

京都國道(18號線)改良工事

老ノ坂隧道と觀音峠隧道

内務省大阪土木出張所長 高西敬義
工學博士

説

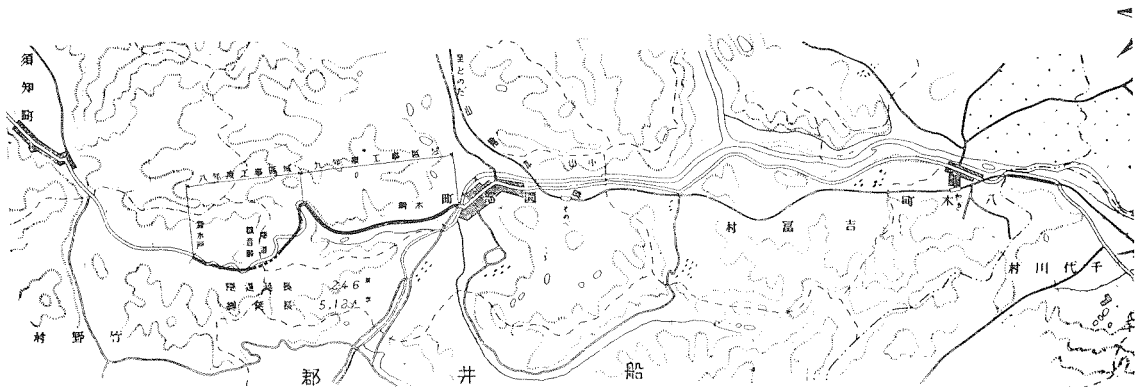
京都國道改良工事は國直轄の下に昭和八、九兩年度の施行に係り、昭和八年度は工費豫算639,000圓を以て老ノ坂(京部府乙訓郡大枝村大字谷掛より南桑田郡條村大字王子に至る間延長2,090米)及び觀音峠(京都府船井郡園部町大字木崎より同郡竹野付新水戸に至る間延長2,560米)の改良工事を施行し、昭和十年三月完く竣工せり。



(1) 竹野村地内に於ける竣工した國道。

昭和九年度は工費費豫算210,000圓を以て前年度施行區間に引續き老ノ坂側大枝村大字谷掛地内延長900米及觀音峠側園部町大字木崎地内延長2,564米の改良工事を施行し、大體竣工せるも昭和九年九月の風水害の影響を受け、之が復舊手直等のため一小部分を昭和十年度に繰越すの止むなきに至れり。而して改良工事施行總延長は8,114米して之が完成により交通の刷新運輸の利便に一大進展を來せるは疑なき處なり。

翻つて見るに本國道は京都市より山陰地方に通ずる唯一の重要幹線道路にして、近年京阪神間の國道の改善はひいては三都と山陰地方連絡の捷路となるのみならず、舞鶴要港及商港と相俟つて滿蒙貿易及軍事上其他に國家的重要性を加ふるに至れりと雖も、本線は概ね山間部に屬し幅員狹少、勾配急峻にして殊に老ノ坂並に觀音峠の二大難關は迂餘屈折甚だしく加之舊隧道は規模過小構造亦不完全にして交通運輸を阻害すること甚だしきを以て

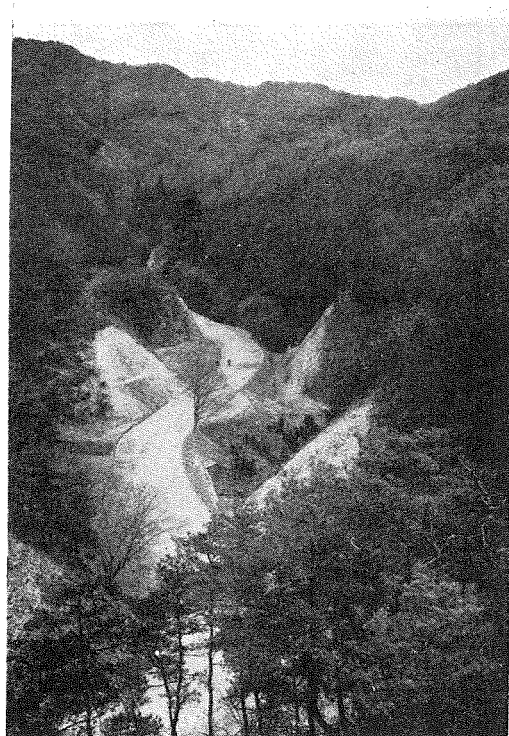


之が改良は國家的見地よりして最喫緊事に屬するが故に先づ前記老ノ坂及觀音峠の改良工事を施行したるものなり。

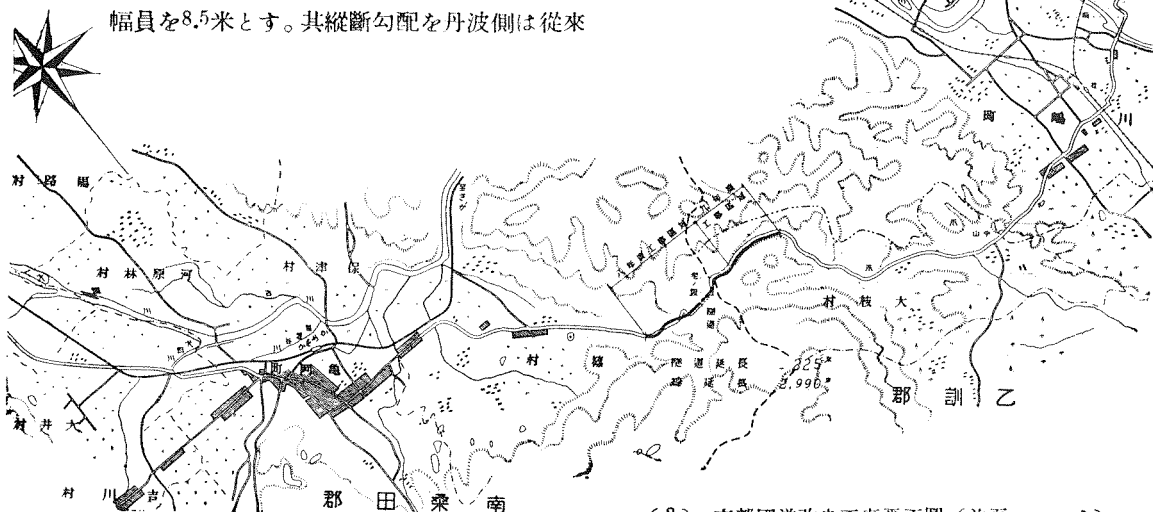
計畫の大要

1・老ノ坂

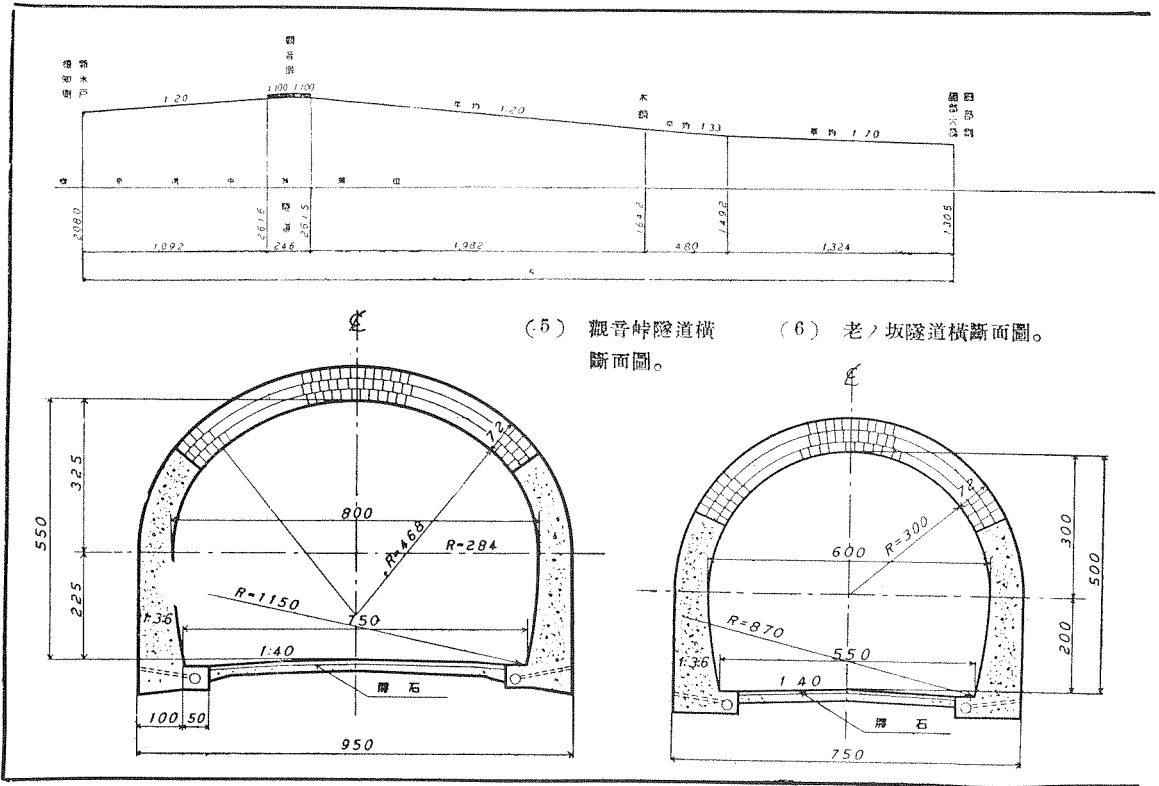
老ノ坂は丹波山城兩國境に跨り海拔220米餘にして京都府乙訓郡大枝村より同南桑田郡條村に至る約5,000米は全く山間の溪流に沿ひ舊道幅員5.5米に過ぎず山城側は勾配20分の1内外にして幾多の小屈曲連続し見透し不充分にして最小屈曲半徑實に11米に足らざるものあり、丹波側又最急勾配15分の1平均勾配19分の1、曲線半徑7.3米の駄曲あり、更に峠に存する延長183米の隧道は有效幅員僅かに4.3米、高4.34米に過ぎず、且つ漏水著しく従つて自動車摺違ひの通行不可能なるのみならず、路面不完全にして入馬の交通すら甚だ困難なるが故に之を捨て此北側に並行して新隧道を掘鑿し、幅員を8.5米、高さを5米とし、拱は岩質に應じ混凝土塊2枚乃至4枚巻、側壁は場所打混凝土を施し、路面は膠石鋪裝を用ひ以て自動車の摺違ひの安全を圖り、前後の道路は可及的曲線半徑を大にし突出部の切取を行いて見透し距離の増大を計り又有效幅員は7.5米とし左右夫々路肩0.5米を施し全幅員を8.5米とす。其縦斷勾配を丹波側は從來



(3) 沓掛地内の竣功した國道。



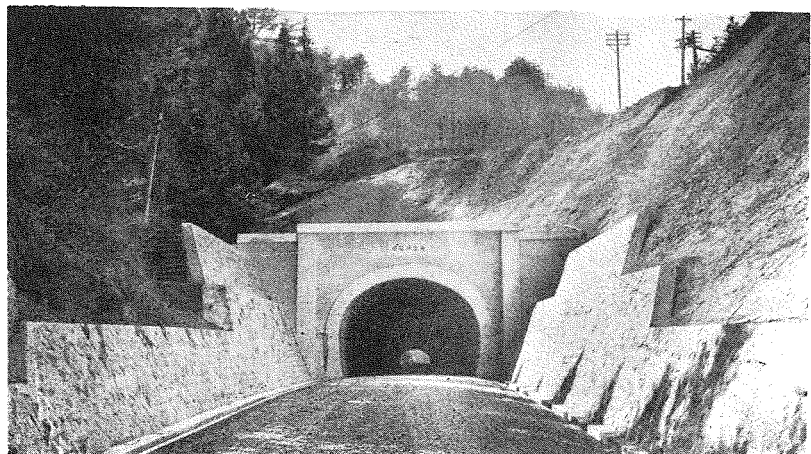
(2) 京都國道改良工事平面圖(前頁へつゞく)



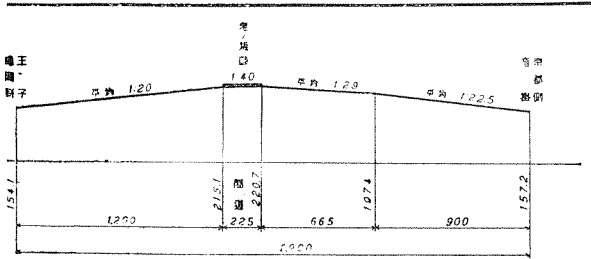
より緩かにし18分の1とし山城側は大略現在縦断勾配に従ひ最急20分の1とす。王子橋は舊來の石拱橋を存置し橋面を1米上昇せしめ且つ幅員を増大して有效幅員6米(元5.12米)とせり。

2・観音峠

京都府船井郡園部町より同郡竹野村に至る間は海拔285米の峠にして幅員5.5米なるも平均勾配18分の1最急勾配14分の1、最小半徑11米に足らざるものあり、急坂屈曲連続し見

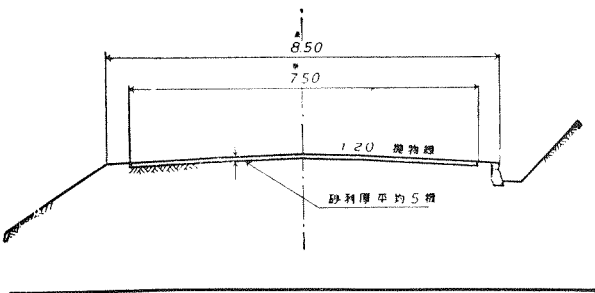


(8) 竣功せる観音峠隧道。



(4) 老ノ坂国道改良工事縦断面圖。前頁上は観音峠国道改良工事縦断面圖。

(7) 京都國道標準横断面圖。



透し悪く交通上甚だ困難なるものあるを以て現在峠の南側に新に20米低下し新隧道を掘鑿して勾配の緩和を圖り、最急勾配を20分の1とし曲線半径を大ならしめて見透し距離の増大を圖り、又有效幅員は老ノ坂と同様7.5米と

し全幅員を8.5米とせり。新設隧道は幅員7.5米延長246米高5.5米にして、拱は岩質により混凝土塊3枚乃至4枚巻、側壁は場所打混凝土とし路面は膠石舗装とす。

工事概要

いま本工事の概要を摘記すれば下の如し。
工事費豫算・老ノ坂は378,000圓、観音峠は471,000圓にして計849,000圓なり。

施工延長・老ノ坂2,990米、観音峠5,124米、計8,114米にして、内471米は隧道、7,643米道路なり。隧道の延長は老ノ坂225米、観音峠246米にして道路は老ノ坂2,76米、観音峠4,878米なり。

幅員・道路の部分は何れも幅員7.5米、隧道内は老ノ坂5.5米、観音峠7.5米にして歩道との區別なし。

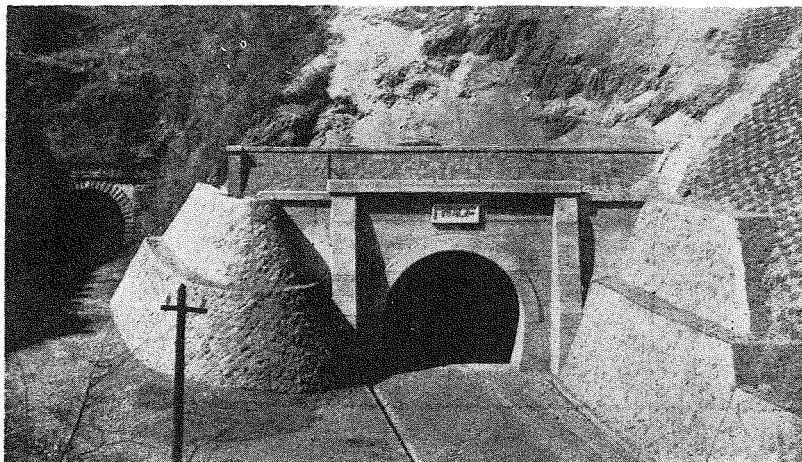
縦断勾配・老ノ坂は最急勾配18分の1、最緩勾配50分の1にして、観音峠は最急2分の1、最緩320分の1なり。

横断勾配・隧道は何れも40分の1拋物線形、道路は各20分の1拋物形線とす。

路面舗装・隧道内は膠石舗装、其他の部分は砂利敷なり。

使用労働者延人員・老ノ坂144,143人、観音峠189,773人、合計333,916人なり。

隧道標高・東京灣中等潮位を基準とし老ノ坂



(9) 竣功せる老ノ坂隧道(左は舊隧道)