

有効数字1ケタないし2ケタであり、 E 値の精度は、 K 値のそれよりも低くせいぜい1ケタ程度のものであることを明らかにした。

したがって、前論文で述べた、モノセル法とトリセル法の違いが測定結果におよぼす影響は、明らかにこの精度内に包括され、実用上、全く差のないものといいつけてよいことを裏付けている。ゴムチューブを用いた孔内水平載荷試験において、さらに寸法の小さい装置ならば、より精度がおちることも予想される。

一般に、このような方法で原位置測定から横方向 K 値を求めるさい、われわれは、測定値の精度をたえず念頭においているべきで、精度の範囲をこえた K 値の3ケタ目を議論するがごときは、無意味なものといわざるを得ない。

さらに、孔壁地盤の乱れなどの条件が、真の K 値に対する測定 K 値の信頼度に大きく影響をおよぼしてい

ることは否定し得ぬ事実であるが、本来、この問題は測定法の精度と無関係で、いかに高精度の測定装置を使用しても、地盤が乱れていては信頼できる値を得るわけにはいかない。したがって、この問題は、ボーリング孔を利用した原位置試験法全般の共通問題であって、他日検討することにした。

おわりにあたり、本稿をとりまとめるにさいして、いろいろと協力いただいた応用地質調査事務所計測課の諸氏に謝意を表する。また、日ごろご指導をいただき、本稿についてもご校閲いただいた当所顧問東大名誉教授松沢武雄博士に深く感謝する次第である。

参 考 文 献

- 1) 陶山国男, 大矢 暁, 今井常雄: 地盤の横方向 K 値の研究(1)—測定方法, とくにモノセル法とトリセル法に関して—土と基礎, Vol. 14, No. 10
- 2) 宮本正太郎: 誤差論および計算法, 恒星社
(原稿受付, 1966.9.28)

書 評

道路土工の調査から設計・施工まで

日本道路公団 稲田倍徳・土肥正彦 共著
鹿島研究所出版会発行 定価 1,300 円

稲田・土肥の両氏は、それぞれ日本道路公団の試験所・本社ならびに現場の第一線において、名神・東名などの高速道路の建設に従事してきた土質の専門家であるが、両氏がこれらの建設工事の体験をもとにして、「土質工学の最新の理論を道路土工技術の中でどう生かすか」というテーマを主題にまとめられたのが本書である。

最近の高速道路建設工事では随所に深い切土や高い盛土が必要となり、土工量もバク大になるとともに機械によって短期間に施工されるのが通例で、そのため、技術的には従来問題にならなかったような点が新しい重要な課題としてクローズアップされてきている。本書は道路土工の調査・設計・施工について、名神・東名などの実例を豊富に取り入れて解説し、とくに、調査の面では生成条件および地形・地質と土質との関連、設計・施工面ではノリ面保護法および施工法、構造物との接続部の処

理法などについて詳述し、また、わが国に広く見られる火山灰質高含水比粘性土の取り扱い方について随所にふれられているほか、土工の管理をはじめ切土・盛土に関連した一般的な諸問題についても多くの実例を引いて詳述されている。従来道路工学の参考書といえ、線形や舗装に関するものが主力であったように思うが、本書はこの点からもユニークなものであろう。

国土縦貫高速道路、国道・府県道など一般公道をはじめ、農道・林道なども整備されようとする時、現場技術者のよき指導書・参考書として一読をお勧めしたい。ただ、筆者も述べているように、ここに取り上げられている実例の多くはわが国でも第一級の高速道路の例であって、いふなればかなり恵まれた条件（とくに経済的に）のものであり、技術者はこの書を参考にするとともに常に研究を続けて、自己の現場に適応した有利な土工技術を見出すことが必要であらう。
(三品)