

14. コンクリートアロツク歩道 舗装路盤輾壓面坪當工費

一金四拾錢也
内 譯

費目	名稱	品質形狀及寸法	稱呼	數量	單價	金額	摘要
輾 壓	ガソリン		升	.11	.40	.04	
	運轉手		人	.04	3.50	.14	
	同 助手		"	.04	2.50	.10	
	土 工		"	.02	2.30	.05	
	雜 費					.07	
	合 計					.40	

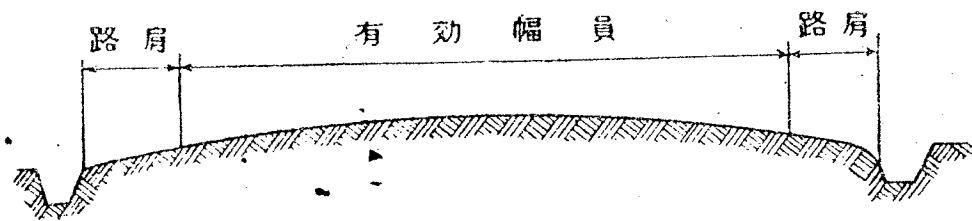
第一六章 道路構造に関する細則

(内務省規定)

1. 道路構造に関する細則 (昭和三年四月)

第一條 道路ノ有効幅員ト稱スルハ路面幅員ヨリ路肩ノ幅員ヲ除キタルモノヲ謂フ

路肩ノ幅員ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外 0.5メートル以上ト爲スヘシ



第二條 道路ノ建設規定ハ左ノ定ニ依ルヘシ

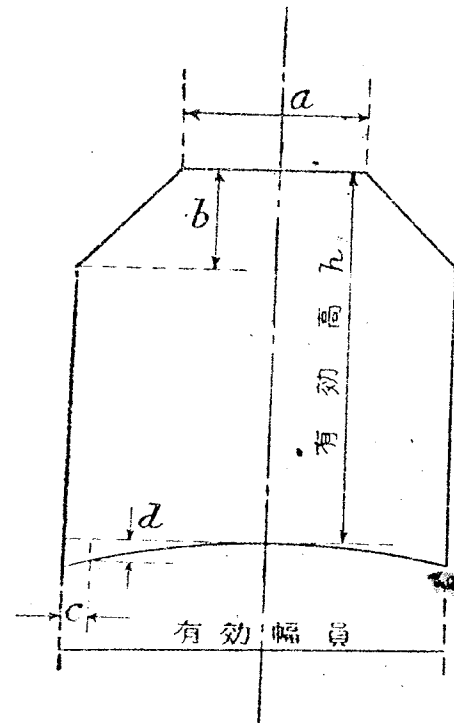
a=2.7メートル以上

b=0.8メートル以下 (h=4.0メートルノ場合)

1.3メートル以下 (h=4.5メートルノ場合)

c=0.2メートル以下

d=0.2メートル以下



歩車道ヲ區別セル箇所ニ於テハ歩道上ノ有効高ハ路面ヨリ 2.5メートル以上ト爲スヘシ

第三條 待避所ハ見透開放ノ場所ヲ選ビ之ヲ設クヘシ

待避所ノ長ハ20メートル以上ト爲スヘシ

第四條 道路ニハ最小縦斷勾配ヲ附スヘシ

前項ノ勾配ハ 200分ノ1ヲ以テ標準トス但シ街路其ノ他特殊ノ箇所ニ於テハ相當之ヲ緩ニスルコトヲ得

第五條 勾配 25分ノ1ヨリ急ナル坂路ノ長左ノ式ニ依リ算出セル制限ヲ超ユル場合ニ在リテハ其ノ制限長以内毎ニ50分ノ1ヨリ緩ナル長40メートル以上ノ區間ヲ設クヘシ

$$S = \left(\frac{80}{10+3I} \right)^5 + 4I$$

S=制限長(メートル)

I=勾配(百分率)

前項ノ勾配ニ以上連続スル坂路ニ在リテハ其ノ勾配ニ對スル制限長ノ比例ニ依リ之ヲ一勾配ノ坂路ノ長ニ換算シ前項ノ規定ヲ準用ス

第六條 縱斷曲線ノ長ハ左ノ標準ニ依ルヘシ但縱斷曲線ヲ設クヘキ區間短キトキハ其ノ長ヲ相當短縮スルコトヲ得

勾配ノ代數差	縱斷曲線ノ長			
	主要ナル區間		其ノ他ノ區間	
	平地部	山岳部	平地部	山岳部
$\frac{1}{100}$ 乃至 $\frac{3}{100}$ 未滿	30メートル以上	30メートル以上	30メートル以上	10メートル以上
$\frac{3}{100}$ " $\frac{5}{100}$ "	60 "	30 "	30 "	10 "
$\frac{5}{100}$ " $\frac{8}{100}$ "	80 "	50 "	50 "	20 "
$\frac{8}{100}$ " $\frac{10}{100}$ "	90 "	60 "	60 "	20 "
$\frac{10}{100}$ 以上	90 "	80 "	80 "	30 "

第七條 道路ノ屈曲部中心線ノ半徑40メートル以下ノ曲線ハ背向直接ヲ避ケ兩曲線間ニ20メートル以上ノ直線部ヲ設クヘシ

第八條 坂路ニ於ケル曲線部ハ其ノ中心線ノ半徑(メートル)ヲ其ノ勾配(分數)ニテ除シタル數カ750以上ノモノト爲スヘシ

第九條 道路ニ於ケル最小安全視距ハ特別ノ事由アルモノヲ除ク外國道ニ在リテハ100メートル府縣道ニアリテハ60メートルヲ標準トシ屈曲部ノ中心線ノ半徑ハ左ノ式ニ依リ之ヲ算出スヘシ

$$R = \frac{M}{2} + \frac{C^2}{8M}$$

R=半徑 C=安全視距

M=道路中心線上1.5メートルノ高ニ於テ中心線ヨリ之ト

直角ノ方向ニ於ケル屈曲部ノ内側ノ法面又ハ障碍物ニ至ル最短距離

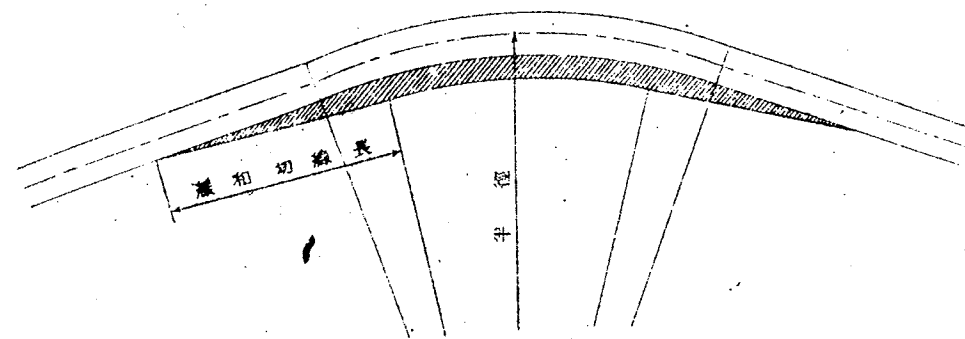
見透距離ヲ増大スルカ爲段切ヲ爲ス場合ニ在リテハ路面上1.2メートルノ高サニ於テ之ヲ爲スベシ

第十條 屈曲部中心線ノ半徑300メートル以下ノ場合ニ於ケル道路ノ幅員ハ其ノ屈曲部ノ内側ニ於テ左ノ標準ニ依リ之ヲ擴大スヘシ

半	徑	擴大スヘキ幅員
20(メートル)未滿		2.0(メートル)
20(メートル)乃至	30(メートル)未滿	1.5(%)
30(%)	45(%)	1.1(%)
45(%)	60(%)	1.0(%)
60(%)	120(%)	0.8(%)
120(%)	180(%)	0.5(%)
180(%)	300(%) 以下	0.3(%)

前項ノ規定ニ依ル擴大部分ノ兩端ト其ノ前後直線部トノ取付ニハ緩和切線ヲ用ヒ其ノ長ハ左ノ標準ニ依ルヘシ

半	徑	緩和切線長
45(メートル)未滿		30(メートル)以上



45(メートル)乃至 60(メートル)未滿	25(メートル)以上
60(〃) 〃 120(〃)	22(〃) 〃
120(〃) 〃 180(〃)	20(〃) 〃
180(〃) 〃 240(〃)	18(〃) 〃
240(〃) 〃 300(〃)	以下 15(〃) 〃

第十一條 道路ノ横斷勾配ハ左ノ範圍内ニ於テ之ヲ定ムヘシ

路面ノ種類	横斷勾配
土砂道	12分ノ1—25分ノ1
砂利道	15分ノ1—25分ノ1
水締マカダム道	15分ノ1—30分ノ1
瀝青混凝土道	25分ノ1—40分ノ1
瀝青マカダム道	25分ノ1—50分ノ1
セメント混凝土道	30分ノ1—50分ノ1
煉瓦道	〃 〃
木塊道	〃 〃
石塊道	25分ノ1—50分ノ1
シートアスファルト道	30分ノ1—60分ノ1

第十二條 道路屈曲部ニ於ケル横斷勾配ハ街路其ノ他特殊ノ箇所ヲ除クノ外中心線ノ半徑 300 メートル以下ノ場合ニ限リ左ノ標準ニ依ル片勾配ト爲スヘシ

半徑	勾配
100(メートル)未滿	12分ノ1
100(〃) 乃至 150(メートル)未滿	15分ノ1
150(〃) 〃 240(〃)〃	20分ノ1
240(〃) 〃 300(〃)以下	25分ノ1

前項ノ屈曲部ト直線部トノ横斷勾配ノ摺付ハ特殊箇所ヲ除クノ

外長10メートルニ付 0.1 メートルノ割合ヲ以テ標準ト爲スヘシ

第十三條 道路カ鐵道又ハ新設軌道ト平面交叉ヲ爲ス場合ニ在リテハ其ノ踏切ノ前後ニ於テ各60メートル以上ノ直線部ヲ設ケ踏切前後長30メートル以上ノ區間ハ 50分ノ1ヨリ緩ナル勾配ト爲スヘシ

踏切及其ノ前後ニ於ケル長各20メートル以上ノ道路ノ有効幅員ハ 5.5 メートル以上トナスヘシ

第十四條 橋梁ノ取付道路ニハ長10メートル以上勾配 50分ノ1ヨリ緩ナル區間ヲ設クヘシ

第十五條 斷崖其ノ他交通上危険ノ虞アル箇所ニハ駒止ヲ設クヘシ

第十六條 本則ハ鋼橋又ハ鐵筋混凝土橋ノ設計ニ適用スルモノトス

第十七條 本則ニ於テ一等橋ト稱スルハ街路、二等橋ト稱スルハ國道、三等橋ト稱スルハ府縣道ニ架設スル橋梁ヲ謂フ

第十八條 本則ニ規定スル鋼材ハ綬釘又ハ特殊ノモノヲ除クノ外建築用鋼トシ鐵筋混凝土用「セメント」ハ「ポートルランドセメント」トス

第十九條 死荷重ノ算出ニ付使用材料1立方メートルノ重量ハ次ノ假定ニ依ルヘシ

材 料	重 量 (キログラム)	材 料	重 量 (キログラム)
鑄 鐵	7,250	礫 又 ハ 碎 石	1,700
鍊 鐵	7,800	砂	1,700
鋼	7,850	土	1,600
鑄 鋼	7,860	木 材	650

鐵筋混凝土	2,400	石塊鋪裝	2,600
混凝土	2,200	煉瓦鋪裝	2,200
セメントモルタル	1,700	瀝青鋪裝	2,100
石	2,600	木塊鋪裝	1,000
煉瓦	2,000	マカダム鋪裝	2,100

第二十條 活荷重ハ次ノ定ニ依ルヘシ

1. 群衆荷重

(イ) 一等橋ノ主桁主構ニ在リテハ次式ニ依リ算出スヘシ

$$\text{車道 } w = \frac{120,000}{170+l} \approx 600$$

$$\text{歩道 } w = \frac{100,000}{170+l} \approx 500$$

w = 群衆荷重 (1 平方メートルニ付キログラム)

l = 徑間 (メートル)

主桁主構以外ノ部材ニ在リテハ車道 1 平方メートルニ付 600 キログラム, 歩道 1 平方メートルニ付 500 キログラムトス

(ロ) 二等橋又ハ三等橋ノ主桁主構ニ在リテハ次式ニ依リ算出スヘシ

$$\text{車道 } w = \frac{100,000}{170+l} \approx 500$$

$$\text{歩道 } w = \frac{80,000}{170+l} \approx 400$$

w = 群衆荷重 (1 平方メートルニ付キログラム)

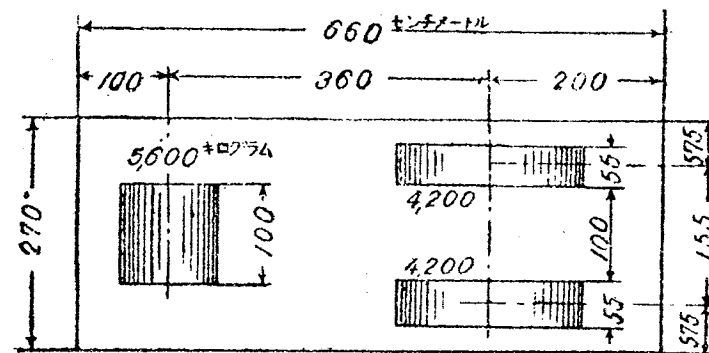
l = 徑間 (メートル)

主桁主構以外ノ部材ニ在リテハ車道 1 平方メートルニ付 500 キログラム, 歩道 1 平方メートルニ付 400 キログラムトス

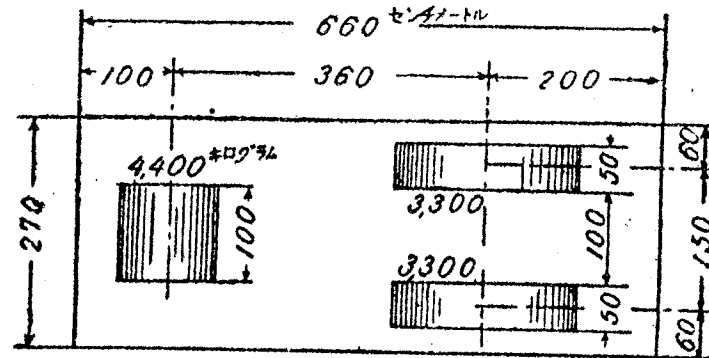
2. 自動車荷重

一等橋ニ在リテハ第一種, 二等橋ニ在リテハ第二種, 三等橋ニ在リテハ第三種トス

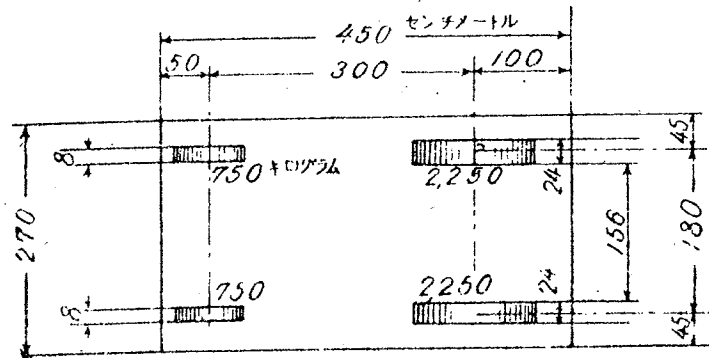
第一種 (12 軸)



第二種 (8 軸)



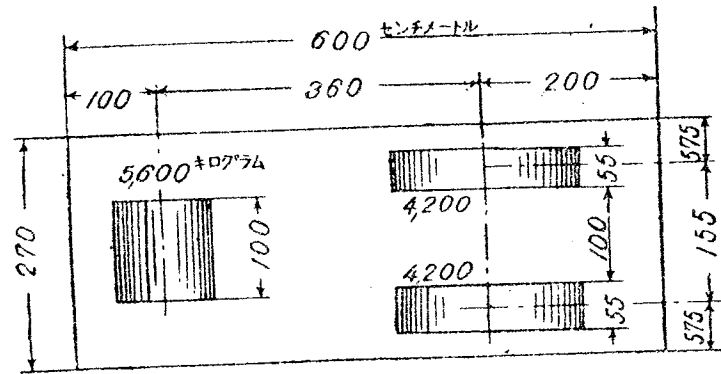
第三種 (6 軸)



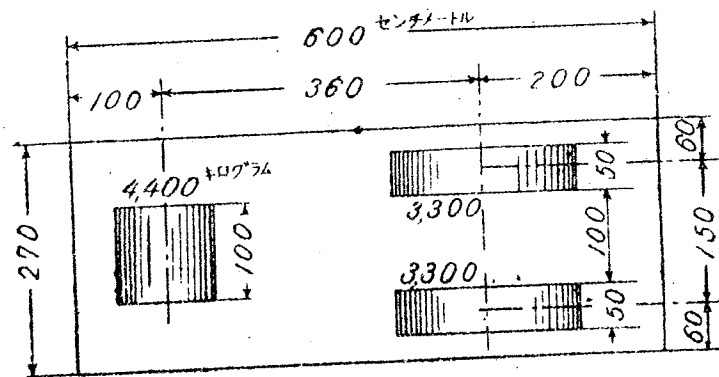
3. 輾壓機荷重

一等橋 = 在リテハ第一種, 二等橋 = 在リテハ第二種, 三等橋 = 在リテハ第三種トス

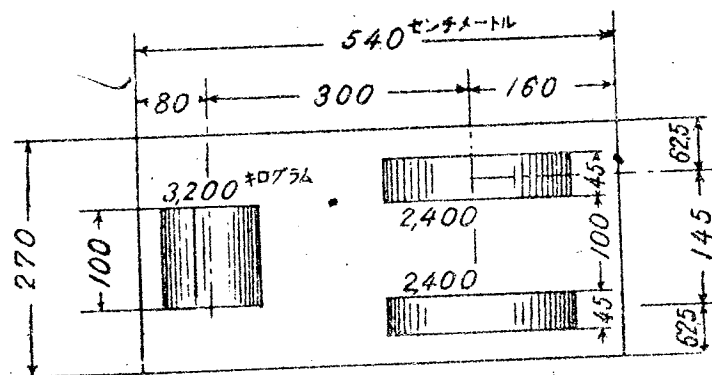
第一種 (14 吨)



第二種 (11 吨)



第三種 (8 吨)



4. 軌道ノ車輛荷重

車輛ノ占有幅ハ 270 センチメートルト假定シ其ノ荷重ハ適宜之ヲ選定スヘシ

第二十一條 活荷重ノ衝撃ハ次ノ定ニ依ルヘシ

1. 自動車荷重又ハ軌道ノ車輛荷重ハ衝撃ヲ生スルモノトス
衝撃係數ハ次式ニ依リ之ヲ算出スヘシ

$$i = \frac{20}{60+l} \leq 0.3$$

i = 衝撃係數

l = 最大應力ヲ生スル集中荷重及群衆荷重ノ長(メートル)

2. 群衆荷重又ハ輾壓機荷重ハ衝撃ヲ生セサルモノトス

第二十二條 風荷重ハ次ノ定ニ依ルヘシ

1. 徑間 50 メートル未満ナルトキハ載荷弦ノ長 L メートルニ付 400 キログラムノ動荷重及無載荷弦ノ長 1 メートルニ付 200 キログラムノ動荷重
2. 徑間 50 メートル以上ナルトキハ徑間 10 メートルヲ増ス毎ニ前號ニ規定スル荷重ニ弦ノ長 1 メートルニ付 15 キログラムヲ増加ス

前項ノ荷重ハ橋梁ノ豎面ニ對シ直角ニ働クモノトス

第二十三條 制動荷重ハ第二十條第四號ニ規定スル車輛荷重ノ $\frac{1}{10}$ トシ軌條面ニ於テ軌條ノ方向ニ作用スルモノトス

第二十四條 欄干ニ作用スル推力ハ次ノ定ニ依ルヘシ

1. 一等橋 = 在リテハ欄干長 1 メートルニ付キ 70 キログラム
2. 二等橋又ハ三等橋 = 在リテハ欄干長 1 メートルニ付キ 50 キログラム

前項ノ推力ハ欄干ノ頂上ニ於テ欄干ノ豎面ニ直角ニ働クモノト

ス

第二十五條 温度ノ變化ハ鋼橋ニ在リテハ土 30°C 鐵筋混凝土橋

ニ在リテハ土 16°C トス

彈性係數ハ鋼ニ在リテハ 1 平方センチメートルニ付 2,100,000

キログラム 混凝土ニ在リテハ 1 平方センチメートルニ付 140,000 キログラムトス

第一項ノ温度ノ變化ニ對スル伸縮係數ハ攝氏 1 度ニ付 0.000,012

トス

第二十六條 地震荷重ハ橋梁ノ所在地方ニ於ケル最強地震力ニ依

リ橋梁ノ各部ニ最大應力ヲ生スルモノヲ用フヘシ

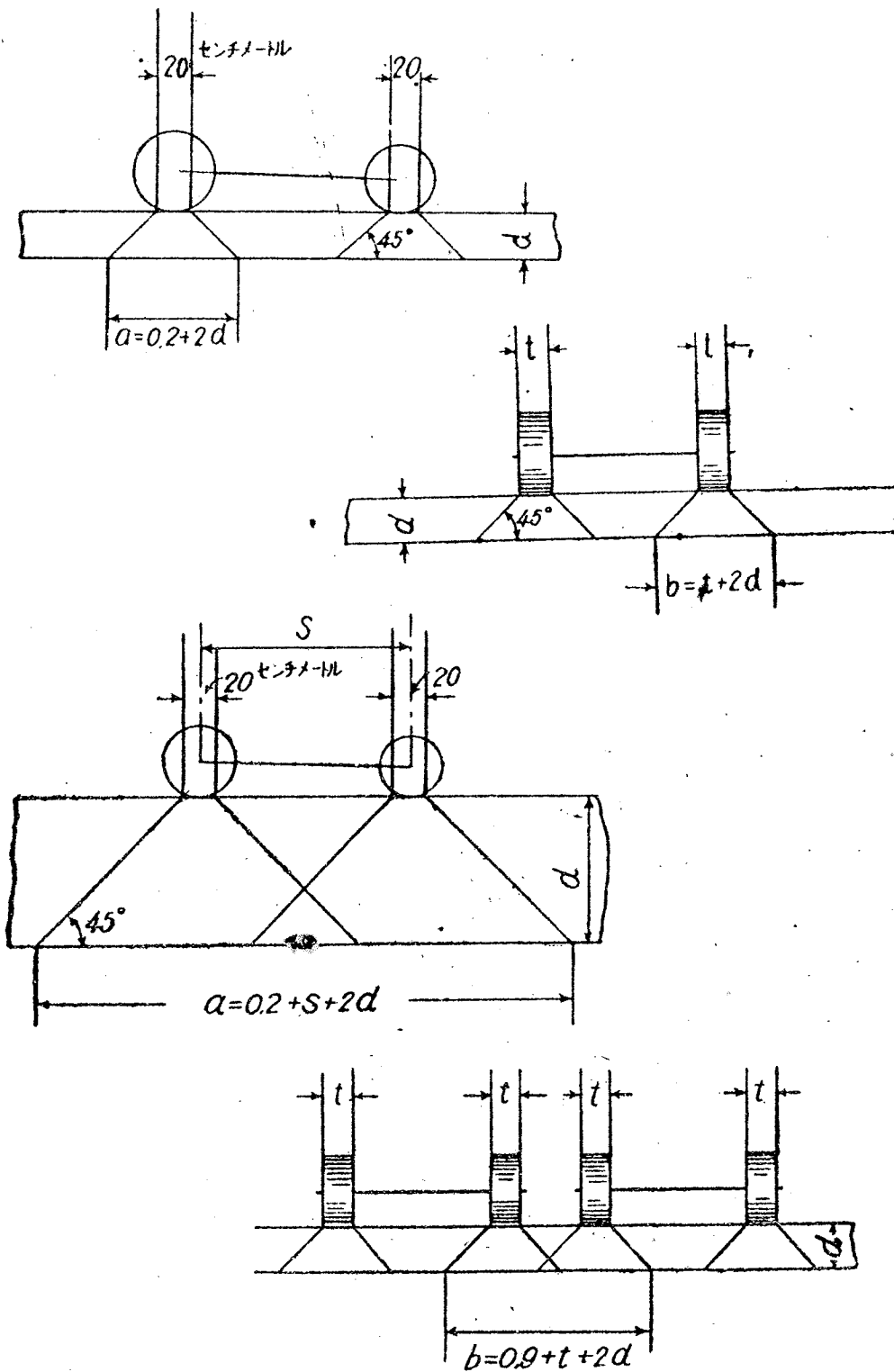
第二十七條 活荷重ノ方法ハ次ノ定ニ依ルヘシ

1. 自動車ハ橋梁ノ縦ノ方向ニ 1 臺トス
2. 軌道ノ車輛ハ輛數ニ制限ナキモノトス
3. 輾壓機ハ 1 橋梁ニ付 1 臺トシ他ノ車輛ト同時ニ負載セサルモノトス
4. 車輛ハ橋梁ノ横ノ方向ニハ 4 輛ヲ超過セサルモノトス
5. 群衆荷重ハ自動車輾壓機及軌道ノ車輛ノ左右前後ニ等布スルモノトス
6. 歩道車道ヲ區別スル橋梁ノ歩道ニ在リテハ群衆荷重ニ限ルモノトス

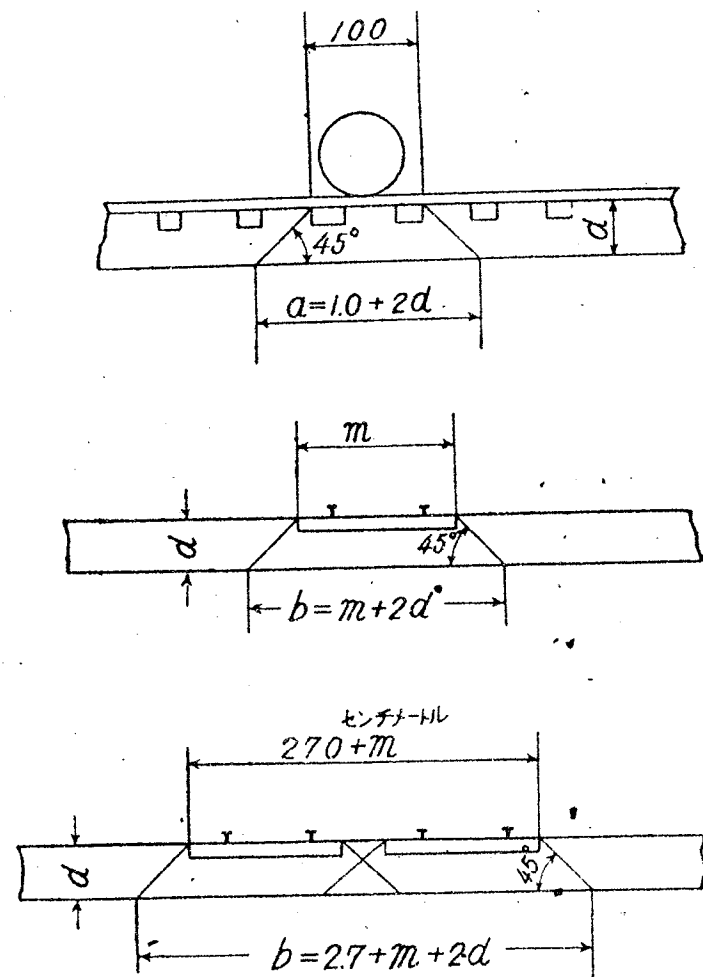
第二十八條 活荷重カ上置層ヲ通シテ分布スル方法ハ次ノ定ニ依

ルヘシ

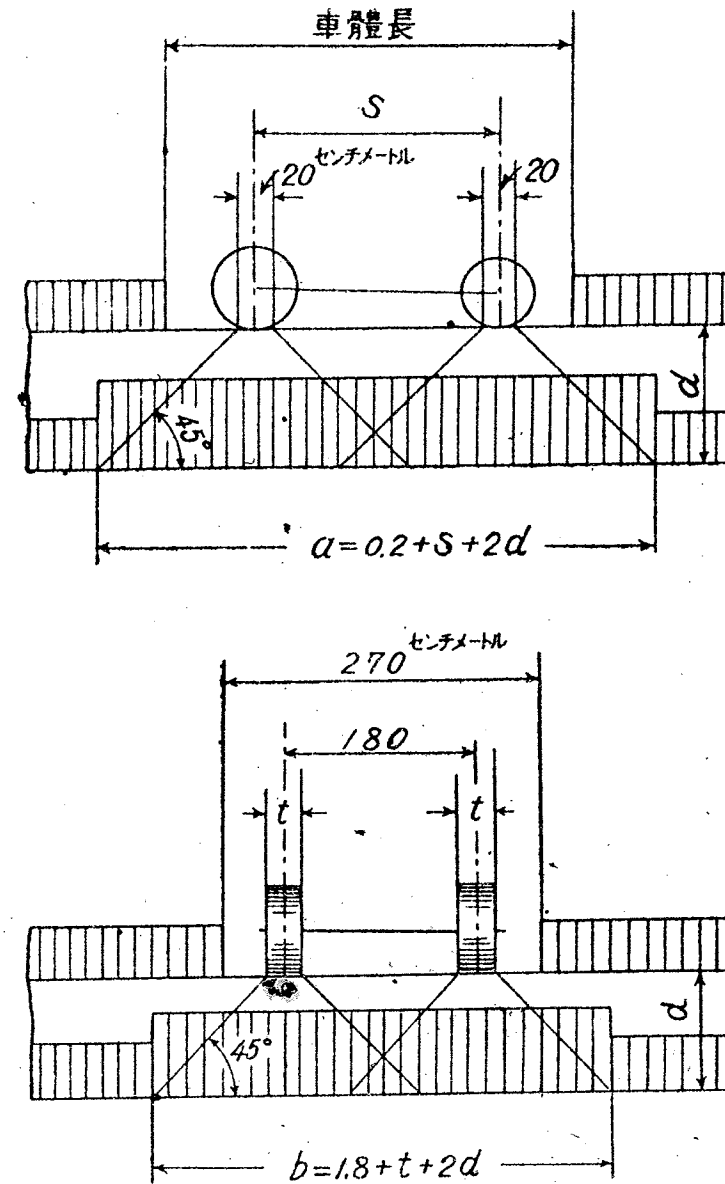
1. 自動車又ハ輾壓機ノ輪荷重カ路面ニ働ク面積ハ車輛ノ進行方向ニ於ケル長 20 センチメートルト其ノ輪帶幅トヲ兩邊トセル矩形トシ其ノ版上ニ於ケル分布ハ次圖ニ依ル



2. 軌道=於ケル車輛ノ輪荷重カ路面=働ク面積ハ車輛ノ進行方向=於ケル長 100 センチメートルト枕木ノ長トヲ兩邊トセル矩形トシ其ノ版上ニ於ケル分布ハ次圖ニ依ル



輪荷重ノ分布面ノ直上ニ存在スル群衆荷重ハ輪荷重ノ分布面上ニ等布スルモノトス



a = 分布面ノ車輛進行ノ方向ニ於ケル長 (メートル)
 b = 分布面ノ車輛進行ト直角ノ方向ニ於ケル長 (メートル)
 d = 上置層ノ厚 (メートル)
 m = 枕木ノ長 (メートル)
 t = 輪帶幅 (メートル)

s 軸距 (メートル)

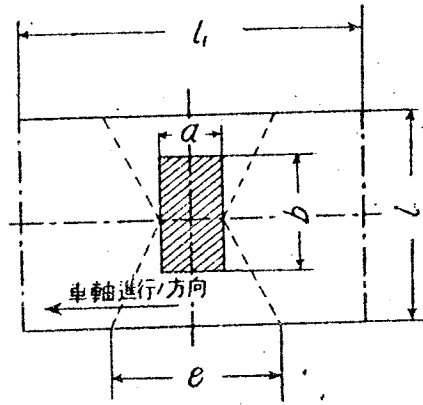
第二十九條 自動車荷重及輾壓機荷重ヲ負載スル鐵筋混凝土版ノ有効幅ハ第一號ニ在リテハ a 第二號ニ在リテハ b カ 2メートルヲ超過スル場合ヲ除クノ外次ノ各式ニ依リ之ヲ算出スヘシ

1. 縦桁ヲ有スル版

$$e = \frac{2l}{3} + a$$

$$\leq 2\text{メートル}$$

$$\leq l_1$$

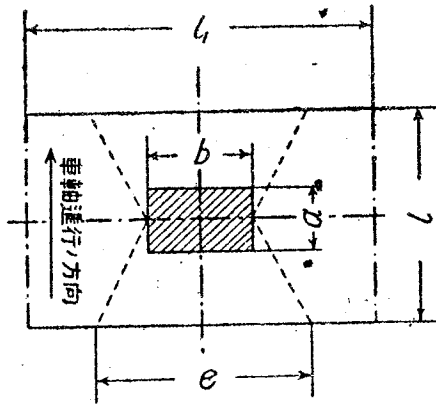


2. 横桁ヲ有スル版

$$e = \frac{2l}{3} + b$$

$$\leq 2\text{メートル}$$

$$\leq l_1$$



a = 分布面ノ車輛進行ノ方向ニ於ケル長 (メートル)
 b = 分布面ノ車輛進行ト直角ノ方向ニ於ケル長 (メートル)
 e = 版ノ有効幅 (メートル)
 l = 版ノ徑間 (メートル)

l1 = 版ノ幅 (メートル)

第三十條 短徑間 l1 ト長徑間 l2 トヲ兩邊トスル矩形版カ網狀鐵筋又ハ縱横ノ鐵筋ヲ有シ其ノ四邊ニ於テ支承サル、場合ニ在リテハ次ノ定ニ依リ其ノ荷重ヲ兩徑間ニ分配スヘシ

1. 長徑間カ短徑間ノ二倍ヲ超過セサルトキハ荷重カ短徑間ニ働ク割合ハ $(1.5 - \frac{l_1}{l_2})$ ニシテ長徑間ニ働ク割合ハ $(\frac{l_1}{l_2} - 0.5)$ ト假定スヘシ

2. 長徑間カ短徑間ノ二倍ヲ超過スルトキハ全荷重カ短徑間ノミニ働クモノト假定スヘシ

第三十一條 鋼材ノ許容應力ハ死荷重、活荷重及衝擊ノ作用スル場合ニ在リテハ次ニ規定スル限定ヲ超過スルヲ得ス

應 張 力 純斷面 1 平方センチメートルニ付
 1,200 キログラム

應 壓 力 總斷面 1 平方センチメートルニ付
 1,200 キログラム

抗壓材ノ應壓力 總斷面 1 平方センチメートルニ付
 $1,500 (1 - 0.0055 \frac{l}{r})$ キログラム $\leq 1,000$ キログラム

l = 部材ノ長 (センチメートル)

r = 使用斷面ノ最小環動半徑 (センチメートル)

彎 曲 應 力

桁ノ抗張纖維 純斷面 1 平方センチメートルニ付
 1,200 キログラム

桁ノ抗壓纖維 總斷面 1 平方センチメートルニ付
 $1,200 (1 - 0.012 \frac{l}{b})$ キログラム $\leq 1,100$ キログラム

l = 突縁ノ隣接固定點間ノ距離 (センチメートル)

b = 突縁ノ幅 (センチメートル)

鉛ノ纖維	1 平方センチメートルニ付	1,800 キログラム
應剪力		
鉛	1 平方センチメートルニ付	900 キログラム
錫	1 平方センチメートルニ付	900 キログラム
鐵筋	1 平方センチメートルニ付	900 キログラム
機械打綴釘	1 平方センチメートルニ付	850 キログラム
手打綴釘及削成締釘	1 平方センチメートルニ付	750 キログラム
支應力		
鉛	1 平方センチメートルニ付	1,800 キログラム
機械打綴釘	1 平方センチメートルニ付	1,700 キログラム
手打綴釘及削成締釘	1 平方センチメートルニ付	1,500 キログラム
線子	長1センチメートルニ付	45d キログラム

d = 線子ノ直徑 (センチメートル)

現場綴釘ノ許容應力 = 對シテハ前項 = 規定スル限定ヲ 1 割低減スルコトヲ得

第三十二條 調合 1. 2. 4 ノ混凝土ノ許容應力ハ死荷重, 活荷重及衝擊ノ作用スル場合ニ在リテハ次ニ規定スル限度ヲ超過スルヲ得ス

直壓應力 1 平方センチメートルニ付
35 キログラム

彎曲ニ因ル應壓力 1 平方センチメートルニ付
45 キログラム

彎曲ト直壓力トノ合成ニ因ル應壓力

抗壓材 1 平方センチメートルニ付
35 キログラム

拱 1 平方センチメートルニ付
45 キログラム

壓穿應剪力 1 平方センチメートルニ付
9 キログラム

應剪力 1 平方センチメートルニ付
4 キログラム

支應力 1 平方センチメートルニ付
45 キログラム

附着力 1 平方センチメートルニ付
6 キログラム

混凝土ノ調合割合ハ容積ニ依リ「セメント」ハ 1,500 キログラムヲ以テ 1 立方メートルトス

第三十三條 鋼橋ニ於ケル抗壓材ノ長ハ其ノ斷面ノ最小環動半徑 120 倍以下ト爲スヘシ 但シ對風絞構ニ在リテハ 150 倍以下ト爲スコトヲ得

桁ニ於ケル抗壓突縁ノ隣接固定點間ノ距離ハ突縁ノ幅ノ 40 倍

ト爲スヘシ 釘結セル抗張材ノ長ハ其ノ断面ノ最小環動半徑ノ200倍以下ト爲スヘシ

第三十四條 鐵筋混凝土抗壓材ノ長ハ其ノ断面ノ最小環動半徑ノ50倍以下ト爲スヘシ

第三十五條 應張力ト應壓力トノ交番スル部材ニ在リテハ各應力ニ依リ算出シタル断面ノ大ナルモノヲ使用スヘシ
交番應力カ車輛ノ通過ニ際シ連續シテ生スルトキハ各應力ニ其ノ小ナル應力ノ $\frac{50}{100}$ ヲ加算スヘシ
死荷重及活荷重ヨリ生スル應力ノ性質カ互ニ相反スル場合ニ在リテハ死荷重ヨリ生スル應力ノ $\frac{2}{3}$ ヲ有効トシテ合成應力ヲ算出スヘシ但第二項ニ規定スル交番應力ヲ受クル部材ニハ之ヲ適用セス

第三十六條 直應力及彎曲應力ヲ受クル部材ノ合成纖維應力ハ第三十一條及第三十二條ニ規定スル許容應力ヲ超過スルコトヲ得ス
分格點ニ於テ連續スル部材ニ在リテハ單桁トシテ算出シタル彎曲應力ノ $\frac{3}{4}$ ヲ直應力ニ加算スヘシ

第三十七條 死荷重、活荷重及衝擊ト風荷重又ハ制動荷重若ハ溫度ノ變化カ同時ニ作用スル場合ニ在リテハ第三十一條及第三十二條ニ規定スル許容應力ノ限度ヲ各 $\frac{25}{100}$ 迄増加スルコトヲ得
但シ使用部材ノ断面ハ死荷重活荷重及衝擊ノミニ對シ第三十一條及第三十二條ノ規定ニ依リ算出シタルモノヨリ小ナルコトヲ得ス

第三十八條 橋梁ノ各部カ死荷重及地震荷重ニ依リ生スル應力ヲ受クル場合ニ在リテハ第三十一條及第三十二條ニ規定スル許容

應力ノ限度ヲ各 $\frac{60}{100}$ 迄増加スルコトヲ得

使用部材ノ断面ニ關シテハ前條但書ノ規定ヲ適用ス

第三十九條 本則ニ規定セサルモノニ關シテハ別ニ之ヲ定ム

第四十條 特別ノ事由アルモノニ限リ前各條ノ規定ニ依ラサルコトヲ得

2. 自動車専用道路構造標準例

1. 自動車専用道路ハ二車以上ノ有効幅員ヲ保タシムヘシ
一車線ニ要スル有効幅員ハ3メートルトス
但シ四車線以上ノ場合ニ於テハ一車線ニ要スル有効幅員ヲ2メートル75ト爲スコトヲ得
2. 屈曲部中心線ノ半徑ハ140メートル以上ト爲スヘシ
但シ特殊ノ箇所ニ於テ已ムヲ得サル理由アルトキハ之ヲ縮小スルコトヲ得
3. 屈曲部中心線ノ半徑500メートル以下ノ場合ニ在リテハ屈曲部ノ内側ニ於テ第一號ニ規定スル有効幅員ヲ相當擴太スヘシ此ノ場合ニ在リテハ内側曲線ノ兩端ヨリ相當ノ長ノ緩和切線ヲ附スヘシ
4. 第二號但書ノ場合ニ於テ屈曲部中心線ノ半徑35メートル以下ノ曲線カ背向スル場合ニ在リテハ兩曲線間ニ相當ノ長ヲ有スル直線部ヲ設クヘシ
5. 勾配ハ20分ノ1ヨリ急ナルコトヲ得ス特殊ノ箇所ニ於テ相當距離(40—60米)毎ニ緩ナル勾配(50分ノ1)ヲ有スル區間ヲ設ケタルトキハ此ノ限ニ在ラス
6. 勾配ノ變移スル箇所ニ於テハ相當ノ縱斷曲線ヲ設クヘシ
7. 路面ニハ左右對稱ノ橫斷勾配(40分ノ1—60分ノ1)ヲ附スヘシ屈曲部ニ於テ其ノ中心線ノ半徑500メートル以下ノ場合ニ

昭和六年二月七日印刷
昭和六年二月十一日發行

著作權所有

土木工學便覽下卷
(定價金四圓二拾錢)

著者 長崎 敏 音

東京市日本橋區通一丁目四番地一

發行者 大倉 保 五 郎

東京市京橋區新榮町五丁目七番地

印刷者 村 田 豐 吉

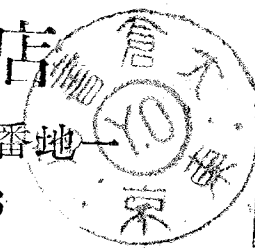
發行所

大倉書店

東京市日本橋區通一丁目四番地一

電話茅場町(66) 415.416

振替東京二三八番



株式會社 大倉印刷所