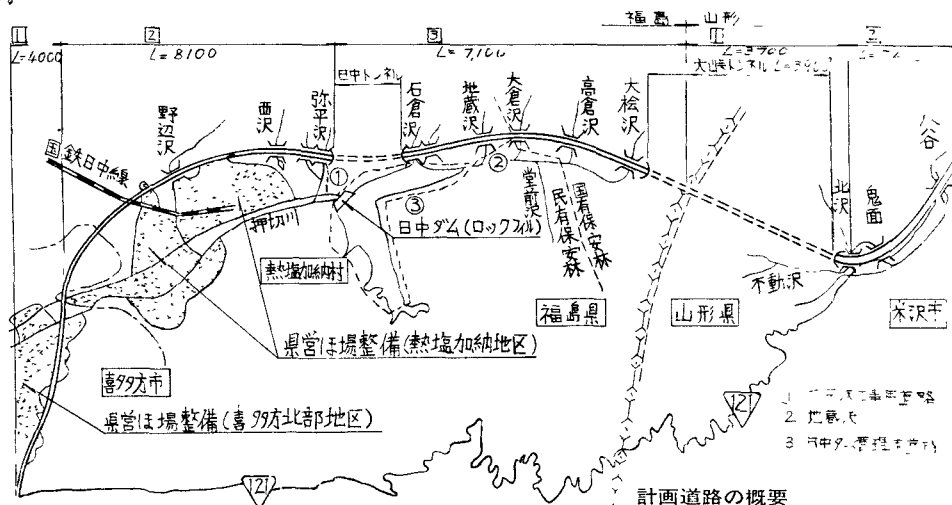


大峠道路計画について

郡山国道工事事務所 正 寺田章次
佐藤幹雄
○ 正 筆 田 明 砥

1 ま え が ち

一般国道121号の持つ歴史は古く、北関東と東北の内陸部とを連結する道路として、日光、会津、米沢街道という名で知られている。昭和40年道路法の改正に伴ない一般国道の指定を受けたものであり、栃木県宇都宮市を起点として総延長232.9km（東北管内の延長は46.5km）にも、終点の山形県米沢市にいたる一般国道に、この北関東以北の道路の形態の中で評価するならば栃木県宇都宮市で一般国道4号を受けて福島県会津若松市におよび多分市を経て山形県米沢市において一般国道13号に直結する幹線道路であり、地元産業の振興発展、経済・文化の交流発展の基幹ともなる道路である。又一般国道121号には、豊富な観光資源が分布しており、中でも日光国立公園と磐梯朝日国立公園の二大観光資源がある。一オ都市化の進展、農漁村の経済力の向上等により自動車での普及は年々高まることが予想され、従ってレジャー交通も著しく増大し、雄大な観光資源の中に生活空間を求めて入りこんでくることが予想される。現在の交通現況をみると一般国道121号の利用交通は強めて少ないが、これは道路整備がよくれており、又冬期交通が11月から5月にかけて6ヶ月間も不能といふことの原因となっているからである。したがって道路が整備されると一般国道121号の利用交通は著しく増大するものと考えられる。



計画道路の構造基準

構造規格	第3種第3級	合成勾配	8%以下
設計速度	60km/hr	最大片勾配	6%
最小曲線半径	200m (目標 270m)	最小縦断勾配	5%

計画道路の概要

総延尺	延 尺 内 訳				屋根勾配別延尺		最大延尺	上トポル延尺	最小曲線半径	最大内角	最大桁高
	一般道路	市工区	橋 梁	トンネル	5%以上 ≧3%	3% >					
25,360	14,920	(2,000) 12,920	30×6 2,790	11×6 2,650	10,300	15,000	260	3,900	200	675	1,000

注) 1 最大積雪深は昭和49年2月である。

2. 工程計畫

大峠道路の計画路線は全長25.3^{km}で、延長3900^mの大峠トンネルを初め、トンネル13本、橋梁30ヶ所を含み、事業費400億円を越える大工事となることになり、工事工程計画を作成するに当たり、どこから、どういう順序で施工することが最も合理的であるかをみい出すべく作業を行なった。作業に当たっては、個々のトンネル、橋梁

