

## 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ていたのである。

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……。

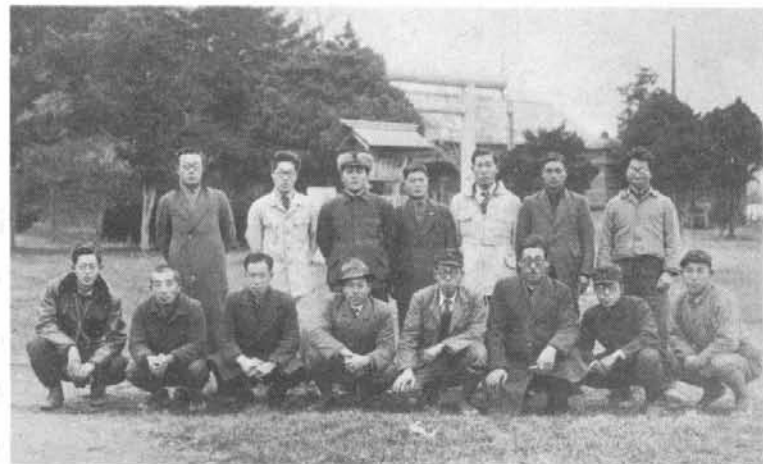
この考えは今日に至るまで、終始一貫続いている清水忠雄の方針であり、社風として家族的ふんい気が培かわれたゆえんであろう。

### 〈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、タイヤ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<sup>④</sup>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、労務の調達はずから不可能であった。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なものである。

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
仙台下出張所	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 晴	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、苦しさはつものばかり、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……。

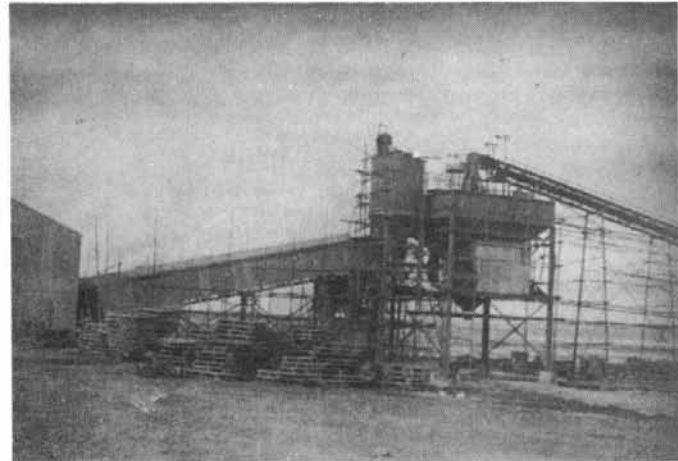
あの時の苦しみは、死をも覚悟したともらしておられるが、社員の給料も分割払いから、やがて遅配欠配となるに至ったわけで、当時在籍した社員にとっては思い出したくない苦い記憶である。しかし、一面この時期を乗り切ったことが今日わが社が存立する所以であり、社史の重要な一頁である。

#### 〈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、わが社の資金繰り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



一步を踏みだしたのであった。

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。路盤工は唐楯・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<sup>ゼロ</sup>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<sup>ゼロ</sup>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（人間・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、野の花のお好きな、天皇、皇后様が、毎年、夏から秋に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。

自社のモータープ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 (0.19m <sup>3</sup> ) 1 台、4 切 (0.11m <sup>3</sup> ) 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 —

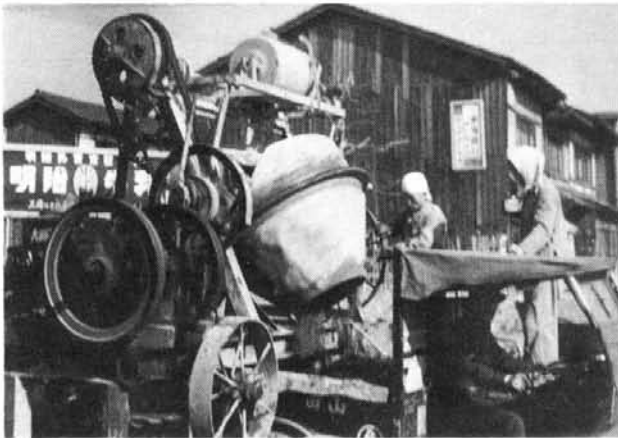
当時は厚さ2吋 (5 cm) 面積100平方ヤード (83.6 m<sup>2</sup>) を舗装するに必要な量の混合物を、毎時製造することのできる能力を持ったプラントを100ヤードと呼称した。したがって800ヤードというのは1時間に厚5 cmの舗装を800平方ヤード舗設できる合材を製造する能力を指すわけである。現在のt/h表示に換算すると合材の比重を2.3とすれば100ヤードは0.96t/hとなる。



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 <sup>3</sup> ） 1台、 7切（0.19m <sup>3</sup> ） 6台 4切（0.11m <sup>3</sup> ） 3台、 400kgパグミル 3台	計13台
ローラ類（12t～7t）		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	所長卷下乙四郎
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	呉シグナルエリア道路舗装工事	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	
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	
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	
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	山口聯隊跡道路工事
山口県庁	岩国市内道路補修工事	山口県	625,903	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
宮城県庁	根白石災害復旧護岸工事	宮城県	1,380,967	河川工事

◀ 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設、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	西大路通白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号線玖河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	沖繩	5,000,000	沖繩進出第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 の他工事	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	
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	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)
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	
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	行政協定道路、埼玉営業 所発祥の場所
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	黒磯駅から那須御用邸ま での工事
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	