

目はこれの視野を示したもので網目の方向を荷重  $P$  の方向に一致せしめる、測定點 A が  $\delta_{1B}$  (又は  $2\delta_{1B}$ ) のために A より B に移動したものとすれば、 $\delta_{Bn}$  は AC (圖の  $d_2$ ) にて示される。(未完)

## 簡易鋪装の流行と歩車道の區分

近 藤 謙 三 郎

震災前は鋪装と云へば基礎混漿土の五、六寸も施したところの所謂高級鋪装に限られてゐたかの觀があつて、工費も一坪四、五拾圓或はそれ以上を要したのが普通であつたのに對して近頃は一坪拾圓にも足らぬ所謂簡易鋪装が大流行である。之は取りもなほさず鋪装の普及と鋪装技術の進歩を物語るものである。

『東京には道路がない。道路の豫定地があるに過ぎない』と云つた外人の皮肉はつい昨日のことの様に覺えるのであるが、東京が初めて鋪装の計畫を樹てゝから僅か十年に足るか足らないのに鋪装技術はまことに長足の進歩を途げたものである。

先日都市美協會——其の會員は建築と公園の技師を主體とするのであるが——の會合の席上『最近東京は主要街路の鋪装が完了したと同時に斷然面目を更新した。紅塵と泥濘とにさいなまれた往時を顧みれば實に隔世の感がある。就ては此の際、鋪装祭を催して汎く市民と共に悅の紀念としてはどうであらう』と云ふ提案があつた。その催しの成否は兎も角と

して吾等道路技術者にとつては愉快な話である。

それはそれとして簡易鋪装とは一體何を云ふのであらうか。便宜上之を次のように分類して考へて見度いと思ふ。

- 1 假鋪装として擴張像定のある道路、電車、軌道像定敷或は地下埋設物像定敷等に於ける鋪装であつて一時構造とする場合。

- 2 裏通り横丁等交通が輕少であつて輕易の構造を以て充分とする場合。

- 3 在來路面の砂利層を活用することによつて基礎構造を省略せんとする場合。

右の中第一は特殊の場合に限られてゐるし、第二は路面改良事業の末期に於ての問題であるから、事業の初期とも云ふ可き現今にあつて喧傳せられるものは主として街路に於ける第三の場合に外ならぬと思はれるのである。所謂簡易鋪装にはもとより幾多の種類工法がある譯ではあるが、何れも多年の交通によつて自然に固まつた在來路面の砂利層の利用を主眼とし生命とする點に於ては同様であると思はれる。

さて此の在來路面層の利用に關聯して少しく意見を述べ度いのであるが、

舊來の街路には鋪装もなく、歩車道の區分にも缺けてゐたが、近來自動車の發達はトラフィックの性質を全然更めてしまつたが爲めに此の兩施設は今更街路構造令の條文を引合ひ出す迄の事もなく街路の絶體的要件となつてしまつたのである。斯くして吾等に與へられたる問題は如何にして最も經濟的に、最も迅速に鋪装と歩車道の區分を完成すべきかにあるのであるが、是に就て見逃す事の出来ない事は路面改良の順序と路面高との關係である。即ち舊來の街路は路頂部より路側に向つて比較的急な勾配を以て下るところの單一横断面を有するのであるが、鋪装と歩車道區分の新設とは必然路頂部

と路側部との相對的高に著しい變化を與へるのである。然るに各戸の建築は既に舊來の路側高に順應して其の床面を定め、ある關係上、特別の場合を除くの外は路側高の變更は極めて困難、否寧ろ不可能とも云ふ可きである。従つて路面高の調節は一つに路頂部の低下にまたざるを得ないのである。而して此の低下の程度は如何と云ふに歩車道の區分を施す可き幅員六間以上の街路にあつては跡くも一尺を下る事は無いのであって、路頂部一尺の低下は則ち固着せる砂利層全體の撤廃を意味するのである。

假りに若し鋪装を以て歩車道區分に先ずる當面緊急の問題であるとして、そして在來路面層の上に簡易鋪装を施すものとするならば、それはやがて行ふべき歩車道區分の施工に際しては當然廢物に歸する外はないのである。今日在來路面層を利用せんとする試みはやがて明日簡易鋪装基礎ぐるみの廢棄を前提とするものでなければならない。

思ふに歩車道の區分は街路に目鼻の容を與ふるものであつて、路面の鋪装はその額に化粧を施すが如きものではあるまいか。目鼻なき額に敢て化粧を施さんとするものがもつたとしたら果してどんなものであらうか。

私は全國的の事情には甚だ暗いのであるが、それにしても目のあたり東京に於て目鼻なき額の化粧に類するやの實例が夥しいを見受ける。のみならず昭和五年十二月十一日の東京朝日に福岡市の目抜の大通りに於てすら未だ歩車道の區分なきを指摘した記事をも見る所以ある。

簡易鋪装の發達は鋪装技術上悦ぶ可きものではありとするも、簡易鋪装の流行は道路技術上甚だ警戒を要す可きものではあるまいか。

敢て諸當局の一考を促す次第である。

## 追記

私は現今差し當つての必要論からするも、亦路面改良の技術的順序の上からするも歩車道の區分を鋪装の後にする理由はないと思ふ。殊に簡易鋪装の長所を採つて街路經濟の筋縄を計る必要があるならば、尙ほ更に鋪装に先つて歩車道の區分を施す可きであると思ふ。何故となれば、歩車道の區分ある街路の砂利道路面層にして初めて眞に簡易鋪装の永久的基礎として役立つものであるからである。尙ほ斯の如き順序によつて溝路の改良を企てる場合には先づ砂利道路の高を将来必要なる鋪装の厚支け低下して製造して置けば至極好都合であると思ふ。その爲めには歩車道境界下水を一應假構造とし且つ歩車道境界石の深さを標準よりも幾分高くしておかなければならぬ 不便は伴ふけれども其の支障は極めて微細なものに過ぎないと思はれる。

# 道路工事にて伴ふ路下埋設物の整理

## 宮内義則

道路の使命は其初めは路面を使用して人類車馬の通行をして居たのであるが、世運の益々進歩するに隨り單に路面を交通の用に供するに止らず、人類自然の共同生活の根源に依り福利増進のため、水道瓦斯電氣等の輸送を目的とする管線路を路下に埋設するの必要を見るに至つたのである。即ち文明の進むに隨り路下の埋設物は漸時増加する事となり、