

## 討 議

第 21 卷 第 4 號 昭和 10 年 4 月

### 坂路に於けるコンクリート舗装

(第 21 卷 第 1 號 所載)

會 員 工 學 士 金 子 枉

本誌所載佐野氏の論説報告は、農村振興事業の道路工事の現場から産み出された貴重な苦心の結晶でありまして、筆者も嘗て同様な仕事に従事したことがありますので、大層有益に拜讀致しました。

終始一貫研究的態度を以て仕事に當られ、公務御多忙の間に其の結果を立派にまとめ上げられました著者の御苦心に對しまして、深甚な敬意を表します。

以下拜讀して居ります間に感じました事に就て、2, 3 お尋ね致し度いと思ひますが、御暇の折に御教示願へれば誠に幸であります。

1. 車道の横断勾配 コンクリート舗装に於ては、降雨の初め又は微雨の際に、舗装面上の土塵、塵埃等が雨水と混つて舗装面とタイヤとの間に於て滑油の働きをなす爲、自動車は一吋ブレーキをかけても又ハンドルをきつても直に後輪が横滑りをやつて、非常に危険を感ずることは筆者が 8 號国道で屢々経験したところでありまして其の點から横断勾配は事情の許す限り少くし度いと考へて居るものでありますが、此度採用されました 2.5% は強きに過ぎると思ひますが如何でせうか。特に排水に恵まれた條件を有する坂路に於て其の感があります。

2. 磨耗と交通量 配合 1:1.5:3 の上層コンクリートへの溝付けですから、交通量によつては磨耗の憂がありますが、今日迄好調とすれば其の心配も徒でありませう。

溝付け舗装設計施工の参考資料として、本路線の交通量が分れば大層好都合と思ひます。

3. 溝付けの工費 舗装の種類の際の經濟的比較の材料として、舗装の溝付けに要する工費を知り度いと思ひます。

著 者 會 員 工 學 士 佐 野 俊 男

標題の拙論に對し御精讀を煩し且御適切なる御討議を寄せられたる金子内務技師に深甚の謝意を表します。以下拙論の不備を補ふ意味を兼ねて簡單にお答へ致します。

1. 車道の横断勾配 縦断勾配 4% の坂路に 2.5% の横断勾配を附することは、急に過ぎると云ふ懸念は設計當初にあつたのであるが、次の様な理由及事情に依つて 2.5% にしたのである。而して今後の設計に於ては、もし緩勾配にしたいと思つて居る。

(1) 採用せる路面の横断形状が 2 次の拋物線形なる故、高速度車線内に於ては他の曲線形に比して相當緩勾配となる。即ち今高速度車線幅として中央部 3 車線 (9 m) を考へるならば、此の位置に於ける路頂よりの落度と路頂を結ぶ勾配は 1.44% となり、又 4 車線幅 (11 m) に於ては、1.76% にして、高速度車線内に於ては相當緩勾配となる。