

## 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、舗装専門家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棒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棒の中へ適当に分散させて置き入れるわけである。木棒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棒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プシが、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發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、有料制が実際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。

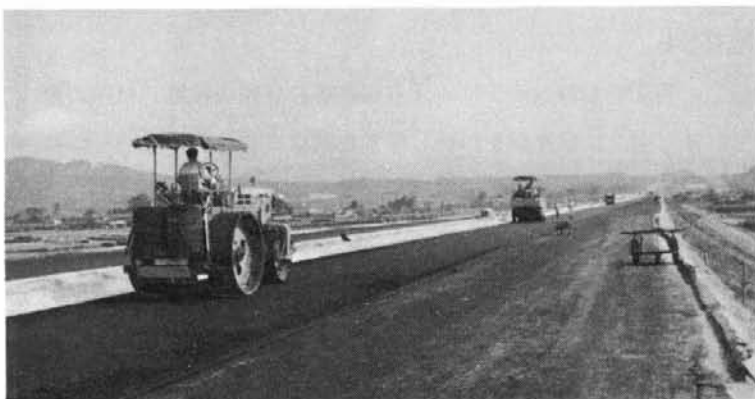
“産業の振興は道路から”と道路輸送が近代産業の興隆にとって欠くことの出来ないものであり、道路網の整備は目下の急務であると政府が力を入れだすと共に、自動車専用の高速道路の建設が急速に進展した時代であった。

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》

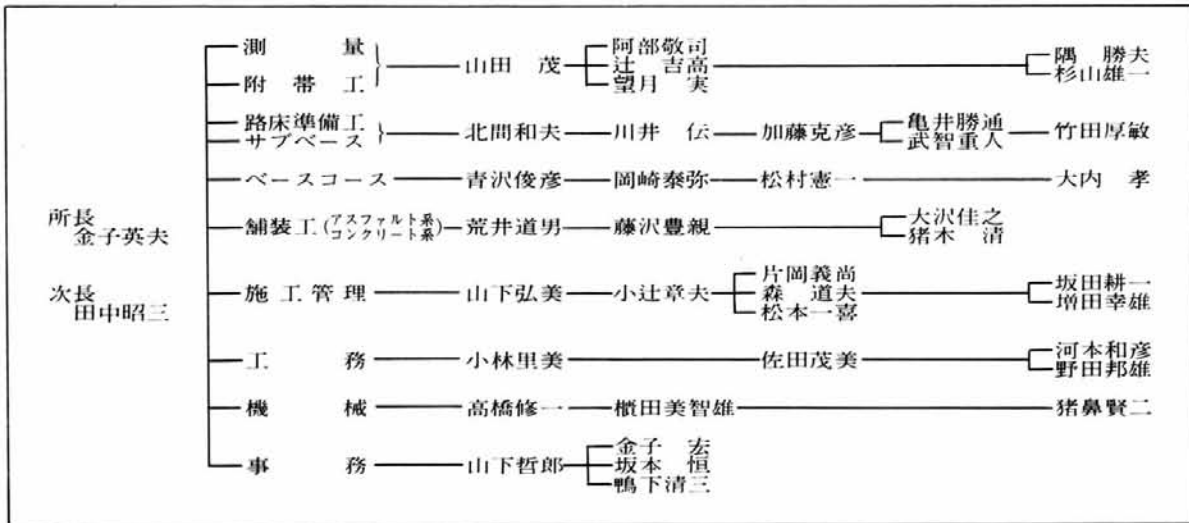
昭和36年11月27日	第1回入札	787,707,264円
〃 11月29日	再入札	770,248,598円
昭和37年5月19日	改第1回入札	671,155,827円
〃 5月21日	改再入札	658,552,358円
予算超過、直ちにネゴに入り		655,963,208円にて契約

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



主 要 機 械 - 一 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 <sup>3</sup> 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 <sup>3</sup> 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WAYNE社	2 - 450	路面掃除
エンジンスプレーヤー	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 セガラピット 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う。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、齊藤芳治（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（0.58m<sup>3</sup>）可傾胴型で、それまでのパッグミル400kgまたは、8切（0.22m<sup>3</sup>）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軸パッグミルの攪拌、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ただけでなく、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



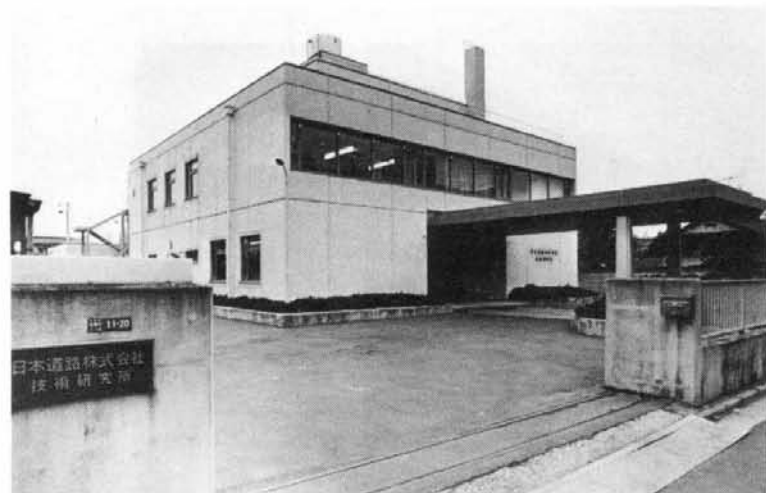


旧技術研究所の建物全景（昭和45年頃）

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P<sub>2</sub>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戸当たり約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、1棟16戸、1戸当たり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〉

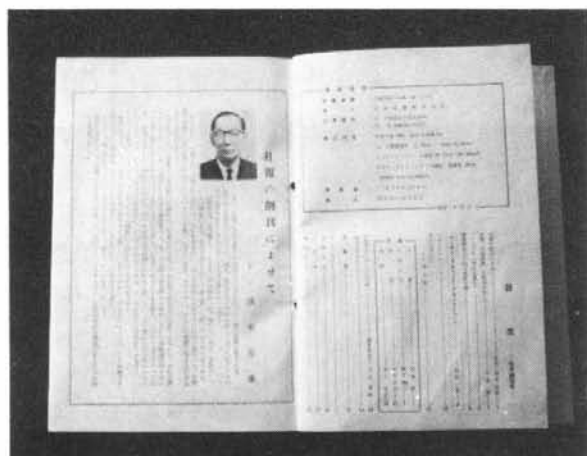
社報が創刊される数年前から“月報”という形で社報に準ずるものが本社庶務課から出されていたが、内容的にみて地方の社員が望むようなものではなかった。

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も、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時からは、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越え、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(営)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(営)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号県道新潟新津線新津市普通北上町地内	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ュ第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㈱	富士精密工業㈱三鷹工場自動車試験場新設工事	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㈱	宇都宮飛行場滑走路舗装工事	栃木県	8,247,826	セメコン、トペカ
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㈱	市川毛織㈱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㈱	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号石枹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、アスマル厚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鵜沼地内	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	臨事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	県道半田挙母線舗装新設工事	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・10四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苫小牧市明美々間第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	アスコン厚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	アスコン厚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	アスコン厚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	アスコン厚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	細粒式アスコン厚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	細粒式アスコン厚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	細粒式アスコン厚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	細粒式アスコン厚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	細粒式アスコン厚5cm
高知県庁	国道高知徳島線舗装補修工事	高知県	7,311,725	細粒式アスコン厚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	細粒式アスコン厚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	アスコン厚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3cm
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

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	八幡鳥栖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	小鳥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省	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号線大國町舗装修繕外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	子袍道路舗装工事	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級国道室蘭浦河線鷗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(株)	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(株)	トヨタ車体(株)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(株)	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
能谷組・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年度普通寺舗装工事	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