

のイメージ③

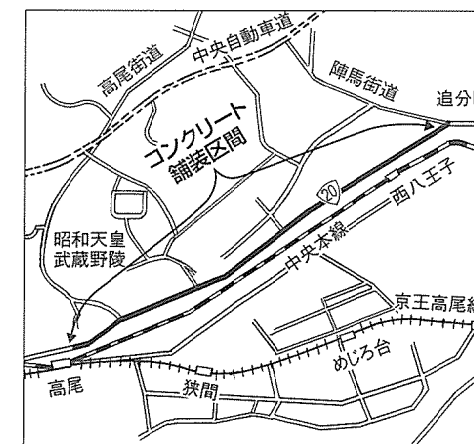
コンクリート名所案内

国道20号のコンクリート舗装

[こくどう20ごうのコンクリートほそう/東京都八王子市]



国道20号の調布市白糸台付近にある1964年東京五輪のマラソン折り返し地点の記念碑。約30年前まではこの周辺もコンクリート舗装であったようだ。



JR高尾駅はその名の通り都内のオアシス・高尾山の麓に近く、駅の北口を抜けるとほどなく甲州街道(国道20号)に突き当たる。この沿道、八王子市高尾町から同市追分町に至る約4kmの間で片側2車線、往復4車線、幅員13.4mに敷設されているコンクリート舗装は1957(昭和32)~58年当時、建設省東京国道工事事務所が施工会社と一丸となって建設に取り組み完成後、以降一度も大規模な補修の手が入ることなく供用が続けられているコンクリート舗装の傑作区間のひとつである。

建設当時の様子を記した資料では、舗装は版厚25

cm、φ6mm・100×100mmの鉄網入りで、使用骨材の最大粒径は30mm。アメリカ製のペーバと西ドイツ製のスプレッドおよびフィニッシャを導入し1日当たりの施工能力140m³を目安に膨張目地間隔84m、収縮目地6mとし、両目地ともダウエルバーを挿入したことが示されている。また、とりわけ目地部の施工には入念な注意が払われ、初期養生はわが国で初めて移動式三角屋根養生法が採用されたという。

こうした当時新鋭の機材を惜しげなく投入し、その品質に細心の注意が払われた背景には戦後日本の復興を象徴する東京オリンピック(1964年)の自転車ロード

レースのコースにこの区間が指定された経緯があるというが、建設に携わった技術者の汗に応えるように50年以上の年月の間、黙々と車流を支え続けてきた。

時を経て、半世紀ぶりの東京オリンピック開催決定に盛り上りを見せる国内にあって、舗装の分野でも環境負荷の軽減やライフサイクルコストに対する認識の高まりが、この舗装区間の存在を再認識させた。こうした実証例の裏付けが、国としてコンクリート舗装の適材適所でその活用を打ち出す流れに導いたことは本区間の大きな功績である。

昭和天皇武蔵野陵にもほど近い現場を訪れるとその歳

月から、さすがに一部で補修箇所や角欠け等も見受けられるが、舗装全体としては十分に健全な状態を保持、「耐久性を極めればコンクリート舗装」を面目躍如させるとともに、これからの舗装のあり方のひとつを語りかけている。
[写真と文：長谷川雅之]

[参考文献]

- 1) 長持ちしたコンクリート舗装No.1 国道20号(八王子市追分町~高尾町)、道路とコンクリート、No.40、pp.20~21、June、1978、セメント協会