



獨逸幹線道路改良 工事示方書に就て

山 田 元

獨逸共和國政府は昨年全國に跨り百三十八路線に達する遠距離交通用の幹線道路網を決定發表すると共に其の工事の統制を計るために標準示方書を制定した。

本邦に於ては、道路當事者の措置宜しきを得た爲斯種の仕事は既に十年前に完備され、地方道路の構造に對しては道路法及其の附屬法令に據つて、夫々必要な規定が完備さ

れて居り且設計の細部に亘つては、道路構造ニ關スル細則によつて充分なる統制が保たれて居るから、現在に於ては、道路の設計に關しては、別他國の規定等参照するの必要を見ない譯である。が併し、之等法規の對象とせし所は、所謂混合交通であつて、獨り自動車のみならず荷馬車も亦重要な對象であつたから主として自動車を對象として専ら

高速及運輸能力を主眼とする道路に於ては、其の設計の標準も異なるものゝあるのは當然である。この意味から我國に於ても自動車専用道路に對しては別に内規を設けてあるから、其の歸趨に迷ふ事はない。獨逸今回の標準示方書は、自動車専用道路に對するものではないが、混合交通よりも著しく自動車の高速度交通に重を置いた點に於いて異色あるものであるから参考の爲に釋出する。

第一條 各州政府ハ共和國政府ト協議ノ上別表(省略)

記載ノ地方道ヲ幹線道路ト認定ス。之等道路ノ改良工事

ニ於テハ下記示方書ニ則ルコトヲ要ス。

第二條 有効全幅員、並木、縁石又ハ之ニ類スル附屬物ノ

内側間ノ交通ニ有効ナル全幅員ハ、平地及ビ丘陵地ニテ

ハ八メートル、山地ニテハ七メートル以下ナルベカラズ。

第三條 主要施設及附屬物

一 幹線道路ノ主要施設ト目スベキハ

a 鋪裝セル車道

b 材料置場

紹介

c 保安設備及排水設備

二 附屬設備トシテ特ニ步道及自轉車道ヲ設クベキヤ否

ヤハ地況ニ據ツテ定ムルモノトス。

第四條 主要設備及附屬物ノ幅員

一 鋪裝車道ノ幅員ハ通常六メートルトス。

二 六メートル以上トナサムトスルトキハ增加一車線毎

ニ二・五メートルヲ加フルモノトス。

三 步道ハ一メートル、自轉車道ハ一・五メートルトス

但シ自轉車道ヲ方向ニ從ヒ兩側ニ分ツトキハ各幅〇・

八メートルトス。

第五條 分岐點又ハ交叉點ニ於テハ鋪裝ノ隅角ヲ充分緩和

シ右廻リ(我國では左廻)ノ場合隣接車線ト相交錯セズ

且左右兩廻ガ各他車ヲ妨害セザラシムルヲ要ス。

第六條 横斷勾配

一 鋪裝ノ横斷勾配ハ通常屋根形トス、他ノ横斷形狀ニ

アリテモ縁側ニ於ケル急勾配ヲ避クベシ。

二 横斷勾配ハ車道鋪裝面ノ粗滑ノ度ニ應ジ一・五%乃

至四%トスベシ。

第七條 縱斷勾配

一 縱斷勾配ハ平地二・五%、丘陵地五・五%ヲ超ユルヲ得ズ。山岳地ニ於テハ特ニ八%マデ許容サル。

二 勾配ノ變化ハ出來得ル限リ大ナル半徑ノ縱斷曲線ヲ挿入スルヲ要ス、凹狀部ハ出來得レバ二〇〇メートル、凸狀部ハ尠クトモ二二〇メートル以上ノ半徑トナスベシ。

三 五・五%以上ノ勾配相當長キトキハ半徑一五〇メートル以下ノ曲線部ニ於テハ其ノ勾配ヲ緩和スベシ。

第八條 縱斷勾配ノ修正 完成セル路線ノ一部分ノ高サヲ

變更セムトスルトキハ、假令第七條第一項ノ範圍内ナリ

ト雖モ該部分ノ既存最急勾配ヲ超過スルコトヲ得ズ。

第九條 曲線半徑

一 改築工事ニ於ケル最小半徑ハ、平地二〇〇メートル、丘陵地一五〇メートル、山岳地五〇メートルトス。更ニ半徑ヲ縮少セムトスルトキハ擴幅スルコトヲ要ス。

新築工事ニ於テハ已ムヲ得ザル場合ノ外三〇〇メートル以上トナスベシ。

二 修築工事ニ就テハ第八條ヲ準用ス。

第十條 曲線部形状

一 半徑三〇〇メートル以下ノ曲線部ニ於テハ、内側ニ向フ片勾配トナスベク、半徑一五〇メートル以下ニシテ幅員六メートル以内ナルトキハ内側ニ向ツテ擴幅スルヲ要ス。

二 混合交通道路ニ於テハ片勾配ハ六%ヲ超ユルヲ得ズ

三 同向曲線部ニ於テハ半徑ノ變化ハ成ル可ク避クルヲ

可トス。

四 同向曲線間ニ短距離ノ直線ヲ挿入スベカラズ。

五 背向曲線間ニハ出來得ル限リ長キ直線ヲ挿入スルヲ

可トス。

六 切取箇所ニ於テ安全視距ノタメ必要ナルトキハ内法

面ニ小段ヲ設クベシ。

第十一條 並木

一 並木ヲ植エルハ好マシケレド充分ナル見透又ハ路面ノ乾燥ヲ妨ゲザルヲ要ス。

二 樹枝ノ下ニハ鋪裝緣端ニ於テ尠クトモ三・五メートル以上ノ自由間隙アルヲ要ス。

第十二條 橋梁ノ幅員

一 橋梁ノ有効幅員ハ兩側緣石間ヲ全部一貫シテ鋪裝スルモノトシテ測定ス。

二 一車線橋梁ノ幅員形狀ニ對シテハ DIN. 1071 中 Va 及 Via ノ規格ニ從フモノトス。

第十三條 橋梁類ノ耐力 橋梁等ノ構造物ノ耐力ノ計算ハ DIN. 1072 ノ第一種橋梁ノ規定荷重ニヨル。

第十四條 下越道路ノ幅員及頭空

一 下越道路ノ幅員ニ對シテハ第十三條ヲ準用ス。

二 他構造物ノ下ヲ越ス場合又ハ其他ノ場合ニ於テ車道ノ上空ニ堅剛物アルトキハ頭空ハ一般ニ四・五メートル以上タルベシ。

三 「アーチ」形構造物下ニ於テハ所要頭空高四・五メートル

トルヲ車道幅五メートルノミニ適用シ得ル。

四 交叉點、分岐點及曲線部ハ下越道路ノ直前後ニ配置スベカラズ。出來得ル限り長キ直線ヲ挿入シテ見透ヲヨクスベシ。

第十五條 小頭空ノ下越道路ノ標識 下越道路ノ頭空ガ

第十四條ノ規程ニ充タザルトキハ該構造物ノ兩側車道ノ中央部ニ白地赤緣ノ矩形板ニ黒字ヲ以テ該異犯頭空高ヲ記載標示スベシ。

第十六條 交通障害ノ排除

一 新設幹線鐵道ニ對シテハ車輛ヲシテ道路敷ヲ犯スコトヲ許サズ、又新設ノ場合軌道ト道路トノ平面交叉ハ絶對ニ避クベキモノトス。

二 給油槽、自働電話、給水所等ノ類ハ、當該構造物ハ勿論其ノ利用ノ爲ニモ交通ニ支障ヲ及ボサル場合ニ限り許可ス。

第十七條 道路標識 幹線道路ニ於テハ道路標識ハ總テ特ニ周到ナル注意ヲ以テ完備セシムベシ。

第十八條 連擔地通過道路 前述示方書ヲ如何ナル程度マ
デ連擔地内ノ道路ニ適用スベキカハ個々ノ場合ニヨリテ
定ムルモノトス、連擔地通過道路ノ交通上ノ危害除却ノ
方法ヲ講ズルハ必要ナリ。

本規程の内容は略本邦道路構造令の程度であつて「細則」

セメントマカダム舗装

江 守 保 平

英國では近頃失業救済道路事業としてセメントマカダム
舗装を盛んに用ひてゐる。茲に掲げた寫眞は英國セメント
同業會 (British Portland Cement Association) で撮つたも
のであるがその工程を明らかに知ることが出来やう。此國
で用ひられるものは主としてサンドイツチ式工法と稱する
ものでセメントモルタルを上下の兩碎石層の間に挟み上か
らローラーで締め上げコンクリート層を形造るものであ

に比較すれば自由載量の餘地は多い、が主要の點に就ては
彼我殆んど同様であつて、特に我が國の規程の嚴に過ぐる
と思はるゝ所もない。地方道路の改良に當つて、現行規程
が稍酷に失すると云ふ非難を時々耳にするが、日獨兩示方
書を比較して其の然らざるを知るのである。

る。成る可く強固な路盤を撰びその上にセメントマカダム
を三吋乃至四吋に仕上げるものが多いが之ならば平方碼
一・五〇圓乃至二・〇〇圓の工費で築造することが出来る。

且寫眞で判る様に未熟の勞働者でも仕事が出来るので失業
救済事業としては最も適當な工法の一つである。

その耐久力の點から見れば普通の混合式セメントコンク
リート舗装よりは稍々劣るかも知れないが一九二六年「ロ