

## 名四国道（1号線バイパス）東部・西部 路線が開通（口絵参照）

名四国道（愛知県愛知郡豊明町～三重県四日市市安女町）は、昭和38年2月の名古屋港区寛政町～四日市市袋町の区間29kmを第1期供用として順次供用延長を延してきたが、東部路線の名古屋市緑区有松町～愛知県愛知郡豊明町間4.5kmを11月20日に、西部路線の四日市市昌栄町～同市中里町間3.5kmを12月12日に開通させたことにより、東・西両端において現1号線と接続した。このうち西部路線の1号線との取付けは、すでに供用している追分バイパスおよび都市計画道路を経由するもので、追分バイパスの区間約2kmを除き、いずれも4車線道路として整備された。

今回の東・西部路線の開通により、常時渋滞箇所として有名であった、東の鳴海・有松の交差点、西の追分の交差点の渋滞が解消され、名古屋市、四日市市両市におけるこの区間の所要時間は、きわめて短縮された。

この開通により、名四国道総延長53.9kmのうち、未供用として残された区間は、名古屋市内の南区北頭交差点から港区竜宮町交差点の間2.4kmのみとなり、昭和47年度の供用を目標に現在用地買収を促進している。

今回開通した区間のうち東部路線は、平面交差2ヵ所を除きすべて立体として計画され、幅2mの分離帯を有する準高速道路である。1号線との取付けから9.4kmの丘陵部区間には6ヵ所の簡易インターチェンジを設け主要道路と接続している。なお、この区間の建設に要した事業費は1km当り約7億円、うち用地費は2億円/kmである。

西部路線は四日市市内の家屋密集地帯を通り、3ヵ所で鉄道と交差するため、約1.5kmの区間を高架構造

とした。高架部に要した事業費は1km当り約13億円うち用地費は26億円/kmである。

## 東名 全線開通後6ヵ月間の利用状況

—利用台数2000万台を突破—

日本道路公団は、昭和44年12月5日東名高速道路が全線開通してから6ヵ月間（昭和44年5月26日～11月25日）の利用状況をまとめた。これによると、この6ヵ月間に東名を利用した車は延べ約2080万台で計画を43.6%も上回り、また料金収入も123億1000万円とこれも計画を36%上回っていることがわかった。

1日平均でみると、毎日約11万3000台が利用し、料金収入は約6700万円に達している。

利用台数の車種別構成は、乗用車が全体の58.2%、貨物車が38.2%、その他が3.6%となっており、開通当初より貨物の割合がふえているのがわかった。

インターチェンジ別の利用状況を見ると、全体的に計画を大きく上回っているが、特に8月中の御殿場、沼津、吉田、三ヶ日の各インターチェンジの利用が高かったのが目立つ。

東京インターチェンジは、利用台数、料金収入ともに圧倒的に多く、全体の約20%を占めている。

一方、交通事故の発生状況を見ると、6ヵ月で1435件、1025人が死傷し、うち19人が死亡している。

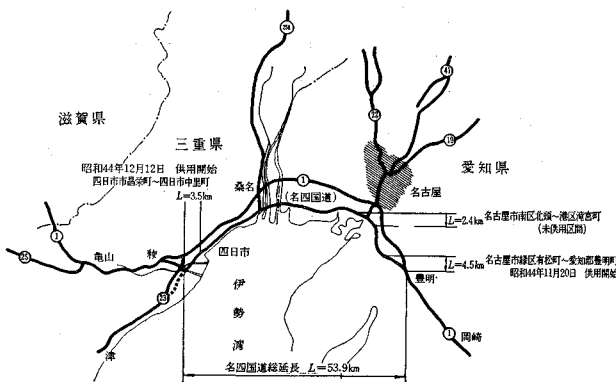
これは1日平均にすると7.8件の事故が発生し、5.6人が死傷したことになる。

これを1億台キロ当りの事故率（1kmを1億台の車が走った場合に発生する事故件数に換算した数値）で示すと、約100件で、名神の全線開通6ヵ月間のデータと比較してもかなり低い（名神218件）。事故発生状況を形態別にみると、一番多いのが追突事故（約24%）、つづいてガードレールなどへの衝突（約20%）、横転・転覆（約15%）の順になっている。

事故の原因としては、東名、名神の接続に伴って、長距離・長時間連続運転による過労運転、わきみ運転をはじめ、ブレーキやハンドルの操作の誤まり、車間距離不十分、タイヤの不良など高速道路走行の不慣れが目立っている。

故障の発生件数は、6ヵ月全部で33099件、1日平均で180件と依然多く、原因の主なものは、エンジン関係（約33%）、燃料切れ（約19%）、タイヤの損傷（約10%）などで、走行前の初歩的な整備、点検を怠った場合が大部分である。

名四国道位置図



## 名濃バイパス (41号) 一部開通

名濃バイパスの愛知県小牧市村中から、同県犬山市五郎丸までの、延長 7.2 km の区間が、昭和 44 年 10 月 31 日に開通した。

名濃バイパスは、名古屋市から犬山市、高山市を経て、富山市に至る一般国道 41 号のうち、名古屋市から、小牧市、犬山市を抜けて、岐阜県美濃加茂市までの延長約 30 km のバイパスである。

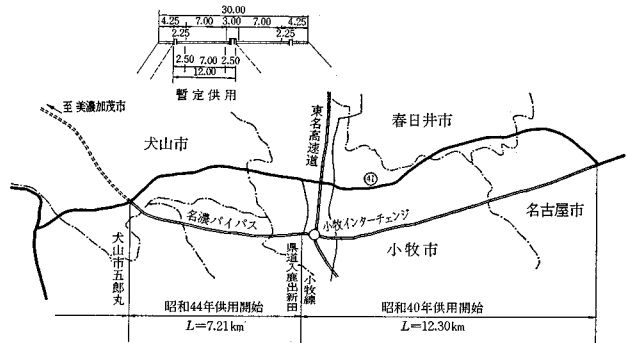
このバイパスのうち、名古屋寄りの 10.6 km の区間は、愛知県および名古屋から、尾張中央道として計画・施工されたのち、国道に区域変更されたものであり、また名神高速道路の小牧インターチェンジの前後約 1.6 km の区間は建設省で直轄施工したもので、いずれも名神高速道路の開通に合わせて、昭和 40 年に暫定 2 車線で全通しており、現在建設省により 4 車線に拡幅舗装を施工中である。

今回供用開始した、小牧市～犬山市間は、前記区間を北に延伸し、昭和 41 年度以来工事を行っていたものである。幅員は全幅 30 m 4 車線であり、そのうちの全幅

12 m 2 車線を暫定供用した。

この区間は濃尾平野の平地部で、田園地帯を通る一般的な平面道路であるが、交通安全上から地下横断施設が 12カ所設けてあり、信号交差点等の大きな交差点 (7カ所) 以外での平面横断、右折は禁止されている。また、本線上の軽車両、歩行者の通行が禁止され、これらは両側の幅 3 m の側道を通行することとなっている。この

名濃バイパス位置図



7.2 km 区間の建設に要した事業費は 1 km 当り約 1.7 億円、うち用地費は 6 000 万円/km である。

なお、未供用の犬山市五郎丸から岐阜県美濃加茂市に至る区間約 12 km については、現在調査中であり、来年度より用地買収着手の予定である。

### 海外ニュース

#### 土の分類に用いる粒径の統一

土の分類に用いる粒径に、同じ名称の土質分類に対しても工学、地質学、土壌科学の各分野で異なった値がそれぞれ用いられているのを標準化しようとする動きが米国にあるようである。この目的のために各学会にまたがる合同委員会を結成して審議してきた結果について簡単な報告が標記の雑誌に掲載されているので以下に紹介する。

この委員会は、1965 年 11 月、米国土壌科学学会 (SSSA) が主になって結成されたもので、AASHTO, ASCE, ASTM を始めとして関連のある機関 7 つからそれぞれ代表者が参加している。それぞれの機関における見解を検討して、この合同委員会で、土の分類に用いる粒径に関するつぎのような統一見解が出されている。

各機関より提出された見解によれば、粘土、シルト、砂の粒径の上限値は現在一般に次のような値が用いられている。すなわち

粘土 ; 0.002, 0.0039, 0.005 mm

シルト ; 0.05, 0.0625, 0.074 mm

砂 ; 2.0, 4.76 mm

一方これらの値に対して標準的な粒径として

粘土 ; 0.002 mm

シルト ; 0.0625, 0.074 mm

砂 ; 2.0 mm

を提唱している。

これらのうち粘土および砂の上限値に関しては各機関とも上記の値に同意しているが、シルトに関しては一致した値を提唱するに到っていない。しかし 0.074 mm の方がやや妥当であるとしている。

この統一見解の他、この報文には米国土土学会 (ASCE) からこの委員会に提出された ASCE の見解が付録として記載されている。

“Standardization of Particle-Size Ranges”

—Committee on Soil Properties of the Soil Mechanics and Foundation Division S.M.F. division, Proc. of A.S.C.E. vol. 95, No. SM5 Sept. 1969 p. 1247~1252

(佐々木 康・訳)