

自ら道路管理者に報告する人よりも、今は保険で車などを修理する人が多いので、事故証明を取った時点で警察から報告がいくことが多い。

なかには、逃走する人もいて、誰が壊したか分からないという場合は、道路管理者が当事者を捜すが、見つからない場合は、道路管理者が負担する。十字街の明かりの点く歩道柵、腰の高さくらいのやつですね1基10万円、ガードロープの支柱の黒と黄色の縞の樹脂でできたクラッシュドラムといいますが、15万円、湯ノ川の飾りのついた街路灯で約100万円。結構高いので、事故を起こす時は、財布の懐具合に合わせてぶつけられるとよいと思います。

◎ 出席報告

会員数	65名	出席率	函館北	4月28日	80.33%
出席	34名		函館東	4月27日	自主休会
欠席	31名		函館	4月22日	91.74%
他クラブ出席	15名		函館五稜郭	4月23日	100.00%
出席合計	49名		函館亀田	4月26日	83.02%
除外者	4名				

・テレフォンサービス(例会移動案内) 電話23-2377番

次回・6月2日	夜間例会(兼クラブアッセンブリー)
プログラム	ハーバービューホテル 午後6時30分～



The Weekly Report of

Hakodate North R.C.

# 函館北ロータリークラブ会報

1998～99年度 国際ロータリーテーマ

## ロータリーの夢を追い続けよう

### FOLLOW YOUR ROTARY DREAM

新 博夫会長テーマ『明るく、楽しいロータリー』



5月19日新入会員卓話 川村 宏人 会員

## 《第1729回例会》 第43号 5月26日(水)

### 本日のプログラム

#### 「卓話」

日本道路公団函館工事事務所 所長 野作 哲弘 氏

★会長 新 博夫 ★幹事 小笠原 孝

1998～1999

〈第1728回例会〉第 42 号

5月19日の記録

◎司 会 新 博夫 会長 ◎斉 唱 君が代、それでこそロータリー

◎ビジター 函館R.C. 川端久雄君、函館五稜郭R.C. 大日向豊吉君

★5月誕生祝 緒方会員(2日)、北村会員(16日)、中川会員(17日)、牛尾会員(20日)、戸栗会員(29日)

★5月結婚祝 七尾会員(2日)、松橋会員(5日)、松見会員(8日)、広多会員(10日)、遠藤会員(19日)、戸栗会員(20日)、鈴木会員(21日)、竹谷会員(27日)

◎会長報告 新 博夫 会長

- 国際ソプロチミスト函館より4月20日に行われたチャリティパーティのお礼状が来ております。回覧します。
- 先日森R.C.の花見に例年通り会長・幹事・次年度会長3名と中川さんと4名で出席してまいりました。
- 5月9日、当クラブの例会兼家族会ということで南茅部のひろめ荘に行ってきました。
- 2月20日に函館亀田R.C.がホストクラブとして開催されましたI.M.の記録書が届いておりますのでお持ち帰り下さい。

◎委員会報告

- ・社会奉仕委員会 緒方 俊二 委員長  
社会奉仕活動の年度計画にあるノースアイランダーズによる高齢者施設慰問について、5月30日(日)恵山町の特別養護老人ホーム「恵楽園」で行います。
- ・職業奉仕および財団米山委員会 松見 修二 委員長
- 地区大会懇親会のご案内について
- R.C.財団の名称変更について、旧名称…ポール・ハリス・ジムフェロー、新名称…ロータリー財団ジムフェロー
- クレジット期限の廃止について、3年間の期限がなくなりました。

◎幹事報告 小笠原 孝 幹事

- 6月2日(水)の例会は例会時間、例会場を変更し夜間例会並びにクラブ

アッセンブリーを開催します。アッセンブリーでは各委員長より活動報告をしていただきますので準備願います。

- 他クラブ例会変更 5月24日(日)函館亀田R.C.は夜間例会に変更です。
- 本日例会終了後、定例理事会を開催します。

◎親睦活動委員会 山下 清司 委員

ニコニコBOX投入報告

新 会長・森(秀)会員・遠藤会員・増田会員・加藤会員……BOXに協力。

小笠原幹事……新入会員 川村会員の卓話を記念して。

藤谷 会員……目標達成です。

川村 会員……今日新入会員卓話をします。

松見 会員……先週の家族会、親睦委員長ご苦労さまでした。

小池会員・緒方会員……大西会員の骨折回復が一日も早く。

久保 会員……5回目当選致しました。

広多 会員……欠席がちです。

戸栗 会員……誕生月と結婚月が重なっています。

◎新入会員卓話 「道について」 川村 宏人 会員

道には、陸や海で人がとおるところという意味の他に人としてふみ行わねばならぬ道理、つまり道徳。そして手段、方法。教え、教義。手続、順序、手順。方面など様々な意味がある。英語でいえば、wayという言葉に相当し、語源をたどれば、行く、動くという言葉につながる。

道路の歴史は非常に古く、人類の歴史とともに始まったといえる。したがって、道路の起源も人類の起源までさかのぼることになる。人は、食料を求め山を歩き、魚を求めて漁をした。人々は往来し、道は自然に形成され、「すべての道はローマに通ず」といわれるように発展してきた。そんな言葉が残されたのは、ローマ人が古代帝国で最も大規模かつ組織的に道路網を建設したことによるところです。

現在のような道路、つまり舗装の定義について簡単に説明します。

舗装というのは、人や車両の通行に便利のように道路面に煉瓦、石片、アスファルト、セメントなどで固めたもので、今日、一般的には、路盤及び3cm以上の表層を持つアスファルト舗装または、コンクリート盤を持つセメントコンクリート舗装を指す場合が多い。

舗装の歴史は、1680年の箱根越え石畳道、1736年大津街道日岡峠の白川石を敷き詰めた車道などが道路舗装の始まりとされている。

北海道では、大正9年(1920年)函館市豊川町10番地で延長約110m、車道幅員約5mのシートアスファルト舗装が最初となる。シートアスファルトとは、上下2層のアスファルト舗装の上層に用いられるアスファルト加熱混合剤で、粗骨材(2.5mm以下)をほとんど含まないものをいう。

アスファルト舗装を構成する各層の厚さは、交通荷重と路床の支持力を基本として気象条件や材料条件を考慮して設計する。この場合気象条件というのは、たとえば、北海道、東北地方では、冬季において凍上という問題があるため、凍上抑制層を設けるなどの措置をする。

実際この辺の国道では、路床の支持力から算定するが、通常、路盤厚は碎石55cm、その上にアスファルト安定処理6cm、6cm、合わせて12cm、その上に粗粒度アスコン5cm、5cmで10cm、その上に表層、細粒度アスコンが4cm。舗装が合計26cmとなる。参考までに函館市港町の交差点、五稜郭駅付近の跨線橋を下って国道と交わる日石とダイハツ、日産化学の交差点の実際の舗装を切り取り試供体を持ってきたので、ご覧ください。

私の周りでも宅造工事が行われ、住宅が建ち並び始めました。住宅は基礎の掘削から始めて、碎石を入れて、基礎コンクリートを打設する。余った碎石は、玄関となると敷きならしている。仮に自動車の駐車スペースを舗装する場合、一応碎石を敷いているように見えるが土の上には舗装することはできない。私の自宅付近は、地質は砂質度です。それほど地盤が悪いわけではないが、先ほど説明したように舗装盤だけで荷重を支持するものでないので、亀の子状にひび割れを起こすことは免れない。冬期間の凍上などを考えあわせると最低20ないしは、30cm程度の路盤が必要になる。その上に表層4cm程度の舗装をすることをお勧めします。

現在私の会社では、国道の維持工事を請け負っているので、その辺を絡めながらお話を進めたい。

国道には、陸上だけでなく海の上にもルートがあることはご存知でしょうか。身近なところでは、国道279号線。函館駅前を起点に電車道路を大手町、十字街に向かい旧丸井デパートを越えて、ホテルニュー函館を右折。遊覧船乗り場にぶつかり、そのまま、津軽海峡をむけて青森県大間の上陸、むつ市を通過して野辺地で終点となる。海上ルートをのぞいて全長33.8km。また国道には、重複区間というものがあり、一部同じ路線が重複して2つの路線番号を持つ国道がある。この国道279号もその一つで、起点函館駅前から津軽海峡を越えた青森県大間までの間が国道338号と重複している。これらの国道は、一部同時に2つの名前を持つことになる。通常は、若い番号の路線名を使用している。道路上における表示などは、そのようになっている場合が多い。道内にも幾つか、重複した路線番号を持つ国道

がある。

現在請け負っている道路維持工事の区間は、先ほどの279号と函館駅前から大森稲荷、湯ノ川から戸井、恵山、椴法華までの延長約53kmに及ぶ。

日常、車で道路を走っていると、目にする光景の一つに交通事故などにより、命を落とし道に横たわる動物たちがいる。そのような動物たちを片づけることも、道路維持の仕事です。それらの動物は、どうなるかという、動物たちには気の毒ですが、一般廃棄物として市町村、または民間の廃棄物処理場にて処理する。私どもの道路維持路線では、月に10匹程度そういった動物たちがいる。どういう動物がいるかという函館市内では犬や猫がほとんどで、猫5に対し、犬2の割合で、猫のほうが多い。町村部では、犬、猫、そして狐が多く、その他珍しいところでは、鹿や馬です。猫5に対し狐3、そして犬2という割合になる。犬よりも猫が事故に遭う比率が多い。馬というので、不思議に思われる方もいるかと思いますが、補助金をもらう都合か何かで、戸井から砂原にかけての山に馬を放し飼いでいる人がいるようで、不幸にして、事故に遭遇した場合、馬の持ち主は出てきませんし、車は、大破、事故当事者がすべて負担ということになるので充分ご注意ください。

冬季、融雪剤を路面に蒔いて路面の凍結を防ぎます。融雪剤には、いくつか種類がある。現在のものには、車両の腐食を防ぐため、錆止めが配合されている場合が多い。

塩化ナトリウム…即効性に欠けるが、持続性がある。今年冬季に私たちが散布したものは中国製で黄色、黄砂の色合いで大き目の粒、時間的には3~4時間もつ。

塩化カルシウム…即効性があるが、持続性がない。

酢酸カリウム液状…即効性があるが、持続性がない。

CMA酢酸カルシウムマグネシウム…即効性はないが、再凍結防止の効果がある。金属の腐食、植物に影響は少ないがコストは高い。

貝殻を細かく破砕した融雪剤…雪解け後の路面や側溝の清掃に手間と費用がかかる。

それぞれ特徴がありコストにも大きく差があり、それぞれ道路の状況、周囲の環境などに配慮しながら、臨機応変に種類を決定している。

気象条件や期待する効果により散布量は変化するが、1m四方に30~50グラム程度散布する。

交通事故などでガードレールや照明灯、植樹など道路付帯施設を破損する場合があります。その場合は、当事者の負担で現状に復旧することになっている。