絶対的な物資の欠乏で公定価格以上のいわゆるヤミ価格が横行し、現実には公定価格（㊤と略称した）で物を入手することは非常に困難であった。たとえば、綿糸、綿製品のヤミ価格は㊤の約4倍となり、砂糖にいたっては卸売段階で約18倍というヤミ値がつき、まさに砂糖は貴重品となったのであった。

河川工事については、以下のような背景がある。

当時、国土全体が荒廃していたところへ、22年キャスリン、23年アイオン、24年キティ、25年ジェーンとアメリカ娘の名を付けた台風が相ついで日本を直撃したため、河川の氾濫が起り災害復旧工事は跡をたたなかった。

若佐武造氏（現参与）が当時の苦心談を社報に概要次のように発表されている。

いくら道路舗装会社と銘うってみても、工事がなければやっていけない。清水建設から河川工事の仕事を貰って慣れない土木の仕事に懸命に手を延した。河川工事というのは、順調にさえ進めばかなり儲かるものだった。幸いにも、手がけたものは皆波に乗り、盲へびにおじずで、大きな工事へと食いついていった。小国川の護岸工事では、秋に大水がでて木工沈床の床固め工が3回も流され、もはや利潤もなくなったと思っていた矢先、正月元旦にまたもや流されたという知らせが届いた。自然の強さをいやという

程味わった工事だった。……と。

昭和22年6月18日、社名を「日本道路舗装株式会社」から現在の「日本道路株式会社」へ変更し、新しいスタートを切っていたが、昭和23年7月現在の社員数と組織面を当時の資料から拾って見ると以下のようである。

本 社	役員 太田稔専務・清水忠雄常務以下	5 名
事務関係	横田幹三郎総務部長以下	10名
工事関係	糸賀忠吾工事部長以下	8 名
機械関係	村松一男係長以下	7 名
	他に運転員	5 名
立川現場		
(池田建設)	袴塚春喜課長以下	6 名
(清水建設)	恩田 博係長以下	6 名
佐津間現場		
(清水建設)	飯倉正一課長以下	5 名
蒲田乳剤工場	佐藤義一課長以下	5 名
	以上本社関係 計	57名
大 阪 支 店	鈴木欽吾支店長以下	12名
千歳出張所	阿知波幸男所長以下	8 名
仙台下張所	吾妻重吉所長以下	9 名
名古屋出張所	首藤 孝所長以下	9 名
宇都宮出張所	中村 靖	1 名
	支店出張所関係 計	37名
	全 社 合 計	94名

である。これに対して受注の動向は、

昭和20年度	3,900,000円	
21 〃	16,000,000円	
22 〃	14,700,000円	
23 〃	40,340,000円	
24 〃	84,472,933円	(建設業法施行される)
25 〃	173,771,725円	
26 〃	221,287,057円	
27 〃	322,729,053円	(講和条約発効)

昭和28年度 493,417,673円

と推移している。

「清水建設 170 年」（社史）によると、当時の建設業界の状況が以下のように記されている。

昭和22年3月頃から財政難による政府の支払い遅延が目立つようになり、インフレの進行とあいまって建設業者の資金繰りは悪化した。

昭和23年12月19日、GHQは吉田首相あての書簡で、日本経済の安定計画として総合予算の均衡・徴税の強行・融資規制・賃金の安定などを内容とする「経済安定九原則」の実施を通達した。

この経済九原則の指令は吉田内閣によって実施されたので、24年春以降徴税の強行、政府支払の引締め、復金融資の抑制が行われ、ドッジ公使の来日によって、4月20日には24年度均衡予算が成立し、また同月25日には1ドル360円の単一為替レートが設定された。

24年度の建設業界に深刻な影響を与えたのは、この春に始められた徴税攻勢であり、24年度超均衡予算の成立に伴う公共工事の大幅な減少と、産業界の不振による民間工事の減少であった。このため建設業界では、この時期に戦後の新興業者、中小業者の倒産が続出した。

わが社の歩みもまた同じであった。受注は少なく、その上集中徴税であり、あまつさえ一人歩きの出来ぬ子会社の「大栄工機株式会社」を抱いていたのである。

経済が急激なインフレ進行の中であって、受注の伸びがにぶれば、前述のような社会的背景もあり、会社の資金繰りが極度に苦しくなるのは当然であった。

復金融資

昭和21年10月公布された復興金融金庫法に基づいて、昭和22年1月開業した復興金融金庫からの融資をいう。

当時の経済危機打開の柱としてとられた傾斜生産方式（昭和21年閣議決定された、戦後の復興の柱となる産業の重要度に従って資金や資材を投入する方式で、鉄鋼と石炭が超重要産業に選ばれた）を金融面から支える重要な役割を果たした。一般金融機関の融資の対象とならない基礎産業の緊急資金をまかなうのが目的であった。22年末融資残高は442億円（全国銀行貸出残高の26%）23年末融資残高は1,111億円（同29%）と巨額の資金が同金庫から鉄鋼、石炭、電力、輸送等の基礎産業部門に重点的に投入された。融資額総計は約1,300億円にのぼった。

この復金融資の資金源は主として復興金融金庫債券の日銀引受けによったため、通貨の増発をまねき再び激しいインフレをまきおこしたのであった。

大栄工機株式会社について

昭和21年春、清水建設内に設立、資本金20万円、清水友雄専務・萩原輝彦常務にて発足、社名は社内募集で糸賀忠吾氏の提案名である。一般土木機械の修理業務を主体に大田区原町（現技術研究所所在地）に工場を設け営業を開始したが、当時は進駐軍工事以外の一般建設業は不況時代であり十分な仕事はなく、清水建設の本社横の駐車場にも簡単な修理工場を作り、主として清水建設からの発注による各種修理を行った。原町の修理工場には開設当初7、8名の工員がいたが、機械の分解は出来ても組立が出来ないため、当時王子の都立工高の助教をしていた作沼軍司氏を引張って来て体制作りがなされた。しかし営業は順調に行かず、原町工場は日本道路が22年5月敷地ごと買取り、機械工場として新発足した。その間石油部を新設し石油製品の販売も行ったが不況に勝てず解散した。

日本道路の系列会社であった。

清水専務（現会長）自らも、清水建設やその他各方面に毎日毎日、血眼で金融に奔走したが、世の中全体が悪化している情勢下ではいかんともならなかった。

当時の状況を清水会長は以下のように述懐しておられる。

「銀行はなかなか貸してくれないし、個人的な知人から援助を得たんだが、先方の好意で借りたので当時としてはヤミの金利を払ったものだから、苦しさはつのるばかり、何とか銀行から借りようということで坂本さん（当時清水建設経理部長）の紹介で第一銀行に頼みに行ったんだが、親会社の清水建設さんに貸してありますよということで駄目、そこで坂本さんと一緒に当時の日本勧業銀行に行って、頭取に会ってやっと貸してもらえたんだ。あの時勧銀さんがなかったら、どうなっていたかわからない。ほんとに今でも感謝しているよ。だから、あくまで勧銀一行主義でやってきたんだ」と……。

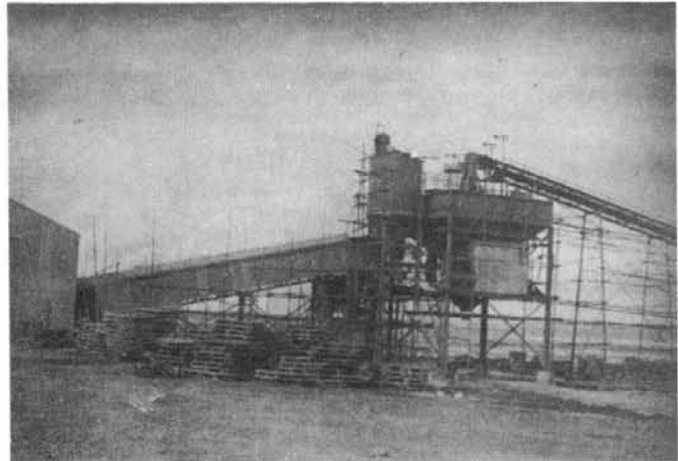
あの時の苦しみは、死をも覚悟したともらしておられるが、社員の給料も分割払いから、やがて遅配欠配となるに至ったわけで、当時在籍した社員にとっては思い出したくない苦い記憶である。しかし、一面この時期を乗り切ったことが今日わが社が存立する所以であり、社史の重要な一頁である。

〈朝鮮動乱を契機とする建設需要〉

昭和25年6月、朝鮮動乱が始まりこれを契機として建設需要が動きだした。一般に第一次建設ブームと呼ばれる時代に当る。

昭和24年までは、わが社の受注傾向も大きな進展が見られなかったが、25年に入ると別表「主たる受注工事」に見られるように、清水建設の下請で米軍統治下の沖縄の工事に進出した、青森県三沢の米軍飛行場の工事などを施工した。

沖縄工事におけるコンクリート
プラント (昭和25年)



一般の経済社会情勢は、朝鮮特需で産業界が活況を呈するようになり、ビル建築の急増、繊維産業を始めとする各産業の設備拡張などが動機づけの好材料となり、戦後の暗い低迷期から立上る明るい建設の槌音となったのである。

しかしながら、わが社の資金繰難の傷跡は中々いえるものではなく、25年・26年の受注額はそれぞれ17,000万円、22,000万円と微増の状態にあった。ちなみにこの時期における一般の建設業は年々倍増のペースで伸びており、清水建設の社史によると、

25年3月期の工事入手量は32億円台であったが、同年9月期は60億円に倍増し、その後沖縄工事の最盛期を迎えた26年9月期には総工事量はさらに倍増して145億円に達した。25年3月期に比べると4.5倍の工事量である。期末手持工事高も63億円から234億円に著増した。

と記されている。

27年に入ると、行政協定道路事業として、米軍施設に関連する道路は他の道路に先がけて舗装工事が施工されることとなり、別途予算が付けられたため道路業界も活況を呈するに至った。



奈良―国道15号線舗装工事
(昭和26年)



読売飛行場舗装工事（昭和26年）

【昭和27年4月27日付読売新聞より】

玉川飛行場改装きょう完成

民間飛行場第一号となる本社玉川飛行場の改修補強工事は清水建設の手で行われていたが27日いっばいに完成とあって最後のお化粧を急いでいる。同飛行場は全長600、幅70メートルだが、中央の滑走路はアスファルト舗装で幅16メートル、工事は29日から挙行される「平和条約発効記念全国主要都市訪問読売機」の鹿島立ちに間に合うようキャリオール、ブルドーザー、モーターグレーダーなど延べ60台、人員も500名を動員して突貫工事を行っていたものである。

〈道路建設の曙〉

先に昭和23年7月10日には建設省が設置され、道路行政は道路局に統一されて施行される態勢が発足していたが、その後24年5月の建設業法の公布、6月道路審議会の設置等に始まり、25年から27年にかけて道路に関連する各種の法律・政令が公布され、道路建設に対する諸体制が整備されていった（巻末年表参照）。

北海道開発局は26年に設置されていたが、28年には札幌～千歳間の通称弾丸道路と呼ばれた当時としては画期的大工事である6,000万円の工事の入手を始め、現在の埼玉営業所の発祥の地となった所沢～豊岡線の行政協定道路の2,100万円余の工事とか、栃木県那須の黒磯駅から御用邸に至る2,800万円余の工事等を受注するに及んで、ようやく苦境を乗り越え、躍進の第



所沢の行政協定道路工事（昭和28年）当時
施工中の写真と現状を対照してみると今昔
の感がある



一歩を踏み出したのであった。

昭和28年7月23日、道路整備費の財源等に関する臨時措置法が公布され、道路整備の財源に揮発油税収入額を充当させることが決定され、翌29年度から始まる道路整備五箇年計画の基本ができたのである。

札幌・千歳間の通称弾丸道路工事

昭和27年、日米行政協定により、札幌～室蘭間の道路橋梁の整備施行命令が北海道開発局に下命された。

特に、札幌開発建設部が担当した札幌～千歳間34.5kmの道路の改良と舗装工事は、わが国においてはかつてない規模で、施工期間も1か年という画期的な工事であった。

わが社は、巻下営業所長（現専務）を先頭に精力的な受注営業の結果、28年2月に漁～千歳間の延長7,029m、幅員7.5mの舗装工事を6,085万円で獲得した。

工事は2月～5月は着工準備期間、6月～10月は施工期間と限定されていた。道路構造は積雪寒冷地

の凍上対策と、交通車両に対応する要素をとり入れたものであり、現在の道路建設に対する大きな指針となったものである。新しい施工法に取り組むため発注者側も施工者側も真剣であった。

わが社の施工区間は、千歳にあった米軍キャンプと演習場島松に至る区間の中にあり、自動車交通の激しい所であるため、それまで前例のない転圧コンクリート18cm、表層細粒度アスコン6cmの構造であった。



通称弾丸道路工事 (昭和28年)
(左から巻下・林・若佐)

転圧コンクリート施工中は、各方面の関心が高く、見学者が絶えなかった。

工事担当のメンバーは下記のとおりであった。

工事総責任者	北海道営業所長	巻下乙四郎
工事施工総括者		若佐武造
事務係		林 秀雄
工事係	表層工	小林義一、山下哲郎
	転圧コンクリート基礎工	金沢訓爾、広瀬文晃、斉藤道雄
	路盤工	山路秀夫、津田定信
	測量	中井喜久雄
機械係		松本竹雄、松田正平、中丸茂留、田中武雄、斉藤実 他3名

このメンバーの気概は極めて旺盛で、その姿勢は発注者から賞讃され、技術の優秀性を深く認識されて、その後の開発局工事の受注に大きく寄与している。

主要資材のセメント、アスファルトは支給品で、毎日のチェック管理は厳格に行われ、担当者の心労は大変であった。施工については現在のような機械化施工ではなく、もっぱら人海戦術による人力施工であった。路盤工は唐楸・ジョレン・スコップ・ツルハシ・竹箕等を使う手作業の整正とローラ転圧であり、表層舗装はレーキ人力による舗設であった。労務者は東北各地から来道し、常時100~200名が就労した。転圧コンクリートの製造にはバグミルプラントを使用した^{ゼロ}が、自然地形を利用した壮大なもので、往時を知る人の語り草となっているし、スランプ0のコンクリートおよびアスファルト合材の運搬は平ボデーのトラックによった。

このような条件のもとに、実稼働日は100日に満たない日数で完成させねばならないため、早出残業は日常茶飯事で全員一丸我武者羅に頑張り、時には工事の進め方で意見の喰違いとなり、取組み合いとなって、責任者は調整に骨の折れることもあったが、是が非でもやりとげるのだという気魄があふれ活気があった。

工事完成時の喜びと満足感は、終生忘れられない思い出として工事担当者の心に焼付いていることであろう。

「当社の技術優秀をたたえ、発注当局から贈られた感謝状は今も支店の応接室に掲額されているが、仰ぎ見る度、当時のことがまざまざと臉の底に浮ぶものがある」(巻下談)

所沢の行政協定工事

所沢豊岡線所沢市地内舗装新設第一号工事（工事件名）

21,114,000円（請負金額）工期昭和28年3月～昭和28年8月。

日米行政協定条約に基づいて実施されたこの工事が、現在の埼玉営業所（所沢）のスタートであった。

コンクリートの舗装工事であったが、硬練りのセメントコンクリートを作るため、アスファルトプラントのミキサーであるバグミルを使用し、スランプ0のコンクリートを混合し、仕上げにはずいぶん苦労したものである。

当時の埼玉県西部は未開発の地域であり、現在東京の衛星都市と化した所沢も人口35,000人で、やっと市制が施行されたばかりであった（昭和53年7月現在人口22万5千人）。

所沢周辺には米軍基地（入間・横田・立川・朝霞等）が点在し、それらの基地が地域の経済に多少の潤いをもたらしていた。

優れた機械化部隊を持つ駐留軍にとって悩みの種は貧弱な道路にあったようで、ちょっとした長雨、梅雨時ともなれば、大型の車両はそちこちで立往生する有様で、駐留軍の活動が阻害されるため、行政協定による道路工事として大型の舗装工事が発注されたのである。

その時、設置された作業所が埼玉営業所の前身であり以来25年余、埼玉県西部における営業基盤の定着と拡大に努め今日に至っている。



所沢行政協定工事（昭和28年）
スランプゼロのコンクリートを
混合するバグミルプラント

那須野が原

那須温泉道路の舗装が出来たのは、今から25年も昔、昭和28年のことで、3月から6月までの僅か4か月で13kmを完成させる突貫工事だった。

この道路の奥の山裾に、皇室の御用邸があって、野の花の好きな、天皇、皇后様が、毎年、夏から秋へかけての数十日をお過ごしになられるのが例で、東北線黒磯駅から御用邸までの10余軒の砂利道は、お通りの度ごとに、路面に水撒きをするのだけれど、不意の御用で、御帰京の折などは、それこそ砂塵モウモウという有様で、まことに恐れ多いことだった。

時の総理、忠臣、吉田茂の大臣（おとど）のツルの一声で、一挙に解決される運びとなったのだけれど、その当時のことで、これだけの大仕事を、最短期間にやり上げるのは、随分難儀なことであった。施工の重要な部分を担当したわが社は、さいわい十分の余力をもって見事に完成することが出来たし、大型工事の少なかった当時でもあって、経営に利するところも多大なものであった。



那須工事（昭和28年）

その後、些少の手直しは行われたであろうけれど、舗装の本体は、25年を経た今日、激増する交通に耐え、蔽として、那須の連山を見はるかし、木々の緑の中に雄大な姿を貫ぬいている。

ものゝふの 矢並つくらふ 小手の上に
霞たばしる 那須のしの原 (実朝)

野を横に
馬ひき向けよ ほとゝぎす (芭蕉)

〈社内体制の変遷〉

● **社名変更** 昭和22年6月18日「日本道路株式会社」と変更

● **首脳部人事**

太田 稔	24年2月代表取締役社長就任
清水 忠雄	24年1月専務取締役就任
渡辺 俊蔵	21年6月監査役退任
小笹 徳蔵	22年8月取締役退任
清水 友雄	24年12月取締役退任、監査役就任
横尾 政次	21年6月監査役就任、22年8月退任
天笠 徳一	22年3月取締役就任、27年3月退任
萩原 輝彦	23年2月監査役就任、26年9月退任
糸賀 忠吾	24年1月取締役就任
鈴木 欽吾	24年1月取締役就任
横田幹三郎	24年1月監査役就任、24年12月退任、28年2月取締役就任
古谷 薫三	24年12月監査役就任、26年9月退任
秋山 三郎	28年2月取締役就任
阿知波幸男	28年2月取締役就任

● **機械工場開設**

昭和22年5月、大田区原町140に開設、大栄工機(株)より敷地1,774.36坪(5,855㎡)を215,412円にて購入、前掲(30頁)の項で記述されている通り、作沼軍司氏以下の人員を引取り新発足したのである。

当時、目蒲線・矢口の渡駅を降りると一面の焼野原で、駅から7～800mぐらい離れた場



昭和21年当時の機械工場

所であるが、工場の裏隣にある諏訪神社の鳥居と共に工場母屋や倉庫が見渡せる状況であった。

自社のモーターブールの役割を果たしていたが、社業の発展と共に手狭となり、昭和40年4月、神奈川県大和市上和田に 8,326㎡ の土地を取得して現在の機械工場に発展し、跡地は技術研究所と独身寮になっている。

●当時のわが社の保有機械

(昭和21年の時点)

アスファルトプラント	800ヤード (7.2 t/h) 1 基、600ヤード (5.4 t/h) 2 基	
	軽便プラント 1 台	計 4 基
クラッシャー類		2 台
コンクリートミキサー	7 切 (0.19m³) 1 台、4 切 (0.11m³) 1 台	計 2 台
ローラ類	12 t ～ 7 t	計 11 台

(昭和28年の時点)

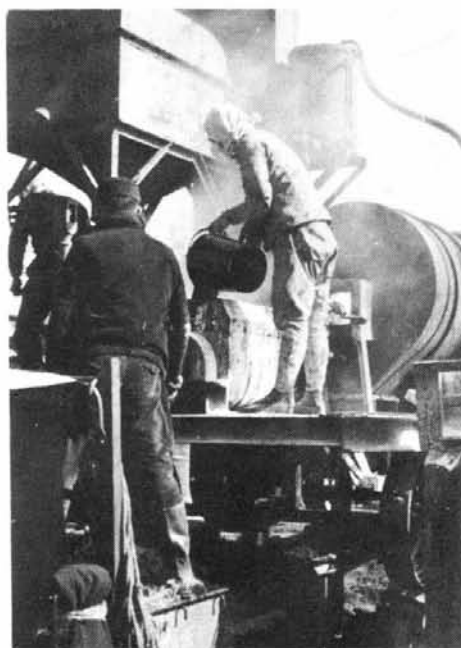
アスファルトプラント	1,000ヤード (9 t/h) 1 基、800ヤード (7.2 t/h) 3 基
------------	---

—アスファルトプラントの混合能力のヤード表示—

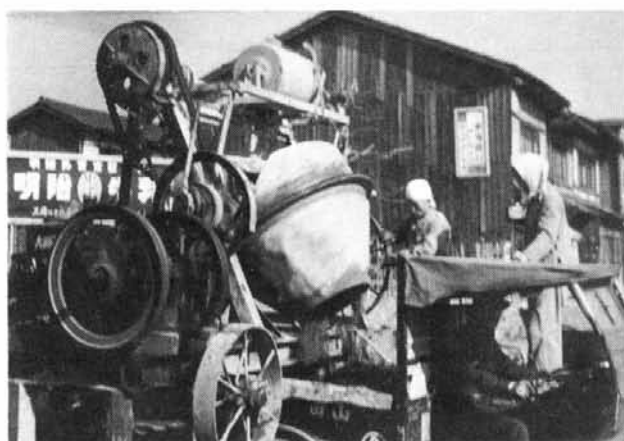
当時は厚さ 2 吋 (5 cm) 面積 100 平方ヤード (83.6 m²) を舗装するに必要な量の混合物を、毎時製造することのできる能力を持ったプラントを 100 ヤードと呼称した。したがって 800 ヤードというのは 1 時間に厚 5 cm の舗装を 800 平方ヤード舗装できる合材を製造する能力を指すわけである。現在の t/h 表示に換算すると合材の比重を 2.3 とすれば 100 ヤードは 0.96 t/h となる。



当社の 800 ヤードプラントの第 1 号機
ケトルの鉄輪付が時代を物語っている



当時のアスファルトプラント（昭和28年）
400ヤード、アスファルト投入はバケツ使用



京都西大路線現場（昭和28年）
ゼガーミキサーによるコンクリート混合

アスファルトプラント	600ヤード（5.4 t/h） 3基、 400ヤード（3.6 t/h） 3基	計16基
クラッシャー類		5台
コンクリートミキサー	8切（0.22m ³ ） 1台、 7切（0.19m ³ ） 6台 4切（0.11m ³ ） 3台、 400kgパグミル 3台	計13台
ローラ類（12 t～7 t）		24台

●支店・営業所・出張所等の営業網の開設

昭和20年 8月	宇都宮出張所開設	所長中村 晴
21年 4月	千歳出張所再開設	所長阿知波幸男
21年 4月	仙台出張所開設	所長吾妻重吉
21年 9月	名古屋出張所開設	所長首藤 孝

昭和23年 2月	大阪支店開設 支店長鈴木欽吾
24年 1月	北海道出張所開設 所長秋山三郎
24年 6月	福岡営業所開設 所長袴塚春喜
24年 6月	水戸営業所開設 所長横田幹三郎
25年12月	北海道(出)営業所に昇格 所長巻下乙四郎
26年 4月	横浜営業所開設 所長小山元治
26年 8月	仙台(出)営業所に昇格 所長代理川上多計志
27年 4月	徳山営業所開設 所長田中長夫
29年 1月	同上廃止
29年 1月	山梨連絡所開設 担当定兼作二郎

主たる受注工事

◀ 昭和21年 ▶

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
進駐軍	立川空軍基地道路及滑走路第1期改修工事	東京都	14,940,619	各地で進駐軍工事が多い
進駐軍	第8軍月島倉庫周り道路工事	東京都	224,500	
進駐軍	第8軍関係浜松町道路工事	東京都	159,430	
東京都庁	東京都芝浦海岸道路補修工事	東京都	218,550	一般道路は補修工事ばかり
東京都庁	東京都荏原区道路補修工事	東京都	305,500	
東京都庁	東京都中野・四谷・神田・淀橋・五反田・麴町・杉並・向島・千住・芝各区内補修工事	東京都	575,994	
名古屋市役所	名古屋市内道路補修工事	愛知県	130,550	
進駐軍	仙台市多賀城道路工事	宮城県	300,000	戦後北海道地区営業の 出発点となった工事
仙台市役所	仙台市電車通道路補修工事	宮城県	646,560	
進駐軍	千歳空軍基地道路及滑走路第1期改修工事	北海道	477,847	
進駐軍	千歳空軍基地道路及滑走路第2期改修工事	北海道	17,249,780	

◀ 昭和22年 ▶

東京都庁	京浜国道プレミックス舗装工事	東京都	368,067	米軍支給のカットバックアスファルト舗装工事
東武鉄道(株)	西新井駅ホーム其の他改修工事	東京都	143,830	戦後民間得意先開拓のはしり
京成電軌(株)	押上駅ホーム其の他改修工事	東京都	110,927	

第3編 戦後の混迷期

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
共同印刷(株)	共同印刷(株)内舗装工事	東京都	148,369	戦後民間得意先開拓の はしり
集光社	市ヶ谷ローラースケート場工事	東京都	120,000	
進駐軍	白井空軍基地新設道路工事及附帯工事	千葉県	15,666,954	
清水建設(株)	武豊突堤埋築工事	愛知県	88,000	兵庫県から受注戦後第1号
兵庫県庁	宝塚大阪線道路特別整備工事	兵庫県	380,200	
京都市役所	鹿ヶ谷道路舗装工事	京都府	498,018	関西地区官庁工事受注戦後第1号
進駐軍	呉シグナルエリヤ道路舗装工事	広島県	2,178,516	呉海兵団跡の道路築造舗装工事
仙台市役所	X橋及び光禪寺通り道路舗装工事	宮城県	1,602,000	

◀ 昭和23年 ▶

特別調達庁	立川空軍基地道路其他改修工事	東京都	9,295,519	都電の軌道工事
東京都交通局	茅場町・蠣殻町間軌道工事	東京都	2,280,813	
上智学院	上智学院構内道路工事他附帯工事	東京都	533,100	
王子製紙(株)	王子製紙(株)運動場其他工事	東京都	337,000	
東京瓦斯(株)	東京瓦斯貯炭場舗装及タンク基礎工事	東京都	610,000	
東武鉄道(株)	亀戸駅、館林駅、曳船駅舗装改修工事	東京都 群馬県	390,223	戦後埼玉県からの受注第1号
埼玉県庁	国補第111号線越ヶ谷地区道路補修工事	埼玉県	1,170,000	
大和産業(株)	戸塚無線局構内舗装工事	神奈川県	304,000	滋賀県からの受注第1号
浜松市役所	浜松市内道路第1次・第2次・第3次舗装補修工事	静岡県	1,981,660	
滋賀県庁	大津市内道路補修工事	滋賀県	3,912,884	山口県からの戦後受注第1号天皇陛下行幸のため 岩国駅前爆弾跡埋戻し工事
特別調達庁	山口進駐軍キャンプ建設道路工事	山口県	1,992,352	
山口県庁	岩国市内道路補修工事	山口県	625,903	河川工事
宮城県庁	根白石災害復旧護岸工事	宮城県	1,380,967	

◀ 昭和24年 ▶

帝都高速度交通営団	地下鉄新橋駅外14駅乗降場其他修繕工事	東京都	1,903,200	施工中国鉄下山事件発生、靴の裏のアスファルト問題化
目黒区役所	MC3路面補修工事 白柿ノ木坂324番地、至柿ノ木坂3番地	東京都	2,335,000	この種の舗装は各所で施工されたがケロシンが飛散せず仕上に苦勞する
東武鉄道(株)	東武伊勢崎線五反野梅島間第4号国道踏切改修工事	東京都	800,600	

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
本州製紙(株)	本州製紙富士見丘運動場設置(野球場、バレーコート、テニスコート工事)	東京都	498,100	総合運動場工事
木田建業(株)	日本専売公社足立工場内敷地修繕第1期～第3期工事	東京都	1,359,600	
栃木県庁	宇都宮水戸線宇都宮市内舗装道補修工事	栃木県	3,605,240	
茨城県庁	麻生鹿島線舗装道補修工事 行方郡香澄村牛堀～鹿島郡鹿島町宮中間	茨城県	2,360,000	
清水建設(株)	昭和電工川崎工場内第1次～第3次道路舗装工事	神奈川県	453,900	
大阪市役所	守口平野線道路舗装修繕工事自放出大橋至諏訪神社前	大阪府	580,000	
大阪市役所	市内桜島線道路舗装修繕工事	大阪府	4,500,000	MCアスファルト碎石支給、800ヤードプラント使用の大工事
奈良県庁	国道15号線舗装補修工事自奈良市登大路町至湊土郡治道村	奈良県	2,385,600	手練り、リヤカー運搬、薪の調達が大変だった
広島市役所	市内十日市入舟間道路舗装補修工事	広島県	245,000	原爆跡のアスコンを釜で練り直して舗装、リサイクルのはしり

◀ 昭和25年 ▶

東京都建設局	舗装補修工事自江東区深川常盤町2丁目至墨田区大平町3丁目	東京都	3,280,000	
十条製紙(株)	工場内道路舗装工事	東京都	595,754	
(株)竹中工務店	後楽園米式蹴球場新設工事	東京都	3,150,000	
栃木県庁	府県道宇都宮水戸線舗装道補修工事宇都宮市宿郷町峯町間	栃木県	4,668,734	
森永製菓(株)	森永製菓塚口工場内道路舗装其の他工事	兵庫県	4,136,116	関西地区における純民間受注第1号
京都市役所	西大路通自門町至四条通舗装道補修工事	京都市	2,538,000	
山口県庁	国道2号線玖珂町地内砂利道補修並側溝工事	山口県	4,212,004	大水害の復旧工事、このとき錦帯橋流失
清水建設(株)	スキラン兵舎サービスエリア及周囲道路舗装其の他工事	沖縄	5,000,000	沖縄進出第1号
(株)大林組	三沢航空基地分散地道路舗装工事	青森県	18,065,556	仙台出張所が全力で取組む
北海道庁	国道27号線旭川市内4条7丁目日本線踏切間車道舗装修繕外一廉工事	北海道	5,600,000	

◀ 昭和26年 ▶

清水建設(株)	東京オーデナンスセンター第3地区内舗装工事	東京都	14,600,000	朝鮮動乱による戦車修理工場内工事
東武鉄道(株)	東武鉄道(株)日光専用道路補修工事	栃木県	6,367,286	
(株)常陽銀行	常陽銀行千波グラウンド新設工事	茨城県	1,896,080	

第3編 戦後の混迷期

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
清水建設(株)	大同毛織(株)小田原工場敷地造成其他工事	神奈川県	17,000,000	繊維産業の好況による設備投資
静岡県庁	府県道下田伊東線道路舗装工事	静岡県	3,352,900	
神戸市役所	都賀川西部海面埋立地丁号護岸及溝渠築造工事	兵庫県	3,300,000	
森永製菓(株)	森永製菓(株)塚口工場内道路舗装工事(第2期)	兵庫県	3,787,778	
奈良県庁	国道15号線(奈良市)舗装道補修工事	奈良県	6,418,000	大佛殿前の舗装
徳山鉄板(株)	徳山鉄板西浦線舗装工事	山口県	1,344,410	現在の日新製鋼
特別調達庁	西戸崎博多キャンプ構内道路改装工事	福岡県	5,550,000	
小樽市役所	國庫補助公共事業舗装道補修工事	北海道	3,431,500	

◀ 昭和27年 ▶

埼玉県庁	根岸川口線川口市地内舗装新設工事	埼玉県	8,270,000	ゼカーミキサーの路上混合によるセメコン舗装(生コンは未だなかった)
合同証券(株)	強羅花壇邸園内道路及附帯工事	神奈川県	2,900,000	
京都市役所	市道西大路通り舗装新設工事(京都市西大路自7条至4条)	京都府	6,350,000	
奈良県庁	波多野奈良線舗装新設工事(其の1、其の2、其の3)	奈良県	8,012,000	
山口県庁	府県道岩国秋中線災害道路復旧工事(其の1、其の2)	山口県	9,662,000	災害復旧護岸工事(関西地区一般土木のはしり)
清水建設(株)	福岡県遠賀郡芦屋町芦屋航空基地内誘導路舗装工事	福岡県	19,000,000	
(株)岩崎組	福岡市東中州町アスファルトコンクリート舗装工事	福岡県	1,620,000	
富山県庁	国道11号線総曲輪諏訪川原舗装新設工事	富山県	6,700,975	
三菱美唄鉱業所	美唄市美唄町東美唄炭山駅前道路改修工事	北海道	2,154,750	
製鉄原料(株)	製鉄原料(株)定山溪貯砒場新設工事	北海道	3,281,400	

◀ 昭和28年 ▶

清水建設(株)	大森いすゞ自動車工場舗装工事外其他工事7件	東京都	13,523,600	行政協定道路、埼玉営業所発祥の場所
丸善(株)	車道舗装復旧並附帯工事	東京都	1,588,700	
埼玉県庁	所沢豊岡線所沢市地内舗装新設第1号工事	埼玉県	21,114,000	
栃木県庁	指定府県道那須湯本黒磯停車場線那須郡那須村大字高林第2工区舗装新設工事	栃木県	28,451,700	
東武鉄道(株)	足利市駅前広場舗装工事	栃木県	554,700	

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
滋賀県庁	国道8号線舗装道補修工事	滋賀県	6,600,000	国道の整備始まる、後に建設省直轄となる
和歌山県庁	国道24号線舗装新設工事	和歌山県	4,580,000	
京都府庁	綾部福知山線舗装新設工事	京都府	9,750,000	
宮城県庁	安保(4)の3号舗装新設工事	宮城県	10,506,589	
(株)橋本店	東北電力ヘリコプター基地舗装工事	宮城県	870,000	
北海道開発局	札幌千歳間第3工区漁千歳地区舗装道新設工事	北海道	60,850,185	通称弾丸道路工事
北海道開発局	国道5号線小樽市平磯隧道星置間舗装新設工事	北海道	36,452,660	
大成建設(株)	千歳曲仁線千歳町市街地内道路舗装工事	北海道	10,117,539	

第4編 道路整備期

(昭和29年～39年)

〈道路整備五箇年計画の発足とわが社の受注動向〉

道路整備費の財源等に関する臨時措置法に基づく五箇年計画は、昭和29年5月20日に閣議決定され、第1次の道路整備五箇年計画が発足した。現在は第8次の道路整備五箇年計画に入っているが、この時スタートした第1次五箇年計画は、わが国における本格的な道路整備の始まりとして、歴史的にも画期的な意義を持つものである。

この第1次の投資額 2,600億円には、有料道路や地方単独事業はまだ含まれておらず、33年度から始まった第2次の投資額の1兆円の規模に至って、本格的な軌道に乗り、有料道路事業・地方単独事業を含め総合計画となった。

わが社の受注動向について見ても、前述の那須工事とか北海道開発局発注の札幌～千歳間の弾丸道路を28年度に受注したのに始まり、29年度になると、北海道にあっては札幌・小樽・室蘭等の各開発建設部発注の舗装工事とか、栃木県が手がけた日光～宇都宮間の本格的舗装工事の受注によって、舗装専業者としての順調な営業の緒についたわけである。

昭和29年度から昭和32年度までの受注額を示すと

昭和29年度	703,935,683円（第1次道路整備五箇年計画スタート）
30年度	651,914,012円（国際経済の好転により輸出伸長）
31年度	724,690,718円（日本道路公団発足）
32年度	1,432,044,000円

32年度に至り受注額が10億円を超えたのであるが、この間の主要な工事を拾ってみると、30年には札幌市内の中心通りである北一条大通りの舗装工事において、国産アスファルトフィニッシャー（東京工機の10型第1号機）を使った工事があり、その他全国各地の営業拠点においても満遍なく受注が達成されるようになっている。

この年代には、別掲の「主たる受注工事」にも見られるように、セメントコンクリート舗装の工事が比較的多い。

一般社会情勢も、30年代に入ると、もはや戦後ではないと言われるようになり、経済の成長と共にあらゆる産業界が技術革新と近代化へ歩を進めたのである。

昭和31年には日本道路公団が発足し、当社も32年には伊香保の有料道路を 8,595万円で受注している。

伊香保有料道路の施工

昭和31年に発足した日本道路公団からの初受注工事が、伊香保の有料道路であり、32年10月の受注である。請負金額は 8,595万円で、その年の全国受注額が14億 3,000万円程であるから、当時としては大工事であった。

工事概要は、延長 6,740m、幅員 7 m、起終点の標高差 448 m の山岳道路であり、舗装断面は水締碎石路盤の上に、ブラックベース厚 7.5 cm を施工し、表層はワービット (アスコン 4.5cm、アスモル 1.5cm) 厚 6 cm の構造であった。

大量なアスコン合材を必要とするため、アスファルトプラントは 2,000ヤード (19.2t/h) と 800ヤード (7.7t/h) の 2 基が据えられ、ワービット舗装の際には 800ヤード (7.7t/h) のプラントがアスモルを専用に製造するという施工計画であった。

主要材料のアスファルトや碎石の調達、特に碎石の数量確保は施工能率に関係するので大変な苦勞をしたようである。また、合材の配合設計や品質管理には、当時アメリカから導入されたマーシャル試験法が採用され、現場の技術社員も俄か勉強で対処したと聞いている。1日の最大合材出荷量が 397 t という記録が残っている。

この工事では、ワービットの施工法にユニークな方法が取られている。当時のアスファルトフィニッシャーは国産のものができてまだ日が浅く、機能的には欠陥の多いものであった。例えば 1.5 cm の薄い厚さのアスモルの敷均しなどは困難であり、このために次のような施工法が考えられ施工されたのである。4.5 cm のアスコンを敷均すフィニッシャーは後に鉄板とアスモルの敷均し用の木枠をワイヤロープで継ぎ、それを引張って進み作業をするのである。鉄板はトラックで運ばれてきたアスモル合材を卸す場所として、今フィニッシャーが敷均したばかりの下のアスコンに直接損傷を加えない場所となるのである。そして人力でアスモルを鉄板の後の木枠の中へ適当に分散させて置き入れるわけである。木枠の両側には自動車のスプリングの鋼板を利用してそれを櫓として合材の上を木枠が滑り易いようにされると共に厚さの 1.5 cm を確保する定規の働きを兼ねており、進行することによって高い部分を切り均しながら施工するという方法であった。今から考えると、大変原始的な手段であるが現在でも小面積の工事などに利用出来るものであろう。



社内旅行記念 (伊香保)

同じ32年には、建設省が直営施工から請負工事の発注に切替えたため、東北地建から白石国道の舗装工事を初受注している。

昭和33年度	1,805,316,000円（第2次道路整備五箇年計画スタート）
34年度	2,250,815,000円（名神高速道路の実施、首都高速道路公団発足）
35年度	2,627,053,000円
36年度	4,285,297,000円（第3次道路整備五箇年計画スタート）
37年度	4,996,807,000円
38年度	6,294,950,000円
39年度	7,114,884,000円（第4次道路整備五箇年計画スタート）
（東京オリンピック開催）	

昭和33年度以降、建設省の発注工事は全国の各地方建設局からも受注し、日本道路公団の発注工事も京葉道路などの一般有料道路の受注を重ねながら、昭和37年には名神高速道路の受注と展開していったのである。

〈首脳部人事と社員数の増加〉

この時期における首脳部人事について見ると次のようである。

清水 忠雄	29年5月代表取締役社長就任
太田 稔	29年5月取締役会長就任
宇都宮寿夫	31年7月取締役就任（栃木県道路課長・得意先招へい第1号）
阿知波幸男	35年8月取締役退任（死亡のため）
斉藤 芳治	35年11月代表取締役専務就任
糸賀 忠吾	36年5月取締役退任
巻下乙四郎	36年5月取締役就任
木暮 寛	36年5月取締役就任
原田 耕治	36年5月監査役就任
恩田 博	38年5月取締役就任
川上多計志	38年5月取締役就任
小林金太郎	39年5月常務取締役就任
村松 一男	39年5月取締役就任
秋山 三郎	39年5月取締役退任

また、これら首脳部人事の強化と相まって、前述のような受注量の拡充に伴い、社員数にお

いてもこの時代には次表のような経過をたどっている。

年 月	社員数(人)	年 月	社員数(人)	年 月	社員数(人)
昭和29. 12	169	昭和33. 12	257	昭和37. 4	589
30. 12	175	34. 12	324	38. 4	669
31. 12	199	35. 6	379	39. 4	766
32. 12	222	36. 3	388		

昭和29年と昭和39年を比較して見ると、実に4.5倍の社員数になっている。

戦後の経済復興が、荒廃していた道路の急速な整備を促し、道路建設を専業とするわが社にとっては、安定した受注環境ができたため、受注した工事の施工消化を円滑にする社内体制の整備が図られるようになったわけである。

社員の計画的採用も、受注の拡充と共に28年度からそのスタートを切ったと言える。名神高速道路の施工最盛期を迎える昭和37年迄は、北海道地区が比較的大型の舗装工事の受注があったため、技術系事務系を問わず、新入社員は必ず北海道の現場を経験することが、なかば定型化され、社員教育の実践の場となり、現在の中堅以上の社員は殆どこの経験を踏んでいる。

社内の古いアルバムから

本社全員うちつれて数十名、箱根か何処かで一泊旅行が催された。昭和31年のことである。各課（当時の小さい世帯で、「部」ナンテ洒落たものはなかった）競演の演芸がいろいろ予定されていたが、総員4名の重役室でも何かヤレということになり、糸賀さん、横田さん、秋山さんの先輩方から命ぜられて、私（宇都宮）の提案したのは「草津ヨイトコ」であった。

舞台の上にカラカミ一枚を横たへ、その蔭に芸者さんを匿^{いで}しておいて、タバコを猛烈にパクつかせ、その煙が温泉という趣向。

4人のトシヨリ重役は、カラカミの上から首だけツンだして、頭の上に手拭をのせたり、顔をこすったり、温泉気分をせい一杯形づくりながら、「草津よいとこ、一度はッおいでー」と歌う。舞台の袖の三味線と草津ブシが、最高に盛り上がった頃合いをはかって、前のカラカミがバツタリ倒れる。

と、入浴中の重役さん達は、みんな丸裸で、それぞれマッカな赤禪姿。防壁のカラカミが倒れて、大アワテで頭を掻きかき、尻を叩きながら舞台の袖へ逃げてゆく、という寸法であった。大喝采、大成功だった。



社会旅行の演芸スナップ(1)



社会旅行の演芸スナップ(2)

北海道の夏場は、朝の日の出から日没までの時間が長く、通常、定時の作業時間は、朝の6時から夕方6時までという概念であり、夕方8時頃までは明るいので、1日12時間ぐらい働くというのが常識とされていた。

名神高速の施工時期を迎えると共に、別掲のように全国各支店から社員を集めて施工部隊を編成することとなり、社員教育の場も北海道地区から高速道路の現場へと移行し、その後これらの経験者の人数が増えて各支店に分散したため、各支店それぞれの内容も充実し、その後、一般工事については各支店が独自に相当な工事を単独の人員編成で施工できるようになったのである。

〈高速道路の建設〉

昭和30年代を迎えると日本の経済は、急速な成長過程をたどり自動車交通の激増は全国各地、とりわけ大都市圏において著しい交通渋滞、交通事故の激増となり、「交通地獄」「交通戦争」という言葉を生み出したのである。

これらの交通運輸の爆発的発展に対応するために、第1次道路整備五箇年計画に基づく一般道路の整備が促進されると共に、高速道路の整備・拡充が促進されることになった。

技術的には、戦後の空白時代から欧米の道路技術を取り入れた近代的道路への意欲的な改革が随所で試みられると共に高速道路の建設技術が大きく進展し、道路技術の先導的役割を果たした時代であった。

昭和31年、高速道路建設史上忘れることの出来ない一つの出来ごとがある。それは、“日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれほど完全に、その道路網を無視してきた国は

ワトキンス調査団

昭和31年、名古屋・神戸間高速自動車国道の経済的、技術的調査の一環として建設省が米国から招いた調査団。

ラルフ・J・ワトキンス氏を団長とし、技術、運輸、経済の専門家よりなる一行6名が、31年5月に来日し、約3か月間調査を行い、8月離日した。

調査団が、当時の馬場建設大臣に提出した英文で600ページにのぼる報告書の冒頭の言葉“日本の道路は信じ難いほど悪い。工業国にしてこれほど完全に道路網を無視してきた国は日本の他にない”には、道路関係者は勿論、一般国民もこの文章に大きなショックを受けた。

報告書は、名神高速道路が必要であることと、有料制が实际的であること等を述べている。

この報告書にもとづいて、建設省は具体的に検討をくわえた結果、32年4月に国土開発幹線自動車国道建設法、高速自動車国道法の2法が施行され、わが国の高速道路建設は大きく前進したのであった。

日本の他にはない……”とのワトキンス調査団の報告書は、日本の道路事情の悪さを素直に述べたものであったが、道路関係者は無論のこと、一般にも大きなショックを与えたものであった。

今さらいうまでもないことであるが、この時点においてアメリカ、ドイツなどでは、すでに立派な自動車道路の建設がほぼ完成に近く、これらは産業設備の強化や生産力の著しい増強に重要な役割を果たしていたし、イギリス、フランス、イタリアなどでも高速自動車道路の重要性と必要性とを認め、着々とその建設計画が進められていたのである。

しかしながら、従来の日本の道路といえば道路幅が狭い上平面交差であり、多くの場合、人も牛馬車も自転車も自動車も一緒に通る混合交通を余儀なくされている状況であった。

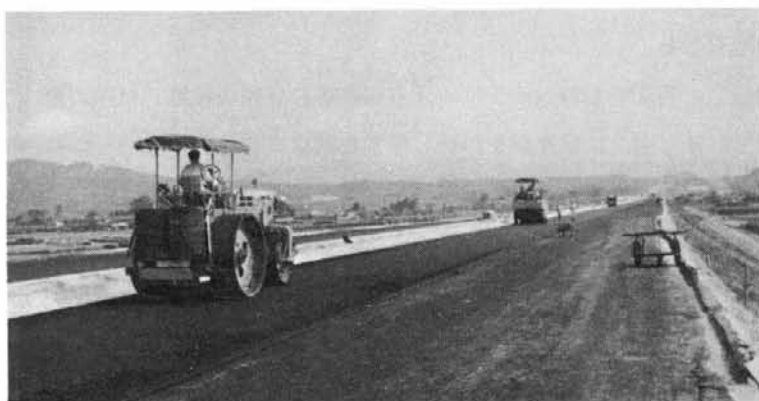
“産業の振興は道路から”と道路輸送が近代産業の興隆にとって欠くことの出来ないものであり、道路網の整備は目下の急務であると政府が力を入れだすと共に、自動車専用の高速道路の建設が急速に進展した時代であった。

すでに昭和15年、旧内務省土木局において、東京～神戸間高速自動車国道の計画が検討され、経済調査、路線調査、建設費の算定等の予備調査が行われていたが、この計画は、第2次世界大戦のために立ち消えになり、戦後の昭和26年に再び調査が開始されていた。

昭和32年10月、愛知県の小牧と兵庫県の西宮市とを結ぶ191kmの高速道路が建設されることになり、工事はその第1段階として尼ヶ崎市と滋賀県栗東間の72kmの建設から始まったのである。

わが社は、茨木～吹田間の13kmの舗装工事を受注したが、この工事がわが社にとって最初の高速道路の仕事であった（工事件名：名神高速道路吹田茨木舗装工事）。

名神高速道路の建設は、日本の国においても道路業界にとっても、画期的な建設事業であったが、工事単価の点で日本道路公団と業者との間に折り合いがつかず、当社でも直接この問題が原因して、会社内部の間には、この工事を受注すべきか否かで意見が大きく二つに分れていた。受注を前提に関係社員が現地の踏査に乗り込み、最少限の仮設を進めるなどして落札決定



名神高速道路吹田茨木舗装工事
(昭和37年)

を待ったのであったが、その間一年余りの月日がたってしまったという事実が、種々複雑な当時の状況を物語っている。しかし、国家的建設事業にたずさわる使命観と将来の高速道路建設の拡大とその重要性から、専業者として利益にこだわることなく名神高速道路を受注すべきであるとの決定を下したのは、清水社長の判断であった。

当時のいきさつを社報（37年9月号）から一部抜粋してみよう。

名神工事について社内で意欲的な声を聞くようになったのは、一昨年、すなわち昭和35年の春頃からだったと思う。

したがって、その頃から、これが要員、機械、材料等の計画は機会ある毎に議題にのぼり、着々準備を進め36年11月の入札の頃には、準備はほぼ完了した状態であった。

しかし、いよいよ入札となるや、予想外に予算が少なく示談交渉は微に入り細にわたり、東京・現地間の頻繁な往復打合等、難航をきわめ、昭和37年5月21日契約するに至るまで延々6か月を要したほどであった。

（後略）

《落札経過》

昭和36年11月27日	第1回入札	787,707,264円
〃 11月29日	再入札	770,248,598円
昭和37年5月19日	改第1回入札	671,155,827円
〃 5月21日	改再入札	658,552,358円
予算超過、直ちにネゴに入り		655,963,208円にて契約

このような過程を経て落札した名神工事は、日本の代表的な道路建設事業だけに、すべての点で今までにない規模であり、工事を請負ったわが社もかなりの力をこの工事に結集しなければならなかった。



名神高速工事にたずさわった
職員一同

職 員 編 成 表

所長 金子英夫 次長 田中昭三	測 量	山田 茂	阿部敬司 辻吉高 望月 実	隅 勝夫 杉山雄一
	附 帯 工			
	路床準備工	北間和夫	川井 伝	加藤克彦
	サブベース			亀井勝通 武智重人
	ベースコース	青沢俊彦	岡崎泰弥	松村憲一
	舗装工(アスファルト系)	荒井道男	藤沢豊親	大沢佳之 猪木 清
	舗装工(コンクリート系)			
	施 工 管 理	山下弘美	小辻章夫	片岡義尚 森 道夫 松本一喜
	工 務	小林里美	佐田茂美	坂田耕一 増田幸雄
	機 械	高橋修一	横田美智雄	河本和彦 野田邦雄
事 務	機 械			猪鼻賢二
	事 務	山下哲郎	金子 宏 坂本 恒 鴨下清三	

主 要 機 械 - 覧 表

機 械 名	台数	製 造 会 社	型 式	性 能
トラクターショベル	1	三 菱 日 本 重 工 業	B S-13	バケット 1.5 m ³ 自重13,000kg プルドーザーショベル兼用 登坂力30度
ショベルローダー	5	小 松 製 作 所	S D-80	バケット 0.8 m ³ 積載量 2,000kg 揚高 2,680mm
モーターグレーダー	5	三 菱 日 本 重 工 業	L G-II	自重 9,000kg
マカダムローラー	6	渡 辺 機 械		自重12,000kg
タイヤローラー(15t)	5	〃	建 設 省 型	輾圧幅 2,140mm 登坂力1/5
タイヤローラー(25t)	2	〃	W T×C 19	〃 2,360mm 〃 1/10
ト ラ ク タ ー	1	J. T. Case Co.	L A 1	牽引力 7,500kg
ディストリビューター	1	E. D. エトナイヤー	M X-D 5 R E	撒布幅 3 ~ 8 m
エンジン スウィーパー	1	米国W A Y N E 社	2-450	路面掃除
エンジンスプレヤー	1	東 京 工 機	T K	600ℓ 撒布能力34ℓ/min
アスファルトフィニッシャー	1	バーバーグリーン	S A-60	自重13,750kg 時速25km/h 敷均能力 160t/h
バイブレーションローラー	3	酒 井 工 作 所		輾圧幅 900mm 自重 3,000kg
ミキシングスタビライザー	2	東 京 工 機	アイオワ セダラ ピット OM-S	二軸式パッグミルミキサー130-200 t/h 全自動 ワンマンコントロール
ロードスタビライザー	1	西独 ジョセフ フェーゲル	履带式 自走式	作業幅 2,000mm 深さ 200mm
ロードスタビライザー	1	米国 ハーユッシュフィガー	L A-88	作業幅 3,200mm 深さ 200mm
三軸タンデムローラー	3	渡 辺 機 械	W T×C-19	自重19,000kg 登坂力1/10 輾圧幅 1,400mm
アスファルトプラント	2	フレデリック パーカー社	スターミックス39	自動運転60t/h



名神高速工事用のアスファルトプラントとストックヤード

〈株式の上場〉

ゼネコンでは、大成建設（31年9月）を皮切りに、大林組（32年12月）、鹿島建設（36年9月）、清水建設（36年4月）等が次々と株式を公開しており、道路舗装業界においても日本舗道（24年12月）、東亜道路（34年9月）が既に上場していた。

わが社の株式は店頭取引（35年10月）であったが、会社の成長に合わせて外部資本の導入も必要であり、本来の株式会社経営の面から考えても株式の公開へと脱皮する時期に来ていた。

株式市場でも新しい第2部市場の開設が準備されていたので、昭和36年10月2日、東京の市場第2部が開設されると同時に、当社株式を上場することとなった。

上場する3年前（昭和33年頃）には株主数が150名前後と少なく、しかもそのうち約80パーセントが社内株主であり、残りの大半も会社の縁故株主という株主構成であったが、上場後は、総株主数が2,000名をこえ、そのうち社内株主数は5パーセントにも満たなくなってしまった。このように株主数が増えたことは、当社の株式が市場で人気があり、優良株式として市場性も十分にあったことを証明しているといえる。そのため株価も600円を上廻り、証券会社が推せんする優良企業としての銘柄となっていった。

〈機構の改革〉

昭和35年11月29日、斉藤芳治（清水建設北海道支店長）を専務取締役として迎え、36年1月には社内機構の改革が行われた。

この機構改革は、本社組織を体系的に見直し、幾多の機構改革の中でも極めて重要な役割を

果たしたものである。

つまり、本社に営業部、業務部、工事部、庶務部、経理部の5部を設け、その中に渉外、営業、資材、機械、瀝青、労務、工事、工務、庶務、株式、経理、会計の12課が設けられた。

支店機構では、工事課、業務課において分担を明らかにし、支店・営業所・出張所のつながりと命令系統をはっきりするように改められたのである。

さらに、昭和38年8月、事務管理の強化策と支店機構の改正が実施され、支店における従来の業務課を庶務・経理・業務の3課に分離する新機構で運営されることになり、また、内部監査制度が改められ、高橋亘企画調査室長（故人・元取締役）が担当となり、社内機構改革の実施が図られるに至ったのである。

〈大型機械化への移行〉

昭和31年に、日本道路公団が発足し、わが国の高速道路も本格的な建設段階に入るや、道路整備事業の進展は、アスファルト舗装工事の急速な機械化施工をうながし、省力化と短期施工をはかる大規模工事用の機械が、ボツボツ外国から導入されるようになってきた。

昭和33～34年に施工した、日本道路公団から発注された京葉道路舗装工事は、初めての大型セメントコンクリート舗装工事であり、大型機械化の最初ともいべきバッチャープラント2基が購入された。

このバッチャープラントは、わが社初の自動計量連続混練を可能にしたものであり、スキップバケット付の21切（0.58m³）可傾胴型で、それまでのパグミル400kgまたは、8切（0.22m³）のゼガー式と比べると、まさに大型機械化の始まりであった。

ロードスタビライザ（ドイツ・フェーゲル社製）は、日本道路公団から貸与された機械であったが、路上攪拌混合方式がわが国で最初にこの現場で採用されたものであった。

このロードスタビライザは攪拌幅2m、クローラ式で、ディーゼル機関（空冷 3,000rpm）付であり、3軸ロータをそなえ、前のロータが粉碎、中間と後のロータに2軸パグミルの攪拌、混合と同じ役割を持たせ、さらに最後尾のゴムタイヤで締固めるという画期的なスタビライザであった。

昭和36年頃になると、建設省および都道府県等からの発注工事件数が、急激に多くなってきてだけでなく、工事規模が年々大きくなり、日本道路公団から発注される名神高速道路の工事等に対応させるため、わが社は大型アスファルトプラントの導入を決定したのである。

当時のアスファルトプラントは能力が毎時40トンぐらいまでで、定置式であったが、発注される工事規模から考えて、年に何回も移動させる状況であった。そのため、アスファルトプラ



アスファルトプラント
(パーカー・スターミックス39型)

ントの精度を高度に保つことは、なかなか困難であった。

高速道路の施工には、良質のアスファルト合材を製造する精度の高いプラントが必要とされ、しかも少なくとも毎時50トン以上の能力を持つ大型プラントで、解体・組立が簡単であり、また移動も容易に出来ることが要求されたのである。

こうした要求に合ったプラントを選定するために、村松一男機械課長（現・取締役大阪支店長）と高橋修一機械主任（故人・元機械課長）が中心となって機種を検討していたが、その資料をもとに、清水社長と村松課長が渡英し、英国フレデリックパーカー社において現地調査を行った。

その結果、パーカースターミックスNo.39型アスファルトプラントを2基（1基 4,800万円）購入することになった。

このパーカースターミックスNo.39型プラントは、名神高速道路工事の1期、2期工事で活躍した後、大阪の高槻、東京の稲城でそれぞれ合材センターの主役として稼働し、合材販売の推進力として活躍することとなった。

〈技術研究所の設立とその揺籃期〉

昭和29年を初年度とする第1次道路整備五箇年計画が開始され、わが国の道路整備も本格的な発展の緒につき、舗装工事をはじめ殆どの建設工事がそれまでの直轄方式による施工から、請負方式に重点が移るようになった。請負方式による舗装工事が定着するにつれて、その施工管理も請負業者が中心となって実施するようになり、その背景となる諸技術の向上を急がざるを得ない状況になった。このような背景から、当社においても技術陣の拡充を目ざして、技術研究



旧技術研究所内試験室
(昭和36年頃)

所の設立を急ぐこととなった。

昭和33年2月に大田区原町に技術研究所が開設され、同年7月1日に開所式を行った。当時は当社のモータープールや社宅などと合せて約1,000坪(3,300㎡)の敷地の一角に、事務室、試験室のすべてで約30坪(99㎡)の小さな規模のものであった。開設当初の職員は井上所長をはじめ3名の小世帯であったが、その後着々と整備を進めて、建設省土木研究所などから技術者を迎えるなど、昭和34年4月には11名となり本格的な活動を開始した。

活動の基本方針として、2つの柱が樹てられた。まず、当面の目的としては、現場に直接関係のある調査、試験を通じ、施工管理の合理化の先兵となり、調査、試験の手法を社内の支店あるいは営業所に普及すること、ついで将来の研究体制の軸となる人材を育成することであった。

当時の環境から当然のことであるが、まず第一の目的の調査、試験に関する活動から開始された。昭和33年9月に発行された“技術研究所報No.1”によると、伊香保工事の調査、熱海市のスベリ止め舗装に関する調査、またCBR試験に関する資料を各支店ならびに営業所に配布などの活動状況の報告がなされている。この報告からもわかるように、特に現場に密着した調査、試験に終始した活動であった。さらに全国的に調査、試験技術を急速に普及させるため、逐次、大阪支店をはじめ各支店に経験のある技術者を派遣し、次第に成果を挙げていった。

これらの活動状況は、日本道路協会刊行の雑誌「道路」で企画された“研究所めぐり”に詳しい。同誌によれば、事務室の黒板に書かれている試験項目の番号が“82”となっているのを見て、業務が工事といかに深く密接しているかについて、あらためて認識されたようだ。また“試験室拝見”という項では、当時としては珍しいものとしてソックスレー抽出試験器をあげられている。“研究所めぐり”の探訪者である建設省の幹部の人達からは、研究所と現場との相互連絡や、試験結果の工事への活用などについて高い評価をいただいたようである。また研

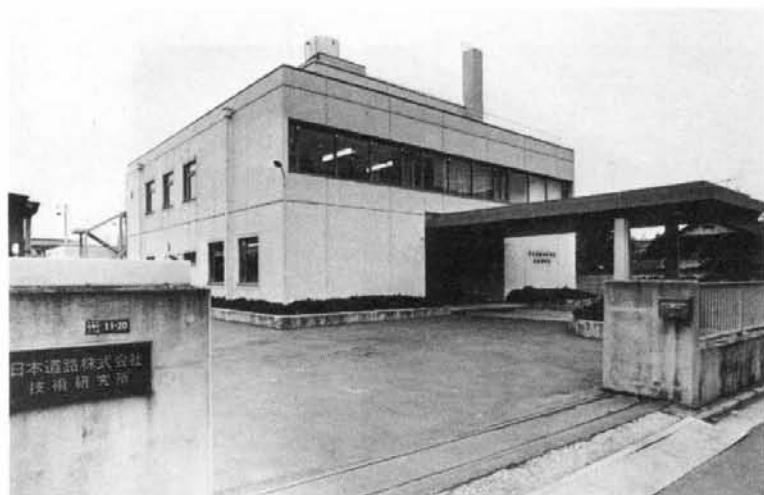


旧技術研究所の建物全景（昭和45年頃）

究成果の一部である「アスファルト混合物の骨材配合比決定例」や「ソックスレー抽出器によるアスファルト混合物の抽出試験方法」などは、後に、アスファルト舗装要綱にも採用された。

昭和37年、名神高速道路の舗装工事が開始されると、研究所開所以来積みあげた品質管理の技術を実地に試みて成果を挙げるために、極く一部の所員を残し、当時の主要メンバーが施工管理要員として当社の施工するP₂工区に参加した。このことによってその後行われた高速道路の舗装工事をはじめ、一般の舗装工事における品質管理に関する技術を確立することができた。この舗装工事において当社の提案で行われた「滴定法によるセメント安定処理混合物のセメント量試験法」はセメントコンクリート舗装要綱（昭和39年度版）に採用され、わが国のセメント定量法の標準試験法となった。

一方、将来の研究体制を整える意味もあって、数多くの外国文献の整備も着々と行われると共に、研究活動においてはいち早くフォームドアスファルトによる安定処理に関する研究が開始され、その成果はわが国で最初に“A E アスファルト工法について”と題して昭和36年に「道路建設」に発表された。アスファルト乳剤の研究も進められ、「ネオカチック」が開発され、また、カラー舗装の開発研究も行われた。



新築落成した技術研究所

このように現場に密着した技術を中心に、応用研究、開発研究も併行して行われ、みるべき成果を得、ようやく技術研究所の基礎が固まり始めた。この時点で一応施工管理技術普及の第一段階を終えたと解釈し、昭和39年3月に東京にも試験所を分離設立した。かくして昭和33年に発足した技術研究所はその揺籃期を終え、昭和40年代の高度経済成長時代を迎えるようになったのである。

〈社宅の拡充〉

昭和30年代の後半には、社業の発展と共に社員数も増加し、社宅の増設が必要となっていた。

東京都大田区原町の機械工場の敷地内に建っている技術研究所および社宅10戸は、敷地狭隘のためもあり、移設を検討しはじめていたが、幸いにも昭和38年、藤沢バイパス工事のために借用していた藤沢市羽鳥の土地の一部である621坪(2,049.3㎡)を坪あたり約2万円で購入することが出来たことと、また東京都世田谷区祖師谷にあった社宅敷地を930万円で売却出来たことと合せて、藤沢に社宅を建てることになった。



藤沢社宅（昭和39年完成当時）



美陵社宅（昭和39年頃）

藤沢社宅は、東京周辺における本格的社宅建設の始まりとして住宅金融公庫の産業住宅融資805万円を借入れ、鉄筋コンクリート4階建て、16戸、1戸当り約15坪（49.5㎡）、1棟式の社員用共同住宅であり、総工費約3,400万円で昭和39年6月18日、新潟大地震が起きた日の2日後に完成したのである。

一方、大阪支店では、37年10月に、わが社所有の西淀川区姫島の敷地が当時としては予想以上の価格で売却できたので、支店社屋も段々手狭になっていたが、まずは社員の生活安定をはかるという観点から社宅を優先的に建てることとなった。

敷地は、大阪府南河内郡美陵町に坪単価12,000円で約500坪（1,650㎡）の土地を購入した。

昭和38年1月、住宅公団大阪支社へ特定分譲住宅の申込みを行い、9月30日住宅公団からの請負工事として発注され、竣工した建物をわが社が購入する形式をとって建設された。

建物は鉄筋コンクリート4階建て、1棟16戸、1戸当り14.20坪（46.9㎡）の日本住宅公団標準設計2DK型で工事費概算2,700万円で、39年7月16日竣工した。

〈社報創刊〉

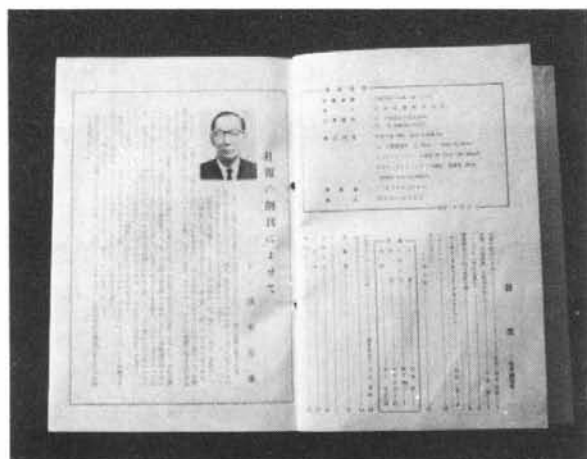
社報が創刊される数年前から“月報”という形で社報に準ずるものが本社庶務課から出されていたが、内容的にみて地方の社員が望むようなものではなかった。

この頃の月報は、庶務課が作成しており、煩雑な仕事の合間にやる片手間仕事であったので、忙しくなるとなかなか発行されなかったり、集める記事にもおのずから限界があった。

社員数が増え、組織が広がってきた昭和36年頃になると、社内のニュースを知りたいという要望が高まってきたこともあり、社報づくりの世話役に山本達雄（現・技術部次長）が当り、編集実務には金子宏が中心となって社報編集委員会（任意グループ的存在であった）をつくり、昭和36年7月に「社報日本道路」の創刊号が発行された。



社報創刊前に発行されていた月報



社報「日本道路」創刊号

創刊号が発行された背景や社員の期待観は、創刊号を詳しく読むとわかるので、その一部を紹介する。

《『社報の創刊によせて、（清水忠雄）より一部抜すい』

『此度、創刊となった社報日本道路の編集は社務の片手間にやる仕事である点には変わりはないが、本社各課から選ばれた編集委員と支店・営業所から推せんされた連絡通信員とによって記事の取材が行われる点で以前とはかなり異なった条件にあると云えるようだ……』

また、次の記事は、社報発行の苦労話や社報が永続きした原因を知ることが出来て興味深いものがある。

《昭和37年7月号（創刊1周年記念号）特集座談会『社報一周年を顧みて、より抜すい』

伊藤（司会） 最初社報を発行するについて、会社から内容やら予算やら、いろいろ説明を求められたと思いますが決裁が出るまでの事情を聞かせてもらいたいのですが。

山本 社長をはじめ、清水建設の例もあることでわりに簡単に理解して頂けました。主な説明といえば、①広報室の意味で社内動静を知らせる、②通達の啓蒙の場として利用する、③社員親睦の共通の場として役立てる、の3つを取り上げたわけです。

ただ予算の面では、どの程度のものから出発すべきか迷いました。立派なものも欲しいし、なかなか永続きしないもんだとおどかされますと、極く簡単にして言訳のたつようにとも考えたりしました。

伊藤 最初、予想していた以上に、内容がしっかりしていたんで驚いたんです。

ガリ版にしないでちゃんと印刷にしたのが良かったんですね。

岩本 こういう綺麗な印刷にしてよかったと思いましたね。これがガリ版だったら皆

が目を通さなかったろうと思います。

多少費用はかかって、活版印刷の効果が社報の値打ちを数段と引き上げたといえるんじゃないですか。

こうして社報日本道路は順調に編集・発行を続けていたが、37年9月号(名神工事特集号)の記事内容についてトップから適切な編集でないとクレームがつき、編集責任体制のあいまいな委員会による編集活動が、一時ストップする破目におちいたりもしたが、38年1月、2か月休刊した社報のその後の発行は、人事厚生部の所管となって、正式に編集委員が委嘱される制度になったのであった。

38年4月には、社報日本道路の発行内規が設けられ、社報発行の目的がはっきりするようになり、順調に発展しながら今日に至っている。

〈創立30周年記念〉

もはや戦後ではないといわれる昭和30年代を迎えると共に、経済の回復・成長と産業の発展は、その動脈とも言える道路の急速な整備を要望するところとなり、道路整備と経済は恰も車の両輪となって進展していったのである。

こうした昭和30年代の社会的背景の中に、わが社も創立30年を迎え、34年3月10日帝国ホテルにおいて祝賀会が行われた。得意先およびわが社関係者約200名が集い、カクテルパーティー式の立食で喜びをわかちあうことができた。

午後5時から、本社において永年勤続者の表彰を行い、社員に対しても記念品が渡された。戦後混迷期の20年代には幾多の苦難があり、会社自体も大海にさまよう難破船のような経験を



社員の親睦風景



道路舗装業者野球大会優勝
(昭和38年)

したが、社長以下全社員が一致団結してこれを乗り切り、喜びの日を迎えたという感慨であった。

別掲の写真は本社事務室を急造りの会場にあて、社長を中心に社員が祝賀パーティーを行っているものであるが、なごやかな雰囲気の中に社員の喜びの心情が画面からにじみでているのが感じられる。

〈支店・営業所・出張所等の営業網の拡充〉

昭和30年 3 月	熊本出張所開設	所長小林義一
30年10月	静岡出張所開設	所長金沢訓爾
31年 2 月	北海道支店開設	支店長巻下乙四郎
34年 3 月	広島営業所開設	
34年 5 月	広島支店開設	支店長阿知波幸男
34年 5 月	岡山出張所開設	所長仙波光男
35年 5 月	高松出張所開設	所長益岡進二郎
35年 6 月	盛岡出張所開設	所長小川勝美
35年 6 月	釧路出張所開設	所長高井政雄
35年11月	埼玉営業所開設	所長恩田 博
36年 6 月	仙台(宮)支店に昇格	支店長若佐武造
38年11月	盛岡(出)営業所に昇格	所長山田一夫
39年 1 月	九州支店開設	支店長岡上忠夫
39年 1 月	宮崎営業所開設	所長飯田正治
39年 1 月	浜田営業所開設	所長秋久忠義
39年 1 月	名古屋(宮)支店に昇格	支店長千賀良三

主たる受注工事

◀ 昭和29年 ▶

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
建設省関東地方建設局	府中宿舍地区第10回土木工事	東京都	32,748,600	関東地建からの初受注工事
東京都庁	国道17号路面補修並舗装新設工事	東京都	15,995,400	セメコン舗装厚20cm
立教大学	立教大学構内道路舗装工事	東京都	1,497,000	セメコン舗装厚10cm
山崎製パン(株)	山崎製パン(株)工場内舗装工事	東京都	1,009,000	セメコン舗装厚10cm
埼玉県庁	県道浦和所沢線所沢市大和田町地内舗装新設工事	埼玉県	40,250,000	粗粒式アスコン厚5cm
栃木県庁	2級国道日光宇都宮線日光市安良沢清滝舗装新設工事	栃木県	16,055,100	この年日光街道の舗装一斉に着工
山梨県庁	1級国道20号線北都留郡大月町舗装新設工事外1件	山梨県	3,385,000	粗粒式アスコン厚5cm
愛知県庁	国道1号線碧海郡知立町地内道路舗装工事	愛知県	7,943,807	当社は戸祭地区も受注セメコン舗装厚20cm
静岡県庁	沼津土肥線道路舗装新設工事	静岡県	5,845,000	粗粒式アスコン厚5cm
京都市役所	国道9号線西大路五条山陰交差舗装新設工事	京都市	14,000,000	セメコン厚23cm
和歌山県庁	国道24号線道路舗装工事	和歌山県	10,689,000	セメコン厚20cm
福岡県庁	福岡行橋線粕座郡大川村勢門村地内舗装新設工事	福岡県	11,798,200	粗粒式アスコン厚5cm
清水建設(株)	府県道熊本線熊本市内舗装道災害復旧工事	熊本県	18,334,761	シートアス厚6.5cm
新潟県庁	舗新6の2号県道新潟津線新潟市普通北上町地内	新潟県	10,072,053	セメコン厚20cm
富山県庁	国道8号線富山市総曲輪木町地内舗装新設工事	富山県	7,578,000	セメコン厚20cm
宮城県庁	1級国道4号線舗装新設工事	宮城県	7,432,525	ワービット
福島県庁	第5号新潟平線舗装新設工事	福島県	6,800,000	セメコン
北海道開発局	1級国道5号線小樽市平磯隧道星置間新設工事外三廉工事	北海道	42,203,738	アスコン厚5cm
北海道開発局	1級国道36号線幌別郡幌別町第1工区(富岸地内)舗装道新設工事	北海道	18,837,046	アスコン
富士建設(株)	1級国道36号線苫小牧市内舗装新設工事	北海道	4,000,000	アスコン
小樽小型運転者同好会	小樽小型運転者同好会自動車運転練習場新設工事	北海道	2,800,000	自動車練習場造成工事

◀ 昭和30年 ▶

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
運輸省航空局	羽田空港滑走路及誘導路補修工事	東京都	5,780,000	シールコート
東京都庁	路面補修工事	東京都	11,970,000	アスコン
立教大学	立教大学構内舗装工事	東京都	2,795,410	セメコン厚10cm
埼玉県庁	東京川越線舗装新設工事	埼玉県	14,715,000	粗粒式アスコン厚5cm
栃木県庁	2級国道日光宇都宮線今市市大沢水無間舗装新設工事	栃木県	13,166,000	粗粒式アスコン厚5cm
群馬県庁	高崎伊勢崎線舗装新設工事	群馬県	8,816,500	粗粒式アスコン厚5cm
千葉県庁	道路舗装新設工事	千葉県	6,797,988	アスコン厚5cm
横浜市役所	公共事業緊急就労対策事業横浜鎌倉線舗装道新設工事	神奈川県	19,724,000	粗粒式アスコン厚5cm
飛島土木(株)	横浜根岸地区土木工事	神奈川県	41,489,202	
八欧電機(株)	川崎工場構内道路補修工事	神奈川県	2,710,700	浸透式瀝青乳剤舗装厚5cm
名古屋市役所	都計広路6号市道山王線舗装新設工事	愛知県	6,050,000	セメコン
大成建設(株)外3社	守山空軍基地内道路舗装工事	愛知県	11,941,137	アスマカ厚3cm
清水建設(株)	大垣一の宮道路改良工事	岐阜県	6,211,000	粗粒式アスコン厚6cm
奈良県庁	1級国道24号線舗装道補修工事	奈良県	13,728,000	アスマカダミックス厚5cm
兵庫県庁	県道姫路豊岡線舗装新設工事	兵庫県	5,157,000	粗粒式アスコン厚5cm
和歌山県庁	国道24号線舗装新設工事	和歌山県	4,730,000	セメコン厚20cm
福岡県庁	福岡二日市線福岡市平尾高宮地内舗装補修工事	福岡県	5,820,200	粗粒式アスコン5cm
熊本県庁	熊本県上益城郡嘉島村地内舗装新設工事	熊本県	3,953,000	粗粒式アスコン5cm
新潟県庁	舗新第2の2号1級国道8号線三条市島田地内舗装新設工事	新潟県	4,298,577	粗粒式アスコン5cm
宮城県庁	大河原川崎線舗装新設工事	宮城県	3,879,876	ワービット厚6cm
山形県庁	国道13号線舗装道新設工事	山形県	2,890,000	粗粒式アスコン厚5cm
北海道開発局	1級国道5号線札幌市北一条自西11丁目至西4丁目第2工区舗装道新設工事	北海道	31,057,095	札幌の中心地大通りの舗装 国産アスファルトフィニッシャー第1号機を使用
北海道開発局	1級国道5号線小樽市奥沢口色内川間舗装道新設工事	北海道	31,954,311	細粒式アスコン厚5cm
北海道開発局	1級国道36号線幌別郡幌別町幌別岡志別間舗装道新設工事	北海道	15,636,621	アスコン厚5cm、アスモル厚1.5cm

◀ 昭和31年 ▶

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
東京都庁	国道17号線路面補修工事	東京都	9,280,000	セメコン厚3cm
横田米軍基地	横田基地A I O給油トラック駐車場工事	東京都	14,810,039	セメコン
富士精密工業(株)	富士精密工業(株)三鷹工場自動車試運転場新設工事	東京都	7,000,000	金網張塀工事及平坦地テスト道路工事
埼玉県庁	東京川越線舗装新設工事1号、2号	埼玉県	11,123,000	粗粒式アスコン厚5cm
栃木県庁	2級国道日光宇都宮線(第4工区)日光市野口地内舗装新設工事	栃木県	9,594,700	セメコン厚20cm
清水建設(株)	宇都宮飛行場滑走路舗装工事	栃木県	8,247,826	セメコン、トベカ
群馬県庁	高崎伊勢崎線舗装道新設工事	群馬県	5,320,000	粗粒式アスコン厚5cm
千葉県庁	1級国道6号線道路舗装新設工事	千葉県	10,880,000	粗粒式アスコン厚5cm
市川毛織(株)	市川毛織(株)市川工場内道路舗装工事	千葉県	2,237,000	乳剤厚3cm、セメコン厚15cm
神奈川県庁	昭和31年度舗装道補修工事1級国道1号線藤沢市台町引地間	神奈川県	5,272,183	セメコン厚23cm
愛知県庁	1級国道1号線舗装補修工事	愛知県	6,130,000	セメコン厚20cm、マカダミックス厚6cm
静岡県庁	昭和31年度国道1号線(第2工区)臨時就労対策事業道路舗装工事	静岡県	8,600,000	粗粒式アスコン厚5cm
三重県庁	国道23号線道路舗装新設工事	三重県	12,936,169	セメコン厚20cm
大阪府庁	八尾枚方線舗装新設工事	大阪府	7,000,000	セメコン厚20cm
京都府庁	国道27号線臨時就労対策事業及舗装新設改良工事	京都府	18,452,000	セメコン厚20cm
奈良県庁	1級国道24号線舗装道補修工事	奈良県	12,602,615	アスコン厚5cm
明光バス(株)	白浜明光バス専用道路舗装新設工事	和歌山県	17,679,000	セメコン厚20cm
高知県庁	2級国道松山高知線舗装新設工事	高知県	4,060,333	セメコン厚20cm
福岡県庁	福岡行橋線田川東区鉄砲町浦野町地内舗装新設工事	福岡県	7,850,000	粗粒式アスコン厚5cm
熊本県庁	府県道熊本浜線上益城郡御船町地内舗装道新設工事	熊本県	4,126,000	シートアス厚6.5cm
新潟県電源開発協会	電舗第2号石枋橋小出線舗装道新設工事	新潟県	15,100,128	粗粒式アスコン厚7cm、ワービット厚5.3cm
富山県庁	国道8号線舗装新設工事	富山県	6,345,000	セメコン厚20cm
石川県庁	国道8号線中県単舗装道新設工事	石川県	2,370,000	粗粒式アスコン厚5cm
宮城県庁	舗新4号2級国道石巻酒田線舗装新設工事	宮城県	8,592,131	粗粒式アスコン厚5cm
北海道開発局	1級国道12号線岩見沢滝川間の内光珠内美唄舗装道新設工事	北海道	95,982,819	アス路盤処理厚3cm、アスコン6cm、アスマカ厚4cm
北海道開発局	国道5号線小樽市内奥沢口色内川間舗装道新設工事	北海道	39,701,955	アスマカ厚10cm、アスコン厚5cm、シートアス1.5cm
北海道開発局	1級国道36号線東室蘭登別間の内幌別町地内第2工区舗装道新設工事他一廉工事	北海道	23,775,093	アスマカ厚5cm、アスコン厚5cm、アスモル厚1.5cm

第4編 道路整備期

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
日本通信建設株	札幌市内ケーブル埋設舗装道路復旧工事	北海道	1,900,000	セメコン厚20cm、ブラックベース15cm、トベカ厚5cm

◀ 昭和32年 ▶

東京都庁	1級国道17号線路面補修工事	東京都	27,930,000	セメコン厚25cm、アスコン厚5cm
清水建設(株)	国際見本市晴海会場敷地造成工事	東京都	13,740,193	セメコン、アスコン、乳剤
清水建設(株)	八幡製鉄国分寺グラウンド新設工事	東京都	12,477,700	土工事
建設省関東地方建設局	幸手道路舗装新設及舗装補修工事	埼玉県	17,330,000	アスコン厚7cm
埼玉県庁	東京川越線舗装新設第1工事	埼玉県	19,684,000	アスマカ厚5cm
栃木県庁	1級国道4号線塩谷郡阿久津町大字上阿久津塩谷郡氏家町大字氏家間舗装新設工事	栃木県	26,208,000	セメコン厚23cm、粗粒アスコン厚5cm
日本道路公団	伊香保道路(第1工区)工事	群馬県	85,950,000	日本道路公団からの初受注工事、ブラックベース厚7.5cmワービット厚6cm
群馬県庁	高崎伊勢崎線舗装道新設工事	群馬県	4,674,100	アスコン厚5cm
千葉県庁	2級国道館山茂原千葉線道路舗装工事	千葉県	6,380,000	アスコン厚5cm
神奈川県庁	昭和32年度舗装補修工事横須賀大磯線藤沢市鵠沼地内	神奈川県	14,544,770	セメコン厚20cm
愛知県庁	1級国道1号線拡幅舗装工事他2件	愛知県	26,620,000	アスマカ厚5cm、アスコン厚6cm、セメコン厚20cm
静岡県庁	昭和32年度主要地方道三島熱海線道路舗装新設工事	静岡県	15,050,000	粗粒アスコン厚5cm
三重県庁	1級国道23号線道路舗装新設工事	三重県	9,530,000	アスコン厚7cm、セメコン厚20cm
大阪府庁	主要地方道八尾枚方線(第1工区)舗装道新設工事	大阪府	26,330,000	セメコン厚23cm
日本住宅公団	新香里中央線道路新設工事	大阪府	23,700,000	粗粒アスコン厚5cm
滋賀県庁	国道8号線舗装新設工事	滋賀県	11,763,000	浸透式アスマカ厚7cm、粗粒アスコン厚5cm、セメコン厚20cm
京都府庁	国道27号線舗装新設工事	京都府	18,267,000	セメコン厚20cm
京都市役所	1級国道9号線舗装新設工事	京都府	16,039,922	ブラックベース厚7cm、粗粒アスコン厚5cm
奈良県庁	天理桜井線舗装新設工事	奈良県	10,870,060	浸透式アスマカ厚7cm、粗粒アスコン厚5cm
兵庫県庁	県道姫路豊岡線外9路線舗装新設工事	兵庫県	5,665,000	浸透式アスマカ厚5cm、粗粒アスコン厚5cm
明光バス(株)	上芳養地内専用自動車道路新設改良工事	和歌山県	12,850,000	
高知県庁	2級国道松山高知線舗装新設工事	高知県	12,841,675	セメコン厚23cm
島根県庁	1級国道9号線道路舗装新設工事	島根県	5,659,617	粗粒アスコン厚6cm
福岡県庁	国道3号線宗像郡宗像町田熊村山田舗装道新設補修工事	福岡県	15,580,000	粗粒アスコン厚5cm

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)	備 考
新潟県庁	補修第5号県道三条新津線舗装補修工事	新潟県	5,190,293	セメコン厚23cm
日曹製鋼(株)	新発田工場内置場コンクリート補修埋立工事、道路補修工事	新潟県	5,900,000	セメコン厚18cm
富山県庁	県道富山立山線舗装新設工事	富山県	5,262,951	アスコン厚4cm、アスマカ厚2cm
建設省東北地方建設局	白石国道舗装道新設工事	宮城県	12,142,000	東北地建からの初受注工事
宮城県庁	舗新1の1号1級国道4号線舗装補修工事	宮城県	11,030,000	セメコン厚15cm、アスコン厚7cm
日本国有鉄道	白棚線白河磐城棚倉間舗装その他其1工事	福島県	29,172,382	トベカ厚5cm
北海道開発局	1級国道12号線札幌滝川間の内奈井江砂川間舗装道新設工事	北海道	75,280,000	アスマカ厚4cm、アスコン厚6cm、アスモル厚1.5cm
北海道開発局	臨時就労対策事業公共事業1級国道36号線室蘭市幌別町間道路改良工事	北海道	54,533,564	アスマカ厚4cm、アスコン厚5cm、アスモル厚1.5cm
北海道開発局	臨時就労対策事業1級国道5号線小樽市色内長橋町間舗装道新設工事	北海道	37,986,000	アスマカ厚4cm、アスコン厚5cm、アスモル厚1.5cm
北海道庁	道々洞爺湖登別線幌別町字中登別地内道路舗装工事	北海道	40,717,352	ブラックベース厚5cm、トベカ厚5cm
清水建設(株)	日本通運(株)車庫新設の内舗装工事	北海道	8,096,000	セメコン厚15cm
札幌緑地都市(株)	羊ヶ丘住宅地舗装道路他一廉工事	北海道	150,046,000	宅地造成、当時としては大工事

◀ 昭和33年 ▶

建設省関東地方建設局	6号国道寺島地区修繕工事	東京都	19,297,000	セメコン厚20cm、アスコン厚5cm
東京都庁	国道7号線路面改良工事	東京都	23,000,000	セメコン厚25cm
埼玉県庁	東京川越線第1号舗装新設工事	埼玉県	12,986,000	アスコン厚5cm
木田建業(株)	日本住宅公団新所沢団地土木工事	埼玉県	14,000,000	乳剤厚3cm及排水工
建設省関東地方建設局	1級国道4号線矢板市片岡通岡地内道路舗装工事	栃木県	59,550,000	セメコン厚23cm
栃木県庁	2級国道日光宇都宮線日光市馬返地内舗装新設工事	栃木県	11,673,100	粗粒アスコン厚5cm
清水建設(株)	宇都宮飛行場誘導路工事	栃木県	6,043,000	セメコン厚18cm及15cm
建設省関東地方建設局	常陸国道竹原舗装工事	茨城県	54,500,000	セメコン厚23cm
日本道路公団	京葉道路(第8工区)舗装工事	千葉県	152,000,000	セメコン厚23cm、アスコン厚5cm
千葉県庁	2級国道館山千葉線舗装新設工事	千葉県	7,240,000	アスコン厚5cm
神奈川県庁	昭和33年度舗装道補修工事(第1工区)茅ヶ崎市小和田柳島地内	神奈川県	10,940,000	セメコン厚20cm、アスコン厚5cm
山梨県庁	昭和33年度舗装新設工事	山梨県	4,420,000	乳剤厚5cm、ワービット厚5cm
愛知県庁	県道半田拳母線舗装新設工事	愛知県	11,700,000	アスコン厚6cm

第4編 道路整備期

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
名古屋市役所	都市計画1、3、4号中根町線舗装新設工事	愛知県	29,700,000	セメコン厚25cm
建設省中部地方建設局	静岡舗装修繕其の1工事	静岡県	17,500,000	中部地建からの初受注工事
建設省中部地方建設局	藤枝道路舗装工事	静岡県	16,495,000	アスコン厚6cm
静岡県庁	昭和33年度三島熱海線臨時就労対策事業道路舗装工事	静岡県	15,420,000	粗粒アスコン厚5cm
岐阜県庁	主要県道428号岐阜停車場線一般地方道76号岐阜墨俣舗装道補修工事	岐阜県	10,237,000	アスコン厚4cm、5cm、シートアス厚1cm
建設省近畿地方建設局	26号線大阪府内舗装修繕工事	大阪府	18,823,000	粗粒アスコン厚8cm
大阪府庁	府道住道郡山線公共事業臨時就労対策事業舗装道新設工事	大阪府	21,384,000	セメコン厚23cm
学校法人谷岡学園	谷岡学園大阪商業大学付属自動車学校自動車練習場舗装新設工事	大阪府	4,800,000	アスマカ厚5cm
建設省近畿地方建設局	米原コンクリート舗装その2工事	滋賀県	18,538,000	セメコン厚23cm
建設省近畿地方建設局	東五条国道舗装工事	京都府	33,652,000	セメコン厚25cm、アスコン厚5cm
京都市役所	Ⅰ・Ⅲ・Ⅹ〇四条通自市電梅津終点至梅宮道舗装新設工事	京都府	14,521,625	粗粒アスコン厚6cm、細粒アスコン厚3cm
建設省近畿地方建設局	池の内陸地区舗装工事	兵庫県	22,220,000	セメコン厚23cm
島根県庁	1級国道9号線舗装補修工事	島根県	3,495,000	アスマカ厚5cm
岡山県庁	舗装道新設工事吉備郡真備町地内	岡山県	13,500,000	粗粒アスコン厚6cm
建設省九州地方建設局	1級国道3号線東郷地区修繕工事	福岡県	30,000,000	アスコン厚5cm
福岡県庁	八幡鳥栖線八幡市大字幸の神引野口舗装新設工事	福岡県	13,219,000	粗粒アスコン厚5cm
新潟県庁	補修第5号舗装道補修工事県道三条新津線一の木戸地内	新潟県	8,451,433	セメコン厚23cm
建設省北陸地方建設局	金沢市北端国道舗装修繕その1工事	石川県	6,820,000	アスコン厚5cm
建設省東北地方建設局	仙台国道舗装修繕工事(岩沼工区)	宮城県	33,200,000	粗粒式アスコン厚6cm
宮城県庁	舗新2の4号八戸仙台線道路臨就事業舗装新設工事	宮城県	7,796,389	粗粒式アスコン厚5cm
仙台鉄道(株)	仙台鉄道(株)北仙台駐車場舗装新設工事	宮城県	3,200,000	セメコン厚18cm
北海道開発局	1級国道36号線室蘭美々間の内苦小牧市明美々間第2工区道路改良並舗装道新設工事	北海道	57,290,000	アスコン、アルモル厚1.5cm
北海道開発局	1級国道5号線小樽市色内長橋町間舗装道新設工事	北海道	34,529,720	アスマカ厚5cm、アスコン厚5cm、アスモル厚1.5cm
北海道庁	道々岩見沢三笠線三笠市来知地内道路舗装新設他一廉工事	北海道	41,963,607	ブラックベース厚5cm、トベカ厚5cm
札幌緑地都市(株)	羊ヶ丘住宅地舗装道路他一廉工事	北海道	55,514,000	アスマカ厚3cm

◀ 昭和34年 ▶

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
運輸省航空局	東京国際空港旧エプロン舗装補修工事	東京都	9,400,000	セメコン厚28cm
東京都庁	公共路面補修工事	東京都	22,150,000	アスコン厚8cm
ブリジストンタイヤ(株)	東京工場砂利道路工事	東京都	10,100,000	砂利敷
埼玉県庁	所沢上新井地内舗装新設工事幹線2号線舗装工事	埼玉県	12,500,000	アスコン厚5cm、アスマカ厚3cm
建設省関東地方建設局	1級国道4号線宇都宮市雀宮町道路改築及修繕工事	栃木県	65,420,000	アスコン厚5cm
群馬県庁	主要地方道高崎伊勢崎線舗装道新設工事	群馬県	9,508,400	アスコン厚5cm
建設省関東地方建設局	石岡バイパス舗装工事	茨城県	61,700,000	セメコン厚23cm
日本道路公団	京葉道路(第8工区)舗装工事	千葉県	24,746,260	セメコン厚23cm
神奈川県庁	昭和34年度道路舗装新設工事2級国道横須賀大磯線平塚市須賀地内	神奈川県	12,638,347	アスコン厚10cm縁石上
清水建設(株)	昭和油化川崎工場道路舗装及附帯工事	神奈川県	25,500,000	セメコン厚15cm、20cm
山梨県庁	2級国道富士吉田甲府線舗装新設工事	山梨県	8,480,000	アスコン厚5cm
静岡県庁	昭和34年度三島熱海線道路舗装新設工事(第2工区)	静岡県	21,400,000	粗粒アスコン厚5cm
建設省中部地方建設局	伏見通舗装新設其の1工事	愛知県	16,775,000	アスコン
大阪府庁	主要地方通堺布施豊中線公共事業臨時就労対策事業舗装新設工事	大阪府	30,484,000	セメコン厚23cm、アスコン
三共(株)	大阪工場内道路舗装工事	大阪府	5,341,010	アスマカ厚5cm、粗粒アスコン厚5cm
建設省近畿地方建設局	近江町コンクリート舗装工事	滋賀県	31,650,000	セメコン厚23cm、24cm
兵庫県庁	姫路豊岡線舗装新設工事外24件工事	兵庫県	15,254,000	アスマカ厚5cm、粗粒アスコン厚5cm
建設省中国地方建設局	昭和34年度伊里道路舗装工事	岡山県	30,850,000	基層及表層アスコン厚5cm
建設省九州地方建設局	1級国道3号線宗像地区修繕工事	福岡県	28,510,000	
新潟県庁	区舗第2号車道舗装工事	新潟県	5,550,000	ワービット
新潟交通(株)	新潟交通(株)道路及車庫コンクリート舗装工事	新潟県	14,604,200	セメコン
建設省北陸地方建設局	富山～高岡(呉羽地区)舗装新設及修繕工事	富山県	14,250,000	セメマカダミックス厚13cm、アスマカダミックス厚6cm
建設省東北地方建設局	古川国道吉岡道路舗装工事	宮城県	77,700,000	コンクリート舗装を約10%ダンピング受注
山形県庁	街路臨時就労対策事業真室川停車場新橋線他1件舗装工事	山形県	6,835,346	セメコン厚23cm、ワービット厚5cm
北海道開発局	臨時就労対策事業1級国道12号線札幌市北一条東1丁目東橋間舗装道新設工事	北海道	95,420,000	アスマカ厚5cm、アスコン厚5cm、アスモル厚1.5cm

第4編 道路整備期

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
北海道開発局	1級国道5号線小樽塩谷間舗装道新設工事	北海道	46,952,125	アスマカ厚5cm、アスコ ン厚5cm、アスモル厚 1.5cm
北海道庁	道々札幌夕張線広島地区西の里榎 山間舗装道新設外一廉工事	北海道	37,944,728	ブラックベース厚5cm、 トベカ厚5cm
札幌緑地都市(株)	羊ヶ丘住宅地舗装道路外一廉追加 工事	北海道	17,441,000	住宅地道路造成他

◀ 昭和35年 ▶

東京都庁	主要都道王子千住砂町線の一部路 面補修工事	東京都	23,064,000	セメコン厚25cm、アスコ ン厚6cm
清水建設(株)	晴海道路築造工事	東京都	15,379,880	セメコン厚25cm
三共(株)	品川工場内道路舗装工事	東京都	5,005,793	セメコン厚20cm、乳剤マ カダム厚2cm
埼玉県庁	熊谷川越線舗装新設工事	埼玉県	19,450,000	アスコ厚8cm
建設省関東地方 建設局	1級国道4号線宇都宮市雀宮西原 町道路改築修繕工事	栃木県	83,647,000	アスコ厚5cm
清水建設(株)	原子力発電所進入路仮舗装外雑工 事26件	茨城県	26,010,298	瀝青乳剤マカダム3種
群馬県庁	主要地方道高崎伊勢崎線舗装新設 工事	群馬県	10,902,000	アスマカ厚3cm、アスコ ン厚5cm
千葉県庁	2級国道館山千葉線舗装新設工事	千葉県	17,746,650	アスコ厚5cm
横浜市役所	(公共臨就合併事業)神奈川溝ノ 口線第1工区舗装新設工事	神奈川県	14,390,000	セメコン厚23cm、側溝嵩 上工
(株)芝浦製作所	大船工場内道路舗装工事	神奈川県	8,643,968	アスコ厚5cm
建設省中部地方 建設局	伏見通舗装新設其の3工事	愛知県	23,900,000	細粒式アスコ厚6cm
岐阜県庁	岐阜柳津線舗装新設舗装補修工事	岐阜県	14,629,000	細粒式アスコ厚5cm
大阪市役所	柴谷平野線入船海道線舗装新設工 事	大阪府	23,698,114	細粒式アスコ厚5cm
建設省近畿地方 建設局	1号国道西条修繕工事	京都府	30,630,000	セメコン厚25cm
鹿島建設(株)	学園前北主幹道路舗装工事	奈良県	5,306,700	アスマカ厚5cm
神戸市役所	神戸三田線舗装新設工事	兵庫県	29,704,800	細粒式アスコ厚3cm
香川県庁	県道高松琴平豊浜線舗装補修工事	香川県	4,741,335	細粒式アスコ厚5cm
高知県庁	国道高知徳島線舗装補修工事	高知県	7,311,725	細粒式アスコ厚5cm
愛媛県庁	一般地方道上分三島線舗装新設工 事	愛媛県	2,883,700	細粒式アスコ厚5cm
建設省中国地方 建設局	三石国道第2舗装工事	岡山県	17,600,000	アスコ厚5cm
建設省九州地方 建設局	築上郡吉富町吉富地区山国大橋舗 装工事	福岡県	24,480,000	
建設省北陸地方 建設局	宮本舗装工事	新潟県	14,080,000	
建設省北陸地方 建設局	矢田野道路舗装新設工事	石川県	29,270,000	セメコン厚23cm
宮城県庁	舗補1号1級国道4号線古川市三 本木町間舗装補修工事	宮城県	53,245,294	セメコン舗装補修

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)	備 考
建設省東北地方 建設局	花巻道路舗装工事	岩手県	50,270,000	
北海道開発局	臨時就労対策事業1級国道36号線 苫小牧白老間の内錦岡地内舗装工 事	北海道	63,039,000	アスコン厚5cm
北海道開発局	臨時就労対策事業1級国道5号線 小樽市塩谷菊島間舗装新設外一廉 工事	北海道	43,306,181	アスコン厚5cm

◀ 昭和36年 ▶

東京都庁	公共路面補修工事その1（主要都 道東京川越線）	東京都	52,900,000	アスコン厚8cm
三共(株)	品川工場構内道路舗装並排水工事	東京都	10,662,070	アスコン厚5cm、セメコ ン厚20cm、瀝青乳剤厚3 cm
建設省関東地方 建設局	上尾舗装第2工事	埼玉県	79,150,000	セメコン厚25cm
埼玉県庁	狭山地内舗装新設工事	埼玉県	32,387,000	アスコン厚10cm
(株)熊谷組	海上自衛隊白井滑走路その他新設 工事	埼玉県	348,500,000	セメコン厚20cm、25cm
建設省関東地方 建設局	宇都宮道路舗装第2号工事	栃木県	49,000,000	アスコン厚5cm
群馬県庁	主要地方道高崎伊勢崎線舗装道新 設工事	群馬県	15,850,000	アスコン厚5cm
日立工機(株)	構内道路舗装工事	茨城県	8,573,000	アスマカ厚5cm
建設省関東地方 建設局	1号線下町屋舗装修繕工事	神奈川県	14,189,000	アスコン厚6cm
清水建設(株)	横浜送電路復旧工事	神奈川県	65,400,000	セメコン厚23cm、アスコ ン厚8cm
建設省中部地方 建設局	熱田国道舗装新設（其の2）工事	愛知県	28,250,000	アスマカ厚6cm、アスコ ン厚6cm
建設省中部地方 建設局	昭和36年度原舗装修繕工事	静岡県	31,800,000	アスコン基層5cm、中層 4cm、表層3cm
三重県庁	2級国道賢島伊勢線舗装新設工事	三重県	23,800,000	アスマカ厚5cm、アスコ ン厚5cm
運輸省航空局	大阪国際空港滑走路嵩上工事	大阪府	122,600,000	バインダ厚10cm、アスコ ン厚4cm
大阪府庁	主要地方道堺布施豊中線舗装道新 設工事	大阪府	41,864,100	トベカ厚5cm、セメコン 厚20cm
鹿島建設(株)	近鉄学園前道路舗装工事	大阪府	15,297,414	アスコン厚5cm、4cm
建設省近畿地方 建設局	1号国道淀地区第5期修繕工事	京都府	36,470,000	セメコン厚20cm
尼崎市役所	昭和36年度尼崎市新方針舗装工事	兵庫県	83,300,000	ダストール防塵厚3cm
建設省近畿地方 建設局	紀南国道宇久井舗装工事	和歌山県	35,670,000	アスコン厚4cm、5cm
香川県庁	県道高松琴平豊浜線舗装新設工事	香川県	29,139,400	アスコン厚5cm
高知県庁	国道高知徳山線舗装補修工事	高知県	12,065,058	アスコン厚5cm、トベカ 厚5cm

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
建設省中国地方建設局	吉備庄村舗装修繕工事	岡山県	19,010,000	アスコン厚5cm、滑り止厚4cm
建設省九州地方建設局	門司地区(その1)舗装修繕工事	福岡県	39,480,000	アスコン厚5cm
建設省北陸地方建設局	大積第2舗装工事	新潟県	22,150,000	アスコン厚5cm
建設省北陸地方建設局	分校道路舗装新設工事	石川県	30,900,000	セメコン厚23cm
建設省東北地方建設局	大衡道路舗装工事	宮城県	78,200,000	アスコン厚5cm
建設省東北地方建設局	滝沢道路舗装工事	岩手県	56,070,000	セメコン厚20cm
北海道開発局	2級国道室蘭浦河線苫小牧浜厚真間弁天地内道路改良舗装工事	北海道	82,218,540	アスマカ、アスコン厚5cm

◀ 昭和37年 ▶

運輸省航空局	東京国際空港整備	東京都	78,300,000	アスコン厚5cm
ブリジストンタイヤ(株)	ブリジストンタイヤ東京工場内道路舗装及排水工事	東京都	42,628,000	セメコン厚18cm、アスコン厚5cm
三共(株)	品川工場グラウンド周辺道路舗装工事	東京都	5,314,590	乳剤厚3cm
十条製紙(株)	十条工場構内道路舗装工事	東京都	4,623,150	乳剤厚3cm
埼玉県庁	東京環状線舗装新設工事	埼玉県	18,300,000	アスコン厚10cm
建設省関東地方建設局	宇都宮道路舗装第2号工事	栃木県	49,200,000	アスコン厚5cm
(株)熊谷組	白井貯油槽土木工事	千葉県	10,500,000	大体土木工事進入路隧道工事
清水建設(株)	花王石鹼川崎工場内道路舗装工事	神奈川県	35,000,000	アスコン厚5cm
建設省中部地方建設局	名古屋道路舗装新設工事	愛知県	54,400,000	アスコン厚12cm
建設省中部地方建設局	昭和37年度沼津舗装修繕(其の3)工事	静岡県	35,950,000	アスコン厚20cm
日本道路公団	名神高速道路吹田茨木舗装工事	大阪府	660,230,459	高速道路受注の始まり
建設省近畿地方建設局	25号線大阪市内元町修繕外1件工事	大阪府	55,000,000	アスコン厚5cm、ブラックベース厚8cm
建設省近畿地方建設局	八木アスファルト舗装第5工事	京都府	35,980,000	アスコン厚5cm、ブラックベース厚8cm
尼崎市役所	新方新舗装工事	兵庫県	74,792,585	ダストール厚3cm
建設省四国地方建設局	昭和37年度丸亀アスファルト舗装工事	香川県	18,400,000	アスコン厚4cm、ブラックベース厚5cm
建設省中国地方建設局	糸崎舗装工事	広島県	31,750,000	アスコン厚10cm
山口県庁	2級国道徳山岩国線舗装新設工事	山口県	15,370,000	アスコン厚10cm
建設省九州地方建設局	水巻地区舗装修繕工事	福岡県	16,150,000	アスコン厚10cm
福岡県庁	八幡島線八幡市大字石坂舗装新設工事	福岡県	33,800,000	アスコン厚10cm

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)	備 考
建設省九州地方建設局	中津地区舗装工事	大 分 県	22,570,000	アスコン厚5cm
清水建設(株)	四日市地区改良工事	大 分 県	84,657,300	盛土切土外土木工事、路盤工事
建設省北陸地方建設局	大積田代舗装工事、第1次～第3次	新 潟 県	73,450,000	ブラックベース厚5cm、トベカ厚5cm
建設省北陸地方建設局	石川県加茂町黒瀬町舗装新設工事	石 川 県	33,510,000	セメコン厚23cm
建設省東北地方建設局	小島谷道路改良舗装道路	岩 手 県	57,460,000	アスコン厚5cm
建設省東北地方建設局	小砂川道路舗装工事	秋 田 県	40,660,000	アスコン厚5cm、トベカ厚4cm
建設省東北地方建設局	郡山国道白河道路舗装工事	福 島 県	159,505,000	白河バイパスのセメコン舗装
北海道開発局	臨時就労対策事業2級国道室蘭浦河線浜厚真鶴川間の内浜厚真地内道路改良工事	北 海 道	80,431,823	アスコン厚5cm
北海道開発局	1級国道40号線比布和寒両地内塩狩道路舗装外一廉工事	北 海 道	77,590,828	アスコン厚5cm

◀ 昭和38年 ▶

首都高速道路公団	高速道路4号線舗装新設工事	東 京 都	112,350,000	首都高速初受注工事アスコン厚4cm
建設省関東地方建設局	20号国道浅川地区修繕工事	東 京 都	94,470,000	セメコン厚25cm
東京都庁	街路舗装新設工事(その1、その2)	東 京 都	37,807,000	アスコン厚8cm
清水建設(株)	日航ニュージェットライナーハンガー舗装工事	東 京 都	51,573,000	
建設省関東地方建設局	下間久里道路修繕工事	埼 玉 県	47,910,000	アスコン厚5cm
千葉県庁	2級国道館山木更津線道路舗装新設工事	千 葉 県	47,680,000	アスコン厚10cm
建設省関東地方建設局	藤沢バイパス引地白旗間舗装工事	神奈川県	53,710,000	アスコン厚12cm
建設省中部地方建設局	名岐バイパス堀越～枇杷島地区舗装新設(その1)工事	愛 知 県	20,200,000	アスコン厚12cm
建設省近畿地方建設局	26号線大田町舗装修繕外1件工事	大 阪 府	45,615,000	アスコン厚13cm
新守口自動車教習所	新守口自動車教習所内舗装新設一部改修工事	大 阪 府	25,817,000	
ホンダ販売(株)	布施自動車教習所コース新設工事	大 阪 府	16,197,000	修正トベカ厚4cm
建設省四国地方建設局	中川舗装工事	愛 媛 県	54,550,000	アスコン厚10cm
建設省中国地方建設局	廿日市舗装工事他一廉工事	広 島 県	32,380,000	アスコン厚10cm
建設省中国地方建設局	浜田舗装工事	島 根 県	36,900,000	アスコン厚9cm
福岡県庁	志賀和白線福岡市和白町防衛支出金特定道路舗装補修工事	福 岡 県	26,187,500	アスコン厚10cm

第4編 道路整備期

発注先	工事名	場所	請負金額(円)	備考
建設省九州地方建設局	四日市地区舗装工事	大分県	53,100,000	アスコン厚4cm
建設省北陸地方建設局	黒川曾地舗装工事	新潟県	111,650,000	アスコン厚5cm
建設省中部地方建設局	山口道路舗装工事	長野県	29,700,000	アスコン厚12cm
建設省東北地方建設局	荒谷道路舗装工事	宮城県	82,691,000	アスコン厚10cm
青森県庁	青森能代線舗装補修工事	青森県	15,737,000	アスコン厚7.5cm
建設省東北地方建設局	子抱道路舗装工事	岩手県	28,300,000	アスコン厚11cm
建設省東北地方建設局	吹浦道路舗装工事	山形県	57,140,000	アスコン厚10cm
北海道開発局	1級国道39号留辺蘂町地内大町富士見間舗装道新設工事	北海道	128,332,000	アスコン厚11.5cm
北海道開発局	2級国道室蘭浦河線鶴川町浜田浦地内舗装外一廉工事	北海道	85,296,000	アスコン厚11.5cm

◀ 昭和39年 ▶

首都高速道路公団	放射4号線立体交差舗装工事	東京都	123,573,000	アスコン厚4.5cm
建設省関東地方建設局	20号高倉地区改築及び修繕工事	東京都	83,950,000	アスコン厚20cm
埼玉県庁	所沢浦和線舗装修繕工事	埼玉県	47,004,000	アスコン厚10cm
茨城県庁	39国補新第21、27号舗装新設工事	茨城県	26,570,000	アスコン厚5cm
横浜市役所	東京沼津線第2工区舗装新設工事	神奈川県	94,775,000	アスコン厚10cm
清水建設㈱	キャタピラ仮設道路	神奈川県	166,358,000	セメコン厚25cm
清水建設㈱	トヨタ車体㈱富士松工場2F工事	愛知県	59,284,000	
建設省中部地方建設局	富士舗装修繕工事	静岡県	35,700,000	アスコン厚5cm
大阪府庁	2級国道高槻線橋本線舗装工事	大阪府	37,505,000	アスコン厚3cm
佐藤工業㈱	地下鉄3号線工事に伴う路面仮復旧工事	大阪府	37,690,000	修正トベカ厚5cm
滋賀県庁	守山堅田線舗装新設工事	滋賀県	65,768,000	アスコン厚5cm
熊谷組・世紀建設共同企業体	名神高速道路愛東彦根間舗装工事	滋賀県	565,704,000	
日本道路公団	神戸明石道路舗装工事	兵庫県	89,249,000	アスコン
建設省近畿地方建設局	南部第2舗装工事	和歌山県	51,700,000	アスコン厚5cm
建設省四国地方建設局	昭和39年度善通寺舗装工事	香川県	50,986,000	アスコン厚4cm
愛媛県庁	国道松山小松線舗装新設工事	愛媛県	24,000,000	修正トベカ厚5cm
建設省中国地方建設局	阿品舗装工事	広島県	40,100,000	アスコン厚5cm
建設省中国地方建設局	三石バイパス舗装工事	岡山県	30,560,000	アスコン厚5cm
建設省中国地方建設局	益田舗装工事	島根県	38,350,000	アスコン厚5cm

発注先	工 事 名	場 所	請負金額(円)	備 考
福岡県庁	福岡直方線鞍手郡若宮町舗装新設工事	福岡県	31,156,000	アスコン厚10cm
熊本県庁	熊本県阿蘇郡小国町特殊改良第4種工事	熊本県	19,681,000	セメコン厚3cm
建設省北陸地方建設局	新飯田道路舗装工事	新潟県	39,730,000	アスコン厚11cm
宮城県庁	舗新4の2号公共特失事業舗装新設工事	宮城県	43,132,000	アスコン厚11cm
建設省東北地方建設局	酒田道路舗装工事	山形県	53,569,000	アスコン厚10cm
建設省東北地方建設局	奥中山道路舗装工事	岩手県	44,350,000	アスコン厚11cm
北海道開発局	主要道々遠軽上湧別線遠軽上湧別間道路外一廉工事	北海道	164,288,000	アスコン厚6.5cm、アス安定処理厚6cm
北海道開発局	2級国道室蘭浦河線新冠静内間舗装外一廉工事	北海道	129,915,000	アスコン厚5cm、トベカ厚4cm