

## 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。

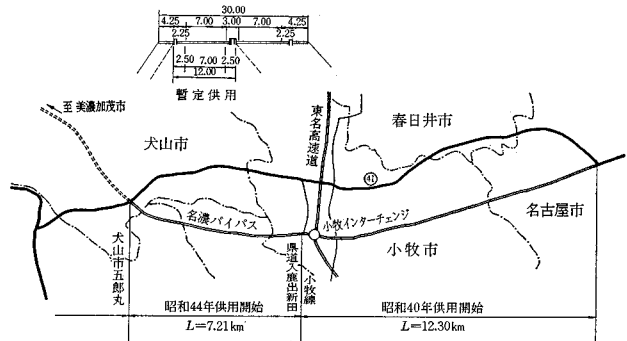
このバイパスのうち、名古屋寄りの 10.6 km の区間は、愛知県および名古屋市から、尾張中央道として計画・施工されたのち、国道に区域変更されたものであり、また名神高速道路の小牧インターチェンジの前後約 1.6 km の区間は建設省で直轄施工したもので、いずれも名神高速道路の開通に合わせて、昭和 40 年に暫定 2 車線で全通しており、現在建設省により 4 車線に拡幅舗装を施工中である。

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)