

低コスト舗装について

福岡県 川野博司

終戦以来道路整備の問題がやかましく言われて来たが、その中で現在程、舗装に対する関心の大きいことはありません。しかしながら我が国の経済では、現在の自動車交通の要求に充てるような舗装道を築造することは困難であるばかりでなく、その最も必要性に迫られている国道幹線でさえも御存知のような状態であります。

これは一人日本のみでなく、全世界がこの悩みをもつて少しでも多くの舗装の完成に努力を続けて居ります。

最近まで我が国で施工されて来た舗装には通車両の大型化の高速化に対して度々失敗を重ね、基礎をもつと厚く、舗装体の厚さを更に増し、補強として鉄筋等の使用までに達して来ました。

これでは大変高価なものでありますが、さてこうして造った舗装が、どれ位丈夫で何年位現在の交通に耐え得るものでありましょうか。又このような方法で施工すれば、どれ位の金があつたら我國の幹線道路は舗装されるのでしょうか？、現在の状態では道路整備の五年計画を数回繰返さねばならないような有様で、計画の当初に造った舗装の現状を考えて見ると、道路技術に携る者として厚い壁に突当った感さえするものであります。

しかし、こゝにアメリカでさえ舗装の60%は *Low Type Pavement* であるということがあります。昨年インスタンブールで開催されたオノコ回国際道路会議でも「*Low Cost Road*」として大いに議論が湧いて居ります。

もう少し安い舗装でも、もっと多く施工して、一日も早く主要な道路は全部舗装にしたいものです。しかし安いからと云つてすぐ壊れるものでは金を無駄に捨てるようなもので、丈夫でなくてはなりません。

こゝに *Low Cost Type Pavement* の問題が必然的に起つてまいります。

Low Cost Pavement の考え方

私がこゝで述べる *Low Cost Pavement* とは従来使われて来た軽交通を対象とした簡易舗装ではなく、交通の質と量とに応じて夫々適した *Low Cost* な舗装を施工し、将来の交通の変化にもこの *Low Cost* な舗装が充分役に立つて利用できるものを造ろうと云うものであります。

これを解決する方法として、私は次の二つのことを提唱して居る者であります。

1. 我国に沢山ある材料、入手容易な材料は多少不良なものでも舗装全体の本質的な欠かんとならないものはその性質を見極めて積極的に使用すること。
2. 投資的経費を少くして漸進的に施工し、しかも工事の出来ばえについては、一層丈夫なものを築造してゆく段階的施工法 (*Stage Construction*) を採用すべきである。

以上二つの考え方に立つて私の計画し施工してまいりました2, 3の实例を説明して諸兄の御批判を賜れば幸に存じます。

1. 粘土、砂、切込砂利、石灰、水澤、鉾澤、タール、高炉セメント

2. (A) *Road Tar* を使用した A、T 式舗装

(1) 日本タール協会誌「コールタール」誌オク巻3号 川野博司
福岡県に於ける舗装タールの利用について

(2) オク日本道路会議論文集 オノ53 川野博司
舗装タールの利用について

(B) 粘土を利用した三和土マカダム舗装

(1) 道路協会誌「道路」1956 9月号 川野博司
段階式施工方法としての三和土マカダミックス舗装に

ついて、

(2) 同誌 30 年 9 月号

吉田保氏

三和土マカダミックス試験舗装施工報告

(C) セメントマカダム舗装

オ 3 回日本道路会議論文集 オ 130

井出義雄氏

セメントマカダミックス舗装について

(D) 鉾澤並に高炉セメントの利用

日本道路協会誌「道路」1956～9月号 内田一郎氏

道路における鉾澤の利用について

以 上