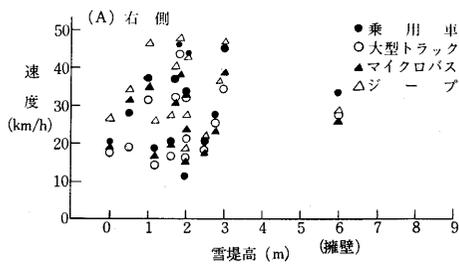
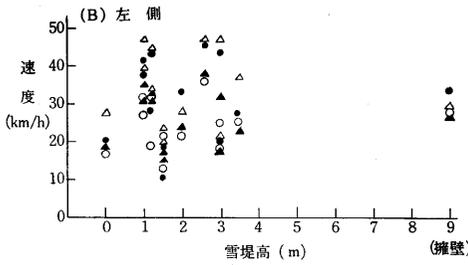


図 3 除雪幅—速度関係図



(a)



(b)

図 4 雪堤高—速度関係図

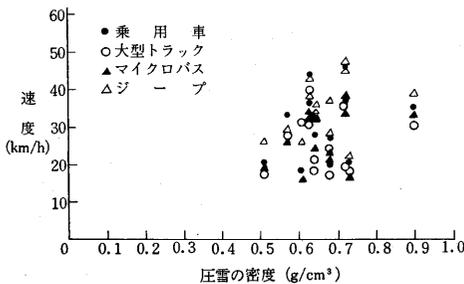


図 5 圧雪密度—速度関係図

道路幅員との関係を図 3, 雪堤高との関係を図 4, 密度との関係を図 5 に示す。

示された速度は、現地において標点区間を定め、交通のない時を選んで、運転手に自身で安全と思われる最高速度で走行させ、計測係がその時示すスピードメーターの読みをとり、それを正確な数値に換算したものである。この結果からみれば、マイクロバスとトラックが 40 km/h 以下を示しているが、乗用車とジープとは 50 km/h とやや高い値を示している。この標点区間は見通しのよいほぼ直線平坦な区間であった。

図 4, 図 5 の結果からすると、両側の雪堤高と速度、アイスバーンあるいは圧雪の密度と速度との間には特に何らの関係も見られない。この程度のスピードでは、密度も雪堤高も速度に特に影響しないと思われる。

それに対し図 3 の結果からは、除雪された幅員と速度との間には、かなりのバラツキは見られるが、ほぼ直線関係があるように思われる。実測の範囲内で結論づけられた除雪幅と速度との関係を図の中に示してある。同一除雪幅に対しては、ジープが最も速度が大で、乗用車、マイクロバス、トラックの順に速度が低下する。乗用車は除雪幅が小となるに従って 4 車種の中では最も急激な速度低下を示し、トラックは速度低下の割合が最小である。ジープおよびマイクロバスは乗用車とトラックの中間的な速度低下の傾向を示している。

この実測は、平坦で見通しのよい道路における単独走行であるので、さらに雪質によるすべりや交通密度を加味した両者の関係を究明することが必要である。需要交通に応じた輸送力確保のためには、幹線道路はもちろんのこと、町村道に至るまでの一元的除雪計画が望まれるが、そのためには除雪幅員と走行速度との関係を決定することがきわめて重要である。(1967年8月23日受理)

正誤表 (10月号)

ページ	段	行	種別	正	誤
10	右		表 1	左下の空欄に入れる $(-a+a)\theta_r < -K_r$	
13	左		図 25	ADALINE	APALINE
14	右		文献 14)	Frequency	Fseruency