

大林道路五十年史

発刊のことば

大林道路株式会社が、本年8月26日をもちまして創立50年の記念すべき日を迎える運びとなりましたことは、大林グループの統括者として感慨一入なものがあります。

大林組は、早くから道路舗装事業の将来性に着目し、昭和5年日本液体アスファルト工業(株)と相諮り、日米合弁の日本ビチュマルス株式会社を設立し、アスファルト乳剤の製造及び販売並びに舗装工事の請負に進出しました。しかしながら、軍関係の工事を日米合弁の会社が手掛けることに問題を生ずるなどありましたため、昭和8年3月、同社の経営から円満に離脱し、新たに、大林組のほぼ全額出資による道路舗装会社を設立することとした結果、昭和8年8月、今日の大林道路の前身である東洋舗装株式会社が、東京市麴町区丸ノ内に呱呱の声をあげるに至ったのでありまして、爾来舗装の専門家としてひたすらこの道を歩み続けて参りました。

顧みますと、大林道路が歩んだこの半世紀のうち最初の10数年間には、日華事変とそれに次ぐ太平洋戦争という難関に逢着し、終戦間際には、技術者、労務者及び資材の欠乏によって、事業の遂行すら危ぶまれる状況に立ち至りました。終戦を迎えて、大林組の下請として駐留軍関連の工事の施工から再出発しましたが、その後予想できないほどの激しいモータリゼーションの進展によって、道路の整備事業は漸く本格的な展開をみせ、やがて、わが国経済の高度成長期に際会し、この時期道路の国民経済的な重要性の認識が頓に高まり、これに伴って道路投資は経済成長率を上回る伸び

をもって拡大実施され、当社は、経営の基盤を固めることができました。しかし、この盛況も昭和48年秋のオイルショックまでで、その後、わが国経済は低成長の時代へと移行し、加えて財源難を背景とする財政の硬直化によって、公共投資は抑制され、ここ数年はゼロシーリングの状態を続け、極めて厳しい環境に置かれております。

当社が、この激動の昭和期の荒波を突破して、大林グループ各社の代表的な優良企業にまで成長して、大方の信頼を博しつつ創立50年の栄えある日を迎えることができましたのは、これ偏えに、いろいろな困難に直面して創意と工夫でこれを克服し、営々として会社の発展のため刻苦、精励されました先輩諸賢のご努力と、お得意先各位並びに関係先各位の一方ならぬご支援とご協力の賜でございまして、ここに深甚な謝意を表しますとともに、今後とも社業のより一層の伸長に努め、各位のご恩顧の万分の一にお報い申し上げたいと、深く期しております次第でございします。

創立50年という節目を迎え、この半世紀の間に先人各位が辿られた波瀾と栄光に満ちた道を回顧いたすとともに、この間における先輩諸兄弟のご苦勞の跡をしのび、新たな時代への門出の糧といたしたく、ささやかながら『大林道路五十年史』を編纂いたしました。ご高覧賜わりますれば、望外の幸甚に存じます。

昭和58年 8 月



取締役会長 大林 昌郎

ご挨拶



当社は、昭和8年に創立されて以来本年で50周年を迎えました。この間当社は、創立間もない頃の不安定な揺籃時代や太平洋戦争中の開店休業の時代、戦後の道路整備の波に乗った躍進の時代、そしてオイルショック以降の安定成長の時代など、変転極まりない激動の時代を懸命に生き抜いて参りました。

私が当社の役員に就任しましたのは、昭和43年のことであります。途中オイルショックに見舞われて、拡大の一途にあった当社の先行きに暗い翳がさし込んだこともありましたが、先輩諸氏及び従業員の皆さん方の並々ならぬ精進努力のお蔭をもちまして、この記念すべき日を迎えることができましたことは、まことに欣快に堪えません。

今日当社が技術と堅実経営を誇る道路会社として、大方のご負託に応えることができているのは、これ偏えに、当社の草創期以来ご懇篤なご支援とご指導を賜りました(株)大林組をはじめとする株主の各位、変らぬご愛顧を賜りましたお得意先の皆様方、その他関係の各位のご懇情の賜でございまして、ここに厚く御礼申し上げる次第であります。

申すまでもなく道路は、産業、生活そして文化の基盤であり、その整備事業は、今後とも大きな社会的ニーズとして推進されるものと存じられ、役職員一同は、一致協力して洋々たる未来に向って挑戦する覚悟でありますので、何卒倍旧のご指導とご鞭撻を賜りますよう、重ねて御願い申し上げます。

私は、従業員の皆さんが、この社史を通じて、諸先輩方のご労苦の跡を偲び、歴史の価値をつぶさに体得されるとともに、この社史が、今後の当社の歴史を築いてゆく皆さん方に対して、有力な指針となることを期待いたしております。

昭和58年8月

取締役社長

長沼典郷

50周年に寄せて

私は、昭和5年に創立早々の日本ビチュマルス株式会社（大林組出資の日米合併会社）に入社いたしました。

会社は、昭和6年に横須賀海軍施設部発注の我国最初の追浜飛行場滑走路工事を競争入札の結果受注いたしました。大林組の全面的な協力を得て見事な出来栄により、翌7年には同施設部から極秘の工事（無人・硫黄島の飛行場）の特命をうけたのであります。この工事を受注することは、会社が日米合併会社でありますので、軍の機密がアメリカに洩れるおそれありと考え残念ながら辞退することに決定したのであります。

これを契機として、大林組を主体とする今日の大林道路が昭和8年に誕生するに至ったのであります。私は、会社の創立事務にたずさわり、創立後は大林組の強力な支援のもとに業域の拡大に努力いたしました。が、数年ならずして日華事変が勃発し国を挙げて戦時体制となり、会社は休業状態に陥り、私は、昭和13年より大林組に勤務することとなりました。

戦後になって当社は、我国経済の復興が進むなかで、経済成長に立ち遅れが目立つ道路の整備に、政府が全力を注ぐという好機に際会し、この間経営の基盤を固めたのであります。私にとって因縁浅からぬ大林道路の再建の命をうけましたのは、昭和35年末でありました。自分で生んだ子供に再会のときに恵まれ、立派に成長させねばならぬという堅い決意のもとに、内外の協力と支援の賜によって、幸いにして今日の盛大を見ることができました。

大林道路が創立50年を迎えるに当り、この意義ある五十年史が刊行され、その第一頁に足跡を印すことは、萬感交々胸にせまり感謝と喜びに堪えず、会社の今後の一層の発展を祈念いたして已まぬ次第であります。

昭和58年8月

相談役

船倉貞一



現役員



取締役会長
大林 芳郎



取締役
渡辺 忠雄



相談役
船倉 貞一



●前列左から
 常務取締役 渡辺 五郎
 専務取締役 森 實二
 専務取締役 伊吹山四郎
 取締役社長 長沼 典郷
 取締役 松島 清重
 取締役 宮森 和夫
 監査役 岡田 正

●後列左から
 常務取締役 星野 忠
 常務取締役 植木 信一
 常務取締役 木内 忠一
 取締役 足立 力
 取締役 神田 精夫
 取締役 河内 稔典
 取締役 黒崎 徳三
 取締役 丸山 良平
 取締役 新井 光雄
 取締役 立花 好英
 監査役 飯田 謙一

顧問



中野 了三



田所謙次郎



杉浦 武夫



池田 雄二



杉下 正臣



杉本 巖



戸田 博



大島 一男

目 次

口 絵 道——その素顔

発刊のことば	取締役会長 大 林 芳 郎
ご挨拶	取締役社長 長 沼 典 郷
50周年に寄せて	相 談 役 船 倉 貞 一

沿 革

序 章 設立前史

1. 道路舗装化への動き	3
2. 日米合弁会社日本ビチュマルスの発足	5
3. 乳剤販路の拡大と簡易舗装工事の請負	6

第1章 東洋舗装の設立（昭和8年～20年）

第1節 設立に至る経緯

1. 日本ビチュマルスからの離脱	9
2. 設立準備から発足まで	9

第2節 設立当時の経営

1. 会社スタートの頃	11
2. 横浜工場建設と「東洋乳剤」の製造販売	12
3. 舗装工事の請負專業化へ	14

第3節 戦時体制下の経営

1. 日華事変勃発の打撃	15
2. 太平洋戦争下の状況	17
3. 主要工事の紹介	18

第2章 経営の再開と経営基盤の確立（昭和20年～34年）

第1節 道路整備計画の再開

1. 道路の荒廃とGHQの整備計画……………23
2. 道路政策の基本体制の確立……………24
3. 第1次道路整備5カ年計画のスタート……………25
4. 業界活動の再開……………26

第2節 経営体制の整備

1. 東洋舗装の再出発……………27
2. 建設業法施行と第1回登録……………27
3. 相次ぐ増資・陣容の強化……………28
4. 出張所の開設……………29

第3節 受注分野の拡大と工事量の増大

1. 駐留軍関係工事からの出発……………30
2. 拡大する道路整備計画……………33
3. 国道工事の受注増加……………35
4. 地方道工事の受注……………39
5. 民間企業からの受注……………43

第3章 経営基盤の強化と発展（昭和35年～41年）

第1節 道路整備事業の進捗

1. 所得倍増計画と社会資本の整備……………45
2. 道路業界の動向……………47

第2節 経営体制の強化

1. 外部資本の導入と増資……………48
2. 大林芳郎社長の就任と経営陣の強化……………49
3. 内部体制の充実……………51
4. 大林グループ内での東洋舗装の役割……………52

第3節 全国営業網の確立

1. 大阪支店の設置……………53
2. 全国に出張所を設置……………53
3. 機械工場の設置……………54

第4節 工事量の増大と大型化

1. 受注工事高の飛躍的増大と施工の機械化……………56

2. 高速自動車道工事の受注	57
3. 国道工事の受注	60
4. 地方道工事の受注	62
5. 民間工事の受注	64

第4章 経営体質の改善と業績の向上（昭和42年～47年9月）

第1節 好況下の道路業界

1. 新全国総合開発計画の実施	65
2. 第5次・第6次道路整備5カ年計画	65

第2節 大林道路株式会社の誕生

1. 大林道路に商号変更	67
2. 経営5カ年計画の策定	68
3. 株式の上場	70
4. 経営陣の異動	71

第3節 営業活動の積極的な展開

1. 営業体制の整備・拡充	72
2. 新規需要先の開拓	74

第4節 内部体制の充実

1. 機構の整備	75
2. 技術部門の整備	76
3. 安全管理体制の整備	77

第5節 工事量の増加と多様化

1. 高速自動車道工事の受注	78
2. 国道工事の受注	81
3. 地方道工事の受注	83
4. その他官公庁工事の受注	85
5. 民間工事の受注	90

第5章 高度成長の終焉と体制の強化（昭和47年10月～50年9月）

第1節 経済社会基本計画とオイルショック

1. 円切り上げ時代とオイルショック	93
2. 第7次道路整備5カ年計画とオイルショック	94

第2節 新たな発展を目指して

1. 第3次経営5カ年計画の進捗状況	95
--------------------	----

2.	営業目的の変更と経営陣の強化	96
3.	本店の移転	97
4.	建設大臣許可第2523号の取得	98
第3節 営業・管理体制の強化		
1.	営業拠点の拡大	99
2.	機械管理体制の整備	100
3.	技術研究所の新設	101
4.	人材の確保	102
第4節 工事の状況		
1.	高速自動車道工事	104
2.	国道工事	106
3.	地方道工事	108
4.	その他官公庁工事	109
5.	民間工事	110

第6章 低成長時代への対応（昭和50年10月～）

第1節 経営環境の激変		
1.	2次にあたるオイルショック	115
2.	財政の硬直化と第8次道路整備5カ年計画	117
第2節 新時代への対応		
1.	大林会長、長沼社長体制のスタート	118
2.	経営3カ年計画の策定	120
3.	組織・機構の見直し	122
4.	アスファルトプラントの見直し	124
5.	経営陣の異動	126
第3節 経営の合理化		
1.	減量経営	127
2.	工事現場の生産性向上	129
3.	工事機械運用の効率化	131
4.	事務処理の電算化	133
5.	安全衛生管理の徹底	135
第4節 技術開発と施設の拡充		
1.	技術開発の推進	136
2.	施設の拡充・増資	138

第5節 積極的受注活動の展開

1. 高速自動車道工事の受注	141
2. 国道工事の受注	146
3. 地方道工事の受注	154
4. その他官公庁工事の受注	157
5. 民間工事の受注	163

口 絵 現況、技術開発、最近20年間の竣工写真

資 料	191
年 表	223
編集後記	235

凡 例

1. 本史の記述は、原則として昭和57年12月31日までとした。
 2. 用字用語については、原則として常用漢字、現代かなづかいによったが、固有名詞や業界関係の専門用語は、必ずしも原則どおりとなっていない。
 3. 人名については、歴史叙述の例にならい敬称を省略した。また、役職名は当時のものとした。
 4. 法人名については、必要に応じて組織形態の名称を略記した。
-

沿革

序章 設立前史

1. 道路舗装化への動き

道路事業の基本となる「道路法」は、明治21年に立案されて以来30年の紆余曲折を経て、大正7年の第41回帝国議会でようやく成立し、大正8年4月法律第58号として公布された。この「道路法」によってわが国の道路は、国道、府県道、郡道、市道及び町村道の5種類に分けられ、道路の新設または改築に要する費用は、原則として地方公共団体の負担とするが、特に軍事目的を持つ国道については、全額国庫負担とされた。また、「道路法」の制定に伴って、道路構造令、街路構造令などの規準が定められたが、街路構造令には「主要ナル街路ノ路面ハ……（中略）適当ナル材料ヲ以テ之ヲ舗装スベシ」と定められ、舗装は主要な街路の路面にのみ築造されるべきものとされた。

政府はこの法律に基づいて、大正9年以降30年間にわたって実施する、第1次道路改良計画を策定し、これに要する資金2億8,280万円は、主として「道路公債法」による公債で賄うこととした。

この第1次道路改良計画の策定に伴って、幹線道路の大規模な改築計画が、東京、大阪などの大都市を中心に相次いで行われ、これに伴って、アスファルトプラントをはじめ、ガソリンエンジン搭載のローラーやコンクリートミキサーなどの輸入が活発となり、大正10年頃にはアスファルト舗装の施工が始められた。なかでも、京浜国道、阪神国道の改築工事、明治神宮外苑の道路工事などは、当時のアスファルト舗装技術の最先端を行くものとして、多くの関係者の注目を集めたものであった。

また、道路の舗装化のうえで忘れてならないのは、大正10年5月に認可された東京都市計画街路改修事業で、この事業は、産業文化の進展に伴う都市の膨張と、自動車交通の増大とに対処し交通系統の確立をねらったもので、東京都市計画環状道路の建設事業として、昭和9年まで継続事業として実施された。この環状道路の路面は、「適当な材料をもって硬質舗装し……」と計画書にあり、ここ

にアスファルト舗装が本格的に採用される機運が高まった。

ところで、第1次道路改良計画は、大正12年の関東大震災後とられた財政緊縮政策によって一時中断したが、その後大正末期から昭和初期にかけての自動車の普及によって、道路整備の必要性が再び増えてきた。しかし、昭和2年の金融恐慌に始まる不況によって国の財政は悪化し、昭和4年に策定された産業道路改良計画が画餅に帰するなど道路の整備は進まなかった。そして、昭和5年9月の米価の大暴落、翌6年10月の北海道、東北の大飢饉を経て、政府は同年11月から、折からの深刻な不況を背景に、失業者の救済対策として国道工事の直轄施行に乗り出した。また翌7年には、農村の疲弊に対処するための抜本的な失業防止策として、産業の振興に重点を置いた産業振興道路改良5カ年計画を樹立し、同年度からスタートさせたので、この時期道路の整備は大いに進んだ。

さて、大正の中頃から末期にかけて、わが国で初めて行われた道路の舗装は、欧米の仕様を模倣したもので、次の4種類に大別され、アスファルト系では(3)のいわゆる高級舗装が主流を占めていた。

- (1) 砂利の路面上に厚さ2.5cm以下のアスファルト乳剤による路面処理
- (2) 路盤上に5~20cm厚のアスファルトマカダム
- (3) 厚さ15cmのセメントコンクリート基層の上に直接5~10cmのアスファルト混合物、舗木、小舗石、石塊またはレンガなどで表層を処理する舗装
- (4) 厚さ15cm以上のセメントコンクリート舗装及び厚さ10cm程度のセメントマカダム

昭和に入ると、京浜、京阪神をはじめ、各府県の主要都市においても自動車交通量が増加し、それとともに道路舗装の必要性が急速に増えてきた。しかし、財政上の理由から、高級舗装だけでは応じきれない状況になり、より安価な舗装が強く要望されるようになった。こうした要求にこたえて、(1)の路面処理、(2)のアスファルトマカダム、(3)のうちの基層を省いた舗装及び(4)の層厚を薄くしたコンクリート舗装やセメントマカダムなどの簡易な舗装が施工された。

これらの工種については、時局の要請や経年実績などにより、それぞれ消長はあったが、これら簡易舗装のなかで、アスファルト乳剤を用いた路面処理（表層厚1~2cm）の開発は、道路舗装に画期的な進歩をもたらし、以後、簡易舗装

の代名詞となるに至った。

ちなみに、アスファルト乳剤とは、アスファルトの微粒子が乳化剤の媒介によって水中に分散浮遊する液体のことである。この乳剤を使用する工法には、浸透式と混合式があり、浸透式工法とは、この乳剤を道路の骨材である碎石または砂利に撒布する工法で、アスファルト乳剤は骨材の間げきに流下浸透し、その中の水分は吸収され、あるいは蒸発して、アスファルト分のみが分離して骨材表面に強靱な皮膜となり、骨材相互を固着させて、結合材としての特質を完全に発揮するものである。また、混合式工法とは、特殊な混合用アスファルト材に、砂利または砂を配合して、コンクリートにおけるセメントと同様な働きをさせるものであり、骨材として碎石の供給が困難な地域において、この工法はことに効果が認められた。

なお、わが国において、アスファルト乳剤の研究が開始されたのは、大正15年のことで、東京市の道路試験所が、アメリカ製見本品のレイコールドを入手したのがそのきっかけとなった。

東京市では、当初のうちは輸入品ビチュマルスなどに頼っていたが、昭和2年の春には研究の成果が実り、独特の技術による国産品の製造に成功し、3年4月には直営で乳剤を製造して舗装工事に使用した。

民間では、昭和2年の暮れ、鈴木堅蔵がアスカルの商品名で市場に出したのが初めてであるが、4年に入ると輸入品ビチュマルスの国産化が行われ、さらに多くの国産品も市場に現われて、6年頃には10数社、10年に入ると15社余を数えるメーカーが出現し、官民を挙げて乳剤の製造が盛んになった。

そして、これにあわせて6年には内務省土木試験所の乳剤規格（浸透用）が決まり、8年には浸透用及び混合用についての同所規格が確立し、乳剤の品質に対する指針となった。

2. 日米合併会社日本ビチュマルスの発足

昭和5年当時においては、国内でのアスファルト乳剤の製造はまだ揺籃期にあり、そのほとんどを輸入に依存していた。しかし一方、簡易舗装に対する需要が高まるなかで、国内でもその需要に応じるため、新会社の設立を望む声が高くな

っていた。

このような市場の情勢を背景に、株式会社大林組はアスファルト乳剤の製造、販売に進出することを決意し、横浜の日本液体アスファルト工業株式会社に呼び掛け、製造特許を持つアメリカ企業との合弁方式による会社設立を提案した。

当時この製造特許は、アメリカの石油会社スタンダード・ヴァキューム・オイル・カンパニーの子会社であるインターナショナル・ビチューメン・エマルジョンズ・コーポレーションがこれを持っており、精力的な交渉が進められた結果、同社の全面的な同意を得、5年11月には早くも日米合弁方式による「日本ビチュマルス株式会社」の設立に漕ぎ着けた。

新会社の資本金は30万円で、出資比率はスタンダード石油社とインターナショナル・ビチューメン・エマルジョンズ社で3分の2を、3分の1を大林組と日本液体アスファルト工業が引き受けた。

設立当初の役員は次のとおりであった。

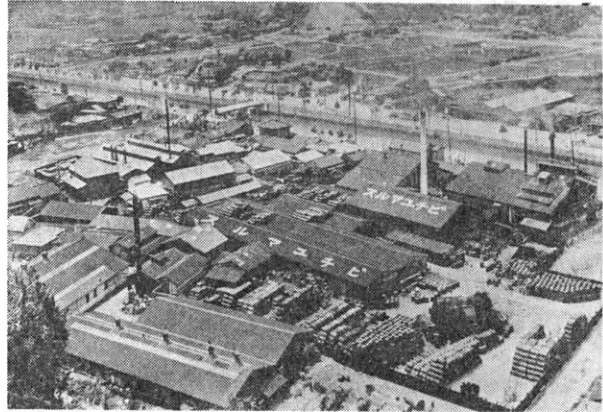
共同代表取締役 牛 島 航 (元大阪府土木部長)
" 山 本 俊 磨 (スタンダード石油社顧問弁護士)
取締役 植 村 克 己 (大林組常務取締役)
" 直 木 倫太郎 (同社取締役技師長)
" 榎 並 充 造 (神戸商工会議所会頭)
" 加 藤 源 次 (加藤合名会社社長)
" 綿 野 吉 二 (綿野商店社長)
" 川 口 磐 夫 (太平洋貿易社長)
監査役 上 野 亀太郎 (上野回漕店社長)
" 土 屋 禎 二 (スタンダード石油社系)

日本ビチュマルスは、インターナショナル・ビチューメン・エマルジョンズ社に特許使用料を支払い、日本におけるアスファルト乳剤の製造、販売並びにこれを使用した簡易舗装工事の請負を主要業務とした。

3. 乳剤販路の拡大と簡易舗装工事の請負

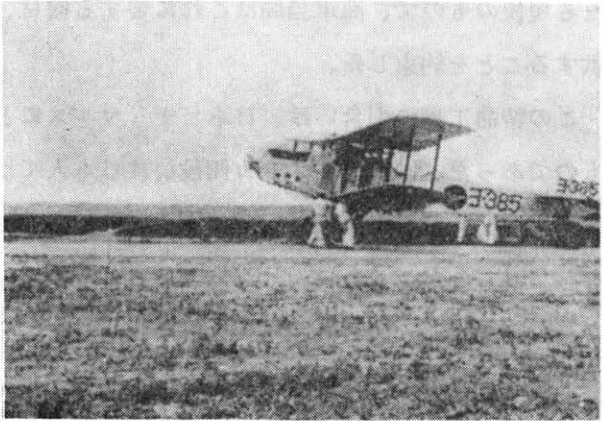
新発足した日本ビチュマルスは、原料のアスファルトをスタンダード石油社か

ら輸入し、横浜市南区中村町に設置した工場でアスファルト乳剤（商品名：ビチュマルス）の製造を行った。同社の乳剤は、施工が簡便であるうえに、工費も割安であったため、当時の国情に適合した材料として需要者に歓迎された。特に内務省土木出張所への納入を通じて、各府県が発注する簡易舗装工事の請負施工が増え、それに伴って日本ビチュマルスの知名度は次第にあがった。



日本ビチュマルス横浜工場

当時の請負工事のなかで、日本ビチュマルスの真価を発揮したのが、昭和6年の横須賀海軍施設部発注の追浜飛行場の舗装工事である。



追浜飛行場舗装工事（神奈川 昭6.10 竣工）

神奈川県追浜にある同飛行場は、明治42年当時周辺の広い埋立地を加えて完成した海軍航空隊の根拠地であったが、軍備強化の一環として滑走路の整備を重点的に実施することとなり、昭和6年秋、その舗装工事が民間企業に発注された。

日本ビチュマルスもこの入札に参加したが、大倉土木（現在の大成建設）と激しい競争合いを演じ、大林組東京支店の強力な支援のもとようやく5万円余の請負金でこれを落札することに成功した。

施工についても大林組が援助し、同社の協力会社である渡辺組が4万4,500m²に及ぶ滑走路部分の舗装を担当した。請負金額は、当時の土木工事としては破格のものであったが、これが飛行場滑走路のアスファルト舗装工事の草分けとなり、日本ビチュマルスは、わが国の舗装工事の歴史に一つのエポックを画した。

追浜飛行場舗装工事の成果は、海軍当局から高い評価を得たが、続いて7年秋には再び横須賀海軍施設部から東京第二農場舗装工事に関する特命の引合いが日本ビチュマルスに寄せられた。

海軍施設部の呼び出しに応じた同社の営業担当の船倉貞一（後の大林道路取締役副社長、現相談役）は、その説明を受ける前に、当工事の内容については社長以外には他言してはならないと念を押されたうえで、「東京第二農場」とは、当時対米軍事基地に擬せられていた硫黄島の飛行場であることを明らかにされた。

つまり、硫黄島に建設中の飛行場の滑走路舗装工事を、日本ビチュマルスに委託しようとするものであった。この工事は、前に施工した追浜飛行場の数倍にあたる規模のもので、海軍当局はこれに要する機材、技術員の輸送には、艦艇を提供することを約束した。

この特命工事の引合いは、日本ビチュマルスにとって極めて深刻な内容を持つものであった。同社のアメリカ側役員は日本人ではあるが、資本金の3分の2までをアメリカ側が出資している日米合弁会社が、対米軍事上の機密に触れる工事を請負うことができないのは当然である。そこで、翌日その事情を説明して工事の請負を辞退し、この問題に終止符が打たれた。

第1章 東洋舗装の設立 (昭和8年～20年)

第1節 設立に至る経緯

1. 日本ビチュマルスからの離脱

海軍当局から東京第二農場舗装工事についての特命の引合いがあった昭和7年には、5月に陸海軍の過激派将校の一部が首相、内大臣官邸を襲撃し、犬養首相を射殺するという、いわゆる5・15事件が起きた。また9月には、警視庁に特別高等警察部（特高）が設置されて思想の統制が強化されるなど、わが国が軍国主義国家への傾斜を一段と強めた年であった。

また国際的には、6年12月に犬養内閣が断行した、金輸出の再禁止を契機とする為替の暴落をテコにして貿易が急速に拡大し、日本商品は中国のほか東南アジア、アフリカ諸国の市場にまで進出した。このような日本商品の激しい海外進出は、一方では後進諸国の民族主義を刺激し、他方では列強の強い反発を呼び起こす結果となり、国際的な対立が激化しつつあった。

このように厳しさを加える内外情勢の下で、日米合弁方式の会社を存続させて行くには、事業展開のうえでも、かなりの障害を覚悟しなければならなかった。前述した7年秋の東京第二農場舗装工事の請負辞退は、その端的な例であったが、この事例を契機として、日本ビチュマルスの大林組側経営陣は、同社からの離脱を決意し、8年3月25日の株主総会において辞任した。

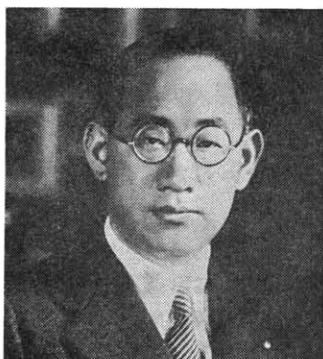
なお、その後の日本ビチュマルスは、15年に外資を返還するとともに、社名を17年2月「東亜道路工業株式会社」に、戦後21年10月「ビチュマルス道路工業株式会社」に、さらに26年2月「東亜道路工業株式会社」と商号を改め、現在に至っている。

2. 設立準備から発足まで

日本ビチュマルスからの経営陣の離脱を円満に了した大林組は、日米合弁方式から脱却して、アメリカ側からの束縛を受けずに、簡易でかつ経済的な道路舗装

を確保することを趣旨とし、同社が主体となって新会社を設立することとした。

新会社の創立事務所を大林組東京支店内に設けて準備を進めた結果、昭和8年7月17日、次の7名を発起人として設立発起人会が開催され、定款を作成するとともに、会社名を「東洋舗装株式会社」とすること、資本金を10万円とし第1回払込みを5万円とすることなどが決められた。



発起人総代 大林義雄（大林組社長）

発起人 大林 義雄（大林組社長）

” 植村 克己

” 牛島 航

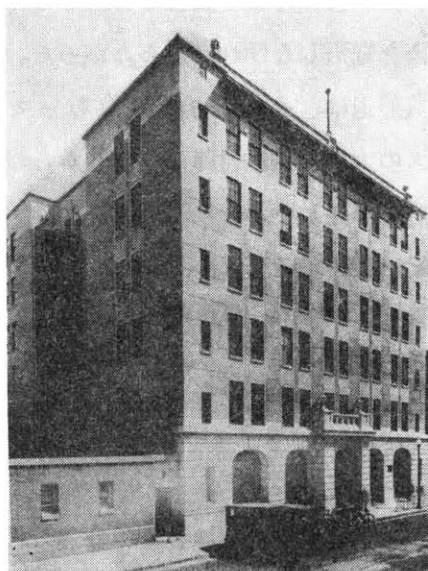
” 榎並 充造

” 直木 倫太郎

” 近藤 博夫

” 加藤 源次

定款によると新会社の営業目的は、①道路舗装用材料及び塗料の製造・販売、②前項の材料を使用する土木及び建築工事の設計・請負、③前2項に関連する業務とされ、本店を東京市に置き、役員構成は、取締役5名以内及び監査役3名以内とし、取締役の互選によって専務取締役1名を選び、専務取締役が会社を代表する。営業年度は毎年11月1日から翌年10月31日までとする——などであった。



本店事務所（昭8.8～36.9）

次いで同年8月26日、大阪市東区京橋3丁目75番地の大林組本店で、創立総会が開かれた。株式引受人12名が出席し、発起人総代大林義雄が推されて議長となり、満場一致で定款を承認した後、取締役、監査役を選任して、総会は終了し、ここに「東洋舗装株式会社」は正式に誕生することとなった。

また、創立された東洋舗装は本店を、東京市麴町区丸ノ内1丁目2番地1（三菱仲28号館）大林組東京支店内に置き、選任された役員は次の8名であった。

専務取締役 牛 島 航（前日本ビジュアル代表取締役）

取締役 植 村 克 己（大林組常務取締役）

” 加 藤 源 次（加藤合名会社社長）

” 直 木 倫太郎（大林組取締役技師長）

” 近 藤 博 夫（同社 取締役支配人）

監査役 榎 並 充 造（神戸商工会議所会頭）

” 松 井 清 足（大林組取締役東京支店長）

” 中 村 寅之助（同社 取締役支配人）

同年9月5日、新会社の設立登記が完了し、また丸ノ内警察署から土木建築請負営業許可書（第166号）が下附されて、いよいよ本格的な業務開始の運びとなった。

第2節 設立当時の経営

1. 会社スタートの頃

東洋舗装がスタートした昭和8年は、わが国が国際連盟からの正式脱退を機として、軍備拡張への道をひた走ることになった年であった。

世界的にみると、昭和初期の不況の底は8年であったが、わが国では、7年度の財政支出が、対前年度比5億円増の20億円に膨張して、景気を強く刺激したので、景気回復の足取りは早かった。

こうしたなかで、鉄鋼、エネルギーなどの基幹産業に対する国家統制が次第に顕著となり、軍需生産が拡大の方向をとり出したが、他方国民生活は向上して、国内の自動車台数は4年度の約9万7,000台から、8年度には13万4,000台へと急速な増大を示した。しかし、当時は道路の改良は遅々として進んでおらず、とりわけ舗装率は著しく低く、道路としての機能を発揮できないばかりか、自動車交通の利便を損ね、また自動車の車体その他が被る損耗も大きかった。

そこで政府は、昭和8年に、従来の第1次道路改良計画を抜本的に改めた第2次道路改良計画を策定し、9年度から28年度までの20年間に、総額7億7,625万円

を投ずることにより、軍事国道 275km 及び国道 6,903km を国の直轄事業で改良するとともに、府県道 1万7,360kmを改良し、3,062kmを舗装することとした。

このような趨勢から、この時期道路の舗装化についての要請は切実なものがあり、特に簡易舗装に対する期待は大きかった。また、その簡易舗装にしても、自動車交通量の増加に的確に対応して行くためには、表層厚を増さなければならず、それに伴って工費は増嵩を余儀なくされて、この時期以降、乳剤舗装、乳剤マカダム及びアスファルトマカダムが、簡易舗装の主流を占めるようになった。

東洋舗装の設立趣旨に、「近來交通運輸ノ発達ニ伴イ、都鄙挙ゲテソノ道路ノ舗装ヲ企図サレルモノ日々ニ多キヲ加フルニ当リ、簡易ニシテ経済的ナル舗装ヲ要望セラルルニ至レリ。コノ要望ヲ完全ニ満タシ得ル舗装材料ノ製造販売並ビニコレヲ使用スル工事請負等ノ業務ハ、蓋シ時世ニ適合シソノ成果ヲ期シテ俟ツベキアルヲ確信シ……」とあり、当時の情勢は、東洋舗装の事業展開に絶好の機会を与えていたのであった。

こうした需要に対応するため当社は、その営業種目として、浸透用東洋乳剤、混合用東洋乳剤の製造販売に加えて、瀝青乳剤舗装工事及び加熱式瀝青舗装工事の請負並びに各種アスファルト製品の販売を行い、積極的な市場展開を行うこととしていた。

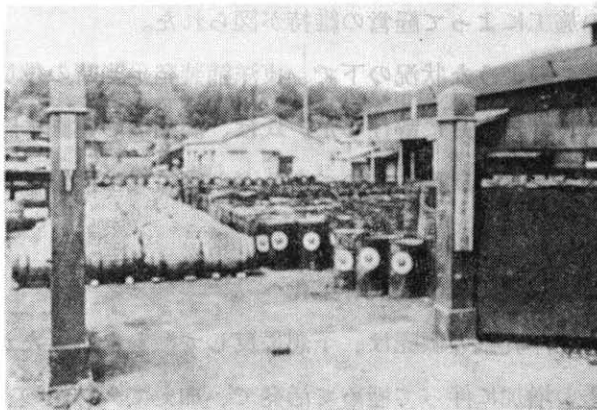
2. 横浜工場建設と「東洋乳剤」の製造販売

昭和8年8月末、東洋舗装の主力製品であるアスファルト乳剤の製造拠点として、横浜工場の建設を横浜市神奈川区北幸町3丁目170番地に起した。同地点は、現在の横浜駅西口にあたり、工場の横には運河があるという、原料及び製品の運搬に極めて便利な位置にあった。

工場の建設に入るとともに、技術担当者は東洋舗装独自の製品づくりに没頭した。アスファルト乳剤の製造、販売については、日本ビチュマルスの時期を通じて、相当の経験を持ってはいたものの、新会社では、日本ビチュマルスが使用している特許に抵触することなく、しかも優れた製品をつくり出さねばならないため、関係者は苦労を重ねた。

工場は同年10月20日に完成したが、「東洋乳剤」の商品名で、東洋舗装の国産ア

スファルト乳剤が名乗りをあげたのは、11月に入ってからであった。販売した製品は、浸透用、混合用、不凍性及び塗料用の4種類で、このうちの主力は、浸透式工法用と、混合式工法用の乳剤で、製造開始とともに関係各方面に働きかけ需要の喚起に努めた。



横浜工場（昭8.10完成）

また、不凍性は寒期に使用するものとして、塗料用は各種防水工事、塗料向けに開発されたものであった。

ところが、東洋乳剤が発売された8年11月頃には、アスファルト乳剤の将来性に着目した企業の参入が相次ぎ、業界では未曾有の販売合戦が展開されていた。東洋乳剤の東洋舗装をはじめ、日石乳剤の日本石油、レキゾールの日本レキゾール、アスカルのアスカル工業、エムラスのエムラス工業、ミクニ乳剤の日本ソリデット、ニューカアスの日本土木建築、ウォーターファルトの小倉石油、エマルビアの東京瀝材、鈴木乳剤の日本アスファルト乳剤、ビチュマルスの日本ビチュマルス、国光の日本化学工業所、アスメントの昭和工業など、その数は13社にも及んでいた。

当然のことながら、販売競争が激化するにつれて乳剤価格は大幅に下がり、東洋乳剤の発売時には、当初予定していた市販価格の半額以下という状況で、販売開始の当初から東洋舗装は苦戦を強いられることとなった。

工場においては、製造能率を上げるなどして生産原価の低減に努力したが、工場経費が増大する反面、販売利益は低下する一方で、いわゆる赤字操業を余儀なくされ、創業後間もない当社として、これ以上東洋乳剤の製造を継続することは困難になった。そこで、9年6月末日をもって一時製造の中止を決定し、横浜工場はしばらくの間閉鎖することになった。しかしながら、同業者からの委託販売製品は比較的安い価格で取り扱うことができたため、これらの販売並びに地方公共団体から受注する道路の舗装工事及び大林組から下請受注する各種の舗装工事

の施工によって経営の維持が図られた。

このような状況の下で、東洋舗装発足当時の役員のうち、取締役直木倫太郎は、9年2月に辞任した。氏は、満州国の建国に際し、請われて大陸科学院長、国道局長に就任したのであるが、後に氏は同国参議の地位についた。

3. 舗装工事の請負专业化へ

東洋乳剤の販売は、予想に反して振わなかったが、舗装工事の発注は自動車輸送の増加に伴って極めて活発で、加えて大林組の支援協力による舗装工事の下請施工が次第に増え、当社の工事請負高は着実に増加して、昭和10年度決算において初めて利益を計上することができた。東洋舗装としては、大林組との協力関係をより一層強化するために、11年1月取締役に鈴木甫（大林組常務取締役）を迎え、これに伴って取締役加藤源次、監査役榎並充造が退任した。

ところで、当時においては、アスファルト乳剤舗装工事のほかに、加熱式舗装工事も盛んに行われ、当社は、大林組道路部（昭和6年設置）の指導を受けながら、舗装工事の請負業者としての道を着実に進めた。加熱式舗装というのは、現在のアスファルト舗装と同様の工法で、アスファルトと骨材（碎石や砂）とを加熱して混合したものを、敷き均し転圧する舗装である。この場合の混合には、アスファルトプラントを使用し、転圧のためのマカダムローラーやタンデムローラーは一応揃ってはいたが、舗装工事の機械化施工とは掛け離れた低い水準に止っていた。例えばローラーの内燃エネルギーは、スチームからガソリンに替わったとはいえ、エンジンの大部分がフォード・トラックなどの中古品を転用したものであったため馬力が不足がちで、敷き均し作業の多くは人力に頼らざるを得なかった。また道路工事が、失業対策事業の一環として行われていた関係もあって、舗装工事の機械化は遅々として進まなかった。

こうしたなかで大林組道路部では、舗装の基層（コンクリート）と表層（アスファルトモルタル）とを固着化させるビチューコン舗装法（特許91893号）を開発し、施工の簡便、経費の低廉、無限の耐久力をキャッチフレーズにその普及を図った。この工法は、道路の基層としてセメントコンクリートを打設し、その水分が蒸発した後にアスファルト乳剤を撒布し、表層を2.5cm厚のアスファルトモ

ルタルで被覆して仕上げるという比較的簡易な工法であったが、抜群の固着力を持つという点で注目され、東洋舗装もこの工法による舗装工事を行った。

ちなみに、当時の道路舗装業者で組織した「日本舗装同業会」(11年11月1日発足)の会員は、東洋舗装、日本舗道、日本ビチュマルス、日本道路舗装、日本アスファルト乳剤、日本ソリデチット、都市土木、東邦工業、大倉土木、高野組、エムラス道路工業及び昭和工業の12社であった。

第3節 戦時体制下の経営

1. 日華事変勃発の打撃

昭和11年2月26日、青年将校に率いられた陸軍部隊によって、首相官邸をはじめ数カ所が襲撃され、内大臣や侍従長などが殺されるという、10年代のわが国の方向を決定づけた2・26事件が勃発した。この事件を境として、軍部の権力は一段と強まり、わが国は高度国防国家建設の名のもとに、軍備増強を強力に推し進めることとなった。続いて12年7月7日に起こった蘆溝橋事件を発端に、日華両国は事実上の全面戦争に突入し、軍事費もまた一挙に膨張した。

日華事変勃発の前年の11年には、第12回オリンピックの東京開催(昭和15年)が決まっていたが、戦争の開始で開催が難しくなり、13年7月には返上が決められた。道路業界では、オリンピックの開催に伴う道路整備事業の拡大に期待をかけていたが、中止によりその期待はむなしく潰えてしまった。加えて、軍需優先が叫ばれるなかで道路予算は縮減され、それとともに道路工事の大半は道路管理者の直轄施行に委ねられ、請負業者に発注されるケースはほとんど皆無に近い状況となった。

12年9月の臨時議会では、20億円余の臨時軍事費予算が提出された。同時に「臨時資金調整法」、「輸出入品等臨時措置法」及び「軍需工業動員法の適用に関する法律」のいわゆる“統制三法”が成立したが、このうち前二法は、日本経済を全面的な直接統制下に置くことを意味するほどの画期的な内容を盛り込んでいたが、翌13年の「国家総動員法」の制定によって、国民の徴用、動員その他の労

働力の統制や、物資、資金にわたる全面的な統制へとエスカレートして行った。

日華事変の勃発を契機として、軍需優先の機運は一挙に国内を覆い、わが国の総動員体制が固められつつあるなかにおいて、道路業界は、道路予算の縮減による受注の激減と統制の強化による物資の不足に悩まされて、極めて厳しい状況下に置かれることとなった。このことは、東洋舗装第6期営業報告書（12年11月1日～13年10月31日）からも如実に酌み取ることができる。ちなみに、その営業概況には、次のように記されている。

「事変下長期戦対応ニ依ル物心両面ノ統制強化ハ所謂非緊急事業ニ属セル我が業界ニ及ス影響マタ頗ル大ナルモノアリ 之レヲ当社ノ指名入札見積ニ就テ見ルモ件数並ビニ総見積高ニ於テ共ニ前年度ノ約40パーセント減トナリ、内比較的予算潤沢ナリトサレ業者間各々囑望セラレタル一般民間諸会社諸工場ノ企業ハ軍需部門ノ一部ヲ除キ殆ド影ヲ潜メ、従来ノ単価ニ何等ノ修正ナキ低廉ナル予算ヲ踏襲継続セル諸官庁工事ノミニシテ妙味全ク乏シキ状勢ナリ……」

このような事情から当社は、11年度決算において、再び赤字計上を余儀なくされ、翌々年の13年度決算では、創業以来初めての2万7,000円余という多額の赤字を計上した。

このような客観情勢の悪化から、道路舗装工事の分野で多くの実績をあげてきた大林組道路部も、13年の青島・滄口飛行場のアスファルトコンクリート工事の請負を最後として解散に踏み切った。

創業当初における乳剤販売の不振から脱却して、舗装工事專業の道を拡大しつつあった当社は、このような事態に直面して、13年の初め頃からは、実質的な休業状態のまま経営の主体を大林組東京支店に移さざるを得ないこととなった。そして、これを機に、13年1月の臨時株主総会で専務取締役牛島航は退任し、当社の代表取締役は、植村克己（大林組常務取締役）が兼務して存続が図られ、その結果、14年度及び15年度の決算では、辛うじて黒字を計上できたが、創業以来の累積赤字はなお続いた。

また、稼働休止の状態のまま閉鎖されていた横浜工場は、13年には建物、機械、その他設備一式を売却して、乳剤の製造事業からも完全に撤退した。

2. 太平洋戦争下の状況

昭和16年12月、太平洋戦争の火ぶたが切られるとともに、防衛体制の強化を軸とする軍需産業中心の施策と連動して、軍事施設の建設及び軍需工場工事の発注が活発化し、当社は関連舗装工事の請負、施工に向って再び体制を整えた。

この太平洋戦争への突入を契機として、緊急諸法令が公布され、17年以降において、わが国の総力戦体制は一段と強化整備された。国家による産業の直接統制は、製品の種類、数量、原料・資材の割り当て、賃金、物価の公定などにまで及び、そのすべてが軍及び軍需工場に振り向けられた。

アスファルトを例にとると、15年1月アメリカからの日米通商条約廃棄以来、戦略物資の一つである原油の輸入がストップし、石油製品は自由に買えなくなり、アスファルトは実績によって割り当てられたうえ、その使用は軍及び軍需工場のみに限られた。さらに翌16年、「物資統制令」の公布に即応して、アスファルトの配給統制組合が発足し、これに伴って民需使用は完全に不可能となり、また道路舗装工事は停滞し、専ら飛行場の滑走路建設用に集約された。また、16年2月に陸軍工事に向けて軍建協力が、翌17年3月には海軍工事に向けて海軍施設協力がそれぞれ設立され、大手建設業者を中心とする軍工事への協力組織ができ、軍関係からの受注は、すべてこの二つの組織によってなされ、施工は協力のメンバーに割り当てられる仕組みとなり、工事の受注は完全に統制された。

このような状況下において、当社の工事は、これら協力のメンバーである大林組が受注した軍事施設の建設工事及び同社が受注した軍需工場工事のうち舗装関連の工事を、当社が下請施工するという形で確保された。その結果当社は、16年度決算において2万6,000円余という大幅な黒字を計上し、累積赤字を一時の半分以下にまで減らすことができた。このような情勢に対処し、当社は、17年3月に専務取締役として田崎修（大林組東京支店営業部長）を迎え、大林組との協力関係を強化した。田崎専務取締役は、大林組が道路部を新設した昭和6年に同部部長に就任し、道路舗装に対する理解が深かった。



専務取締役 田崎 修

そして、18年3月には、株式の第2回払込み（払込済

資本金10万円)が行われて、過去の赤字経営に起因する資金不足が解消された。また、戦局の進展に伴い、次のとおり役員の交代がなされて、田崎専務取締役の下で、少額ではあるが黒字を計上しつつ繰越欠損金を減らしていくという苦しい経営が続けられた。

昭和18年8月(辞任)取締役 鈴木 甫
(新任) " 本田 登(大林組常務取締役)

19年11月(新任)取締役 中村 寅之助(監査役)
(") " 久保 弥太郎(大林組取締役)
(") 監査役 妹尾 一夫(同上)
(") " 宇高 有耳(同上)
(退任)取締役 植村 克己
(") 監査役 松井 清足

20年6月(辞任)取締役 近藤 博夫

しかし戦争末期においては、国内の主要都市とその工場地帯が頻繁な空襲に見舞われ、施工に危険が多くなり、また応召・徴用などによる技術者、労務者の不足に加え、資材の欠乏も手伝って、施工はほとんど不可能の状態に陥った。

3. 主要工事の紹介

創業の昭和8年から20年にかけての主な受注工事は、表-1のとおりであるが、その主なものについて、次に紹介する。

▶館山航空隊滑走路簡易乳剤舗装工事

発注：㈱大林組 工期：10年3月～6月

創業後間もない10年に受注した工事で、舗装面積約20万 m^2 の乳剤舗装工事で、大林組の援助のもと、大きな成功を収めた。特に、1日1,000坪(約3,300 m^2)を舗装するなど、その技術水準の高さは関係者の注目を集めた。

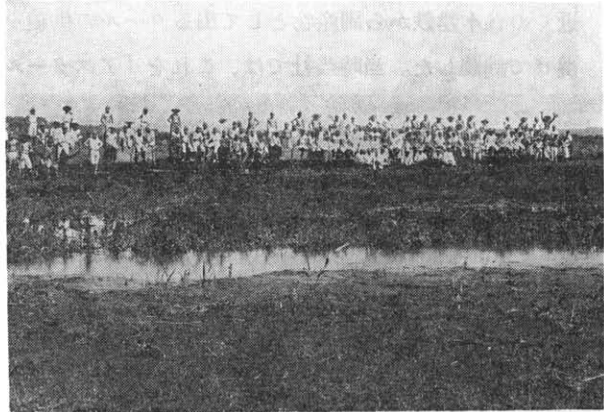
▶仙台市連坊小路その他道路工事

発注：仙台市 工期：14年8月～15年2月

14年に大林組の協力により仙台市から直接受注した工事で、仙台市街地の道路補修に伴う加熱式舗装工事であった。

乳剤工場、アスファルト合材施設を仙台市東七番町に設置したが、アスファルトプラ

ントがなかったために、鉄板上に碎石、砂などを載せ、石炭、木材などの燃料で加熱、乾燥させ、コンクリートミキサーをバーナーで暖めつつ混合して、合材を製造した。



館林ヒ工事（群馬 昭15.1 竣工）

▶館林ヒ工事

発注：㈱大林組

工期：14年9月～15年1月

14年に受注した陸軍熊谷飛行学校の分校の建設に伴う敷地の造成及び外構工事であった。

館林付近の三ヶ町村の人々の協力を得て、松林などを開墾して造成した。

▶G舗装アスファルトコンクリート工事

発注：㈱大林組 工期：15年9月～16年3月

15年に受注した南洋ボナベ島のナンボンマルという高地に、海軍飛行場を建設する工事であった。職員、職工など10数名を東京より派遣し、労務者は島民を雇用したが、労働意欲が乏しく苦勞し、最後は昼夜兼行で施工にあたり、無事竣工した。

▶フネ（府中燃料廠）工事

発注：㈱大林組 工期：15年10月～12月

15年受注した陸軍府中燃料廠の構内道路の碎石マカダム舗装工事であったが、この頃から碎石マカダム舗装が中心となってきた。

▶芝浦工作機械沼津工場構内舗装工事

発注：㈱大林組 工期：18年4月～7月

18年に受注した芝浦工作機械沼津工場の新設に伴う工場敷地及び周辺道路の舗装工事で、構造は碎石マカダム舗装であった。

▶チタ工事（大府）

発注：㈱大林組 工期：19年2月～4月

19年に受注した愛知県大府駅西方の高地に、三菱航空機の工場建設工事に伴う滑走路及び誘導路の舗装工事であった。構造は碎石マカダム舗装で、熾烈な太平洋戦争下の工事で、労力、資材とも極端に不足して苦勞した。

▶三菱化工機船橋工場構内舗装工事

発注：㈱大林組 工期：19年9月～10月

19年秋に受注した工事で、船橋工場では航空機の部品を製作していたので、塵埃の飛散防止が条件となっていたため、碎石マカダム構造では施工できなかった。そのため、

近くの日本建鉄から副産物として出るタールの供給を受け、これを水と分離し、碎石に混ぜて舗装した。当時当社では、これを「アスタール」と呼んでいた。



塩谷郡氏家町瀝青乳剤浸透式舗装工事
(栃木 昭9.3 竣工)



上野公園地内瀝青乳剤混合式舗装工事
(東京 昭9.6 竣工)

表-1 主な受注工事 (昭和8年~20年)

(単位:円)

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
東京鉄道改良事務所	上野駅構内屏風坂道路舗装工事	東京府	1,000	8.10~8.11
大林組	加奈陀公使館舗装工事	東京府	112	8.12~8.12
大林組	戸越分譲地内舗装工事	東京府	5,876	8.11~9.2
栃木県	塩谷郡氏家町瀝青乳剤浸透式舗装工事	栃木県	7,167	8.11~9.3
東京市	上野公園地内瀝青乳剤混合式舗装工事	東京府	7,800	9.4~9.6
群馬県	群馬県藤岡町瀝青乳剤浸透式舗装工事	群馬県	15,000	9.5~9.8
大林組	横浜税関構内トベカ式舗装工事	神奈川県	3,828	9.7~9.8
大林組	横浜税関構内アスファルトコンクリート舗装工事	神奈川県	127,000	9.5~9.9
海経軍理省局	友部航空養成所速報器アスファルト乳剤舗装工事	茨城県	28,400	9.5~9.9

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
青森県	弘前市内瀝青乳剤浸透式舗装工事	青森県	12,168	9. 7～ 9. 9
長野県	長野飯山町瀝青乳剤浸透式舗装工事	長野県	12,035	9. 8～ 9. 9
愛知県	国道第1号線、府県道岡崎足助線瀝青乳剤舗装工事	愛知県	13,250	9.10～ 9.12
横浜市	横浜市内(第1号～3号)乳剤舗装工事	神奈川県	7,100	9. 8～10. 3
京都市	二条通岡崎道疏水間シートアスファルト舗装工事	京都府	22,890	9.11～10. 3
大林組	館山航空隊滑走路簡易乳剤舗装工事	千葉県	141,589	10. 3～10. 6
大林組	カナダ公使館舗装工事	東京府	2,700	10. 5～10. 6
新潟県	新潟市内乳剤舗装工事	新潟県	18,400	10. 4～10. 7
島根県	今市町・大社町地内乳剤舗装工事	島根県	30,646	10. 9～11. 2
東京市	東京府品川道路改修工事	東京府	28,450	11. 7～12. 2
群馬県	群馬県木瀬村駒形乳剤舗装工事	群馬県	37,200	11. 9～12. 3
大林組	芝浦製作所鶴見工場構内舗装工事	神奈川県	11,500	12. 4～12. 6
栃木県	栃木県葛生町乳剤舗装工事	栃木県	16,250	12. 4～12. 7
札幌市	札幌市南一条道路改良工事	北海道	24,200	12. 8～12.11
京都府	京都府醍醐石田町路面改良工事	京都府	19,064	12. 9～12.12
東京市	東京府淀橋落合道路改修工事	東京府	37,053	12. 8～13. 3
大林組	東京無線構内舗装工事	東京府	4,800	13. 5～13. 6
大林組	明治生命館舗装工事	東京府	1,100	13.10～13.11
大林組	特殊合金工具舗装工事	東京府	3,350	14. 2～14. 3
大林組	三菱丸ノ内事務所舗装工事	東京府	4,230	14. 4～14. 6
大林組	日本製鋼所武蔵製作所道路簡易舗装工事	東京府	6,600	14. 9～14.10
大林組	館林ヒ工事	群馬県	64,590	14. 9～15. 1
仙台市	仙台市連坊小路その他道路工事	宮城県	83,500	14. 8～15. 2
大林組	フネ(府中燃料廠)工事	東京府	15,500	15.10～15.12
大林組	G舗装アスファルトコンクリート工事	ポナペ島	155,700	15. 9～16. 3
大林組	日本銀行舗装工事	東京府	2,100	16. 2～16. 3
大林組	三菱第四事務所舗装工事	東京府	5,500	16. 4～16. 6
大林組	大日本印刷構内舗装工事	東京府	2,600	16. 6～16. 7
大林組	コ第三号第一期工事ノ内敷地道路工事(北多摩郡昭島町)	東京府	19,800	16. 8～16.11
大林組	第二フネ工事の内第三期転任他工事	東京府	1,023	17. 1～17. 2
大林組	宮内省御文庫建設工事の内舗装他工事	東京府	38,900	17. 4～17. 7
桜蔭女学校	桜蔭女学校校庭舗装並に縁石工事	東京府	3,880	17. 7～17. 8
大林組	オヘカ工事の内道路転任その他工事(京都府相川郡相川西村)	京都府	11,500	17. 9～17.11
大林組	オヘホ工事の内道路転任その他工事(京都府相楽郡)	京都府	13,650	18. 1～18. 3
大林組	海軍軍医学校校庭舗装工事	東京府	7,290	18. 2～18. 3
大林組	無線通信構内舗装工事	東京府	14,130	18. 2～18. 4
日本建設業	日本建鉄船橋工場構内舗装工事	千葉県	88,600	18. 3～18. 7
大林組	芝浦工作機械沼津工場構内舗装工事	静岡県	49,850	18. 4～18. 7
大林組	カミク工事(各務原飛行場)	愛知県	52,470	18. 4～18. 7
東京市	目黒道路舗装工事	東京府	25,600	18. 5～18. 7
大林組	三菱横浜船架構内舗装工事	神奈川県	44,120	18. 5～18. 8

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
大林組	日本製鋼所宇都宮製作所道路その他工事	栃木県	63,890	18. 7~18. 11
大林組	第二カミク工事（各務原飛行場）	愛知県	10,500	18. 10~18. 11
大林組	第三フネ工事（東府中）	東京都	3,920	18. 11~18. 11
大林組	芝浦府中工場構内舗装工事	東京都	77,480	18. 8~18. 12
大林組	チタ工事（大府）	愛知県	218,400	19. 2~19. 4
大林組	北海道人造石油滝川工場構内舗装工事	北海道	48,300	18. 9~19. 8
大林組	キハ工事（京都市右京区椋原井戸町）	京都府	31,490	19. 8~19. 10
大林組	三菱古河工場構内舗装工事	茨城県	33,200	19. 8~19. 10
大林組	三菱化工機船橋工場構内舗装工事	千葉県	18,400	19. 9~19. 10
大林組	芝浦府中工場構内舗装工事	東京都	28,550	19. 8~19. 10
岡山県	玉島土木工事	岡山県	58,700	19. 8~19. 10
大林組	川崎航空機工業都城工場第3工区第1工場 飛行場整地転庄その他工事	宮崎県	215,000	19. 6~19. 11
大林組	日本製鋼所宇都宮製作所新築工事のうち 第2期道路工事及び整地工事	栃木県	145,300	19. 7~19. 12
日本建鉄業 工	日本建鉄船橋工場構内第二期舗装工事	千葉県	74,830	19. 8~19. 12
大林組	芝浦タービン松本工場構内舗装工事	長野県	21,800	19. 12~20. 2
大林組	静和土木工事	栃木県	44,200	20. 1~20. 3
大林組	神戸製鋼所中津工場新築工場のうち舗装その他工事	大分県	64,650	20. 1~20. 3

第2章 経営の再開と経営基盤の確立

(昭和20年～34年)

第1節 道路整備計画の再開

1. 道路の荒廃とGHQの整備計画

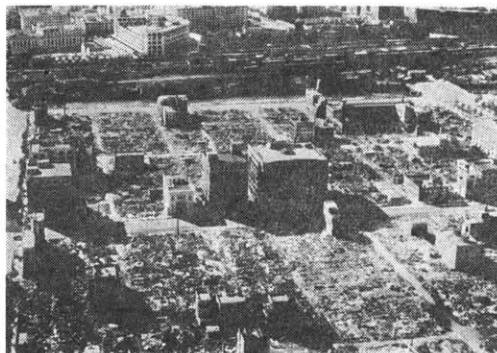
昭和20年8月15日、わが国のポツダム宣言受諾によって、第2次世界大戦は終わりを告げた。この日から、わが国の平和国家としての歩みが始まることになったのであるが、戦争末期における度重なるアメリカ軍の爆撃によって受けた被害は甚大で、国土は荒涼としていた。

終戦直後における自動車保有台数は、13万5,000台であったが、その3分の1は使えず、また道路の荒廃は目を覆うばかりであった。しかも、第一線技術者をはじめとする、労力、資材の不足と財政の窮迫によって、道路の維持整備は放置されたままになっており、戦災復興の建設資材や原料輸送のネックになっていた。

20年8月30日の厚木進駐を皮切りに、本土各地に進駐した米国第八軍その他の駐留軍部隊は、占領政策の円滑な運営を図るため、道路の改良、舗装の新設及び維持修繕を早急に進めるよう、第八軍からのPD覚書、現地部隊からの文書命令などによって命令を出した。

この命令は、調達命令(PD)と呼ばれ、これによって実施された道路工事はPD工事と称されて、駐留軍関係の需要として優先実施されたが、荒廃を極めたわが国道路の復旧に及ぼした効果は決して小さなものではなかった。

23年11月、GHQ(連合軍総司令部)は、日本経済再建の要はまず道路復興にあるとの認識のもとに、道路や街路の補修を強力に推進するため日本政府に「マッカーサー覚書」を發し、道路及び街路網の維持修繕



終戦後の荒涼とした風景(共同通信提供)

5カ年計画を速やかに樹立して、総司令部に提出するよう指令した。

これを受けて、政府は、直ちに総事業費2,172億円（内道路局分1,367億円）の5カ年計画を策定し、23年度の第4四半期以降、26年4月にこの覚書が失効するまでの間、計画に基づく道路の維持修繕事業を実施した。なお、この計画自体は、国の財政事情もあって未完成に終わったが、以後のわが国道路行政に新風を吹き込み、基本法たる「道路法」の全面改正をはじめ、本格的な道路整備再開のための道を開いた。

2. 道路政策の基本体制の確立

政府は、昭和23年に「道路の修繕に関する法律」を制定し、「道路法」で国庫負担または補助の対象とならない補修事業について、当分の間その費用の一部を国庫から補助することなどを定めた。また、24年度を初年度とする経済復興5カ年計画が策定されたのに伴って、この計画の線に沿い、道路整備長期計画の作成作業を開始したが、23年11月22日に至り前述の「マッカーサー覚書」が出され、全く別の角度から道路及び街路網の維持修繕5カ年計画が策定されることとなり、政府は、23年度計画、24年度計画及び25年度～27年度計画の3回に分けて、維持修繕計画をGHQに提出した。

一方、25年6月勃発の朝鮮戦争を境としてわが国の景気は好転の兆しをみせ、26年日米平和条約の調印による政治的な背景も手伝って、国民の自動車保有台数はこの頃から急激に増大し、26年度の53万1,000台から、28年度には109万4,000台と、20年代中に100万の大台を超えるに至った。

自動車保有の飛躍的な増加と経済再建の順調な進展に伴って、道路需要が急増したため、政府はこれに対処して次々と道路に対する政策を打ち出した。

まず対日平和条約が発効し、占領体制が終結した27年に、道路行政の基本となる新「道路法」（法律第180号）が制定された。この法律が旧法と基本的に異なる点は、道路はすべて国の営造物である、あるいは起点を東京とするという従来の観念を改めて、国道（1級、2級）だけを国の営造物とし、国道網の構成上必要な地点を起終点とする管理体系に改めたこと。国道（1級、2級）については政令で指定するが、都道府県道、市町村道は当該地方公共団体の営造物とし、知

事、市町村長がそれぞれの地方議会の議決を経て路線認定を行い管理することとしたこと。また、国道の管理は、これを都道府県知事に委任し、国道を新設または改築する場合にのみその費用を、国が定めた負担率によってこれを負担するが、その他の管理費は、一切地方公共団体の負担としたことなどである。

この新「道路法」制定のほかに、緊急を要する道路整備の財源を充実するため、27年には旧「道路整備特別措置法」が制定されて、有料道路による道路整備の体制が固められ、さらに翌28年には「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定されて、揮発油税収入相当額を、29年度以降における道路整備のための国の特定財源にすることが明定され、これを基本として、第1次道路整備5カ年計画の策定作業が進められた。

以上の道路をめぐる三つの法律の制定によって、今日の道路行政、道路政策の基本体制が確立し、その後における道路整備事業の促進に大きく寄与した。

3. 第1次道路整備5カ年計画のスタート

昭和29年度から発足した第1次道路整備5カ年計画は、一般道路事業のみで、有料道路事業及び地方単独事業を含まない計画として、総事業費2,600億円の規模でスタートした。しかしこのスタートの29年度には、輸出不振による外貨危機に対処して、政府は金融の引き締め政策に転じ、地方財政についても引き締め策がとられたため、地方の単独事業として実施する道路整備の財源が枯渇した。

その打開の方法として政府は、「昭和29年度の揮発油譲与税に関する法律」という時限立法を制定し、揮発油税収入の3分の1を地方の単独事業として実施する道路事業の財源に充当し、残りの3分の2を国の公共事業として実施する一般道路事業に充当することとした。この結果、第1次道路整備5カ年計画の初年度事業費は、約336億円と12.9%の進捗率でスタートすることとなった。

第1次道路整備5カ年計画の基本的な考え方は、29年度以降の5カ年間に、どれだけ揮発油税収入が見込まれるか、それを財源としてどのような事業を実施したらよいかという点に着目したもので、「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」を強力な裏付けとして計画されたところに特色があった。

戦中、戦後の約15年の停滞期を経たのち、わが国経済の急速な立ち直りと歩調

を同じくして、初めての財源付き道路整備計画が発足し、これを端緒として国内の道路整備は急速に進み、工事量は次第に増加した。

また前述の揮発油譲与税は、翌年の30年に地方道路譲与税に肩替わりされ、揮発油税とあわせて徴収される地方道路税を、一定の基準に基づいて都道府県及び指定市に道路財源として譲与することとされた。

4. 業界活動の再開

終戦1カ月後の昭和20年9月、早くも有志のなかから道路団体結成の機運が生まれ、同年11月「道路をよくしない限り日本の再建はありえない」との基本理念をもって、「日本道路建設業協会」が設立された。事務所を東京都麴町区丸ノ内2-10（三菱仲14号館）に置き、当初の役員は次のとおりであった。

理事長	日本舗道株式会社	常務取締役	森 豊吉
専務理事	都市土木株式会社	専務取締役	大島 司朗
理事	東亜道路工業株式会社	専務取締役	松浦 治郎
理事	日本道路舗装株式会社	常務取締役	清水 忠雄
理事	大倉土木株式会社	取締役社長	大西 進
理事	株式会社高野組	代表取締役	高野 政造
監事	東洋舗装株式会社	専務取締役	田崎 修

同協会は、その後わずか3年足らずの短日月のうちに、関西支部(21年4月)、東北支部(21年6月)、東海支部(21年9月)、九州支部(21年10月)、関東支部(22年2月)、北海道支部(23年3月)の6支部が結成されて、同協会は全国的な組織へと発展し、その活動はますます活発化した。特に、同協会が行った建設省の設置運動、請負制度の改革に関する陳情、大都市道路の緊急整備に関する陳情、幹線道路の緊急整備に関する陳情、道路復興5カ年計画案の献策などは、以後のわが国の道路事業の推進に大きく貢献した。

その後、同協会は29年10月その組織を改めて、法人格を有する「社団法人日本道路建設業協会」となり、後述するワトキンス調査団への協力をはじめとし、道路に関する長期構想に対する意見具申、道路整備5カ年計画に対応する道路業界の体制作り、道路工事の発注に対する陳情など幅広い活動を行って今日に至っている。

第2節 経営体制の整備

1. 東洋舗装の再出発

新生日本は、復興の槌音のなかから出発したが、当社も新たな時代の幕明けとともに再出発への胎動を開始し、その第一段階として経営体制の再整備に着手した。

昭和22年4月に公布された「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」(独占禁止法)には、役員兼任の制限条項(第13条)があり、これにしたがって同年10月、大林組と兼任していた中村寅之助、本田登、久保弥太郎の各取締役及び妹尾一夫監査役が辞任し、代わって11月の株主総会で取締役に中野了三(前大林組上海出張所長)、今井久雄(大林組出向)の両名が就任し、続



代表取締役 向田儀一

いて24年3月の臨時株主総会で、取締役に向田儀一(元大林組東京支店会計部)が就任し、以上の役員交替によって、戦後における東洋舗装の再出発の体制が整い、21年に設置された大阪出張所とあわせて、昂進するインフレーションのなかで、本格的な営業活動が開始された。

しかし、戦争末期から戦後にかけて、東洋舗装の再建のため心身、私財を傾けて尽瘁してきた田崎修専務取締役が、当社が再生へのスタートを切って間もない24年4月に病のため急逝し、替って同年5月代表取締役に向田儀一が就任して、この局面を乗り切ることとなった。

また、24年3月15日の臨時株主総会で、定款の一部が改正され営業目的が、①土木建築請負、②前項に関連する一切の業務——と明示された。

2. 建設業法施行と第1回登録

終戦直後においては、住宅建設、戦災復旧、災害復旧、駐留軍関係の工事が相次ぎ、一時期建設業界は繁忙状態を呈したが、工事量の増加は同時に新旧業者の乱立を招いた。他方昭和23年頃には、駐留軍関係工事が一段落したのに加えて、産業界の復興がはかばかしくなかったため、工事の発注量は激減し、業界は未曾

有の混乱状態を呈するに至った。

しかし、一方では、23年には業界の長年の願望であった建設行政を一元的に主管する建設省の設置が実現し、また、24年5月には、「建設業法案」が第5回国会で可決成立し、法律第100号として公布された。これによって、業界の秩序回復と健全な発展への念願が実現することになった。

同法は、建設業を営む者の登録の実施、建設工事の請負契約の規制、技術者の設置などにより、建設工事の適正な施工を確保するとともに、建設業の健全な発達に資することを目的とし、24年8月20日に施行された。

当社は、同年10月20日第1回登録を了し、都知事登録第490号を受けた。

3. 相次ぐ増資・陣容の強化

昭和25年6月勃発の朝鮮戦争による米軍の特需と、国、地方公共団体を挙げての道路補修工事の推進により、当社の事業はこの頃から漸く軌道に乗り、駐留軍関係の工事をはじめとし、東京都、関東、近畿圏などにおいて公共工事を受注したほか、次に述べる営業網の全国的展開によって、建設省発注の工事を次々と受注したが、民間工事の受注も次第に増加して運転資金の需要が急激に膨張した。

こうしたなかで、当社の経営体制の強化をめざして経営陣の強化、増資、要員の拡充など各種の陣容強化策が相次いで実施された。

まず28年3月に、資本金を創業以来の10万円から40万円に増資したのを皮切りに、翌29年3月には60万円を増資して資本金を100万円とした。そして、同年11月の株主総会で専務・常務制を採用し、専務取締役になか村熊雄（大林組仙台支店長）、常務取締役に向田儀一（取締役）が就任し、また取締役に徳永豊次（非常勤：大林組常務取締役）、関誠一（大林組京都出張所長）が、監査役には宇高有耳の退任に伴って田口文夫（大林組東京支店総務部長）がそれぞれ就任し、発展への基盤固めがなされた。

また、この株主総会で当社の営業年度が10月1日から翌年9月30日までに改められ、これに伴って30年度の決算は、29年11月1日から30年9月30日までの11ヵ月決算となった。

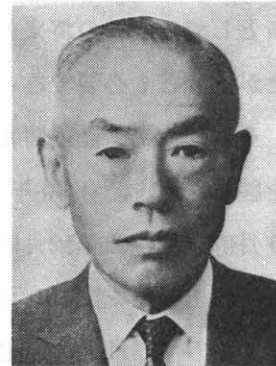
そしてこの30年には、1月に300万円を、続いて3月には600万円をそれぞれ増

資して、資本金を1,000万円とし、その翌年の31年11月には、取締役役に浜地辰助（非常勤：大林組常務取締役）が就任した。

また、33年11月には専務取締役に藤井虎男（大林組常務取締役）、取締役に田所謙次郎（大林組出向）が、監査役に中村熊



専務取締役 中村熊雄



専務取締役 藤井虎男

雄（専務取締役）がそれぞれ就任し、常務取締役に向田儀一及び取締役に関誠一は退任した。さらに、34年2月の臨時株主総会で、常務取締役に坂下芳男（元建設省静岡工事事務所長）、取締役に橋本利一郎（大林組本店土木部長）がそれぞれ就任するとともに、同月一挙に3,000万円の増資を行い資本金を4,000万円とした。

創業以来四半世紀、この間戦争末期と終戦直後の混乱期を経て、ここに当社は資本金4,000万円の会社として、自己資本を充実するとともに、大林組の当社に対する支援体制が拡大強化されて、当社の経営基盤は一層安定の度を加えた。

またこの時期、経営陣の強化にあわせて、東京都その他から人材を導入し、営業面の強化を図るとともに、要員の拡充にも着手し、学卒者の新規採用などによる事務、技術両面にわたる管理及び施工体制の整備、強化が進められ、併せて施工の機械化に対応するため工事機械の整備、管理要員の確保に力が注がれた。

この結果、30年代の前半には当社の施工技術に対する評価も高まり、営業活動の活発化とあわせて、受注量は急激に増大し、業績の飛躍的な上昇によって業界における当社の地位は一段と強化された。

4. 出張所の開設

道路整備事業が全国的な拡がりをもって活発に動き出すとともに、本店と大阪出張所だけの営業組織では、全国的に発注される各官公庁の事業計画について、的確な情報を入手し、有効な営業活動を敏速に進めるのに困難を来するようになった。当社は、従来これら地方の工事については、大林組の各出先機関と緊密な連携を取りつつ主として工事の下請受注に力を注いできたが、自主的な舗装專業

者としての当社の将来を見通したとき、地域ごとに独自の営業機能を確認することが是非とも必要であった。

そこで、工事計画情報の早期入手と、それに対応した営業活動の積極的な展開を図るため、昭和30年8月に、宇都宮出張所を開設したのを皮切りとし、31年5月静岡に、32年12月横浜に、34年3月名古屋に、同年5月仙台及び新潟に、それぞれ出張所を開設した。

このうち、仙台に出張所を設けた背景には、33年に東北開発10カ年計画が閣議決定され、引き続いて東北地方建設局に道路部が発足し、国道の直轄区間が指定されて、その管理体制が強化されるなど、東北地方における道路整備事業進展の胎動が見られたことが挙げられる。

第3節 受注分野の拡大と工事量の増大

1. 駐留軍関係工事からの出発

駐留軍の命令による道路工事は、昭和22年度までは道路特別整備事業として実施され、また駐留軍関係の基地、宿舎等の工事は、その発注窓口として特別に設置された特別調達庁から活発に発注され、多くの業者がこれらの工事に参加した。

大林組では急きょ元道路部員を動員し、駐留軍工事部門の積算に協力するなど技術面での協力を強化しつつ受注の拡大を進め、当社はその舗装工事を下請施工した。また朝鮮戦争勃発後は、本土及び沖縄の基地関連の工事が大量に米軍から直接発注されて、業界を潤した。21年から34年までの間の駐留軍関係の受注工事は、表-2のとおりであるが、その主なものについて、次に紹介する。

▶山形県神町駐留軍ベース工事

発注：㈱大林組 工期：22年4月～23年5月

21年7月、山形県神町の駐留軍基地の兵舎及び住宅を建設する大規模な工事を、㈱大林組、大成建設㈱、西松建設㈱ほか2社が受注し、当社は、大林組の下請として関連道路舗装工事を施工した。

施工に際しては、当時（21年）におけるアスファルトの生産高は9,800tと、戦前の

12年の生産高の10分の1しかなく、アスファルトによる道路舗装はほとんど不可能な状態であった。ちょうど、大林組では特別調達庁の道路設計に対する協力を開始した時期であったので、その一環として全国の道路事情を調査したところ、東京都内ではアスファルト舗装が壊れて陥没した個所に、碎石混じり粘土（栃木県葛生産）を埋めて急場をしのいでいることが判かり、これをヒントにしてアスファルト代用粘土の施工実験を行い、良好な結果を得た。

しかし、碎石工場のある葛生から大量の粘土を運搬するには貨車事情の悪いときでもあり、大きな困難が伴った。たまたま現地付近で良質の粘土が発見されたので、これを材料とする工法に設計を変えたうえ、駐留軍の承認のもとにメイン道路（延長1.6km、幅員10m）を試験舗装した結果、表面の縦横断勾配がアスファルト舗装と変わらない精度の仕上がりとなり、高い評価を得た。続いて構内道路（16万㎡）全体についても、同様の工法で舗装を行うよう指示があり、大いに面目を施した。

▶北海道千歳基地アスファルト舗装工事

発注：㈱大林組 工期：25年5月～26年5月

25年5月、大林組から受注した北海道千歳飛行場の工事においても、当社は舗装工事で新生面を開いた。

工事の内容は、延長2.1km、幅員45mの滑走路の舗装であったが、同年6月勃発した朝鮮戦争を背景とするインフレのもとで資材の値上がりが激しく、特にセメントは1年で倍近くにも高騰し、そのため、どの飛行場工事においても赤字決算となる状態で、大林組も第一期工事では利益があがらず、後の追加工事で、ようやくカバーする有様だった。

この工事の施工は、大阪出張所（取締役中野了三ほか）が担当したが、折からの資材不足をいかに工夫して所期の成果を上げるかについて検討を重ねた結果、工事担当の渡辺五郎（現常務取締役）の進言によって廃材を利用することにした。

まず、はぎ取ったアスファルトコンクリートをハンマーで粉砕し、次にふるいにかけて大小を選別し、この選別したものを、滑走路路肩の浸透式アスファルトマカダム舗装の骨材として再利用するという工法を行った。そこで、この選別した骨材を敷き均し、それにアスファルトを撒布し、浸透させて層をつくり、これを何層かに仕上げて、最上層についてのみ新材の碎石を用いた層を施工した。その結果、下層からすべて新材の碎石を用いたのに比べ、撒布するアスファルト量を大幅に節約することができた。

▶三沢基地飛行場舗装工事

発注：㈱大林組 工期：25年8月～26年10月

25年7月、大林組が受注し、26万㎡のアスファルトマカダム舗装を、日本道路㈱、東北土木㈱及び当社の3社が、それぞれ12:8:6の割合の工区割りで施工した。

工法は、碎石撒布2層（厚4cm、厚1.5cm）、アスファルト撒布1層であったが、アスファルトの撒布は、駐留軍から貸与されたディストリビューターで行うことになっていた。そこで、作業のポイントは、アスファルトの溶解と碎石撒布の能率をいかに上げるかにかかっており、その能率の良否が工事の進捗を左右するので、必然的に他社との間に激しい競争が展開された。

この工事の責任者であった取締役今井久雄は、当時を次のように回顧している。「駐留軍より貸与されたディストリビューターが1台だけなので、早くアスファルトを溶かした会社から撒布できる。そこで当社は、沸き方の早い1tの平釜を5台使用し、1回でも多く撒布するよう頑張った。また、碎石の撒布は手箕で行ったが、職人1人に対して運び人夫を30～40人付けて1日に碎石を1万㎡撒布した」

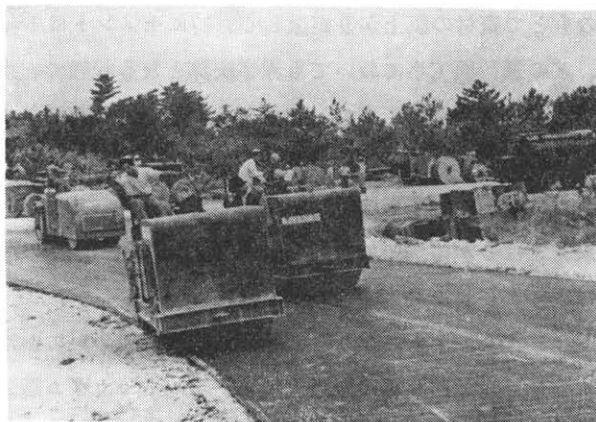
この結果、当社は極めて良好な成績をあげることができた。

▶沖縄嘉手納地区弾薬庫近接アスファルトコンクリート工事

発注：(株)大林組 工期：27年6月～28年6月

この工事は、26年9月に大林組が受注した米軍弾薬庫建設工事の一環として行われたもので、当社は今井取締役を中心に6名の舗装班を編成し、27年6月現地に赴いた。

舗装面積は7万5,000㎡で、路盤は厚8インチのコーラルの敷き均しで、舗装は2インチのアスファルトコンクリートであった。工事は、まず軟弱地盤上に2インチのコー



沖縄嘉手納地区弾薬庫近接アスファルトコンクリート工事
(沖縄 昭28.6 竣工)

ラルを敷いたが、沖縄は雨が多いため路盤工事に日数がかかった。米軍支給のペーパー（フィニッシャー）は、バーグリーン（バーグ）の10～12フィートで、合材は4分間に5tの割合で製造されるため、5t積みダンプトラックを30台～40台用意した。合材舗設は、1台のペーパーで1日1,300tの記録を出したほどの進捗を

示し、28年6月にはすべての工事を完了した。

なお、今井取締役は、当時の沖縄米軍基地における機械力のすばらしさに驚嘆した。

▶駐留軍鳴尾地区無蓋倉庫舗床その他工事

発注：(株)大林組 工期：29年1月～9月

同所は、兵庫県鳴尾地内の旧川西航空機跡で、工事内容は、舗装面積4万9,800㎡（厚3インチ）のアスファルトコンクリート舗装工事であった。

この工事には、現場員を11名配属するとともに、同地内にアスファルトプラント(800ヤード：スチームエンジン)を設置した。

当時のアスファルト合材の敷き均しは、手仕上げで行われ、仕上がりの良し悪しが工事の成果を左右したため、熟練したレーキマンを配属させて施工した結果、良い出来栄えで竣工した。

なお、アスファルトプラント 800 ヤードとは、1 日10時間に厚さ 5 cmのアスファルトコンクリートを 800 平方ヤード (約670㎡) 舗設できる合材の製造能力をいう。

▶駐留軍小牧基地飛行場舗装工事

発注：楸大林組 工期：29年12月～30年6月

大林組から受注した米軍基地内道路の浸透式アスファルト乳剤舗装工事で、舗装面積 3 万1,000㎡ (厚 3 インチ) であった。

29年12月に着工したが、工事用機械として酒井工作所製のディーゼルエンジンのマカダムローラーを大林組から借用して施工にあたった。しかし、工事期間が冬期にかかったためエンジンのスタートが悪く、ローラーマンは1時間早く現場に出てエンジンを暖めるなどの苦勞が伴った。

表-2 駐留軍関係受注工事 (昭和21年～34年)

(単位：円)

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
大林組	山形県神町駐留軍ベース工事	山形県	不詳	22. 4～23. 5
大林組	駐留軍三沢基地住宅周辺道路舗装工事	青森県	1, 872, 893	22. 5～23. 10
大林組	北海道千歳基地アスファルト舗装工事	北海道	11, 200, 000	25. 5～26. 5
大林組	三沢基地飛行場舗装工事	青森県	不詳	25. 8～26. 10
大林組	沖縄嘉手納地区弾薬庫近接アスファルトコンクリート工事	沖縄県	不詳	27. 6～28. 6
大林組	駐留軍鳴尾地区無蓋倉庫舗床その他工事	兵庫県	20, 627, 800	29. 1～29. 9
大林組	三沢基地拡張工事	青森県	不詳	29. 7～29. 11
大林組	駐留軍小牧基地飛行場舗装工事	愛知県	12, 853, 700	29. 12～30. 6
大林組	駐留軍築城飛行場滑走路その他転圧工事	福岡県	1, 840, 000	31. 1～31. 9

2. 拡大する道路整備計画

昭和25年から34年の10年間における貨物輸送量の年平均伸び率は7.1%であったが、そのうち道路輸送量は16%という高い伸びを示した。また旅客輸送量の同期間における年平均伸び率7.9%に対して、自動車輸送はバスが21.6%、乗用車が30.7%と、貨物、旅客とも自動車の利用率は高い上昇率を示した。

特に自動車は、30年代に入るとともに増産に拍車がかかり、それに伴う価格の低廉化によって著しく普及し、34年度末には全国の保有台数が290万台と、戦前

の最高を記録した13年度の22万台の13倍にも達した。

この背景には、30年代の半ばに入り産業界の技術革新がめざましく進むなかで、産業界は競ってその設備の増強、近代化に走り、これに伴ってわが国の生産、所得及び消費が異常なまでに伸び、そのため未曾有の好況がもたらされたという顕著な要因があった。産業界の近代化投資の余波は国の施策にまで及び、道路の整備、電源開発などの経済基盤の拡充が、国の重点施策として取り上げられて、業界は久しぶりの活況に恵まれた。また、この好況によって自動車交通の需要は急激に増したが、特に車両の大型化、重量化傾向が強まるにつれて、交通の混雑、速度の低下、交通事故の頻発など道路機能の相対的低下が目立ってきた。

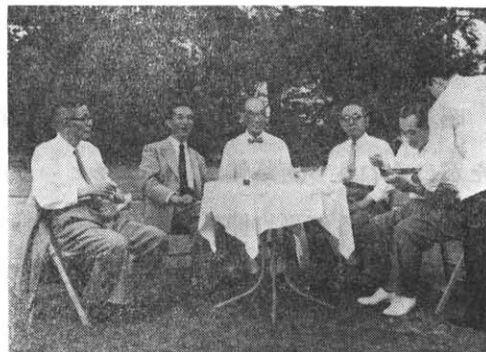
このような情勢に対処するため、政府は31年4月日本道路公団を設置するとともに、これにあわせて新「道路整備特別措置法」を施行して、公団による借入金を主な財源とする有料道路の建設方式についての法制的な基礎固めがされた。

また、建設省の要請に基づいてわが国の道路全般、特に高速道路の調査を行うために来日したワトキンス調査団は、31年8月に報告書を提出して、「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、日本のほかにはない。」と日本の道路行政を痛烈に批判し、道路の近代化を促進するため、今後少なくとも国民総生産（GNP）の2%以上、すなわち年間1,800億円以上の道路投資を行うべきことを勧告した。

この報告書を契機として、道路関係諸団体の道路啓蒙運動は一段と高まり、また道路輸送面の立ち遅れが経済成長に及ぼす悪影響について各方面から指摘されるなど、道路整備計画の拡大を要望する声が大きく挙った。



ワトキンス調査団一行来日（共同通信提供）



ワトキンス調査団との懇談会（左）中村専務

そこで政府は、32年4月に「国土開発縦貫自動車道建設法」及び「高速自動車国道法」を制定するとともに、新「道路整備特別措置法」の一部を改正して、高速道路建設についての法制的な基盤を確立した。

また、同年12月閣議決定された33年度を初年度とし、37年度を目標年次とする長期経済計画の重点施策として道路整備計画の拡大を取り上げ、「従来経済発展に遅れる傾向のあった道路については、輸送需要の急増と車両の大型化、行動範囲の拡大に対応する整備と高速道路の建設をあわせて行うものとする。」との方針を明らかにした。

そして、この方針の具体化は、総事業費規模1兆円で33年度からスタートした第2次道路整備5カ年計画においてなされたのであるが、33年には「道路整備緊急措置法」が制定されて、現在の道路整備執行体制が確立した。

3. 国道工事の受注増加

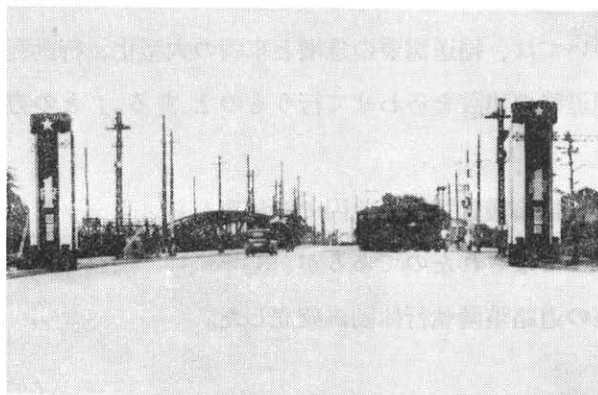
国道の舗装新設、補修工事の発注は、第1次道路整備5カ年計画がスタートした昭和29年度から急激に伸びたが、30年頃を境にして、アスファルト舗装が各所で活発に施工されるようになった。特に33年度から実施された第2次道路整備5カ年計画は、第1次道路整備5カ年計画では対象外であった有料道路事業と地方単独事業を新たに含み、その規模は大幅に拡大したが、また道路整備の基本方針として、従来のコンクリート舗装重点主義に代わって、アスファルト舗装を多く採用するようになった。

当社は、国道工事については、終戦後しばらくの間は、大林組の下請として舗装工事の施工を担当してきたが、28年に至り初めて東京都から国道20号線四谷―新宿間舗装工事を受注した。その後、32年に栃木県から国道4号線第3工区舗装新設工事、33年に関東地方建設局から常陸国道千波舗装工事、34年に栃木県から国道4号線舗装修繕工事、東北地方建設局から村山国道尾花沢道路舗装工事、北陸地方建設局から新潟国道第5舗装工事、中部地方建設局から中津川国道駒場道路舗装工事などを相次いで受注し、35年には国道の舗装新設、補修工事の受注のみで6件にもものぼった。

そして、35年9月期決算において完成工事高は、前年度の4億6,000万円余か

ら一挙に7億円に増加し、当期利益792万円をあげることができた。

21年から34年にかけて受注した国道工事は、表-3のとおりであるが、その主なものについて、次に紹介する。



京浜国道改修工事（東京 昭22.6 竣工）

▶京浜国道改修工事

発注：㈱大林組

工期：21年10月～22年6月

大林組から受注した京浜国道の品川八ッ山橋—神奈川県六郷橋間の改修工事の一環で、当社は、4工区のうち最終工区の品川区役所前から品川八ッ山橋間を施工した。戦後第1号の大規模工事で、工

事責任者は向田儀一であった。

同国道は、戦時中酷使されたうえ爆撃によって破壊されるなど老朽化が著しく、これを復旧するため、アメリカ第八軍東京工作隊の要求により東京都渉外部から発注されたものであった。

工期は2期に分かれ、21年10月着工後約10kmの間に8カ所のプラントを設け、工事に用いるブルドーザーやグレーダーは駐留軍から貸与された。

一方、手持ちの重機械類は戦車の改造品で能率が悪く、またローラーも戦時中ほとんど修理を加えずに使ったものであったため、半数は役に立たなかった。また、路面の旧コンクリートを取り壊すにも人力では工期に間に合わないため、杭打機のモンケンを櫓に取り付け、これで打ち壊すなどの工夫をした。

大林組としても、戦前にもなかった大規模な道路工事で、しかも、アメリカの主要道路並みの両端10インチ、中央8インチというコンクリート舗装は、日本で初めて試みられた画期的な工事であった。

完成後、任意にボーリングをして、比重・強度・厚さについての検査が行われたが、あらゆる点で適格とされ、駐留軍並びに東京都の監督者の満足を得た。

▶弾丸道路（国道36号豊平—月寒間）舗装工事

発注：㈱大林組 工期：28年4月～10月

北海道地区における行政協定道路として、28年着工した札幌—千歳間延長34.5kmの道路改良舗装工事のうち、当社はその第1工区（豊平—月寒間）を大林組から受注、施工

した。工事内容は、セメントコンクリート舗装、厚さ20cm、延長2.4km、舗装面積1万8,252㎡であった。

北海道の厳しい気象条件の下で、春から秋までの短期間に、重車両交通に対応できる道路を築造するという未経験な難工事であったが、官民挙げての協力態勢によって見事な出来栄で完成でき、北海道における近代的道路築造の先駆けとなった。

北海道において当社は、先に25年千歳飛行場滑走路舗装工事を大林組から受注、施工したが、道路舗装工事としてはこの工事が初めてであり、北海道進出への足掛かりとなった。

▶大津国道補修工事

発注：㈱大林組 工期：28年12月～29年5月

27年、日米行政協定が締結され、これに基づいて、駐留軍が管理運営する施設と区域については、日本政府が駐留軍と協議のうえ必要な措置を採ることとなった。

当工事はその一環で、駐留軍宿舎に通じる道路（三井寺—近江神宮間）の舗装工事を大林組から受注、施工したが、大林組は28年から32年までの間関連の道路工事を継続して受注し、これを機に同社は、建設省、滋賀県、大津市などの公共工事を数多く受注できるようになり、当社もこの地域における営業基盤を固めることができた。

▶国道12号線札幌市白石町地内道路改良及び舗装工事

発注：㈱大林組 工期：31年5月～10月

大林組から受注した工事で、延長5km、幅員10m、舗装面積3万2,000㎡で、アスファルトマカダム厚5cm、アスファルトコンクリート厚5cm、アスファルトモルタル厚1.5cmであった。アスファルトプラントは、現場近くの農地を借用し800ヤードを設置し、佐藤建設などの協力を得て31年5月着工した。

当時は手仕上げ全盛の時代で、レーキマンを多く保有していることが工事の施工を左右するという考えが強く、他社は豊富なレーキマンを擁して工事に入ったが、当社は2名と極めて少なかった。そこで、工夫して下層仕上げ用のフィニッシャーを表層仕上げ用に改造利用したが、結果は上々で当社はこの工事で初の機械仕上げに成功した。

この工事に引き続いて、当社は、32年には札幌及び函館地区で、また33年には札幌、余市、旭川及び函館地区で10件の舗装工事を施工し、34年度における北海道での舗装工事の延べ面積は、約47万㎡に達した。

▶常陸国道千波舗装工事

発注：関東地方建設局 工期：33年11月～34年3月

当社が、建設省から初めて受注した工事であり、国道6号線水戸市千波地内のアスファルトコンクリート舗装工事で、工事内容は、延長1.2km、幅員9m、舗装面積1万800㎡（厚さ10cm）であった。

この工事は、関東地方建設局常陸工事事務所管内での最初のアスファルト舗装工事であったため、施主の関心度も高く、当社は綿密な施工計画を立ててこれに臨み、特に主要機械を一式取り揃えて施主の信用獲得を第一として、“より良い仕事をより早く”を合い言葉に全力投球した。

また、この工事は失業対策事業のため、日雇労働者を延べ2,000人余り就労させたので、施工管理などに苦勞した。



▶村山国道尾花沢道路舗装工事

発注：東北地方建設局

工期：34年8月～11月

当社が東北地方建設局から初めて受注した工事で、工事内容は延長1.2km、幅員7.5m、舗装面積9,000㎡で、アスファルトコンクリート舗装であった。

村山国道尾花沢道路舗装工事（山形 昭34.11 竣工）

この工事は、国道13号線の新設工事で、仙台出張所が設置された後初めて受注した国道工事であったため、全力を注いで入念に施工した。山形県尾花沢市内にアスファルトプラント（800ヤード）を設置し、また路盤材に使用する砂利は、その一部を丹生川の河川敷から採集して自家製造をした。検査直前に大雪が降り現場員は苦勞したが、無事竣工した。

なお、国道13号線の工事については、この工事を手始めに、尾花沢から舟形へと毎年受注実績をあげ、仙台出張所管内の中心的な工事となった。

▶新潟国道第5舗装工事

発注 北陸地方建設局 工期：34年8月～12月

当社が、北陸地方建設局から初めて受注した工事であり、国道8号線長岡地内のセメントコンクリート舗装工事で、工事内容は、延長1.3km、幅員9m、舗装面積1万1,664㎡（厚さ23cm）であった。

この工事は、施工場所の地盤が悪かったため、コンクリートの打設にあたり鉄筋を配して施工した。さらに、9月中頃からミズレが降り悪天候が続き、工期に影響することが懸念されたが、綿密な工程管理と現場員一同の努力によって、無事工期に間にあわせることができた。また、出来形管理、品質管理を十分行ったため、仕上がりの良い工事と施主から好評を得た。

▶中津川国道駒場道路舗装工事

発注：中部地方建設局 工期：34年9月～35年1月

当社が、中部地方建設局から初めて受注した工事であり、国道19号線中津川市駒場地内のアスファルトコンクリート舗装工事で、工事内容は、延長1.5km、幅員7m、舗装面積1万500㎡であった。

この工事は、伊勢湾台風直後の工事であったため資材の入手に困難したが、アスファルトプラント(1,000ヤード)を設置するとともに、失業対策事業のため地元人夫を1日当たり30人を就労させたが、現場員の努力により順調に施工が進み、無事竣工した。

表-3 主な国道受注工事 (昭和21年～34年)

(単位:円)

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
大林組	京浜国道改修工事	東京都	不詳	21.10～22.6
大林組	弾丸道路(国道36号豊平一月寒間)舗装工事	北海道	不詳	28.4～28.10
東京都	国道20号四谷一新宿間舗装工事	東京都	1,071,000	28.11～29.2
大林組	大津国道補修工事	滋賀県	17,517,900	28.12～29.5
大林組	滋賀県国道8号線道路工事	滋賀県	14,389,175	30.3～30.7
大林組	国道12号線札幌市白石町地内道路改良及び舗装工事	北海道	23,269,000	31.5～31.10
大林組	第三大津上野線舗装他工事	滋賀県	8,423,799	31.9～32.9
栃木県	国道4号線第3工区舗装新設工事	栃木県	15,380,000	32.5～33.1
大林組	一級国道12号線札幌市釣橋旭町道路改良他工事	北海道	69,463,894	33.4～33.11
大林組	国道14号線道路改良工事の内舗装工事	東京都	21,734,040	33.10～33.12
関東地方建設局	常陸国道千波舗装工事	茨城県	14,370,000	33.11～34.3
栃木県	一級国道4号線舗装補修工事	栃木県	5,993,300	34.1～34.3
大林組	二級国道京都神戸線舗装道補修工事	京都府	27,769,000	33.10～34.5
大林組	二級国道敦賀大津線舗装工事	滋賀県	15,602,494	33.7～34.9
大林組	一級国道12号線内大部旭川間道路舗装工事	北海道	29,086,065	34.4～34.9
大林組	一級国道12号線札幌市釣橋旭町間舗装道新設工事	北海道	11,005,600	34.4～34.9
大林組	一級国道12号線余市町大川町一栄町間舗装道新設工事	北海道	24,671,000	34.5～34.9
関東地方建設局	葦崎アスファルトコンクリート舗装工事	山梨県	9,200,000	34.5～34.10
東北地方建設局	村山国道尾花沢道路舗装工事	山形県	18,090,000	34.8～34.11
北陸地方建設局	新潟国道第5舗装工事	新潟県	22,850,000	34.8～34.12
関東地方建設局	上尾北本宿間舗装修繕工事	埼玉県	18,200,000	34.10～34.12
中部地方建設局	中津川国道駒場道路舗装工事	愛知県	8,460,000	34.9～35.1

4. 地方道工事の受注

朝鮮戦争の頃からわが国経済は、戦後の混乱から成長へと方向を転じ、地方道工事も終戦直後の特別調達庁発注のPD工事から、地方公共団体が発注する舗装

の新設や補修工事に重点が移り、特に29年度以降において地方の道路財源が特定されるに及び、地方道工事の発注が活発化した。

当社は、地方道工事についても、終戦後しばらくの間は、主として大林組の下請としてその施工を担当し、直接受注、施工したのは、東京都の道路舗装補修工事など限られた範囲のものにとどまっていた。

しかし、昭和25年頃になると地方道の工事を直接受注するケースが増え、この時期以降において、都内、関東近県などで直接地方道の舗装の新設、補修などの工事を相次いで受注した。また、25年頃からストレートアスファルトの生産が増えるとともに、舗装工事にカットバックアスファルトなどの瀝青材を使用することは少なくなり、本来の加熱混合式工法や乳剤を用いた浸透式工法が多く実施されるようになった。

続いて、29年から34年までの間に、当社が受注した主な地方道工事としては、東京都関係では放射31号江東区大島町舗装補修工事、都道163号八王子停車場線路面補修工事、都道江東区南砂町路面補修工事、文京区竹早町街路舗装新設工事、環状線3号路線街路舗装新設工事、東京一浦安線路面補修工事、都道改良工事及び舗装新設（その1）工事などが挙げられる。また東京都以外の工事では、茨城県から県道土浦市真鍋町地内舗装工事など、栃木県から県道佐野市犬伏町地内舗装工事など、千葉県から県道八街町地内舗装工事など、群馬県から県道赤岩栗橋線舗装道新設工事など、横浜市から磯子区丸山町地内舗装補修工事など、千葉市から千葉市本町1丁目街路舗装工事などを、それぞれ受注、施工した。

21年から34年にかけて受注した地方道工事は、表-4のとおりであるが、その主なものについて、次に紹介する。

▶ 静岡県第三掛塚橋床版舗装工事

発注：榎大林組 工期：29年9月～12月

天竜川筋の浜松市河輪町と対岸の磐田郡掛塚町を結ぶ掛塚橋が老朽化したため、静岡県はその少し下流に新橋を架けるべく、その架橋工事を大林組に発注し、当社はその舗装工事を大林組から受注、施工した。

当社は29年、三沢基地で使用した400ヤードのポータブルアスファルトプラントを天竜川河川敷に設置し、骨材搬入のトラックが堤防の上で骨材を降ろすと、骨材は堤防斜

面を滑り降りてストックヤードに落ちるように工夫した。

作業は秋から冬にかけて、寒風が吹きすさぶなかでの施工となり、ローラーの転圧が間に合わず、レーキの敷き均しと同時にコテで合材を押さえ込み転圧して仕上げた。



静岡県第三掛塚橋床版舗装工事（静岡 昭29.12 竣工）

▶茨城県30国補舗装新設第6号
舗装工事

発注：茨城県 工期：30年12月～31年3月

当社は、28年3月茨城県土浦市を中心に進出し、茨城県からセメントコンクリート舗装工事、乳剤舗装工事などすでに7件を受注、施工していたが、30年12月茨城県から初めてのアスファルト舗装工事として、この工事を受注した。工事内容は、延長1.5km、幅員4m、舗装面積6,000㎡（厚10cm）の片側拡幅工事であった。

当時の道路舗装工事は、セメントコンクリート舗装や乳剤舗装が主であったが、この工事を契機として、アスファルトプラント（7t/h）を土浦市内に設置して、アスファルト舗装工事の施工体制を固めたが、このプラントはその後における茨城県下の重要な営業拠点となった。

▶東京一浦安線路面補修工事

発注：東京都 工期：32年9月～33年3月

31年に「首都建設法」を発展的に継承した「首都圏整備法」が制定され、これに基づいて東京都の道路整備が一段と進展した。

この工事は、当社が戦後東京都から受注した大型工事の第1号の工事であった。工事内容は、セメントコンクリート厚さ20cm、舗装面積1万3,000㎡で、当時は市街地での路面掘削は人力で行うのが通例であったが、当社は大林組から借用した大型ブルドーザーを使用して短期間で施工した。

表-4 主な地方道受注工事（昭和21年～34年）

（単位：円）

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
特別調達庁	東京都道路工事	東京都	1,338,000	23.11～24.1
東京都	台東区入谷町路面復旧工事	東京都	2,444,000	25.2～25.3
大林組	浜松市道路舗装工事	静岡県	1,464,663	25.7～25.11
東京都	北多摩郡田無町乳剤舗装工事	東京都	1,295,800	25.11～25.12

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
東京都	北多摩郡小金井町路面補修工事	東京都	2,067,000	27. 1~27. 3
東京都	台東区入谷町特別路面補修工事	東京都	6,397,000	28. 2~28. 5
茨城県	県道波崎町地内舗装他2件工事	茨城県	7,010,000	28. 3~28. 6
栃木県	県道佐野市安良町地内舗装工事	栃木県	1,277,000	28. 8~28. 9
千葉県	県道八街町地内舗装工事	千葉県	6,980,000	29. 1~29. 3
東京都	放射31号江東区大島町舗装補修工事	東京都	6,024,000	29. 2~29. 5
栃木県	県道佐野市犬伏町地内舗装工事	栃木県	3,360,000	29. 7~29. 9
茨城県	県道土浦市真鍋町地内舗装工事	茨城県	3,230,000	29. 7~29. 10
大林組	静岡県第三掛塚橋床版舗装工事	静岡県	2,288,500	29. 9~29. 12
東京都	都道第163号八王子停車場路面補修工事	東京都	4,450,000	29. 12~30. 5
東京都	都道江東区南砂町路面補修工事	東京都	1,070,000	30. 3~30. 5
大林組	京都市環状線舗装工事	京都府	1,326,139	30. 4~30. 7
茨城県	茨城県30国補舗装新設第6号舗装工事	茨城県	5,827,685	30. 12~31. 3
横浜市	磯子区丸山町地内舗装補修工事	神奈川県	1,220,000	31. 2~31. 3
茨城県	舗装新設第6号土浦市小松町地内舗装工事	茨城県	3,770,000	30. 12~31. 3
台東区	浅草千束町路面補修及維持工事	東京都	1,785,000	31. 8~31. 12
中央区	本町一堀留町路面補修その他工事	東京都	1,335,000	31. 11~32. 1
東京都	文京区竹早町街路舗装新設工事	東京都	5,320,000	31. 12~32. 3
宇都宮市	築瀬町道路舗装工事	栃木県	967,000	32. 6~32. 7
東京都	環状線3号路線街路舗装新設工事	東京都	6,400,000	32. 6~32. 8
江東区	深川永代町歩道コンクリート平板舗装工事	東京都	3,000,000	32. 6~32. 9
千葉市	千葉市本町一丁目街路舗装工事	千葉県	1,630,000	32. 7~32. 10
大林組	心斎橋筋線道路復旧工事	大阪府	2,609,000	32. 7~32. 10
大林組	函館日の出町他舗装工事	北海道	8,730,000	32. 8~32. 11
茨城県	32国補舗装補修第16号舗装工事	茨城県	5,480,000	32. 8~32. 12
東京都	東京一浦安線路面補修工事	東京都	29,850,000	32. 9~33. 3
大林組	越中島道路工事の内土工及舗装工事	東京都	28,342,615	32. 11~33. 3
大林組	築港深江線舗装他工事	大阪府	13,876,620	33. 2~33. 4
群馬県	群馬県赤岩及境町舗装道新設工事	群馬県	2,912,200	33. 1~33. 8
千代田区	道路損傷復旧工事	東京都	11,060,000	33. 8~33. 11
目黒区	歩道コンクリート平板舗装工事	東京都	2,644,000	33. 11~34. 1
茨城県	33国補舗装補修第11号舗装工事	茨城県	12,814,000	33. 6~34. 2
東京都	道路改良工事及舗装新設工事(その1)	東京都	23,633,900	33. 11~34. 3
千葉県	村田川筋市原郡市原町八幡地内舗装工事一号	千葉県	3,977,000	33. 11~34. 3
新宿区	混泥土平板舗装復旧(その3)工事	東京都	2,550,000	34. 2~34. 3
東京都	上石神井住宅道路舗装工事	東京都	4,781,000	34. 4~34. 6
大林組	築港深江線舗装工事の内基礎工舗装工側溝工事	大阪府	20,741,620	34. 6~34. 7
大林組	太子橋、内代小学校筋線舗装新設工事	大阪府	19,676,481	33. 9~34. 9
千葉県	道路舗装新設工事(県道千葉茂原線)他2件	千葉県	4,295,000	34. 6~34. 11
千葉県	道路舗装新設市原町草刈地内工事	千葉県	3,800,000	34. 6~34. 11
茨城県	34国補舗装補修工事	茨城県	5,000,000	34. 8~34. 12
横浜市	蒔田町岡村町間道路舗装工事	神奈川県	3,698,800	34. 10~35. 1

5. 民間企業からの受注

民間の設備投資が旺盛になるにつれて、大林組から下請受注する民間企業の関連工事及び民間企業から直接受注する工事は徐々に増えた。昭和21年から34年にかけて民間企業から受注した工事は、表-5 のとおりであるが、その主なものについて、次に紹介する。

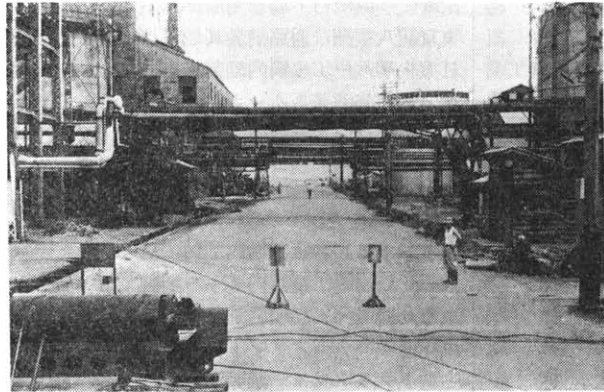
▶日東化学八戸工場構内舗装 ほか1件工事

発注：日東化学工業㈱

工期：30年4月～11月

工場の建築工事は㈱大林組が受注し、当社は構内の舗装を直接受注、施工した。

第1期工事は、アスファルト乳剤舗装 4,532 m²で、厚さ基層 6 cm、表層 3 cm、



日東化学八戸工場構内工事（青森 昭30.11 竣工）

工期は30年4月から同年7月で、第2期工事はアスファルト乳剤舗装 850 m²（厚さは前回と同じ）及びコンクリート舗装 560 m²（厚さ 6 cm）で、工期は30年10月～11月であった。

簡易舗装工事であったが、路盤工を加熱舗装工事なみに丁寧に施工したため、仕上がりが良く、施主より好評を博した。

▶生駒ドライブウェイ舗装工事

発注：㈱大林組 工期：33年5月～8月

近畿日本鉄道㈱から生駒ドライブウェイ新設工事を大林組が受注し、当社はその舗装工事を担当した。

当時、大阪から竜間を通過して奈良に抜ける生駒山の山道は、古代から“くらがり峠”と呼ばれた草分け道であった。その街道に沿って日本道路公団は、34年に阪奈有料道路を建設したが、これにあわせて近畿日本鉄道が阪奈道路の途中から生駒山上へのドライブウェイの新設工事を計画され、延長 4.5 kmのうち 2.3 kmを大林組が請負施工したが、造成工事に際して土砂が流出するなど困難を極め、特に盛土の区間は路盤が安定するのに数年を要した。従って、当初の舗装は、浸透式の乳剤舗装であったが、その後路体が安定したところで、アスファルトコンクリートによるオーバーレイを行った。

ちなみに、生駒ドライブウェイは、その後さらに南に延長され、現在は金剛生駒国定公園を縦断する信貴生駒スカイラインとなっている。

表-5 主な民間受注工事（昭和21年～34年）

（単位：円）

発注者	工 事 件 名	施工場所	請負金額	工 期
白石建設	横浜本牧スタンダード住宅道路工事	神奈川県	624,258	25. 7～25. 9
大林組	東京駅小荷物扱所床舗装工事	東京都	1,576,155	27. 1～27. 6
大林組	日東硫曹東京工場床アスファルト舗装工事	東京都	1,163,719	28. 5～28. 12
大林組	日本銀行大阪支店道路及び側溝工事	大阪府	1,522,600	28. 11～28. 12
大林組	東京駅第7ホーム他舗装工事	東京都	2,650,872	28. 4～29. 1
大林組	川崎航空機明石工場専用道路工事	兵庫県	1,585,580	29. 7～29. 10
大林組	東京駅八重洲口通路舗装其他工事	東京都	3,001,020	29. 8～30. 5
日東化学工業	日東化学八戸工場構内舗装工事	青森県	2,643,740	30. 4～30. 7
大林組	関西電力飾磨発電所マカダム舗装工事	兵庫県	2,555,400	30. 5～30. 8
日東化学工業	日東化学八戸工場内中央道路工事	青森県	1,850,795	30. 10～30. 11
東海興業	東佐興業構内道路コンクリート舗装工事	東京都	1,005,000	31. 2～31. 3
日東化学工業	日東化学八戸工場ホーム改造及び道路舗装工事	青森県	4,609,795	31. 5～31. 9
大林組	倉敷レイヨン倉敷工場内舗装工事	岡山県	2,210,000	31. 9～31. 9
大林組	大阪瓦斯岩崎工場構内タール舗装工事	大阪府	2,484,000	31. 11～31. 12
大林組	東京瓦斯豊洲工場道路舗装工事	東京都	8,469,100	32. 1～32. 5
大林組	東洋埠頭ハードスタンド他舗装工事	神奈川県	12,243,000	32. 2～32. 6
大林組	生駒ドライブウェイ舗装工事	大阪府	18,902,280	33. 5～33. 8
大林組	武田薬品多摩川工場構内道路その他工事	東京都	6,550,000	34. 3～34. 5
大林組	近鉄生駒山自動車道路工事の内舗装その他工事	大阪府	14,950,780	34. 2～34. 9
大林組	相鉄会館周囲コンクリート平板舗装其他工事	神奈川県	4,543,000	34. 8～34. 9

第3章 経営基盤の強化と発展 (昭和35年～41年)

第1節 道路整備事業の進捗

1. 所得倍増計画と社会資本の整備

昭和30年代後半の日本経済は、技術革新を背景としためざましい近代化への動きと高度成長の下で、戦後史のなかでも際立って活力にあふれた時期であった。

こうしたなかで、35年12月池田内閣は、36年度からむこう10年以内に、国民所得を2倍にするという、いわゆる「国民所得倍増計画」を決定した。そして、その中心課題の一つとして社会資本の充実を掲げ、立ち遅れが目立っている道路、港湾、都市計画、下水道、住宅などの整備を推進することとした。

このうち道路については、大都市間の交通を拡充するための大動脈的幹線道路、都市交通緩和のための街路及び都市高速自動車道、大工業地帯とその周辺地域とを結ぶ道路網の整備、拡充を図ることとし、そのために要する投資額を4兆9,000億円と推計した。

一方、33年度からスタートした第2次道路整備5カ年計画は、1兆円の事業規模で、35年度までの3年間にわたり実施された。その結果、36年3月末現在で、1級国道については改良率62.9%、舗装率49.7%となり、2級国道についても改良率38.4%、舗装率21.4%に達した。この間、34年6月に首都高速道路公団が設立されて、わが国初めての都市高速道路の建設に手が染められた。

この時期、道路事情はとみに緊迫の度を加えており、例えば33年度から36年度の間、貨物輸送トンキロは1.7倍、輸送人キロは1.5倍に急増し、また自動車保有台数も、33年度の138万台から36年度には267万台と3年間で倍増に近い伸びを示し、自動車1台当たりの道路資産額は、道路整備の進行にもかかわらず、毎年低下する状況にあった。こうした状況に対処するため、政府は、上述の国民所得倍増計画の路線に沿い、36年10月、第3次道路整備5カ年計画を定め、36年度から40年度までの5年間に総額2兆1,000億円の事業費を投ずることとし、一般

道路事業に1兆3,000億円、有料道路事業に4,500億円、地方単独事業に3,500億円を、それぞれ投入することとした。

この計画に盛り込まれた主な事業としては、39年開催予定の東京オリンピックに対処するための首都高速道路の建設促進、37年の阪神高速道路公団の設立と、同公団による阪神地区周辺における自動車専用道路の建設、東名高速道路の東京―静岡間、豊川―小牧間の路線指定及び整備計画の決定、中央自動車道の富士吉田線の整備計画の決定などがあげられる。また、計画期間中の38年7月には、名神高速道路尼崎―栗東間が、同年12月には首都高速道路の一部がそれぞれ開通し、わが国の自動車専用高速道路の先駆けをなした。

この結果、38年度末現在における第3次道路整備5カ年計画の進捗率は59.6%となり、また同年度末には1級国道の改良率は71.7%、舗装率は63.5%となり、2級国道の改良率は45.7%、舗装率は30.1%となり整備が進んだ。

ところで、34年の夏頃から、わが国の経済成長はさらにテンポを早め、いわゆる“岩戸景気”と称する大型好況が出現した。実質経済成長率は、34年度の11.3%から35年度は12.5%へ、さらに36年度には13.5%と3年連続して10%を上回った。

このような経済情勢を背景に自動車輸送の需要は、36年から39年の3年間で貨物輸送トンキロで77%、輸送人キロで65%増加し、同期間内の自動車保有台数は267万台から547万台に急増した。その結果、幹線道路、都市部における道路の交通混雑は一層激しさを加え、交通事故も大幅に増加した。

こうした自動車輸送の需要の増大に対処し、国土の総合的な開発と効率的な利用を図るため、39年度を初年度とする第4次道路整備5カ年計画が策定された。この計画は、55年度を目標年次とし、それまでの自動車保有台数、輸送トンキロの予測をもとに自動車輸送の需要を推計し、目標年次までに道路交通の混雑を解消するという長期構想の一環として策定された。第4次計画の総投資規模は4兆1,000億円で、一般道路事業に2兆2,000億円、有料道路事業に1兆1,000億円、地方単独事業に8,000億円を投入することとした。この計画の重点は、高速自動車国道網の整備、一般道路の整備並びに都市及びその周辺の道路の整備に置かれ、この期間に高速自動車国道の建設が本格化した。

すなわち、名神高速道路は、39年4月に栗東―関ヶ原間68.9kmが開通したのに引き続き、翌40年7月には小牧―西宮間全線の供用が開始された。また41年7月、従来の「国土開発縦貫自動車道建設法」が「国土開発幹線自動車道建設法」に改められたことによって、国土の普遍的な発達を図るため、国土を縦貫し、または横断する高速自動車道の建設が推進されることとなり、60年度までに高速自動車道7,600kmの供用を目指すことが決まった。

このような推移のもとで、41年度末における第4次道路整備5カ年計画の進捗率は53.4%となり、また同年度末には国道全体の改良率は70.6%、舗装率は67.6%と急速に進捗した。

なお、39年度には国道の1級2級の別が廃止され、41年4月には「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定されて、増大傾向をたどる交通事故に対する対策が強化され、交通安全施策等整備事業3カ年計画が発足した。

2. 道路業界の動向

“岩戸景気”を背景として、昭和30年代の中頃から、道路業界は工事が急激に増大して活況を続けたが、34年5月の西ドイツにおけるIOC会議で、39年の東京オリンピック開催が決定され、これを契機として一段と建設投資量が増え、35年度は26%、36年度は36%も伸び、特に非住宅部門の投資は、前年度比42%という驚異的な伸び率を示したが、その原動力となったのは、道路、港湾その他に対する公共投資の増大と産業界の積極的な設備投資であった。

しかしながら、この高度成長も36年を境に変調した。すなわち旺盛な設備投資を背景に、機械の輸入が増大する一方で、内需が旺盛であったために企業の輸出意欲が減退し、国際収支は逆調に転じて景気過熱の様相を濃くし、金融の引き締め、公共投資の繰り延べなどの一連の景気調整策がとられるに至った。

このような情勢下において、道路業界は、東京オリンピックの開催を間近に控えて、36年度を初年度とする第3次道路整備5カ年計画が順調に進捗し、工事の発注量は全国的な規模で増加して、明るい将来が開けているかにみえた。

しかし、この好況も長くは続かず、40年に再び景気は落ち込み、同年上期の企業決算は26年以来の最低を記録し、企業の倒産が続出するという最悪の状況とな

った。道路業界もその影響下に置かれ、政府は40年度の当初において、歳入不足などの緊急措置として、公共投資を中心とする予算支出の1割留保を決定した。このため、工事の発注は著しく遅延し、例年ならば発注の最盛期を迎えている6、7月に入っても工事の発注は停滞して、業界を挙げて発注官庁に善処方を陳情するという事態にまで追い込まれた。

翌41年度には、不況打開のために公共投資の一環である道路整備工事の早期発注がなされたため、道路業界は前年度の低迷を脱して、ようやく生気を取り戻し得たが、道路工事の85%以上が上半期に集中発注されたため、下半期の発注が空白状態に陥り、年末には工事量確保のため予算の追加、補正措置を要望する声が高まった。また同年度の道路整備工事は、全国的にバイパスの築造及び改良に主眼が置かれたため、一般土木工事が先行した反面、舗装工事の後退が見られ、特に東北、北陸両地方建設局管内において、舗装工事量の減少が目立った。

第2節 経営体制の強化

1. 外部資本の導入と増資

昭和30年代の中頃から40年代初めにかけては、経済の高度成長にあわせて、政府の公共投資は逐年増加し、とりわけ道路の整備工事は、次々と規模を拡大して策定、実施される5カ年計画の進展によって着実に増大した。

このような道路業界の飛躍発展を促す好機の到来は、業界を大いに活気づけたが、当社は、この機をとらえて業界における指導的な地位を確立すべく、経営陣の強化、内部体制の充実その他の体質強化方策を積極的に進めた。

ちょうどこの頃、三和銀行を中心に関西財界で道路建設会社設立の機運が起こり、大林組に協力を求めてきた。しかし大林組としては、傘下に東洋舗装があり、むしろグループ内の道路会社を強化、育成することが早道であるとして、三和銀行、丸善石油、大阪セメント、浅田敏章（大阪スタジアム社長）など関西財界のメンバーに対して当社への経営参加を要請した。

その結果、出資の応諾を得たので、35年9月に資本金を6,000万円増額して1

表-6 業績の推移（昭和35～41年度）

（単位：千円）

項目 \ 年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	41年度
受注工事高	806,350	1,104,550	1,527,177	2,225,473	2,655,963	2,778,255	3,142,300
完成工事高	700,239	1,017,152	1,236,502	1,600,986	2,507,004	2,684,508	3,152,782
当期利益	7,921	12,131	17,160	42,810	83,895	55,535	45,805

億円とするのを機に、大林組はその持株の一部を、同年11月の株主総会開催日までに出資者に譲渡することとし、各出資者から期日までに払込みを受けた。この出資の完了時における当社株主の持株状況は、次のとおりであった。

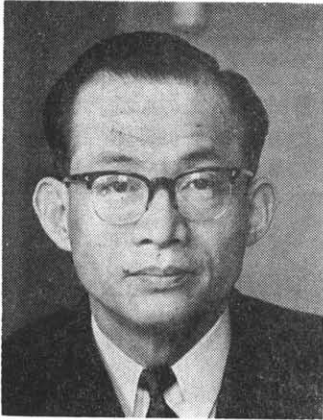
大林組	1,006,275株 (50.3%)
大阪セメント	300,000株 (15.0%)
丸善石油	300,000株 (15.0%)
三和銀行	200,000株 (10.0%)
浅田敏章	10,000株 (0.5%)
その他株主40名	183,725株 (9.2%)

その後、経済の高度成長を追いかけるかたちで、次々と拡大実施された第2次～第4次道路整備5カ年計画を背景とし、これに対処して進められた営業網の拡充をはじめとする当社の戦力強化方策が実を結び、35年度から41年度にかけて当社の業績は大幅に伸びた。この間における当社の受注工事高、完成工事高及び当期利益（税引後）の推移は、表-6のとおりである。

このような業況の繁忙化に加えて、名神・東名の両高速道路工事の受注、施工が契機となり、施工の機械化が急速に進み、工事機械の保有高が増大する一方で、その整備、管理のための機械工場の新設などによって、当社の資金繰りは、運転資金、設備資金とも超繁忙の状態となった。当社はこれに対処して、38年4月に倍額増資を行って、資本金を2億円とし、続いて40年5月には半額増資を行って、資本金を3億円とした。

2. 大林芳郎社長の就任と経営陣の強化

昭和35年11月の外部資本の導入と機を一にして、同月の株主総会において、大林組社長大林芳郎が当社社長に就任するとともに、経営陣の充実を期し、常務取



取締役社長 大林芳郎 (大林組社長)

締役に田村雄（大林組東京支店土木第二部長）及び船倉貞一（大林組東京支店業務部長）を、取締役役に田中七三郎（大林組本店土木部次長）を迎えた。また非常勤役員として、取締役に渡辺忠雄（三和銀行会長）、松島清重（大阪セメント社長）、浅田敏章（大阪スタジアム社長）及び武田良一（大林組取締役）が、監査役には和田完二（丸善石油社長）、嶋道朔郎（大林組常務取締役）がそれぞれ就任した。

これに伴って、取締役役の中野了三、橋本利一郎、今井久雄、田所謙次郎、監査役の中村熊雄、田口文夫はそれぞれ退任した。なお、この株主総会で定款を変更して当社の営業目的を、①道路工事及び舗装工事、②防水工事及び耐酸工事、③一般土木工事、④舗装用材料の製造及び販売、⑤前各号に関連する一切の業務とした。

その後37年11月には、藤井虎男が病氣療養のため専務取締役を辞し、代わって専務取締役に田村雄（常務取締役）、船倉貞一（同）が、常務取締役に田中七三郎（取締役）が就任するとともに、取締役に藤井虎男（専務取締役）、中野了三（大阪支店次長）、田所謙次郎（大林組出向）、江口馨（非常勤：大林組専務取締役）が就任した。



本店事務所・東京大林ビル（昭36.9～43.1）

また38年には、監査役和田完二の退任に伴い、田坂茂忠（非常勤：丸善石油専務取締役）が監査役に就任し、さらに39年11月には、常務取締役に池田雄二（元日本道路公団高速道路大阪建設事務所長）が、取締役に高島嘉雄（非常勤：大林組取締役）、監査役に宮森和夫（非常勤：丸善石油社長）がそれぞれ就任し、取締役藤井虎男、江口馨、監査役田坂茂忠がそれぞれ退任するなど、体制の強化に向けて役員の異動が相次いだ。

なお、大林組が東京における営業拠点と

して新築した東京大林ビルの落成に伴って、36年9月25日、本店を東京都千代田区神田司町2丁目3番地（東京大林ビル）に移転した。

3. 内部体制の充実

道路整備費の本格的な拡大期を迎え、その受注の大幅な拡大を図るとともに、旺盛な民間設備投資にも的確に対処して、当社の道路業界における地位を確立するためには、①営業網の拡充と施工体制の強化、②業務分掌・機構の整備と責任体制の確立、③施工の機械化と機械管理体制の充実——を急速に進めなければならなかった。

昭和36年1月4日の新年始業式において、大林社長はこれら諸点を強調し、大要次のような所信を述べている。

(1) 工事の受注対策について

われわれは、全国の主要都市及びその周辺の道路網、特に観光県及びその都市の道路整備の動向に注目して、速やかに計画を捕捉し、最も有効適切な受注手段を講じなければならない。特に日本道路公団及び建設省発注の舗装工事を直接受注することは当社の念願とするところで、本年はこれに全力を挙げたい。

(2) 人員の問題について

現在、当社の人員は必ずしも充足されていない。この人員をもって相当量の工事を施工するためには、各人の施工能力を高めるとともに、最も合理的な人員配置を行って、現場土木職員1人当りの施工能力を抜本的に向上させなければならない。

(3) 工事機械の問題について

工事の施工を能率的に行ううえで工事機械が果たす役割が重要で、特に最近の労働力の不足は機械力についての依存度合いを一層高めている。したがって機械の充実、整備とその適正な配置に留意すべきである。

(4) 事務処理の能率化について

工事受注量の増大によって事務量の増加が十分に予想されるが、今後は事務の簡素化について一段と努力して、事務処理のスピードアップに努めてもらいたい。



東柏会（昭37.6 結成）

この説示の線に沿って、30年代の後半において、後述する営業網の拡大をはじめとする営業力の強化方策が次々と実施されたほか、工事量の増大に対処し、人材の育成強化を積極化するとともに、学卒者の採用を大

幅に増やした。このほか、定年制の実施、人事考課、職能給の導入などを含めた人事管理の合理化を進めるとともに、職員寮の建設その他従業員の福利厚生施設の拡充にも力を注いだ。

また、このような会社の積極経営に対応して、37年6月、当社の工事に協力して来た業者の自主的組織として、「東洋舗装東柏会」が結成された。初代会長は朝島建設の仲谷朝夫で、現在の「大林道路柏友会」の前身となった。

4. 大林グループ内での東洋舗装の役割

東洋舗装は、大林社長の就任によって、大林グループの有力な一員として再スタートを切ることになった。大林組は、既に子会社として内外木材工業(株)（昭和6年創立）、大林不動産(株)（同30年創立）をもち、その後設立された東洋ビルサービス(株)（同38年創立）及び(株)ショックベトン・ジャパン（同40年創立）を併せて、大林グループ各社の協力関係の拡大、強化を進めている。

このうち当社は、三和銀行その他の外部資本の参加による大林組の持株比率の低下などにより、大林組の子会社としての性格は薄められたが、役員の出向のほか、従業員の出向など人事面の交流と、営業情報・技術情報の交換をはじめとし、道路建設、工場その他の建物の建設、宅地造成、ゴルフ場その他関連土木工事における施工の分担などを通じて、最も緊密な関係にある関連会社として、大林組とともに共存共栄の実を挙げるべく互いに協力し合っていることにおいては、従来とも変わるところはなかった。

第3節 全国営業網の確立

1. 大阪支店の設置

大阪出張所は、昭和21年7月に設置されて以来、戦後における当社の再建に大きな役割を果たしてきた。当初は、大林組本店事務所の一隅を借り、常駐者は取締役中野了三1人という状態だったが、大林組の支援を受けながら受注活動を活発に行った結果、20年代の後半には近畿地方を中心に相当量の工事を受注、施工した。しかし、まだ戦略拠点としては弱体をまぬがれなかったが、名神高速道路計画の具体化、第3次道路整備5カ年計画の実施を前にして、西日本地域における営業拠点として大阪出張所のもつ意味はますます重要になって来た。



大阪支店事務所・ニュー大阪ビル

そこで、35年11月に新任の常務取締役田村雄を大阪常駐とし、西日本地域の営業網の拡大に本腰を入れるとともに、同月出張所を支店に昇格し、引き続いて37年4月福岡、38年4月高松、41年2月広島、4月高知、7月岡山に、それぞれ支店管轄の出張所を開設した。

発足当時の大阪支店の総勢は、19名に過ぎなかったが、約5カ月後の36年4月には支店事務所を大阪市東区釣鐘町2丁目36番地（ニュー大阪ビル）に移転し、積極的な営業活動を展開した。その結果、38年には早くも同支店は事務系従業員20名、技術系従業員33名及び工務員47名と100名を擁する規模となり、同年度の完成工事高は、全店の完成工事高16億円の37%に当たる6億円近くに達した。

2. 全国に出張所を設置

工事量の増大に積極的に対処し、当社の営業網の充実を図るための支店、出張所の設置は、受注競争が激化するなかで昭和35年以降急速に進んだ。西日本地域

における出張所の設置は、前述したとおりであるが、東日本地域でも36年4月の札幌出張所の開設を皮切りに、41年4月浦和、42年10月千葉に、それぞれ出張所が新設され、従来の宇都宮、静岡、横浜、名古屋、仙台及び新潟を合わせると、当社の出張所は全国14カ所に拡大した。

北海道では、前述のとおり25年に千歳飛行場滑走路のアスファルト舗装工事を大林組の下請として施工し、その後も同社が受注した道路舗装工事の請負、施工を続けており、有力な営業拠点として36年に札幌出張所が設置された。

高松出張所は、大阪支店で営業活動を行っていた四国地方建設局発注の工事に併せて、四国地方の各公共団体発注の工事受注をねらって38年に設置され、福岡出張所も同様に、九州地方建設局をはじめとする九州地方の工事受注をねらって37年に設置された。

41年開設の広島出張所は、39年5月に中国地方建設局から庚午舗装工事を受注したのを契機として、同建設局の工事を継続受注するために設置され、また高知出張所は、従来高松出張所が担当していた高知県内の工事が増えたために、41年設置された。同年開設の浦和及び42年開設の千葉出張所も同様に、本店が担当していた当該県内の工事が増えたことによって設置された。

岡山出張所は、岡山県内の舗装工事を主体に受注すべく41年に設置されたが、発足の翌年に42年度県道玉野―玉島線舗装新設工事、同藤戸―連島線舗装道新設工事を受注するなど順調なスタートを切った。

3. 機械工場の設置

昭和30年代後半における工事量の増大と工事の大型化は、施工の機械化を促進し、機械力の充実は、当社にとって当面の最重要課題の一つとなった。

しかし、当社としては、多くの機械を一時期に集中して購入することは、当時の資金力では不可能であったため、大林組に支援を求め、34年4月から35年6月にかけて主要機械の一部、アスファルトプラント10基、アスファルトフィニッシャー3台、コンクリートフィニッシャー1台、ロードローラー20台など、1億2,800万円余に上る機械を、同社において購入してもらい、当社はこれら機械を借用して工事に運用、管理するという非常策をとった。(これらの機械を総称し

て、当社では「㊦機械」と呼んだ。）

このような措置を講じつつも、当社の自社機械の保有高は逐年増加し、35年9月末には、9,596万円(取得価格ベース)にすぎなかったのが、38年9月末には3億8,736万円(同)に、41年9月末には8億5,572万円(同)と膨張した。



浦和機械工場（昭37.12完成）

大林組からの借用機械に加えて、手持機械の増加が続くなかで、当社としてその保管、修理を行う場所の手当てができず、当時江東区南砂町にあった大林組東京工作所の片隅に400坪(1,320m²)の敷地を借用し、簡易作業所と職員宿舎を設けて、そこで簡単な機械の点検、整備を行っていた。

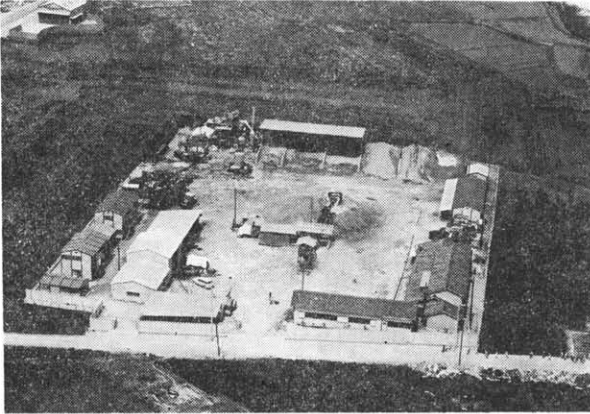
しかしながら、今後予想される工事量の増加を勘案すると、こうした貧弱な施設に依存しては極めて危険かつ不便であり、しかも増大する機械の点検、整備の需要に円滑に対処しきれないという不安が多かった。

そこで、全社的に工事機械の運営、管理を行うための自社機械工場を早急に設置すべく、用地の選定が開始され、本店所在地からあまり離れていないこと、機械類の搬送に有利な条件にあることをめどに、用地探しに奔走した。その結果、浦和市に5,148坪(1万6,988m²)の農地を取得し、造成、整備のうえ、ここに機械工場とともに試験所、独身寮及び倉庫を併設して、浦和機械工場(初代工場長西井芳)として37年12月から業務を開始した。

当時、道路專業者において同等以上の規模の機械工場を持っている会社は、当社と日本舗道においてほかになく、先駆的な存在であった。

なお、浦和機械工場の分工場として、44年4月札幌に、44年8月名古屋に、50年4月仙台に、それぞれ支店管内機械の運営、管理を行う工場が設けられた。

さらに西日本地域においては、機械保有量の増加に伴い、36年大阪市内高倉プラント敷地内に機械集積拠点を設け、重機械の修理を開始した。しかし当時は、



門真機械工場（昭38.4 完成）

名神高速道路工事をはじめとし、近畿以西の工事量が急速に増加しており、機械の整備、管理部門の充実は焦眉の急であった。そこで、大阪府門真町に2,389坪（7,883m²）の土地を購入し、門真機械工場（初代工場長渡辺五郎）として、38年4月から業務を開

始した。

なお、この敷地内には、25～30t/hのアスファルトプラント及び試験室を併設し、門真アスコン工場として大阪支店管内の施工の拠点とした。

また、門真機械工場の分工場として、46年4月福岡及び広島に、それぞれ支店管内機械の運営、管理を行う工場が設けられた。

第4節 工事量の増大と大型化

1. 受注工事高の飛躍的増大と施工の機械化

昭和39年の東京オリンピック開催を目標に、この時期全国的に道路整備工事が活発に発注されるなかで、当社の工事量は急激に増大した。まず、高速自動車道工事については、36年3月に日本道路公団から初めて東伊豆道路舗装（第2工区）工事を受注したのを皮切りに、39年5月に首都高速道路公団から第432工区（その2）～461工区（その1）舗装新設工事を受注したのに引き続いて、両公団から高速自動車道工事を受注したのをはじめ、建設省各地方建設局からの大型工事の受注が相次ぎ、大林組から下請受注する工事も大幅に増えて、飛躍への地盤固めがなされた。

特に38年3月には、名神高速道路米原―関ヶ原間舗装工事を、引き続いて名神高速道路大垣―安八間舗装工事を受注したが、時あたかも創立30周年を迎えた当

社にとって記念すべき工事となった。

このようなことから、35年度を100とした場合、38年度の受注工事高は277、完成工事高は229、当期利益は540と高い伸びを示し、さらに3年後の41年度には受注工事高は31億4,000万円、完成工事高



創立30周年記念式典

(旧役員及び関係会社代表を招いて記念祝宴を催した)

は32億円、当期利益は4,600万円弱と、35年度の額のそれぞれ3.8倍、4.6倍及び4.1倍に達した。

ところで、30年代の前半までは舗装工事の規模が小さく、アスファルトプラントも大きいもので30t/hクラスのものしかなく、機械化施工といってもスプレッダーや小型のフィニッシャーを使用した小規模なもので、人力に依存するところが多かった。この意味で、30年代の後半にスタートした名神高速道路の舗装工事は、その後のアスファルト舗装技術の進歩に画期的な役割を果たしたと云える。同工事は、35年に試験工事的色彩の強い山科工区舗装から着手し、その後約5年の間に漸次供用が開始されたが、この間の施工を通じて業界は超大型工事の機械化施工のパターンを完全に作りあげるに至った。

2. 高速自動車道工事の受注

〔名神高速道路舗装工事の受注〕

東京―神戸間高速道路の構想は、既に戦前の昭和15年にあったが、戦争によって中断された。

31年、政府の要請によって来日したワトキンス調査団は、名古屋―神戸間高速自動車道路を、東京―神戸間高速道路の一部として早期に着工すべき旨の報告を行った。これを受けた政府は、前述したように関係法令を整備するとともに、政府出資金、政府借入金、道路債券などの国内資金のほかに、世界銀行（国際復興開発銀行）からの借入金によって工事に着手することとした。



進発式における船倉専務の挨拶

名神高速道路は、欧米の本格的な自動車専用道路の構造基準を採用して計画され、幅員24.4m、往復各2車線、立体交差方式、平均時速100kmで走行でき、全線を通じて14カ所のインターチェンジと31カ所のバスストップ、4カ所のサービスエリア、7カ所のパーキングエリアを含んでいた。

37年冬、栗東一関ヶ原間工事の入札を前に、当社はこの歴史的な工事に参加すべく日本道路公団に指名を懇請した。しかし、世界銀行の融資条件には、世銀加盟国のうちで過去に高速道路建設の実績をもつ業者に請負わせるとの条件があり、業歴の浅い当社単独での受注には難点があった。そのため、日本舗道と大林組との共同企業体を組み、企業体名義で入札、受注し、38年3月30日着工した。

同日起工式後、企業体事務所に工事関係者全員が集合し、その進発の式を行い、東洋舗装の明日を賭けた大型工事の無事竣工を祈った。

席上船倉専務は、「この事業への参加は、会社を1日も早くトップクラスに成長させる絶好の機会であり、大いなる希望に燃えている。しかし、この目的を達成できるか否かは、この工事をいかに見事に完成できるかにかかっており、その成敗いかんは、当社成長の重要な鍵になっている。」と述べ、大林組と渾然一体となり、共同企業体の実をあげてもらいたい旨工事関係者を激励した。

現場は、伊吹山脈と鈴鹿山脈の切れ目に当たる所で、共同企業体担当区間は24

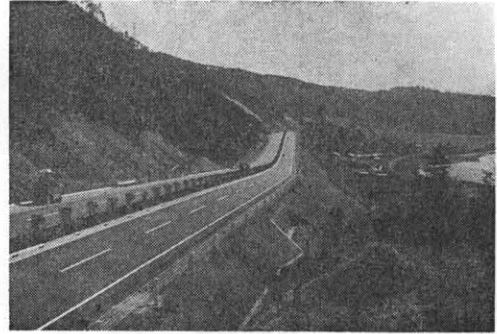


烏頭坂基地に設置したアスファルトプラント (100 t/h)

km。奈良時代には、ここに不破の関が設けられ、畿内と東国とを扼した場所であり、慶長5年(1600年)には徳川家康率いる東軍と石田三成の西軍が天下分け目の雌雄を決した関ヶ原古戦場でもあった。当社もまた、この工事を関ヶ原合戦になぞらえて全社の力



当社施工の関ヶ原インターチェンジで
の河野一郎建設大臣の記念植樹の光景



名神高速自動車米原—関ヶ原
(岐阜 昭39.4 竣工)

をここに結集した。

機械その他の設備については、バーバークリーン社から、アスファルトプラント（100t/h）、サブベースプラント及びベースプラントを購入、設置し、フィニッシャーも同社から購入したもの2台と、グレーダー3台、マカダムローラー（10t）6台、バイブレーションローラー2台、三軸ローラー1台、タイヤローラー7台、スプレッダー5台を揃えた。また、この機械を運転するオペレーターを、1台につき1.5名（合計40名）を配置し、これに60名の職員を合わせ総員100名の陣容でこれに臨んだ。

名神高速道路工事から、道路業界の本格的な機械化が始まったのであり、とりわけ当社、大林組が現場近くの鳥頭坂に設けた共同プラントは、100t/hのアスファルト合材を全自動式に生産する新鋭プラントとして衆目を集めた。

全社一丸となって取り組んだ同工事は、良好な出来栄えとともに、工期も短縮でき、他社に負けない技術力がこれによって証明された。

引き続きして施工した名神高速道路大垣—安八間舗装工事も39年9月には完成したが、これを境に当社の機械力は充実し、また名神高速道路の施工経験によって技術力がレベルアップするなど、優れた成果を得た。

〔その他高速自動車道工事の受注〕

▶東伊豆道路舗装（第2工期）工事

発注：日本道路公団 工期：36年3月～37年8月

日本道路公団の設立当初には、有料道路を総合的に建設管理することを主体とし、全国で個々に行われていた一般有料道路の建設を、各道路管理者から引き継ぐとともに、



東伊豆道路（第2工区）（静岡 昭37.8 竣工）

次々と工事の発注を行った。

当社は、36年3月、静岡県 of 観光拠点である伊豆地方における一般有料道路建設事業の一環として発注された、東伊豆道路舗装工事を、日本道路公団からの第1号工事として受注、施工した。

この工事は、北川―熱川間の総延長3.5km、幅員7.5m、舗装面積2万6,200㎡のアスファルト舗

装工事であった。同工事の特色としては、骨材を自家製造したことがあげられる。

▶第432工区（その2）～461工区（その1）舗装新設工事

発注：首都高速道路公団 工期：39年5月～7月

当社が首都高速道路公団から初めて受注した工事である。東京オリンピックの関連工事で、羽田空港と代々木の国立競技場をわずか30分で結ぶ幹線都市高速道路で、当社は首都高速4号線のうち、江戸橋から神田橋を経て千鳥ヶ淵までの工区を施工した。

工事内容は、アスファルトコンクリート舗装延長2,968m（4車線）で、舗装面積は5万3,155㎡であった。

この工事区間は、高架式、隧道式、掘割式があるほかに、3カ所のランプ（斜道・出入口）があり、舗装の種類も、サルビアシム舗装、グースアスファルト舗装などいろいろなものがあり、薄層のコンクリート舗装には、エポキシ接着材を使用した。



首都高速道路4号線・鎌倉橋付近（東京 昭39.7 竣工）

セメント安定処理の個所から着工したが、軟弱地盤のほかに、L型コンクリートはスラブの上のように型枠を据え付けただけでは良いが問題になった。また、技能労務者が払底し、特に、ボックスカルバートのなかに、コンクリートを打設するフロートマンの不足には苦労した。

3. 国道工事の受注

道路整備5カ年計画の拡大実施によって、一般道路事業費の実績額は、昭和35

表-7 各地方建設局からの受注工事（昭和35年～41年）

発注者及び 受注年月	工事件名（施工場所）	発注者及び 受注年月	工事件名（施工場所）
東北地方建設局		中部地方建設局	
35年7月	青森国道舗装修繕工事（青森）	37年5月	美濃加茂及び川辺国道舗装工事（岐阜）
36年5月	山形13号国道尾花沢道路舗装工事（山形）	38年10月	犬山国道舗装修繕其の3工事（岐阜）
37年7月	富岡道路舗装工事（福島）	39年6月	七宗道路舗装工事（岐阜）
38年8月	大熊道路舗装工事（福島）	40年6月	昭和40年度金山道路舗装工事（岐阜）
39年5月	双葉道路舗装工事（福島）	41年5月	昭和41年度白川及び金山道路舗装工事（岐阜）
40年4月	南部道路舗装工事（青森）		
41年3月	金沢道路舗装工事（秋田）	近畿地方建設局	
41年3月	猪苗代道路舗装工事（福島）		
関東地方建設局		36年12月	1号線大阪府内牧野その2舗装工事（大阪）
35年4月	桜久保道路舗装工事（栃木）	39年6月	1号線大阪府内伊加賀その2舗装工事（大阪）
36年7月	15号大森東蒲田地区修繕工事（東京）	40年4月	天理第3舗装工事（奈良）
36年12月	三吹台ヶ原アスファルトコンクリート工事（山梨）	41年6月	国道171号線箕面第2舗装修繕工事（大阪）
37年5月	前沢アスファルトコンクリート舗装工事（山梨）	中国地方建設局	
38年8月	勝沼第2アスファルト工事（山梨）	39年5月	庚午舗装工事（広島）
39年11月	岡部地内舗装修繕工事（埼玉）	40年4月	敬川舗装工事（高根）
40年11月	本庄地内舗装修繕工事（埼玉）	41年5月	米満舗装修繕工事（広島）
41年4月	新大宮バイパス浦和第一次改築工事（埼玉）	四国地方建設局	
北陸地方建設局		38年6月	昭和38年度霧生関アスファルト舗装工事（高知）
37年8月	刈安道路舗装新設工事（石川）	40年8月	昭和40年度家俊アスファルト舗装工事（高知）
38年8月	白根道路改良及び舗装新設工事（新潟）	41年3月	影野アスファルト舗装工事（高知）
39年9月	有間川名立舗装工事（新潟）	九州地方建設局	
40年6月	猿沢道路舗装工事（新潟）	41年7月	新熊本国道42工区舗装工事（熊本）

年度の1,243億円から41年度には4,771億円と約3.8倍にまで増えた。

この間、当社は建設省指名業者として各地方建設局から次々と工事を受注し、国道工事の受注高の増大は、業績の飛躍的な伸長に大きく寄与した。

この期間に当社が各地方建設局から受注した主な工事は、表-7のとおりであるが、その主なものについて、次に紹介する。

▶15号大森東蒲田地区修繕工事

発注：関東地方建設局 工期：36年7月～11月

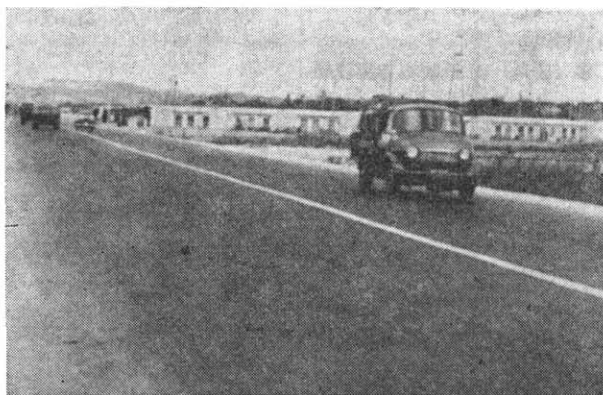
国道1号の蒲田から分岐して京浜工業地帯に延びる産業道路は、戦後に応急的な補修

をして使用に耐えていたが、交通量の増大に伴い本格的な修繕が必要となり、路床、路盤の入れ替えを含む修繕工事であった。この工事は、一晩のうちに、コンクリート舗装版を破碎し、掘削を行った後、路盤工、基礎工及び中間層までの一連の工事を施工するという難工事で、全国的にも初めての試みであった。

▶国道1号線大阪府内牧野その2舗装工事

発注：近畿地方建設局 工期：36年12月～37年3月

当社が、近畿地方建設局から初めて受注した工事で、大阪府牧野地内の国道1号線の



国道1号線大阪府内牧野（大阪 昭37.3 竣工）

維持修繕工事で、工事内容は、アスファルトコンクリート舗装、延長0.7km、幅員7m、舗装面積5,000㎡であった。

この工事は、大阪支店に昇格後1年を経て受注できた工事で、施工管理を徹底して厳しく行った結果、工期内に良い出来栄で無事竣工した。

▶昭和38年度霧生関アスファルト舗装工事

発注：四国地方建設局 工期：38年6月～39年1月

当社が、四国地方建設局から初めて受注した工事であり、高知県高岡郡日高村から佐川町地内に至る国道33号線の舗装工事で、工事内容は、アスファルトコンクリート舗装、延長5km、幅員6.5m、舗装面積3万2,000㎡であった。

この工事は、四国地方における道路舗装工事本格化の先駆けをなすとともに、高松出張所が受注した初めての大型工事として、大阪支店の協力のもと総力を挙げて施工した結果、極めて良好な成果をあげた。

4. 地方道工事の受注

支店、出張所の開設による営業網の拡大と、オリンピックを控えて東京近郊の道路整備工事が急激に増加したことに伴って、この時期地方道工事についても受注高の増加が目立った。この期間に受注した地方道工事の主なものについて、次に紹介する。

▶街路築造工事及び街路舗装新設工事

発注：東京都 工期：38年8月～39年3月

39年10月開催の東京オリンピックの関連工事として、東京近郊における道路整備工事の一環で、立川市と昭島市を結ぶ道路の築造及び舗装工事であった。工事内容は、アスファルトコンクリート舗装、延長0.8km、幅員12mで、水田の中を縦断して路床を築造するため、地盤が悪く盛土工に苦勞し、新たにドーザーショベルを購入し、またアスファルトプラント(2,000ヤード)を拝島市内に設置して施工した。

▶今市矢板線舗装新設工事

発注：栃木県 工期：39年6月～10月

当時の県道は、ほとんどが砂利道であったが、日光を中心に年々観光客が増え交通量が増し、道路舗装の需要が高まった。当社は、宇都宮出張所を開設して以来、逐年栃木県より道路の舗装工事を受注、施工してきたが、大型工事としてはこの工事が初めてであった。工事内容は、アスファルトコンクリート舗装、延長1.7km、幅員5.5～6.5m、舗装面積1万664㎡であった。

この工事に使用した骨材は、鬼怒川近くから採集し、自家製造して搬入し、またアスファルトプラント(15t/h)を設置して施工にあたった。当時は、東京オリンピック関連工事の最盛期で、職員、資材、機械とも不足していたが、現場員の一致協力によって、無事工期限内に竣工した。

▼大阪中央環状線ほか2線道路舗装新設(第一工区)工事

発注：大阪府 工期：39年5月～11月

大阪府は、逐年その度を増してきた大阪市内の交通混雑を緩和するため、大阪市の郊外に環状幹線道路の整備を計画し、これを万国博覧会の開催準備を含む総合事業の一環とし、総幅員60mのうち中央部に近畿高速自動車道の建設用地を残し、その両側に環状線(片側4車線)を建設するという工事であった。

当社は、茨木市大字下穂積―摂津市大字味舌間の延長約4.5kmの4工区のうち、第1工区(延長1,898m、幅員13.65m)を担当したが、コンクリート打設が人力施工であったうえ、真夏でしかも工期が短かったため、打設後の養生と突貫工事で苦勞したが、さしたる事故も起こさず予定どおり竣工した。

▶国道171号線舗装道補修工事

発注：大阪府

工期：40年7月～41年2月

国道171号線は、京都と神戸を結ぶ重要な道路で、従来



大阪中央環状線(大阪 昭39.11 竣工)

のコンクリート舗装を撤去して、アスファルト舗装に補修する工事であった。工事内容は、延長1.7km、幅員7m、舗装面積1万546㎡（厚さ10cm）であった。

施工に際しては交通量の多い主要幹線道路の補修工事であるため、打ち換え工事が夜間に限定され、材料の搬入、機械の管理には神経を遣ったが、工期内に無事竣工した。

5. 民間工事の受注

道路整備事業の進捗及び民間の設備投資の活発化に伴って、この時期大林組から下請受注する道路工事、特に当社の営業力が弱かった北海道での道路工事並びに民間設備投資関連の土木、舗装工事の受注が増えた。また、当社が民間の施主から直接受注する工場の道路、舗装などの工事も見られるようになった。

この期間に受注した民間工事の主なものは、表-8のとおりである。

表-8 主な民間受注工事（昭和35年～41年）

（単位：円）

発注者	工事件名	施工場所	請負金額	工期
大林組	1級国道12号線内大部旭川間の内神居古潭地内第2工区道路改良工事の内舗装工事	北海道	46,804,600	35.4～35.9
大林組	日立製作所亀有工場舗装工事	東京都	16,692,000	35.10～36.2
大林組	近鉄伊勢線舗装工事	大阪府	58,057,983	36.2～36.5
大林組	1級国道40号線稚内地区国道舗装工事	北海道	35,400,000	36.4～36.9
大林組	名瀬ゴルフ場進入路外新設工事	神奈川県	20,757,000	36.8～36.9
日本電気	相模原工場道路舗装工事	神奈川県	29,500,000	36.5～36.10
大林組	国道1号線大阪府内牧野舗装補修工事	大阪府	43,329,540	36.6～36.11
大林組	築港深江線舗装新設工事（其の2）	大阪府	48,800,000	37.6～38.3
大林組	野村不動産鎌倉住宅地造成工事第一期構内道路工事	神奈川県	24,295,080	38.5～38.12
京阪電気鉄道	石切大切線（天満川口線）舗装道復旧工事	大阪府	18,598,483	39.7～39.8
大林組	1級国道39号線上川町地内上川層雲峡間道路舗装工事	北海道	50,860,000	39.5～39.9
大林組	伊勢志摩スカイライン道路B.C工区舗装工事	三重県	44,300,000	39.7～39.9
NHK放送センター共同企業体	NHK放送センター構内駐車場及道路舗装工事	東京都	31,000,000	39.8～39.9
藤田組	田箕橋打上工事に伴う取付道路築造工事	大阪府	31,032,000	39.11～40.3
大林組	朝日麦酒札幌工場新築工事の内土木舗装工事	北海道	74,000,000	40.6～40.10
大林組	倉敷総社線舗装道新設工事	岡山県	21,250,000	40.8～41.1
大林組	赤坂自動車教習所コース増設工事	東京都	18,000,000	40.12～41.1
大林組	一般国道40号線天塩幌延両町地内ウブシ追分間舗装道新設工事の内舗装工事	北海道	64,800,000	41.4～41.10
大林組	一般国道39号線上川町地内石北道路舗装他一廉の内舗装工事	北海道	103,110,000	41.4～41.10
大林組	山口大学平川団地構内道路その他新設工事	山口県	23,900,000	41.11～42.3
大成建設	堀切橋右岸取付道路仕上工事	東京都	26,480,000	41.12～42.3

第4章 経営体質の改善と業績の向上

(昭和42年～47年9月)

第1節 好況下の道路業界

1. 新全国総合開発計画の実施

昭和43年、わが国の国民総生産（GNP）は西ドイツを抜いて、アメリカに次ぐ自由世界第2位の座を確保した。また、工業生産の水準でも、自由世界では第2位となり、アメリカ、ソ連に次いで世界第3位の経済大国へのしあがった。

40年代前半の実質成長率は、年平均11.8%と“神武景気”当時の9.4%を上回り、30年代後半の高度成長期に続く第2次高度成長期に入った。日本の国際競争力はこの時期さらに強化されて、43年以降においては、国際収支は恒常的に黒字を計上するようになった。

反面、この高度の経済成長は、都市及び都市周辺における人口及び産業の集中化現象を促進し、これに伴って都市地域での過密化と、同時に地方の過疎化が進行するというアンバランスを派生させた。そしてその是正策として、37年に全国総合開発計画が決定され、拠点開発方式による大規模な工業拠点を地方で育成する方針が打ち出されたが、過密、過疎化傾向に歯止めをかけるには至らなかった。

そこで政府は、42年新たに新全国総合開発計画（新全総）を策定し、戦後初の本格的な国土開発計画として、44年5月からこれをスタートさせた。

新全総が打ち出した大規模開発プロジェクトとしては、①国土全域にその効果が及ぶ交通、通信の新ネットワークの形成として、高速鉄道、高速道路、新情報網などの建設、②産業開発プロジェクトとして、大規模な工業基地、農業基地、流通基地、観光基地の建設整備、③環境保全プロジェクトとして、自然的歴史的環境の保全、国土保全、水資源開発、住宅・都市環境の整備——などがあつた。

2. 第5次・第6次道路整備5カ年計画

第4次道路整備5カ年計画は、昭和39～41年度にわたり順調な進捗を示したが、

自動車の急増で道路需要は飛躍的に増大し、計画策定時の予測との間に、走行台キロで2年、自動車保有台数で1年半のズレを生じ、さらに大規模な新計画を策定せざるを得ない状況となった。また、41年7月制定された「国土開発幹線自動車道建設法」は、高速自動車道の全国的なネットワークを提示しており、これに沿って計画的な建設を進めるためにも新しい道路整備計画の策定が必要とされた。

このような背景の下で、建設省は昭和60年度を目標年次とする事業費総額53兆円の道路整備長期構想を策定し、これをスタートさせるため、42年度を初年度とする総事業費6兆6,000億円の第5次道路整備5カ年計画が、43年3月閣議決定され、実施されることとなった。事業費の内訳は、一般道路事業に3兆5,500億円、有料道路事業に1兆8,000億円、地方単独事業に1兆1,000億円、予備費1,500億円であった。

この計画は、3年目の44年度末における進捗率が52.5%と順調に進捗したが、自動車保有台数の予想を上回る増加によって、幹線道路は慢性的な混雑状態を呈するに至り、人口の過密、過疎現象とあわせて、再び道路政策のうえに新たな課題を提起した。

これらの問題解決を含め、45年度を初年度とする第6次道路整備5カ年計画が、総事業費10兆3,500億円をもってスタートした。事業費の内訳は、一般道路事業に5兆2,000億円、有料道路事業に2兆5,000億円、地方単独事業に2兆5,500億円、予備費1,000億円であった。なお、この計画も、第5次計画と同様に、60年度を目標年次とする道路整備長期構想（総投資規模60兆円）の一環として策定されたものであった。

第6次道路整備5カ年計画は順調に進展し、縦貫5道を中心に高速自動車道の建設が進み、47年度までの3年間に226kmが新規供用された。また一般国道についても、昇格した国道の1次改築とともに在来の国道の2次改築が重点的に進められた結果、国道の改良率、舗装率は47年度末までにそれぞれ85.9%、90.4%へと上昇した。

さらに、都市高速道路については、3年間に首都高速道路が30km、阪神高速道路が7kmの新規供用を開始し、また45年には名古屋高速道路公社、46年には福岡北九州高速道路公社が設立された。また、45年には本州四国連絡橋公団が設

立され、翌46年3月に本州四国連絡橋工事の実施計画が認可された。

なお、この間道路財源の不足を補うため、41年には石油ガス税が設けられて、その2分の1が道路整備特別会計に留保され、残りの2分の1が、都道府県及び指定市の道路財源に譲与されることになった。また、43年には地方税法が改正されて「自動車取得税」が創設され、地方の道路財源の充実が図られ、続いて、46年5月には受益者の適正負担の立場から「自動車重量税」が創設され、その4分の3が国(内80%が道路整備費)の、残りの4分の1が市町村の道路財源になった。

第2節 大林道路株式会社の誕生

1. 大林道路に商号変更

昭和40年代の初めから、公共工事が景気調整の手段に用いられるようになったが、第5次道路整備5カ年計画の推進によって、一般的に道路整備事業費は着実に増加し、道路業界は一貫して不況知らずのうちに推移し、業者数も急激に増え、競争は激しさを加えた。

こうしたなかで、当社は名神高速道路の施工実績を基盤に、道路業界における指導的地位を目指して着々と業績を伸ばしつつあった。当社の受注工事高は、36年度の11億500万円から、39年度には26億5,600万円、41年度には31億4,200万円と、5年間に3倍弱に伸び、これに伴って完成工事高及び当期利益とも増大して、36年度の完成工事高10億1,700万円、当期利益1,200万円から、41年度はそれぞれ31億5,300万円及び4,600万円へと3倍強及び3.7倍強の伸びを示した。

しかし一方、東洋舗装の知名度はまだ一般的ではなく、地方によっては認識度が薄く、また“舗装”の名を冠しているため、関連する土木工事の発注が当社にはなされないなど営業活動上不都合な面が多かった。

特に、40年から42年にかけて実施された景気過熱対策としての公共工事の発注抑制は、業者間に激しい受注競争をもたらしたが、こうした場合、東洋舗装の社名は必ずしも有利には働かなかった。

そのため、発注者の理解と信頼を高める方法の一つとして、社名の変更が採択



新社名「大林道路」で記者会見する大林社長、船倉専務(昭42.2.8 建設通信)

ものがあつた。

され、「東洋道路」「大林舗道」などの案もあげられたが、慎重審議の末、全国的な知名度という意味合いと、大林組との協力提携関係を一層明確化する意味を含めて、「大林道路株式会社」とすることが決まり、42年2月7日、正式に「大林道路株式会社」と商号を変更した。

なお、この社名変更後の42年9月期決算における完成工事高は、36億5,700万円で、前年度に比べ約16%伸び、当期利益も4,900万円と7%伸びたが、その5年後の47年9月期決算では、完成工事高は134億400万円と3.7倍に、当期利益も4億2,400万円と8.7倍にもなり、社名を改めた大林道路のスタートダッシュは、まことにめざましい

2. 経営5カ年計画の策定

社名を大林道路に改めた昭和42年度は、第5次道路整備5カ年計画がスタートした年にあたり、今後5年間に於いて業績の飛躍的な向上を図り、業界での上位を確保するという基本目標の下に、42年度を初年度とする第1次経営5カ年計画が策定されたが、業績は表-9のとおり推移し、3年目の44年度において45年度の目標を突破した。

たまたまこの45年度からは、同年度を初年度とする第6次道路整備5カ年計画がスタートする年であったので、業績のより一層の飛躍を期するために、同年度を初年度とする第2次経営5カ年計画を策定した。

この計画の柱としては、①営業活動の積極的な展開による受注工事高の増大、②施工能力の充実と労働生産性の向上、③原価低減への努力と効率化の推進による利益額の増大——などを掲げ、最終年度の49年度において受注工事高200億円、完成工事高180億円、当期利益4億8,700万円を目指すこととした。しかしこの計画は、予想を上回る需要の増大によって業績は表-10のとおり推移して、

表-9 第1次経営5カ年計画年度別実績 (単位：百万円、%)

項目	42年度		43年度		44年度	
	実績	前期比	実績	前期比	実績	前期比
受注工事高	4,464	142	5,551	124	7,116	128
完成工事高	3,657	116	4,570	125	6,194	136
当期利益	49	107	117	239	187	160

表-10 第2次、3次経営5カ年計画年度別実績 (単位：百万円)

項目	45年度		46年度		47年度	47年度	
	計画	実績	計画	実績	計画	計画	実績
受注工事高	8,270	8,863	10,900	12,153	13,300	15,500	15,161
完成工事高	8,221	8,512	9,400	11,075	11,900	14,500	13,404
当期利益	205	304	233	406	309	530	424

早くも2年目の46年度における実績が、47年度の計画額を上回る結果となり、新たな計画策定の必要に迫られた。

一方46年4月には、後述のとおり当社株式が、東京証券取引所市場第二部に上場され、これを機に業績の飛躍的進展を図る意味もあり、47年度を初年度とする第3次経営5カ年計画を策定した。

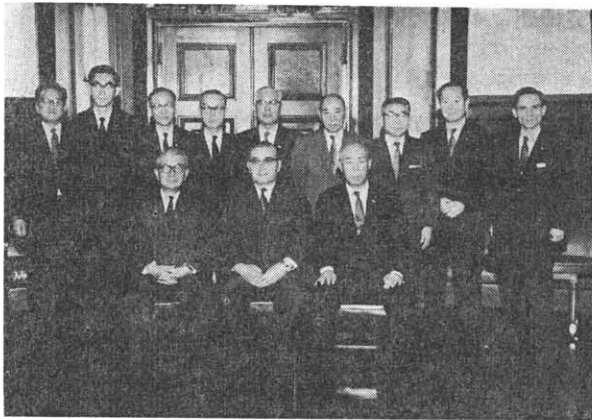
この計画の柱としては、①需要動向に即応した的確な営業活動の展開による受注工事高の増大、②最新にして卓越した施工能力の向上方策の徹底、③工事原価の低減方策の浸透による利益率の上昇——などを掲げ、初年度の47年度の目標額として、受注工事高155億円、完成工事高145億円、当期利益5億3,000万円を定めたが、同年度の実績額は、受注工事高152億円、完成工事高134億円でほぼ目標を達成したが、当期利益は4億2,400万円に止まり、前年度に比べ完成工事の総利益率の低下が目立った。そこで48年1月の年頭訓辞で大林社長は、「利益率の向上は、われわれが“いままでやらなかった”ことと、また“いままでできなかった”ことを検討し、革新の精神に燃えて、それを工夫、克服しなければならない。」と利益率の向上に向けて常設機関と現場が一体となって、全力投球すべき旨を呼びかけた。

3. 株式の上場

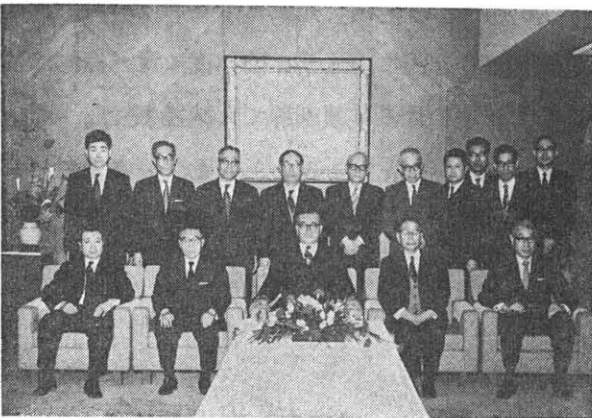
当社の株式は前述したように、大林組、大阪セメント、丸善石油、三和銀行、浅田敏章などの大株主によって90%以上を所有されていたが、昭和40年代前半における受注工事高の急激な増加と、工事の大型化に伴う機械設備の積極的な導入によって、当社の資金需要は増加の一途をたどった。

道路業界においては、資金調達の手当化、企業の社会的信用の確立などのために、株式を公開して大衆資本の参加を求める機運が次第に高まっており、24年上場の日本舗道を嚆矢として、日本道路（36年）、東亜道路工業（36年）、大成道路（39年）の各社が、それぞれ株式の上場に踏み切っていた。

当社においても同様な趣旨目的から、株式の公開を行うべく、45年11月に株式名義書換代理人に東洋信託銀行を選任するなど準備を進めたほか、45年10月1日



東京証券取引所市場第二部上場



大阪証券取引所市場第二部上場

に有償6割の株主割当てと40万株の第三者割当てによる公募増資の並行増資を行い、資本金を5億円とした。続いて46年4月1日、公募による株式200万株を野村證券株式会社の引受募集により発行し、資本金を6億円にするとともに、同日東京証券取引所市場第二部に上場した。

時あたかも第6次道路整備5カ年計画が進行中で、道路業界は成長ムードにあふれており、当社の業界における地位も上位に位置していたため、株式の評価も高く、公開後47年3月末までの1年間における株価の最高額は800

円、最低でも 495 円を記録した。

資本金は、その後46年10月1日に1割5分の無償増資を行って6億9,000万円となり、さらに47年3月1日には120万株の公募増資を行って7億5,000万円となり、同日大阪証券取引所市場第二部に上場した。さらに47年には、引き続いて9月末日をもって有償4割、無償2割の抱合せ増資を行い、資本金を12億円とした。

この増資完了後における47年9月末日現在の株主の持株比率は、大林組35.2%、大阪セメント10.6%、丸善石油10.6%、三和銀行7.0%であった。

なお、この増資によって市場第一部銘柄としての指定基準が整ったので、翌48年2月1日、東京証券取引所及び大阪証券取引所から、それぞれ第一部銘柄の指定を受けた。

4. 経営陣の異動

昭和42年の大林道路への商号変更、46年の株式の公開など、当社の業績の伸長を図る新たな施策が次々と実施されるなかで、経営体制についても刷新強化が図られ、これに伴って、戦後の苦難の時期に経営を支えてきた役員の一部は、後進に道を譲って勇退した。この時期の役員異動は、まず43年11月、常務取締役長沼典郷（大林組札幌支店長）が、取締役戸田博（大林組本店土木本部工事部次長）、赤野豊（非常勤：大林組専務取締役）がそれぞれ就任し、専務取締役田村雄、常務取締役坂下芳男及び田中七三郎がそれぞれ退任した。なお、取締役徳永豊次は、同年11月7日に急逝した。

次に翌44年4月9日、取締役高島嘉雄の死去に伴い、同年11月、取締役に足立力（非常勤：大林組取締役）が就任し、続いて45年11月には、常務取締役に杉浦武夫（大林組東京支店会計部長）、戸田博（取締役大阪支店長）が就任し、取締役に杉下正臣（大林組監査室長）、渡辺五郎（大阪支店工事第二部長）、宮森和夫（非常勤：監査役）、井上忠熊（同：大林組常務取締役）がそれぞれ就任し、また監査役に田所謙次郎（取締役本店総務部長）が就任した。

さらに46年11月、定款を変更して副社長制をとることとし、取締役副社長に船倉貞一（専務取締役）が、専務取締役に池田雄二（常務取締役）及び長沼典郷（同）がそれぞれ就任し、ここに新しい経営陣が固まった。

第3節 営業活動の積極的な展開

1. 営業体制の整備・拡充

昭和43年1月の年頭訓辞のなかで大林社長は、「営業活動の強化」について次のように述べている。

「本年は政府の方針として公共事業予算の縮減が行われ、業界の競争もさらに激しさを加えることが予想されるので、より強力な受注活動が必要である。このため、常に発注者と緊密な接触を保ち、入手した情報に基づいて、直ちに迅速な行動を起こし、同業者間においても有利な態勢へ持ち込む気迫と熱意が大切である。特に担当役職員はこのことを深く自覚し、一段の努力を傾けてもらいたい。」

すなわち、営業の根幹は情報の早期収集と機敏な対処にあることを強調し、組織的な営業活動の推進を訴えたのであるが、この方針に沿って、幅広い営業活動を展開するため、営業体制の整備、拡充が進められた。

表-11 支店出張所開設状況

(昭和42～47年)		
昭和43年12月1日	札幌支店	昇格
"	名古屋支店	"
44年1月15日	熊本出張所	新設
45年4月1日	鳥取出張所	"
12月1日	仙台支店	昇格
"	広島支店	"
"	福岡支店	"
46年1月5日	松江出張所	新設
"	下松出張所	"
3月1日	盛岡出張所	新設
12月1日	鹿島出張所	"
"	神戸出張所	"
47年8月1日	沖縄出張所	"

そして、当面の営業網の整備、拡充方策としては、①地域の発展性及び緊急度などを勘案し、札幌、名古屋、仙台、広島、福岡などの各出張所を整備拡充するとともに、逐次支店に昇格させる、②その他の出張所については、地域との密着度を深めるとともに、大林組出張所との協力、提携関係を強化し、必要な地域には出張所を新設するという方針が立てられた。この拡充方策に基づいて、42年から47年までの間において、表-11のとおり出張所の支店への昇格及び出張所の開設が相次いだ。

〈札幌支店〉

昭和36年4月に設置された札幌出張所は、大林組から舗装工事を受注、施工して実績を重ねるなかで、40年8月に札幌市から、東8丁目線北8—9条線間路盤入替工事を受注したのを皮切りに、当社単独で受注する工事が次第に増えた。そこで、43年12月、出張所の組織を拡充、強化して支店に昇格させ、所在地を札幌

市北1条西4丁目1番地に定めた。初代支店長は星野忠（現常務取締役）で、総務課、営業課、工事課の3課制をもってスタートした。

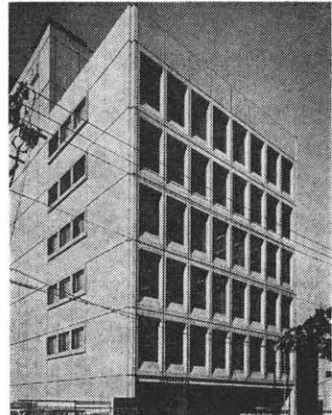
当時支店が管轄する工事事務所には、札幌、函館、和寒、上士幌、古平があった。



札幌支店昇格披露

〈名古屋支店〉

名古屋は、大林組道路部の発祥の地であり、同部は昭和7年に名古屋市から市道京町線園町線長者町街路のシートアスファルト舗装工事を受注したのをはじめとし、中部圏及び関西圏で多くの施工実績をあげたが、この間に育成された技術及び人材が、その後当社に導入されて、当社成長の基盤となった。



名古屋支店事務所

大林組名古屋支店の協力により、名古屋出張所が設置されたのは34年3月であったが、その後中部地方建設局、大林組などからの受注工事を中心に着々と実績を重ねた。

そして、名神、東名の両高速道路の建設工事などの施工実績を通じて、中部経済圏における営業基盤が固まったのを機に、43年12月、同出張所を支店に昇格させ、所在地を名古屋市東区武平町4丁目3番地に定めた。初代支店長は丸山良平（現取締役）で、総務課、営業課、工事課の3課制をもってスタートした。

当時支店が管轄する工事事務所には、豊田、知多、守山、名神大垣、三柿野があった。

〈仙台支店〉

仙台出張所は、東北地方建設局からの工事受注を主目的に、昭和34年5月に開設したが、知名度の低い東北地方で幾多の困難に逢着しながらも、地道な努力を重ねた結果、営業基盤が固まったのを機に45年12月、地方公共団体や民間工事に

対する営業を拡大するため、出張所の組織を整備して、支店に昇格させ、所在地を仙台市本町2丁目5番1号に定めた。初代支店長は飯塚六男で、総務課、営業課、工事課の3課制をもってスタートした。

当時支店が管轄する工事事務所には、西会津、小国、陸前高田があった。

〈広島支店〉

昭和39年5月、庚午舗装工事（中国地方建設局発注）の施工にあたり、広島工事事務所を設けたのを機に広島に進出したが、41年2月、正式に出張所を開設した。以来広島県を中心に地盤を固め、その実績に基づき山口、島根両県下にも営業網を拡大して、工事の受注高は毎年3～5割の伸びを示すに至った。そこで、出張所の組織を整備、拡充して、45年12月支店に昇格させ、所在地を広島市国泰町1丁目4番28号に定めた。初代支店長は河本住男で、総務課、営業課、工事課の3課制をもってスタートした。

なお、同支店は46年1月に松江、下松両出張所を新設し、当時管轄する工事事務所には、観音、古江、可部、大野、屋田越、下松、生野屋、宍道があった。

〈福岡支店〉

当社が九州に進出し、福岡出張所を開設したのは昭和37年4月であったが、40年代に入ると九州縦貫道路、横断道路をはじめ各地のバイパス、空港の整備工事など九州地方における工事の活発化が期待できるようになったため、45年12月、出張所の組織を整備して支店に昇格させ、所在地を福岡市赤坂1丁目13番2号に定めた。初代支店長は古賀健二で、総務課、営業課、工事課の3課制をもってスタートした。当時支店が管轄する出張所には、44年に設置された熊本出張所があり、工事事務所には、福岡、小倉、香椎、人吉、八代があった。

2. 新規需要先の開拓

昭和45年度を初年度とする第2次経営5カ年計画では、営業体制の整備に並行して、営業活動自体の拡大、強化が重要な課題とされ、従来の日本道路公団、建設省、地方公共団体などの公共工事の受注を推進することはもちろん、新規需要先の開拓について一段と力を注ぐ方針が立てられた。

その第一が民間工事の受注の拡大で、これまで当社が受注した民間工事は、主

として大林組から下請受注したものであったが、今後は大林組以外のゼネコン業者との協力関係を強化するとともに、民間の施主について直接広範囲に営業活動を展開することとした。なお、民間市場の開拓に際しては、物的、人的あるいは地域的関連に十分留意すること及び民間の施主に対する技術的なコンサルティングを強化し、事業の企画、工事の設計の段階から参画することを目指した。

第二は技術営業の強化で、官民を問わず施工上の資料、意見の提供または当社独自の新工法、高度の技術水準などをPRし、この面から新規需要先の開拓を図ることとした。

第三は関連土木工事の受注である。当社の場合、道路舗装業者としてのイメージが強く、また実際に舗装工事が受注の主力となっていた。しかし、今後は舗装工事に関連する下水道工事、街路工事、道路改良工事などについても、積極的に営業活動を行い、受注分野の拡大を図ることとした。

特に当時は、市街地において都市の再開発プロジェクトが推進され、街路、公園などの工事が活発化し、他方、地方においては総合開発計画などによる造成土木工事の増加が見込まれており、当社が関連土木工事に進出するのに絶好の機会となっていた。

第四は海外工事の準備、調査である。この時期ゼネコン業者においては、海外工事に積極的に進出しつつあったが、当社としては、政治、経済、社会面で流動的な国も少なくないため、海外工事については慎重に対処していた。しかし、近い将来には海外への進出を果たす機会の到来が見通されるので、当面は大林組との協力の下に、同社が受注する舗装関連の工事に参画することにより実力の蓄積を図ることとし、あわせて、進出有望国の国内情勢やわが国の海外進出企業の動向調査を始めることとした。

第4節 内部体制の充実

1. 機構の整備

受注競争が激化の一途にあるなかで、拡大する業務を効率的に処理して、必要

利益を確保するためには、営業、施工その他業務全般について、より徹底した管理を進めるための合理的な機構整備の必要性が痛感された。

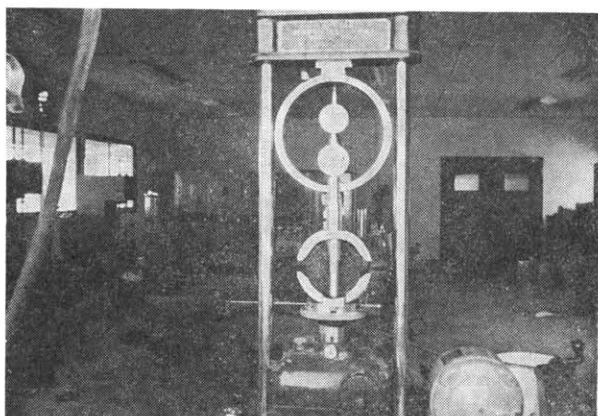
大林道路と社名を改めて約2年、当社はこのような状況を踏まえて、昭和44年3月、本店における営業関連及び施工関連業務の担任部門を拡充、強化するとともに、業務運営の集中管理の徹底を期し、本店の機構を改めて、総務部、営業本部及び工事本部（工務部、直轄工事部）の2本部1部制とした。

その後、翌年の株式上場に備えて45年12月、本店に監査室及び経理部を設置し、さらに46年4月には営業本部に営業第一部、営業第二部を設置し、続いて47年1月には工事本部に技術部を設置した。この機構改正後における47年1月1日現在の本店機構は、監査室、総務部、経理部、営業本部（営業第一部、営業第二部）、工事本部（工務部、技術部、直轄工事部）の1室2本部2部制となっていた。

2. 技術部門の整備

産業界における技術革新が進むなかで、高速自動車道や一般国道をはじめとする道路整備工事が拡大実施されるのに伴って、道路業界全般に道路舗装工事の施工技術の開発、改善と、工事の品質管理及び施工管理の重要性の認識が、とみに増してきた。

こうした時代の要請に機敏に対応しつつ、あわせて技術営業の拡大、強化による新規需要先の開拓を推進するため、前述の昭和44年3月の機構改正において、工事本部工務部に技術課を新設するとともに、浦和試験所の組織を整備して瀝青



東京試験所内部（昭47.1）

研究班、路体構造班及び依頼実験班の3班を設置した。そして、同試験所の試験研究業務を整理して、瀝青研究班では、アスファルト混合物の挙動解明、配合設計などに関する研究を、路体構造班では、路床、路盤の支持力や合理的工法の研究及びソイルセメン

トの組成特性やバインダーの研究を、依頼実験班では、現場で使用するアスファルト合材やセメントの配合設計に関するアドバイス業務を担当させた。

次いで、47年1月の機構改正で工事本部に技術部を設置し、工務部の技術課をここに移すとともに、浦和試験所を東京試験所と名称を改めたうえ、技術部の管轄下に置き、当社独自の新技術の開発、研究や、全店的な技術的諸問題と取り組む中央試験所的な性格を持たせることとした。

3. 安全管理体制の整備

東京オリンピックの開催を控えた昭和38、39年当時においては、高度経済成長の波に乗って、公共工事、民間設備投資とも増勢の一途をたどり、建設業界は超繁忙状態を呈したが、反面労働災害も多発した。このような状況下において、38年末近く、中央労働基準審議会より「企業における労働災害防止活動の推進」について答申があり、これに基づいて、特に災害の多発が目立つ建設業その他の4業種に対して災害防止協会の設立方指導があり、39年9月に「建設業労働災害防止協会」が発足して、業界に対する安全確保に関する情報の提供や啓蒙が推進されるようになった。

当社においては、従来から工事担当者会議その他機会あるごとに、労働災害の防止について本店が指示を発して、その末端への浸透を図ってきたが、安全管理に関する組織は未整備で、労働災害発生のメカニズムについて科学的な分析などはされていなかった。

しかしながら、工事の大型化及び機械化施工が本格化するのに伴って、発生する労働災害の態様が多様化するとともに、安全管理方策の立案に際しては、あらかじめ機械設備、作業工程、工法などにつき安全衛生面から十分に検討を加えて問題点を摘出し、人間工学的な見地からの的確な対策を打ち出すのでなければ、災害の絶滅は期し難いという認識が高まった。

このような見地から、当社の安全管理体制について見直しが行われ、45年12月に工事本部工務部に労務課を設置して、安全管理に必要な基本的施策の立案とその実施に関する指導の強化が図られた。

そして、翌46年4月、本店に中央安全委員会（安全に関する諮問機関として安

全に関する重点施策を指示する)を設けるとともに、支店及び機械工場には地方安全協議会(所管地域の安全方策及び作業方法の安全に関する基本的事項を指示する)を、機械分工場、工事事務所などには現場安全協議会(当該現場の災害を防止するため、作業方法の安全及び相互の連絡調整などの防止対策の検討と、その円滑な実施を図る)を設けて、縦断的に災害防止対策を推進する体制が確立するとともに、本・支店の安全担当者による現場の安全パトロールが強化されて、労働災害の絶滅が期された。

第5節 工事量の増加と多様化

1. 高速自動車道工事の受注

この時期、東名高速道路の舗装工事は、昭和44年5月の全線347kmの供用に向けて最後の追い込みにかかっており、また中央自動車道の舗装工事は、44年3月の調布―河口湖間の順次開通及び48年9月の小牧―瑞浪間の順次開通を目指して工事が進められていた。

これらの工事では、AASHO道路試験の成果による新しい合理的舗装設計法が採用された結果、アスファルト混合物の路盤への使用が積極化し、その使用量は大幅に増え、これに伴って、アスファルトプラントやアスファルトフィニッシャーなどの大型化に拍車がかかった。

またこの時期、首都圏及び阪神圏において、それぞれの都市機能を維持し、推進させることを目的とした都市高速道路の建設工事が着々と進められた。

この期間に受注した高速自動車道工事の主なものについて、次に紹介する。

▶東名高速道路豊田―岡崎舗装工事

発注：日本道路公団 工期：42年4月～43年5月

工事内容：総延長 19,748m

〔内 訳〕 道路延長17,964m、橋梁・高架延長1,784m、インターチェンジ2カ所、バスストップ1カ所、サービスエリア1カ所

この工事は、当社と大有道路建設㈱との共同企業体で受注、施工したが、当社が代表

者となり高速自動車道工事を施工したのは、これが初めてであった。

この工事の配属者については、精鋭をよりすぐり、所長以下61名と一大部隊になった。着工の当初において高岡、上郷地区の全体の2分の1の下部工事が遅れて、引き渡しを受けられなかったなどの問題があったが、現場員の一致協力によって成功裡に竣工した。

▶東名高速道路宇利一三方原舗装工事

発注：日本道路公団

工期：42年12月～44年4月

工事内容：総延長 25,000m

〔内 訳〕 道路延長 22,240m, 橋梁・

高架延長 1,360m, トンネル

延長 1,400m, インターチェンジ1カ所、パーキングエリア1カ所、バ

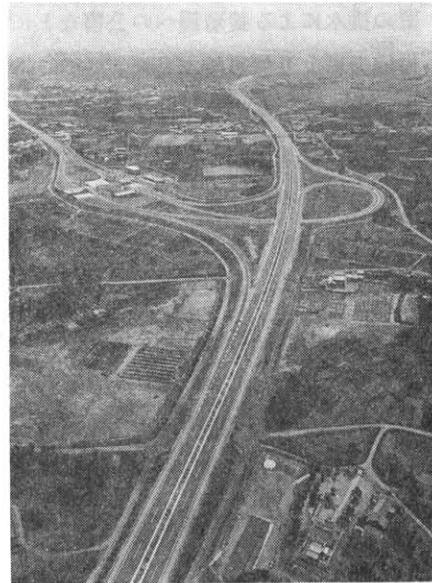
スストップ2カ所、サービスエリア1カ所

この工事は、当社と熊谷道路㈱との共同企業体で受注、施工し、代表者は当社であった。

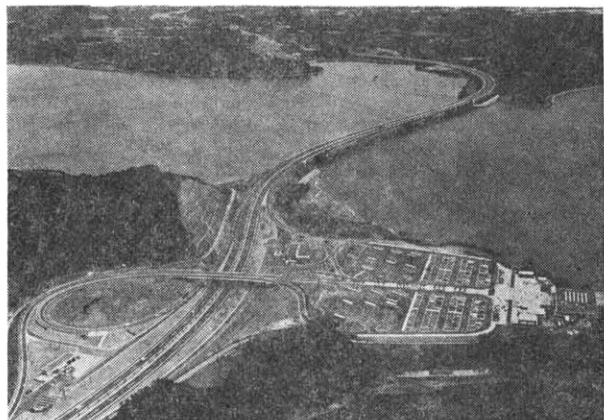
この工事の機械設備としては、アスファルトプラント(60t/h)のみを新規購入し、アスファルトプラント(100t/h)、ソイルプラント(200t/h)をはじめ、施工機械の大部分は豊田一岡崎舗装工事に使用したものを転用し、また要員についても、同工事の従事者から多くの者が転属になった。

工事場所の静岡県引在郡三ヶ日町地内は蜜柑の産地で、高速自動車道が蜜柑山を貫いて浜名湖を渡る区間で、特に浜名湖に面した浜名湖サービスエリアや浜名湖橋は、東名高速道路の代表的な景勝の地となっている。

工事の特徴として、宇利トンネル及び三ヶ日トンネルの二つのトンネルがあり、特に前者は、延長1,200mもあり、施工時における重機械などの排気ガス対策に苦勞した。また、アスファルトプラントでは、煤煙による蜜柑への公害や湿式集塵装



東名高速豊田一岡崎(愛知 昭43.5 竣工)



東名高速宇利一三方原(静岡 昭44.4 竣工)

置の排水による養殖鰻への公害などにも気をつけながらの施工であったが、現場員一致の協力により無事竣工した。

▶中央道小牧一多治見舗装工事

発注：日本道路公団 工期：46年8月～47年9月

工事内容：総延長 15,727m

〔内 訳〕 道路延長 15,029m、橋梁延長 698m、ジャンクション1カ所、インターチェンジ1カ所、バスストップ1カ所、パーキングエリア1カ所

この工事は、当社と日本道路㈱との共同企業体で受注、施工したものであり、当社は道路延長7,750m、ジャンクション(高速道路間の分岐点)及びバスストップを担当した。

当社の担当工区は、中央自動車道が、濃尾平野のやや北寄りの地で東名高速道路と分岐し、国道19号に沿って北上する中央自動車道の西端に位置し、高速道路相互流入入のジャンクションの工事としては、当工区が最初の工事であったため、テレビ・新聞などでも大きく報道された。

施工に際しては、アスファルトプラント(60t/h)2基、ソイルプラント(250t/h)を設置し、アスファルト混合物の敷き均しは、バーバーグリーン社のフィニッシャーS A-41を使用し、ホットジョイントで施工した。

また、この工事で特記すべきことは、アスファルト安定処理ベース工厚15cmを、一層敷き均して施工したことである。アスファルト混合物の一層仕上げ厚は、10cm以下と定められており、従って15cm厚のベース工は、8cmと7cmの二層で仕上げるのが一般的であったが、当工事では当時話題になっていた「シクリフト工法」を採用して、15cmを一層で仕上げた。この工法は、従来の二層工法より密度が大きくなる反面、平坦性が悪くなる傾向があったが、基層、表層の平坦性に十分注意して施工した結果、最終的に満足できる平坦性が得られ面目を施した。

▶東横堀工区舗装工事

発注：阪神高速道路公団 工期：40年9月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

延長 3,108m (本線 2,342m・ランプ 766m)

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚4cm・41,018㎡、修正トベカ 33,432㎡

表層 修正トベカ 厚2.5cm・33,432㎡、ゴム化粗粒 3,386㎡

耐摩耗層 シリカサンド 厚1cm・7,586㎡

路肩部 コンクリート 2,160㎡

この工事は、当社が阪神高速道路公団から初めて受注した工事であった。

施工に際しては、工期が短い上に、床版工事が施工中であったため、部分的に引き渡しを受けつつ順次着工した。使用合材量は8,000tで、その種類もシリカサンド、修

正トペカ、ゴム化粗粒、粗粒、安定処理と5種類あり、当社の門真プラント(30t/h)をフル稼働させて、工期に間に合わせた。

2. 国道工事の受注

昭和40年代以降には、公共工事が景気調整の手段に使われることが多くなり、不況時には早期発注の措置が、景気の過熱による国際収支の悪化時には発注抑制の措置がとられたため、道路整備工事の発注量には多少の波が見られた。しかしながら、この時期実施された第5次及び第6次の道路整備5カ年計画は、前述のとおり、順調な進捗状況を示し、特に、45年3月開催の万国博覧会を目指して、会場の周辺地域における関連道路の整備工事が集中的に行われたことが目立った。

ちなみに、この時期には、交通量の急増に対処するため、国道の拡幅や、バイパスの新設などの工事が次々と発注されたが、当時のバイパスにはコンクリート舗装が比較的多く採用され、これに適合する新工法として、建設省がアメリカから輸入した連続打設の可能な「スリップフォームペーパー」を使用して、型枠工を省略したコンクリート舗装が試みられ、工期の短縮化に寄与した。

この期間に受注した国道工事の主なものについて、次に紹介する。

▶昭和44年度浜松バイパス第二工区道路舗装工事

発注：中部地方建設局 工期：44年6月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕	下層	粒調碎石	厚22cm	・26,299m ²
	上層	ソイルアスコン	厚15cm	・24,664m ²
〔舗装工〕	基層	粗粒度アスコン	厚5cm	・23,993m ²
	表層	密粒度アスコン	厚5cm	・23,993m ²

浜松バイパス舗装工事は、6工区に分割して発注され、当社は第2工区を施工した。

この工事の施工上の問題点としては、アスファルトプラント及び宿舍の用地確保と、アスファルト安定処理の材料決定にあったが、安定処理については、当社の試験練りが一番早く、同業他社も当社と同じ材料を使用した。同時発注のため、同業他社と競って施工し、品質管理などに十二分に留意した結果、所期の成果を収め得た。

▶天理舗装工事

発注：近畿地方建設局 工期：44年11月～45年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

- 〔路盤工〕 下層 粒調碎石 厚35cm・19,980m²
上層 ソイルアスコン 厚15cm・19,500m²
〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚5cm・19,500m²
表層 密粒度アスコン 厚5cm・17,700m²

万国博覧会の開催に向けて、名阪国道（40年開通・2車線）の拡幅工事が行われ、当社は天理インターから約2kmの工区を施工した。



天理舗装（奈良 昭45.3 竣工）

施工に際しては、担当の工区が、鈴鹿峠を越える山岳地帯の寒冷地で、路面の凍結などによる交通事故の多発路線であったため、安全対策には万全を期した。また、工期の追い込み期が厳寒期にあたり、路面の凍結による作業不能日が数日あった

が、万国博覧会の開催までには無事竣工した。

▶宝川道路舗装工事

発注：東北地方建設局 工期：45年5月～10月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

- 〔舗装工〕 コンクリート 厚23cm・18,606m² 〔排水工〕 一式

この工事は、国道49号の新潟、福島両県の境にある鳥居峠を、橋梁、トンネルなどによって迂回して築造された道路のコンクリート舗装工事（延長 2,938m）であった。

施工に際しては、交通を開放しながら片側ずつ交互に施工したが、定期便トラックなどの通行が多く、交通規制、安全対策に万全を期した。また辺地であるため、資材、特にコンクリートの確保に問題があったが、バッチャープラントを設置するなどして施工の円滑化を図った。

▶香椎バイパス鹿部地区舗装工事

発注：九州地方建設局 工期：45年6月～12月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

- 〔路盤工〕 鈹滓 厚6cm・44,980m²
褥層（アスファルト中間層）密粒度アスコン 厚4cm・40,900m²
〔舗装工〕 コンクリート 厚25cm・19,050m²
表層 密粒度アスコン 厚5cm・4,650m²

香椎バイパスの舗装工事は、国道3号の混雑緩和を図るため、福岡県古賀町一香椎町間約11kmをコンクリート舗装する工事で、九州地方建設局初めての大規模なコンクリート舗装工事として、全体を6工区に分割して発注され、当社は鹿部地区工事を施工した。

施工に際しては、工期短縮のために、資材の円滑な搬入を推進するとともに、舗装型枠を極力多く投入した結果、他社よりも早く竣工し、その出来栄えにより九州地方建設局より局長表彰を受賞した。

▶甲府バイパス舗装工事

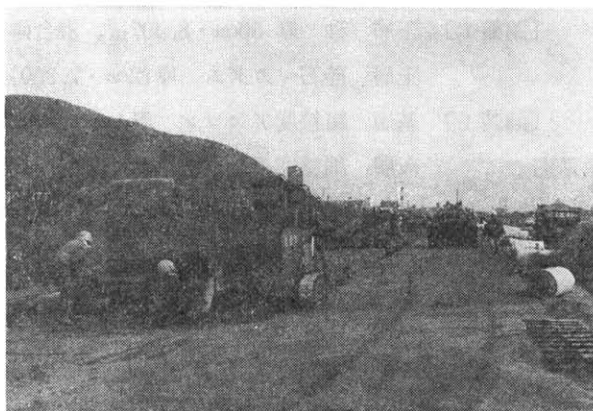
発注：関東地方建設局 工期：45年11月～46年3月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 粒調碎石 81,296㎡、上層 密粒度アスコン 81,296㎡

〔舗装工〕 コンクリート 厚25cm・71,133㎡、アスファルト 厚10cm・14,140㎡

甲府バイパス舗装工事は、甲府市及び隣接する石和町から竜王町にかけての交通の混雑緩和を図るため、この区間16.5kmをコンクリート舗装する工事で、関東地方建設局から当社、日本道路㈱、大成道路㈱及び前田道路㈱の4社の共同企業体で受注、施工し、代表者は当社であった。



甲府バイパス（山梨 昭46.3 竣工）

施工に際しては、「スリップフォーム工法」が採用されたが、この工法は、大宮バイパス、桐生バイパスに次いで3番目の施工であった。コンクリートの打設を関東地方建設局より貸与されたスリップフォームペーパーによって行ったため、打設のスピードが速く、コンクリートの確保と養生に種々の対策を立てて望んだ結果、優れた成果を得た。

3. 地方道工事の受注

この時期においては、都道府県道の一部を主要地方道に昇格させて、道路網の再編成を行うなど、地方道工事の整備が促進された。当社において地方道工事の受注が集中したのは、万国博覧会の開催を控えた大阪支店であった。同支店が受注した主な万博関連の地方道工事は、大阪府発注のものとして、163号線舗装道新設工事、主要地方道枚方一亀岡線舗装道新設工事、千里中央線舗装工事など10指に及び、大阪市発注のものとして、御堂筋線舗装新設工事、天神橋一天王寺線

舗装補修工事、歌島—豊里線舗装新設工事をはじめ20カ所を超えた。

さらに、この時期受注した特記すべき地方道工事としては、札幌市から初めて受注した、東8丁目線北8—9条線間路盤入換工事のほか、東京都から「東京港第2次港湾改訂10カ年計画」に基づく工事として、昭和42年度第1次13号地道路築造工事をはじめ、一連の臨港道路工事を受注したことが挙げられる。

この期間に受注した地方道工事の主なものについて、次に紹介する。

▶昭和42年度第1次13号地道路築造工事

発注：東京都 工期：42年10月～43年3月

工事内容 アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 砂 厚50cm・8,407㎡、混合碎石 厚25cm・8,407㎡

上層 碎石マカダム 厚12cm・7,930㎡

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚4.5cm・7,930㎡

表層 細粒度アスコン 厚3.5cm・7,930㎡

この工事は、東京湾埋立地の有明地区13号地に道路を築造する工事であった。



昭和42年度第1次13号地道路築造（東京 昭43.3 竣工）

施工に際しては、埋立地特有のヘドロ層による軟弱地盤に対処するため、ウェルポイントによる水抜きを行ったり、シートパイルの打ち込み用槽に、スキーを履かせるなど種々工夫を凝らした。また、サンドマット工に使用した砂や碎石等の沈下が激しく、これらの資材が大幅に食い込むなど、工事採算は厳しかったが、良心的な施工を旨と

し、発注者の信頼を得た。

▶御堂筋線舗装新設工事（その3）

発注：大阪市 工期：44年7月～45年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 山砂 厚30cm・12,981㎡、切込碎石 厚25cm・14,501㎡

上層 セメント安定処理 厚20cm・14,501㎡

アスファルト安定処理 厚15cm・12,981㎡

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚 6 cm ・ 12,981㎡

表層 密粒度アスコン 厚 5 cm ・ 12,981㎡

御堂筋線舗装新設工事は、万国博覧会関連工事として3工区に分割して発注され、当社は新大阪駅付近の工区（延長459m、幅員65m）を受注、施工した。

施工に際しては、大林組が施工した新御堂筋線の高架橋工事と出合いとなり、工程の調整に苦勞し、また工期が短く、最後の追い込み期には突貫工事となったが、無事工期内に竣工した。

▶313号線舗装新設工事

発注：岡山県 工期：46年5月～47年1月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 粒調碎石 厚15cm ・ 15,518㎡

上層 セメント安定処理 厚15cm ・ 8,113㎡

〔舗装工〕 表層 修正トペカ 厚 5 cm ・ 15,247㎡

耐摩耗層 シリカサンド 厚 3 cm ・ 4,116㎡

この工事は、313号線の岡山県湯原から奥津県立自然公園にかけての延長約2kmの舗装工事であった。

施工に際しては、既設のトンネル2本（120m・80m）の幅員を、3.5mから6.5mに拡幅する工事が含まれていたため、トンネル内に防護用として鋼製のプロテクターを組み立て、これを移動させながら発破をかけてズリを搬出し、その後型枠を巻き立ててコンクリートを打設した。

4. その他官公庁工事の受注

この時期には、新東京国際空港の建設工事及び万国博覧会建設工事をはじめとし、工業基地や流通基地の建設工事、住宅・都市環境の整備工事など、道路以外分野で大型工事が数多く発注され、当社が施工する工事の多様化は、この時期一段と進んだが、このことは、施工技術の向上に資するところが大きかった。

特に新東京国際空港建設工事は、昭和41年7月発足した新東京国際空港公団によって、48年度までの第1期工事の完成を期して、激しい妨害運動の中を建設が進められ、わが国トップレベルの建設業者が、総力を挙げる一大プロジェクトとして脚光を浴びた。

この期間に受注したその他の官公庁工事の主なものについて、次に紹介する。

▶大阪国際空港道路駐車場等新設その4工事

発注：第三港湾建設局 工期：43年8月～44年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 盛土 33,982 m^3 、整地 79,039 m^2

〔路盤工〕 下層 粒調碎石 厚10～45 cm ・49,337 m^2

上層 鈹滓 厚15 cm ・47,787 m^2

アスファルト安定処理 厚10 cm ・47,787 m^2

〔舗装工〕 表層 (駐車場)粗粒度アスコン 厚5 cm ・48,034 m^2

(歩道)密粒度アスコン 厚2.5 cm ・2,516 m^2

〔排水工〕 ヒューム管 2,718 m 、集水樹 146カ所

この工事は、大阪国際空港のターミナルビルの全面改修に関連する工事で、第三港湾建設局発注のその他の工事、国際空港ターミナルの新築工事をはじめ、各航空会社の工事が同時に施工されたため、工程の調整に苦労した。工事内容として、排水管系の構造物が多く、特に排水管のハンドホールが極端に多かった。この工事での大型構造物施工の経験は、その後の大阪支店管内における一般土木工事の施工に生かされた。

▶万国博道路改良及び舗装工事ほか1件工事

発注：財日本万国博覧会協会

(1) 道路改良及び舗装工事

工期：43年11月～44年3月

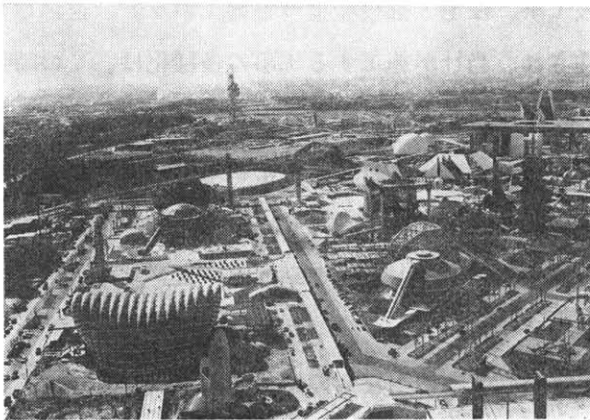
工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 改良碎石 厚15 cm ・9,049 m^2

上層 改良鈹滓 厚10 cm ・27,845 m^2

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚6 cm ・27,845 m^2

表層 密粒度アスコン 厚4 cm ・28,316 m^2



万国博覧会会場内舗装 (大阪 昭45.2 竣工)

この工事は、万国博覧会会場の入口から「お祭り広場」に通じるメイン道路の舗装工事であり、日本万国博覧会協会から受注、施工した。

施工に際しては、施工区間にアメリカ、ソ連、イギリス、フランスなどの外国展示館数館が隣接していたため、展示館の新築工事との工程調整に

苦労した。また、関連工事が一時期に集中して発注されたため、生コン、アスファルト、碎石などの資材全般の需給が窮迫し、円滑な調達に苦心した。

(2) 歩車道標示路面舗装工事その3

工期：44年12月～45年2月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路面清掃工〕 54,900㎡

〔舗装工〕 表層 石油樹脂コンクリート 厚2cm・31,652㎡

密粒度アスコン 厚2cm・23,248㎡

この工事は、万国博覧会会場内の日本館近くの歩道及び車道のカラー舗装工事であった。道路の明度差によって、視覚的に場内交通を誘導することをねらった大規模なカラー舗装工事、日本万国博覧会協会から受注、施工した。

施工に際しては、歩道部分の舗装は、比較的明度の高い色調で、主骨材には石灰石を用い、ブルーの人工骨材（陶磁砂）を混入した白色系石油樹脂のバインダーを使用した加熱混合物によって施工した。また車道部の舗装は、明度の低い色調で、赤褐色の有色天然碎石（赤間石）を用いたベンガラ入りアスファルトによって施工した。施工の細目、品質管理などについて、当社大阪試験所と密接な連絡を保ちつつ入念に施工した。

なお、当時大阪支店においては、この万博会場内の工事以外に、万博関連の国道工事、地方道工事を集中して受注したため、各支店の要員を同支店に集中投入した結果、支店の土木職員の総勢は110名にも上り、ブーム状態を呈した。

▶横浜港本牧埠頭コンテナヤードその他（その4）工事

発注：京浜外貿埠頭公団 工期：44年8月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 盛土 11,210㎡

〔路盤工〕 鋳滓 19,190㎡

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚5cm・19,180㎡

表層 密粒度アスコン 厚3cm・19,180㎡

〔附帯工〕 一式

この工事は、当社で初めての大型コンテナヤードの舗装工事として、京浜外貿埠頭公団から受注、施工した。

施工に際しては、埋立地での突貫工事という悪条件が重なり、施工場所の地下水位が高かったため、管工事（排水、電気）の施工に苦心した。そのほか、排水管の流末が満潮時に海中に没するため、施工が干潮時のみに限られ、また管の継ぎ目からの地下水流入のおそれに対処して、精度の高い施工が要求された。

また、舗装工事において、沈下の問題が起り、遮断層、下層路盤、上層路盤と順次

施工が進むにつれて、全体が沈下して、上層路盤の施工終了時には、3～8cmも沈下してその対策に苦労した。

▶新座団地土木工事

発注：日本住宅公団 工期：44年12月～45年10月

工事内容：土木工事

〔土工〕 整地 85,500㎡、法面筋芝工 16,000㎡

〔路盤工〕 粒調砕石 厚20cm・8,270㎡

〔舗装工〕 浸透式アスファルト乳剤 厚5cm・9,660㎡

〔街渠工〕 L型街渠 11,511m



新座団地 (埼玉 昭45.10 竣工)

この工事は、日本住宅公団の新座団地建設工事のうちの外構土木工事で、工事内容には、下水管渠、L型側溝、乳剤舗装、コンクリート舗装（遊歩道）などバラエティーに富む工種が含まれていた。当工事における一般土木工事の施工経験は、その後日本住宅公団から受注した宅地造成工事である三郷団地その他工事などに生かされた。

▶新東京国際空港A滑走路及び誘導路舗装第1工区（その1）工事ほか2件工事

発注：新東京国際空港公団 工期：45年12月～47年9月

(1) A滑走路及び誘導路舗装第1工区（その1）工事

請負者：日本舗道・大林道路共同企業体

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

重舗装工 147,437㎡、軽舗装工 45,150㎡、ショルダー舗装工 58,520㎡

(2) エプロン舗装第3工区（その1）その他工事

請負者：大林道路・西松建設共同企業体

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

ローディングエプロン舗装工 厚50cm・87,752㎡

プラストエリア舗装工他 厚14～85cm・46,015㎡

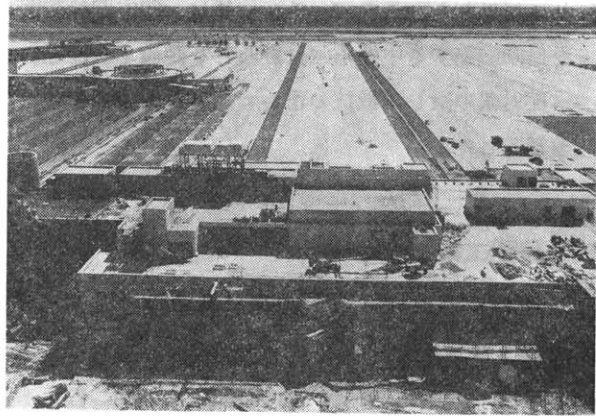
(3) エプロン舗装第3工区（その4）工事

請負者：大林道路・日本舗道共同企業体

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

ローディングエプロン
 舗装工 136,300㎡
 エプロン周辺舗装工
 (アスファルト)9,000㎡
 誘導路舗装工(アス
 ファルト)1,230㎡

当社は、新東京国際空港関
 連工事として、上記3件の工
 事を、日本舗道㈱あるいは西
 松建設㈱との共同企業体方式
 でそれぞれ受注、施工した。



新東京国際空港(千葉 昭47.9 竣工)

同空港工事については、着工前から建設反対派の抵抗が強く、加えて当初工期が310日
 に限定されるというハード・スケジュールの下で工事が行われ、当社は40数名の職員を
 投入した。

工事用機械設備としては、アスファルトプラント(150t/h)1基、同(120t/h)1基、
 同(90t/h)1基、コンクリートプラント(90㎡/h)2基、アスファルト舗装機械3セッ
 ト、コンクリート舗装機械2セットを使用した。

当社が施工した工事のうち、滑走路及び誘導路は、断面の総厚がそれぞれ130cm、150
 cm(図4-1、4-2)の大規模なアスファルト舗装工事であった。所要合材量は、約22万t
 にも上り、工期の関係上、一時期には1日の施工量が6,000tにもなり、施工を3班に
 分けてアスファルトフィニッシャーを、予備とも計7台を投入して施工した。また、エ
 プロン工事は、設計荷重500t(ジャンボ・ジェット機対象)に対して、厚さ30cmの連
 続鉄筋コンクリート舗装という大規模なもので、大型バッチャープラントを設置してこ

図4-1 アスファルト舗装(軽舗装及び特
 アス表層)

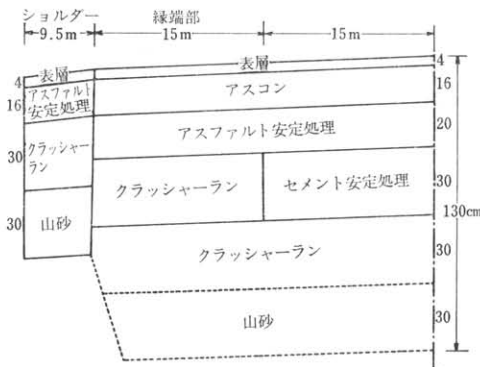
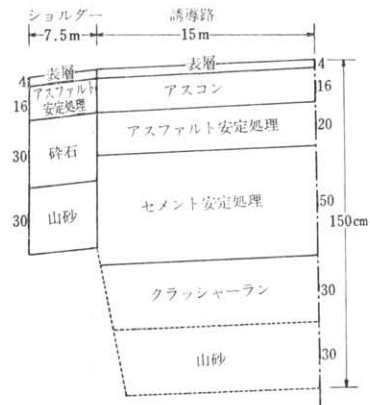


図4-2 アスファルト舗装(重舗装)



れに対処した。このバッチャーには、印字記録装置や砂の含水比を計測し添加する水量を自動調節する中性子水分計などを装着するなど、画期的な試みがなされた。

反対派の激しい抵抗のなかで施工は困難を極め、工期も二転三転したが、47年9月無事竣工した。

5. 民間工事の受注

この時期においては、民間の設備投資及び住宅投資の増大などに伴って、工場の外構工事、宅地やゴルフ場の開発事業などが活発に発注された。当社は、この種工事を直接施主から、または大林組から受注、施工したが、これら工事の施工を通じて、一般土木工事に進出する基礎固めがなされた。

特に、この時期着手した鹿島臨海工業地帯建設工事は、「工業整備特別地域整備促進法」に基づき、茨城県が鹿島地区で行った超大型の臨海工業地帯の開発工事で、4,000万 m^2 に及ぶ不毛の砂丘地に、鉄鋼、石油精製、石油化学、電力などの近代的な大企業を誘致する空前の大プロジェクトであった。

この期間に受注した民間工事の主なものについて、次に紹介する。

▶御嶽鈴蘭高原開発工事のうち幹線道路舗装工事

発注：御嶽鈴蘭高原観光開発㈱ 工期：45年5月～9月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 不陸整形 68,580 m^2 、碎石 厚3～7cm・68,580 m^2

〔舗装工〕 密粒度アスコン 厚4cm・48,000 m^2

〔防塵処理工〕 20,580 m^2

〔張芝工〕 8,000 m^2

鈴蘭高原は、岐阜県高山市近郊の大野郡朝日村の御岳、乗鞍、北アルプス連峰を一望できる風光明媚な場所に位置し、標高1,500mの高地に、御嶽鈴蘭高原観光開発が、別荘地、ゴルフ場、スキー場等の総合レジャー施設の建設を計画し、当社はその周辺の道路工事を受注、施工した。

施工に際しては、寒冷な高地での施工に苦勞し、山地に造成された別荘地をめぐる道路のため勾配がきつく、施工・安全の両面で困難が多かったが、無事竣工した。

▶いすゞ自動車(株)栃木工場悪路耐久試験路新設工事

発注：いすゞ自動車㈱ 工期：45年9月～11月

工事内容：土木工事

〔路盤工〕 不陸整正 18,990㎡、セメント安定処理 厚15cm・18,990㎡
切込砕石 厚20cm・18,990㎡、切込砂利 厚10cm・18,990㎡

〔シールコート工〕 18,990㎡

この工事は、いすゞ自動車栃木県大平町に新工場を建設するにあたり、その手始めとして、工場敷地内に大型車両用の砂利悪路の耐久試験路を建設することとなり、当社が断面構造の設計時点から計画に参画し、これを受注、施工した。

一般的に耐久試験路には、石敷路・波状路など人工的に築造した悪路が用いられる場合が多いが、このコースの特色は、砂利悪路を実際に使用して、塵埃や泥水などによる故障の発生状態を試験する目的で、楕円形の砂利悪路（延長2,600m、幅員6m）を新設したことである。

施工に際しては、砂利路面を一定に管理できるようにするのに苦勞し、特に曲線部分はこの作業が難しいため、路面をアスファルト乳剤によって安定処理した。

▶板橋トラックターミナル荷扱場建築並びに土木工事

発注：(株)大林組 工期：45年3月～12月

工事内容：土木工事

〔土工〕 切土 51,928㎡、盛土 13,734㎡、残土処分 38,198㎡

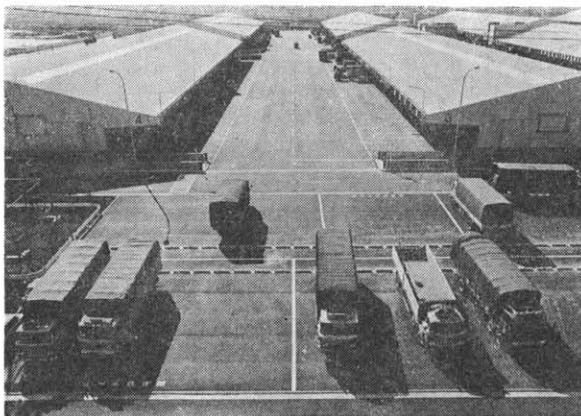
〔路床工〕 クラッシャーラン 厚50cm・74,735㎡

〔路盤工〕 鋳滓 厚40cm・74,735㎡

〔舗装工〕 アスコン 厚8cm・71,395㎡

板橋トラックターミナル建設工事は、東北圏・上信越圏向けの流通基地として、日本自動車ターミナル(株)から発注され、(株)大林組、鹿島建設(株)、大成建設(株)の3社が施工にあたった。当社は、大林組から同工事の一部を受注、施工した。

施工に際しては、地盤が悪く、路床は当初山砂で設計されていたが、地質調査の結果ズリが適していることが判かり、設計を変更して、良い結果を得た。また、路盤工は、軟弱地盤に対処して、当時使用例の少なかった水硬性鋳滓を用い、その硬化を助長させるため十分な散水をしながらか転圧して、強固な路盤を築造した。さらに建屋周辺については、沈下を充分計算して、掘削を計画掘削面より高めに



板橋トラックターミナル（東京 昭45.12 竣工）

施工したり、地盤の入れ替えの範囲を慎重に検討するなど綿密に配慮して施工した。

▶クラレ鹿島工場新築工事のうち場内排水溝及び舗装工事

発注：(株)大林組 工期：46年3月～12月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 OD路盤 厚15cm・22,000m²

〔舗装工〕 表層 密粒度アスコン 厚3cm・22,000m²

〔現場打排水溝工〕 5,249m 〔U字溝工〕 2,624m

この工事は、鹿島臨海工業地帯に進出した大企業の工場内土木工事及び舗装工事の一連の工事として、当社が大林組から受注、施工したものである。

施工に際しては、海岸の砂丘地の工事で水換えに難渋したが、舗装工事において当社の特許工法である「OD路盤工法」を初めて採用して、現地発生材である鹿島砂を処理し、低コストの路盤を築造して注目された。また、排水溝工事は、開渠が幅2.0m×高さ2.2mと断面が大型で、経験の少ない工種であったため、型枠、配筋、コンクリート打設には十分注意して施工した。さらに、この工事は、工場棟の建築工事、土木工事、プラント関係工事などとの出会い工事であったため、工程の調整、安全対策などについて、関係業者相互間の連絡を密にし、特に整理、整頓に注意した。

▶高須園宅地造成工事

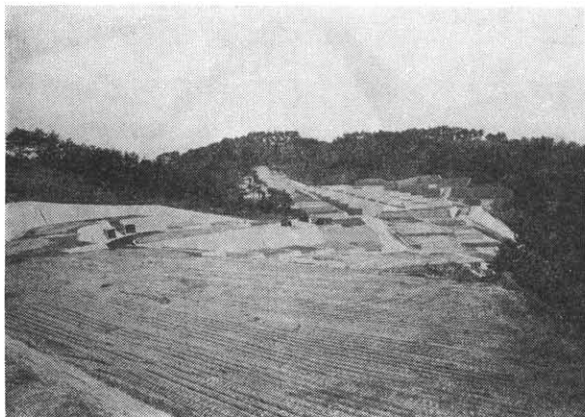
発注：高須園宅地造成起業者 工期：46年9月～47年8月

工事内容：土木工事

〔土工〕 切盛土 150,000m³ 〔路盤工〕 29,500m²

〔舗装工〕 アスコン 厚5cm・2,200m² 〔排水工〕 ヒューム管 600m

この工事は、国道2号の広島バイパスの入口に隣接した広島市高須地内の宅地造成工事で、地元の地主（5人）が起業者となり、70区画の宅地（1区画：165m²～230m²）を造成する工事であった。



高須園宅地造成（広島 昭47.8 竣工）

施工に際しては、高低差約50mの敷地内に谷間を埋めて造成を行ったため、土留擁壁が高さ17mにも達する重力式の大きなものとなり、型枠の組み立てやコンクリートの打設には細心の注意を払った。また、降雨による土砂の流失防止のため、ヒューム管を縦排水用に架設し、沈砂池を設けて対処した。

第5章 高度成長の終焉と体制の強化

(昭和47年10月～50年9月)

第1節 経済社会基本計画とオイルショック

1. 円切り上げ時代とオイルショック

アメリカは、ベトナム戦争に介入以来ドルの流出が続き、加えて産業の国際競争力の低下と相まって、国際収支の赤字に悩んでいた。このため種々のドル防衛策がとられたが、その成果ははかばかしくなく、ついに昭和46年8月15日、ニクソン大統領は「アメリカは金とドルの交換を停止し、輸入課徴金を設定する。」という強硬措置を発表した。いわゆる“ニクソン・ショック”で、1ドル=360円という固定相場制の恩恵に浴しつつ、国際収支の黒字を続けてきたわが国経済は、この声明によって国際化の嵐にさらされて、“円切り上げ時代”に突入し、48年2月からは本格的な変動相場制に移行した。

ニクソン・ショックに始まった円切り上げによって、産業界は売上高の増勢鈍化、輸出採算の悪化、為替差損の発生などに悩まされ、企業収益は47年度上期にかけて、軒並み大幅なダウンを余儀なくされたが、政府はこの「円切り上げ不況」に対処して、47年中頃において、財政・金融両面からの強力な景気テコ入れ策を実施した。

こうしたなかで、47年7月誕生した田中内閣は、「日本列島改造論」の実現を政府の正式な経済計画の場で推進するための諮問を行い、これを受けた経済審議会は、48年2月「経済社会基本計画」を答申した。

この計画は、48年度から52年度に至る5年間の実質成長率を9.4%と想定し、5年間の社会資本の整備に90兆円をあてることを内容とし、大規模プロジェクトとして、60年度までに高速道路1万km、新幹線7,000kmを建設することを目標に、52年度までに高速道路3,500km、新幹線1,900kmの完成を目指すという壮大な計画であった。しかし、この計画の発表は、全国津々浦々にわたる土地の思惑買いによる地価の暴騰を招き、国内のインフレ心理を刺激して、48年夏には鋼材、

骨材などの物不足現象までを現出させた。

このように景気が成熟期にあったなかで、48年10月勃発の第4次中東戦争を契機として、石油危機が発生し、49年1月までの4カ月間に石油の公式販売価格が、1バーレル当たり8ドル、倍率にして3.8倍も引き上げられ、わが国経済に甚大な打撃を与えた。いわゆる“第一次オイルショック”である。

政府は同年11月、「石油緊急対策要綱」を閣議決定し、これに基づいて「国民生活安定緊急措置法」、「石油需給適正化法」のいわゆる“石油2法”が制定された。さらに12月には、当面の緊急対策として、①石油、電力の使用節減、②総需要抑制策の強化、③公共料金の抑制——などが閣議決定され、その総需要抑制策として、公共事業や財政投融资事業などの新規着工の差し控えとか、民間建設工事の新規着工の取り止め、または工事の繰り延べ、縮小などが指導された。

しかしながら、このオイルショックによる輸入原油価格の急上昇は、国内のインフレ要因を助長して、卸売物価及び消費者物価の急激な上昇を招き、49年度の国際収支は経常収支が23億ドルの赤字、長期資本収支が20億8,000万ドルの赤字となり、悪化した経済の正常化には多大の犠牲を払わねばならなかった。

2. 第7次道路整備5カ年計画とオイルショック

総事業費規模10兆3,500億円の第6次道路整備5カ年計画は、昭和45年度から47年度までの3年間に進捗率は60%を超え、順調に進展したが、自動車の保有台数と総走行距離の急増でその投資効果は減殺され、交通の混雑、交通事故、騒音などの交通公害は増加するばかりであった。そのため、道路投資のより一層の拡大を望む各界からの声が高くなり、計画の改訂が必要となった。

そこで48年6月、48年度を初年度とする第7次道路整備5カ年計画が、総事業費19兆5,000億円をもって閣議決定され、48年度からの5年間に、一般道路事業に9兆3,400億円、有料道路事業に4兆9,600億円、地方単独事業に4兆7,000億円、予備費5,000億円を投入することとした。この5カ年計画は、前述の52年度を目標年次とする「経済社会基本計画」との整合性に配慮して作成され、高速自動車道、本州四国連絡橋などの国土開発の基幹となる道路の整備、地方都市周辺の道路の整備促進による住みよい地方都市の育成、生活環境の改善に資する地

方道の整備、レクリエーション需要に対応する自転車道の整備及び歩道の整備を中心とする交通安全対策に重点を置くこととした。

一方、この間における道路業界は、ニクソン・ショック後の“円切り上げ”不況時において、47年中頃に実施された景気刺激策の一環として、公共工事の繰り上げ発注の措置がとられ、空港整備事業や高速自動車道などの大型工事が早期に発注されたため、工事の受注量は増加した。

このような状況のなかで、48年夏以降において、国際的なインフレの下で諸物価が高騰するや、政府はこれに対処して、公定歩合の引き上げや公共工事の発注繰り延べなど、金融・財政両面にわたる景気の引き締め措置を実施し、道路業界は多少の影響を被ったが、全体としては堅調な民間設備投資に支えられて、48年度における工事の受注量はむしろ増加した。しかし、工事の施工段階では資材費及び労務費の高騰に見舞われて利益率の低下が顕著になった。

しかしながら、この景気引き締め策の効果が現れないうちに、48年秋には第一次オイルショックが発生した。政府は49年度において、緊急対策として総需要の抑制策を強力に展開し、49年度予算は圧縮されて、道路事業費の伸びが抑えられたうえに、民間の設備投資も鉄鋼、石油、化学などの基礎資材部門を除いては急激に落ち込んだ結果、49年度の実質成長率は0.2%減と、戦後初めてのマイナス成長となり、深刻な不況に直面した。この打開策として政府は、50年度において4次にわたる公定歩合の引き下げ、公共工事の早期発注などの景気対策を実施したものの、50年度当初予算における道路事業費は対前年度比マイナスとなり、民間設備投資も前年度に続いて減退したため、この年の工事の発注量は極端に減少して、道路業界は難局に立たされた。

第2節 新たな発展を目指して

1. 第3次経営5カ年計画の進捗状況

昭和47年度を初年度とする第3次経営5カ年計画は、4年目の50年度においてオイルショック後の深刻な不況の影響を被り、受注工事高は急減して、その進捗

表-12 第3次経営5カ年計画年度別実績

(単位：百万円)

項目	47年度		48年度		49年度		50年度	
	計画	実績	計画	実績	計画	実績	計画	実績
受注工事高	15,500	15,161	20,000	19,110	25,000	24,785	30,500	22,678
完成工事高	14,500	13,404	18,000	15,155	22,430	21,294	27,420	24,020
当期利益	530	424	732	325	917	480	1,126	486

に重大な支障を来たした。

ただ、計画の2年目の48年度及びオイルショックの年にあたる49年度においては、景気の引き締め策及び強力な総需要抑制策がとられたにもかかわらず、受注工事高及び完成工事高は、表-12のとおり目標額を若干下回るにとどまった。しかしながら、施工の段階で資材費及び労務費の高騰に悩まされた結果、完成工事総利益率の低下が顕著になった。

続いて、4年目の50年度においては、オイルショックのデフレ効果が経済全体に深い後遺症となって残り、民間の設備投資が減少を続けたうえに、公共工事の伸びが抑えられたため、受注工事高が前年度よりも大幅に減少するという未曾有の事態に直面するとともに、完成工事高、当期利益とも大幅に目標額を下回り、特に利益率の低下によって当期利益が目標額のわずか43%に止まる結果となった。

このことによって、高度経済成長を前提として策定された第3次経営5カ年計画は、根本から反省、再検討を加えたいうえ、低成長経済の下において安定成長を確保するための計画へと、大幅な内容改訂を急ぎ実施する必要に迫られた。

2. 営業目的の変更と経営陣の強化

昭和40年代の後半に入ると、当社が受注する工事の多様化は一段と進み、敷地の造成、ゴルフ場、レジャー施設、下水道などの工事が増加した。当社は、このような需要動向の変化に即応して、業績の一層の伸長を図るため、47年11月開催の定時株主総会において、定款を変更して営業目的に、従来の「道路工事及び舗装工事」のほかに、新たに「敷地造成工事、下水道工事及びこれらに関連する土木工事の設計、施工並びに監理」を加えた。

また、この営業目的の変更にあわせて、大林組から土木工事担当の役員を導入

するとともに、経営陣の強化を図るため、前述の株主総会において、常務取締役を高久近信（大林組常務取締役）が就任し、取締役武田良一の退任に伴い、取締役に神田精夫（非常勤：大林組取締役）が就任した。

続いて翌48年11月、常務取締役に伊吹山四郎（元建設省土木研究所長）が就任した。さらに49年11月には、取締役に石田洋司（札幌支店長、元北海道開発局函館開発建設部技術長）が、監査役に杉下正臣（取締役本店総務部長）がそれぞれ就任し、取締役の中野了三及び浜地辰助、監査役の田所謙次郎がそれぞれ退任した。

なお、取締役中野了三は、多年にわたる道路業界に対する功績により、42年に黄綬褒章を、48年には勲5等瑞宝章を授与された。



勲5等瑞宝章を授与された取締役中野了三

3. 本店の移転

昭和47年12月、本店を現在地の東京都千代田区神田錦町1丁目2番地1（昭栄錦町ビル）に移転した。

当社は8年8月、東京市麴町区丸ノ内1丁目2番地1（三菱仲28号館）において設立されたが、その後戦中、戦後の混乱期を経て当社の基礎は固まり、高速道路時代の幕開けを迎えて、大林芳郎社長が就任し、これを機に経営全般の整備を進めつつあった36年9月に、東京都千代田区神田司町2丁目3番地（東京大林ビル）に移転した。これは、大林組が東日本地区の営業拠点として同ビルを建設したのを機に、当社と大林組との協力関係をさらに拡大、強化することをねらったものであった。

その後、39年の名神高速道路の工事完成を皮切りに、施工技術の粋を駆使した第三



本店事務所（昭栄錦町ビル 昭47.12～）

京浜国道、東名高速道路などの工事を完成して、業績は飛躍的に伸長し、それに伴って42年頃には、社内体制の整備、拡充の必要性が痛感されるようになってきた。一方、大林組においても、同ビルへの大型電子計算機の導入計画が進むなど、同社にとっても東京大林ビルの手狭感が強くなっていた。

このような情勢から、当社として移転先を物色中のところ、43年1月、大林組の斡旋により東京都新宿区新宿1丁目76番地（共益ビル）に移った。

その後、高度経済成長下で当社の業績は一段と飛躍し、47年度の受注工事高は43年度の3倍近くに伸び、従業員数も2倍近くにまで増え、これに伴って組織、機構も拡大して、移転したばかりの本店事務所はたちまち手狭となった。

そのため、丸ノ内周辺の地域に復帰することを主眼として、調査、検討を進めていたところ、大林組が請負施工中であった神田錦町の昭栄錦町ビルに、大林組及びその関連会社の一部とともに入居する話が整い、現在地への移転が行われた。

4. 建設大臣許可第2523号の取得

昭和40年代に入ると、産業界には資本の自由化に伴って、外資企業との競争や資本参入に備えるため、体質の強化、体制の整備が強く叫ばれるようになった。

一方建設業界では、工事量の増大、工事規模の大型化、技術革新などの課題に対処するため、請負契約における片務性の改善や、元請・下請関係の合理化などの問題が取り上げられ、また、建設労働力の逼迫に備えるため、協力業者の近代化、労働者の技能訓練、労務管理の近代化など、業界の内外にわたる体質の強化、改善が、時代的なテーマとして浮かび上がってきた。そして、これらの課題を含めた業者の質の向上を目指して、改正「建設業法」が46年4月に施行され、同時に建設業者の登録制度は許可制度へと移行した。

これに伴って、当社は48年7月、本店及び大阪、札幌、仙台、名古屋、広島及び福岡の各支店並びに宇都宮、岡山の両出張所については、「土木工事業」「とび・土工工事業」「石工事業」「鋼構造物工事業」「ほ装工事業」「造園工事業」「水道施設工事業」の各業種を、盛岡、新潟、鹿島、千葉、浦和、横浜、静岡、神戸、高松、高知、鳥取、松江、下松、熊本及び沖縄の各出張所については、「土木工事業」「ほ装工事業」の業種を申請し、同年12月20日、建設大臣許可（特-

48) 第2523号の許可を受けた。

第3節 営業・管理体制の強化

1. 営業拠点の拡大

昭和46年のニクソン・ショック以来、わが国経済の高度成長にはブレーキがかかったが、道路整備は45～50年度までの期間で総額15兆円と、39～44年度の間の5兆6,500億円の2.6倍強に達し、道路業界は恵まれた環境下にあった。

このような情勢を背景として、当社は業域の一層の拡大を目指して、48年から49年にかけて表-13のとおり、5出張所の開設と1支店、2営業所の昇格を行った。

なお、48年度末には当社の従業員数は1,000人を突破し、受注工事高は191億円余りと、200億円の大台に迫るなど、企業内容についてかなりの充実度が進められた。

表-13 支店・出張所開設状況
(昭和48～49年)

昭和48年8月20日	郡山出張所	新設
9月11日	大津出張所	〃
10月1日	金沢出張所	〃
49年7月1日	岡山支店	昇格
〃	新潟営業所	〃
〃	高松営業所	〃
〃	長野出張所	新設
〃	福山出張所	〃

〈岡山支店〉

前身の岡山出張所は、昭和41年7月に設置され、倉敷地区を中心に大林組、岡山県、倉敷市などからの受注工事を軸として活動を開始した。その後、三石、片山、伴里中地区などで中国地方建設局の工事を受注し、規模は徐々に拡大した。

ちなみに、同出張所の完成工事高は、42年9月末の6,000万円から6年後の48年9月末には7億円と10倍強に伸びた。この間46年9月には、備前市にプラント用地6,490m²を取得し、備前アスファルトプラント及び備前工事事務所を同地に設置したが、ほかにも鳥取出張所及び倉敷工事事務所、同プラント、湯原工事事務所、同プラントを設置するなど、受注、施工の体制固めが行われた。

このような積極方策の推進によって、同出張所の業績は大きく飛躍し、将来への展望も一段と開けてきたため、49年7月、同出張所を支店に昇格させ、所在地を岡山市柳町1丁目4番4号に定めた。初代支店長は栗原哲夫で、総務課、営業

課、工事課の3課制をもってスタートした。

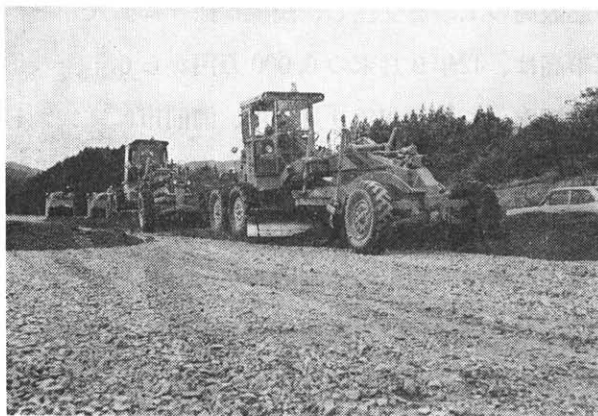
〈高松営業所〉

四国地方進出のため昭和38年4月に高松出張所を設置したが、幸いにも同年6月に四国地方建設局から昭和38年度霧生関アスファルト舗装工事を受注、施工した。その後、41年4月に高知出張所を設置して以来、高知県を中心に受注工事高は逐年増加したが、瀬戸内沿岸の香川、愛媛地域における受注活動を強化するため、高松出張所の組織を拡充して、49年7月、営業所に昇格させ、所在地を高松市中央町17-28に定めた。初代営業所長は勝部秀憲で、その後52年12月に、総務課、営業課、工事課の3課制となり、56年10月に四国営業所と改称した。

2. 機械管理体制の整備

昭和40年代の後半においては、高速道路工事をはじめとする大型道路工事の増加などによる受注工事高の増大と、高度経済成長に伴って産業界の全般にわたり顕著となった技能労務者の不足に効果的に対処するためには、高性能な新鋭機械の駆使による現場の生産性の向上が重要な鍵であるという認識が高まり、道路業界は、競って機械の導入に走り、国産の大型かつ高性能な機械の出現と相まって、この時期業界における施工の機械化は急速に進んだ。

当社においても39年9月末には、前述の経緯によって大林組から借用していた機械全部を買い取って、当社の機械保有高は5億7,600万円（取得価格ベース）となったが、42年9月末には10億7,200万円（同）、46年9月末には18億3,000万円（同）になり、49年9月末には31億9,300万円と10年間に5.5倍になり、この間における従業員1人当り施工高の急激な増大に大きく寄与した。



大型機械による施工風景

このような手持ち機械の急増に歩調を合せて、各現場でリースする機械の種類及び数が多くなり、工事機械の調達

及びその管理、運営体制の合理化とあわせて、施工あるいは機械担当の職員について、機械の性能、操作、整備などに関する知識や技術をマスターするための専門教育の必要性が痛感されるに至った。

そこで48年12月本店に機械部を設置し、従来工事本部工務部機械第一課、機械第二課が担任していた工事機械の調達業務及びその配置の総合管理業務を機械部に移すとともに、機械部は東京及び大阪の両機械工場を管轄して、工事機械の使用に関する指導、監督、稼働状況の管理など新たな業務を担当することとした。

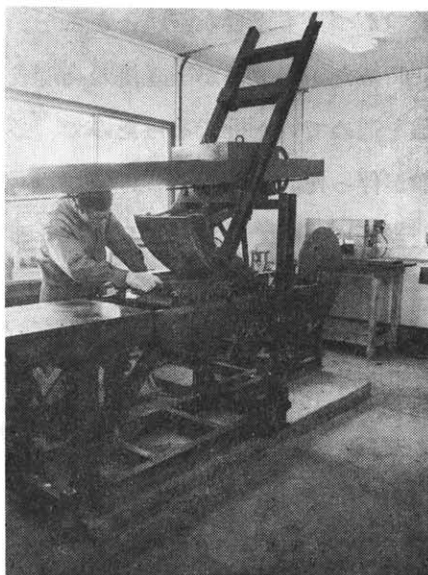
3. 技術研究所の新設

昭和40年代の後半においては、世界的なインフレが進行するなかで、資材費の高騰に悩まされるとともに、国内的には技能労務者の涸渇の問題や、粉塵、騒音、振動などに対する世論の高まりから公害防止上の制約が多くなり、道路業界は、これらの悪条件を打開しつつ成長、発展を維持して行かねばならないという厳しい環境に立たされた。

当社においては、これらの困難を克服して、厳しい競争に打ち勝つための重要課題の一つとして、技術開発の積極化と技術力の大幅なレベルアップとが取りあげられた。

そして、48年10月、名古屋支店に技術課及び試験所を設置したのを皮切りに、逐次各支店に技術課及び試験所を設けて、支店レベルでの技術力の抜本的な向上と技術営業の積極化が図られた。またこれと併せて49年4月には、従来から中央試験所的な性格をもって運営されてきた東京試験所を技術研究所に改組して、内容的により基礎研究的な分野の充実、強化を図ることとした。

組織を改めた技術研究所の初代所長は、常務取締役伊吹山四郎（現専務取締役）で、事務課、舗装研究室及び施工研究室の1課



技術研究所試験風景（昭49.4）

2室制でスタートした。研究内容も、これまでの実務的な調査、試験を主体としたものから脱皮して、より高度な基礎的な試験研究と応用開発的な試験研究とを並行して進める機関とした。

そして、両研究室の研究内容を明確化し、舗装研究室では、アスファルト、セメントなどの材料や舗装構造の設計などに関連する調査、試験などの基礎研究に主眼を置くこととした。また、施工研究室では、これら基礎研究の応用や、現場に直結した施工管理や、品質管理の手法並びに公害対策などに関連する調査、試験などの応用研究を行うこととした。

また、技術研究所の研究項目の重点としては、社会・経済的なニーズを先取りした新材料の研究及び新工法の開発に主力を注ぐこととした。

なお、その後技術研究所には、53年4月に機械研究室が設けられて、施工用機械器具の調査及び改良試作、施工機械の公害対策及び安全対策の研究、試験用機械及び動力設備の改造に関する調査、研究を担当することとなった。

4. 人材の確保

昭和40年代の後半における当社の躍進期においては、工事量の急激な増加と営業拠点の積極的な拡大に対応して、これに要する適材を所要数確保することが、緊急かつ最も重要な課題となった。

時あたかも、わが国経済の高度成長期にあたり、産業界は競って人的資源の増強を進めていた折であったので、必要とする人材を確保することには、多大の困難が伴った。

当社においては、経営5カ年計画の線に沿って、42年頃から毎年、事務、土

表-14 年度別従業員数及び定時採用者数 (単位：人)

年 度	年 度 末 従 業 員 数	定 時 採 用 者 数			
		事 務	土 木	機 械・電 気	計
46年度	750	8	50	1	59
47	885	27	69	12	108
48	1,005	34	54	13	101
49	1,057	26	65	8	99
50	1,050	6	45	4	55

木、機械、電気などの基幹職種に学卒者を50名前後採用してきたが、40年代後半の受注工事高の急上昇によって、45、46年頃から要員の不足が顕著となり、定時採用者倍増の声が社内に高くなった。そこで、採用の担当者は全国の学校を巡り懸命に応募の勧奨



相模大野寮（昭48.2完成）

に努めた結果、47年から49年の3年間において、毎年100名程度の学卒者を採用することができた。しかし、定時採用による学卒者のみでは中堅の要員が充足されなかったため、46年から48年にかけて、新聞広告その他の方法によって60名を超える経験者を中途採用して、手持ち工事高の急増に備えた。

また、機械化施工の進展に併せて急速に増えた手持の大型工事機械に対処して、そのオペレーターを確保するため、職業安定所の紹介はもちろん、新聞公告など様々な方法を講じて、その充足に努めた。

この結果、当社の従業員数は、48年度末において初めて1,000名を超え、当面の要員の確保が達成できた。この間46年度から50年度までにおける従業員数の推移は、表-14のとおりとなっている。

40年代後半におけるこのような従業員の大量採用に伴って、東京近辺勤務の若年職員を収容する独身寮が必要となり、46年8月神奈川県相模原市に土地（1,046m²）を購入して、大林組横浜支店の設計・施工により、鉄筋コンクリート造4階建て、延べ面積1,373m²、48室（収容人員52名）の「相模大野寮」を建設し、48年2月に完成した。

一方、従業員数の急激な増加と人員構成の若返りによって、従業員の意識も変わり、これまで職員相互の親睦団体として組織されていた社友会は解散し、代わって50年2月「大林道路職員組合」が結成された。

第4節 工事の状況

この時期の前半において道路整備事業費は、昭和47年度が対前年度比26%増、48年度が11.6%増と増加したほか、民間の設備投資も堅調を持続したため、当社の工事受注高は順調に伸びた。しかし、48年10月のオイルショック以降においては、総需要抑制策に伴う景気の後退現象に加えて道路整備事業費の頭打ちによって、50年度の工事受注高は前年度比マイナスとなり、インフレの昂進に伴う利益率の低下と相まって、今後の事業展開に深刻な課題を投げかけるに至った。この間における官民別の受注工事高の推移は、表-15のとおりである。

また、この時期においては、発注者側からの工期の短縮、施工の品質向上などに対する要求は一段と高くなって、より高度な施工技術が要求されるようになり、舗装継ぎ目部の弱点を解消するための工法として「ホット・ジョイント」による方法がとられ、さらに進んで、施工継ぎ目のできない広幅員の大型フィニッシャーの導入などが行われた。また、締固め機械においても、25 t級の大型タイ

ヤローラや大型振動ローラなどが導入されて、大規模工事に適合した機械化施工によって、施工の効率化が推進された。

この期間に受注した主な工事について次に紹介する。

表-15 官民別受注工事高の推移 (単位：百万円)

年度 項目	47年度	48年度	49年度	50年度
官公庁	9,905	8,799	12,864	8,430
民間	5,256	10,311	11,921	14,248
合計	15,161	19,110	24,785	22,678

1. 高速自動車道工事

▶東北高速道路郡山舗装工事

発注：日本道路公団 工期：47年8月～48年9月

工事内容：総延長 17,871m

〔内 訳〕 道路延長 17,392m 橋梁・高架延長 479m、インターチェンジ1カ所、
パーキングエリア1カ所、バスストップ1カ所

この工事は、当社と福田道路(株)との共同企業体で受注、施工し、代表者は当社であった。この工区は、会津磐梯山、安達太良山を望む安積平野を縦貫し、東北高速道路のみちのくへの玄関口にあたる場所である。

施工に際しては、アスファルトプラント (120 t/h・60t/h) 各1基及びソイルブラン

ト (200t/h) を設置したが、施工の最中に列島改造ブームを背景とした景気過熱による物不足に遭遇し、アスファルトはもちろんのこと、碎石、セメントなど主要資材の急騰と供給不足が深刻になり、資材の調達に苦勞した。

なお、この工事で使用したアスファルトプラント (60 t/h) 1 基は、現在でも郡山アスファルト混合所として稼働中であり、郡山地区の営業拠点になっている。

▶近畿高速道路和歌山線と和歌山南舗装工事

発注：日本道路公団 工期：47年12月～49年3月

工事内容：総延長 14,190m

〔内 訳〕 道路延長 11,163m、橋梁・高架延長 3,027m、インターチェンジ3カ所、バスストップ3カ所

この工事は、当社と日本瀝青工業㈱との共同企業体で受注、施工し、代表者は当社であった。

施工に際しては、周辺が紀州蜜柑の生産地であり、蜜柑の開花期とサブベース工の施工時期とが重なったため、工事用車両が舞い上げる粉塵などによって蜜柑の生産が影響されないよう、散水車による散水など周辺対策を徹底して行った。また、工事の最盛期においてオイルショックに見舞われ、アスファルトをはじめ、すべての資材が高騰するとともに深刻な品不足となり、原価管理、工程管理に苦勞した。

▶九州自動車道太宰府舗装工事

発注：日本道路公団 工期：48年12月～50年4月

工事内容：総延長 13,765m

〔内 訳〕 道路延長11,935m、橋梁・高架延長1,830m、バスストップ1カ所、パーキングエリア1カ所

この工事は、九州自動車道の福岡県太宰府インターチェンジから佐賀県の鳥栖インターチェンジまでの区間の工事で、当社が単独で高速道路工事を受注、施工したのは、この工事が初めてであった。当初の設計では、上下4車線になっていたが、工事の途中で2車線が追加発注され、上下6車線の立派な高速自動車道として完成した。

施工に際しては、アスファルトプラント (120t/h・60t/h)



九州自動車道太宰府 (福岡 昭50.4 竣工)

各1基、ソイルプラント(250t/h)を設置したが、オイルショックの影響で油脂燃料、セメント、鉄筋などの高騰と不足に悩まされ、その確保に奔走した。また工事中に2車線が追加発注されるに及び工事量は大幅に増加し、工期の延期(2カ月)や現場員の増員などによって対処した。なお、追加された車線のアスファルト安定処理層の施工には、「シックリフト工法」が採用され、厚さ15cmを一層で施工し、満足できる成果を得た。また、表層の施工は、3車線を同時に施工する「ホット・ジョイント工法」で行い、バーバグリーン社のアスファルトフィニッシャー(SA-41)を3台並べて施工した。

2. 国道工事

▶熊本東バイパス保田窪地区改築工事

発注：九州地方建設局 工期：48年10月～49年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 切土 18,600m³

〔路盤工〕 下層 切込砕石 厚40cm・7,450m²

上層 粒調砕石 厚15cm・9,320m²

アスファルト安定処理 厚15cm・9,690m²

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚5cm・9,490m²

表層 密粒度アスコン 厚5cm・9,490m²



熊本東バイパス保田窪(熊本 昭49.3 竣工)

この工事は、九州自動車道の植木一熊本間が開通したのに伴って、これと国道57号とを連結するバイパス工事であった。

施工に際しては、施工区間の用地買収の遅れによる土工の引き渡しの遅延によって、工期などに問題が生じた。また、オイルショックによる資材の高騰及び物不足に苦勞した。

▶袋津舗装工事

発注：北陸地方建設局 工期：49年5月～9月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 切込砕石 厚15cm・32,000m²

上層 粒調砕石 厚15cm・32,000m²

アスファルト安定処理 厚12cm・48,645m²

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚 6 cm・22,079㎡
表層 密粒度アスコン 厚 4 cm・29,121㎡

この工事は、新潟市から会津若松、郡山を経て、いわき市へ抜ける国道49号の新潟県亀田地区のバイパス工事であった。

施工に際しては、この時期になって、オイルショック後の物価の騰勢がようやく鈍化して、アスファルト、二次製品などの資材の納入が順調に行われるようになった。また、施工場所の新潟県北部地域には、骨材に使用する山砕が少なく、信濃川や阿賀野川流域から採集される石質の良い川砕を使用した。川砕は山砕に比べて、稜角が欠けているのと、細粒度に乏しくダスト部が少ないので、粒度調整の際に山砂を用いて調整するという工夫を加えて施工した。

▶一般国道239号苫前町東川舗装ほか2連工事

発注：北海道開発局 工期：49年5月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 アスファルト安定処理 厚 5 cm・28,569㎡
厚 6 cm・35,677㎡
〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚 4 cm・28,327㎡
厚 5 cm・38,768㎡
表層 密粒度アスコン 厚 3 cm・32,697㎡
厚 4 cm・43,726㎡

この工事は、北海道の日本海側苫前町からオホーツク海側の興部町^{おこつべ}に抜ける 国道 239号の東川地区 4.7km の舗装工事であった。

施工に際しては、山岳地帯のため天候が変わりやすく、工程が計画どおりに進まず苦労した。また、法面の擁壁工事など多くの工種があり、これを経験したことは、その後の同種工事の施工に資するところが多かった。

▶明田舗装その2工事

発注：近畿地方建設局 工期：49年9月～50年1月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 鈹滓 厚20cm・13,700㎡
上層 アスファルト安定処理 厚15cm・13,200㎡
〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚10cm・12,300㎡
表層 密粒度アスコン 厚5～7.5cm・26,500㎡

この工事は、国道2号のバイパス工事で、当社の施工区間は、姫路市四郷町明田から同町継までの、延長1,113m、幅員28.5mのアスファルトコンクリート舗装工事であった。

施工に際しては、道路の構造規格が日本道路公団の高速自動車道と同じであり、また

中間検査方式による自主管理施工が採用されたため、出来形、写真などのデータ管理に十分に留意した。また、路側部分（バインダー層の上）のシールコートとして、7号砕石を撒布する必要があるか否かについて検討、調査した結果、中国自動車道工事の例に倣って、砕石7号を撒布する工法を採るなどした。

▶土木研究所第四回試験走路工事

発注：建設省筑波研究学園都市営繕本部 工期：50年1月～9月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 ソイルセメント 厚25cm・22,694㎡

〔舗装工〕 密粒度アスコン（中間層） 厚4cm・28,539㎡

コンクリート 厚25cm・26,367㎡

この工事は、筑波学園都市に移転した建設省土木研究所の試験走路工事で、当社の施



建設省土木研究所試験走路（茨城 昭50.9 竣工）

工区間は、延長6,150mのひょうたん型試験走路のうち、西側直線部の連続鉄筋コンクリート舗装工事であった。

施工に際しては、延長2,000mという当時わが国最長の連続鉄筋コンクリート舗装で、幅員も12.75mあり、高速用の8.5mと補助用の4.25mとに区分されていたので、大型コンクリート

フィニッシャーによって高速部を、通常のコンクリートフィニッシャーによって補助部を、それぞれ2分割して施工した。この工事には、橋台や共同溝など、当社として不慣れな工種が多かったが、竣工検査では高い評価を得た。

3. 地方道工事

▶道道稚内浜鬼志別港線稚内市地内道路特殊改良第4種工事

発注：北海道 工期：48年5月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 上層 アスファルト安定処理 厚5cm・36,930㎡

〔舗装工〕 表層 細粒度アスコン 厚3cm・11,830㎡

この道路は、わが国最北端の稚内から鬼志別に通ずる道路で、当社の施工区間は、稚内市中央部より60kmほど内陸に入った部分5kmであった。工事内容は、アスファルト安定処理厚5cm、細粒度アスコン厚3cmで、アスファルトプラント（30t/h）を設置して

施工した。この年は特に寒気の訪れが早く、厳寒中の施工となったが、品質管理に十分留意しつつアスコンの舗設を行った。

▶北野都島線ほか1路線道路改良舗装新設工事

発注：大阪市 工期：49年11月～50年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 上層 クラッシャーラン 厚20cm・1,900m²

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚20cm・8,513m²

表層 密粒度アスコン 厚5cm・8,644m²

この工事は、天六ガス爆発事故の復旧工事の一環として、大阪市より受注した工事であった。施工箇所の下を地下鉄が走っており、この地下鉄工事の仮復旧として、既に山砂層約2m、鉋滓層2m、アスコン層10cmの各層による仮舗装がなされていたが、この仮舗装の表面約1mを切削して、アスコン層25cmの舗装をする工事であった。

施工に際しては、工事の性質上夜間工事となった。表層アスコン及び鉋滓層の切削工は、当初の設計ではロータリーカッターで行うこととされていたが、厚さ1mの鉋滓層が硬化しており、非能率的なので、大型ブルドーザー（D80）を導入し、リッパーでかき起こして掘削した。

また、ガス爆発によって、山砂層の至るところに大きな空洞が生じており、工事用車両の走行により、鉋滓層が陥没するおそれがあり、安全については十分に留意しながら施工した。

4. その他官公庁工事

▶大阪港コンテナ埠頭第3バースヤード舗装その他工事

発注：阪神外貿埠頭公団 工期：47年4月～48年2月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔舗装工〕 アスファルト 76,268m²

コンクリート 1,153m²

岸壁上部 5,847m²

この工事は、大阪南港に阪神外貿埠頭公団が建設したコンテナ埠頭のバースヤードの舗装工事であった。

施工に際しては、盛土工の経過期間が短いため地盤の自然沈下が大きく、10～30cm沈下し、建物周辺は特に沈下がひどかったので、共下りベンチによって沈下量を管理しつつ施工した。また、ケーブル線の配管工事にあたっては、矢板を建て込み後に深さ5mを掘削したが、腹起こしを十分にするなど、矢板の倒壊防止に苦労した。

▶平城地区外環状線舗装工事

発注：日本住宅公団 工期：47年6月～48年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚5cm・55,045㎡

表層 密粒度アスコン 厚5cm・55,045㎡

この工事は、日本住宅公団が、奈良市の郊外北西5kmの平城地区に、大阪などのベッドタウンとして平城団地を建設したのに伴って、同団地に接する都市計画道路奈良外環状線の新設工事を、同公団が発注し、その一部（延長3.7km、幅員25m）の舗装工事を、当社、熊谷道路株及び常盤工業株の3社共同企業体で受注し、当社が代表者となって工区割りで施工した。

施工に際しては、先行工事の下水管工事が遅れたこともあり、実質着工が10月、実質工期は6カ月となり、突貫工事に追い込まれたが、当社は工区割りで全体の半分を受け持ったため、他2社と同じ進捗率を確保するのに苦労した。また、工程の進捗に対応して、日本住宅公団独自の厳しい施工管理規準に基づき、施工段階ごと（工種ごと）に監督官の立会検査が行われ、入念な施工が要求されたが、突貫工事にもかかわらず満足できる成果を得た。

5. 民間工事

▶三好工場西側駐車場及びグラウンド新設工事

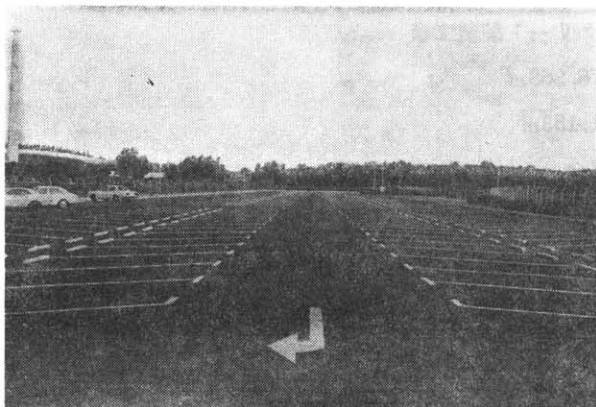
発注：トヨタ自動車工業株 工期：48年5月～9月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 セレクトマテリアル 厚20cm・21,982㎡

ソイルセメント 厚15cm・21,982㎡

〔舗装工〕 トペカ 厚4cm・21,982㎡



トヨタ自工三好工場駐車場（愛知 昭48.9 竣工）

トヨタ自動車工業株発注の工事については、従来は大林組からの受注によってきたが、同社の協力により、この工事から当社が直接受注できるようになった。この工事に引き続き当社は、同社から数多くの工事を受注し、同社は名古屋支店における最も重要な民間の得意先となった。

この工事は、トヨタ自工三好工場の正面前の田圃を1m盛土して、従業員用の駐車場、テニスコート等を新設する工事であった。

施工に際しては、工場正門前の工事であるため、人及び車の通行が激しく、工事用車両の安全走行には特に注意し、ガードマンを配置して安全には万全を期した。また、施主側として、1日も早く駐車場を利用したい意向があったので、昼夜兼行で施工した。

▶大平工業団地敷地造成工事

発注：㈱大林組 工期：49年3月～8月

工事内容：土木工事

〔土工〕 切盛土 508,665^m₃

〔法面工〕 盛土法面 26,179^m₂

切土法面 20,144^m₂

この工事は、福島県郡山市から東に19km、三春駒で有名な三春町地内に、三春町が行った工業団地の敷地造成工事で、当社はその一部を大林組から受注、施工した。

施工に際しては、高低差30～40mもある山を、大型押しブルドーザー5台で切盛土したが、土砂の田圃への流入を防ぐため、集中豪雨対策を徹底して行った。また、一部に岩盤の個所があり、発破をかけながら作業を進めたので、安全対策には万全を期した。

▶南東北卸センター建設工事

発注：㈱大林組 工期：49年1月～9月

工事内容：土木工事

〔土工〕 切盛土 224,000^m₃

〔路床工〕 路床整正 62,420^m₂、山砂置換 厚70cm・62,420^m₂

〔路盤工〕 下層 切込砂石 厚35cm・62,420^m₂

上層 粒調碎石 厚15cm・62,420^m₂

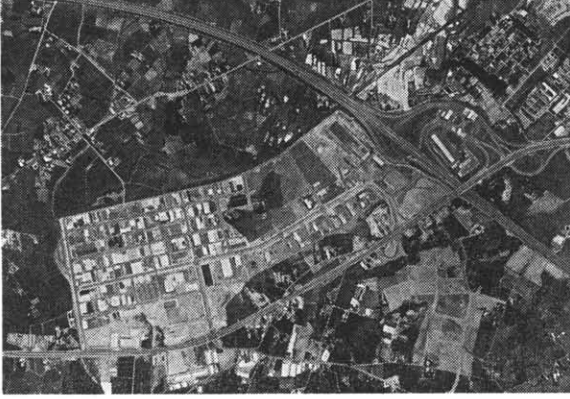
〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚10cm・62,420^m₂

表層 密粒度アスコン 厚5cm・62,420^m₂

〔排水工〕 排水管 7,863m、L型側溝 4,438m U型側溝 9,083m

この工事は、郡山市商工会議所加盟の地元企業の卸センター団地を、郡山市郊外の東北高速道路郡山インターチェンジから国道49号に抜ける個所に建設した工事で、南東北総合卸センター協同組合から大林組が受注し、当社は、大林組からその造成工事を受注、施工した。

施工に際しては、まず総面積31haの敷地の切盛土と一次造成に入り、土工機械として当時最大級のキャリオール（6^m₂）及びスクレーパー（4^m₂）などの組合せにより施工を進めたが、オイルショックにより、燃料、油脂の確保に苦労した。また、施工場所が軟弱地盤（粘土質）のため、資材、機材の搬出入に難渋し、その対策として、路床を山



南東北卸センター（福島 昭49.9 竣工）

砂に置き換える工法により埋戻ししながら施工した。その上、排水管の埋設に際しては、水位が高かったため、排水処理をしながら埋設を進めたが、流末に製氷所があったので、仮排水溝を郡山インターチェンジ付近まで延長して排水した。さらに、東北地方特有の梅雨時の長雨に悩まされて、重機土工が遅れた

うえに、隣接する国道49号の喜久田車道拡幅工事などが重なり、工程に遅れを生じたため、舗装工の施工にあたっては、郡山プラント（60t/h）をフル稼働させ、昼夜兼行の突貫工事を行なった結果、無事工期限内に竣工することができた。

▶第2次湘南桂台宅地造成工事のうち道路舗装工事（その1）

発注：㈱大林組 工期：49年6月～12月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 上層 粒調碎石 厚30cm・15,595㎡

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚4cm・2,583㎡

表層 密粒度アスコン 厚4cm・2,583㎡

厚5cm・13,012㎡

湘南桂台宅地開発事業は、大林不動産㈱の企画・販売、大林組の設計・施工によって、大林グループが関東地区で行った代表的な大規模開発事業であった。その第1次の開発事業が好評裡に完結し、続いて第2次の宅地造成工事として地続きの山林71万2,600㎡の造成工事が行われ、当社はこのうちの道路工事を、大林組から受注、施工した。

施工に際しては、第1次造成事業の分譲地の入居者があり、住民対策を優先実施し、特に工事用車両に対する騒音、振動、粉塵などの対策及び安全対策には万全を期した。

▶阿蘇高原ヴィラー造成工事のうち土工

発注：㈱大林組 工期：48年12月～50年5月

工事内容：土工

〔土 木〕 伐開 48,560㎡

切土 26,024㎡

〔路盤工〕 クラッシャーラン 厚20cm・20,680㎡

〔舗装工〕 密粒度アスコン 厚3cm・33,968㎡

この工事は、阿蘇国立公園を横断する国道57号の阿蘇町地内の米塚の麓に、阿蘇ハイ

ランド開発㈱が、分譲地、保養地、テニスコート、パブリックゴルフ場、グラウンドなどの開発工事を、大林組の設計・施工によって行ったものであった。当社は、大林組から分譲地、保養地の土木工事と、周辺の道路舗装工事とを受注、施工した。

施工に際しては、溶岩との戦いで毎日発破をかけ、伐開を進めたが、黒いほこりとまむしには悩まされた。また、降雨量の多い地域なので、雨による土砂の流出対策に万全を期した。

▶沖縄国際海洋博覧会関連工事

昭和50年7月開催の沖縄国際海洋博覧会のため、道路、空港、港湾をはじめ、ホテルその他各種の関連施設工事が、国、県及び民間から数多く発注され、当社は次の工事を受注、施工した。

(1) 南部国道宜野湾地区道路改築工事その他3件

発注：沖縄開発庁 工期：48年1月～50年3月

(2) 沖縄縦貫道路石川舗装工事

発注：日本道路公団 工期：49年3月～50年5月

(3) 海洋博K R T土木工事のうち舗装工事その他8件

発注：大林組 工期：49年8月～50年7月

(4) 渡久地新港（北工区）港湾施設用地舗装工事（その2）その他25件

発注：東亜建設工業㈱他 工期：49年12月～50年4月

施工に際しては、特に夏期の炎熱の下での施工であるため、作業能率の低下は避け難く工程の調整に苦労した。また、狭い地域に一時期に多くの工事が集中して発注されたため、資材（特アスファルト、セメント）の不足及び技能労務者の不足が深刻となり、コスト高につながった。



沖縄縦貫道石川（沖縄 昭50.5 竣工）

▶日本中央競馬会美浦トレーニングセンター北馬場築造その他工事

発注：㈱大林組、鹿島建設㈱、青木建設㈱共同企業体 工期：49年12月～50年8月

工事内容：土木工事

切込碎石 厚30cm・149,259㎡

火山砂利 厚10cm・74,630㎡

シンダー 厚5cm・74,630㎡

ダスト・山砂 厚15cm・74,630㎡

クッション砂 厚6cm・74,630㎡

このトレーニングセンターは、日本中央競馬会が、関東地区における競走馬のトレーニング場の新設を、霞が浦を一望する茨城県美浦村に計画し、その建設工事の一環として、北馬場築造工事が発注され、当社は大林組、鹿島建設及び青木建設の3社共同企業体から、この工事の一部を受注、施工した。

施工に際しては、高価な競走馬が最も良いコンディションで走れるよう、使用材料、その締め固めなどには細心の注意を払った。まず、火山砂利層及びシンダー層は、排水を良くすると同時にクッション層の役目を果たすので、群馬県の様名山系から良質の火山砂利を搬入した。次に、ダストと山砂とを等量に混合して築造した基層は、その硬さが重要で、適度な硬さにするため、ベースペーパーで敷き均した後、タイヤローラーで締め固めたが、その転圧は散水しながら1日数回ずつ合計80回以上行い、全面積の転圧に1カ月半の日数を要した。そして、この硬さの検査は、ベテラン検査官の靴先によって判定された。さらに、クッション砂にも、鹿島産の非常によく洗浄された粒径の揃った海砂を使用するなど、入念施工に徹した。なお施工の途中で、茨城国体の馬術競技の会場として競技が挙行されて良い評判を得、安心して施工を完了することができた。

▶三菱アセテート(株)富山工場(樹)建設工事のうち構内道路工事

発注：(株)大林組 工期：49年12月～50年4月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 山砂 厚50cm・12,500㎡、切込碎石 厚30cm・12,500㎡

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚5cm・13,200㎡

表層 密粒度アスコン 厚3cm・13,200㎡

この工事は、富山市を貫流した神通川が富山湾に注ぐ岩瀬浜の田圃地帯に、三菱アセテート(株)が進出し、工場の新設工事を大林組が受注し、当社は、大林組から構内の舗装工事を受注、施工した。

施工に際しては、敷地が運河をまたぐ田圃で地盤が悪く、その上対象が重車両交通であったため、大林組の協力により、施主の自社製品を無償支給してもらったうえ、大林組の特許工法であるファゴット・シート工法で施工した。裏日本特有のみぞれの降る中での工事であったが、施工結果が良好で、しかもより安くより早く施工できて好評を博した。

第6章 低成長時代への対応

(昭和50年10月～)

第1節 経営環境の激変

1. 2次にわたるオイルショック

オイルショックの影響を受けて、昭和49年初めからわが国の景気は鋭角的に落ち込み、深刻な不況に陥ったが、50年に入ると物価の騰勢はようやく鈍化した。そこで政府は、50年度において4次にわたる景気刺激策を打ち出し、特に、9月の第4次対策では、不況の影響で税収見込みが良くないのに、景気刺激効果の大きい公共事業費の追加計上に踏み切り、大量の国債を発行した。

この景気刺激策によって、51年当初には景気は回復の度合いを一步進めたが、51年後半には回復のテンポが目立って鈍化し、52年に入り国際収支の大幅黒字を背景に、景気は再び持ち直すというジグザグ型の回復過程をたどった。

そこで政府は、52年度において景気の本格的な回復を目指し、財政、金融両面にわたる積極策を相次いで打ち出した。まず、財政面では、52年度の一般会計予算を前年度比17.4%増と大型化し、特に公共事業費を21.4%増と予算の伸びを上回って計上し、その発注を促進した。さらに、52年半ばにおいて、景気回復の足取りがはかばかしくないと見るや、10月に第1次補正を行い、続いて53年1月に第2次補正を行って公共事業費を追加し、いわゆる15カ月予算の考え方の下に公共事業の切れ目のない執行を図った。次に、金融面では、公定歩合を52年3月以降4次にわたり引き下げ、53年3月には3.5%と戦争直後の混乱期を除く戦後最低の水準にまで引き下げた。

オイルショック以来5年、政府の相次ぐ景気対策の効果がようやく現れ、53年度においてわが国経済は、新しい環境に対する調整過程を完了して、企業収益は改善に転じ、民間設備投資は増勢を強め、53年度後半には民需による自律回復がようやく明らかになった。

このような情勢のところへ、53年秋のイラン政変をきっかけとした OPEC 諸

国の石油の公式販売価格の値上げ攻勢が始まり、53年12月から55年4月にかけて公式販売価格が相次いで引き上げられ、1バーレル当たり28ドルと、値上げ前の約2.2倍にもなり、石油以外の輸入原材料もこれに伴って急騰した。いわゆる第2次オイルショックである。

この53年末からの石油価格の高騰によって、わが国の対産油国収支は大幅に悪化し、54年度の経常収支は138億ドルと過去最大の赤字となり、また長期資本収支もかなりの赤字を続けたため、54年度中の国際収支は、190億ドルと空前の赤字を計上するに至った。

政府は、第1次オイルショックにおける教訓を踏まえて、物価の安定を最大の眼目とし、強力な財政金融政策を展開した。すなわち、54年2月の第1次総合物価対策に始まって、同年11月の2次対策、さらに55年3月の第3次対策まで、生活関連物資の需給及び価格の安定対策並びに総需要の管理政策を打ち出す一方で、公定歩合を、54年4月から数次にわたって引き上げ、併せて預金準備率をも引き上げた。また54年度予算は、それまでの景気回復促進型から中立型に移行して、伸びが抑制されたうえに、年度後半に至り物価の騰勢が強まったことから、公共工事の5%留保の措置をとった。

この結果、第2次オイルショック後に一時高騰した卸売物価は、55年半ば以降において急速に落ち着きを取り戻し、消費者物価も安定化傾向を強めたほか、民間設備投資が堅調を継続して景気を下支えした。特に、55年度には、円安に加えて自動車、電気機械などの加工型産業の製品の品質向上が、輸入国側の需要に合致したため、輸出が対前年度比16.6%の大幅増となり、そのため54年度に138億ドルもの赤字になった経常収支は、55年度には70億ドルと赤字幅が半減した。そして、続く56年度には、アメリカ金利の急騰による円安などを背景に輸出が比較的高い伸びを示したうえに、輸入が伸び悩んだため、経常収支は3年ぶりに59億ドルの黒字となった。

第2次オイルショック後、世界的な規模での同時不況が進行するなかで、55年、強いアメリカを標榜するレーガン政権が誕生し、米ソの軍拡競争は一段と激化した。アメリカは、軍拡による財政収支の赤字に起因するインフレ鎮圧のため高金利政策を強行して、世界全体の景気回復の足を引っ張る結果となり、わが国

の景気調整も予想外に長引き、内需回復のテンポの鈍さが目立っている。しかしながら、アメリカをはじめとする先進諸国と比べても、また第1次オイルショックの時と比べても、第2次オイルショックがわが国経済に及ぼした影響は、はるかに軽微にとどまったといえる。

2. 財政の硬直化と第8次道路整備5カ年計画

オイルショック後の景気の後退に対処して、政府は、租税収入の伸び悩みが続くなかで、昭和50年度予算の補正を皮切りに、財政の積極的な運用による景気刺激を目指して、公共投資を継続的に拡充した。また、福祉元年と呼ばれる48年度以降において、政府は、国民生活の安定のため社会保障、文教などの公共サービスの水準向上を図り、各種の制度面の充実策を実行した。

この結果、歳入と歳出との間にいわば構造的なギャップを生じ、50年度以降における財政の国債依存度は上昇の一途をたどり、52年度予算の国債依存度は30%を超え、53年度における国債の発行額は10兆円を突破するに至った。そして、この巨額な国債の発行は、53年から54年にかけて景気の自律的な回復が進み、積極財政の必要性が薄れた時期においても引き続いて行われたため、54年度における財政の国債依存度は39.6%と、第2次世界大戦中を除く異例の高さになり、財政硬直化の様相を濃くした。

一方、48年度から実施に移された第7次道路整備5カ年計画は、スタートの年の総需要抑制策及び続く49、50両年度にとられた公共事業費の圧縮措置によって大きな影響を受け、進捗率は第3年度目の50年度末では、わずかに45%、第4年度目の51年度においても62%に過ぎなかった。

このような状況下において、政府は安定成長の下における道路整備事業の展開につき、抜本的な見直しを図るため、国民各層からの意見、提言を求め、これを基にして、新たな道路整備の長期構想を策定した。新しい長期構想は、目標年度を、従来の60年度から21世紀初頭（75～80年度）にまで遅らせるとともに、その総投資額を227兆円と推計したが、併せて、この長期構想を計画的に推進するため、第3次全国総合開発計画の目標年次である65年度を目標年次とする中期計画を策定し、この期間中にわが国道路の整備水準を、ほぼ現在の欧米の水準にまで

近づけるため、目標年次までは GNP の伸びに応じて、緊急を要する道路整備を拡大実施することとした。

この新しい長期構想に基づく中期計画の整備目標には、長期構想の目標になぞらえて、①道路交通の安全確保（27兆円）、②生活基盤の整備（28兆円）、③生活環境の改善（15兆円）、④国土発展基盤の整備（16兆円）、⑤維持管理等（14兆円）——の五つの施策を掲げ、その施策ごとに整備目標を設定して、65年度までの総投資額を100兆円と推計した。

以上の道路整備に関する長、中期計画を踏まえて、新たな5カ年計画の策定が進められた結果、53年度を初年度とする第8次道路整備5カ年計画が、総事業費28兆5,000億円の規模で、53年5月閣議決定された。その内訳は、一般道路事業に13兆5,000億円、有料道路事業に6兆8,000億円、地方単独事業に7兆5,000億円及び予備費7,000億円であった。

第8次道路整備5カ年計画は、従来の計画が自動車交通への対処を主眼としていたのを改めて、計画目標に、①道路交通の安全確保を掲げたほか、②生活基盤の整備、③生活環境の改善、④国土発展基盤の整備、⑤維持管理の充実など65年度を目標年次とする中期計画と同一の整備目標を掲げた。

この第8次道路整備5カ年計画については、スタートの53年度及びその翌年の54年度において、景気対策上の観点から積極的な予算措置が講じられた。しかしながら、55年度以降においては、前述の財政硬直化に対処するための財政再建の機運の高まりによって、道路事業費は3年連続してゼロシーリングに押さえ込まれた。この結果、同計画の最終年度である57年度末における進捗率は、一般道路事業で、96%、有料道路事業で97%にとどまり、地方単独事業のみが計画を達成（122%）し、総事業費の進捗率は、100.8%となった。

第2節 新時代への対応

1. 大林会長、長沼社長体制のスタート

当社は、昭和30年代の中頃からの高度経済成長の波に乗って、経営体制を整え

つつ営業力を強化、拡充するとともに、施工の機械化、協力業者の育成をはじめとする施工能力の増大方策を押し進めながら、逐年増大する道路需要に対処し、その業績は飛躍的に伸びた。

しかしながら、第1次オイルショックを契機として、わが国経済は一転して低成長の時代へ移行し、会社の成長発展を期するためには、今後の需要動向に適合した経営方針、営業方策や組織のあり方などについて、改めて見直しを図る必要が生じた。

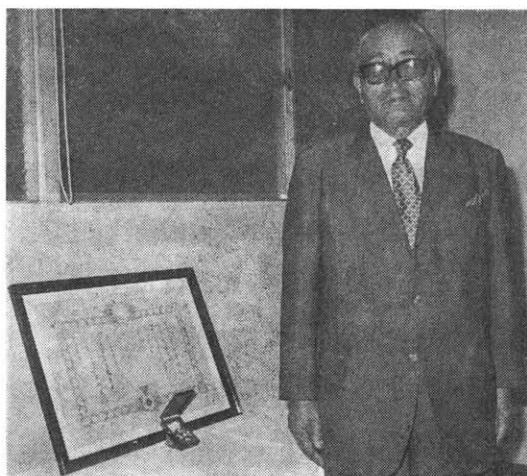
こうしたなかで、51年12月の定時株主総会において、定款を変更して、会長制をとることとなり、取締役会長に大林芳郎（取締役社長）が、取締役社長に長沼典郷（専務取締役）が、それぞれ就任するとともに、取締役相談役に船倉貞一（取締役副社長）が就任し、新たに常務取締役に杉本巖（大林組監査役）及び佐藤信三（大林組東京本社土木本部東京営業第二部長）が、取締役に植木信一（東京工事部長）がそれぞれ就任し、常務取締役高久近信、同杉浦武夫は退任した。この役員異動を行った後の役員構成は、次のとおりであった。

取締役会長	大林	芳郎
” 社長	長沼	典郷
専務取締役	池田	雄二
常務取締役	杉本	巖
”	伊吹山	四郎
”	佐藤	信三
”	戸田	博
取締役相談役	船倉	貞一
取締役	渡辺	五郎
”	石田	洋司
”	植木	信一
”	渡辺	忠雄
”	松島	清重



取締役社長 長沼典郷

取 締 役 宮 森 和 夫
 " 井 上 忠 熊
 " 足 立 力
 " 神 田 精 夫
 監 査 役 杉 下 正 臣
 " 嶋 道 朔 郎



勲4等瑞宝章を授与された 取締役副社長 船倉貞一

なお、この株主総会後取締役相談役に就任した船倉貞一は、35年に大林社長の就任と同時に、常務取締役として大林組から当社に復帰し、37年以降は専務取締役として、46年以降は取締役副社長として社業に尽瘁し、多年にわたる道路業界に対する功績により、44年には黄綬褒章を、50年には勲4等瑞宝章を、それぞれ授与された。

2. 経営3カ年計画の策定

前述のとおり、オイルショック後とられた総需要抑制策の影響で、当社の昭和50年度の受注工事高は、前年度に比べ8.5%の減となり、同年度の受注工事高、完成工事高及び当期利益は、いずれも47年度を初年度とする第3次経営5カ年計画の計画額を大幅に下回る結果となった。

そこで、51年度を初年度とする経営5カ年計画の策定について、検討がなされたが、オイルショックの傷痕がわが国経済の諸況に根強く残り、中、長期の予測をするのには困難が多かった。そこで、1両年は短期経営計画の策定のみにとどめ、業績の挽回に総力を挙げることにしたが、業績の推移は表-16のとおりで、52年度において受注工事高は、227億5,600万円とようやく50年度の線にまで回復し得たが、競争の激化により特に一般土木工事の利益率低下が著しく、当期利益は1億8,150万円余と8年前の水準にまで落ち込んだ。

表-16 第3次経営5カ年計画・短期経営計画年度別実績

(単位：百万円、%)

年度 項目	49年度		50年度		51年度		52年度	
	計画	実績	計画	実績	実績	対前期比	実績	対前期比
受注工事高	25,000	24,785	30,500	22,678	20,053	88	22,756	113
完成工事高	22,430	21,294	27,420	24,020	20,103	84	22,039	110
当期利益	917	480	1,126	486	240	49	182	76

そこで長沼社長は、社内報『若さ』21号において、「堅実経営をめざして」と題し、「受注の伸び悩みと利益率の低下により、業績は憂慮すべき状態に立ち至っており、これ以上の後退は一步たりとも許すことはできない。われわれはいまこそ一致団結して、各人が担当している職務を徹底的に遂行し、この苦難のときを乗り切らねばならない。」と、役職員を挙げて格段の努力を要請するとともに、特に次の3点を改めて強調した。

(1) 営業面について

受注競争の激しい現状に鑑み、漫然とした営業活動でなく、早期に的確な情報を収集すること。そして、受注目標に定めた工事については、粘り抜いて他社に競り勝っていく執念を持つこと。

(2) 施工面について

受注したからには、創意工夫に心掛けるとともに、手戻り工事の絶滅に努め、徹底した原価管理と施工高の増大を図り、協力業者の協力の下に利益の増大に努めること。

(3) 諸経費について

経費は、利益を少しでも生み出すために、わずかな支出といえども節減に努めること。また、常設部門の人員は極力縮小すること。

しかし、前述のとおり政府が、52年度から53年度にかけて、財政、金融両面にわたる景気刺激策を強力に展開したことによって、わが国の景気は53年度において、ようやくオイルショック後の長い調整過程から離脱する様相を濃くした。

このような情勢に鑑み、当社では、53年度を初年度とする中期計画の策定作業を進めたが、社会経済の情勢がなお流動的であるなかで、弾力的にこれに対処するための経営計画は、3カ年計画が適当との意見が強かった。そこで、53年度を

表-17 第1次経営3カ年計画年度別実績 (単位：百万円)

年度 項目	53年度		54年度		55年度	
	計画	実績	計画	実績	計画	実績
受注工事高	27,000	26,093	30,000	29,126	34,000	32,434
完成工事高	24,500	24,746	27,500	27,418	31,000	30,737
当期利益	224	226	347	335	463	447

表-18 第2次経営3カ年計画年度別実績 (単位：百万円)

年度 項目	56年度		57年度		58年度
	計画	実績	計画	実績	計画
受注工事高	38,000	40,007	42,500	42,131	46,000
完成工事高	35,500	38,396	39,000	41,319	43,500
当期利益	606	768	674	852	712

初年度とする第1次経営3カ年計画を表-17のとおり策定し、その結果は、おおむね目標に近い実績額をあげることができた。

引き続き、55年10月以降の道路業界の中期展望と道路需要の見通しに立脚して、新しい時代に対処するための構造計画として、56年度を初年度とする第2次経営3カ年計画を策定した。

この計画の柱としては、①地元業者を含む民間施主へのアプローチの強化による受注工事高の増大、②施工管理の徹底による利益率の向上、③取下げの促進による余資運用の積極化、④安全管理の最優先による労働災害の絶滅、⑤技術開発の促進と技術営業の拡大、⑥アスファルト混合所の設備の増強——などを掲げたが、57年度までの実績は、表-18のとおり推移している。

3. 組織・機構の見直し

低経済成長時代を迎えて需要の伸び悩みが懸念されるうえに、変動相場制の下で目まぐるしく変動する経営環境に即応しうる体制を整備するため、昭和51年度以降において、組織、機構の見直しがなされた。

まず、51年4月、今後の海外工事進出の足場を固めるため、海外事業部を設けるとともに、同年6月には、本店営業第一部及び営業第二部を統括する機関として営業本部を設置して、全国的規模での営業活動の拡充、強化を図った。

次いで、52年2月には事務をはじめとする業務処理の電算化を推進するため、本店に機械計算室を設置した。また、同年4月には、利益管理体制を整備するため本店機構の一部であった東京工事を、本店から分離して東京支店を設置し、その事務所を本店と同じ昭栄錦町ビルの3階に定めた。初代支店長は植木信一（現常務取締役）で、総務部、営業第一部、営業第二部及び工事部の4部制をもってスタートした。また、東京支店の設置に伴って、本店経理部の計算課が廃止され、本店経理部は財務課及び経理課の2課制となった。

なお、この機構改正によって東京支店は、新潟営業所及び長野、宇都宮、浦和、千葉、横浜の各出張所を管轄下に置き、関東、甲信越圏及び北陸地方の一部にわたる地域において、工事の受注、施工を担当することとなった。その後、同支店の機構は逐次拡充されて、53年4月に営業第三部が、55年12月に工事第二部が新設された結果、58年1月1日現在の同支店の機構は、総務部、営業第一部、営業第二部、営業第三部、工事第一部及び工事第二部の6部制となっている。

本店の機構については、その後も拡充、強化が図られて、53年4月に、中期及び短期の経営計画の策定並びにその実績検討を推進するため、企画室が設置され、また54年4月に、同業他社に立ち遅れが目立つ合材販売の拡大のため、本店工務部及び各支店に合材課が設けられた。続いて、本店営業本部の強化を図り、56年11月、同本部に営業第三部を、57年7月に営業第四部、同年10月に営業第五

表-19 支店・営業所・出張所開設状況（昭和50年10月～）

昭和51年2月1日	青森出張所	新設	昭和54年11月1日	長崎出張所	新設
12月1日	いわき出張所	〃	55年4月1日	奈良出張所	〃
12月6日	松山出張所	〃	〃	鹿児島出張所	〃
52年4月1日	東京支店	〃	12月10日	浜松出張所	〃
〃	旭川出張所	〃	〃	岐阜出張所	〃
〃	帯広出張所	〃	〃	三重出張所	〃
〃	函館出張所	〃	56年10月1日	四国営業所	名称変更（高松営業所）
5月1日	土浦出張所	〃	〃	山口営業所	名称変更（下松出張所）
〃	大分出張所	〃	〃	横須賀営業所	新設
10月1日	北九州出張所	〃	〃	三河営業所	〃
53年1月4日	八王子出張所	55年4月1日 多摩出張所に 名称変更	〃	倉敷営業所	〃
6月1日	山形出張所	新設	57年3月17日	知多営業所	〃
54年8月1日	京滋出張所	名称変更（大津出張所）	7月1日	和歌山営業所	〃
			8月2日		

部をそれぞれ設置し、同時に営業第四部にスポーツ施設課を設けて、業域の拡大に向けて挑戦する体制を固めた。

このような経過を経て、58年1月1日現在の本店機構は、監査室、企画室、総務部、経理部、機械計算室、営業本部、工務部、機械部、技術部及び海外事業部の3室1本部6部制となっている。

またこの間、きめ細かな営業活動を一段と活発に展開するため、表-19のとおり次々に出張所を増設したが、56年10月には、従来の出張所をすべて営業所に改称するとともに、営業所の要員の拡充が逐次進められた。

4. アスファルトプラントの見直し

当社は、昭和38年4月、大阪府門真町の門真機械工場敷地内に、初めての定置式プラントとして、門真アスコン工場を設置したが、その後の受注工事高の急激な増大に伴って、常設のプラントが工事の集中する地域に、次々と設置された結果、49年10月1日現在における当社の常設プラントの数は、表-20のとおり11カ所で、その公称能力は、全体で534 t/hであった。

しかしながら、これらプラントの大部分は、自社工事に使用するアスファルト合材の製造、出荷を主業務として運営され、当該地域における時価を基準とした価格で現場に合材を出荷し、プラントの年間収支は、ゼロとするのを原則としていた。従って、常設プラントの所長は、そのほとんどが工事事務所の所長の兼務に委ねられ、積極的に専任の販売担当者を置くプラントは皆無に近い状態で、合材を外販する意欲に欠けていた。

表-20 常設アスファルトプラント設置状況

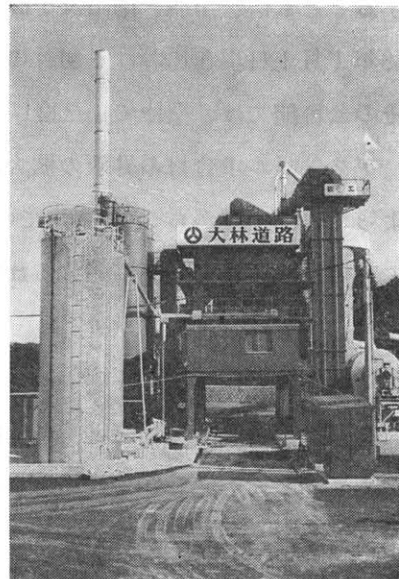
(昭和49年10月1日現在)

所管店	設置数(基)	常設アスファルトプラント名(公称能力)
仙台支店	1	郡山(60 t/h)
名古屋支店	2	関ヶ原(60 t/h)、静岡(60 t/h)
大阪支店	1	門真(60 t/h)
岡山支店	1	備前(48 t/h)
広島支店	4	大野(48 t/h)、下松(30 t/h)、宍道(30 t/h)、船木(60 t/h)
福岡支店	1	熊本(48 t/h)
高松営業所	1	高知(30 t/h)
計	11	

50年代に入り、低経済成長の下において、受注工事高の伸び悩みが懸念されるようになり、常設プラントのこのような自社消費中心の運営姿勢について猛省が促される一方で、プラントの固定費負担を軽減する意味からも、積極的に外販を拡張しなければならないという認識が社内に高くなった。

このような認識に立脚して、50年代の初頭には、常設プラントの適地への新設あるいは現場のプラントから常設プラントへの組み替えが積極的に行われた。その結果、53年9月末における当社の常設プラントの数は、23カ所(公称能力918t/h)となり、その社外売上高は、7億4,500万円(14万1,000t)と、プラントの売上高が、当社の総売上高の3%近くを占めるところにまで増加することができた。

そこで54年4月、本店工務部に合材課を設けて、①アスファルト混合所におけるアスファルト合材の製造、販売に関する総合監理業務、②アスファルト混合所の運営に関する総合計画の立案業務を担任させるとともに、大阪、札幌、仙台、名古屋、岡山、広島、福岡の各支店に合材課を設置して、合材の外販を一段と拡大するための体制を固めた。54年4月1日現在における当社の常設アスファルト混合所は、表-21のとおり24カ所あり、その公



東条アスファルト混合所(昭54.8完成)

表-21 常設アスファルト混合所設置状況

(昭和54年4月1日現在)

所管店	設置数(基)	常設アスファルト混合所名(公称能力)
札幌支店	8	函館(48t/h)、札幌(30t/h)、古平(48t/h)、苫小牧(30t/h)、旭川(48t/h)、帯広(30t/h)、留萌(30t/h)、稚内(48t/h)
仙台支店	4	郡山(60t/h)、田野畑(30t/h)、気仙沼(30t/h)、横手(30t/h)
名古屋支店	1	静岡(60t/h)
大阪支店	1	門真(60t/h)
岡山支店	2	備前(48t/h)、湯原(30t/h)
広島支店	4	船木(60t/h)、大野(48t/h)、安道(30t/h)、徳山(30t/h)
福岡支店	3	福岡(30t/h)、熊本(48t/h)、人吉(30t/h)
高松営業所	1	高知(30t/h)
計	24	

表-22 合材販売高の年度別実績

(単位：百万円、%)

項目 \ 年度	50	51	52	53	54	55	56	57
アスファルト合材販売高	473	402	566	745	1,212	1,658	1,846	2,436
総売上高に対する比率	2.1	2.0	2.5	2.9	4.2	5.1	4.6	5.8

称能力は、全体で966 t/hであった。

その後、東京支店管内に久喜、新合材（60t/h）及びリサイクル（40 t/h）、大阪支店管内に東条（120t/h）の両アスファルト混合所を新設したほか、札幌支店管内に別海（30t/h）、仙台支店管内に岩泉（30t/h）の各アスファルト混合所を新設するとともに、留萌、徳山及び高知の各アスファルト混合所の能力を増強した。58年1月1日現在における当社の常設アスファルト混合所は、26カ所27基あり、その公称能力は、全体で1,222 t/hとなっている。

アスファルト合材の外販の拡大について、以上のとおりの施策を講じたことによって、50年度から57年度までの間において当社の合材の販売高は、表-22のとおり推移し、総売上高に対する比率は、最近では5%台に乗せている。

5. 経営陣の異動

長沼社長体制の発足とともに、経営陣の異動が行われたことは前述したとおりである。しかし昭和50年代の社会経済情勢は、極めて流動的で、世界的な規模でスタグフレーションが進行するなかで、企業の安定成長を確保するためには、省エネルギー、減量経営その他の体質改善、さらには産業構造の変革に対する対応など、解決すべき課題が一時代前に比べてはるかに多くなった。このような難問に漸進的に対処しつつ、厳しい受注競争のなかで、企業の競争力を高めつつ経営を弾力的に進めていくためには、何よりもまず経営体制の充実、強化が必要であり、この方針に沿って経営陣の異動が行われた。

まず、52年12月、監査役嶋道朔郎の退任に伴い、岡田正（非常勤：大林組取締役副社長）が新たに監査役に就任した。続いて、53年12月には、専務取締役に杉本巖（常務取締役）、伊吹山四郎（同）、佐藤信三（同）が、常務取締役に渡辺五郎（取締役大阪支店長）、石田洋司（同札幌支店長）が、また取締役に星野忠（本店工務部長）、上野皞（本店総務部長）がそれぞれ就任し、これに伴って、

相談役に船倉貞一（取締役相談役）が就任し、専務取締役池田雄二は退任した。

次に、54年12月、取締役にも木内忠一（大林組東京本社電子計算センター所長）が、監査役に飯田謙一（本店経理部長）が就任し、監査役杉下正臣は退任した。

さらに翌55年12月、常務取締役に木内忠一（取締役本店経理部長）が就任、56年9月に常務取締役石田洋司が辞任した。また、57年2月5日には取締役上野暉は病気により死去した。

続いて57年12月、専務取締役に森實二（大林組取締役東京本社土木本部営業第一部長）が、常務取締役に植木信一（取締役営業本部副本部長）、星野忠（同東京支店長）が、取締役に新井光雄（大阪支店次長）、丸山良平（東京支店次長）、黒崎徳三（元北海道開発局建設機械工作所長・札幌支店長）、河内稔典（非常勤：大林組取締役）、立花好英（非常勤：大林組東京本社土木本部営業第三部長）がそれぞれ就任し、これに伴って、専務取締役杉本巖、同佐藤信三、常務取締役戸田博及び取締役井上忠熊はそれぞれ退任した。

第3節 経営の合理化

1. 減量経営

第1次オイルショック直後において、産業界は売上高の大幅な落ち込みに加えて、石油その他の原材料価格の高騰に起因する原価高によって、収益が大幅に低下し、これに対処するため、賃金カット、経費節減、一時帰休、遊休資産その他の資産の売却などの緊急避難的対策を実施した。そして、その後において、わが国経済の成長率が低率にとどまるという見方が、企業経営層に定着するのに伴って、産業界は能力増強投資の抑制方策を強力に展開した。いわゆる減量経営の推進である。

当社も昭和50年度に、受注工事高が戦後初めて前年度に比べマイナスとなり、利益面でも当期利益が4億8,600万円と、第3次経営5カ年計画の目標額の43%にまで落ち込んだのに対処して、人、物両面における減量経営を進めた。まず、要員面では、46年以降続けてきた従業員の増員方策を改めて、51年度以降におけ

る基幹職種の定時採用者を、年間の予想退職者数以下に絞るとともに、常設機関における間接部門の要員を極力縮減して、営業要員や現場要員に振り向けることとした。次に設備投資面では、46年度以降年率17%を超える伸びで拡大基調を続けてきた工事機械に対する投資を、51年度以降には原則として年間の減価償却費の範囲内に抑制することとした。

この結果、50年度から55年度までの6カ年間において、年間の工事施工高が230億円から345億円に約1.5倍増加したのかかわらず、従業員数は逆に41名減少し、また工事機械の保有高（取得価額ベース）も1.3倍の増加にとどまり、従業員1人当たりの年間施工高は、2,198万円から3,420万円余と55.6%増加し、他方、手持ち機械100万円（取得価格ベース）当たりの年間施工高は、710万円余から816万円と15%増となり、人、物両面における効率化を達成することが

表-23 工事施工高・従業員数・工事機械保有高の推移

(単位：千円、人、%)

年度 項目	50年度		51年度		52年度		53年度	
	実績	対前期比	実績	対前期比	実績	対前期比	実績	対前期比
工事施工高	23,078,779	98.6	19,308,777	83.7	22,298,689	115.5	26,189,633	117.4
従業員数	1,050	99.3	1,054	100.4	1,040	98.7	1,031	99.1
工事機械保有高 (取得価格ベース)	3,240,983	101.5	3,219,320	99.3	3,310,489	102.8	3,484,391	105.3
年間1人当たり 施工高	21,980	99.2	18,320	83.3	21,441	117.0	25,402	118.5
工事機械保有高 100万円当たり 施工高	7,121	97.1	5,998	84.2	6,736	112.3	7,516	111.6
年度 項目	54年度		55年度		56年度		57年度	
	実績	対前期比	実績	対前期比	実績	対前期比	実績	対前期比
工事施工高	28,431,134	108.6	34,510,327	121.4	39,020,653	113.1	40,481,617	103.7
従業員数	1,025	99.4	1,009	98.4	1,049	104.0	1,106	105.4
工事機械保有高 (取得価格ベース)	4,021,308	115.4	4,225,217	105.1	4,373,998	103.5	4,926,214	112.6
年間1人当たり 施工高	27,738	103.2	34,203	123.3	37,198	108.8	36,602	98.4
工事機械保有高 100万円当たり 施工高	7,070	94.1	8,168	115.5	8,921	109.2	8,218	92.1

できた。

なお、当社の減量経営については、55年度をもって一応終止符が打たれ、56年度以降においては、経済の安定成長の下で、安定した業績の伸びを確保するために、組織の簡素化、資金運用の効率化などの体質強化策に重点が置かれるとともに、従業員数、工事機械の保有高ともに緩やかな増勢に転じている。

50年度以降における工事施工高、従業員数及び工事機械保有高の推移は、表-23のとおりとなっている。

2. 工事現場の生産性向上

経済の低成長下における内需の不振に加えて、財政の硬直化を背景とする道路整備費の伸び悩み傾向の長期化によって、道路業界における受注競争は一段と激化し、業界はこれに対処して工事現場の生産性の向上のために、きめ細かい合理化、効率化方策に総力を挙げている。

当社においても、このような状況下において、現場の創意工夫による工事原価の合理的低減方策はもとよりのこと、小規模工事の増加や受注工事の多様化などの新たな環境に対処するための方策や、新工法に適合した機械の導入、開発方策などを強力に推進した。

まず第一に、工事原価の低減をより厳密に行う目的で、昭和49年10月の「請負工事予算規程」の制定に引き続いて、50年10月に工事实施予算書作成要領を定め、工種別に予算を編成することにより、労務歩掛りや使用材料の厳正な数量把握を容易にし、予算の精度を高めるとともに、厳しい予算書の作成とそれに基づく厳正な予算管理の実行によって、工事原価の合理的な低減を図った。

第二に、増勢をたどる小規模工事の施工を効率化するために、53年8月、工事事務所



工事事務所風景（東京支店南部総台）

の設置等に関する規程を改正し、従来の1工事1工事事務所の原則にとらわれることなく、一定地域内の数多くの工事を集中的に管理し、恒常的に存置する総合工事事務所制を導入し、現場経費の合理的な削減を図った。この制度の採用によって、総合工事事務所における平均的な工事量の確保が容易になり、そのため協力業者の固定化とその育成が容易になるとともに、仮設機材や工事に用いる機械、器具の転用が円滑化し、施工の効率化が進められた。

第三に、逐年増加する一般土木工事の施工管理の充実を図るため、55年12月東京支店に、56年11月大阪支店に、それぞれ工事第二部を設置し、一般土木工事に関する業務を専門に担任させることとし、併せて、これら工事に従事する技術職員の手引書として「土木施工指針」を作成して、施工技術の水準向上を図るとともに、現場の施工ミスの絶無を期した。

第四に、前述の減量経営を進めつつあるなかで、施工能力の増大とか省力化につながる工事機械や、新たな社会的ニーズを先取りして開発される新工法用の機械設備の導入には、積極的に取り組んだ。例えば、後述するODファルト工法の開発にあたっては、50年エポキシアスファルト合材用のプラント装置及び既設プラントに装着する付属装置の開発に成功し、同工法を実用化させた。また、地方道などの簡易舗装のひび割れを路上で改良するリフォーム工法の導入にあたっては、54年に米国コーリングポマーグ社製の再生用スタビライザーを導入し、さらに

表-24 土木職員1人当たり施工高の推移

(単位：千円、人)

項目 \ 年度	50年度	51年度	52年度	53年度
工事施工高	23,078,779	19,308,777	22,298,689	26,189,633
土木職員年間平均数 (施工専従)	386	385	393	385
土木職員1人当たり施工高	59,790	50,153	56,740	68,025
項目 \ 年度	54年度	55年度	56年度	57年度
工事施工高	28,431,134	34,510,327	39,020,653	40,481,617
土木職員年間平均数 (施工専従)	381	382	387	397
土木職員1人当たり施工高	74,622	90,341	100,829	101,969

進んでひび割れやわだち掘れが生じたアスファルト舗装路面を現位置で補修し、在来の舗装を路上で再生するリシェイピング工法の導入にあたっては、57年に自社開発機リシェイパーを製作して、業界の先陣を切ってこの工法を実用化させた。

このような企業努力を重ねた結果、50年度以降における当社の土木職員1人当たり施工高は、表-24のとおり著しい向上を示した。

3. 工事機械運用の効率化

機械化施工の進展に伴って、当社の工事機械保有高（取得価格ベース）は、昭和54年9月末に40億円、57年9月末には49億円となり、その適正保有と効率的な運用は、工事原価の低減のため欠くことのできない重要課題になっている。工事機械は、施工能力の増大、施工精度の向上とともに、併せて工事原価の合理的な低減を図るための有力な武器であり、その効率的な運用の基本は、万全に整備された機械を適正量保有して、適時に効率よく補給できる体制の確立と、その運転を担当する信頼できるオペレーターの育成、確保にあるといえることができる。

当社においては、工事機械を効率よく補給する方策の一つとして、汎用性の高い工事機械は、総合工事事務所を機械保管の拠点としてここに配置し、これにより、輸送費の低減と現場への補給の即応性を高めるとともに、工事機械の稼働率の向上を図っている。

次に、工事の繁閑に弾力的に対処するとともに、併せて輸送費の削減による現場負担機械費の軽減に資するため、リース、レンタル機械の活用を進め、特に稼働率の低い小型汎用機械については、自社保有数を最小限にとどめることにより、手持機械の、遊休時における保守管理の煩雑さの排除と輸送費の削減に努めている。

また、考朽機械や遊休機械についても、極力新工法に適合した施工機械への改造、転



工事機械（スーパー2000）

用を図り、多機能化による稼働率の向上を期している。

さらに、機械の運転操作を担当する技能係職員の育成については、信頼できる技能者の増強を進め、入社時の基礎教育はもとより、メーカーその他の団体による各種の研修会への積極的な参加と、熟達した技能係職員のOJT教育によって、専門知識の習得や資格の取得を勧め、技能の練磨と資質の向上に日夜努力を傾けている。

なお、57年9月末日現在において当社が保有する工事用機械の主なものは、表-25のとおりである。

表-25 主要工事機械一覧表

(昭和57年9月30日現在)

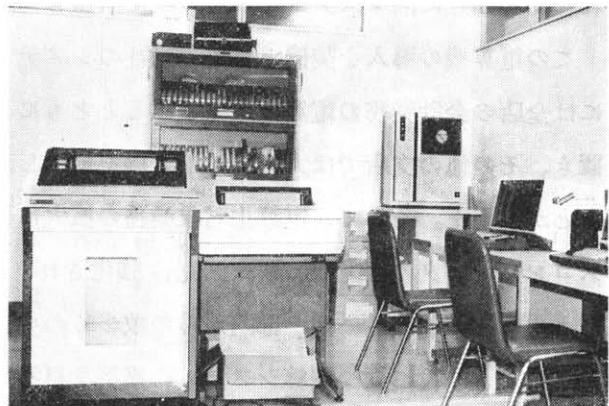
機 械 名 称	形 式	能 力	所有数量
アスファルトプラント	日工NAP-500	30~35 t/h	11基
〃	〃 NAP-800	48~64 t/h	9〃
〃	〃 NAP-1000	60~70 t/h	6〃
〃	〃 NAP-1202	120~150 t/h	3〃
アスファルトリサイクルプラント	〃 DM-40	40 t/h	1〃
ソイルプラント	丸善SP40 他	40t/h	2〃
〃	日工STM-200	150~300 t/h	2〃
〃	新潟NDM-450	400~450 t/h	1〃
ミキシングスタビライザー	米国DTM-47 改	混合幅2.6m 深さ0.2m	2台
ロードスタビライザー	ボーマグMPH-100	混合幅2.0m 深さ0.48m	1〃
〃	東洋内燃TLM-20U	混合幅2.0m 深さ0.6m	1〃
〃	自社製RS-350	混合幅1.6m 深さ0.35m	1〃
アスファルトフィニッシャー	B/G SB-170 他	3.0~8.5m	15〃
〃	三菱MF-45 他	2.4~4.5m	17〃
〃	新潟NF-220VDM他	2.4~4.5m	6〃
〃	トヨタSB-111	2.5~5.0m	3〃
〃	住友HA-45C II 他	2.4~4.6m	2〃
〃	フェーゲルS-2000	3.0~12.0m	2〃
コンクリートフィニッシャー	川重KCF-75A 他	3.0~7.5m	4〃
〃	キタカKTVL-230	2.25~3.0m	1〃
コンクリートブレードスプレッダー	川重KCS-75A	3.0~7.5m	3〃
コンクリートボックススプレッダー	〃 KCB-75A	3.5~7.5m	2〃
コンクリート縦仕上機	〃 KCL-75A 他	3.0~7.5m	3〃
〃	キタカKTL-290	2.25~3.0m	1〃
SFRC用コンクリートスプレッダー	酒井アンマン改	0.5~3.0m	1〃
SFRC用ミキシングペーパー	自社製	2.4~3.75m	1〃
リシェイパー	〃	作業幅 3.8m	2〃
ロードヒーター	〃	加熱寸法4.0×3.5m他	3〃
タンデムローラー	酒井SH-1508	8~10 t	7〃

機 械 名 称	形 式	能 力	所有数量
三軸タンデムローラー	酒井WH-5012	13~19 t	3台
マカダムローラー	〃 KD-7610 他	9~15 t	42〃
〃	渡辺WMOLA-10 他	10~12 t	18〃
タイヤローラー	酒井TA-7510 他	12~28 t	5〃
〃	〃 TS-7409 他	8.5~20 t	53〃
振動ローラー	各 種	0.8~10 t	27〃
コンバインドローラー	酒井TW-40 他	3~4 t	9〃
モーターグレーダー	三菱LG-2 他	3.1~3.7m	34〃
ブルドーザー	小松D45 他	3.5~10 t	21〃
ホイールローダー	各 種	0.85~2.3m ³	29〃
ロードカッター	酒井ER-160	切削幅1.86m	3〃
廃材処理機	自社製	60 t/h	2〃
アスファルトカーバー	新潟NC-15A	4~5 m ³ /h	9〃
アスファルト供給ローダー	〃 NL-24	40 t/h	1〃
散水車	東急車輛	7,500 ℓ	2〃
ロードスウィーパー	加藤TS-60 他	3 m ²	2〃

4. 事務処理の電算化

低成長時代を迎えた昭和50年代の初めにおいて、産業界は厳しい減量経営を含む体質の改善策を強力に進めた。当社においても、工事量の増加につれて事務量が増加、複雑化するなかで、なお人員の増加を抑制しつつ、業務処理の正確化、迅速化をどのように進めるかについて慎重審議が重ねられた結果、事務の簡素化を徹底する一方で、事務処理の電算化を急ぐこととした。

事務処理の電算化に当たっては、その効果が大きい定例的に大量に発生する情報の処理から始めることとし、手始めに50年に機械部が工事機械の償却金計算業務を、次いで51年には、総務部及び経理部のプロジェクトチームが給与計算業務を、それぞれ電算化するためのシステム開発に着手した。各スタッフは、大林組のACOSシステム700を借用し、同社機械計算部（現在の電子計算センター）の指導、支援のもと



本店機械計算室

表-26 NEACシステム100/80II 機器構成

機 器 名	容量・能力	台 数
中央処理装置	512KB	1台
磁気ディスク装置	64MB	3台
磁気テープ装置		1台
ワークステーション		4台(うち2台は日本語用)
ラインプリンター	400行/分	1台
シリアルプリンター	120字/秒	1台
日本語ラインプリンター	60行/分	1台(高速なものに入れ替えを計画中)

に、プログラミング、オペレーションなどの技術を短期間に習得し、まず工事機械の償却金計算システムが51年4月から稼働を開始した。
そして、翌52年2月、本

店に機械計算室が設置され、各スタッフの中心メンバーがここに配属されて、ACOSシステム700による各種システムの開発作業が本格化した。その結果、52年4月には給与計算システムが、53年10月からは、東京支店の会計システムが、それぞれ稼働を開始し、会計システムは翌54年10月には大阪支店にも適用されて、電算化の対象業務は逐次全国の支店に広がった。

このように、会計その他のシステムの適用が全支店に拡大する一方で、各システムのサブシステムが開発されて、電算化の対象業務の範囲が着々と拡張され、これに伴って大量のデータの収集やエラーチェックをオンライン化する要請が強くなった。また、当社のスタッフが、その都度大林組に出向いてACOSシステム800(54年5月ACOS700から機種変更)を操作することにも支障が多くなってきた。そこで、電算機の自社保有について検討を進めた結果、当時大林組に支払っていた当社システムの運用費用とほぼ同じコストで運用できる機種として、日本電気製のNEACシステム100/80II型オフィスコンピュータが選定され、55年6月に同システムを本店5階に設置した。

この電算機の導入を契機として、当社のシステム開発は急速に進み、56年10月には全店の会計業務の電算化が完了するとともに、所要の支店には自社端末機を置き、その他の支店では大林組の端末機を借用した全店オンライン網を構築することができた。そして、電算化対象業務の拡大に対応して、機械計算室のオフィスコンピュータの機能は、逐次拡充、強化され、現在の機器構成は表-26のとおりとなっており、ユーザー部門からの数多くの要請にこたえつつ、経営管理の道具としてより役に立つ電算システムの構築を目指して、地道なシステムの開発、改善作業が日夜続けられている。

5. 安全衛生管理の徹底

昭和40年代の後半に入ると産業界には、安全衛生管理は企業の社会的責任であるという認識が定着するとともに、国の安全行政面からも、労働災害の分析と見通しのうえに立って、企業に対してよりきめ細かな対応について指導強化され、47年6月、「労働安全衛生法」が「労働基準法」から独立した法律として制定された。

当社においては、かねてから労働災害の防止体制の確立を期して、種々努力を重ねてきたが、50年10月、本店工務部労務課を工務部労務安全課に改めて、①安全衛生に関する総合的施策の立案及びその実施、②協力業者の安全衛生管理に関する指導及び監督、③その他安全衛生に関する事項を担任させるとともに、大阪支店工事に労務安全課を設け、死亡事故と重大災害の防止に重点を置いて、全社的に安全指導が強化された。また51年4月には、「労働安全衛生法」の定めるところに従い、従来から設けていた中央及び地方の安全委員会を、中央及び地方の安全衛生委員会に改組するとともに、同年11月には大阪支店を除く全支店に労務安全課を設けて、本、支店と現場とが一体となり、相互に有機的な連携を保ちつつ、労働災害の絶滅に向かって総力を挙げる体制が固められた。

さらに、このような体制面の強化に並行して、次に掲げる方策を着々と展開することによって、安全衛生管理の標準化などによる管理水準の引き上げと、安全衛生意識の定着化を推進している。

(1) 手引書、教本等の作成配布

① 安全衛生チェックシート

工種ごと、作業ごとの危険ポイントを特定することによって、日々の安全点検を容易にし、的確な安全指示が出せるようにした手引書



安全大会風景（常磐自動車道土浦）

② 安全衛生管理台帳

「労働安全衛生法」その他の定めにより、事業場に備え付けることを要する書類の手引書

③ 安全衛生ハンドブック

工事現場に新たに入場する者に対して行う安全衛生教育用の教本

④ アスファルトプラント安全運転心得

アスファルトプラントの操業時における、各装置についての留意事項や運転及び修理時の安全対策を示した災害防止の手引書

⑤ 安全衛生管理実施計画書

施工開始時における安全衛生管理計画の作成を容易にするため、その様式を標準化して、新たに記入を要する部分を最小限にとどめるようにした手引書

(2) 安全衛生教育の指導者育成

新たに協力業者の職長、世話役など、現場作業の監督員になった者に対して行う安全衛生教育の指導者育成のため、当社の安全衛生担当者を安全衛生教育センターに派遣して研修を受けさせ、各支店に1名以上配置した。

(3) 協力業者の安全衛生協力会組織化の奨励

協力業者の発意による自主的災害防止活動を推進するため、支店単位に安全衛生協力会を組織するよう強力に呼びかけて、52年7月の東京支店を皮切りとし、大阪、岡山及び名古屋の各支店に、安全衛生協力会が設立され、活発な活動を展開している。

第4節 技術開発と施設の拡充

1. 技術開発の推進

昭和50年代に入るとともに、企業の技術開発は、省資源、省エネルギーなどの社会的ニーズに適合した技術や、VA、QCその他の科学的手法を駆使した技術、工法の改善など、低成長時代に適合した技術の開発、改善に重点が指向された。

当社においても、同様な観点に立って従来の技術開発を見直し、新しい時代の

ニーズを先取りした技術の開発、改善を強力に推進した。また、施工技術の改善、機械器具の改良をはじめとし、あらゆる面での合理化に衆知を集める施策の一つとして、55年6月に提案制度を設けて、普段見過ごされている身近な事柄についてまでも、広く社員のアイデア、創造性などを組織的に集め、優れた提案は直ちに実施することとし、良好な成果を収めている。

50年代において当社が開発した特色ある技術及び工法には、次のようなものがある。

(1) OD ファルト工法

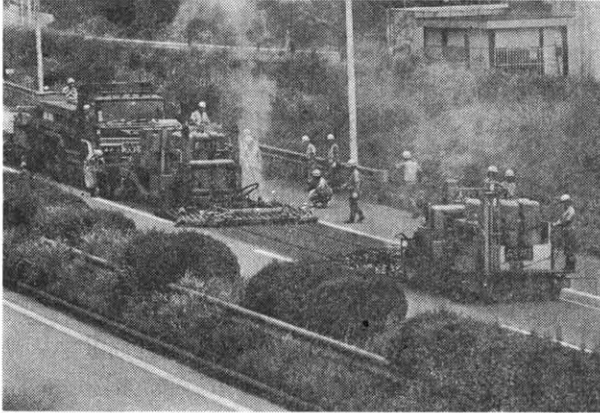
鋼床版橋の橋面舗装における従来工法の問題点を解消するための新しい材料エポキシアスファルト (ODファルト) を、アメリカなどでの実例を基にしてわが国に導入し、当社独自の施工法を開発して天白大橋 (愛知県名古屋市、天白川)、阿武隈橋 (宮城県岩沼市、阿武隈川) などで実際に適用し、その成果は、今後のわが国の長大橋の橋面舗装に役立つものと大きな期待が寄せられている。

(2) SFRC (鋼繊維補強コンクリート) 工法

セメントコンクリートにスチールファイバー (鋼繊維) を混入することによって、コンクリートの性質が大きく改善されることに着目し、コンクリート舗装の欠点とされている目地の間隔を伸ばしたり、版厚を薄くするなどの効果を、国道4号黒磯バイパス (栃木県黒磯市)、国道158号平湯トンネル (岐阜県高山市) 及び国道302号楠地区 (愛知県名古屋市) で実証した。また、アスファルト舗装の弱点になっている表層部に発生する流動や摩耗の問題を解決するための工法として、当社は業界に先駆けて、スチールファイバー入り (鋼繊維補強) コンクリートを厚5~10cmの薄層でオーバーレイする工法を開発し、札幌市豊平川左岸道路、知多2号橋床版補強などに適用して、優れた成果を収めている。

(3) リフォーム工法・リシェイピング工法

オイルショック後、省資源、省エネの機運が高まるのに対応して、当社は昭和40年代の後半から技術研究所を中心に、アスファルト舗装廃材の再利用に関する研究を進めてきたが、50年代に入り舗装廃材が産業廃棄物に指定されるに及び、その再利用のニーズは、公害対策の問題ともからんで、一段と盛り上が



リシェイピング工法

りを見せた。

当社はこれに対処して、ひび割れの生じた簡易舗装を路上で改良する工法としてリフォーム工法を導入したが、さらに進んで、アスファルト舗装路面に生じた流動や摩耗によるわだち掘れ、ひび割れなどを、そのまま現位置で処理

し、在来の舗装を路上で再生利用するサーフェイスリサイクル技術（リシェイピング工法）の開発に成功し、この工法は日本道路公団の中央高速自動車道、道央高速自動車道をはじめ、国道、府県道、さらには市町村道に至るまで、全国的に省エネ時代にふさわしい工法として好評を博している。

(4) その他の技術開発、技術提携

昭和40年代後半から高まったレジャー施設の需要に対応して、当社はゴルフ場、運動場、テニスコートなどのスポーツ施設への舗装技術の適用など多様化するニーズにこたえて、独自の技術の開発に力を注いでいる。

また、社会的、経済的ニーズを先取りして、新しい材料や工法の開発を促進するため、常に素材メーカーとの協力提携関係を密接化することによって共同研究を進め、必要に応じてこれらメーカーと技術、販売協定を締結するなどした結果、わだち掘れに強いアスロード、半剛性舗装としてのハイシール、ODカラー、ODコートなどの特色ある製品を数多く保有することができ、これら製品を積極的に売り込んで、受注工事高の増大を図っている。

2. 施設の拡充・増資

(1) 久喜アスファルト混合所の新設

オイルショックによって、アスファルトは他の石油製品と同様に激しい値上がりを示し、省資源、省エネルギーの見地からも、また産業廃棄物の処理のうえからも、アスコン廃材の再生利用が注目されるようになった。

当社は、他社に先駆けて最も早くからアスコン廃材の利用についての研究を進めており、特に首都圏における廃材処理の問題に対応するため、昭和54年以来リサイクリング委員会（委員長伊吹山専務取締役）を中心に、その事業化について審議を重ねてきた。



久喜アスファルト混合所（昭57.7 完成）

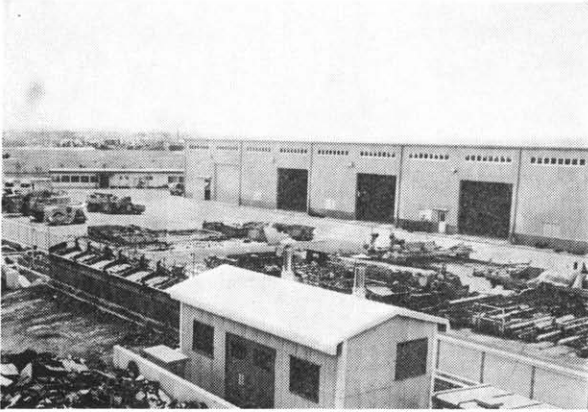
アスファルト廃材のリサイクル事業は、広大な廃材ストック用の敷地を、地価の高い都市近郊に調達しなければならず、用地確保の問題が、ますます厳しい規制が加えられる公害防止の問題とからんで、最大の難事であった。

この用地問題の解決のため、当社は、浦和市所在の東京機械工場と技術研究所の敷地のうち機械工場の用地1万1,581m²を、日本住宅公団関東支社に売却し、同公団首都圏開発本部が、埼玉県久喜市に造成した清久工業団地内の用地3万5,000m²を購入して、ここに機械工場とアスファルト混合所を建設する計画が立てられ、約1年間にわたり土地の価格、公害防止対策などについて関係方面と折衝を重ねた結果、56年7月に至りようやく両土地の売買契約が調印の運びとなった。

アスファルト混合所の建設は、56年11月に工事に着手し、アスファルト合材プラント（60 t/h）が57年2月に、リサイクル合材プラント（40 t/h）が57年7月に、それぞれ完成して操業を開始した。

このうちリサイクル合材プラントについては、廃材の解砕をスチーム解砕方式とし、加熱燃料にはLPガスを使用するなど最新の技術が駆使された。また、アスファルト混合所の公害防止については、粉塵対策、騒音対策、排水処理などに万全を期して種々の施設を備えた。

この久喜アスファルト混合所の稼働開始によって、これまで常設プラントが設置されていなかった関東地方において、施工、営業の有力な拠点を加えるこ



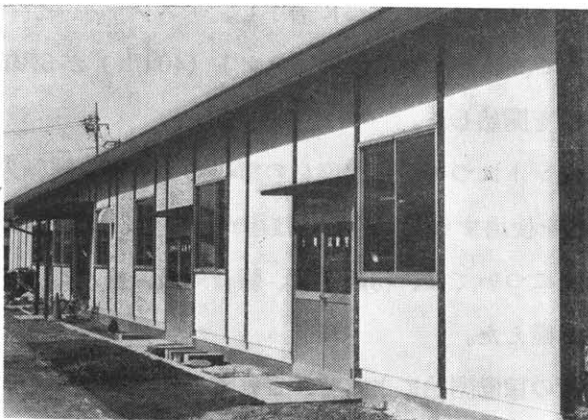
久喜機械工場（昭57. 2 完成）

の東京機械工場の用地を売却したため、アスファルト混合所の建設と並行して昭和56年11月から、前述の清久工業団地内の当社用地の一部1万6,240m²に、新しい機械工場の建設が進められ、57年2月に完成した。

新設された機械工場は、従前の工場に比べ、機械置場はもちろんのこと、工場棟、事務所棟などが拡張され、クレーンなどの付属設備も一段と整備されて、面目を一新した。

(3) 技術研究所の移設

技術研究所については、昭和48年頃に新しい建屋の建設計画が進められたが、オイルショックによる物価の急騰及び業績の低迷によって、着工が見合わせられたという経緯があった。その後50年4月に事務棟を新設し、試験機械については必要に応じて整備を進めてきたが、実験棟の建物は現場事務所に使用



技術研究所実験棟（昭57. 1 完成）

とができた。また、地元埼玉県は、この混合所を同県の廃材処分場に指定するとともに、再生合材、再生路盤材を積極的に利用していく方針を明らかにした。

(2) 久喜機械工場の建設

久喜アスファルト混合所の建設に関連して、浦和市

した組立ハウスを再利用するなど、必ずしも良好とはいえない環境の下で、研究が続けられていた。

当社は前述のとおり、東京機械工場の用地の一部1万1,581m²を売却したが、これを機に、残された浦和の土地（6,611m²）に、新

たに実験棟を建設して、研究、実験業務の円滑化を図ることとした。実験棟の建設工事は、56年11月着工し、57年1月完成した。

(4) 増 資

当社は、上述の施設の拡充資金にあてるため、240万株の公募増資を行い、昭和56年9月30日にその払込みを完了し、翌10月1日資本金を13億2,000万円にした。また、その際のプレミア還元のため、1:0.1の無償交付を行って、57年11月1日資本金を14億5,200万円とし、現在に至っている。

第5節 積極的受注活動の展開

1. 高速自動車道工事の受注

第7次及び第8次道路整備5カ年計画による有料道路整備事業費の実績は、昭和50年度以降において、表-27のと通りの推移を示しており、52年度から54年度にかけては、公共投資の積極化による景気刺激策がとられたため、比較的大きな伸びを示したが、55年度以降は伸び悩み状態を続けている。

表-27 道路整備5カ年計画による有料道路整備事業の進捗状況

(単位：億円、%)

項 目	第7次道路整備5カ年計画			第8次道路整備5カ年計画				
	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
有料道路事業費	7,517	8,186	9,835	11,398	12,649	13,070	13,590	15,439
対前年度比	107.6	108.9	120.1	115.9	111.0	103.3	104.0	113.6

当社は、この間において積極的な営業活動を展開した結果、日本道路公団から50年10月に中国自動車道北房舗装工事を受注、施工したのをはじめとし、東北自動車道、北陸自動車道、九州自動車道、道央自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道及び九州横断自動車道の舗装工事を相次いで受注、施工した。また、首都高速道路公団からは、51年9月に第571工区(その1)～第577工区(その2)舗装新設工事を受注、施工したのをはじめとし、多くの舗装の新設及び補修工事を、阪神高速道路公団からは、54年9月東住吉工区舗装工事を受注、施工したのをはじめとし、多くの舗装の新設及び補修工事を、それぞれ受注、施工した。

たに実験棟を建設して、研究、実験業務の円滑化を図ることとした。実験棟の建設工事は、56年11月着工し、57年1月完成した。

(4) 増資

当社は、上述の施設の拡充資金にあてるため、240万株の公募増資を行い、昭和56年9月30日にその払込みを完了し、翌10月1日資本金を13億2,000万円にした。また、その際のプレミア還元のため、1:0.1の無償交付を行って、57年11月1日資本金を14億5,200万円とし、現在に至っている。

第5節 積極的受注活動の展開

1. 高速自動車道工事の受注

第7次及び第8次道路整備5カ年計画による有料道路整備事業費の実績は、昭和50年度以降において、表-27のと通りの推移を示しており、52年度から54年度にかけては、公共投資の積極化による景気刺激策がとられたため、比較的大きな伸びを示したが、55年度以降は伸び悩み状態を続けている。

表-27 道路整備5カ年計画による有料道路整備事業の進捗状況

(単位：億円、%)

項目	第7次道路整備5カ年計画			第8次道路整備5カ年計画				
	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
有料道路事業費	7,517	8,186	9,835	11,398	12,649	13,070	13,590	15,439
対前年度比	107.6	108.9	120.1	115.9	111.0	103.3	104.0	113.6

当社は、この間において積極的な営業活動を展開した結果、日本道路公団から50年10月に中国自動車道北房舗装工事を受注、施工したのをはじめとし、東北自動車道、北陸自動車道、九州自動車道、道央自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道及び九州横断自動車道の舗装工事を相次いで受注、施工した。また、首都高速道路公団からは、51年9月に第571工区(その1)～第577工区(その2)舗装新設工事を受注、施工したのをはじめとし、多くの舗装の新設及び補修工事を、阪神高速道路公団からは、54年9月東住吉工区舗装工事を受注、施工したのをはじめとし、多くの舗装の新設及び補修工事を、それぞれ受注、施工した。

表-28 高速自動車道受注工事高の年度別実績

(単位：百万円、%)

項目	年度								
	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度	
受注工事高	1,297	3,194	1,929	2,491	4,828	1,673	3,913	4,293	
総受注高に占める比率	5.7	15.9	8.5	9.6	16.6	5.2	9.8	10.2	

50年度から57年度までの間における当社の高速自動車道の受注工事高は、表-28のとおり推移しており、最近数年間における総受注高に占める割合は、10%前後を占めている。

この期間に受注した高速自動車道工事の主なものについて、次に紹介する。

▶中国自動車道北房舗装工事

発注：日本道路公団 工期：50年10月～51年9月

工事内容：総延長 12,461m

〔内訳〕 道路延長 12,075m、橋梁・高架延長 386m、インターチェンジ2カ所、パーキングエリア1カ所

この工事は、当社とフジタ道路㈱との共同企業体で受注、施工し、代表者は当社であった。この工区は、中国自動車道が岡山県北部の中国山脈を縦断する個所にあたり、高速道路としては、山岳道路の部類に属するものであった。

施工に際しては、資材の運搬距離が遠くなるため、安全対策特に住民対策には細心の注意を払った結果、無事故、無災害で竣工することができた。

施工上の特色としては、この工区の付近には適当な山砂が出ないため、路盤材には山砂の代わりに、碎石にスクリーニングスを20%混入したセメント安定処理材を使用し、その敷き均しは、全幅員を二つに分けてベースペーパー（新潟鉄工 NB60）の自動コントロール方式で行った。一般にベースペーパーによる敷き均しは、モーターグレーダーに比較して、転圧減が大きく、平坦性に劣るとされるが、当工事では山砂の代わりにスクリーニングスを使用したため、路盤材の転圧減が山砂よりも小さく、懸念された平坦性については、自動コントロールを使用したためもあって、モーターグレーダーによる施工よりも良好な結果が得られた。

▶第571工区（その1）～第577工区（その2）舗装新設工事

発注：首都高速道路公団 工期：51年9月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔舗装工〕 基層 46,046m²、表層 46,046m² 〔路肩コンクリート工〕 14,984m

〔伸縮継手工〕 1,042m

この工事は、都心より国道17号（大宮バイパス）に接続する首都高速5号線の中台ランプから、高島平出入口までの延長3,371mの高架橋のコンクリート床版上のアスファルト舗装新設工事であった。

施工に際しては、着工前に開通式の日取りが決まっているのに、既設床版の出来形調査に1カ月を要し、実質の施工は2カ月の突貫で仕上げる必要に迫られた。そこで、本来先行すべき路肩コンクリート工を表層工完了後に行うこととし、アスファルト舗装工を先行させて、工期の短縮を図った。



首都高速5号線（東京 昭51.11 竣工）

施工上の特徴としては、耐流動を主目的に当社が開発したODファルト（エポキシアスファルト舗装）を400m施工し、また路肩コンクリートの厚さが薄く、ひび割れの発生が懸念されたため、部分的に鋼繊維（スチールファイバー）を混入したコンクリートを打設した。

▶東住吉工区舗装工事

発注：阪神高速道路公団 工期：54年9月～55年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔舗装工〕 基層 50,093 m²、表層 50,124 m² 〔路肩コンクリート工〕 12,413m

〔伸縮継手工〕 1,983m

この工事は、大阪市内と西名阪道路の松原インターチェンジ間を結ぶ阪神高速道路大阪松原線のコンクリート床版上のアスファルト舗装新設工事であり、当社は東住吉工区を受注、施工した。

施工に際しては、騒音に対する地元住民の要望によって、日曜、祭日における作業の中止及び平日における作業時間の規制を受けたため、工程管理、騒音対策には綿密な計画を立てて施工にあたった。

施工上の特徴としては、アスファルトコンクリートの流動対策として、ホイールトラック試験などを行い、耐流動性に優れた配合にするよう、事前に十分検討して施工した。また、コンクリート床版上の舗装のため、平坦性に特に留意し、アスファルトフイニッシャーに自動コントロールを使用して慎重に施工し、良好な結果を得た。

▶北陸自動車立山舗装工事

発注：日本道路公団 工期：54年9月～55年12月

工事内容：総延長 12,587m

〔内訳〕 道路延長 10,629m、橋梁延長 1,958m、インターチェンジ 1カ所、パーキングエリア 1カ所

この工事は、当社と佐藤道路㈱との共同企業体で受注、施工し、代表者は当社であった。この工区は、富山平野の丘陵部、水田地帯を貫いて全工区が盛土で構築され、富山市黒崎から中新川郡立山町間の舗装工事を施工した。

施工に際しては、盛土材が玉石混じりであったため、路床の整正をはじめ、ガードケールやガードレールの支柱打ち込みの際、玉石が障害になるなど作業に支障があった。

施工上の特色としては、アスファルトコンクリート（表層、基層）の骨材には、神通川水系の玉砕（花崗岩砕石）を使用した。アスファルトの骨材からの剝離を防ぐために、石粉に消石灰をブレンドしたものを使用し、かつ冬期の開通となるため、表層工の施工には十分留意し良好な結果を得た。

また、雨の多い地域なので大型機械を投入して早期完成を目指したが、予想以上に降雨が多く、1カ月に13日しか稼働できない月が出たり、また冬期には一夜にして1m近くもの降雪があったりして、作業の中止日が予定より40%も増え、天候に左右されることの多い工事であった。

なお、この冬は“56年豪雪”といわれるほど積雪が多く、国鉄はしばしば不通となったが、北陸自動車道が輸送の大動脈となって、流通体系確保のうえに大きく寄与した。また、翌56年3月の雪解け後の路面調査において、施工工区の摩り減りに対する状態が極めて良く、施主の好評を得た。

▶東関東自動車道成田舗装（拡幅）工事

発注：日本道路公団 工期：55年7月～57年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

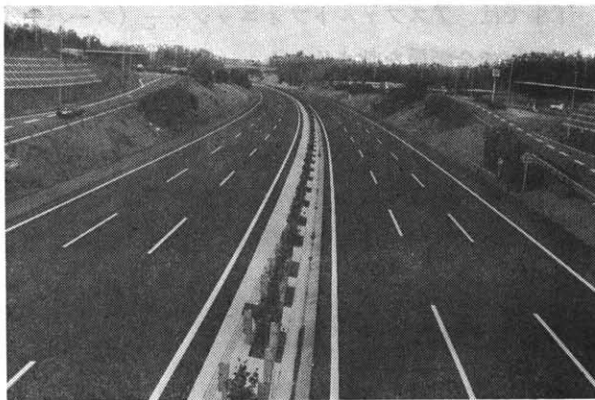
延長 13,484m、舗装面積 351,100m²、捨土掘削 44,383m³、盛土工 18,657m³、路盤工 86,612m²、アスファルト安定処理 38,261 t、表層工 13,605 t、仮設防護目隠し板 27,287m

この工事は、当社と日本舗道㈱との共同企業体で受注、施工し、代表者は日本舗道であった。この工区は、東関東自動車道市川—潮来線の佐倉市天辺から成田市吉倉までの区間で、供用中の高速道路（暫定4車線）の中央分離帯部分に、2車線を増設して6車線にする工事であった。

施工に際しては、交通を解放している高速道路内での工事であったため、安全対策として目隠し及び防護を目的とした仮設防護柵を設置したほか、工事用車両の走行車線への合流部には、超音波を発して走行車両の速度をコンピュータで割り出して、安全な車間距離のときに初めて青信号となる特殊信号を設置した。

また、オーバーレイ、掘削土量の計算などには、パーソナルコンピュータを導入して、経費の節減を図った。

なお、630日という長い工期と厳しい環境のなかで安全管理を最優先して工事を進めた結果、無事故、無災害で竣工することができ、五団体合同安全公害対策本部より表彰を受けた。



東関東自動車道成田（千葉 昭57.3 竣工）

▶常磐自動車道土浦舗装工事

発注：日本道路公団 工期：55年12月～57年4月

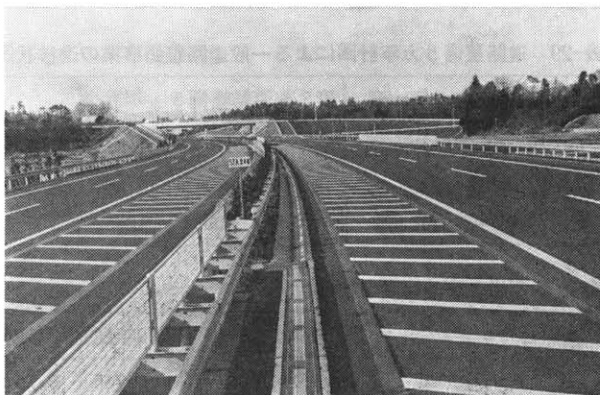
工事内容：総延長8,985m

〔内訳〕 道路延長8,752m、橋梁延長233m、インターチェンジ1カ所、パーキングエリア1カ所、バスストップ2カ所

この工事は、当社と佐藤道路㈱との共同企業体で受注、施工し、代表者は当社であった。この工区は、国道6号とほぼ平行して、茨城県中央部を縦断し、全工区の70%が盛土で構築された平坦な縦断線形になっており、60年に開催予定の科学万国博覧会会場の表玄関に位置し、上下6車線の設計になっていた。

施工に際しては、表層及び基層のアスファルト合材用碎石に、茨城県石岡地区産のものを使用することとしたが、この地区の碎石については、一般にアスファルトが骨材から剥離する懸念があるため、配合設計時に十分検討し、試験施工などで確認のうえ使用した。また、機械設備としてはアスファルトプラント120t/hを2基設置し、アスファルトフィニッシャーはスーパー2000（西独・フェーゲル社製）を使用した。

施工上の特色としては、片側3車線のため、アスファルト安定処理ベース工の幅員が12.7mと広がるので、一般には半分ずつ仕上げるか、2台のフィニッシャーを同時に使うかするのであるが、この



常磐自動車道土浦（茨城 昭57.4 竣工）

工事では、アスファルトフィニッシャー（スーパー2000）を改良して、1台のフィニッシャーで全幅員を敷き均した。

なお、工程の途中で科学万国博覧会の鉄道用地として、既に盛土が完了している部分に、大規模な3連のボックスカルバート（60m×30m）工事が追加発注され、工期的に極めて厳しい工事であったが、型枠工を3パーティー投入し、スライディング工法を採用するなどして工期の短縮を図った結果、舗装工事を含め無事竣工することができた。

2. 国道工事の受注

第7次及び第8次道路整備5カ年計画による一般道路整備事業費の実績は、昭和50年度以降において、表-29のと通りの推移を示しており、有料道路整備事業費の場合と同様に、52年度から54年度までの3年間は、毎年2割以上の大きな伸びで増加したが、55年度以降は完全に横ばい傾向をたどっている。

当社の国道工事の受注高は、49、50両年度において強力な総需要抑制策がとられたため、50年度は、34億7,400万円と前年度比微増の成績を収め得たが、51年度には、17億4,500万円と前年度に比べ49.8%もの大幅な減となり、同年度の総受注高が前年度に比べ、11.6%も減少するという未曾有の事態の主因となった。51年度の一般道路整備事業費が、前年度に比べマイナスにはなっていないのに、当社の国道工事の受注高が大幅な減となったことについては、従来の営業方策を厳しく反省、再検討し、営業活動に総力を挙げた。その結果、翌52年度の国道工事の受注高は、37億6,600万円と、50年度の実績を上回るどころにまで回復し得た。そして、53年度以降においては、一般道路の整備事業費が伸び悩むなかにおいて、組織的な営業活動を全社的に展開することにより、当社の国道工事の受

表-29 道路整備5カ年計画による一般道路整備事業の進捗状況

(単位：億円、%)

項目	第7次道路整備5カ年計画			第8次道路整備5カ年計画				
	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
一般道路事業費	14,140	15,470	19,831	23,962	26,837	26,435	26,138	26,121
対前年度比	100.7	109.4	128.2	120.8	112.0	98.5	98.9	99.9

表-30 国道工事受注高の推移

(単位：百万円、%)

項目	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
受注工事高	3,474	1,745	3,766	3,764	4,061	4,318	4,776	5,423
総受注高に占める比率	15.3	8.7	16.6	14.4	13.9	13.3	11.9	12.9

注高は、逐年増加の傾向をたどっている。

50年度から57年度までの間における 当社の国道工事の受注高は、表-30のとおり推移しており、その総受注高に占める割合は、13%程度を保っている。

この期間に受注した国道工事の主なものについて、次に紹介する。

▶下厚崎第一舗装工事

発注：関東地方建設局 工期：50年9月～51年1月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 クラッシャーラン 厚40cm・16,000m²

上層 粒調碎石 厚10cm・19,618m²

〔舗装工〕 セメントコンクリート 14,100m²

基層 アスファルト安定処理 厚10cm・5,188m²

表層 密粒度アスコン 厚5cm・6,756m²

この工事は、栃木県黒磯市下厚崎地内の国道4号の黒磯バイパスの工事で、この地域は、冬期間における自動車のタイヤチェーン、スパイクタイヤによる舗装面の摩耗が激しく、スリップ事故が発生しやすいために、セメントコンクリート舗装の設計になっていた。

施工に際しては、当社の提案によって、鋼繊維を混入したコンクリート（SFRC）舗装の試験施工を実施した。この鋼繊維で補強したコンクリートは、曲げ強度が2～3倍に強化されるため、舗装版厚を薄くすることが可能ならえ、コンクリート舗装の欠点である目地の数を減らすことができ、さらにタイヤチェーンなどによる摩耗の抵抗性を増大できるという特徴がある。また、この試験施工については、容易に壊れないこと、単価的にあまり高価でないこと、施工性が容易で将来実用に供される見込みが十分あることなどが要求された。

なお、この工事については、施工後の調査として収縮測定器、ひずみ計、変位計及び温度計を、コンクリート舗装版内に埋設して、10年間の追跡調査を実施している。

▶和田舗装修繕工事

発注：関東地方建設局 工期：52年9月～53年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔舗装版取毀工〕 5,718m² 〔掘削工〕 5,718m² 〔車道打換工〕 5,718m²

〔舗装工〕 車道 5,718m²、歩道 1,438m² 〔L型街渠工〕 1,526m

この工事は、一般国道16号の横浜市保土ヶ谷区和田町から東川島町までの延長1,626mの市街地での舗装打換工事で、往復4車線のうち、外側1車線だけを打ち換えるとい

ら変則的な工事であった。

施工に際しては、昼間は歩道の設置、夜間は打換工事と昼夜兼行の工事であり、工期的に非常に厳しかったため工期の延長が認められたが、当初工期内の完成を目標に、現場員を昼夜の勤務に分けるとともに、下請業者も構造物と舗装とを分離して発注し、さらに、夜間の残土処分については、着工前に処分地を定めるとともに、住民の協力を取り付けて、日々の搬出量の増大に努めた結果、当初の工期内に竣工することができた。また、住民対策には細心の注意を払い、着工前はもちろん、舗装の打ち換えに際しては、毎日その日の作業エリア内のPRを徹底して行い、協力を要請した結果、施主に対する住民の苦情が1件もなく、工事の仕上がりも良く、施主から好評を得た。この工事については、53年5月に、関東地方建設局から局長表彰を受賞した。

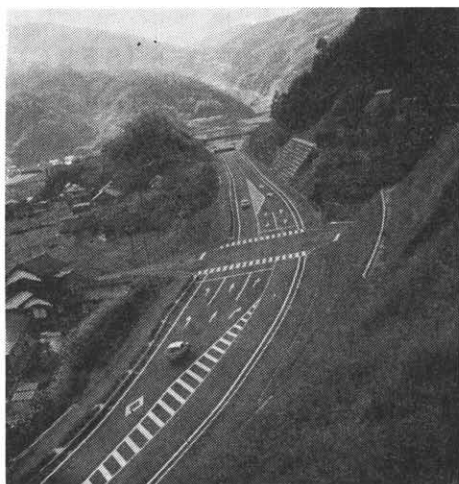
▶都茂舗装工事

発注：中国地方建設局 工期：53年3月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 切盛土 12,300m³ 〔路盤工〕 厚 35cm・14,900m² 〔舗装工〕 車道 厚 10cm・14,600m²、歩道他 13,190m² 〔管渠工〕 443m 〔水路工〕 553m

一般国道191号は、広島市可部を起点とし中国山地を北西に走り、島根県の益田市に出て、さらに山陰の海岸線を西に走り、萩市、長門市を経て下関市に至る路線である。



都茂舗装（島根 昭53.11 竣工）

この工事は、一般国道191号の整備事業の一環で、美都町の街区を通過していた191号のバイパス工事で、島根県益田市より17km東南部に入った山間部に位置していた。

施工に際しては、付近に平安時代からあったといわれる丸山銅山があり、その坑道掘削で発生した岩石を、この工事の路盤用碎石に使用した。また、現場付近にアスファルトプラントがなく、アスファルト合材を130km離れた山口県防府市より運搬しなければならなかったため、舗装の工程に一時困難を生じたが、その他の環境が良かったため無事竣工した。

▶昭和53年度浮島道路舗装その2工事

発注：中部地方建設局 工期：53年6月～12月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 切土 3,620m³、盛土 1,030m³、法面 3,620m² 〔路盤工〕 8,850m² 〔舗装工〕 8,800m² 〔排水工〕 1,550m 〔防護柵工〕 1,451m 〔ブロック工〕 1,154m

一般国道1号沼津バイパスは、静岡県駿東郡清水町地先を起点とし、終点の富士市今井地先で富士由比バイパスと接続する延長18.46kmのバイパスで、51年12月から3次に分けて暫定供用が行われ、55年11月に全線を2車線で暫定供用されたが、この工事は、そのうちの53年度事業で、沼津市植田地先の工事であった。

施工場所は、北に富士山を仰ぎ南に千本松原から田子の浦を望む、屈指の景勝の地であったが、現場周辺は“浮島”の地名とおり葎が密生し、測量の際にはウソカの大群に悩まされた。

施工に際しては、自主的施工による監督方式の工事であり、梅雨明け後のため着工が1カ月ほど遅れたが、総体的に天候に恵まれたこともあり、工期を1カ月短縮して完成することができた。路盤の改良工事に使用した路体の盛土材が富士の火山礫（多孔質）であったため、水はけが良く舗装の施工が容易であった反面、ガードレールの支柱の打ち込みに困難が予想されたが、下請業者の協力によりスムーズに施工ができた。また、盛土が火山礫のため、法面の張芝工後の芝付きに不安があったが、降雨後の10月末から施工し、時期が良かったのと、ベテランの芝職人を投入したために、検査時には全面に発芽が見られ、施主から好評を得た。この工事については、54年7月に、中部地方建設局から局長表彰を、56年6月には全日本建設技術協会の全建表彰をそれぞれ受賞した。

▶加須良・越前トンネル舗装工事

発注：北陸地方建設局 工期：54年4月～10月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 厚15cm・6,050m² 〔コンクリート舗装工〕 車道 厚25cm・7,560m²、

歩道 厚10cm・1,390m² 〔アスファルト舗装工〕 厚4～5cm・1,036m²

〔ブロック工〕 2,070m² 〔その他〕 一式

一般国道156号は、岐阜県岐阜市を起点とし、富山県高岡市に至る延長222kmの国道で、この工事は、同国道の改良工事の一環として、岐阜県と富山県との県境に位置する庄川沿いの集落、合掌造りで有名な「越中五箇山」地区の国道改良事業であった。

施工に際しては、加須良トンネル（延長1,050m）、越前トンネル（延長298m）の両トンネルとも、コンクリート舗装の横断面が両勾配であったため、センター部に型枠を設置し、片側の生コンを打設して養生後、他側を施工するという片側舗装の工法を採った。そのため、センター部のタイバーはネジ式とし、施工中にタイバーがずれないように、チェアの固定を堅固にして施工した。また、幅員6.5mのトンネル内で片側舗装の工法を行ったため、施工に使える幅員が半分になり、10tトラックのトンネル内での方向転換ができず、路盤材、生コンなどの運搬車が後進で進入する距離が長くなり、特に加須良トンネルでは苦勞した。この工事については、55年6月に、全日本建設技術協会から全建表彰を受賞した。

▶昭和54年度楠道路舗装工事

発注：中部地方建設局 工期：54年9月～55年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 切盛土 24,700m³ 〔路盤工〕 17,682m² 〔舗装工〕 アスファルト 16,410m²、コンクリート 3,966m² 〔排水工〕 2,932m

この工事は、名古屋市街のほぼ外周部を環状する一般国道302号（名古屋環状2号線）の名古屋市北部における舗装工事で、総延長8.6kmを6工区に分けて発注され、当社はその第1工区（北区楠町から西区山田町まで）延長2kmを受注、施工した。

施工に際しては、施工区間内に6カ所の交差点があり、特に交通量の多い国道41号との交差点及び県道岩倉一犬山線との交差点の切替工事については、安全管理に細心の注意を払った。また、岩倉交差点では、アスファルト舗装のわだち掘れ防止のため、面積990m²について厚25cmの鋼繊維補強コンクリート（SFR C）を試験的に施工した。このSFR Cの試験施工は、中部地方建設局管内では初めての試みであり、関係者の関心と呼び、地方建設局の関係者をはじめ、愛知県、名古屋市、同業者など多数の関係者が見学して好評を得た。

▶月山第一トンネル舗装第2工事

発注：東北地方建設局 工期：54年4月～10月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 厚42cm・8,827m²

〔舗装工〕 アスファルト中間層 厚4cm・8,920m²

コンクリート 厚25cm・8,925m²

〔排水工〕 U型側溝 2,716m

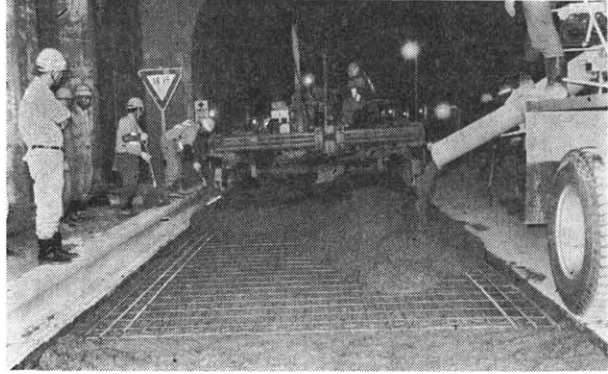
〔管路工〕 電線管布設 15,728m、ハンドホール 14カ所

一般国道112号は、山形県を2分する出羽丘陵を横断して、内陸地方と庄内地方とを最短距離で結ぶ道路であるが、明治時代開さくのみ山岳道路で、冬期（12月～5月）は積雪のため交通止めになっていたのを、通年交通ができるように改良して、地域経済の振興に資するとともに、出羽三山など磐梯朝日国立公園の観光開発に寄与することを目的に計画された。国道112号月山第一トンネルは、延長2,670mで、東北地方では笹谷トンネルに次ぐ長いトンネルで、その舗装工事は2工区に分けて発注され、当社は第2工区を受注、施工した。

施工に際しては、工事機械による排気ガス対策に特に留意し、工事機械に廃棄ガス減少装置を3台取り付けるとともに、連絡車は極力トンネル内に立ち入らないよう交通整理要員を配置した。

また、電話通信用中継器のマンホールは、トンネルの側壁に横穴を掘ってマンホール

にする設計になっており、側壁コンクリートを、アーチ型にブレーカーで研り、その奥は奥行4mまでダイナマイトで破碎して掘削した。そして、横穴の巻立はH型支保工を埋め込み、コンクリートを打設して行ったが、湧水があったため、止水シート、止水溝などを設置して施工を進めた。



月山第一トンネル（山形 昭54.10 竣工）

▶24号烏丸通舗装修繕（その2）工事

発注：近畿地方建設局 工期：55年8月～56年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔打換工〕 4,670m² 〔カットカバー工〕 6,340m² 〔歩道舗装工〕 2,490m² 〔境界ブロック工〕 1,229m 〔街渠工〕 890m 〔管渠工〕 302m 〔植栽帯工〕 507m 〔中央分離帯工〕 390m 〔安全壁工〕 7基 〔その他〕 一式

この工事は、京都駅から北に上る一般国道24号烏丸通りの東本願寺前、延長480m、幅員27.7mの舗装修繕工事で、地下鉄工事の仮復旧部の本復旧と、在来道路の修繕工事が半々の工事で、中央分離帯及び沿道の植栽などの美化工事を含まれていた。

施工に際しては、閉静な市街地で地下鉄工事という大型工事を行った直後の工事であったため、住民感情のしこりが当社にぶつけられたこともあり、街路の整備計画そのものや、当社の施工計画について、住民の同意が得られず、着工当初から苦勞した。さらに、騒音に対する配慮から、工事用機械の機種が制約されたうえに、場所柄多い観光客を含む通行者と自動車の通行を優先したために、工事の分割施工が多くなり、そのうえ、カットカバー予定の工事区域を切削すると、その2割近くが路面下のコンクリート床版の状態が悪く、急ぎよ切削後打ち換えに切り替えたりして、工程面で極めて厳しい工事となった。また、この打換工事において、発生材の搬出分と再使用分との仕分けや、そ



国道24号烏丸通り（京都 昭56.3 竣工）

の置場での管理に苦勞した。

▶昭和55年度那賀川橋修繕工事

発注：四国地方建設局 工期：55年12月～56年3月

工事内容：土木工事

〔下部工修繕〕 胸壁更新1基、親柱更新3基、工場製作 25.2 t

〔上部工修繕〕 床版撤去200m³、床版工（I型格子パネル45.66 t、鉄筋 10.71 t 早強コンクリート144m³）、橋面舗装 厚 60cm・757m²、補強工（主構 8カ所、縦桁100本）



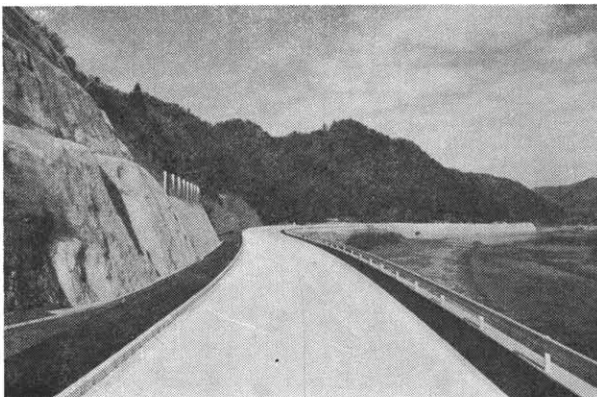
那賀川橋修繕（高知 昭56.3 竣工）

この工事は、徳島—高知間の一般国道55号の要所である那賀川橋の老朽化に伴う、床版の打ち換えと、主構及び縦桁の補強工事であった。

施工に際しては、河川保護のため、橋下に落下防止用ネットを仮設し、工事はすべて橋上から行った。交通量が激しいため、片側交互通行で施工したが、交

通規制の時間短縮のため、作業時間帯が拘束された。また、床版には従来のPC床版、鋼床版を排して、I型鋼格子床版（グレーチングパネル）及び地覆型枠（新日鉄製）を採用し、強度を増大させるとともに、工期の短縮化を図った。なお、床版の斫り工を、0.1クラスのアイオンを使用することにより、スピードアップするとともに、ホイール・クレーンの使用によって、釣り上げ、移動、積み込み作業の効率化を図った。

▶宮崎 326 号曾立地区舗装工事



宮崎 326 号曾立（宮崎 昭57.2 竣工）

発注：九州地方建設局

工期：56年9月～57年2月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 粒調碎石 厚 8 cm・7,022m²

〔舗装工〕 コンクリート 厚 25 cm・6,618m²

一般国道 326 号は、宮崎県北部の延岡市から北数キロの東白

杵郡北川町と大分県三重町とを縫うように結ぶ国道で、近い将来一般国道10号のバイパスとして利用される計画の路線で、当社は北川町字曾立から同町字小木口までの工事を受注、施工した。

施工に際しては、コンクリートの試験練り、施工計画などについて施主と十分協議して着工した。特に、山間部の工事のため、天候の急変による降雨への対処が重要な課題となり、養生屋根を改良して、その中で作業ができるようにした。また、施工区間内にあるボックスカルバート1カ所については、その前後を鉄筋（φ13 二重施工）コンクリート版とし、膨張目地を設ける工法を採用した。天候にも比較的恵まれ、出来栄も良好であったため、九州地方建設局から局長表彰を受賞した。

▶一般国道231号浜益村タンバケ舗装ほか1連工事

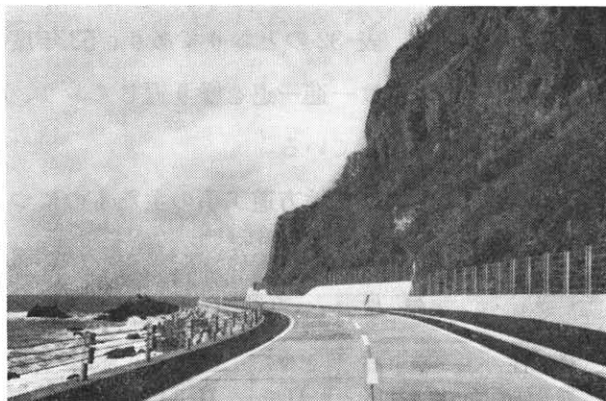
発注：北海道開発局 工期：57年6月～12月

工事内容：セメントコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 1,813m² 〔路盤仕上工〕 13,223m² 〔舗装工〕 コンクリート 厚25cm・9,172m²、アスファルト 厚4cm・7,407m² 〔踏掛版工〕 厚31cm・234m² 〔皿型側溝工〕 538m

一般国道231号は、札幌市を起点とし、石狩町を経て日本海沿岸を北上して、留萌市に至る延長140kmの国道であるが、途中で断崖、絶壁で阻まれた不通区間が5.5kmもあり、通称「幻の国道」と呼ばれていた。この「幻の国道」が、56年11月に20数年ぶりに全線開通の運びとなったが、開通後わずか40日で、雄冬岬トンネル北口の崩壊によって再び不通となり、復旧工事が発注された。当社は、この不通区間内のトンネル部を除く明り部分の工事を、受注、施工した。

施工に際しては、全長30kmの施工範囲内にトンネルが多く、施工区間が6カ所に分断され、1カ所が100～500mと小規模なものが多かったため、施工の段取り替えに手間がかかった。また、施工個所のうち海岸の波のあたる区間は、コンクリート舗装の設計になっていたが、路盤が波で痛められており、その部分の入れ替えや、不陸の整正に労力を費やしたほか、コンクリートの打設中に海が荒れると路面に波が打ち寄せ、作業に困難を来したりした。



国道231号浜益村タンバケ（北海道 昭57.12 竣工）

3. 地方道工事の受注

第7次及び第8次道路整備5カ年計画による地方単独の道路整備事業費の実績は、昭和50年度以降において、表-31のとおり推移しており、年度により若干の消長はあるものの、順調な増加傾向を示しており、これは、道路の総延長に占める地方道の割合が極めて大きく、その整備が遅れているためとすることができる。

表-31 道路整備5カ年計画による地方道整備事業の進捗状況 (単位：億円、%)

年 度 項 目	第7次道路整備5カ年計画			第8次道路整備5カ年計画				
	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
地方単独事業	7,893	10,247	13,058	15,400	16,000	20,004	18,950	21,209
対前年度比	96.9	129.8	127.4	117.9	103.9	125.0	94.7	111.9

この間の事情を、やや詳しく見てみると、56年度当初における地方道の実延長は、都道府県道が13万1,000 km余りで、一般国道の3倍あり、市町村道が94万3,000kmで全道路延長の85%を占めている。しかも、これら地方道の整備水準は極めて低く、改良率(幅員5.5m以上)及び舗装率が56年度当初現在で50%を超えているのは、都道府県の約33%を占める主要地方道の4万4,000 kmだけであり、これを除いたその他の地方道の改良率及び舗装率は、すべて30%台あるいはそれ以下にとどまっている。

当社は、全国の支店、営業所の営業網を動員して、地方道工事の受注に積極的に取り組んできたが、地域の壁は厚く、最近における地方道工事の受注高は、横ばい状態を続けている。50年度から57年度までの間における当社の地方道工事の受注高の推移は、表-32のとおりであり、53年度において40億円の大台を超えたものの、それ以後は一進一退を繰り返しており、総受注高に占める割合は、10%と15%の間を往来している。

この期間に受注した地方道工事の主なものについて、次に紹介する。

表-32 地方道工事受注高の推移 (単位：百万円、%)

年 度 項 目	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
受注工事高	2,557	2,270	2,889	4,389	3,553	4,942	4,367	4,729
総受注高に占める比率	11.3	11.3	12.7	16.8	12.2	15.2	10.9	11.2

▶特C級舗装業務委託

発注：札幌市 工期：53年6月～9月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 151,207m² 〔舗装工〕 ODウールII 厚3cm・151,207m²

この工事は、札幌市仲通り地区の維持管理工事である。特C級舗装とは、厚さ3cmの簡易舗装で、一定期間（3カ年）を一定の維持管理費でまかなうよう計画された舗装であり、この工事を受注した業者は、示された道路条件や性能基準に適合した独自の舗装材（アスコン）を使用して施工することが許されている。

施工に際しては、当社札幌試験所で開発したアスファルト混合物ODウールII（普通車程度の荷重の交通に耐え、凍結などにも適合したたわみ性のある混合物で、いわゆる裏通りの舗装に適合した簡易舗装材）によって施工した結果、仕上がりも良く、引き渡し後の維持管理も容易で、所期の目的を達することができた。

▶道頓堀線ほか1路線舗装照明設備工事

発注：大阪市 工期：53年2月～10月

工事内容：レンガタイル舗装工事

〔舗装道復旧〕 基層 早強コンクリート 厚18cm・1,707m²、粗粒度アスコン 厚5cm・71m²、表層 密粒度アスコン 厚5cm・71m²

〔舗装道新設〕 レンガタイル及び本石貼り舗装1,935m²

〔照明設備〕 柱上灯7.9m、HHF400×5灯用8基、分電盤防水型1面

この工事は、日本中央競馬会が、道頓堀商店街のなかに、場外馬券売場を大林組の施工により新設したのに伴って、街路をレンガタイルで美装化する工事で、道頓堀東櫓商店会が大阪市に工事を委託し、当社は、大阪市からこれを受注、施工した。

施工に際しては、車両通行のない床タイル舗装と異なって、消防車、テレビ中継車などが通行する街路の美装化工事であったため、レンガタイルの選定には慎重を期し、強度をはじめ、すべり、摩耗、色合いなど、総ての条件を満たすものを選ぶのに苦労した。また、馬券売場の設置に反対する一部の住民の対策には、特に留意して施工した。

▶3、6、31知多西部線（第2千鳥橋）街路新設改良工事

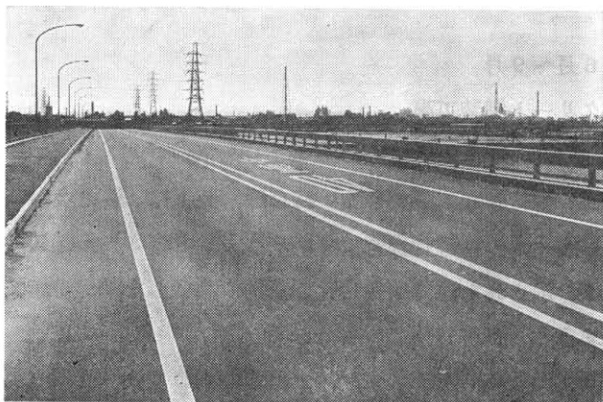
発注：愛知県 工期：53年9月～12月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔鋼床版部舗装工〕 ポンドコート2,016m²、エポキシアスコン 厚4cm・2,016m²、
タックコート2,016m²、改質アスコン 厚4cm・2,016m²

〔合成桁部舗装工〕 タックコート1,700m²、粗粒度アスコン 厚3cm・850m²、密
粒度アスコン 厚4cm・850m²、歩道部一式

この工事は、名古屋市港区船見町交差点と東海市西知多産業道路新室町交差点との間



知多西部線（第2千鳥橋）（愛知 昭53.12 竣工）

約2.5 kmを南北に直結する都市計画道路が、天白川を渡る個所に新設された第2千鳥橋（橋長275m、暫定幅員16m、2車線）の河川部（鋼床版部）と両側の合成桁部の舗装工事であった。

施工に際しては、河川部の鋼床版部は、舗装体に苛酷な条件が加わるため、下層にたわみ性、付着性及び疲労耐久性に優れた

エポキシアスコンを、上層にたわみ性、耐摩耗性及び流動抵抗性に富む改質アスコンを使用し、また、両側の合成桁部は、ストレートアスコンを用いて下層を粗粒度アスコンで、上層を密粒度アスコンで、それぞれ施工した。さらに、鋼床版部の歩道には、床版の腐蝕防止と舗装の耐久性向上のため、防水層を施工した。

鋼床版部下層のエポキシアスコンの施工にあたっては、まず、鋼床版の錆をワイヤーブラシで完全にケレンし、エポキシアスコンを鋼床版に接着させるボンドコートとして、エポキシアスファルトを撒布したが、このケレンが完全でないと接着が不十分で、舗装体の寿命に影響するので、特に慎重を期した。また、エポキシアスコンの舗設は、舗設時の気温が10℃以上であることが条件になっていたため、過去の気温を調査するなどして、施工日を決定した。

この工事は、鋼床版のエポキシ舗装としては数少ない本格的な工事であったため、見学会を開催し、愛知県、名古屋市、地方建設局などから多数の参加者があり、好評を博した。

▶ 県道上椎葉湯前線特改4種工事

発注：熊本県 工期：55年7月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 9,324m² 〔舗装工〕 厚4cm・8,095m² 〔排水工〕 L型側溝1,858m

この路線は、熊本県湯前町から「ひえつき節」で有名な宮崎県椎葉村までの延長20kmの県道で、当社は、10年来この路線の改良工事を継続受注してきているが、この工事は、熊本県水江村地内延長1,993mの改良工事であった。

施工に際しては、幅員3～4mほどの曲がりくねった道路に、L型側溝を設けるとともに、舗装する工事で、道路の幅員が狭いため、工事用の機械及び車両と通行車両の交通の整理や、路肩の決壊、法面からの落石などの安全対策には、特に留意して施工した。

▶ 都市計画道路横浜元石川線（小机）道路改良工事

発注：横浜市 工期：55年8月～56年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 掘削11,400m³ 〔路盤工〕 9,600m² 〔舗装工〕 9,100m² 〔排水工〕 ボックスカルバート222m、排水管498m 〔山留工〕 542m 〔柵渠工〕 320m

この路線は、日本住宅公団が新設した港北ニュータウンに通ずる幹線道路が、国鉄小机駅前を通る市道下麻生線しかなく、交通渋滞が甚だしかったので、横浜市が都市計画道路として、新横浜駅前から第三京浜国道の港北インターを経て、同ニュータウンに通ずる道路を新設したもので、当社は、その小机地区の舗装工事を受注、施工した。

施工に際しては、施工区間の周辺に田畑が多く、農家の生活道路にもなっているため、これを切り回して工事用の機械、車両の通行を確保するのに苦労した。また、既設の川（川幅2～3m）をせき止めて、ボックスカルバート及び柵渠を新設したが、工程が台風シーズンと重なり、4回ほど現場が水に浸り、特に施工地区のすぐ東にある鶴見川の水位が、大雨後4～5日は下がらないため、現場の水位が容易に下がらなかったうえに、施工地区一帯の地盤沈下が激しいなど施工のうえで種々苦労した。

4. その他官公庁工事の受注

当社は、戦前から大林組の下請として飛行場の舗装工事を手掛けてきたが、昭和40年代に入り、永年の営業活動が実って、各地の運輸省港湾建設局その他から直接空港関連の舗装工事を受注、施工する機会が多くなった。また、日本中央競馬会発注の競馬場工事、日本住宅公団発注の団地の造成工事などに伴う地盤の改良工事、舗装工事などについても、漸次直接受注、施工できるようになった。

50年代に入るとともに、これらの官公庁に対する営業活動を一段と活発化するとともに、業域の拡大に努めた結果、文部省をはじめとする各学校、日本国有鉄道、公害防止事業団、農用地開発公団、地域振興整備公団、水資源開発公団などの官公庁からの受注工事高は着実に増えた。

50年度から57年度までの間における、当社のこれら官公庁からの受注工事高の推移は、表-33のとおりであり、53年度以降はおおむね20億円を前後し、総受注

表-33 その他官公庁からの受注工事高の推移

(単位：百万円、%)

項目	年度							
	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
受注工事高	1,103	1,352	1,239	2,062	2,511	1,588	2,657	1,531
総受注高に占める比率	4.9	6.8	5.4	7.9	8.6	4.9	6.7	3.6

高に占める割合は、ほぼ5%程度となっている。

この期間に受注したその他官公庁工事の主なものについて、次に紹介する。

▶新多聞団地舞子駅前歩道橋設置工事

発注：日本住宅公団 工期：50年2月～51年6月

工事内容：土木工事

〔下部工〕 橋脚7基、階段基礎5カ所、杭打一式 〔上部工〕 PC桁製作18本、横組一式 〔舗装工〕 厚4.5cm・218m² 〔階段工〕 一式

この工事は、神戸市垂水区の国鉄舞子駅の北7kmに、日本住宅公団が新多聞団地を建設したのに伴う舞子駅前のバスターミナルと歩道橋の建設工事で、当社は、50年2月7日に同公団から受注したが、地元商店会との調整が難航し、解決までに11カ月もかかり、12月1日着工の予定で段取りを進めたが、年末のために実際の着工は、翌年の1月7日になった。

施工に際しては、上屋付きの歩道橋のために、下部工事については、多少の誤差範囲はあるが、上部に行くほど誤差範囲が狭まるので、特にサッシ工事には苦勞した。また、施工場所が駅前で、人と車の通行が激しいなかでの工期の切迫した工事となったが、交通整理、特に人身の安全について、十二分の注意を払って施工した。

▶昭和51年度球磨地区幹線道路舗装工事

発注：農用地開発公団 工期：51年7月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路盤工〕 下層 クラッシャーラン 厚20cm・22,437m²

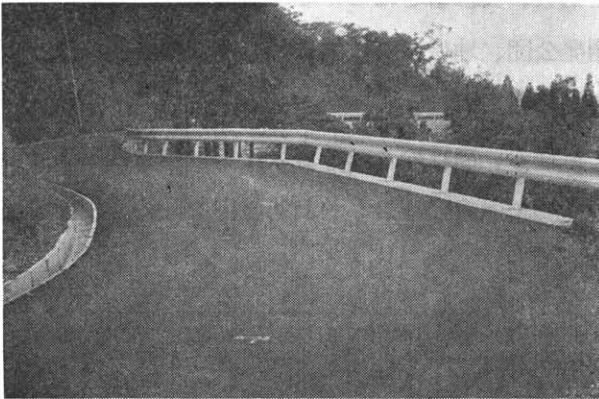
上層 粒調碎石 厚7cm・32,023m²

〔舗装工〕 密粒度アスコン 厚4cm・32,023m²

〔排水工〕 一式

この工事は、当社が農用地開発公団から初めて受注した工事で、熊本県球磨郡球磨村大字一勝地字護葉地内の、延長3kmの山間の農道の舗装及び排水工事であった。

施工に際しては、急勾配の山間の道路の改良工事で、幅員が3～4mと狭く、ところどころ



昭和51年度球磨地区幹線道路（熊本 昭51.11 竣工）

に待避箇所はあったが、路盤工に際しては、ダンプ車と重機械のすれ違いがうまく行かず、ダンプ車を待避箇所から後進で昇らせたりした。また、舗装工に際しては、一般的には、坂を上る方向に舗設するのに、この工事では坂を下る方向で舗設しなければならず、そのため転圧の際に、引き摺り、クラックなどを生じさせないように、小型の振動ローラーで入念に施工した。さらに、山間道路特有の法面からの湧水が多く、路盤を傷めるおそれがあったので、U字溝の下に当初設計にはなかったポラコンを布設し、湧水が路盤に浸透しないようにした。

▶勝央中核工業団地道路舗装工事

発注：地域振興整備公団 工期：53年7月～54年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路床工〕 17,545m²

〔路盤工〕 クラッシャーラン 厚10cm・18,964m²

〔舗装工〕 基層 粗粒度アスコン 厚5cm・18,964m²

表層 密粒度アスコン 厚5cm・18,964m²

〔電気工〕 照明灯22基、管路880m 〔植栽工〕 植栽樹木220本、つつじ11,000本

〔街渠工〕 一式

この工事は、地域振興整備公団が、岡山県北部の勝田郡勝央町の農村地帯振興のために、公害を発生しない化学薬品工場の誘致を目的に、内陸工業団地を造成する事業の一環として発注され、当社は、山地の切盛土を終えたあとの幹線道路の舗装工事を受注、施工した。

施工に際しては、8月から街渠工の施工に入り、11月には順調に街渠工が完了して、路床工に着手した。しかし、その頃から積雪のため作業が中断されるようになり、特に歩道の路床工及び路盤工の際には、3日に一度降雪があり、工程の進捗に苦労した。次いで、舗装に入り、車道（延長1,294m・幅員8m）の舗装は順調に進んだが、歩道（幅員2.1m）の舗装については、小型フィニッシャーによる施工を計画したが、アスコン運搬の小型車が400mからの後進になるうえに、運搬車のわだち掘れが生じるため、計画を変更して、アスコン運搬車の歩道乗り入れを取り止めて、車道上からアスコンを人力で運ぶ人力施工をして仕上げた。

▶堺地区（臨海工業）工場移転用地造成工事

発注：公害防止事業団 工期：53年10月～54年6月

工事内容：土木工事

〔土工〕 切土8,337m³、盛土10,488m³

〔路盤工〕 下層 クラッシャーラン 厚30cm・4,139m²

上層 粒調スラグ 厚15cm・4,139m²

〔舗装工〕 厚11cm・4,139m² 〔排水管工〕 一式

この工事は、堺市の市街地に散在する中小工場を、臨海埋立地に移転、集合させるため、公害防止事業団が発注した工業団地の造成工事であった。

施工に際しては、団地内の道路に、雨水排水管（660m）、汚水排水管（500m）、工業排水管（660m）、上水道管（550m）及び工業用水管（600m）の5種類の管を埋設する工事があり、施工個所が浚渫土による軟弱地盤であったため、掘削工事の際法面の崩壊に悩まされたうえに、掘削底面が満潮時の海面下になるため、湧水が激しく、施工に難渋した。また、切盛土工事においては、施工個所の浚渫土の表面1mほどに、建設現場から捨土されたコンクリート塊混じりの土砂があり、盛土として敷き均すにも、残土として場外処分するのも、その塊の扱いに苦勞した。さらに、延長550m、幅員9mの道路舗装工事に際しては、道路下にタコ足状に走る給、排水管用の孔が数多くあり、敷き均し及び転圧時に破損しないよう慎重に作業を進めた。

▶幕張基地緩行下り強化路盤工新設ほか1工事

発注：日本国有鉄道 工期：54年3月～9月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔強化路盤工〕 粒調鈹滓1,080t、セメント安定処理 厚30cm・437m² 〔舗装工〕

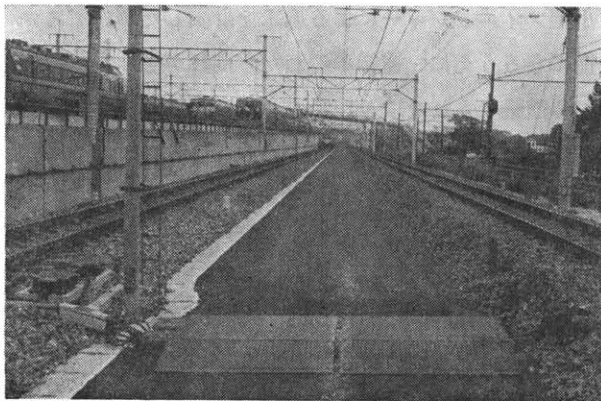
表層 密粒度アスコン 厚5cm・3,003m² 〔撤去工〕 線路防護鋼仮設撤去1,130m、

道床碎石撤去1,227m 〔構造物仮防護工〕 4カ所 〔透水コンクリート管布設工〕

754m

この工事は、総武線津田沼～千葉間の複々線化に伴い、列車運行の快適性と道床砂利の粉泥化防止を目的に、国鉄から発注された強化路盤工事の一環で、当社は、幕張電車基地近くの緩行下り線の工事を受注、施工した。

施工に際しては、施工区域が営業線の上り線と仮線の下り線との間の幅4m弱の範囲に限られたために、工事用車両が施工場所でUターンすることが不可能で、掘削土の搬



幕張基地緩行下り強化路盤（千葉 昭54.9 竣工）

出及び資材、機材の搬出入は、工事用の仮設踏み切りも含めて後進で入場し、前進で出る方式で実施した。また、電車の安全運行と、上り線の道床砂利の崩落防止のため、上り線との間に線路防護工を施工したが、施工時間帯が、終電から始発までの約2時間の間に限られたうえに、支柱となるレール杭の長さ

が2mのため、杭打機を使用すると架線に接触するので、アースオーガーで穴を開け、レール杭を建込み、杭頭を下げてから、ユンボで圧入する工法を採った。なお、この防護工以外の強化路盤工、排水工などの工事は、すべて昼間に施工したが、国鉄の厳しい安全管理基準を遵守し、列車輸送の安全を最優先にし、頻繁な列車の通過時には、完全に作業をストップして行い、無事故で竣工した。

▶福島大学（金谷川）環境整備（道路）その他工事

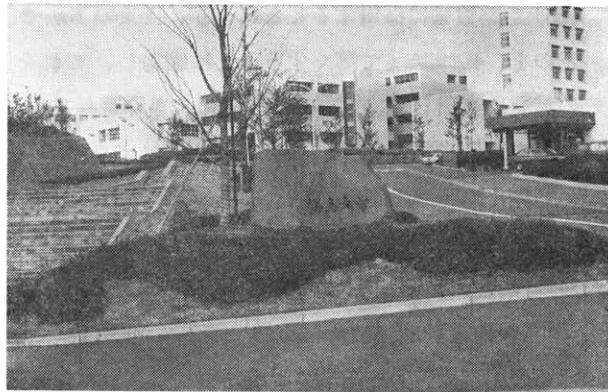
発注：福島大学 工期：54年8月～11月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔盛土工〕 3,998m³ 〔舗装工〕 4,913m² 〔側溝工〕 255m 〔その他施設工〕 一式

この工事は、福島大学が福島市の中心地から郊外の金谷川地区の広大な丘陵地に移転する計画の一環として発注され、当社は環境整備(道路)その他工事を受注、施工した。

施工に際しては、工事内容が、駐車場の舗装、学生寮、生協及び食堂との連絡路の取り付け及び舗装、守衛室回りの整備及び舗装、電気室、建屋周辺の舗装工事等と5工区に分れており、舗装工事に関連する土工事(伐開除根、切盛土)や、スプリットン擁壁、逆T型擁壁等の構造物工事のほか、U型及びL型の側溝(二次製品、現場打)、ヒューム管排水工、縁石工、階段工など、多工種にわたっていたうえに、校舎棟、学生寮、学生会館などの建設工事が並行して進められたため、工程の調整と工程管理、安全管理に十分に留意して施工した。駐車場の舗装工事では、既設の建物や道路との関係から排水勾配の取り方に苦勞し、また、大学構内入口の守衛室前には、福島大学の名入りの石碑を、中庭にはブロンズ像を設けるなど、多工種にわたる工事であったが、全てにおいて良い出来栄で完成した。



福島大学（金谷川）環境整備（福島 昭54.11 竣工）

▶京都競馬場芝馬場路盤改造その他工事

発注：日本中央競馬会 工期：54年5月～12月

工事内容：土木工事

〔路床工〕 85,700m² 〔路盤工〕 77,070m² 〔張芝工〕 95,200m²

この工事は、京都競馬場のスタンドの全面改築工事の関連工事として、同競馬場の芝馬場の路盤を改良し、雨に強い馬場に改質するための工事であり、工事内容としては、芝馬場の排水、散水、電気などの全設備の改良工事のほか、芝馬場の不良土の入れ替え及び

路盤の全面改良工事並びに馬場の芝の全面張り替え工事などが含まれていた。

施工に際しては、芝馬場の全面にわたり、そのクッションを良くするため、上層路盤材に、洗砂にピートモス及び鶏糞を混入した特殊な材料を使用し、その敷き均し及び転圧には、特に留意して施工した。また、購入張芝の肌土用として、上層路盤の上に5cmの洗砂を敷き均したが、グレーダーはわだちが残るので使用不可能なため、当社で改造したアスファルトフィニッシャー（三菱MF I型）によって敷き均すという工夫をした。さらに、張芝工が気候の関係で5月20日から7月10日まで及び9月10日から11月10日までの限られた期間内の施工となり、工程管理に苦勞した。

▶昭和54年度中央駐車場舗装及びその他工事

発注：東京港フェリー埠頭公社 工期：54年9月～55年1月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔土工〕 13,310m³ 〔路盤工〕 厚30～45cm・26,582m² 〔舗装工〕 基層 厚10cm・26,340m²、表層 厚5cm・26,258m² 〔排水工〕 416m

この工事は、東京港フェリー埠頭公社が東京湾埋立地10号地に、大規模な駐車場を建設する工事の一環として発注され、当社は、その舗装工事を受注、施工した。

施工に際しては、施工場所が東京湾埋立地内という軟弱地盤帯であったことから、それに適した強い路盤材について、調査、検討を重ねた結果、水硬性粒調スラグ（HMS-25）を路盤材に採用することにより、従来の工法では、路盤厚が砂層込み100cmであったのを、45cmにまで薄くすることに成功し、これを2万7,000m²に及ぶ広大な駐車場の舗装に適用して、工事費の低減に大きく寄与することができた。

▶大分空港滑走路改良ほか1件工事

発注：第四港湾建設局 工期：56年4月～57年1月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔舗装工〕 滑走路42,300m²、誘導路4,945m²、ショルダー5,999m²

〔緑地工〕 張芝18,525m² 〔仮設灯移動工〕 一式

この工事は、大分空港の滑走路（延長2,000m、幅員45m）の嵩上げを主体とした工事であった。

施工に際しては、上層路盤工が平均厚12cm（二層仕上げアスファルト安定処理）、基層工が厚10cm（二層仕上げ粗粒度アスコン）、表層工が厚5cm（密粒度アスコン）の設計になっていたが、作業時間帯が航空機の運行終了後の午後9時から午前7時までの夜間に限定された。そのため、工事打ち合わせを連日欠かさず実施して、滑走路内への進入路の確認、施工範囲の確認、作業員の配置、照明灯の配置、重機械の点検などを的確に行うとともに、舗設時間の短縮と、舗設後の標識工の敏速な施工に努めた。また、夜間作業であるために、昼間作業以上に綿密な工程の検討を行うとともに、厚さ管理にお

ける転圧減の問題、基準高に関する毎朝の立会検査、摺付部の勾配などに慎重に対処し、作業員特にレーキマン及びローラマンの指導に重点を置いて施工した。さらに、昼間は運航時間帯となるために、施工ジョイントの摺付や勾配並びに日々の作業終了後の残材の除去、清掃に細心の注意を払うとともに、アスファルトプラントの夜間稼働時における騒音防止対策などの住民対策に十二分に配慮して施工した。

5. 民間工事の受注

当社は、大林組の関係会社として、創業以来同社から下請受注する工事が多くあり、当社は、同社が受注した土木工事のうちの舗装工事や建築・住宅工事に係わる外構、地盤改良、道路舗装、上下水道などの工事を継続的に受注、施工して、これらの工事が、当社の民間工事の主流をなしていた。

しかし、昭和40年代の高度経済成長期を迎えて、旺盛な民間設備投資と住宅投資に支えられて、地域開発工事やこれに関連する下水道、公園などの工事が、全国的な規模で拡大実施されるに及び、当社はこれに即応し、前述のとおり47年11月に営業目的を変更して、これら一般土木工事の分野への業域の拡大を図り、民間の事業会社に対する営業活動を一段と活発化した。

また一方では、前述した地方道工事における地域の壁に対処するうえからも、地元業者はもとより、大林組以外のゼネラルコンストラクターとの協力関係を一段と強化し、これら業者からの下請受注工事の増大のため、積極的な営業活動を展開した。

このような民間工事の増大を目指す活発な営業活動が実を結び、当社の民間工事の受注高は逐年増加し、50年度から57年度までの間における当社の民間工事の受注高は、表-34のとおり推移しており、大林組からの受注高も着実な増勢を辿

表-34 民間工事受注高の推移

(単位：百万円、%)

項目 \ 年 度	50年度	51年度	52年度	53年度	54年度	55年度	56年度	57年度
大林組からの受注工事高	9,419	6,172	5,907	5,934	5,009	6,803	9,349	10,137
総受注高に占める比率	41.5	30.8	25.9	22.7	17.2	21.0	23.4	24.1
その他からの受注工事高	4,355	4,918	6,460	6,708	7,952	11,452	13,099	13,582
総受注高に占める比率	19.2	24.5	28.4	25.7	27.3	35.3	32.7	32.2
民間からの受注工事高計	13,774	11,090	12,367	12,642	12,961	18,255	22,448	23,719
総受注高に占める比率	60.7	55.3	54.3	48.4	44.5	56.3	56.1	56.3

ってはいるが、その他民間の施主からの受注工事高の増加が特に著しく、そのため55年度以降においては、民間工事の受注高が、当社の総受注高の55%以上を占めるに至っている。

この期間に受注した民間工事の主なものについて、次に紹介する。

▶久米開発事業第1期工事（ゴルフ場）排水工事ほか工事（その1）

発注：久米開発事業共同企業体 工期：51年11月～52年6月

工事内容：土木工事

〔排水工〕 調整池6カ所 7,820m² 〔排水管〕 3,450m 〔防災工〕 沈砂地9カ所
・573m²、盲排水4,816m 〔擁壁工〕 2カ所、コンクリートL型355m² 〔路盤工〕
22,282m² 〔その他〕 一式

この工事は、三菱商事㈱が岡山県久米町久米川地内に、総合レジャーランドの開発を計画し、㈱大林組、㈱大本組、三菱建設㈱の3共同企業体（久米開発事業共同企業体）に工事を発注し、当社は、同企業体から、切盛土、張芝及び植栽工事を除く一般土木工事を受注、施工した。

施工に際しては、工事の主体が、ゴルフ場の排水工事及び防災工事で、コンクリート堰堤を含む調整池が6カ所のほか、沈砂池が9カ所あるなど、一般土木工事を主体にしていたため、大林組の指導を受けつつ、地元民だけを雇用して、施工管理、安全管理に特に留意して工事を進めた。特に、調整池のフトン籠に使用する割栗石（100～300mm）の入手に苦勞し、また、降雨後の土砂の流出による災害の防止に万全を期した。

▶東急リゾートタウン蓼科テニスコート新設第2期工事

発注：西武不動産㈱ 工期：54年11月～55年6月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔コート工〕 路盤工 碎石（80～0）厚59cm・8,277m²、舗装工 基層 密粒度アスコン 厚5cm・8,277m²、表層 細粒度アスコン 厚2.5cm・8,277m²

〔道路工〕 路盤工 厚40cm・1,133m²、舗装工 厚5cm・1,133m²、舗装止石1,224m、U字溝614m、盲排水962m、給水工722m、ネットフェンス1,137m

この工事は、東急不動産㈱が開発した蓼科リゾートタウンの一角に、全天候型のテニスコート12面の新設が計画され、当社は、この工事一式を西武不動産から受注、施工した。

施工に際しては、現場が冬期は降雪で施工不能となるため、54年中の2カ月間に、コートの路盤（厚さ59cm）の碎石転圧工と排水管、暗渠管などの埋設工を終えるのを目標に、綿密な計画を組んで施工を進めた。翌年春からのコートの舗装工や道路その他の工事

も順調に進捗し、6月の工期には、自然とマッチした全天候型のテニスコート施設（シャインコート）が完成した。

▶国際八王子自動車教習所建設工事

発注：国際自動車㈱

工期：54年9月～55年12月

工事内容：土木工事

〔土工〕 切土93,570m³、盛土24,600m³、残土処分68,830m³ 〔擁壁工〕 467m

〔舗装工〕 基層厚5cm・9,278m²、表層厚4cm・9,278m² 〔排水工〕 一式

この工事は、この地域の立地条件に着目された国際自動車が、自動車教習所の新設を計画され、当社は、その土木工事一式を設計施工で受注、施工した。

施工に際しては、掘削土量9万3,000m³余りのうち約6万9,000m³を、残土として搬出しなければならないため、地元民への説明会などによって住民の理解を取り付けるとともに、ダンプ車の安全対策に十二分の注意を払った結果、悪天候による工程の遅れはあったものの、無事搬出を完了できた。

また、施工上の特色としては、RC擁壁の地盤の支持力不足に対処し、置換工法を採用するとともに、擁壁高が最大で6.5mと高いため、背面の土留、RC法面の施工などには細心の注意を払って施工した。さらに、コースが高盛土上に設計されており、沈下の懸念があったため、盛土施工の各段階で残土や資材の運搬車などを通行させ、圧密を促進するとともに、的確な湧水及び排水の処理を行った結果、完成後大きな沈下は見られなかった。なお、悪天候のため残土処分の工程が遅延し、工期の遵守に苦労したが、55年12月の教習所のオープンまでに、無事竣工することができた。

▶大窪宅地造成工事

発注：熊本バス㈱ 工期：55年10月～56年4月

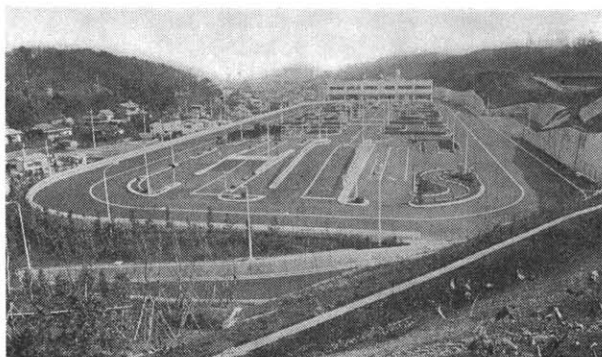
工事内容：土木工事

〔土工〕 切土13,100m³、盛土36,400m³ 〔石積工〕 2,900m² 〔側溝工〕 現場打

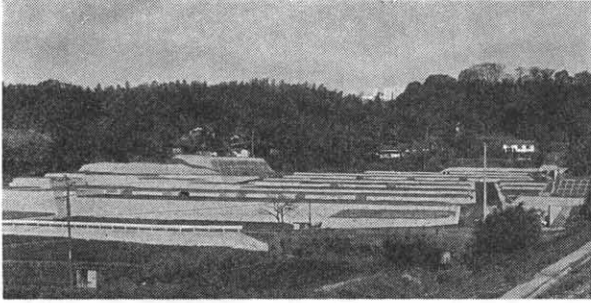
1,454m、U型330m 〔路盤工〕 3,511m² 〔舗装工〕 3,511m² 〔公園・水道工〕 一式

この工事は、熊本バスが熊本市郊外の清水町大窪地内に、宅地60区画のほか、公園、調整池を含む宅地の分譲事業を計画され、当社は、その土木工事一式を受注、施工した。

施工に際しては、切土工及び盛土工の施工中に集中豪雨が頻繁にあり、土砂の流出が懸念されたので、防災対策、住民対策に万全を期するとともに、豪雨による工程の遅れは、重機械10数台を投入することによって挽回した。



国際八王子自動車教習所（東京 昭55.12 竣工）



大窪宅地造成（熊本 昭56.4 竣工）

施工上の特色としては、当初から切盛土の土質に問題があることが予想されたが、約1万3,100m³を切土をしたところ、含水比が高く、そのままでは盛土材に不適當なことが判明したので、検討の結果、日本セメント製のアサノクリーンセットを

3%～4%混合するという土質の安定処理を行うとともに、盛土工事の際に、超湿地ブルドーザーを使用して十二分に締固めを行った結果、竣工後6カ月にわたって追跡調査したが、沈下は見られなかった。

▶田原工場車両試験場新設工事

発注：トヨタ自動車工業株式会社 工期：56年3月～8月

工事内容：土木工事

〔切盛土〕70,232m³ 〔砂地路〕海砂6,878m³、川砂460m³ 〔岩石路〕岩石399.5t
〔不整地路〕山ズリ6,172m³ 〔波状路〕3,240m² 〔高速ダートコース〕4,564m²
〔バイパス路〕900m² 〔ねじり路〕300m² 〔栗石路〕300m²

この工事は、トヨタ自工が同社田原工場内に、四輪駆動車のハイラックス、ランドクルーザーなどについての多目的な試験場の建設を計画され、当社は、その路盤工とも土木工事一式を受注、施工した。

施工に際しては、砂地路、岩石路、不整地路、波状路、ねじり路、凹凸路などのコースがあり、四輪駆動車がこれらの路面を走行する際の、走行性能、車体の強度等を試験するために、径10cm～1.5mの岩石の組み合わせにより、5ランクの走行難易度を持つ試験走路を築造した。岩石路については、天竜川の上流から岩石を搬入して石積みしたが、岩石の総使用数量は約2,800個、総重量は約400tに及んだ。また、波状路については、縦断方向に波長80cm、1.2m、2.0m、振幅5cmの波形を、それぞれ幅6m、延長180mにわたり構築したが、ダートコースの設計であったため、生コン、合材などによる施工はできず、山砂利とセメントとを混合したソイルセメントを使用し、表面形状の仕上げは、ブルドーザーの排土板に、波型鉄板を取り付けて、横断方向に作業するという方法を考案して成功した。

なお、盛土工事に際しては、施工場所が浚渫埋立地で、ヘドロが1～2mほど堆積しており、当初の設計では、バンブーネット工法によることとされていたが、大林組技術研究所の指導を受けた結果、同社のファゴットシート工法がより優れているとの結論に達し、この工法を採用して成功した。

▶むつ小川原原油備蓄基地B、C地区原油タンク基礎工事のうち置換工その他工事

発注：㈱大林組・前田建設工業㈱・㈱奥村組・㈱青木建設共同企業体

工期：56年6月～12月

工事内容：土木工事

〔置換工〕 164,197m³ 〔碎石リング工〕 41,848m³

〔アスファルトサンド工〕 28,084m³

むつ小川原原油備蓄基地工事は、青森県上北郡六カ所村を中心とする500haの土地に、石油備蓄基地、石油精製工場、石油化学工場及び発電所を設置するという一大プロジェクトの一環として、石油の国家備蓄基地の第1号として、この地の240haに11万klの石油タンク51基を設置する工事が発注され、当社は、11万klの石油タンク4基と石油を海上から陸揚げする途中の中継基地の石油タンク4基の基礎工事を、大林組・前田建設工業・奥村組・青木建設共同企業体から受注、施工した。

施工に際しては、11万klタンクの基礎は、直径が約83mの円型になっており、地盤の支持力に対応して、現地盤を3～6m掘削のうえ、山砂層20cmと碎石層10cmとを交互に積み上げて構築し、その外周部幅2.5mほどは、碎石リング工と呼ばれて碎石のみで構築し、この位置に、タンクの外壁を載せる設計になっていた。

このタンク基礎の碎石層と山砂層の敷き均しには、モーターグレーダーを使用して、両層を交互に円形状に敷き均しつつ、基礎の型であるかまぼこ状に積み上げたが、同一円周上の計画高は等しいため、この工法は、基準高の確保を容易にした。また、タンク基礎の表面には、タンク底板の錆の防止、タンク荷重の路盤への均等な分散、タンク設置足場の確保などの目的で、アスファルトサンド工（厚さ6cm）を施工したが、その敷き均しには、アスファルトフィニッシャーを円形状に走行させ、円の中心部より外側に向かって順次施工し、型枠の正確な設置によって、基準高を確保した。

▶野村不動産宮野木住宅地造成工事

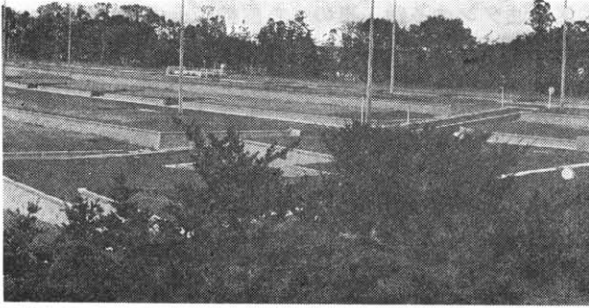
発注：野村不動産㈱ 工期：55年10月～57年3月

工事内容：土木工事

〔切盛土工〕 28,110m³ 〔PVCドレーン工〕 36,200m 〔排水工〕 雨水管853m、汚水管845m、人孔67カ所、宅柵及び取付管192カ所、L型側溝1,720m、L型柵及び取付管95カ所、〔舗装工〕 4,600m² 〔擁壁工〕 スプリットン石積工2,828m、鉄筋コンクリート擁壁41m、基礎杭工40本、〔防災工〕 防火水槽2カ所、仮調整池2カ所

この工事は、野村不動産が千葉市宮野木地内の総面積2万5,616m²の土地に、宅地90区画のほか、防火水槽などを含む分譲住宅事業を計画し、当社は、その土木工事一式を受注、施工した。

施工に際しては、文化財の調査完了後55年10月に着工したが、現場への進入路（約



野村不動産宮野木造成 (千葉 昭57.3 竣工)

400 m) の整備に手間どったうえ、盛土部の土質が腐植土のため、その圧密を早めるためのPVCドレーン工及びサンドマット工をはじめとし、地区外への排水工、擁壁の基礎工など多工種にわたる大量の工事を、55年中に終える工程になっていたた

め、工程の調整に努めた。これらの工事を終えて、56年初めから行った、2万8,110³に及ぶ切盛土工をはじめ、排水工、擁壁工、防火水槽工、道路工事などの工程は順調に進み、56年11月に千葉市の検査に合格することができた。

▶南春日丘マンション新築工事のうち外構工事

発注：㈱大林組 工期：56年2月～57年3月

工事内容：土木工事

〔土工〕 伐採除根 21,000^{m²}、切土 35,700^{m³}、盛土 29,000^{m³}、建築根切13,000^{m³}
 建築埋戻 12,000^{m³} 〔擁壁工〕 動式856m、逆T型 609m、間知ブロック積 463m
 〔排水工〕 雨水管 740m、污水管 535m、L型側溝 1,100m、U型側溝 560m
 〔舗装工〕 表層 6,450^{m²} 〔その他〕 一式

この工事は、三陽寮が、名神高速自動車道吹田ジャンクション上り線の左側に位置する大阪府茨木市南春日丘地内の敷地面積2万3,000^{m²}、高低差23mの斜面に、マンション(10棟、200戸)の新築を計画され、当社は、大林組からその土木工事を含む外構工事一式を設計・施工で受注、施工した。

施工に際しては、56年3月に伐採工事から着工したが、57年4月1日がマンションの入居予定になっており、昼夜兼行の突貫工事となったが、周辺が住宅地で住民対策には苦労した。また、造成工事の完了と同時に建築関係の杭打工事が始まり、大工、とび工、鉄筋工と、建築工事の工程が進むにつれて、多くの職種が狭い現場で入り乱れての作業となり、工程の調整に苦労しつつ、高さ7mのコンクリート擁壁、深さ4.5mの排水管、法面長さ20mの斜面など、多くの構造物工事を無事完了し、57年3月には茨木市及び大阪府の開発検査に合格することができた。

▶佐倉市臼井生谷土地区画整理事業道路築造工事(その2)

発注：佐倉市臼井生谷土地区画整理組合 工期：56年4月～57年3月

工事内容：アスファルトコンクリート舗装工事

〔路床工〕 46,061^{m²}、〔プライムコート工〕 47,057^{m²} 〔幹線道路〕 路盤工 鈹滓厚35cm・7,695^{m²}、舗装工 表層 密粒度アスコン厚5cm・7,695^{m²}、歩道舗装3,704

m²〔支線道路〕路盤工
鉦滓 厚15cm・36,943m²、
舗装工 表層 密粒度ア
スコン厚4cm・40,870m²

この工事は、千葉県佐倉市
臼井生谷地内の環境に恵まれ
た地域に、佐倉市臼井生谷土
地区画整理組合の継続事業の



佐倉市臼井生谷道路築造 (千葉 昭57. 3)

一環として、当社は同組合から、幹線道路と支線道路の築造工事を受注、施工した。

施工に際しては、これら道路工事については、施工区画ごとに工期が定められたうえに、この道路に附帯する排水工事及び街渠工事を、大林組から受注したので、これらの工事全体を手待ちなく施工できるよう、工程の調整に努めた。この道路の幹線、支線とも、その路床土が粘性土で、軟弱な個所が多かったため、路床土の入れ替えやセメントによる安定処理を部分的に行いつつ路盤工を施工した。その際、路盤材に使用した鉦滓の生産量に限度があり、入荷が施工に間に合わないことがあって苦勞した。また、路盤の圧密を促進するため、路盤材の搬入車両は、極力施工を終えた路盤上を、路床を痛めないよう注意しつつ通行させたが、支線部については路盤厚が15cmと薄いため、運搬車のわだち部が集中しないようルートの変更を頻繁に行った。その結果、仕上がった路盤は、碎石路盤よりも安定度が良く、その上の舗装工事も順調に施工できた。

さらに、道路の取り付けを終えた区画ごとに、次々と分譲住宅の入居者があり、また、隣接地に小学校が開校したので、住民及び通学児童に対する安全対策を優先して行い、併せて、工事用車両の騒音、粉塵などの対策に万全を期した。

▶ 太平保土ヶ谷住宅地造成工事

発注：(株)太平 工期：56年4月～57年8月

工事内容：土木工事

開発総面積 24,919m²

〔内訳〕 宅地 13,483m²、公共施設用地 7,198m² (道路 6,304m²、公園 841m²、貯水施設 53m²) 公益的施設用地 1,246m²、未利用地 1,634m² (法面、私道) その他施設用地 1,358m² (汚水処理場、遊水池)、〔土工〕 伐開工 26,170m² 切盛土工 96,882m³、搬出土 67,530m³、地盤改良工 13,460m²、その他土木工事一式

妙福寺境内盛土工——土捨場面積 9,817m²、土工 搬入土量 56,315m³、

伐開工 9,817m²、法面工 3,127m²、その他調整池工事他土木工事一式

この工事は、太平が横浜市保土ヶ谷区東川島町地内に計画した宅地73区画のほか、公

園、遊水池、貯水施設、污水处理場などを含む宅地開発工事で、当社はこれら土木工事一式を受注、施工した。

施工に際しては、施工地域が、小高い丘が二つ連なるヒョウタン型の地形になっており、この丘の切土約9万7,000m³のうち4万m³を片方の丘の下方の窪地に盛土し、残る土のうち約5万6,000m³を、隣接する妙福寺の境内にある沢の埋立、造成に使う計画で着工した。しかしながら、横浜市との設計協議を進めながらの施工で、特に妙福寺境内の盛土についての開発許可が遅れたうえに、工事用重機械が発する騒音、振動に対する近隣住民の苦情が激しく、作業時間が厳しく規制されたため、工程の管理に困難した。また、4万m³を盛土する窪地の周辺には民家が密集し、降雨により土砂がこれらの民家に流出しないよう、仮の遊水池、排水路を設置するとともに、降雨中は絶えずパトロールして災害の防止に万全を期した。さらに、宅地内の水を一括貯水する遊水池のメイン排水路として、φ900mmの排水管108mを隣接する私道に埋設し、その先はφ1,350mmの排水管123mを推進工法によって市道に設置した。この排水管工事に際しては、隣接する私道の勾配が12~15%もあり、両側に民家が密集している坂道で、通行を確保しながらの工事で、また人孔も深くなって困難が多かったうえに、推進工事を行った市道には、古いガス管や水道管が数多く埋設されており、激しい交通のなかでこれらの管を確認しつつルートを選定するのに苦労した。

現 況

技術開発

最近20年間の竣工写真



本店



スタビライザー



リシェイパー



コンクリート連続ミキシングペーパー



東条アスファルト混合所



久喜アスファルト混合所

リシェイピング工法

●概要

リシェイピング工法とは、既設のアスファルト混合物を現位置で再生利用し、アスファルトの路面に生じたわだち掘れや、ひび割れを直す維持修繕工法である。

この工法は、補修しようとする路面を赤外線ヒーターで加熱し、表面から深さ3～4cmの部分をかきほぐし可能な温度にまで熱し、かきほぐしのうえ平坦に均し、そのあと補修目的によりそのまま転圧したり、かきほぐされた路面上に補修用混合物を敷均して上層、下層同時に締固めて、正常な路面形状にするとともに、耐久性のある路面とするものである。

●特徴

- (1) 既設のアスファルト混合物をその場で再生利用するので、経済的であり、廃材処理の必要がない。
- (2) 騒音、振動、粉塵が発生せず、現場周辺の環境を良好に保つ。
- (3) 赤外線による間接加熱を用いるため、既設アスファルト混合物の性状が回復する。

- (4) 上層に補修用混合物を用いた場合、境界面が完全に密着するので有効処理厚が増大する。
- (5) 施工開始から終了まで、連続した1パス工程で、迅速に、かつ交通を妨げることが少なくして施工できる。

●主な用途

- (1) 走行わだち部に集中して発生した流動路面の処理
- (2) 走行わだち部の摩耗路面の処理
- (3) 表面ひび割れの生じた路面の処理
- (4) 構造物裏込部の不等沈下などによって生じた段差路面の処理
- (5) その他局部的な段差路面の処理



中央自動車道（大月付近）

SFRC舗装

●概要

SFRC舗装は、鋼繊維補強コンクリートを用いた靱性を有するコンクリート舗装である。

この舗装は、コンクリートにスチールファイバー（鋼繊維）を混入することにより、ひび割れが生じやすく脆いなどの問題がある在来コンクリート舗装の弱点を、一挙に解決した画期的なコンクリート舗装で、薄層オーバーレイにも使用することができる。

●特徴

- (1) たわみ性に優れ、従来のコンクリート舗装では不可能であった薄層施工にも適する。
- (2) 常に良好なスベリ抵抗性と摩耗抵抗性を保ち、安心できる路面性状が約束できる。
- (3) 凍結融解作用に対して優れた抵抗性を示す。
- (4) 優れた強度特性、疲労特性により、普通コンクリート舗装の60～70%程度の層厚で同等以上の耐荷能力を発揮する。
- (5) コンクリート舗装の欠点である目

地の間隔を伸ばすことができる。

●主な用途

- (1) 制動、駆動荷重がかかってわだち掘れのおこりやすい交差点、踏切前後やバス停車場などへの薄層オーバーレイ
- (2) 凍結融解や、すりへり被害の大きい積雪寒冷地域の市街地道路
- (3) トンネル内などの維持修繕のしにくい個所の舗装
- (4) コンクリート床版の補強を兼ねた橋面舗装



新宿西口バスターミナル

アスロード I型・II型

●概要

アスファルト舗装は、最近の道路事情の変化による交通量の増大及び車両の大型化に伴い苛酷な交通条件下におかれ、その結果温暖地域ではアスファルト混合物の塑性流動によるわだち掘れが生じ、また、寒冷地では、タイヤチェーン、スパイクタイヤなどによる摩耗をうけ、深刻な問題となっている。

アスロードI型は、わだち掘れの問題を解決するために開発された耐流動用の、アスロードII型は、寒冷地耐摩耗用のアスファルト混合物で、特殊添加剤（ODテックス）各種をそれぞれ混入した改質アスファルトをバインダーに用いて性能を向上させたものである。

●特徴

- (1) I型は夏期高温の塑性流動に対する抵抗性が、またII型は冬期の耐摩耗性が優れている。
- (2) これに使用されている改質アスファルトは、骨材への粘着力、把握力が大きく改善されており、耐久性、耐摩耗性にも良好な特性を示す。
- (3) 製造は、特殊な装置を必要とせず、

通常プラントミックスタイプのゴム入りアスファルト混合物と同様である。

- (4) 従来のアスファルト混合物の施工方法と同様である。

●主な用途

- (1) アスロードI型

- ① 重交通の一般道路部でわだち掘れが問題となる箇所

- ② 制動、駆動荷重のかかる交差点、踏切、バス停車場など

- ③ 造船所構内、荷物ターミナル、フォークリフト通路などの特殊な荷重のかかる箇所

- (2) アスロードII型

- ① 寒冷地で、スパイクタイヤなどによる摩耗を受ける箇所



一般国道1号静岡駅前

ODファルト

●概要

ODファルトは、エポキシアスファルトを使用した舗装であり、エポキシ樹脂の強硬さとアスファルトの柔軟性とを共有した、たわみ性、鋼床版などへの付着性に優れ、耐摩耗性、繰返し曲げ疲労に対し耐久性に優れるなど多くの特徴を有する高級舗装である。

この舗装はA液（エポキシ樹脂）とB液（均一に混合されたアスファルトとエポキシ樹脂硬化剤）の2液混合タイプの結合材と骨材とを加熱混合して敷均し、転圧締めを行なったアスファルト舗装である。

●特徴

- (1) 鋼床版、コンクリート舗装面、アスファルト舗装面などへの付着性が良好である。
- (2) 重交通荷重に対して、わだち掘れ、流動などの現象を生じない。
- (3) 繰返し曲げ疲労に対して、非常に耐久性がある。
- (4) 常に大きなすべり抵抗、摩耗抵抗を有する。
- (5) 耐熱性、耐油性、耐薬品性に優れ

ている。

- (6) 温度変化に対して性質が劣化しない。
- (7) 寿命が長いので長期的にみて経済的である。

●主な用途

- (1) 長大橋などの鋼床版の橋面舗装
- (2) 空港の滑走路、誘導路及び造船所などの超重荷重のかかる舗装
- (3) その他、特に条件の厳しい箇所の舗装



天白大橋

リフォーム路盤工法

リフォーム路盤工法は、交通荷重などによって老化した簡易舗装を、特殊なスタビライザーにより現位置で粉碎、安定処理し強化路盤として再生利用するもので、従来の維持修繕工法に比べ、施工期間の短縮、残土運搬から発生する交通公害の防止、省資源などに優れている。



スタビライザーによる路盤再生

ハイシール

ハイシールは、特殊開粒度アスコンの空隙に特殊セメントミルク（リジッドエース）を充填し、たわみ性舗装に剛性を持たせることにより、超耐流動性と耐油性を持たせた全浸透型半剛性舗装であり、特に駐車場、コンテナヤード、料金所などの舗装に利用されている。



工場倉庫の床の例

ODカラー

ODカラーは、褪色しにくく耐候性に優れた供用性の高いカラー舗装で、使用目的や施工場所に幅広くマッチさせるために、加熱混合物タイプ、スラリーシールタイプ、ブロックタイプなど種類も豊富で、施工性にも優れている。



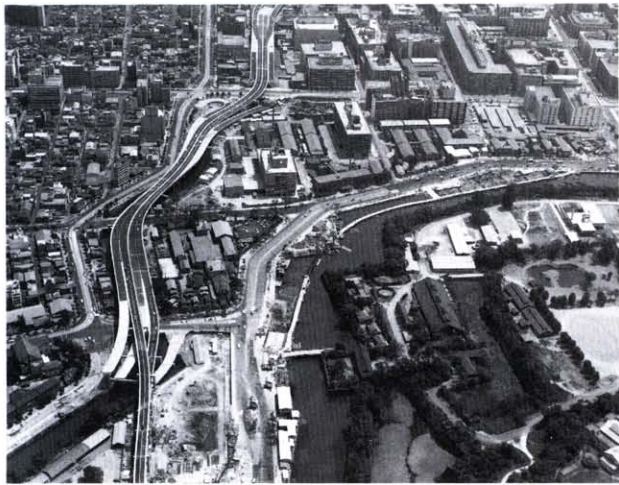
国立清瀬第一病院

ODコート

今日多くの人々が有意義なレジャーライフを過そうとスポーツに関心を深め、テニスは誰もが楽しめるスポーツとして流行している。そこで当社は、この需要にこたえて、いつでも最良のコンディションでプレーができ、維持管理が簡単な全天候型テニスコートとして、ハードコートからソフトコートまでの各種のものを揃えている。



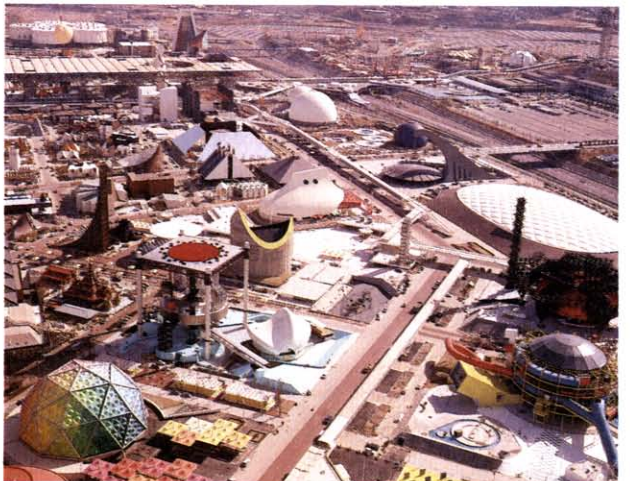
西武拝島ハイツテニスコート



上：名神高速（米原—関ヶ原） 岐阜県 39年6月竣工

下左：首都高速4号線 東京都 39年7月竣工

下右：名神高速（大垣—安八） 岐阜県 39年9月竣工



第三京浜（横浜） 神奈川県 40年11月竣工

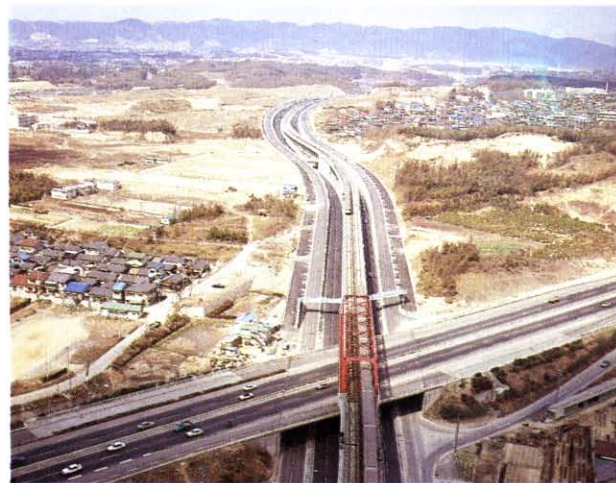
一般国道39号線（層雲峡） 北海道 41年10月竣工

東大阪トラックターミナル 大阪府 42年12月竣工

東名高速（豊田－岡崎） 愛知県 43年5月竣工

大阪空港（駐車場） 大阪府 44年3月竣工

日本万国博覧会会場 大阪府 44年3月竣工



東名高速（宇利—三方原） 静岡県 44年4月竣工

横浜港本牧埠頭 神奈川県 44年11月竣工

第1御堂筋線 大阪府 44年11月竣工

近畿高速大阪線（茨木—門真） 大阪府 45年3月竣工

阪神高速（住吉—堺） 大阪府 45年3月竣工

九州高速（植木—熊本） 熊本県 46年9月竣工



クラレ鹿島 茨城県 46年12月竣工
有明10号地 東京都 47年3月竣工
高須園宅地造成 広島県 47年8月竣工

中央自動車道(小牧-多治見) 愛知県 47年9月竣工
札幌駅前通り 北海道 47年9月竣工
新東京国際空港 千葉県 47年9月竣工



トヨタ自工三好工場（駐車場） 愛知県 48年9月竣工

仙台中央卸売市場 宮城県 48年11月竣工

独協医科大学 埼玉県 49年3月竣工

近畿高速和歌山線（和歌山南） 和歌山県 49年3月竣工

札幌バイパス 北海道 49年9月竣工

北陸自動車道（小矢部） 富山県 49年9月竣工



美浦トレーニングセンター 茨城県 49年9月竣工

九州自動車道(太宰府) 福岡県 50年4月竣工

沖縄縦貫道(石川) 沖縄県 50年5月竣工

筑波試験走路 茨城県 50年9月竣工

阿蘇登山有料道路 熊本県 51年3月竣工

舞子駅前歩道橋 兵庫県 51年6月竣工



中国自動車道（北房） 岡山県 51年9月竣工
 首都高速5号線 東京都 51年11月竣工
 東北自動車道（北上） 岩手県 52年9月竣工

下黒磯バイパス 栃木県 52年11月竣工
 トヨタ自工衣浦工場 愛知県 53年4月竣工
 富岡総合公園（テニスコート） 神奈川県 53年4月竣工



開成山陸上競技場 福島県 53年6月竣工

湘南桂台 神奈川県 53年6月竣工

神戸八多ゴルフ場 兵庫県 53年7月竣工

一般国道36号(白老町) 北海道 53年8月竣工

道央自動車道(植苗) 北海道 53年9月竣工

道頓堀ガーデンロード 大阪府 53年10月竣工



春野総合運動公園 高知県 53年10月竣工

第2千鳥橋 愛知県 53年12月竣工

津高宅地造成 岡山県 54年7月竣工

東北自動車道(平賀) 青森県 54年9月竣工

函館空港 北海道 54年11月竣工

一般国道302号(味鏡) 愛知県 55年3月竣工



住宅公団北柏 千葉県 55年4月竣工

九州自動車道(小川) 熊本県 55年5月竣工

総武本線強化路盤 千葉県 55年8月竣工

国際八王子自動車教習所 東京都 55年12月竣工

北陸自動車道(立山) 富山県 55年12月竣工

八丈島空港 東京都 56年1月竣工



千住大橋 東京都 56年9月竣工

むつ小川原油備蓄基地 青森県 56年12月竣工

熊本バス車庫 熊本県 57年1月竣工

大分空港 大分県 57年1月竣工

野村不動産宮野木 千葉県 57年3月竣工

本郷台駅前 神奈川県 57年3月竣工



佐倉市臼井生谷 千葉県 57年3月竣工

常磐自動車道(土浦) 茨城県 57年4月竣工

太平保土ヶ谷宅地造成 神奈川県 57年8月竣工

播磨自然公園 兵庫県 57年9月竣工

服部緑地陸上競技場 大阪府 57年11月竣工

中国縦貫道(渋川) 山口県 57年12月竣工

資料

1. 資料の出典

2. 資料の整理

3. 資料の活用

4. 資料の保存

5. 資料の公開

6. 資料の活用

定款——東洋舗装株式会社定款 ● 193

現行定款 ● 194

役員任期一覧 ● 196

旧役員 ● 198

資本金の推移 ● 200

株 式 ● 201

従業員数の推移 ● 201

会社機構図 ● 202

営業拠点 ● 204

完成工事高の推移 ● 206

貸借対照表 ● 208

損益計算書 ● 210

工事経歴 ● 212

定款——東洋舗装株式会社定款(昭和8年8月26日制定)

第一章 總 則

- 第一條 當會社ハ東洋舗装株式會社ト稱ス
- 第二條 當會社ハ左ノ業務ヲ營ムヲ以テ目的トス
- 一、道路舗装用材料及塗料ノ製造並ニ販賣
 - 二、前項ノ材料ヲ使用スル土木及建築工事ノ設計並ニ請負
 - 三、前二項ニ關聯セル業務
- 第三條 當會社ハ本店ヲ東京市ニ置キ支店ハ業務ノ都合ニヨリ便宜ノ地ニ之ヲ設置ス
- 第四條 當會社ハ資本總額ヲ金拾萬圓トス
- 第五條 當會社ノ公告ハ店頭ニ掲シテ之ヲ爲ス

第二章 株 式

- 第六條 當會社ハ株式總數ヲ貳千株トシ壹株ノ金額ヲ金五拾圓トス
- 第七條 當會社ノ株式ハ總て記名式トシ壹株券、拾株券、五拾株券ノ三種トス
- 第八條 株金ノ第一回拂込ハ壹株ニ付金貳拾五圓トシ第二回以後ノ拂込金額及其ノ時期ハ取締役會ニ於テ之ヲ定ム
- 第九條 株金拂込ヲ怠リタル株主ハ當會社ニ對シ拂込期日ノ翌日ヨリ拂込當日迄金百圓ニ付壹日金四錢ノ割合ヲ以テ遅延利息ヲ支拂ヒ尙拂込遅延ノ爲ニ生ジタル損害ヲ賠償スルモノトス
- 第十條 株主又ハ其ノ法定代理人ハ當會社所定ノ方式ニ依リ其ノ住所、氏名及印鑑ヲ當會社ニ届出ツベシ之ヲ變更シタルトキ亦同ジ
法定代理人ハ其ノ代理權ヲ證スル書面ヲ提出スルコトヲ要ス
- 第十一條 當會社ノ株式ハ取締役會ノ同意ヲ得タル後ニ非ザレバ名義書換ヲナスコトヲ得ズ
讓受ニ因リ株式ヲ取得シタルモノハ株券裏面相當欄ニ記名シ當會社所定ノ書式ニ依リ讓渡人連署ノ株式名義書換請求書ヲ添ヘ當會社ニ差出スベシ
- 第十二條 相續、遺贈等ニ因リ株式ノ所有權ヲ繼承シタルモノハ當會社ニ於テ必要ト認ムル證明書ヲ添ヘ前條ニ準ジ名義書換ヲ請求スベシ
- 第十三條 株券ヲ喪失シタルモノハ當會社所定ノ書式ニ依リ確實ナル保證人貳名以上連署シタル事由ヲ書テ當會社ニ差出し株券ノ再交付ヲ請求スルコトヲ得
前項ノ場合ニ於テハ當會社ハ請求者ノ費用ヲ以テ其ノ旨ヲ公告シ其ノ後參拾日ヲ經ルモ他ヨリ權利ノ申出ナキトキニ限り新株券ヲ交付スルモノトス
- 第十四條 株券ノ汚損又ハ分割若クハ併合ニ因リ新株券ト交換セント欲スルモノハ其ノ株券ニ事由ヲ書テ添ヘ當會社ニ差出し新株券ノ交付ヲ受クルコトヲ得但シ株券ノ汚損ニ因リ其ノ眞偽ヲ鑑別シ難キトキハ前條喪失ノ例ニ準ズルモノトス
- 第十五條 株式ノ名義書換手数料ハ株券壹通ニ付金拾錢、再交付及新株券交付手数料ハ株券壹通ニ付金貳拾錢トス
- 第十六條 每營業年度終了ノ翌日ヨリ定時株主總會終了ノ時迄株式ノ名義書換ヲ停止ス

第三章 株主總會

- 第十七條 當會社ノ株主總會ハ定時及臨時ノ二種ニ別テ定時株主總會ハ毎年十一月ニ專務取締役之ヲ招集シ臨時株主總會ハ取締役會ニ於テ必要ト認メタルトキ又ハ資本總額ノ十分ノ一以上ニ當ル株主ヨリ會社ノ利害ニ關シ其ノ目的タル事項及其ノ招集ノ理由ヲ記載シタル書面ヲ以テ請求アリタルトキ專務取締役之ヲ招集ス
專務取締役事故アルトキハ他ノ取締役之ヲ招集ス
- 第十八條 株主總會ノ決議ハ法律ニ別段ノ規定アル場合ヲ除クノ外出席株主ノ議決權ノ過半數ヲ以テ之ヲ爲ス可否同數ナルトキハ議長之ヲ決ス
- 第十九條 株主總會ノ議長ハ出席取締役ノ互選ヲ以テ之ヲ定ム
- 第二十條 議長ハ議事ヲ整理シ其ノ他議場ノ取締ニ必要ナル處分ヲ爲ス
- 第二十一條 株主總會ニ株主自ら出席スルコト能ハザル時ハ委任狀ヲ以テ他ノ株主ニ代理セシメ議決權ヲ行使スルコトヲ得
- 第二十二條 株主總會ニ出席シタル株主ハ出席名簿ニ署名又ハ捺印スベシ但シ出席者ガ本人ニ非ザルトキハ其ノ旨ヲ付記スルコトヲ要ス
- 第二十三條 株主總會ニ於テ議決シタル事項ハ其ノ要領ヲ決議録ニ記載シ議長及出席シタル株主一名以上之ニ署名捺印シ會社ニ保存スベシ

第四章 取締役 監査役

- 第二十四條 當會社ニ取締役五名以内監査役三名以内ヲ置キ其ノ範圍内ノ員數ハ株主總會ノ決議ヲ以テ之ヲ定ム
- 第二十五條 取締役及監査役ノ有スベキ株式數ハ二十株以上トシ取締役及監査役ハ株主總會ニ於テ株主中ヨリ之ヲ選舉ス
選舉ノ方法ハ株主總會ノ決議ヲ以テ之ヲ定ム但シ投票選舉ノ場合ニ於テハ有効投票ノ多數ヲ得タル者ヲ以テ當選者トシ若シ得票同數ナルトキハ抽籤ヲ以テ其ノ當選者ヲ定ム投票ノ效力ニ關スル異議ハ株主總會ノ決議ヲ以テ之ヲ決ス
- 第二十六條 取締役及監査役ノ任期ハ二ケ年トス
但シ營業年度ノ中ニ於テ其ノ任期ガ終了シタル場合ニ於テハ其ノ年度ノ決算ヲ報告スル定時株主總會ノ終結ニ至ル迄其ノ任期ヲ伸長ス
- 第二十七條 取締役ハ互選ヲ以テ專務取締役壹名ヲ定ム
專務取締役ハ當會社ヲ代表シ取締役會ニ於テ決議セラレタル事項ヲ執行シ且日常業務ヲ處理ス
- 第二十八條 取締役會ニ於テ決議スベキ事項ハ取締役會ノ決議ヲ以テ別ニ之ヲ定ム
- 第二十九條 取締役ハ其ノ在任中自己名義ノ株式拾株ヲ監査役ニ供託スベキモノトス
- 第三十條 取締役又ハ監査役中缺員ヲ生ジタルトキハ臨時株主總會ヲ開キ補缺選舉ヲ行フ但シ在任者ノ數法定數ヲ缺カズ且業務ノ執行ニ支障ヲ來サザルトキハ次回ノ定時株主總會又ハ改選期迄之ヲ延期スルコトヲ得
補缺當選者ノ任期ハ前任者ノ殘任期間、増員選舉ニ當選シタル者ノ任期ハ他ノ同職者ノ現任期間トス
- 第三十一條 取締役及監査役ノ受クベキ報酬ハ株主總會ノ決議ヲ以テ之ヲ定ム

現行定款(昭和57年12月23日現在)

第五章 会社の計算

- 第三十二條 當會社ノ營業年度ハ毎年十一月一日ヨリ翌年十月三十一日迄トス
- 第三十三條 當會社ノ損益計算ハ每期營業年度ニ於ケル總収入金ヨリ總支出金ヲ控除シタル殘額ヲ以テ利益金トシ第三十四條ノ定ムル處ニ從ヒ之ヲ處分ス
- 第三十四條 法定積立金、別途積立金、職員恩給準備金、其ノ他必要ナル積立金及基金、株主配當金及後期繰越金ノ割合ハ株主總會ノ決議ヲ以テ之ヲ定ム
但シ法定積立金ハ利益金ノ百分ノ十以下ニ下スコトヲ得ズ
- 第三十五條 株主配當金ハ當該營業年度末日ニ於ケル株主名簿ニ現存セル株主ニ對シ當會社又ハ當會社ガ指定シタル場所ニ於テ之ヲ拂渡スベシ
株主配當金拂渡通知ノ日ヨリ滿參ケ年ヲ經過スルモ株主ガ配當金ヲ受取ラザル時ハ之ヲ當會社ノ所得トス

第六章 附 則

- 第三十六條 當會社ノ負擔トナルベキ創立費用ハ金七百圓以内トス
- 第三十七條 發起人ノ氏名住所ハ左ノ如シ
- | | |
|------------------------|-----------|
| 大阪市東區今橋五丁目十六番地 | 大 林 義 雄 |
| 神戸市須磨區櫻木町一丁目十七番地 | 榎 並 充 造 |
| 神戸市須磨區離宮前町百三十三番地 | 加 藤 源 次 |
| 東京市本郷區駒込上富士前町百十九番地 | 植 村 克 巳 |
| 神戸市葺合區野崎通三丁目十二番地 | 直 木 倫 太 郎 |
| 兵庫縣武庫郡精道村芦屋字西新田五百二十四番地 | 近 藤 博 夫 |
| 東京市本郷區駒込西片町十番地 | 牛 島 航 |
- 東洋舗装株式會社設立ノ爲メ商法第百二十條及第百二十二條ノ規定ニ依リ此ノ定款ヲ作り發起人左ニ署名捺印スルモノナリ
- 昭和八年七月十七日

第1章 總 則

- (商 号)
- 第1條 當會社は、大林道路株式會社と稱する。
- (目 的)
- 第2條 當會社は、次の業務を営むことを目的とする。
1. 道路工事、舗装工事、敷地造成工事、下水道工事及びこれらに関連する土木工事の設計、施工並びに監理
 2. 前号の工事に使用する諸材料の製造及び販売
 3. 前各号に関連する一切の業務
- (本店の所在地)
- 第3條 當會社は、本店を東京都千代田区に置く。
- (公 告)
- 第4條 當會社の公告は、日本經濟新聞に掲載する。

第2章 株 式

- (株式の總数)
- 第5條 當會社が発行する株式の總数は、8,000万株とする。
- (株式の記名式及び額面株式の金額)
- 第6條 當會社が発行する株式は、記名式とし、額面株式の1株の金額は、50円とする。
- (1単位の株式の数)
- 第7條 當會社の1単位の株式の数は、1,000株とする。
- (株主名簿の閉鎖)
- 第8條 當會社は、毎年10月1日から10月31日まで株主名簿の記載の変更を停止する。
- 前項のほか必要があるときは、臨時に株主名簿の記載の変更を停止し又は株主若しくは質権者として権利を行使すべき者を確定する日を定めることができる。
- (名義書換代理人)
- 第9條 當會社は株式につき、名義書換代理人を置く。
- 名義書換代理人及びその事務取扱場所は取締役会の決議によって定め、これを公告する。
- 當會社の株主名簿は名義書換代理人の事務取扱場所に備え置き、株式の名義書換、質権の登録又は信託財産の表示及びその抹消、株券の交付、単位未満株式の買取り、届出の受理等株式に関する事務は名義書換代理人に取扱わせ、當會社においてはこれを取扱わない。
- (株式の取扱規程)
- 第10條 當會社の株券の種類、株式の名義書換、単位未満株式の買取りその他株式に関する取扱は、取締役会で定める株式取扱規程による。

第3章 株主總會

- (招 集)
- 第11條 定時株主總會は、毎年12月に招集する。
- 前号のほか必要の都度臨時株主總會を招集する。
- 第1項の定時株主總會において権利を行使すべき株主は、毎營業年度末日の最終の株主名簿に記載された議決権を有する株主とする。
- (議 長)
- 第12條 株主總會の議長は、社長がこれにあたり、社長に事故が

あるときは、あらかじめ取締役会で定めた順序により、他の取締役がこれにあたる。

(決議方法)

第13条 株主総会の決議は、法令に別段の定めのある場合のほか出席株主の議決権の過半数をもってこれを行なう。

(議決権の代理行使)

第14条 株主は、当会社の議決権を有する他の株主を代理人としてその議決権を行使することができる。但し、株主が法人である場合には、法人の役員又は従業員に議決権を行使させることができる。

前項の場合には、あらかじめ代理権を証する書面を総会ごとに当会社に提出しなければならない。

第4章 役員及び取締役会

(取締役及び監査役の員数)

第15条 当会社に取締役20名以内、監査役3名以内を置く。

(取締役及び監査役の選任)

第16条 取締役及び監査役は、株主総会で選任する。

前項の選任決議には、発行済株式総数のうち議決権のある株式数の3分の1以上にあたる株式を有する株主の出席を要する。

取締役の選任は、累積投票によらないものとする。

(取締役及び監査役の任期)

第17条 取締役及び監査役の任期は、就任後2年内の最終決算期に関する定時株主総会終了の時までとする。

補欠又は増員により選任された取締役の任期は、他の現任の取締役の残任期間と同一とする。

補欠により選任された監査役の任期は、前任者の残任期間と同一とする。

(代表取締役及び役付取締役)

第18条 当会社に会長1名、社長1名、専務取締役若干名及び常務取締役若干名を置く。

会長、社長、専務取締役及び常務取締役は、取締役会の決議をもって定める。

社長は、社務を統理する。

専務取締役は、社長の下に業務を処理する。

常務取締役は、社長及び専務取締役の下に業務を担当する。

社長及び専務取締役は、各自当会社を代表する。

(取締役会の招集)

第19条 取締役会は、会長が招集し、その議長となる。

会長に事故があるときは社長がこれにあたり、社長に事故があるときはあらかじめ取締役会で定めた順序により、他の取締役がこれにあたる。

取締役会の招集通知は、会日の三日前までに発する。但し、緊急の必要がある場合は、この期間を短縮することができる。

(常勤監査役)

第20条 監査役は、互選をもって常勤の監査役を定める。

第5章 計 算

(営業年度)

第21条 当会社の営業年度は、毎年10月1日に始まり翌年9月30

日に終るものとする。

(配当金の支払)

第22条 当会社の株主配当金は、毎営業年度末日において株主名簿に記載のある株主又は登録質権者に支払うものとする。

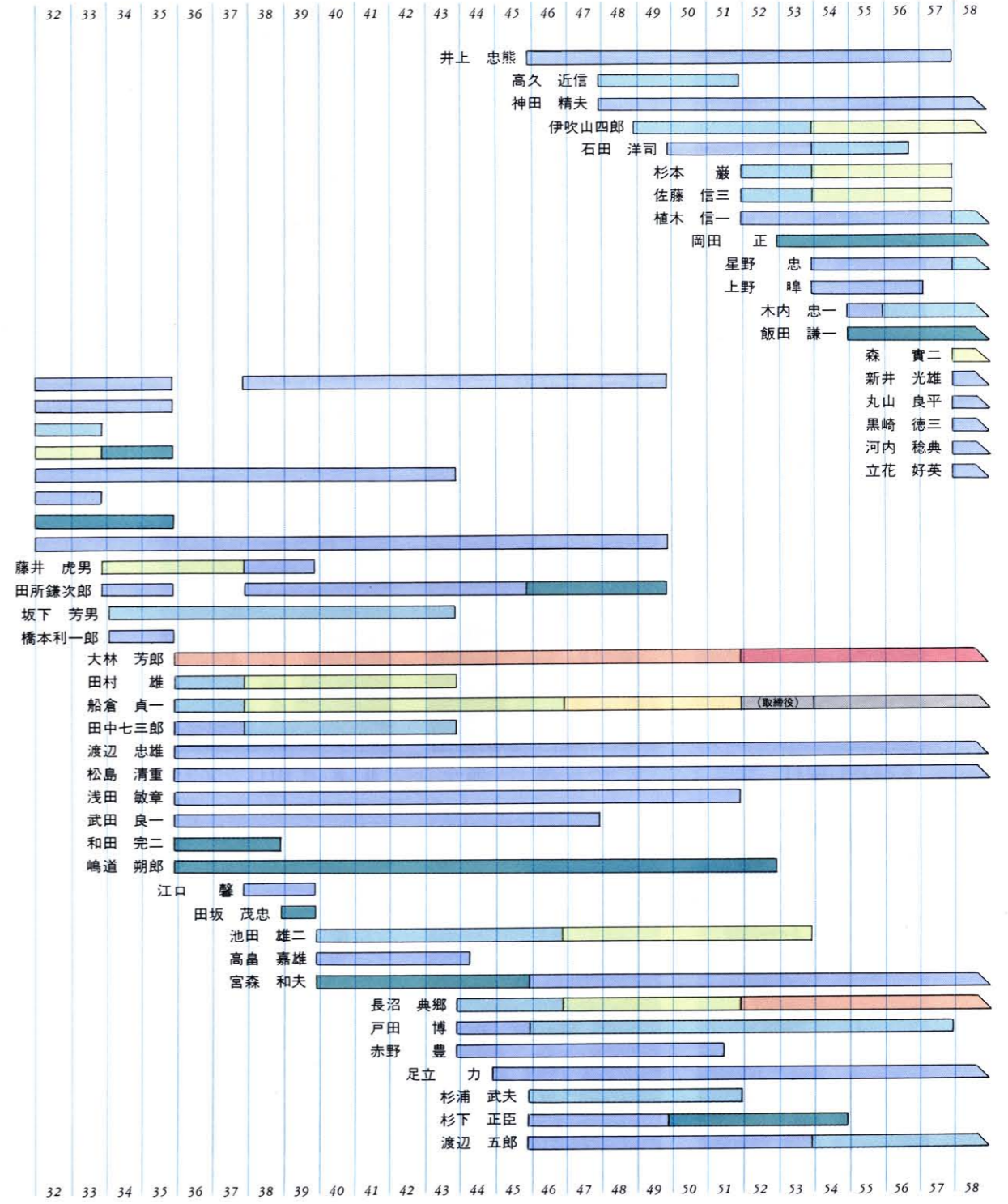
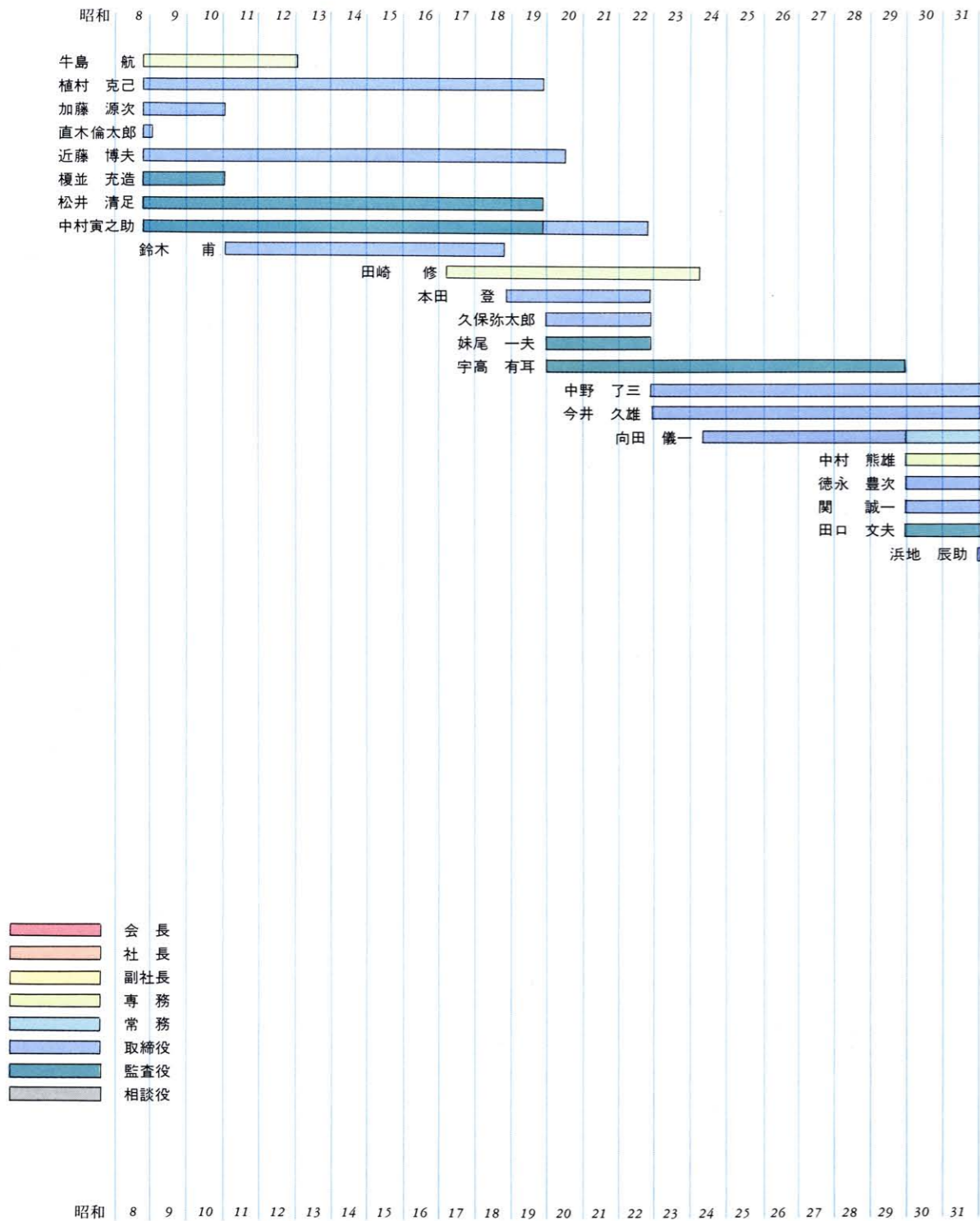
前項の配当金はその支払の提供をしてから満3年を経過してもなお受領されないときは、当会社はその支払義務を免れるものとする。

附 則

この定款の変更は決議の日から実施する。但し、第20条(常勤監査役)の規定は、昭和58年9月30日の決算期に関する定時株主総会終了の時から実施する。

昭和8年8月26日制定
昭和15年6月14日一部変更
昭和19年3月10日一部変更
昭和19年12月28日一部変更
昭和21年5月30日一部変更
昭和24年3月15日一部変更
昭和26年12月15日一部変更
昭和29年11月30日一部変更
昭和30年1月28日一部変更
昭和30年11月25日一部変更
昭和33年11月26日一部変更
昭和34年2月6日一部変更
昭和34年11月26日一部変更
昭和35年11月22日一部変更
昭和37年11月27日一部変更
昭和38年11月26日一部変更
昭和39年11月27日一部変更
昭和42年2月7日一部変更
昭和42年11月24日一部変更
昭和45年11月30日一部変更
昭和46年11月26日一部変更
昭和47年11月24日一部変更
昭和50年11月26日一部変更
昭和51年12月25日一部変更
昭和57年12月23日一部変更

役員任期一覧



旧役員



専務取締役 田崎 修



取締役 今井 久雄



常務取締役 向田 儀一



専務取締役 中村 熊雄



取締役 関 誠一



監査役 田口 文夫



専務取締役 藤井 虎男



常務取締役 坂下 芳男



取締役 橋本利一郎



専務取締役 田村 雄



常務取締役 田中七三郎



常務取締役 高久 近信



常務取締役 石田 洋司



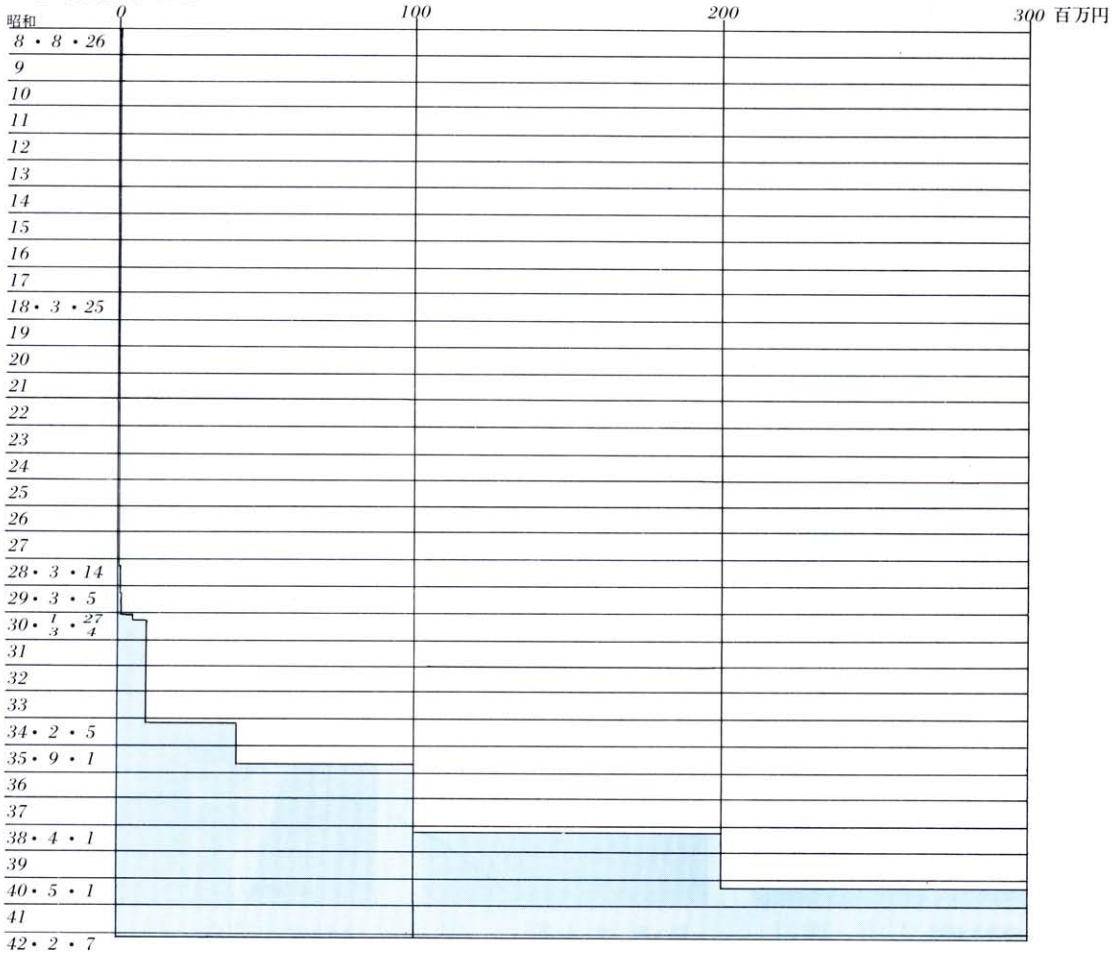
取 締 役 上野 暉



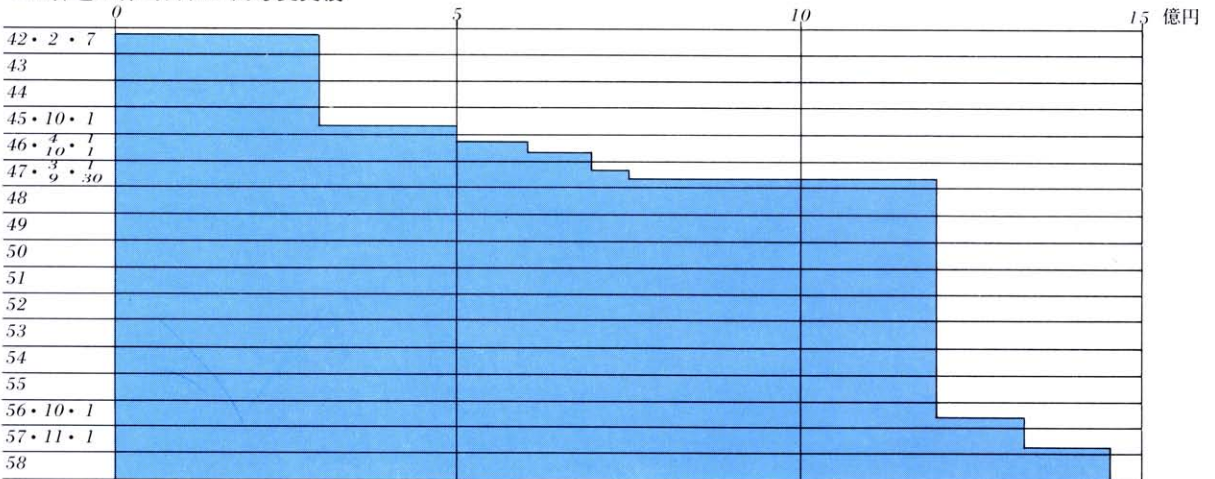
専務取締役 佐藤 信三

資本金の推移

● 東洋舗装株式会社



● 大林道路株式会社と商号変更後



株式 (昭和57年11月1日現在)

●所有者別

項目区分	株主数	株式数	株式数	株式数
政府及び公共団体	0人	0.00%	0株	0.00%
金融機関	10	0.27	3,833,280	13.20
証券会社	10	0.27	71,892	0.25
その他法人	160	4.33	14,954,016	51.49
外国人	3	0.08	161,260	0.56
個人・その他	3,510	95.05	10,019,552	34.50
合計	3,693	100.00	29,040,000	100.00

●地域別

項目区分	株主数	株式数	株式数	株式数
北海道地方	129人	3.49%	399,731株	1.38%
東北地方	91	2.47	155,570	0.53
関東地方	1,348	36.50	5,842,280	20.12
中部地方	520	14.08	1,312,024	4.52
近畿地方	1,098	29.73	19,946,606	68.69
中国地方	235	6.37	572,160	1.97
四国地方	92	2.49	224,998	0.77
九州地方	177	4.79	425,371	1.46
外地	3	0.08	161,260	0.56
合計	3,693	100.00	29,040,000	100.00

●大株主一覧

大株主	所在地	株式数	株式数
株式会社大林組	大阪府大阪市東区京橋3丁目37	10,832,800株	37.30%
株式会社三和銀行	大阪府大阪市東区伏見町4丁目10	1,749,660	6.03
大阪セメント株式会社	大阪府大阪市北区堂島浜1丁目4-4	1,688,104	5.81
丸善石油株式会社	大阪府大阪市南区島之内1丁目20-19	1,320,000	4.55
大林道路従業員持株会	東京都千代田区神田錦町1丁目2-1	761,534	2.62
日本生命保険相互会社	大阪府大阪市東区今橋4丁目7	598,180	2.06
東洋信託銀行株式会社	東京都千代田区丸の内1丁目4-3	478,720	1.65
大林道路西日本柏友持株会	大阪府大阪市東区釣鐘町2丁目36	330,660	1.14
大林道路東日本柏友持株会	東京都千代田区神田錦町1丁目2-1	284,395	0.98
日産火災海上保険株式会社	東京都港区北青山2丁目9-5	275,000	0.95

従業員数の推移

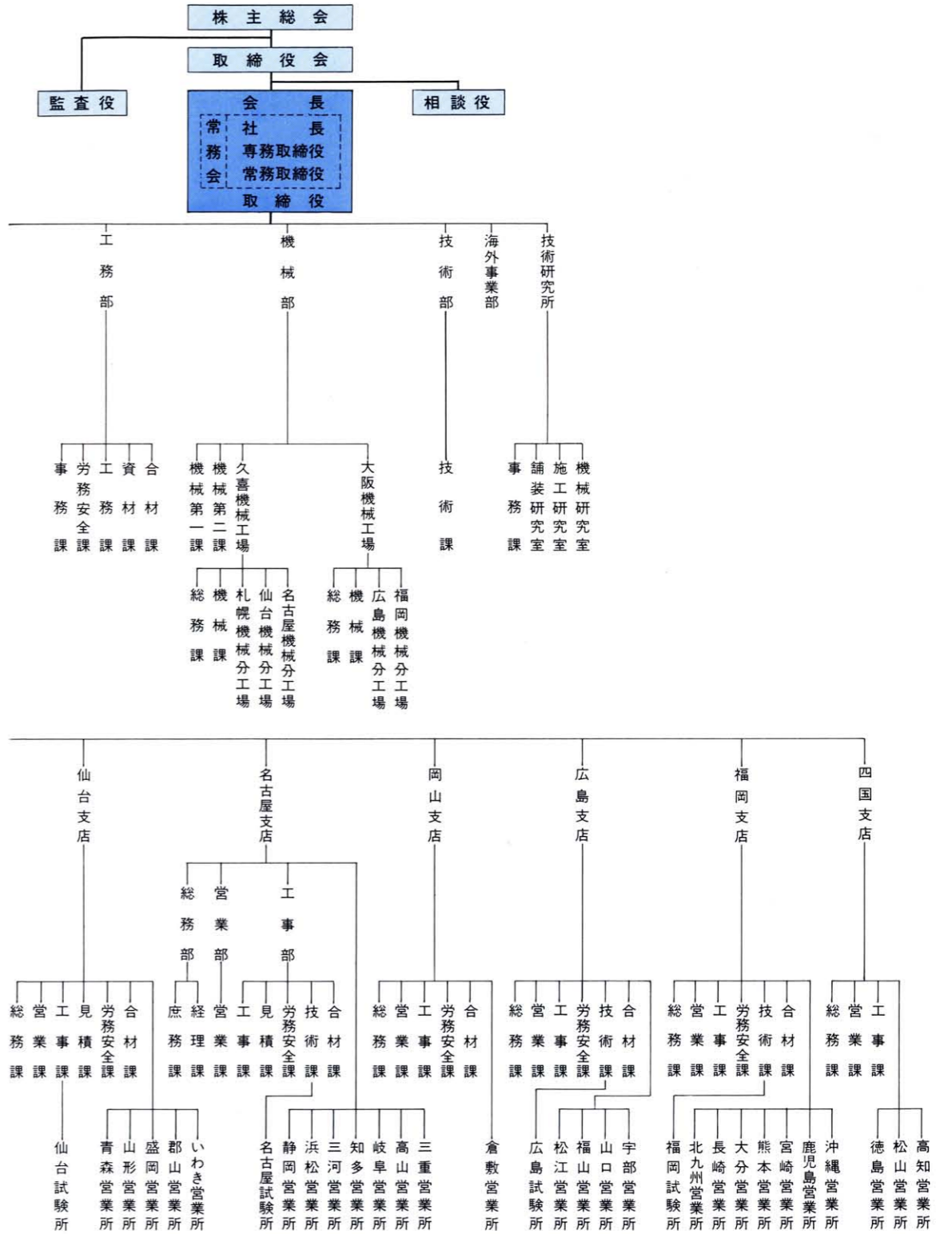
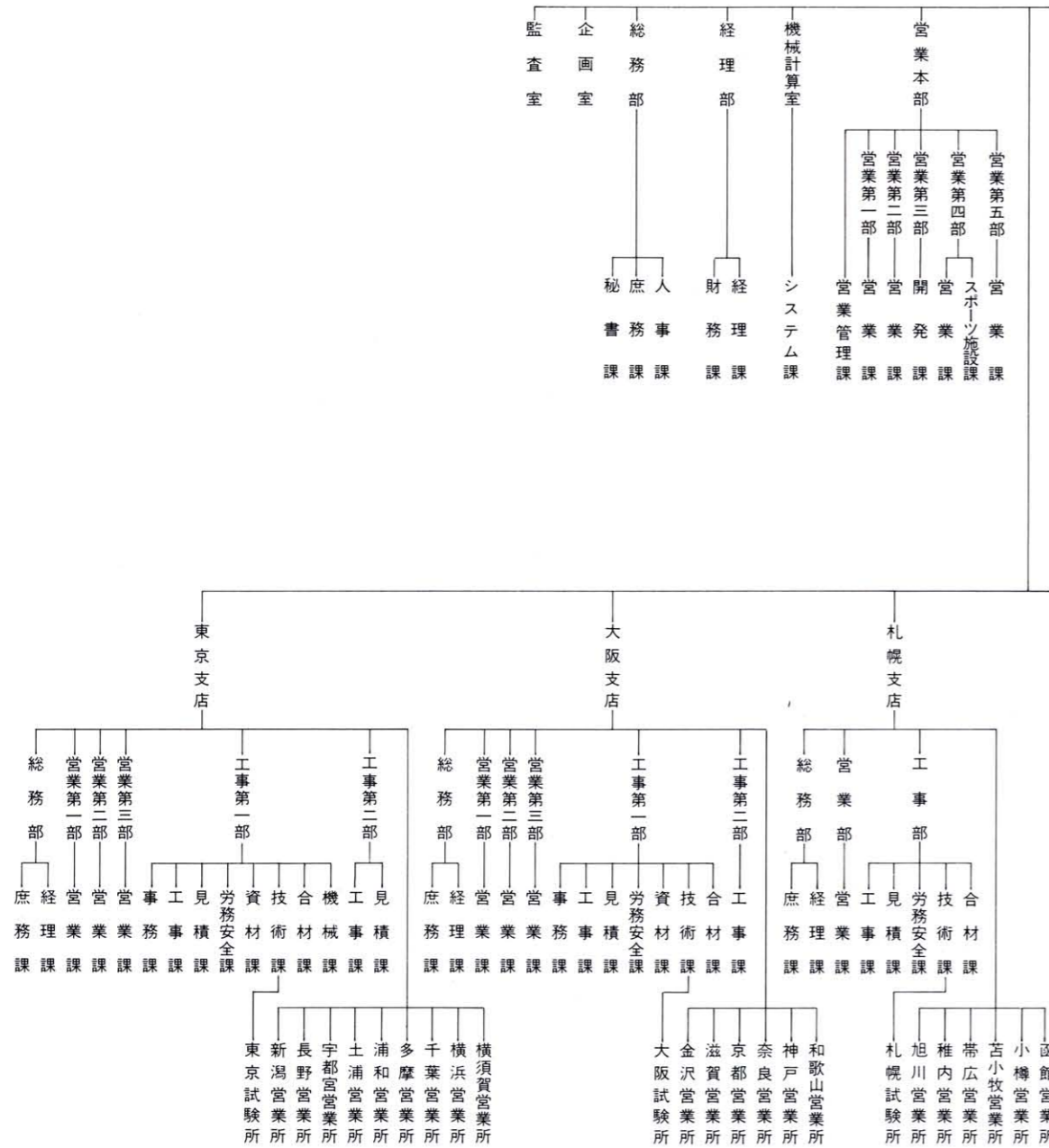
●男女別・職種別

(単位：人)

	男	女	事務	土木	電気	機械	技能	その他	計
昭和39	321	36	85	160	1	14	74	23	357
40	374	42	91	200	2	17	79	27	416
41	417	52	111	218	2	19	92	27	469
42	415	59	121	218	2	20	80	33	474
43	460	64	131	242	2	43	76	30	524
44	483	71	136	267	2	47	57	45	554
45	532	104	167	301	2	75	41	50	636
46	594	115	195	345	2	91	20	56	709
47	731	131	251	398	6	43	96	68	862
48	828	160	297	448	13	47	94	89	988
49	899	173	326	487	13	46	102	98	1,072
50	909	155	321	503	12	45	97	86	1,064
51	923	144	303	523	12	41	104	84	1,067
52	886	142	295	496	12	40	105	80	1,028
53	877	149	302	488	12	39	99	86	1,026
54	886	142	299	496	11	38	109	75	1,028
55	886	145	294	499	11	33	114	80	1,031
56	916	142	297	513	11	31	127	79	1,058
57	945	171	318	538	14	33	128	85	1,116
58	949	170	320	536	14	36	128	85	1,119

注：各年度とも4月1日現在

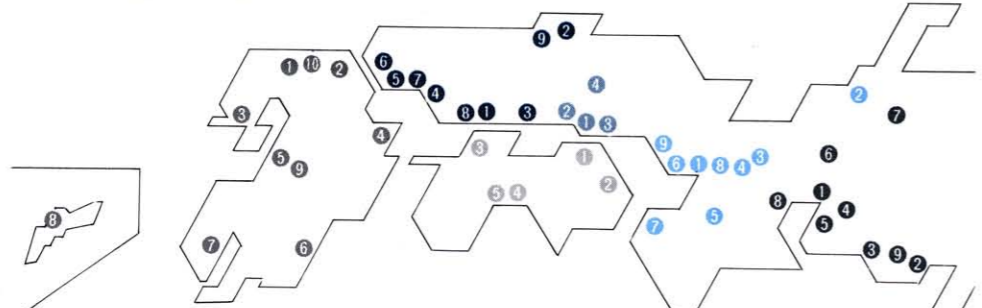
会社機構図 (昭和58年6月1日現在)



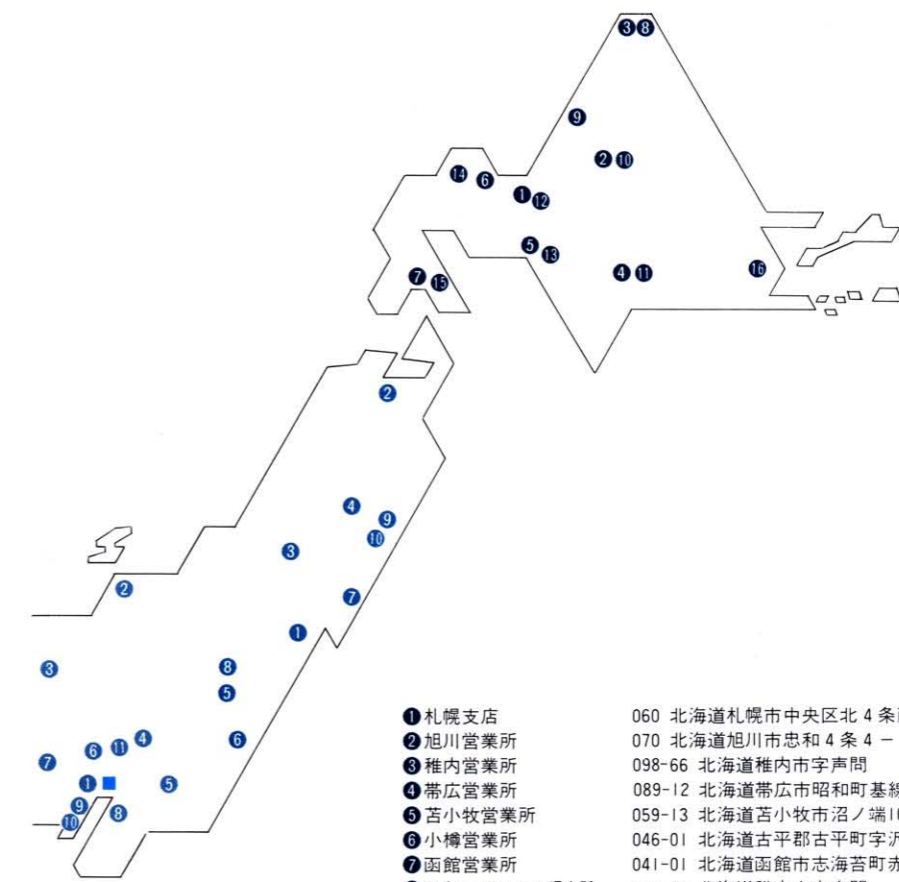
営業拠点

- 本店
- ① 東京支店
- ② 新潟営業所
- ③ 長野営業所
- ④ 宇都宮営業所
- ⑤ 土浦営業所
- ⑥ 浦和営業所
- ⑦ 多摩営業所
- ⑧ 千葉営業所
- ⑨ 横浜営業所
- ⑩ 横須賀営業所
- ⑪ 久喜アスファルト混合所
- ⑫ 大阪支店
- ⑬ 金沢営業所
- ⑭ 滋賀営業所
- ⑮ 京都営業所
- ⑯ 奈良営業所
- ⑰ 神戸営業所
- ⑱ 和歌山営業所
- ⑲ 門真アスファルト混合所
- ⑳ 東条アスファルト混合所

- 101 東京都千代田区神田錦町1-2-1 昭栄錦町ビル内
- 101 東京都千代田区神田錦町1-2-1 昭栄錦町ビル内
- 950 新潟県新潟市女池西前沢1804
- 380 長野県長野市大字大豆島7659
- 321-01 栃木県宇都宮市川田町369
- 300-32 茨城県筑波郡大穂町花畑3-14-1
- 336 埼玉県浦和市沼影2-12-36
- 192 東京都八王子市中野町2195-1
- 280 千葉県千葉市仁戸名町139-3
- 233 神奈川県横浜市港南区日野町1874-1
- 238 神奈川県横須賀市日の出町1-8-28 株大林組横須賀分室内
- 346 埼玉県久喜市清久町6-5
- 540 大阪府大阪市東区釣鐘町2-36 ニュー大阪ビル内
- 920 石川県金沢市片町1-5-20 金沢福井ビル内
- 520-30 滋賀県栗太郡栗東町坊袋杉の木193
- 604 京都府京都市中京区室町通錦小路上山伏山町550-1 株大林組京都営業所内
- 631 奈良県奈良市中山町西1-561-2
- 650 兵庫県神戸市中央区栄町通4-4-7 株大林組神戸支店内
- 640 和歌山県和歌山市鷺の森堂前町1
- 571 大阪府門真市大字上馬伏663
- 673-13 兵庫県加東郡東条町小沢337



- ① 岡山支店
 - ② 倉敷営業所
 - ③ 備前アスファルト混合所
 - ④ 湯原アスファルト混合所
 - ⑤ 広島支店
 - ⑥ 松江営業所
 - ⑦ 福山営業所
 - ⑧ 山口営業所
 - ⑨ 宇部営業所
 - ⑩ 船木アスファルト混合所
 - ⑪ 徳山アスファルト混合所
 - ⑫ 大野アスファルト混合所
 - ⑬ 宍道アスファルト混合所
 - ⑭ 福岡支店
 - ⑮ 北九州営業所
 - ⑯ 長崎営業所
 - ⑰ 大分営業所
 - ⑱ 熊本営業所
 - ⑲ 宮崎営業所
 - ⑳ 鹿児島営業所
 - ㉑ 沖縄営業所
 - ㉒ 熊本アスファルト混合所
 - ㉓ 福岡アスファルト混合所
 - ① 四国支店
 - ② 徳島営業所
 - ③ 松山営業所
 - ④ 高知営業所
 - ⑤ 高知アスファルト混合所
- 700 岡山県岡山市下石井2-4-1 岡山大林ビル内
 - 712 岡山県倉敷市水島海岸通2-1-13 菱興ビル内
 - 705 岡山県備前市西片上989-4
 - 717-04 岡山県真庭郡湯原町田羽根757
 - 730 広島県広島市中区大手町3-8-3 今井ビル内
 - 690 島根県松江市殿町42 株大林組松江営業所内
 - 720 広島県福山市沖野上町4-12-27 株大林組福山営業所内
 - 744 山口県下松市北斗町20
 - 757-07 山口県厚狭郡楠町大字船木字逢坂
 - 757-07 山口県厚狭郡楠町大字船木字逢坂
 - 746 山口県新南陽市大字富田字小川屋開作4979-1
 - 739-04 広島県佐伯郡大野町更地436-2
 - 699-04 島根県八束郡宍道町大字佐々布2723
 - 810 福岡県福岡市中央区薬院4-3-7 大林フローラ薬院内
 - 802 福岡県北九州市小倉北区上富野2-8-25
 - 852 長崎県長崎市本原町16-4 阿部ビル内
 - 873-02 大分県東国東郡安岐町大字塩屋字ミドリ1979-1
 - 862 熊本県熊本市中江町下中江52
 - 880 宮崎県宮崎市大字赤江字飛江田1560-3
 - 892 鹿児島県鹿児島市照国町3-12 株大林組鹿児島営業所内
 - 900 沖縄県那覇市久茂池3-1-1 株大林組沖縄営業所内
 - 862 熊本県熊本市中江町下中江52
 - 813 福岡県福岡市東区大字名子字切畑136-1
 - 760 香川県高松市中央町17-28 八代ビル内
 - 770 徳島県徳島市南出来島町2-15 株大林組徳島営業所内
 - 790 愛媛県松山市越智町114-1
 - 780 高知県高知市本町5-6-21 株大林組高知営業所内
 - 781-03 高知県吾川郡春野町弘岡下親田2491-1



- ① 札幌支店
 - ② 旭川営業所
 - ③ 稚内営業所
 - ④ 帯広営業所
 - ⑤ 苫小牧営業所
 - ⑥ 小樽営業所
 - ⑦ 函館営業所
 - ⑧ 稚内アスファルト混合所
 - ⑨ 留萌アスファルト混合所
 - ⑩ 旭川アスファルト混合所
 - ⑪ 帯広アスファルト混合所
 - ⑫ 札幌アスファルト混合所
 - ⑬ 苫小牧アスファルト混合所
 - ⑭ 古平アスファルト混合所
 - ⑮ 函館アスファルト混合所
 - ⑯ 別海アスファルト混合所
 - ⑰ 仙台支店
 - ⑱ 青森営業所
 - ⑲ 山形営業所
 - ⑳ 盛岡営業所
 - ㉑ 郡山営業所
 - ㉒ いわき営業所
 - ㉓ 気仙沼アスファルト混合所
 - ㉔ 郡山アスファルト混合所
 - ㉕ 田野畑アスファルト混合所
 - ㉖ 岩泉アスファルト混合所
 - ① 名古屋支店
 - ② 静岡営業所
 - ③ 浜松営業所
 - ④ 三河営業所
 - ⑤ 知多営業所
 - ⑥ 岐阜営業所
 - ⑦ 高山営業所
 - ⑧ 三重営業所
 - ⑨ 静岡アスファルト混合所
- 060 北海道札幌市中央区北4条西6-1-1 毎日札幌会館ビル内
 - 070 北海道旭川市忠和4条4-7-556
 - 098-66 北海道稚内市字声間
 - 089-12 北海道帯広市昭和町基線131
 - 059-13 北海道苫小牧市沼ノ端10
 - 046-01 北海道古平郡古平町字沢江15
 - 041-01 北海道函館市志海苔町赤坂63-2
 - 098-66 北海道稚内市字声間
 - 078-36 北海道苫前郡苫前町字古丹別171-2
 - 070 北海道旭川市忠和4条4-7-556
 - 089-12 北海道帯広市昭和町基線131
 - 063 北海道札幌市西区発寒15条3-4-3
 - 059-13 北海道苫小牧市沼ノ端10
 - 046-01 北海道古平郡古平町字沢江15
 - 041-01 北海道函館市志海苔町赤坂63-2
 - 086-02 北海道野付郡別海町別海246-6
 - 980 宮城県仙台市中央2-11-19 仙南ビル内
 - 030 青森県青森市久須志1-20-13
 - 990 山形県山形市寿町10-35
 - 020 岩手県盛岡市中央通2-6-17 株大林組盛岡営業所内
 - 963 福島県郡山市豊田町4-12 新和第一ビル内
 - 970 福島県いわき市平北白土字原後6-1 株大林組いわき分室内
 - 988 宮城県気仙沼市八幡前169
 - 969-21 福島県郡山市熱海町安子島字北吉野23
 - 032-04 岩手県下閉伊郡田野畑村一の渡99
 - 027-05 岩手県下閉伊郡岩泉町大字二升石4 地割字貝内野16
 - 461 愛知県名古屋市中区東区東桜1-10-19 名古屋大林ビル内
 - 420 静岡県静岡市川合1044-1
 - 430 静岡県浜松市田町123 株大林組浜松営業所内
 - 470-02 愛知県西加茂郡三好町大字打越字生賀山36-1
 - 478 愛知県知多市岡田字西無常堂64
 - 500 岐阜県岐阜市吉野町4-18 株大林組岐阜営業所内
 - 506 岐阜県高山市下岡本町2864-7
 - 510 三重県四日市市幸町3-3 株大林組三重営業所内
 - 420 静岡県静岡市芝原2-1

完成工事高の推移

●工種別・官民別

年度	工種別・官民別	舗装			土木			官公庁
		官公庁	民間	計	官公庁	民間	計	
第22期	27.11.1~28.10.31	6,497	10,954	17,451				6,497
23	28.11.1~29.10.31	28,828	2,835	31,663				28,828
24	29.11.1~30.9.30	69,060	11,214	80,274				69,060
25	30.10.1~31.9.30	52,071	22,275	74,346				52,071
26	31.10.1~32.9.30	79,454	43,238	122,692				79,454
27	32.10.1~33.9.30	225,630	50,906	276,536				225,630
28	33.10.1~34.9.30	388,772	72,803	461,575				388,772
29	34.10.1~35.9.30	592,565	107,734	700,299				592,565
30	35.10.1~36.9.30	353,518	663,634	1,017,152				353,518
31	36.10.1~37.9.30	519,672	716,830	1,236,502				519,672
32	37.10.1~38.9.30	809,147	791,839	1,600,986				809,147
33	38.10.1~39.9.30	1,534,736	972,268	2,507,004				1,534,736
34	39.10.1~40.9.30	1,513,370	1,025,383	2,538,753	22,293	123,462	145,755	1,535,663
35	40.10.1~41.9.30	1,913,634	1,179,819	3,093,453	12,768	46,561	59,329	1,926,402
36	41.10.1~42.9.30	1,933,727	1,254,010	3,187,737	168,033	300,885	468,918	2,101,760
37	42.10.1~43.9.30	2,798,006	1,299,235	4,097,241	263,746	208,985	472,731	3,061,752
38	43.10.1~44.9.30	4,047,582	1,609,934	5,657,516	220,111	315,979	536,090	4,267,693
39	44.10.1~45.9.30	4,791,444	2,795,905	7,587,349	136,830	787,919	924,749	4,928,274
40	45.10.1~46.9.30	7,139,839	1,847,795	8,987,634	576,234	1,511,011	2,087,245	7,716,073
41	46.10.1~47.9.30	7,747,613	3,843,658	11,591,271	731,821	1,081,305	1,813,126	8,479,434
42	47.10.1~48.9.30	7,658,854	4,737,290	12,396,144	948,610	1,810,744	2,759,354	8,607,464
43	48.10.1~49.9.30	9,543,651	7,346,027	16,889,678	1,064,117	3,340,424	4,404,541	10,607,768
44	49.10.1~50.9.30	12,021,028	7,137,722	19,158,750	589,430	4,272,157	4,861,587	12,610,458
45	50.10.1~51.9.30	7,269,007	7,841,417	15,110,424	1,085,304	3,907,578	4,992,882	8,354,311
46	51.10.1~52.9.30	7,646,827	8,383,912	16,030,739	1,232,490	4,775,571	6,008,061	8,879,317
47	52.10.1~53.9.30	9,287,649	9,580,477	18,868,126	537,077	5,340,531	5,877,608	9,824,726
48	53.10.1~54.9.30	11,606,651	9,874,051	21,480,702	1,245,250	4,692,048	5,937,298	12,851,901
49	54.10.1~55.9.30	11,040,185	11,458,774	22,498,959	1,670,698	6,567,711	8,238,409	12,710,883
50	55.10.1~56.9.30	13,935,242	15,432,075	29,367,317	1,528,336	7,500,032	9,028,368	15,463,578
51	56.10.1~57.9.30	13,189,762	18,650,908	31,840,670	1,286,506	8,191,605	9,478,111	14,476,268

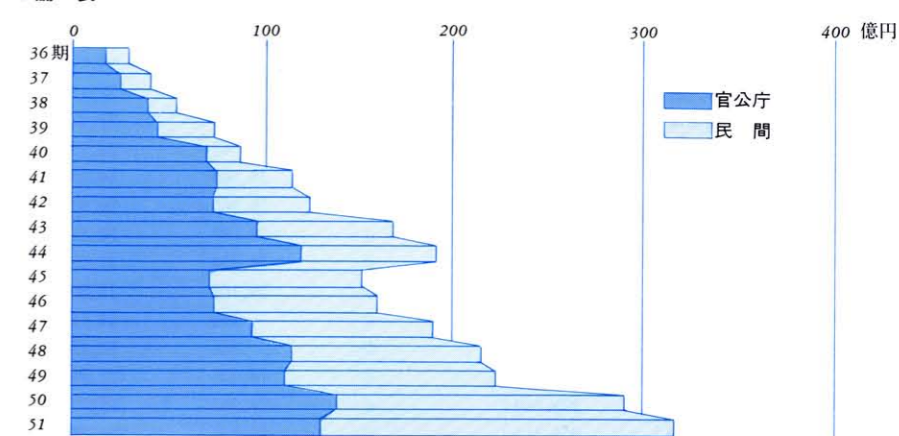
●支店別

年度	支店別	本店・東京支店	大阪支店	札幌支店	仙台支店	名古屋支店	岡山支店	広島支店
第30期	35.10.1~36.9.30	722,899	294,253					
31	36.10.1~37.9.30	936,774	299,728					
32	37.10.1~38.9.30	1,014,432	586,554					
33	38.10.1~39.9.30	1,858,477	648,527					
34	39.10.1~40.9.30	1,839,410	845,098					
35	40.10.1~41.9.30	2,026,902	1,125,880					
36	41.10.1~42.9.30	2,413,421	1,243,234					
37	42.10.1~43.9.30	1,818,081	1,969,754	501,071		281,066		
38	43.10.1~44.9.30	2,441,644	2,615,808	352,909		783,245		
39	44.10.1~45.9.30	1,747,948	3,951,878	1,003,272	163,674	961,035		514,075
40	45.10.1~46.9.30	3,076,176	2,188,938	1,876,252	467,090	1,008,560		952,454
41	46.10.1~47.9.30	4,468,066	2,333,602	1,880,563	733,465	2,140,459		1,344,124
42	47.10.1~48.9.30	3,090,098	3,271,034	1,563,987	1,744,106	1,907,648		2,722,486
43	48.10.1~49.9.30	6,347,098	4,777,244	2,480,445	1,956,487	2,486,586	984,466	1,172,253
44	49.10.1~50.9.30	6,654,328	3,795,115	2,138,562	2,992,605	2,365,226	1,088,102	1,312,722
45	50.10.1~51.9.30	4,984,847	3,609,428	2,123,794	1,978,144	1,925,032	2,290,596	1,605,553
46	51.10.1~52.9.30	4,608,897	4,728,649	2,187,387	3,451,200	1,904,012	1,562,214	1,789,027
47	52.10.1~53.9.30	7,096,169	5,330,459	3,229,534	2,061,271	2,362,406	1,202,502	1,923,575
48	53.10.1~54.9.30	6,128,055	5,356,653	3,544,475	3,729,928	2,605,228	1,068,327	2,076,146
49	54.10.1~55.9.30	6,012,256	6,609,679	4,775,264	3,232,385	3,122,087	1,193,852	2,324,033
50	55.10.1~56.9.30	11,594,548	7,579,118	4,272,845	2,897,804	4,979,034	1,311,182	3,958,417
51	56.10.1~57.9.30	11,501,811	9,002,786	5,507,542	3,322,199	4,347,480	1,565,408	3,054,421

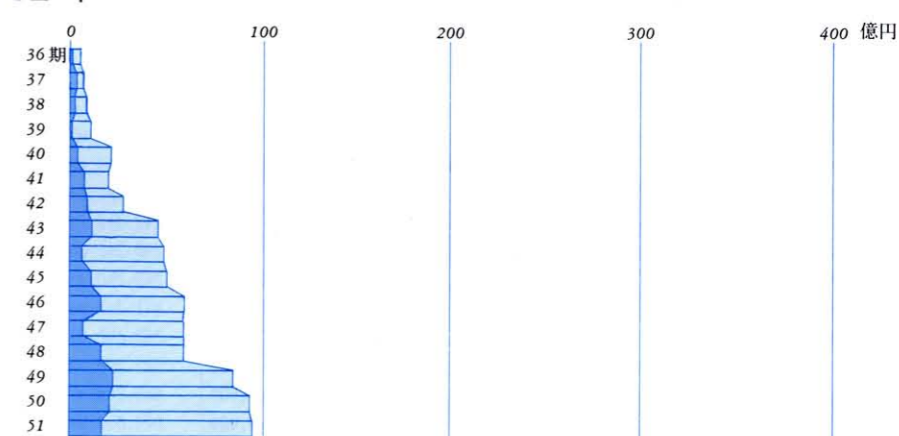
(単位：千円)

年度	舗装		土木		合計
	民間	計	民間	計	
第30期					1,017,152
31	10,954	17,451			1,236,502
32	2,835	31,663			1,600,986
33	11,214	80,274			2,507,004
34	22,275	74,346			2,684,508
35	43,238	122,692			3,152,782
36	50,906	276,536			3,656,655
37	72,803	461,575			4,569,972
38	107,734	700,299			6,193,606
39	663,634	1,017,152			8,512,098
40	716,830	1,236,502			11,074,879
41	791,839	1,600,986			13,404,397
42	972,268	2,507,004			15,155,498
43	1,148,845	2,684,508			18,026,485
44	1,226,380	3,152,782			21,294,219
45	1,554,895	3,656,655			24,020,337
46	1,508,220	4,569,972			26,842,513
47	1,925,913	6,193,606			
48	3,583,824	8,512,098			
49	3,358,806	11,074,879			
50	4,924,963	13,404,397			
51	6,548,034	15,155,498			

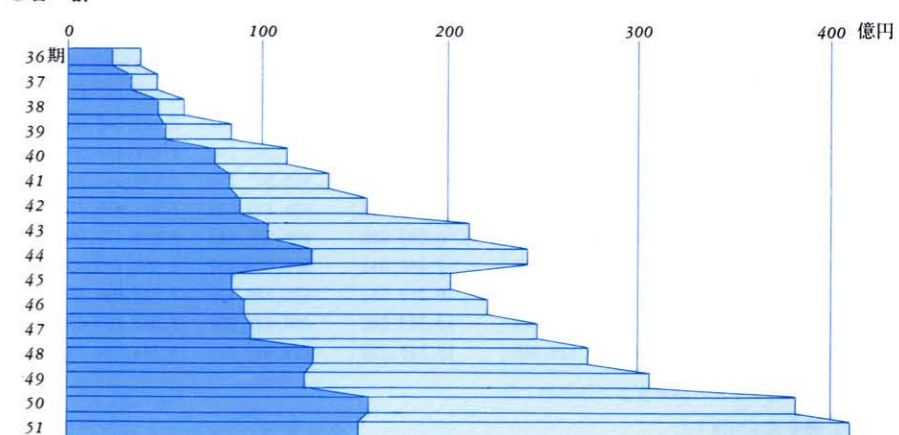
●舗装



●土木



●合計



注：大林道路に商号変更した第36期以後をグラフ化した

注：1. 本店・東京支店のうち、第45期までは本店、第46期からは東京支店
2. 大阪支店には四国営業所（現四国支店）分を含む

貸借対照表

年 度	流 動 資 産	有 形 固 定 資 産	無 形 固 定 資 産	投 資 等	固 定 資 産 計	資 産 合 計	流 動 負 債
昭和8	39,239	8,271	0	50,349	58,621	97,861	615
9	39,396	9,665	0	51,049	60,715	100,111	16,362
10	31,797	7,153	0	50,000	57,153	88,951	501
11	22,920	7,153	0	50,000	57,153	80,073	246
12	12,690	7,153	0	50,000	57,153	69,843	238
13	24,439	593	0	50,000	50,593	75,032	33,318
14	42,298	593	0	50,000	50,593	92,891	50,751
15	49,068	593	0	50,000	50,593	99,661	49,012
16	47,886	11,593	0	50,000	61,593	109,479	32,499
17	14,506	22,148	0	50,160	72,308	86,814	5,336
18	128,154	20,148	0	600	20,748	148,902	54,958
19	218,356	51,148	0	975	52,123	270,479	170,479
25	833,350	314,153	0	8,735	322,888	1,156,238	885,287
26	645,059	299,000	0	8,735	307,735	952,794	526,675
27	872,299	656,118	0	28,735	684,853	1,557,152	1,085,522
28	2,992,172	547,782	0	28,735	576,517	3,568,689	2,742,135
29	28,940,930	2,232,929	34,300	0	2,267,229	31,208,159	29,304,564
30	14,883,991	8,909,722	94,300	0	9,004,022	23,888,013	12,287,655
31	27,289,199	12,031,970	94,300	0	12,126,270	39,415,469	28,172,757
32	77,423,783	15,603,799	94,300	0	15,698,099	93,121,882	78,945,730
33	88,397,178	25,946,603	210,300	0	26,156,903	114,554,081	98,861,666
34	116,078,262	51,058,109	481,300	0	51,539,409	167,617,671	117,754,354
35	156,535,177	66,922,846	766,300	0	67,689,146	224,224,323	110,596,194
36	287,350,111	142,017,619	1,301,600	0	143,319,219	430,669,330	261,000,770
37	375,676,505	218,706,506	1,639,500	0	220,346,006	596,022,511	468,694,139
38	616,636,088	370,033,656	1,596,800	1,500,000	373,130,456	989,766,544	682,128,169
39	1,033,395,142	466,916,469	1,911,500	2,500,000	471,327,969	1,504,723,111	1,074,043,146
40	797,105,529	551,932,013	1,973,500	1,500,000	555,405,513	1,352,511,042	757,489,839
41	913,014,251	533,808,398	2,068,500	1,500,000	537,376,898	1,450,391,149	867,098,935
42	1,191,909,652	635,348,670	2,107,800	1,500,000	638,956,470	1,830,866,122	1,191,628,015
43	1,909,532,652	663,110,280	2,240,000	9,500,000	674,850,280	2,584,382,932	1,799,191,632
44	2,207,468,221	698,453,192	2,673,300	15,100,000	716,226,492	2,923,694,713	2,087,613,067
45	3,330,904,430	828,708,104	2,816,414	21,360,000	852,884,518	4,183,788,948	2,891,329,489
46	4,734,325,074	1,050,634,584	3,258,714	61,590,200	1,115,483,498	5,849,808,572	3,658,513,085
47	6,600,829,526	1,380,360,540	3,988,597	83,541,839	1,467,890,976	8,068,720,502	4,639,054,074
48	7,026,242,674	1,744,333,356	5,302,593	212,751,739	1,962,387,688	8,988,630,362	5,367,984,926
49	13,046,478,559	1,860,660,288	6,253,530	246,433,164	2,113,346,982	15,159,825,541	11,051,343,906
50	9,382,930,257	1,611,168,668	6,932,478	360,385,180	1,978,486,326	11,361,416,583	6,929,510,133
51	9,811,430,075	1,386,787,092	7,401,037	352,007,794	1,746,195,923	11,557,625,998	7,252,506,227
52	10,952,735,120	1,343,850,375	8,454,742	364,120,639	1,716,425,756	12,669,160,876	8,363,730,931
53	12,947,345,836	1,405,085,997	8,862,620	408,327,448	1,822,276,065	14,769,621,901	10,386,877,299
54	13,169,331,691	1,827,614,336	9,400,943	525,718,157	2,362,733,436	15,532,065,127	10,980,714,092
55	16,743,023,571	1,870,723,837	10,510,551	630,846,470	2,512,080,858	19,255,104,429	14,453,849,840
56	19,908,639,164	1,860,362,370	12,513,628	490,827,037	2,363,703,035	22,272,342,199	16,225,568,834
57	19,112,641,917	3,129,528,050	15,116,226	599,640,508	3,744,284,784	22,856,926,701	16,108,916,219

注：1. 昭和20年度から24年度までは不明

2. 円未満は切捨てた

3. ※1 準備金・剰余金 830,983,042円には新株式払込金 220,000,000円を含む

4. ※2 準備金・剰余金 4,362,527,969円には新株式払込金 636,000,000円を含む

(単位：円)

固 定 負 債	負 債 計	資 本 金	準 備 金・剰 余 金	資 本 計	負 債・資 本 合 計
0	615	100,000	△ 2,754	97,246	97,861
0	16,362	100,000	△ 16,250	83,750	100,111
0	501	100,000	△ 11,549	88,451	88,951
0	246	100,000	△ 20,172	79,828	80,073
0	238	100,000	△ 30,394	69,606	69,843
0	33,318	100,000	△ 58,285	41,715	75,032
0	50,751	100,000	△ 57,859	42,141	92,891
0	49,012	100,000	△ 49,350	50,650	99,661
0	32,499	100,000	△ 23,019	76,981	109,479
0	5,336	100,000	△ 18,521	81,479	86,814
0	54,958	100,000	△ 6,055	93,945	148,902
0	170,479	100,000	0	100,000	270,479
0	885,287	100,000	170,951	270,951	1,156,238
0	526,675	100,000	326,118	426,118	952,794
0	1,085,522	100,000	371,629	471,629	1,557,152
0	2,742,135	400,000	426,554	826,554	3,568,689
0	29,304,564	1,000,000	903,595	1,903,595	31,208,159
0	12,287,655	10,000,000	1,600,358	11,600,358	23,888,013
0	28,172,757	10,000,000	1,242,712	11,242,712	39,415,469
0	78,945,730	10,000,000	4,176,152	14,176,152	93,121,882
0	98,861,666	10,000,000	5,692,415	15,692,415	114,554,081
0	117,754,354	40,000,000	9,863,317	49,863,317	167,617,671
0	110,596,194	100,000,000	13,628,129	113,628,129	224,224,323
50,000,000	311,000,770	100,000,000	19,668,560	119,668,560	430,669,330
0	468,694,139	100,000,000	27,328,372	127,328,372	596,022,511
50,000,000	732,128,169	200,000,000	57,638,375	257,638,375	989,766,544
112,646,652	1,186,689,798	200,000,000	118,033,313	318,033,313	1,504,723,111
158,453,200	915,943,039	300,000,000	136,568,003	436,568,003	1,352,511,042
144,165,492	1,011,264,427	300,000,000	139,126,722	439,126,722	1,450,391,149
187,203,964	1,378,831,979	300,000,000	152,034,143	452,034,143	1,830,866,122
251,871,378	2,051,063,010	300,000,000	233,319,922	533,319,922	2,584,382,932
167,463,243	2,255,076,310	300,000,000	368,618,403	668,618,403	2,923,694,713
161,476,417	3,052,805,906	300,000,000	*1 830,983,042	1,130,983,042	4,183,788,948
124,549,656	3,783,062,741	600,000,000	1,466,745,831	2,066,745,831	5,849,808,572
125,253,431	4,764,307,505	1,200,000,000	2,104,412,997	3,304,412,997	8,068,720,502
158,237,587	5,526,222,513	1,200,000,000	2,262,407,849	3,462,407,849	8,988,630,362
421,112,089	11,472,455,995	1,200,000,000	2,487,369,546	3,687,369,546	15,159,825,541
492,840,569	7,422,350,702	1,200,000,000	2,739,065,881	3,939,065,881	11,361,416,583
360,499,945	7,613,006,172	1,200,000,000	2,744,619,826	3,944,619,826	11,557,625,998
374,221,837	8,737,952,768	1,200,000,000	2,731,208,108	3,931,208,108	12,669,160,876
418,138,817	10,805,016,116	1,200,000,000	2,764,605,785	3,964,605,785	14,769,621,901
445,863,716	11,426,577,808	1,200,000,000	2,905,487,319	4,105,487,319	15,532,065,127
444,997,716	14,898,847,556	1,200,000,000	3,156,256,873	4,356,256,873	19,255,104,429
484,245,396	16,709,814,230	1,200,000,000	*2 4,362,527,969	5,562,527,969	22,272,342,199
534,368,031	16,643,284,250	1,320,000,000	4,893,642,451	6,213,642,451	22,856,926,701

損益計算書

(単位：円)

年 度	完成工事高	完成工事原価	完成工事総利益	一般管理費	営業利益	営業外収益
昭和8	—	—	164	2,919	△ 2,754	0
9	—	—	3,452	14,250	△ 10,797	3,575
10	—	—	28,389	13,215	15,173	8
11	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—
13	—	—	△ 16,078	3,521	△ 19,600	0
14	—	—	744	74	669	6
15	—	—	20,219	11,745	8,474	34
16	—	—	27,445	1,232	26,213	117
17	—	—	8,244	1,994	6,249	93
18	—	—	39,995	8,764	31,230	110
19	—	—	30,229	22,094	8,134	120
25	5,120,500	4,061,806	1,058,693	1,234,412	△ 175,719	220,110
26	—	—	1,280,447	1,140,270	140,177	103,420
27	9,440,718	8,035,844	1,404,874	1,664,962	△ 260,087	487,000
28	17,450,639	15,618,353	1,832,285	1,497,274	335,011	40,000
29	31,662,577	28,772,934	2,889,643	2,339,644	549,999	67,187
30	80,274,469	72,767,760	7,506,709	5,971,580	1,535,129	18,414
31	74,346,080	65,234,908	9,111,172	8,437,631	673,541	13,201
32	122,692,201	105,245,129	17,447,072	11,195,463	6,251,609	77,911
33	276,535,940	251,241,729	25,294,211	17,447,282	7,846,929	106,414
34	461,575,454	414,591,082	46,984,372	34,452,949	12,531,423	252,697
35	700,299,052	652,109,700	48,189,352	35,390,346	12,799,006	314,305
36	1,017,152,059	942,463,712	74,688,347	52,530,028	22,158,319	1,062,504
37	1,236,502,260	1,127,626,593	108,875,667	68,886,597	39,989,070	692,270
38	1,600,985,921	1,418,335,681	182,650,240	98,329,496	84,320,744	5,550,755
39	2,507,003,697	2,196,124,420	310,879,277	140,459,307	170,419,970	2,026,965
40	2,684,507,776	2,387,329,027	297,178,749	182,172,063	115,006,686	2,350,001
41	3,152,781,650	2,859,260,020	293,521,630	203,263,780	90,257,850	3,522,235
42	3,656,655,219	3,342,955,082	313,700,137	218,045,953	95,654,184	5,280,674
43	4,569,971,642	4,063,949,444	506,022,198	257,002,037	249,020,161	8,432,728
44	6,193,605,620	5,397,391,998	796,213,622	394,219,614	401,994,008	15,956,217
45	8,512,097,559	7,561,815,205	950,282,354	359,907,766	590,374,588	23,889,726
46	11,074,878,797	9,804,984,553	1,269,894,244	526,900,380	742,993,864	43,743,946
47	13,404,397,232	11,922,891,290	1,481,505,942	684,433,925	797,072,017	31,527,019
48	15,155,497,778	13,671,155,427	1,484,342,351	873,914,157	610,428,194	29,646,329
49	21,294,219,450	19,261,309,767	2,032,909,683	940,749,035	1,092,160,648	32,878,721
50	24,020,336,615	21,459,299,278	2,561,037,337	1,420,656,223	1,140,381,114	67,311,590
51	20,103,305,516	18,024,570,597	2,078,734,919	1,551,371,644	527,363,275	76,499,199
52	22,038,799,641	20,123,769,404	1,915,030,237	1,536,948,824	378,081,413	58,256,651
53	24,745,734,202	22,577,383,544	2,168,350,658	1,633,342,078	535,008,580	85,510,370
54	27,418,000,166	24,746,158,423	2,671,841,743	1,950,538,466	721,303,277	104,855,867
55	30,737,367,967	27,791,421,987	2,945,945,980	2,041,890,427	904,055,553	164,024,653
56	38,395,685,111	33,980,413,367	4,415,271,744	2,468,776,486	1,946,495,258	180,052,283
57	41,318,780,528	36,919,098,773	4,399,681,755	2,691,199,423	1,708,482,332	199,136,486

営業外費用	経常利益	特別損益	税引前当期利益	法人税等充当額	当期利益
0	△ 2,754	0	△ 2,754	0	△ 2,754
7,827	△ 15,049	1,553	△ 13,496	0	△ 13,496
8,244	6,937	△ 2,237	4,700	0	4,700
—	—	—	△ 8,623	0	△ 8,623
—	—	—	△ 10,221	0	△ 10,221
208	△ 19,809	△ 8,081	△ 27,890	0	△ 27,890
0	676	△ 1	675	250	425
0	8,508	0	8,508	0	8,508
0	26,331	0	26,331	0	26,331
1,445	4,897	3,500	8,397	3,900	4,497
2,000	29,341	125	29,466	17,000	12,466
0	8,254	4,672	12,926	6,871	6,055
0	44,390	△ 8,520	35,870	0	35,870
22,180	221,417	3,750	225,167	70,000	155,167
13,641	213,271	0	213,271	140,000	73,271
205,086	169,925	0	169,925	90,000	79,925
0	617,186	0	617,186	310,000	307,186
0	1,553,543	△ 21,600	1,531,943	580,000	951,943
41,301	645,441	0	645,441	270,000	375,441
797,340	5,532,180	51,260	5,583,440	2,500,000	3,083,440
1,132,842	6,820,501	△ 54,238	6,766,263	3,650,000	3,116,263
721,165	12,062,955	△ 392,053	11,670,902	5,800,000	5,870,902
1,882,994	11,230,317	1,090,495	12,320,812	4,400,000	7,920,812
1,781,393	21,439,430	△ 308,199	21,131,231	9,000,000	12,131,231
9,464,157	31,217,183	△ 1,057,371	30,159,812	13,000,000	17,159,812
11,080,770	78,790,729	△ 2,980,726	75,810,003	33,000,000	42,810,003
18,092,205	154,354,730	△ 5,459,792	148,894,938	65,000,000	83,894,938
18,148,522	99,208,165	△ 1,673,475	97,534,690	42,000,000	55,534,690
25,447,664	68,332,421	△ 127,702	68,204,719	22,400,000	45,804,719
29,860,929	71,073,929	833,492	71,907,421	23,000,000	48,907,421
58,917,194	198,535,695	△ 4,549,916	193,985,779	76,700,000	117,285,779
45,888,507	372,061,718	△ 26,763,237	345,298,481	158,000,000	187,298,481
57,215,171	557,049,143	7,315,496	564,364,639	260,000,000	304,364,639
59,155,776	727,582,034	△ 11,819,245	715,762,789	310,000,000	405,762,789
58,950,880	769,648,156	△ 20,653,640	748,994,516	325,000,000	423,994,516
55,946,708	584,127,815	△ 28,862,963	555,264,852	230,000,000	325,264,852
84,571,045	1,040,468,324	△ 78,506,627	961,961,697	482,000,000	479,961,697
158,565,684	1,049,127,020	△ 57,430,685	991,696,335	506,000,000	485,696,335
92,107,247	511,755,227	△ 52,201,282	459,553,945	220,000,000	239,553,945
82,028,172	354,309,892	△ 5,721,610	348,588,282	167,000,000	181,588,282
76,963,353	543,555,597	△ 33,157,920	510,397,677	284,000,000	226,397,677
71,679,704	754,479,440	△ 14,597,906	739,881,534	405,000,000	334,881,534
80,677,640	987,402,566	△ 40,633,012	946,769,554	500,000,000	446,769,554
131,259,549	1,995,287,992	△ 97,016,896	1,898,271,096	1,130,000,000	768,271,096
95,976,090	1,811,642,728	△ 9,528,246	1,802,114,482	950,000,000	852,114,482

注：1. 昭和20年度から24年度までは不明
2. 円未満は切捨てた

工事経歴

- 注：1. 昭和35年～57年迄の代表的な工事を得意先別に掲記した。
 2. 日本道路公団から受注した工事については、新設工事のすべてを掲記した。
 3. 建設省、その他官公庁及び民間から受注した工事については、それぞれの得意先別に当社の各営業年度毎の代表的な工事を掲記した。

(単位：円)

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期
建設省				
筑波研究学園都市 営繕本部	土木研究所第四回試験走路工事	茨城県	449,000,000	50. 1～50. 9
東北地方建設局	青森国道修繕工事外1件工事	青森県	36,850,000	36. 4～36. 8
	磐城国道富岡道路舗装工事	福島県	45,750,000	36. 10～37. 3
	山形(13号)国道尾花沢舟形道路舗装工事	山形県	70,270,000	37. 5～37. 11
	富岡道路舗装工事	福島県	54,800,000	37. 7～38. 3
	郡山国道大玉道路舗装工事	福島県	79,494,000	38. 5～38. 11
	大熊道路舗装工事	福島県	80,770,000	38. 8～39. 3
	南部五戸道路舗装工事	青森県	91,830,000	39. 4～39. 11
	双葉道路舗装工事	福島県	104,780,000	40. 6～41. 2
	金沢道路舗装工事	秋田県	69,400,000	41. 3～41. 9
	志田浜道路舗装工事	福島県	67,100,000	42. 6～42. 10
	本吉道路第2舗装工事	宮城県	44,340,000	42. 7～43. 3
	会津若松道路修繕工事	福島県	44,400,000	43. 8～43. 12
	大館道路舗装工事	秋田県	54,770,000	44. 6～44. 10
	宝川道路舗装工事	福島県	88,410,000	45. 5～45. 10
	昭和47年度唐桑道路舗装工事	宮城県	73,400,000	47. 5～47. 9
	沖館道路舗装工事	青森県	54,200,000	47. 9～47. 12
	七北田道路舗装第2工事	宮城県	88,600,000	49. 7～49. 9
	喜久田車道拡幅工事	福島県	89,600,000	49. 8～49. 12
	石鳥谷道路舗装第4工事	岩手県	111,100,000	51. 4～51. 9
	月山第2トンネル舗装第1工事	山形県	116,200,000	52. 5～52. 9
	田麦川道路舗装工事	山形県	210,000,000	53. 4～53. 9
	仙台バイパス舗装第4工事	宮城県	236,560,000	53. 8～54. 3
	月山第1トンネル舗装第2工事	山形県	232,700,000	54. 4～54. 10
	石川道路舗装第1工事	青森県	145,217,000	55. 6～55. 10
	狩川道路舗装第1工事	山形県	143,650,000	56. 4～56. 8
	一戸道路舗装第2工事	岩手県	203,100,000	57. 6～57. 10
	安達道路舗装第1工事	福島県	220,200,000	57. 8～57. 11
関東地方建設局	大宮地内第2舗装修繕工事	埼玉県	29,367,000	35. 8～35. 11
	15号大森東蒲田地区修繕工事	東京都	62,390,000	36. 7～36. 11
	前沢アスファルトコンクリート舗装工事	山梨県	26,660,000	37. 5～37. 10
	勝沼第2アスファルトコンクリート舗装工事	山梨県	36,150,000	38. 8～38. 12
	前沢教来石アスファルトコンクリート舗装工事	山梨県	20,050,000	40. 5～40. 8
	本庄地内舗装修繕工事	埼玉県	35,170,000	40. 11～41. 3
	新大宮バイパス浦和第1改築工事	埼玉県	50,710,000	41. 4～42. 9
	51号線伊能道路工事	千葉県	115,270,000	42. 9～43. 3
	水戸バイパス第3舗装工事	茨城県	102,650,000	43. 5～43. 11
	51号線伊能第2道路工事	千葉県	109,850,000	43. 7～44. 2
	51号線吉岡舗装工事	千葉県	55,150,000	44. 10～45. 3

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期
	甲府バイパス舗装工事	山梨県	90,425,000	45.11～46.3
	水戸バイパス第8舗装工事	茨城県	143,150,000	46.9～47.2
	東大宮バイパス吉野町拡幅その2工事	埼玉県	117,350,000	47.9～48.3
	甲府バイパスその2舗装工事	山梨県	151,503,000	48.8～48.12
	北柏拡幅改良その2工事	千葉県	204,000,000	48.11～49.9
	下厚崎第1舗装工事	栃木県	192,500,000	50.9～51.1
	東六郷(4)舗装修繕工事	東京都	98,380,000	51.10～52.1
	新浜海側舗装その1工事	千葉県	131,850,000	52.6～52.11
	竹原田舗装工事	山梨県	124,000,000	52.6～52.12
	和田舗装修繕工事	神奈川県	98,800,000	52.9～53.3
	東金舗装(その2)工事	千葉県	131,200,000	53.6～53.12
	大塚(1)舗装修繕工事	東京都	112,750,000	53.12～54.3
	薬師寺第2舗装工事	栃木県	193,900,000	54.12～55.3
	726号野呂歩道設置その他(その2)工事	千葉県	128,900,000	54.12～55.3
	篠ノ井バイパス第4舗装工事	長野県	138,000,000	55.8～55.12
	原市舗装工事	埼玉県	273,500,000	55.10～56.3
	千住大橋(新橋)床版その1工事	東京都	148,300,000	56.5～56.9
	君ヶ代橋舗装及びその他工事	群馬県	154,800,000	56.6～57.1
北陸地方建設局	刈安道路舗装新設工事	石川県	40,650,000	37.8～38.3
	白根(茨曾根)道路改良及び舗装新設工事	新潟県	33,204,756	38.8～39.5
	有間川一名立舗装工事	新潟県	48,550,000	39.9～40.3
	猿沢道路舗装工事	新潟県	53,400,000	40.6～40.10
	茶屋ヶ原一筒石舗装工事	新潟県	47,700,000	41.5～41.9
	筒石舗装工事	新潟県	27,250,000	42.10～43.3
	釣浜道路舗装工事	新潟県	28,300,000	43.6～43.10
	白崎道路舗装工事	新潟県	51,500,000	44.6～44.12
	栄山道路舗装工事	新潟県	80,500,000	45.4～45.9
	福取道路舗装工事	新潟県	89,800,000	46.5～46.8
	磯部道路舗装工事	石川県	72,000,000	47.3～47.9
	袋津舗装工事	新潟県	179,800,000	49.5～49.9
	付替県道舗装第1期工事	長野県	73,700,000	52.3～52.7
	太田舗装工事	石川県	162,500,000	53.3～53.11
	加須良・越前トンネル舗装工事	富山県	90,000,000	54.4～54.10
	関川舗装その4工事	新潟県	102,500,000	55.7～55.11
	川崎舗装その2工事	新潟県	180,500,000	57.4～57.9
中部地方建設局	川辺国道舗装工事	岐阜県	13,200,000	35.12～36.3
	羽陣道路舗装新設其の2外1件工事	三重県	20,190,000	37.2～37.7
	美濃加茂及び川辺国道舗装工事	岐阜県	58,570,000	37.5～37.11
	犬山国道舗装修繕其の3工事	岐阜県	36,230,000	38.10～39.2
	七宗道路舗装工事	岐阜県	56,850,000	39.6～39.11
	昭和40年度金山道路舗装工事	岐阜県	44,630,000	40.6～40.11
	昭和41年度白川及び金山道路舗装工事	岐阜県	48,400,000	41.5～41.11
	昭和42年度尾鷲道路舗装工事	三重県	76,500,000	42.6～43.2
	昭和43年度三柿野道路舗装修繕及び改良工事	岐阜県	63,400,000	43.11～44.3
	昭和44年度浜松バイパス第二工区道路舗装工事	静岡県	98,500,000	44.6～44.11
	昭和45年度長森道路舗装修繕工事	岐阜県	43,460,000	45.7～45.11
	昭和46年度南濃道路舗装(その1)工事	岐阜県	55,800,000	46.6～46.9
	昭和47年度二十軒道路拡幅舗装工事	岐阜県	89,250,000	47.9～48.3
	昭和48年度高茶屋道路舗装工事	三重県	124,380,000	48.9～49.3

● 発注者	● 工事件名	● 施工場所	● 請負金額	● 工期
近畿地方建設局	昭和49年度笠木道路舗装工事	岐阜県	142,000,000	49. 8～49. 12
	昭和50年度横砂道路舗装修繕工事	静岡県	84,300,000	50. 7～50. 12
	昭和51年度松原道路舗装その1工事	静岡県	75,950,000	51. 10～52. 2
	昭和52年度西之沢道路舗装その2工事	三重県	106,000,000	52. 9～53. 2
	昭和53年度浮島道路舗装その2工事	静岡県	108,430,000	53. 6～53. 12
	昭和54年度楠道路舗装工事	愛知県	277,900,000	54. 9～55. 3
	昭和55年度磐田バイパス原新田道路舗装工事	静岡県	315,350,000	55. 6～55. 12
	昭和56年度貝曾根道路舗装工事	岐阜県	109,300,000	56. 9～57. 2
	昭和57年度林町道路舗装工事	岐阜県	200,000,000	57. 7～57. 11
	国道1号線大阪府牧野その2舗装工事	大阪府	25,100,000	36. 12～37. 3
	国道1号線大阪府内守口舗装修繕工事	大阪府	24,930,000	37. 6～37. 11
	国道1号線大阪府内伊加賀その2舗装工事	大阪府	28,400,000	39. 6～39. 9
	天理第三舗装工事	奈良県	129,460,000	40. 4～41. 6
	国道171号線箕面第二舗装修繕工事	大阪府	82,950,000	41. 6～42. 3
	1号線寝屋川歩道新設その2工事	大阪府	62,450,000	42. 4～43. 1
	171号線五領舗装修繕工事	大阪府	79,600,000	43. 10～44. 3
	西宮改良舗装その3工事	兵庫県	182,150,000	44. 2～45. 2
	寝屋川舗装工事	大阪府	138,200,000	44. 5～45. 3
	天理舗装工事	奈良県	170,050,000	44. 11～45. 3
	奈良第2舗装工事	奈良県	149,950,000	45. 8～46. 1
	171号線梶尾舗装修繕並びに歩道設置工事	大阪府	122,650,000	45. 10～46. 3
	新庄舗装工事	滋賀県	174,300,000	47. 3～47. 8
	泉佐野第六舗装工事	大阪府	117,700,000	47. 8～48. 2
	163号清滝改良舗装工事	大阪府	102,700,000	48. 9～49. 3
	明田舗装その2工事	兵庫県	159,200,000	49. 9～50. 1
	1号城東舗装修繕工事	大阪府	151,900,000	49. 10～50. 3
	163号旭舗装修繕工事	大阪府	100,400,000	50. 8～50. 12
	43号神戸地区緑地帯設置工事	兵庫県	138,550,000	51. 12～52. 6
	小倉第二舗装工事	奈良県	205,500,000	52. 5～52. 9
	長尾舗装工事	大阪府	138,200,000	52. 12～53. 3
	1号守口道路復旧工事	大阪府	158,200,000	53. 6～54. 1
	奈良第四舗装その他工事	奈良県	149,000,000	54. 10～55. 3
1号桜宮橋下部補強(その2)工事	大阪府	233,700,000	55. 4～56. 3	
24号烏丸通舗装修繕(その2)工事	京都府	139,000,000	55. 8～56. 3	
社第6舗装工事	兵庫県	156,600,000	56. 9～57. 3	
中国地方建設局	庚午舗装工事	広島県	23,600,000	39. 5～39. 10
	敬川舗装工事	島根県	40,830,000	40. 4～40. 12
	宮島舗装修繕工事	広島県	25,100,000	42. 10～43. 1
	備前舗装工事	岡山県	57,500,000	43. 10～44. 3
	新開舗装修繕工事	広島県	29,600,000	44. 8～44. 12
	三石舗装工事	岡山県	54,050,000	45. 6～45. 11
	三石舗装工事(その2)	岡山県	66,700,000	46. 10～47. 3
	三刀屋舗装工事	島根県	84,700,000	47. 3～47. 12
	宮内舗装工事	広島県	109,140,000	48. 5～48. 11
	小郡第3舗装工事	山口県	215,000,000	49. 7～50. 1
	大東舗装工事	岡山県	70,100,000	50. 10～51. 3
	海田舗装工事	広島県	110,400,000	51. 12～52. 3
	錦見舗装修繕工事	山口県	117,500,000	52. 6～52. 11
	都茂舗装工事	島根県	142,700,000	53. 3～53. 11

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期	
四国地方建設局	厚狭舗装修繕工事	山口県	81,200,000	54. 5～55. 1	
	上大山舗装修繕工事	広島県	70,300,000	55. 6～55. 12	
	糸米舗装工事	山口県	84,700,000	56. 7～57. 3	
	白石舗装工事	山口県	117,000,000	57. 4～57. 10	
	昭和38年度霧生関アスファルト舗装工事	高知県	47,935,000	38. 6～39. 1	
	昭和39年度仁井田アスファルト舗装工事	高知県	21,600,000	39. 8～39. 11	
	昭和40年度影野アスファルト舗装工事	高知県	41,300,000	41. 3～41. 7	
	昭和41年度床鍋舗装工事	高知県	55,220,000	42. 3～42. 9	
	昭和42年度薊野舗装他1件工事	高知県	19,350,000	43. 1～43. 3	
	昭和43年度南国舗装工事	高知県	47,830,000	43. 8～44. 3	
	昭和44年度南国舗装工事	高知県	46,290,000	44. 7～45. 1	
	昭和45年度野市舗装工事	高知県	70,200,000	45. 7～46. 3	
	昭和46年度野市舗装工事	高知県	91,500,000	46. 9～47. 3	
	昭和47年度安芸歩道舗装工事	高知県	66,370,000	47. 5～47. 11	
	昭和48年度南国舗装第2工事	高知県	58,610,000	48. 11～49. 3	
	昭和49年度高須舗装他1件工事	高知県	37,500,000	49. 12～50. 3	
	昭和50年度高須舗装工事	高知県	58,250,000	50. 9～51. 2	
	昭和51年度南国舗装工事	高知県	55,400,000	51. 12～52. 3	
	昭和52年度久万路面修繕他1件工事	高知県	48,050,000	52. 8～52. 12	
	昭和53年度土居修繕工事	香川県	58,950,000	53. 9～54. 1	
昭和54年度朝倉舗装修繕工事	高知県	52,600,000	54. 9～55. 2		
昭和55年度那賀川橋修繕工事	徳島県	71,000,000	55. 12～56. 3		
昭和56年度沖田舗装工事	高知県	133,600,000	56. 10～57. 3		
昭和57年度朝倉舗装第2工事	高知県	234,000,000	57. 6～57. 11		
九州地方建設局	新熊本国道42工区舗装工事	熊本県	34,700,000	41. 7～41. 11	
	熊本バイパス神水舗装工事	熊本県	22,584,000	43. 2～43. 3	
	香椎バイパス鹿部地区舗装工事	福岡県	133,700,000	45. 6～45. 12	
	熊本東バイパス(その2)舗装工事	熊本県	109,880,000	45. 12～46. 7	
	植木地区舗装修繕外1件工事	熊本県	63,520,000	46. 7～47. 1	
	熊本東バイパス保田窪地区舗装工事	熊本県	71,230,000	47. 11～48. 3	
	熊本東バイパス保田窪地区改築工事	熊本県	111,558,000	48. 10～49. 3	
	熊本3号川尻バイパス(その3)舗装工事	熊本県	140,450,000	49. 10～50. 3	
	長崎34号久山地区舗装(その1)工事	長崎県	64,100,000	50. 9～51. 3	
	荒尾地区舗装修繕(その2)工事	熊本県	62,400,000	51. 11～52. 3	
	福岡南バイパス鬼ノ面地区舗装工事	福岡県	88,100,000	53. 5～53. 9	
	香椎バイパス鹿部地区舗装工事	福岡県	124,000,000	53. 9～54. 3	
	香椎バイパス鹿部地区舗装工事	福岡県	167,000,000	54. 6～55. 1	
	阿蘇地区歩道設置その2工事	熊本県	74,200,000	55. 11～56. 3	
	宮崎326号曾立地区舗装工事	宮崎県	92,450,000	56. 9～57. 2	
	北海道開発局	下手稲札幌線札幌市下手稲街路事業舗装新設工事	北海道	24,568,000	44. 5～44. 8
		一般国道238号稚内市18工区豊岩舗装外2連工事	北海道	117,799,000	44. 4～44. 10
一般国道238号猿払村地内16工区猿骨舗装外3連工事		北海道	142,301,000	45. 4～45. 10	
函館空港整備事業の内滑走路その他舗装工事		北海道	244,767,000	46. 4～46. 9	
一般国道228号福島町福島峠舗装工事		北海道	130,500,000	47. 3～47. 9	
稚内空港整備工事		北海道	110,700,000	47. 5～47. 9	
一般国道228号福島町三岳舗装外3連工事		北海道	120,400,000	48. 3～48. 9	
一般国道神恵内入舳古平線横丹町西阿地内道路舗装工事		北海道	102,200,000	48. 5～48. 9	

発注者	工事件名	施工場所	請負金額	工期
	函館空港整備事業の内誘導路その他舗装工事	北海道	128,081,000	48. 5～48. 12
	一般国道239号苫前町東川舗装外2連工事	北海道	257,741,000	49. 5～49. 11
	一般国道239号苫前町霧立舗装工事	北海道	147,311,000	50. 5～50. 10
	一般国道36号白老町地内ヨコスト舗装他1連工事	北海道	128,566,000	50. 6～50. 11
	一般国道239号苫前町霧立舗装工事	北海道	189,644,000	51. 5～51. 11
	一般国道235号門別町地内富川元町舗装補修工事	北海道	107,612,000	52. 6～52. 11
	一般国道239号苫前町霧立舗装その2工事	北海道	214,765,000	53. 3～53. 11
	一般国道239号苫前町奥霧立舗装工事	北海道	197,380,000	54. 5～54. 11
	函館空港舗装工事	北海道	276,842,000	54. 6～54. 11
	函館空港舗装その他工事	北海道	282,581,000	55. 5～55. 11
	一般国道239号苫前町二股舗装工事	北海道	190,514,000	55. 5～55. 12
	函館空港舗装工事	北海道	185,936,400	56. 6～56. 11
	一般国道278号戸井町登谷舗装工事	北海道	189,420,000	57. 6～57. 12
	一般国道231号浜益村タンバケ舗装外1連工事	北海道	173,000,000	57. 6～57. 12
沖縄開発局	南部国道宜野湾地区道路改築工事	沖縄県	384,900,000	48. 9～49. 9
	南部国道宜野湾地区道路舗装工事	沖縄県	174,598,023	49. 10～50. 3
運輸省				
第一港湾建設局	新潟空港災害復旧工事の内エプロン誘導路(その1)復旧工事	新潟県	52,390,000	40. 8～40. 12
第二港湾建設局	東京空港A滑走路嵩上工事	東京都	150,000,000	46. 10～47. 2
	東京空港高速脱出誘導路新設工事	東京都	444,000,000	55. 12～56. 3
第三港湾建設局	大阪国際空港道路駐車場等新設その4工事	大阪府	260,517,000	43. 8～44. 3
	大阪国際空港B滑走路改良工事	大阪府	367,500,000	55. 5～55. 9
第四港湾建設局	北九州空港滑走路改良(嵩上げ)外1件工事	福岡県	134,200,000	53. 7～53. 9
	大分空港滑走路改良他1件工事	大分県	336,500,000	56. 4～57. 1
第五港湾建設局	名古屋空港エプロン新設工事	愛知県	178,000,000	50. 9～51. 3
文部省				
滋賀大学	滋賀大学経済学部八坂町運動場敷地造成工事	滋賀県	28,560,000	50. 10～51. 2
山口大学	山口大学小串宿舎環境整備工事	山口県	13,450,000	50. 12～51. 3
福島大学	福島大学(金谷川)環境整備(道路)その他工事	福島県	52,700,000	54. 8～54. 11
	福島大学金谷川地区環境整備(道路)その他工事	福島県	88,000,000	56. 9～57. 1
日本道路公団				
	東伊豆道路舗装(第2工区)工事	静岡県	53,092,702	36. 3～37. 8
	名神高速道路米原-関ヶ原舗装工事	岐阜県	769,360,653	38. 3～39. 6
	名神高速道路大垣-安八舗装工事	岐阜県	601,950,000	38. 9～39. 9
	第三京浜道路横浜地区舗装(その3)工事	神奈川県	142,180,733	40. 3～40. 11
	東名高速道路豊田-岡崎舗装工事	愛知県	1,305,604,008	42. 4～43. 5
	東名高速道路宇利-三ヶ原舗装工事	静岡県	1,300,220,874	42. 12～44. 4
	近畿高速道路(大阪線)茨木-門真舗装工事	大阪府	319,247,969	44. 6～45. 3
	九州高速道路植木-熊本舗装工事	熊本県	839,000,000	45. 9～46. 9
	札幌小樽道路舗装その1工事	北海道	214,523,241	45. 8～46. 11
	中央道小牧-多治見舗装工事	愛知県	812,137,743	46. 8～47. 9
	西名阪道路(二期)葛城西舗装工事	奈良県	322,246,000	47. 3～47. 9
	中国高速道路下関-小月舗装工事	山口県	752,751,000	47. 8～48. 9
	東北高速道路郡山舗装工事	福島県	1,264,499,455	47. 8～48. 9
	近畿高速道路和歌山線と歌山南舗装工事	和歌山県	1,422,400,000	47. 12～49. 3

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期
	北海道横断自動車道(小樽-札幌)舗装工事	北海道	711,000,000	48. 6~49. 9
	北陸自動車道小矢部舗装工事	富山県	1,492,719,984	48. 11~49. 9
	九州自動車道太宰府舗装工事	福岡県	2,474,177,263	48. 12~50. 4
	沖縄縦貫道路石川舗装工事	沖縄県	713,903,655	49. 3~50. 5
	東北自動車道仙台舗装工事	宮城県	1,600,000,000	49. 8~50. 9
	中国自動車道北房舗装工事	岡山県	1,467,928,000	50. 10~51. 9
	東北自動車道北上舗装工事	岩手県	1,551,307,287	51. 6~52. 9
	北陸自動車道巻舗装工事	新潟県	1,358,905,153	52. 6~53. 8
	道央自動車道植苗舗装工事	北海道	755,354,611	51. 12~53. 9
	今須地区本線改良舗装工事	岐阜県	516,817,765	53. 3~53. 12
	九州自動車道直方舗装工事	福岡県	1,339,672,457	53. 2~54. 4
	東北自動車道平賀舗装工事	青森県	1,372,718,662	53. 7~54. 9
	九州自動車道小川舗装工事	熊本県	1,615,642,161	54. 3~55. 5
	中国自動車道鹿野舗装工事	山口県	1,347,284,786	54. 6~55. 10
	北陸自動車道立山舗装工事	富山県	2,241,548,449	54. 9~55. 12
	東関東自動車道成田舗装(拡幅)工事	千葉県	841,697,702	55. 7~57. 3
	常磐自動車道土浦舗装工事	茨城県	1,877,424,209	55. 12~57. 4
	九州横断自動車道大村舗装工事	長崎県	1,313,037,354	56. 8~57. 12
	中国自動車道渋川舗装工事	山口県	1,449,372,959	56. 10~57. 12
首都高速道路公団	第432工区(その2)~461工区(その1)舗装新設工事	東京都	71,740,000	39. 5~39. 7
	K21・K22・K23及びK24工区舗装新設工事	神奈川県	54,210,000	43. 8~43. 10
	(受託)第558工区(その2)街路築造工事及び舗装新設工事	東京都	109,200,000	49. 8~50. 3
	(受託)第561工区(その1)第562工区街路築造工事	東京都	79,300,000	50. 9~51. 3
	舗装新設工事(その2)及び下水管布設工事			
	第571工区(その1)~第577工区(その2)舗装新設工事	東京都	212,920,000	51. 9~51. 11
	Y112(その2)~Y122工区(その3)舗装新設工事	神奈川県	152,400,000	52. 8~53. 1
	B C 226工区平面盛土新設工事	千葉県	134,100,000	53. 9~54. 4
	B T 201工区(その2)土構造及び有明ランプ新設工事	東京都	176,720,000	55. 3~56. 3
	B C 269工区土構造新設工事	千葉県	172,200,000	55. 10~56. 9
阪神高速道路公団	東横堀工区舗装工事	大阪府	53,420,000	40. 9~40. 11
	福島工区舗装工事	大阪府	71,350,000	42. 1~42. 10
	天満工区舗装工事	大阪府	85,000,000	43. 1~43. 4
	住吉塚工区舗装工事	大阪府	217,630,000	44. 11~45. 3
	東住吉工区舗装工事	大阪府	266,700,000	54. 9~55. 3
日本住宅公団	新座団地土木工事	埼玉県	122,420,000	44. 12~45. 10
(現住宅・都市)	平城地区外環状線街路築造工事	奈良県	92,900,000	46. 12~47. 3
整備公団	平城地区外環状線舗装工事	奈良県	299,110,000	47. 6~48. 3
	南多摩地区B-3道路舗装排水(その2)工事	東京都	207,990,000	47. 12~49. 6
	みさと団地第2次団地内道路整備その1工事	埼玉県	61,230,000	49. 6~49. 10
	新多摩団地舞子駅前歩道橋設置工事	兵庫県	99,780,000	50. 2~51. 6
	南多摩地区B-101号外1路線道路舗装工事	東京都	62,300,000	51. 3~51. 11
	桃山南団地A・B・F2期A地区通路その他工事	京都府	109,045,000	52. 2~52. 7
	港北第2地区1工区仮設道路築造工事	神奈川県	85,700,000	53. 2~53. 7
	金沢地先団地移管道路第1期その他工事	神奈川県	103,200,000	53. 1~53. 11
	三郷早稲田団地第1工区移管下水道工事	埼玉県	122,000,000	54. 12~55. 6
	鈴の宮団地移管道路その他工事	大阪府	150,850,000	55. 11~56. 5
京浜外貨埠頭公団	横浜港本牧埠頭コンテナヤード舗装その他(その4)工事	神奈川県	154,650,000	44. 8~44. 11

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期
阪神外貨埠頭公団	大阪港コンテナ埠頭第2バースヤード舗装その他工事(その3)	大阪府	53,300,000	45.7~46.1
新東京国際空港公団	大阪港コンテナ埠頭第3バースヤード舗装その他工事	大阪府	280,900,000	47.4~48.2
	新東京国際空港A滑走路及び誘導路舗装第1工区(その1)工事	千葉県	375,308,000	45.12~47.8
	新東京国際空港エプロン舗装第3工区(その4)工事	千葉県	379,500,000	46.6~47.8
日本中央競馬会	新東京国際空港エプロン第3工区(その1)その他工事	千葉県	318,000,000	46.3~47.9
	京都競馬場ダートコース新設その他工事	京都府	138,000,000	46.8~46.9
日本国有鉄道	京都競馬場芝馬場路盤改造その他工事	京都府	339,290,000	54.5~54.12
	東京地下駅他道路復旧1工事	東京都	97,551,122	50.2~50.8
	東海道篠原T工用道路他工事	神奈川県	124,786,853	49.12~50.10
公害防止事業団	幕張基地緩行下り強化路盤工新設他1工事	千葉県	54,100,000	54.3~54.9
	八田貨物ターミナル工区(19)工事	愛知県	110,129,515	55.3~55.8
	堺機械金属団地造成工事	大阪府	109,500,000	50.11~51.2
農用地開発公団	堺地区(臨海工業)工場移転用地造成工事	大阪府	242,500,000	53.10~54.6
	昭和51年度球磨地区幹線道路舗装工事	熊本県	81,000,000	51.7~51.11
地域振興整備公団 (財)日本万国博覧会協会	根室区域広域農業開発事業根室中部1号主要幹線道路舗装その3工事	北海道	103,716,600	56.6~56.10
	勝央中核工業団地道路舗装工事	岡山県	144,200,000	53.7~54.3
	万国博道路改良及び舗装工事	大阪府	80,511,000	43.11~44.3
佐倉市臼井駅南土地 区画整理組合	万国博場内道路歩車道標示路面舗装工事その3	大阪府	76,625,000	44.12~45.2
	佐倉市臼井駅南土地区画整理道路築造工事(その2)	千葉県	132,000,000	54.4~54.12
佐倉市臼井生谷土地 区画整理組合	佐倉市臼井生谷土地区画整理事業道路築造工事(その2)	千葉県	194,800,000	56.4~57.3
東京都	街路舗装新設並街路築造工事	東京都	15,200,000	35.12~36.3
	道路改修工事(多摩川堤防兼用道路)その3	東京都	16,625,000	37.3~37.10
	街路築造工事及び街路舗装新設工事	東京都	43,369,000	38.8~39.3
	第29号青梅2、1、1街路舗装新設工事(その2)	東京都	12,800,000	40.1~40.3
	日比谷地下自動車道路及び地下鉄道2号線掘さく道路復旧工事(その1)	東京都	24,910,000	41.2~41.3
	霞台土地区画整理地区内都市計画街路2、2、7築造工事	東京都	41,000,000	41.3~41.10
	昭和42年度第1次13号地道路築造工事	東京都	52,140,000	42.10~43.3
	昭和43年度10号地道路築造工事	東京都	45,471,000	43.10~44.3
	昭和44年度10号地第1次道路築造工事	東京都	72,366,318	44.9~45.1
	昭和45年度10号地第3次道路築造工事	東京都	78,680,000	45.11~46.3
	昭和46年度10号地第1次野積場舗装工事	東京都	104,800,000	46.12~47.3
	街路築造工事及び街路舗装新設工事(その1)補助202号線	東京都	121,090,000	47.9~48.3
	昭和47年度13号地第3次道路並びに附属排水所建設工事	東京都	157,225,000	48.3~48.10
	昭和48年度第3次駐車場舗装工事	東京都	92,670,000	48.9~49.3
	掘さく道路復旧工事並びに歩道設置工事(自転車歩行者道)	東京都	60,942,000	50.11~51.3
	千代田区神田司町二丁目付近他1箇所管渠改良その2工事	東京都	109,000,000	52.12~53.3
	板橋区赤塚6・7丁目付近枝線工事	東京都	141,355,000	54.4~54.11
	昭和54年度中央駐車場舗装及びその他工事	東京都	202,460,000	54.9~55.1

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期
	昭和55年度八丈島空港滑走路改良工事（その2）	東京都	292,390,000	55. 10～56. 1
	昭和56年度八丈島空港滑走路及び新設工事	東京都	321,469,400	56. 5～56. 12
	千代田区神田神保町二丁目付近1ヶ所管渠整備工事	東京都	112,640,000	56. 12～57. 4
北海道	道道手稲札幌線札幌市下手稲街路事業舗装新設工事	北海道	24,568,000	44. 5～44. 8
	II 2、I 本通北線稚内市地内舗装新設工事	北海道	48,348,898	44. 5～44. 11
	道道稚内浜鬼志別港線稚内市恵北地内道路特殊改良第4種工事外I 廉（その1）	北海道	45,850,000	46. 6～46. 9
	道道赤井川余市線道路特殊改良第4種工事	北海道	52,750,000	47. 5～47. 9
	道道赤井川余市線道路特殊改良第4種工事	北海道	48,700,000	48. 7～48. 9
	道道稚内浜鬼志別港線稚内市地内道路特殊改良第4種工事	北海道	75,406,000	48. 5～48. 11
	道道抜海兜沼（停）線稚内市地内道路特改第4種工事	北海道	50,000,000	50. 5～50. 9
	稚内浜鬼志別港線特改4種工事	北海道	71,500,000	51. 5～51. 9
	更別幕別線幕別町特改4種工事	北海道	66,600,000	52. 5～52. 9
	当別浜益港線舗装工事	北海道	74,700,000	53. 3～53. 8
	道道岩内小沢線舗装補修工事	北海道	74,085,000	54. 5～54. 9
	稚内浜鬼志別港線特改4種工事	北海道	72,100,000	54. 6～54. 10
	幸徳大樹（停）線特改4種工事	北海道	80,920,000	56. 7～56. 10
大阪府	府道上田部鳥飼上大阪線（その1）工事	大阪府	25,950,000	37. 5～37. 10
	2級国道京都神戸線舗装道特別補修工事	大阪府	54,756,200	38. 4～38. 7
	府道上田部鳥飼上大阪線舗装道新設工事	大阪府	57,449,900	38. 12～39. 3
	大阪中央環状線外2線道路舗装新設（第一工区）工事	大阪府	86,818,000	39. 5～39. 11
	国道171号線舗装道補修工事	大阪府	60,951,000	40. 7～41. 2
	主要地方道枚方亀岡線舗装道新設工事	大阪府	60,116,000	40. 12～41. 3
	主要地方道枚方交野寝屋川線（第二工区）舗装道新設工事	大阪府	54,398,000	41. 11～42. 3
	一般国道163号線（第二工区）舗装道新設下水道受託合併工事	大阪府	84,583,000	41. 12～42. 3
	府道枚方水口線舗装道新設工事	大阪府	60,759,000	42. 9～43. 3
	国道170号線舗装道新設工事	大阪府	70,199,000	43. 6～44. 3
	広一御堂筋線舗装道新設工事	大阪府	88,787,000	44. 6～44. 11
	舗装第6号工事	大阪府	89,984,000	44. 6～45. 2
	泉北B住宅舗装工事	大阪府	143,325,000	45. 9～46. 9
	泉北H住宅舗装工事その2	大阪府	78,616,000	47. 9～48. 3
	主要地方道枚方交野寝屋川線舗装道新設、道路改修合併工事	大阪府	56,351,000	48. 11～49. 9
	柏原中小企業団地北地区道路舗装工事（その1）	大阪府	63,660,000	49. 12～50. 7
	国道170号線（第一工区）舗装道新設、道路改良合併工事	大阪府	58,368,000	51. 6～52. 3
	柏原羽曳野団地南部地区道路舗装工事（その1）	大阪府	50,000,000	53. 1～53. 7
	服部緑地東中央広場舗装工事	大阪府	50,000,000	54. 7～54. 11
	枚方三矢団地市道枚方出口線改良工事	大阪府	70,700,000	56. 10～57. 3
	服部緑地陸上競技場改修工事	大阪府	196,050,000	57. 7～57. 11
千葉県	県道茂原線道路舗装外2件工事	千葉県	15,530,000	36. 8～36. 12
茨城県	37国補舗新設第34号舗装新設工事	茨城県	14,261,000	37. 7～38. 1
栃木県	今市矢板線舗装新設工事	栃木県	21,559,600	39. 6～39. 10

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期
茨城県	国補舗新 51 40 単県舗新 第233号工事	茨城県	18,726,000	40. 7~40. 11
熊本県	国道219号舗装新設工事	熊本県	50,411,000	41. 7~42. 3
熊本県	国補新第1の1号国道219号道路舗装新設工事	熊本県	55,084,000	42. 6~43. 2
静岡県	昭和44年度一般国道135号舗装新設工事(第一工区)	静岡県	21,619,000	44. 4~44. 9
岡山県	蒜山大山有料道路舗装新設工事(第一工区)	岡山県	36,886,000	44. 9~45. 6
岡山県	一般国道313号線舗装新設工事	岡山県	58,768,000	46. 5~47. 1
山口県	一般国道315号線道路特殊改良(第4種)工事	山口県	56,530,000	47. 6~48. 3
山口県	県道新南陽日原線道路特殊改良工事	山口県	60,322,000	48. 8~49. 3
宮城県	重改第1~15号塩釜港改修(重要)事業道路新設工事	宮城県	35,411,708	49. 7~49. 12
岡山県	県道中福田湯原線道路特改第4種工事	岡山県	68,483,000	50. 6~51. 3
岩手県	舗装新設工事	岩手県	72,290,000	52. 6~52. 9
愛知県	3、6、31知多西部線(第2千鳥橋)街路新設改良工事	愛知県	19,392,558	53. 9~53. 12
熊本県	県道上椎葉湯前線特改4種工事	熊本県	41,195,000	55. 7~55. 11
兵庫県	播但連絡有料道路舗装新設工事	兵庫県	216,384,000	56. 12~57. 8
大阪市	北区天神筋舗装新設他工事	大阪府	25,100,000	36. 12~37. 3
青梅市	青梅都市計画街路II等I類I号築造工事	東京都	17,990,000	37. 11~38. 3
大阪市	築港深江線舗装新設工事	大阪府	31,577,108	38. 11~39. 3
大阪市	築港深江線舗装新設工事(5)同街路工事(5)	大阪府	53,403,000	40. 2~40. 4
大阪市	守口平野線舗装新設工事	大阪府	21,931,600	40. 6~41. 1
横浜市	本町鍛冶ヶ谷線街路築造工事	神奈川県	39,220,000	41. 11~42. 3
熱海市	熱海駅前市街地改造事業駅前広場舗装その他工事	静岡県	61,403,000	42. 9~43. 3
大阪市	歌島豊里線舗装新設工事(その1)	大阪府	89,306,000	43. 4~43. 12
大阪市	御堂筋線舗装新設工事(その3)	大阪府	112,502,000	44. 7~45. 3
大阪市	西三国木川線外2路線舗装新設工事	大阪府	73,917,000	45. 8~46. 2
大阪市	南境川線道路改良並びに舗装新設工事その1	大阪府	66,907,000	46. 9~47. 9
札幌市	国庫補助事業3、4、54宮の森北24条通第一工区東 12、15丁目改良工事	北海道	41,759,989	48. 7~48. 9
大阪市	天王寺地区舗装新設工事	大阪府	93,423,000	48. 8~49. 3
大阪市	大阪環状線舗装道復旧歩道補修自転車道境界石及び 連続植樹帯設置工事	大阪府	133,239,000	49. 1~49. 11
函館市	北野都島線他1路線道路改良舗装新設工事	大阪府	82,960,000	49. 11~50. 3
函館市	函館市中央卸売市場舗装新設その他工事	北海道	160,518,000	50. 6~50. 9
横浜市	都市計画道路横浜逗子線隧道取付道路舗装工事	神奈川県	156,393,000	50. 10~51. 5
大阪市	国道172号線自転車道設置工事	大阪府	139,898,000	51. 8~52. 2
札幌市	特C級舗装業務委託	北海道	101,086,350	53. 6~53. 9
大阪市	道頓堀線外1路線舗装照明設備工事	大阪府	147,345,000	53. 2~53. 10
神戸市	西神地区工業団地道路舗装工事	兵庫県	191,400,000	54. 12~55. 3
横浜市	戸塚土木管内旧国道1号線舗装補修工事	神奈川県	122,060,000	55. 4~56. 1
大阪市	赤川森小路線舗装道復旧工事(その2)	大阪府	142,839,000	55. 7~56. 1
横浜市	都市計画道路新横浜元石川線(小机)道路改良工事	神奈川県	81,390,000	55. 8~56. 3
横浜市	本郷駅前整備工事	神奈川県	131,350,000	56. 7~57. 3
大阪市	四ツ橋筋道路改良工事	大阪府	98,000,000	57. 3~57. 9
㈱大林組	近鉄伊勢線舗装工事	大阪府	58,057,983	36. 2~36. 5
㈱大林組	大阪港線舗装補修工事	大阪府	60,903,929	36. 6~37. 3
㈱大林組	築港深江線舗装新設工事(その2)	大阪府	48,800,000	37. 6~38. 3
㈱大林組	一級国道5号線余市郡大江村地内舗装新設工事	北海道	39,520,000	38. 5~38. 11

●発注者	●工事件名	●施工場所	●請負金額	●工期
	一級国道39号線上川町地内上川層雲峡間道路舗装工事	北海道	50,860,000	39. 5～39. 9
	朝日麦酒㈱札幌工場新築工事の内土木舗装工事	北海道	74,000,000	40. 9～40. 10
	一般国道39号上川町地内石北道路舗装他一廂の内舗装工事	北海道	103,110,000	41. 4～41. 10
	一般国道38号南富良野地内狩勝道路舗装工事	北海道	95,120,000	42. 4～42. 10
	一般国道238号稚内市地内I9工区 宗谷舗装新設外2連工事	北海道	46,634,000	43. 4～43. 9
	南港道路コンテナ幹線環状南線一部築造(その1) 工事の内舗装及排水施設工事	大阪府	68,500,000	44. 5～44. 9
	トヨタ自工㈱堤プレス及びボデー工場新築工事の内床コンクリート工事	愛知県	137,451,400	44. 10～45. 4
	板橋トラックターミナル荷扱場建築並びに土木工事	東京都	631,000,000	45. 3～45. 12
	クラレ鹿島工場新築工事の内場内排水溝及び舗装工事	茨城県	112,000,000	46. 3～46. 12
	東急湯布高原別荘造成工事の内道路舗装その他工事	大分県	127,466,000	47. 7～48. 8
	阪急日生ニュータウン建設工事の内県道舗装工事	大阪府	103,930,000	48. 5～48. 11
	大平工業団地敷地造成工事	福島県	99,000,000	49. 3～49. 8
	南東北卸センター建設工事	福島県	767,000,000	49. 1～49. 9
	第2次湘南桂台造成工事の内道路舗装工事(その1)	神奈川県	122,600,000	49. 6～49. 12
	三菱アセテート㈱富山工場建設工事の内構内道路工事	富山県	106,000,000	49. 12～50. 4
	阿蘇高原ヴィラ造成工事の内土工事	熊本県	109,272,080	48. 12～50. 5
	生駒イトーピア土地区画整理事業の内道路舗装工事	奈良県	131,180,000	50. 4～50. 12
	創価大学敷地造成第2期工事	東京都	197,000,000	49. 12～51. 3
	名古屋市清掃局南陽工場(仮称)新築工事の内舗装工事	愛知県	168,630,000	51. 4～52. 3
	相武台ハウジング敷地内外構工事	神奈川県	210,000,000	52. 12～53. 9
	独協学園埼玉高校新築工事の内敷地造成工事	埼玉県	400,000,000	53. 11～54. 9
	独協学園埼玉高校新築工事の内敷地造成工事(その2)	埼玉県	223,150,000	54. 10～55. 3
	北別府土地区画第5期造成工事	兵庫県	235,560,000	55. 9～56. 4
	南春日丘マンション新築工事の内内外構工事	大阪府	148,360,000	56. 2～57. 3
	[釜利谷地区開発] 3工区宅地造成工事に伴う整地工事の内D工区工事	神奈川県	307,400,000	56. 5～57. 7
住友電気工業㈱	品川製作所道路舗装6件工事	東京都	10,944,252	36. 5～36. 10
NHK放送センター 共同企業体	NHK放送センター構内駐車場及び道路舗装工事	東京都	31,000,000	39. 8～39. 9
鉄建建設㈱	広島貨物設備新設その他その1(イ)工事	広島県	41,440,000	41. 11～42. 9
川崎製鉄㈱	川崎製鉄知多工場内道路舗装工事	愛知県	15,663,000	42. 8～42. 9
㈱奥村組	43ターミナルの内舗装排水構造物工事	大阪府	95,822,553	43. 6～43. 11
いすゞ自動車㈱	いすゞ自動車㈱栃木工場悪路耐久試験路新設工事	栃木県	22,000,000	45. 9～45. 11
高須園宅地造成起業者	高須園宅地造成工事	広島県	109,500,000	46. 9～47. 8
御岳鈴蘭高原観光開発㈱	48年度御嶽鈴蘭高原ハイエリヤ道路舗装工事	岐阜県	146,500,000	48. 4～48. 9
トヨタ自動車工業㈱	三好工場西側駐車場及びグラウンド新設工事	愛知県	79,000,000	48. 5～48. 9
仙台中央卸売市場共 同企業体	仙台市中央卸売市場外構工事	宮城県	198,402,845	48. 4～48. 11
味岡建設㈱	永大長嶺団地造成工事	熊本県	144,666,000	48. 12～49. 8
㈱大林組・鹿島建設㈱	日本中央競馬会美浦トレーニングセンター第一工区	茨城県	223,336,000	48. 12～49. 9
青木建設㈱共同企業体	北馬場幹線道路築造工事			
東海建設㈱	東海大学病院新築工事の内舗装工事	神奈川県	242,500,000	49. 8～50. 2

● 発注者	● 工事名	● 施工場所	● 請負金額	● 工期
株大林組・鹿島建設(株) 青木建設(株)共同企業体	日本中央競馬会美浦トレーニングセンター北馬場築造その他工事	茨城県	675,430,000	49. 12~50. 8
工業技術院 B 2 地区 共同企業体	工業技術院 B 2 地区第 1 回建築工事の内共同溝及び環境整備工事	茨城県	206,570,000	50. 4~51. 3
日本専売公社宇都宮 共同企業体	日本専売公社北関東工場新築工事の内道路他工事	栃木県	103,200,000	50. 9~51. 9
トヨタ自動車工業(株)	下山第 2 工場道路第 1 次舗装工事	愛知県	189,869,000	51. 6~51. 12
株大林組・フジタ工業(株)共同企業体	大阪府北部市場外構工事	大阪府	114,364,500	50. 2~51. 12
久米開発事業共同企業体	久米開発事業第 1 期工事(ゴルフ場)排水工事他工事(その 1)	岡山県	194,293,400	51. 11~52. 6
熊本バス(株)	高平台宅地造成工事	熊本県	131,000,000	51. 8~52. 9
城北団地共同企業体	福山市城北団地造成工事の内舗装工事第 2 工区	広島県	106,120,000	52. 9~53. 3
トヨタ自動車工業(株)	本社鋳物跡地土木工事に伴う歩道新設工事及びその他各種工事	愛知県	357,182,000	52. 10~53. 9
関西土木(株)	津高団地造成工事	岡山県	160,600,000	53. 11~54. 7
トヨタ自動車工業(株)	元町第 3 機工場建設に伴う土木工事の内道路工事並びにその他各種工事	愛知県	282,824,000	53. 10~54. 9
富士開発興業(株)	富士生コン石狩プラント仮設工事	北海道	409,910,000	54. 5~55. 6
西武不動産(株)	東急リゾートタウン藝科テニスコート新設第 2 期工事	長野県	92,530,000	54. 11~55. 6
トヨタ自動車工業(株)	トヨタ中央研究所独身寮新築に伴う外構工事並びにその他各種工事	愛知県	586,582,000	54. 10~55. 9
国際自動車(株)	国際八王子自動車教習所建設工事	東京都	703,500,000	54. 9~55. 12
木田建設(株)	仁戸名住宅地造成工事	千葉県	475,250,000	55. 1~56. 2
熊本バス(株)	大窪宅地造成工事	熊本県	224,700,000	55. 10~56. 4
トヨタ自動車工業(株)	田原工場車両試験場新設工事並びにその他各種工事	愛知県	812,047,000	56. 3~56. 9
株六興	向陽ハイツ第 2 期宅地造成工事	愛媛県	282,400,000	54. 12~56. 9
株大林組・前田建設(株)・株奥村組・株青木建設共同企業体	むつ小川原原油備蓄基地 B、C 地区原油タンク基礎工事の内置換工その他工事	青森県	347,438,000	56. 6~56. 12
野村不動産(株)	野村不動産 宮野木住宅地造成工事	千葉県	391,000,000	55. 10~57. 3
株太平	太平保土ヶ谷宅地造成工事	神奈川県	815,400,000	56. 4~57. 8

年 表

当 社	業 界 ・ 一 般
昭和8 (1933)	
7.15 創立事務所設置（東京都麹町区丸ノ内1丁目2番地1）	3.6 アメリカ、金輸出禁止（金融恐慌）
7.17 発起人総会（定款作成）	3.13 三陸地方大地震、大津波
8.11 第1回株金払込完了（払込済資本金5万円）	3.27 日本、国際連盟脱退
8.26 東洋舗装株式会社創立（東京市麹町区丸ノ内1丁目2番地1・三菱仲28号館）資本金10万円 専務取締役牛島航、取締役植村克己・加藤源次・直木倫太郎・近藤博夫、監査役榎並充造・松井清足・中村寅之助就任	時局匡救道路改良事業開始
9.1 土木建築請負営業許可書（第166号）下附	5.20 大阪市営地下鉄梅田一心斎橋間開通
10.20 横浜工場完成	10.2 第2次道路改良計画決定
	10.25 第1回道路大会大阪で開催
	12.23 皇太子ご生誕
昭和9 (1934)	
2.25 取締役直木倫太郎辞任	3.27 不正競争防止法公布
6.30 横浜工場乳剤製造一時中止	9.21 室戸台風襲来、関西一帯被害甚大
	12.1 丹那トンネル開通
昭和10 (1935)	
3.10 館山航空隊乳剤舗装工事を受注し1日舗装面積1,000坪以上を舗装する	2.18 菊地武夫、天皇機関説を攻撃
	10.1 第4回国勢調査実施（総人口9,769万人、内地6,925万人）
	一.一 貿易収支黒字となる
昭和11 (1936)	
1.22 取締役鈴木甫就任、取締役加藤源次、監査役榎並充造退任	2.26 2・26事件発生
	11.11 日本舗装同業会発足
	11.25 日独防共協定締結
昭和12 (1937)	
	7.7 日華事変勃発
	9.10 戦時統制法公布
	11.6 日独伊三国防共協定締結
昭和13 (1938)	
1.22 代表取締役植村克己（取締役）就任、専務取締役牛島航退任	4.1 国家総動員法公布
一.一 横浜工場閉鎖	5.1 ガソリン切符制となる
	12.22 日本道路技術協会創立

昭和14 (1939)

- 7. 8 国民徴用令公布
- 8. 8 石油配給統制規則公布
- 9. 3 第二次世界大戦勃発

昭和15 (1940)

- 6. 14 定款一部変更 (商法改正に伴う所要の変更)
- 1. 26 日米通商条約失効
- 9. 27 日独伊三国同盟締結
- 10. 12 大政翼賛会発会式

昭和16 (1941)

- 6. 23 日本道路技術協会所属 (現：日本道路協会)
- 2. 一 軍建協力会結成
- 12. 8 太平洋戦争勃発
- 12. 16 物資統制令公布

昭和17 (1942)

- 3. 28 専務取締役田崎修就任
- 3. 一 海軍施設協力会結成
- 4. 18 アメリカ空軍、日本本土初空襲
- 11. 15 山陽本線関門トンネル開通

昭和18 (1943)

- 3. 25 第2回株金払込完了 (払込済資本金10万円)
- 8. 3 取締役鈴木甫辞任
- 8. 16 取締役本田登就任
- 5. 31 東京都制公布
- 9. 3 イタリア無条件降伏
- 10. 31 軍需会社法公布

昭和19 (1944)

- 11. 15 取締役中村寅之助 (監査役)・久保弥太郎、
監査役妹尾一夫・宇高有耳就任、取締役植村
克己、監査役松井清足退任
- 2. 7 日本土木建築統制組合成立
- 8. 24 主要建設会社に軍需会社法適用
- 11. 29 B29東京初空襲

昭和20 (1945)

- 6. 25 取締役近藤博夫辞任
- 11. 1 日本道路建設業協会監事に田崎専務就任
- 5. 7 ドイツ無条件降伏
- 8. 一 広島 (6)、長崎 (9) に原爆投下
- 8. 15 戦争終結、GHQ設置
- 11. 1 日本道路建設業協会創立
- 11. 5 戦争復興院設置
- 12. 22 労働組合法公布

昭和21 (1946)

- 7. 1 大阪出張所開設 (大阪市東区京橋 3-75)
- 2. 17 金融緊急措置令公布 (新旧円の交換)
- 3. 3 物価統制令公布
- 11. 3 日本国憲法公布
第1回国民体育大会開催 (兵庫県)

当 社	業 界 ・ 一 般
昭和22 (1947)	
10.16 取締役中村寅之助・本田登・久保弥太郎、監査役妹尾一夫辞任	4.7 労働基準法公布 4.14 独占禁止法公布
11.29 取締役中野了三・今井久雄就任	6.3 日本道路協会設立（日本道路技術協会と道路改良会を解消） 9.1 特別調達庁設置
昭和23 (1948)	
	7.10 建設省設置 9.1 建設省各地方建設局設置 11.22 道路維持修繕5カ年計画に関するGHQ覚書
昭和24 (1949)	
3.15 取締役向田儀一就任 定款一部変更（営業目的：1.土木建築請負 2.前項に関連する一切の業務）	2.12 東京証券取引所開設 3.7 経済安定9原則の実行に関し声明（ドッジ・ライン）
4.25 専務取締役田崎修死去	4.25 単一為替レート(1ドル=360円)実施
5.2 代表取締役向田儀一（取締役）就任	4.28 土木工業協会設立(土木懇和会改組)
10.20 第1回建設業者登録完了（都知事登録第490号）	5.24 建設業法公布 9.15 シャウプ税制改革勧告文発表 10.1 中華人民共和国成立 12.3 湯川秀樹、ノーベル物理学賞受賞
昭和25 (1950)	
8.15 資産再評価承認（臨時株主総会）	4.一 対日援助見返資金による道路整備事業の開始 5.10 建設機械化協会創立 5.26 国土総合開発法公布 6.1 北海道開発庁設置 6.25 朝鮮戦争勃発 6.28 首都建設法公布
昭和26 (1951)	
12.24 定款一部変更（商法改正に伴う所要の変更）	6.21 ILO及びユネスコに加盟 9.8 講和条約、日米安全保障条約調印 12.21 財閥関係の全政令廃止
昭和27 (1952)	
	4.28 GHQ廃止 6.6 旧道路整備特別措置法公布 6.10 道路法公布 6.12 公共工事前払保証事業法公布 10.3 行政指定道路事業始まる

昭和28 (1953)

- | | |
|------------------|----------------------------|
| 3. 14 資本金40万円に増資 | 2. 1 NHKテレビ放送開始 |
| | 4. 2 日米友好通商条約調印 |
| | 7. 23 道路整備費の財源等に関する臨時措置法公布 |
| | 7. 27 朝鮮戦争休戦協定調印 |
| | 12. 24 奄美群島返還日米協定調印 |

昭和29 (1954)

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 3. 5 資本金 100 万円に増資 | 1. 20 主要地方道指定 |
| 3. 9 建設大臣登録(第3540号) | 3. 1 ビキニ水爆実験で第五福竜丸被災 |
| 11. 30 定款一部変更(専務・常務制採用)
専務取締役中村熊雄、常務取締役向田儀一
(取締役)、取締役徳永豊次・関誠一、監査役
田口文夫就任、監査役宇高有耳退任 | 5. 20 第1次道路整備5カ年計画閣議決定
総額 2,600 億円 |
| | 6. 21 揮発油譲与税に関する法律公布 |
| | 7. 1 防衛庁、自衛隊発足 |
| | 9. 26 洞爺丸津軽海峡で沈没 1,011 人死亡 |

昭和30 (1955)

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. 27 資本金 400 万円に増資 | 2. 14 日本生産性本部発足 |
| 3. 4 資本金 1,000 万円に増資 | 7. 25 日本住宅公団設立 |
| 4. 1 東京建設業協会所属 | 9. 10 日本、ガット (G A T T) 加入発効 |
| 8. 19 宇都宮出張所開設 | 12. 23 経済自立 5 カ年計画閣議決定 |
| 11. 15 定款一部変更(商法改正に伴う所要の変更) | 一. 一 下期より神武景気 |
| 11. 25 日本道路建設業協会理事に中村専務就任 | |

昭和31 (1956)

- | | |
|------------------|--------------------|
| 5. 17 静岡出張所開設 | 4. 16 日本道路公団発足 |
| 11. 30 取締役浜地辰助就任 | 5. 19 ワトキンス調査団来日 |
| | 11. 19 東海道本線全線電化完成 |
| | 12. 18 国連総会日本の加盟可決 |

昭和32 (1957)

- | | |
|---------------|------------------------|
| 12. 1 横浜出張所開設 | 1. 29 南極観測隊オングル島上陸 |
| | 4. 16 国土開発縦貫自動車道建設法公布 |
| | 4. 25 高速自動車国道法公布 |
| | 10. 4 ソ連、世界初の人工衛星打上げ成功 |
| | 12. 17 新長期経済計画閣議決定 |

昭和33 (1958)

- | | |
|--|--------------------------|
| 11. 26 専務取締役藤井虎男、取締役田所謙次郎、監査役中村熊雄(専務)就任、常務取締役向田儀一、取締役関誠一退任 | 1. 1 欧州経済共同市場 (E E C) 発足 |
| | 3. 9 関門国道トンネル開通 |
| | 3. 31 道路整備緊急措置法公布 |
| | 10. 19 名神高速道路工事起工 |
| | 12. 23 東京タワー竣工 |

昭和34 (1959)

- | | | | |
|--------|----------------------|-------|---------------------------|
| 2. 5 | 資本金4,000万円に増資 | 1. 1 | メートル法実施 |
| 2. 6 | 常務取締役坂下芳男、取締役橋本利一郎就任 | 2. 20 | 第2次道路整備5カ年計画閣議決定
総額1兆円 |
| 3. 20 | 名古屋出張所開設 | 4. 10 | 皇太子明仁親王ご成婚 |
| 5. 1 | 仙台出張所開設 | 4. 15 | 最低賃金法公布 |
| 5. 20 | 新潟出張所開設 | 6. 17 | 首都高速道路公団発足 |
| 11. 27 | 日本道路建設業協会監事に藤井専務就任 | 9. 26 | 伊勢湾台風、東海地方記録的大被害 |
| | | 一. 一 | 下期より岩戸景気 |

昭和35 (1960)

- | | | | |
|--------|---|--------|------------------|
| 9. 1 | 資本金1億円に増資 | 1. 19 | 新日米安保条約、行政協定調印 |
| 11. 22 | 定款一部変更(営業目的:1. 道路工事及び舗装工事 2. 防水工事及び耐酸工事 3. 一般土木工事 4. 舗装用材料の製造及び販売 5. 前各号に関連する一切の業務、社長制採用)
取締役社長大林芳郎、常務取締役田村雄・船倉貞一、取締役田中七三郎・渡辺忠雄・松島清重・浅田敏章・武田良一、監査役和田完二・嶋道朔郎就任、取締役中野了三・橋本利一郎・今井久雄・田所謙次郎、監査役中村熊雄・田口文夫退任
大阪支店開設(大阪市東区京橋3-75) | 5. 24 | チリ地震、太平洋沿岸に大津波襲来 |
| | | 6. 24 | 政府、貿易為替自由化計画を発表 |
| | | 7. 1 | 国鉄3等を廃止、運賃値上げ |
| | | 7. 25 | 東海道幹線自動車国道建設法公布 |
| | | 9. 10 | NHKカラーテレビ、放送開始 |
| | | 9. 14 | 石油輸出機構(OPEC)発足 |
| | | 12. 27 | 国民所得倍増計画の採用を閣議決定 |

昭和36 (1961)

- | | | | |
|--------|----------------------|--------|---------------------------------|
| 4. 1 | 札幌出張所開設
就業規則制定 | 4. 12 | ソ連、世界初の人間衛星打上げ成功 |
| 4. 24 | 大阪支店移転(大阪市東区釣鐘町2-36) | 9. 30 | 経済協力開発機構(OECD)発足
愛知用水完成 |
| 9. 25 | 本店移転(東京都千代田区神田司町2-3) | 10. 一 | 財政投融资繰り延べ閣議決定 |
| 12. 16 | 浦和市に機械工場用地16,988㎡取得 | 10. 27 | 第3次道路整備5カ年計画閣議決定
総額2兆1,000億円 |

昭和37 (1962)

- | | | | |
|--------|---|--------|-------------------------|
| 1. 5 | 業務分掌規定制定
本店に総務部、営業部及び工事を置く | 2. 1 | 東京都の人口1千万人突破 |
| 4. 1 | 福岡出張所開設 | 5. 1 | 阪神高速道路公団発足
水資源開発公団発足 |
| 6. 5 | 門真町に機械工場用地7,883㎡取得 | 8. 30 | 国産飛行機YS-11試験飛行に成功 |
| 6. 8 | 東洋舗装東柏会結成(現:柏友会) | 9. 12 | 原子力研究所国産1号原子炉に点火 |
| 11. 27 | 専務取締役田村雄(常務)・船倉貞一(同)、
常務取締役田中七三郎(取締役)、取締役藤井虎男(専務)・中野了三・田所謙次郎・江口馨就任 | 9. 26 | 若戸大橋開通 |
| 12. 21 | 浦和機械工場開設
浦和試験所開設 | 10. 1 | 全国総合開発計画閣議決定 |
| | | 10. 28 | 建設省、ジョイントベンチャーを勸奨 |

昭和38 (1963)

- | | |
|---|--|
| <p>4. 1 資本金2億円に増資
高松出張所開設
門真機械工場開設
社報の発行</p> <p>4. 15 社内報「若さ」の発行</p> <p>11. 26 創立30周年記念行事執行
監査役田坂茂忠就任、監査役和田完二退任</p> | <p>2. 1 日ソ貿易協定調印</p> <p>3. 20 低金利政策始まる</p> <p>6. 5 黒部第四発電所完成</p> <p>7. 10 近畿圏整備法公布</p> <p>7. 20 関越自動車道建設法公布</p> <p>10. 25 東名高速道路工事起工</p> <p>11. 22 ケネディアメリカ大統領暗殺</p> |
|---|--|

昭和39 (1964)

- | | |
|---|--|
| <p>4. 1 本店に工務部を設置し、総務部に庶務課、経
理課並びに工事に工事課、事務課を置く
東洋舗装共済会設立</p> <p>5. 30 日本道路建設業協会監事に船倉専務就任</p> <p>11. 1 直備工務員制採用</p> <p>11. 27 常務取締役池田雄二、取締役高島嘉雄、監査
役宮森和夫就任、取締役藤井虎男・江口馨、
監査役田坂茂忠退任</p> | <p>4. 28 日本、OECDに正式加盟</p> <p>6. 16 新潟地震発生</p> <p>7. 1 東海北陸自動車道建設法公布</p> <p>7. 3 工業整備特別地域整備促進法公布</p> <p>7. 9 道路法改正(国道の1級、2級を廃
止し、一般国道とする)</p> <p>10. 1 東海道新幹線開業</p> <p>10. 10 第18回オリンピック東京大会開催</p> <p>10. 15 建設業退職金共済組合発足</p> |
|---|--|

昭和40 (1965)

- | | |
|---|---|
| <p>4. 1 社内預金制度採用</p> <p>4. 20 東洋舗装社友会結成</p> <p>5. 1 資本金3億円に増資</p> | <p>1. 22 中期経済計画閣議決定</p> <p>1. 29 第4次道路整備5カ年計画閣議決定
総額4兆1,000億円</p> <p>5. 28 九州横断自動車道建設法公布</p> <p>6. 11 中国縦貫自動車道建設法公布</p> <p>7. 1 名神高速道路全線開通</p> <p>10. 21 朝永振一郎、ノーベル物理学賞受賞</p> |
|---|---|

昭和41 (1966)

- | | |
|---|---|
| <p>2. 1 本店工務部事務課を資材課に改組
広島出張所開設</p> <p>4. 1 浦和出張所開設
高知出張所開設</p> <p>7. 1 岡山出張所開設</p> <p>10. 1 第1次経営5カ年計画策定</p> | <p>1. 28 第1回赤字国債(建設公債)発行</p> <p>4. 18 中国文化大革命始まる</p> <p>7. 1 国土開発幹線自動車道建設法公布
中部圏開発整備法公布</p> <p>7. 7 新東京国際空港公団発足</p> <p>9. 25 天草5橋開通</p> |
|---|---|

昭和42 (1967)

- | | |
|--|---|
| <p>2. 7 大林道路株式会社と商号を改める
定款一部変更(営業目的:1.道路工事及び舗
装工事並びにこれに関連する土木工事 2.前
号の工事に使用する諸材料の製造及び販売
3.前各号に関連する一切の業務)</p> | <p>3. 13 経済社会発展計画閣議決定</p> <p>6. 5 中東戦争勃発</p> <p>8. 3 公害対策基本法公布
外貿埠頭公団法公布</p> <p>9. 28 新清水トンネル開通</p> |
|--|---|

当	社	業	界	・	一	般
10. 2	千葉出張所開設	12. 一	G N P、自由主義世界第3位となる			
10. 7	取締役中野了三黄綬褒章を受章					
昭和43 (1968)						
1. 29	本店移転(東京都新宿区新宿1-76)	3. 22	第5次道路整備5カ年計画閣議決定 総額6兆6,000億円			
5. 29	日本道路建設業協会理事に船倉専務就任	4. 12	建設省、下請契約の適正化を通達			
11. 7	取締役徳永豊次死去	5. 10	ベトナム和平会談正式開始(パリ)			
11. 25	常務取締役長沼典郷、取締役戸田博・赤野豊 就任、専務取締役田村雄、常務取締役坂下芳 男・田中七三郎退任	6. 10	大気汚染防止法公布 騒音規制法公布			
12. 1	札幌支店開設(札幌市北1条西4-1) 名古屋支店開設(名古屋市中区武平町4-3)	6. 15	都市計画法公布			
		6. 26	小笠原諸島、日本に復帰			
		10. 17	川端康成、ノーベル文学賞受賞			
昭和44 (1969)						
1. 15	熊本出張所開設	3. 17	建設省施工管理技士制度の決定			
3. 1	本店に営業本部(営業調査課・営業課)、工事 本部〔工務部(事務課・技術課・機械課)、直 轄工事部(工事課・資材課)〕を設置	3. 一	外貨準備高30億ドル突破			
4. 1	本店営業本部営業課を営業第一課・営業第二 課に分ける	5. 26	東名高速道路全線開通			
4. 9	取締役高島嘉雄死去	5. 30	新全国総合開発計画閣議決定			
11. 8	専務取締役船倉貞一黄綬褒章を受章	6. 12	初の国産原子力船「むつ」進水			
11. 27	取締役足立力就任	6. 13	都市計画法施行令公布			
		7. 20	アメリカ「アポロ11号」、人類初の 月面着陸に成功			
		12. 一	G N P、自由主義世界第2位となる			
昭和45 (1970)						
3. 25	第2次経営5カ年計画策定	2. 11	日本初の人工衛星「おおすみ」成功			
4. 1	鳥取出張所開設	3. 14	日本万国博覧会開幕(参加77カ国)			
10. 1	資本金5億円に増資	3. 31	日航機「よど号」ハイジャック事件			
11. 1	大林道路従業員持株会結成	4. 8	大阪市北区地下鉄谷町線工事現場で ガス爆発事故(死者77人)			
11. 30	常務取締役杉浦武夫・戸田博(取締役)、取締 役杉下正臣・渡辺五郎・宮森和夫(監査役) ・井上忠熊、監査役田所謙次郎(取締役)就 任	5. 1	新経済社会発展計画閣議決定 全国新幹線道路整備法公布			
12. 1	本店に監査室、経理部を設置し、総務部に人 事課、経理部に経理課、工事本部工務部に労 務課、工事本部直轄工事部に事務課を置く 仙台支店開設(仙台市本町2-5-1) 広島支店開設(広島市国泰寺町1-4-28) 福岡支店開設(福岡市赤坂1-13-2) 技術報創刊	5. 20	地方道路公社法公布			
		7. 1	本州四国連絡橋公団設立			
		7. 31	中央公害対策本部発足			
		10. 29	道路構造令公布			
		11. 25	三島由起夫、決起割腹自殺			
		12. 2	総人口1億人突破(世界第7位) 公害関係14法公布			
昭和46 (1971)						
1. 5	松江出張所開設	3. 30	第6次道路整備5カ年計画閣議決定			

	下松出張所開設		総額10兆3,500億円
3. 1	盛岡出張所開設	4. 1	建設業法改正（許可制度創設）
4. 1	資本金6億円に増資 東京証券取引所市場第二部上場 本店経理部に財務課、営業本部に営業第一部、営業第二部を置く 広島支店移転（広島市大手町3-8-3） 中央安全委員会設置 浦和機械工場を東京機械工場に、門真機械工場を大阪機械工場に名称変更	5. 31	自動車重量税法公布
10. 1	資本金6億9,000万円に増資 第3次経営5カ年計画策定 東柏会を柏友会に名称変更	6. 1	勤労者財産形成促進法公布
11. 26	定款一部変更（副社長制採用） 取締役副社長船倉貞一（専務）、専務取締役池田雄二（常務）・長沼典郷（同）就任	6. 17	沖縄返還協定調印
12. 1	鹿島出張所開設 神戸出張所開設	8. 15	アメリカ、ドル防衛策発表（ニクソン・ショック）
12. 7	札幌支店移転（札幌市北四条西6-1-1）	8. 28	政府、変動為替相場制実施（1ドル=360円の固定ルートを一時停止）
12. 27	経費節減対策委員会設置	8. 31	金外貨準備高125億ドル、世界2位
		9. 27	両陛下欧州ご訪問へ
		10. 25	中国、国連に加盟、国府、国連脱退
		11. 14	青函鉄道トンネル起工
		12. 3	インド、パキスタン戦争勃発
		12. 20	10カ国蔵相会議で円切上げ（1ドル=308円）に決定

昭和47（1972）

1. 1	本店工事本部に技術部を設置し、技術課を移す。浦和試験所を東京試験所に名称変更	1. 21	46年度の国際収支77億ドルの史上最高黒字
2. 1	本店営業本部に営業第三部を設置	1. 24	グアム島で元日本兵横井正一さん発見
3. 1	資本金7億5,000万円に増資 大阪証券取引所市場第二部上場	2. 3	第11回冬季オリンピック札幌大会開催
4. 1	本店工事本部工務部機械課を機械第一課、機械第二課に分ける 札幌支店住居表示変更（札幌市中央区北四条西6-1-1） 福岡支店住居表示変更（福岡市中央区赤坂1-13-2）	3. 2	アメリカ、木星探測機「パイオニア」打上げ
8. 1	沖縄出張所開設	3. 15	山陽新幹線新大阪-岡山間開業
9. 11	仙台支店移転（仙台市中央2-11-19）	3. 25	日本道路公団、中央高速道路沿いの地すべりのため相模湖一か月間半年閉鎖を発表
9. 30	資本金12億円に増資	4. 1	筑波学園都市で土木研究所道路関連施設工事に着手
11. 24	定款一部変更（営業目的：1. 道路工事、舗装工事、敷地造成工事、下水道工事及びこれらに関連する土木工事の設計、施工並びに監理 2. 前号の工事に使用する諸材料の製造及び販売 3. 前各号に関連する一切の業務） 常務取締役高久近信、取締役神田精夫就任、取締役武田良一退任 本店経理部に計算課を置く	5. 15	日米沖縄返還協定発効、沖縄県発足 沖縄開発庁設置
12. 4	本店移転（東京都千代田区神田錦町1-2-1）	6. 7	労働安全衛生法公布
		6. 22	自然環境保全法公布
		6. 23	ウォーターゲート事件発生
		7. 18	日本列島改造問題懇談会設置
		9. 29	日中国交正常化共同声明発表
		11. 5	上野動物園でパンダ初公開
		12. 19	国土総合開発推進本部発足

昭和48 (1973)

- | | |
|--|--|
| <p>2. 1 東京証券取引所、大阪証券取引所市場第一部に指定替
本店に土地開発本部（事務課・営業課・開発課）を設置し、総務部に秘書課を置く
相模大野寮開設（相模原市南台2-1-10）</p> <p>4. 1 本店工事本部工務部に仮設機材課を置く</p> <p>7. 1 夏期休暇制度実施</p> <p>8. 20 郡山出張所開設</p> <p>8. 26 会社創立記念日制定</p> <p>9. 11 大津出張所開設</p> <p>10. 1 金沢出張所開設</p> <p>11. 3 取締役中野了三勲5等瑞宝章を受章</p> <p>11. 22 常務取締役伊吹山四郎就任</p> <p>12. 1 本店の本部制を廃止し、営業部、工務部、技術部、土地開発部とし、新たに機械部（機械第一課・機械第二課）、東京工事事務部（業務課）、営業部（営業課）、工事部（事務課・工事課・資材課）を設置</p> <p>12. 20 建設法改正に伴い建設大臣許可（特一48）第2523号を受ける</p> | <p>1. 27 ベトナム和平協定、パリで正式調印</p> <p>2. 13 経済社会基本計画閣議決定</p> <p>2. 14 円変動相場制に移行</p> <p>5. 14 アメリカ、有人宇宙船「スカイラブ」打上げ</p> <p>6. 29 第7次道路整備5カ年計画閣議決定
総額19兆5,000億円</p> <p>9. 14 日銀、8月の卸売物価指数前年同月比17.4%高と終戦混乱期以降の最高</p> <p>10. 6 第4次中東戦争はじまる</p> <p>10. 17 ペルシヤ湾岸6カ国、原油価格21%引上げを決定、OPECの石油生産削減を決定、石油危機起こる</p> <p>10. 23 江崎玲於奈、ノーベル物理学賞受賞</p> <p>11. 14 関門大橋開通</p> <p>11. 16 石油緊急対策要綱閣議決定</p> <p>11. 29 熊本市の大洋デパートで昼火事</p> <p>12. 23 OPEC原油価格2倍値上げ発表</p> <p>— 1 物不足で狂乱物価を招く</p> |
|--|--|

昭和49 (1974)

- | | |
|--|---|
| <p>4. 1 技術研究所開設（浦和市沼影603）事務課・舗装研究室・施工研究室を置く（東京試験所改組）</p> <p>7. 1 岡山支店開設（岡山市柳町1-4-4）
新潟営業所開設
高松営業所開設
長野出張所開設
福山出張所開設</p> <p>11. 26 取締役石田洋司、監査役杉下正臣（取締役）就任、取締役中野了三・浜地辰助、監査役田所謙次郎退任</p> | <p>1. 2 日中貿易協定調印</p> <p>1. 14 建設省、スライド制に新基準</p> <p>1. 16 建設省、建設資材対策委員会設置</p> <p>3. 15 山陽新幹線関門トンネル貫通</p> <p>6. 25 国土利用計画法公布</p> <p>8. 30 三菱重工ビル時限爆弾爆発</p> <p>10. 8 佐藤栄作、ノーベル平和賞受賞</p> <p>12. 17 初の経済対策閣僚会議、経済成長優先から「安定成長」への路線転換</p> <p>— 1 この年、わが国経済は戦後初の実質マイナス成長となる</p> |
|--|---|

昭和50 (1975)

- | | |
|---|---|
| <p>2. 1 大林道路職員組合結成</p> <p>3. 31 鹿島出張所廃止</p> <p>4. 26 福岡支店移転（福岡市中央区薬院4-3-7）</p> <p>4. 29 取締役副社長船倉貞一、勲4等瑞宝章を受章</p> <p>6. 30 直備工務員制廃止</p> <p>8. 26 会社創立記念日を全休とする</p> <p>9. 16 岡山支店移転（岡山市幸町7-34）</p> <p>10. 1 本店労務課を労務安全課に改組</p> <p>11. 26 定款一部変更（商法改正に伴う所要の変更）</p> | <p>2. 4 建設省、中小企業者救済に大型工事分割発注を決定</p> <p>3. 10 山陽新幹線岡山—博多間開業</p> <p>3. 24 第2次不況対策（公共事業の円滑執行など）決定</p> <p>4. 30 ベトナム戦争終結</p> <p>7. 20 沖繩国際海洋博覧会開幕</p> <p>9. 30 天皇、皇后両陛下ご訪米</p> <p>11. 15 第1回先進国首脳会議、パリで開催</p> |
|---|---|

当 社	業 界 ・ 一 般
	11.26 公労協史上最大のスト権スト突入
	12.21 本四架橋第1号の大三島橋起工
	一、一 戦後最高の不況倒産の年となり失業者百万人を越える
<hr/>	
昭和51 (1976)	
1.18 名古屋支店住居表示変更 (名古屋市東区東桜1—10—19)	2. 4 アメリカ上院外交委員会でロッキード社の政治献金問題が表面化
2. 1 青森出張所開設	3.15 低人札価格調査制度新設
4. 1 本店に海外事業部を設置し、東京工事に事務課を移す(従来、東京工事に事務課)中央安全衛生委員会設置 (中央安全委員会を改組)	5.14 昭和50年代前期経済計画閣議決定
6. 1 本店に営業本部〔営業調査課、営業第一部(営業課)、営業第二部(営業課・開発課)]を設置、土地開発部を廃止	5.27 建設労務者の雇用改善法公布
土曜休暇制度実施	6.10 振動規制法公布
6. 9 取締役赤野豊死去	7. 2 統一ベトナム発足
11. 1 本店東京工事に労務安全課を置く	7.27 東京地検、田中角栄前首相を外為法違反で逮捕、8月収賄罪で起訴
11.19 取締役浅田敏章死去	9. 9 中国、毛沢東主席逝去
12. 1 いわき出張所開設	10.13 建設省、国土建設構想まとめる
12. 6 松山出張所開設	11.10 天皇在位50年式典挙行
12.25 定款一部変更 (会長制の採用)	一、一 この年、不況は続くが、貿易収支は改善 (黒字111億5,000万ドルで過去最高)
取締役会長大林芳郎 (社長)、取締役社長長沼典郷 (専務)、常務取締役杉本巖・佐藤信三、取締役相談役船倉貞一 (副社長)、取締役植木信一就任、常務取締役高久近信・杉浦武夫退任	
<hr/>	
昭和52 (1977)	
2. 1 本店に機械計算室を設置	4.19 政府、上期公共事業契約率73%など閣議決定
4. 1 東京支店設置 (東京都千代田区神田錦町1—2—1)	4.26 中央建設審議会、下請契約約款決定
本店東京工事に、経理部計算課廃止	5. 2 領海12カイリなど海洋2法成立
旭川出張所開設	6.29 円1ドル=270円割る
帯広出張所開設	8. 7 洞爺湖畔有珠山32年ぶり噴火
函館出張所開設	9. 3 政府、総合景気対策7項目決定 (公共投資推進、公定歩合引き下げなど)
沖縄出張所廃止	10.16 第8回IRF (国際道路連盟)世界道路会議東京で開催
5. 1 土浦出張所開設	11. 4 第3次全国総合開発計画閣議決定
大分出張所開設	11.24 円1ドル=240円に日銀が全面介入
9. 1 第1次経営3カ年計画策定	一、一 国内不況長期化、企業倒産件数、負債総額は史上最高
10. 1 北九州出張所開設	
12.22 監査役岡田正就任、監査役嶋道朔郎退任	

昭和53 (1978)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. 4 八王子出張所開設 1.10 事務合理化委員会設置 4. 1 本店に企画室、技術研究所に機械研究室を設
置、本店工務部仮設機械課を資材課に改組
岡山支店移転(岡山市下石井2-4-1) 5. 1 自己申告制度採用 5.25 日本道路建設業協会理事に長沼社長就任 6. 1 山形出張所開設 8.21 社史編集委員会設置 12.21 専務取締役杉本巖(常務)・伊吹山四郎(同)・
佐藤信三(同)、常務取締役渡辺五郎(取締
役)・石田洋司(同)、取締役星野忠・上野
暉、相談役船倉貞一(取締役相談役)就任、
専務取締役池田雄二退任 | <ul style="list-style-type: none"> 1. 4 建設省、公共事業施行対策本部設置 3.16 公定歩合を4.25%より3.50%に引下
げ(戦後最低) 5.19 第8次道路整備5カ年計画閣議決定
総額28兆5,000億円 5.20 新東京国際空港開港 6.12 宮城県沖地震(マグニチュード7.5) 8.12 日中平和友好条約締結 9. 7 イラン革命勃発(12月石油輸出停止) 10.26 円高騰1ドル=175円50銭 11.30 建設省、下請指導要綱決定 12.17 OPEC総会54年の原油価格14.5%
値上げ決定 |
|--|--|

昭和54 (1979)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 4. 1 本店工務部に合材課を置く 4.21 建設コンサルタント登録建54-2581を受ける 5. 1 山形出張所廃止 8. 1 大津出張所を京滋出張所に名称変更 8.22 東条アスファルト混合所操業開始 11. 1 長崎出張所開設 12.22 取締役木内忠一、監査役飯田謙一就任、監査
役杉下正臣退任 | <ul style="list-style-type: none"> 1.25 上越新幹線大清水トンネル貫通
(22.2km世界最長の山岳トンネル) 3.26 エジプト、イスラエル平和条約調印 3.27 OPEC4月から原油価格9.05%値
上げ決定 5. 4 イギリスのサッチャー党首初の女性
首相 6.27 第5回先進国首脳会議東京で開催 一.一 第二次オイルショック、日米貿易摩
擦 |
|---|--|

昭和55 (1980)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 4. 1 広島支店住居表示変更(広島市中区大手町3
-8-3)
奈良出張所開設
鹿児島出張所開設
八王子出張所を多摩出張所に名称変更 6. 1 提案審査委員会設置 8.26 建設業許可業種の追加(管工事業) 10. 1 第2次経営3カ年計画策定
永年勤続休暇制度の採用 12.10 浜松出張所開設
岐阜出張所開設
三重出張所開設 12.22 常務取締役木内忠一(取締役)就任 | <ul style="list-style-type: none"> 3.19 政府、財政金融の引き締めや便乗値
上げ防止など、総合物価対策決定 4.18 54年度経済収支138億ドルの史上最
高の赤字記録 5.24 モスクワオリンピック不参加決定 6.11 OPEC原油価格(1バーレル=32
ドル)値上げ決定 8.19 東京新宿西口バス放火事件 9. 5 経済対策閣僚会議、公共事業契約目
標額の増加など経済総合対策決定 9.22 イラン、イラク全面戦争 10.15 東大寺大仏殿昭和の大修理落慶法要 11.20 栃木県川治温泉でホテル全焼 12.16 OPEC原油価格10%値上げ決定 12- 東北・北陸地方記録的な大雪 |
|--|--|

昭和56 (1981)

- | | |
|---|---|
| <p>4.13 賞罰委員会設置</p> <p>8. 3 久喜工場建設室設置</p> <p>9.30 常務取締役石田洋司辞任</p> <p>10. 1 資本金13億2,000万円に増資
全国の出張所の呼称を営業所に改める
高松営業所を四国営業所に、下松出張所を山口営業所に名称変更
横須賀営業所開設
三河営業所開設</p> <p>11. 1 本店営業本部営業調査課を営業管理課に改組し営業第三部(営業課・開発課)を設置し、営業第二部開発課を廃止</p> | <p>1. 6 円急騰1ドル=200円突破</p> <p>1.30 テヘランのアメリカ大使館員人質解放</p> <p>3. 3 国鉄赤字ローカル線77路線廃止決定</p> <p>3.16 第2次臨時行政調査会発足</p> <p>3.20 神戸ポートアイランド博覧会開幕</p> <p>4.12 アメリカ、有人宇宙連絡船「コロンビア1号」初飛行成功</p> <p>6. 9 商法などの一部改正(単位株、監査役・取締役の権限強化など)</p> <p>10. 1 日本住宅公団、宅地開発公団を統合し、住宅・都市整備公団発足</p> <p>10.29 OPEC基準原油価格1バーレル=34ドルに統一で合意</p> <p>12. 8 新交通システム「桃花台線」建設着手</p> <p>12.19 福井謙一、ノーベル化学賞受賞</p> |
|---|---|

昭和57 (1982)

- | | |
|--|---|
| <p>2. 5 取締役上野暉死去</p> <p>2.16 東京機械工場を移転し、久喜機械工場に名称変更(久喜市清久町6-5)
久喜アスファルト混合所操業開始</p> <p>3. 1 積算電算化委員会設置
社史編集室設置</p> <p>3.17 倉敷営業所開設</p> <p>7. 1 本店営業本部に営業第四部(営業課・スポーツ施設課)を設置し、営業第三部営業課を廃止
知多営業所開設</p> <p>8. 2 和歌山営業所開設</p> <p>8.29 鳥取営業所廃止</p> <p>10. 1 四国営業所を大阪支店所轄より分離
本店営業本部に営業第五部(営業課)設置</p> <p>11. 1 資本金14億5,200万円に増資</p> <p>12.23 定款一部改正(商法改正に伴う所要の変更、株主名簿の閉鎖期間短縮)
専務取締役森實二、常務取締役植木信一(取締役)・星野忠(同)、取締役新井光雄・丸山良平・黒崎徳三・河内稔典・立花好英就任、専務取締役杉本巖・佐藤信三、常務取締役戸田博、取締役井上忠熊退任</p> | <p>2. 8 ホテルニュージャパン火災事故</p> <p>3.15 トヨタ自動車、トヨタ自動車販売合併し、トヨタ自動車設立</p> <p>3.一 56年度経済成長率2.7%、49年度以来の低成長</p> <p>4. 2 フォークランド紛争勃発</p> <p>6.23 東北新幹線大宮一盛岡間開業</p> <p>8.18 参議院全国区改革の公職選挙法改正案が衆議院本会議で可決成立</p> <p>8.19 第9次道路整備5カ年計画閣議決定
総額38兆2,000億円</p> <p>10. 1 改正商法施行</p> <p>11.10 日本銀行創立100周年</p> <p>11.15 上越新幹線大宮一新潟間開業</p> <p>12.19 OPECウィーン総会、原油生産上限は日量1,850万バーレル、価格は1バーレル=34ドルに据え置かれる</p> |
|--|---|

大林道路五十年史

昭和58年 8 月26日

発行 ■ 大林道路株式会社

東京都千代田区神田錦町 1 丁目 2 番地 1

編集 ■ 大林道路社史編集委員会

印刷 ■ 大日本印刷株式会社

東京都新宿区市谷加賀町 1 丁目12番地
