

時 報

第 15 卷 第 5 號 昭和 14 年 5 月

稚内港水陸連絡設備概要

稚内港は北海道の最北端に位し、宗谷海峡を経て大泊本斗兩港と相對峙し、北海道、樺太連絡の要衝に當り、更に西方には利尻、禮文の兩島を控へ近海漁業又は沿海州、千島等を目指す所謂北方經營の根據地とも稱すべき地にして大正 9 年より國費 600 餘萬圓を投じ築港事業を興し昭和 11 年に至つて漸く其の完成を見るに至つた。

大正 12 年 4 月鐵道省に於て稚内大泊兩港間連絡航路を開設し旅客、貨物の鐵道連絡船の連絡を實施したるも稚内驛稚内港間の距離相當大にして一般貨物、手小荷物及船舶用石炭の小運送並に旅客の連絡には車馬、自動車に依るの外なく貨物の積換に要する費用多く又貨物の損耗も甚だしく爲に非常なる不便苦痛を感じるの實狀にあつた。

其の後之が緩和を目的とし稚内、稚内港驛間に鐵道を開通せしめ、昭和 8 年 12 月營業開始、一方北海道拓殖第 2 次計畫に依つて築造されたる埠頭の一部を鐵道省専用となして工費 142 000 圓を以て昭和 4 年着工 8 年度迄に海底浚渫、岸壁上部工、埠頭防波庇及船舶給水設備等の諸施設を完備し稚内大泊間連絡船の繋留、離船せしめるを得たるも稚内港驛埠頭間を連結すべき鐵道線路なき爲、依然として貨物の積替は小運送により小蒸氣、艇等に依つて荷役され旅客も亦徒歩連絡を餘儀なくせられた。

然るに近年我國策としたる北方經營の叫びは北滿、中北支經營の聲と共に漸次高まり勢ひ本港取扱ひの旅客人員、貨物數量も著しく増加の趨勢にあり、殊に本港に密接なる關係を有する大泊、本斗の兩港には既に繋船岸壁並に完成せる連絡設備を有する現狀に鑑み、本港水陸連絡設備改良は焦眉の急務なるを痛感するに至り、現在に於ける稚内港修築工事場敷地の一部と埠頭の一部とを使用し、現稚内港驛より埠頭に通ずる臨港線を敷設し船車の直接連絡を計畫施工せるものにして之に伴ひ稚内港驛は臨港線連絡の關係上一部の配線変更其の他の模様替を見るに至つた。

本工事の總工費は 37 餘萬圓餘にして昭和 11 年着手昭和 13 年 12 月に完成營業開始と共に一般旅客、貨物の取扱を行ふに至つた。

本工事中の重なるものを舉ぐれば

1. 用 地

北海道處理立地無償使用	34 420 m ²
道路敷地無償使用	182 "
稚内町寄附地	982 "
合計	35 584 m ²

2. 土 工

(a) 線路盛土及切取

施工基面の高さは稚内港驛構内は從來通りとし、埠頭分部を扛上として其の間に 1 000 分の 5 の勾配を以て連絡せしめ、而して施工基面の幅は 4.5 米となせり。

(b) 岸壁上部工

岸壁専用延長は埠頭突端より 0 m とし内在來専用中の部分は連絡船の構造上天端を 75.8 cm 扛上せり、即ち上部コンクリート工は天幅 90 cm、敷幅 1.8 m とし、其の肩には高さ 15.4 cm 幅 30 cm の階段 2 段を設け石炭、手小荷物、及郵便物の積卸口に該當する個所は在來通りの高さとなせり。

(c) 防舷材

防舷材は木造にして在來に倣ひ 75.8 cm 上部に継足をなし又在來岸壁即ち埠頭突端より道廳増設部分は防舷材の上張なき爲冬季結氷の際碎氷、除氷繋船作業困難なるのみならず防舷材と舷材との間に凍結したる氷は除去すること困難にして一層繋船能率を低下することに鑑み此の區間は防舷材上張をなしたり。

(d) 波 止 壁

稚内港は由來低氣圧の襲來頻繁にして特に秋冬の候に於ては之に伴ふ北東乃至北西の風力強烈を極め埠頭突端防波堤には相當厚の胸壁を有するも荒天に際し外海の怒濤巨濤は之を乗越え埠頭埋立地を破壊すること屢あるを以て、之を防止すべく埠頭突端に高さ最低 1.5 m 以上の鉄骨（古軌條）鉄筋コンクリート壁を設けたり。

(e) 路面鋪裝

岸壁荷揚場及通路

基礎工栗石厚さ 30 cm、鋪裝コンクリート厚さ 15 cm 表面を軌條面と同高に鋪裝せり。

(f) 排水設備

排水設備としては埠頭の旅客乗降場側の貨物積卸場

擁壁前面に幅 40 cm 深さ 60 cm のコンクリート溝を設け鉄筋コンクリート蓋を以て覆ひたり。

3. 軌 道

増設軌道 1 k 860 m

4. 停 車 場

(a) 埠 頭

(i) 連絡待合所：鉄骨鉄筋コンクリート造 2 階建にして各等及婦人待合室を設くる外特別室、事務室、食堂、便所、洗面所、並に渡船場、賣店、昇降用階段等を設け便所は水洗式浄化装置となせり。

(ii) 埠頭旅客乗降場：乗降場の擁壁は鉄筋コンクリート造組立式にして両側擁壁の間は盛土をなし路面厚 20 cm の基礎稜石工の上に 10 cm のコンクリート舗装となせり。

(iii) 埠頭貨物積卸場：貨物積卸場擁壁は鉄筋コンクリート造組立式にして路面は厚さ 25 cm 基礎稜石工の上に厚さ 15 cm のコンクリート舗装をなし両側は各々幅 1 m を通路となす。

(iv) 其の他：其の他埠頭には手小荷物保管庫、船舶掛員詰所、石炭庫、諸建物給水設備、連絡船繋留用電動キャブスタン其他連絡設備の萬全を期せり。

(v) 稚内港驛關係は省略す。

参 考： 稚泊航路連絡船

現在稚泊兩港間の連絡船は宗谷丸、亞庭丸の 2 隻にして何れも優秀なる裝備を有す。航海は冬季自 12 月至翌年 3 月間は隔日運航とし 4 月より 11 月間は毎日運航とす。尙稚内本斗間連絡は北日本汽船會社經營にかゝり鈴谷丸による。(監谷勝男)

國有鐵道線路等級改正打合會

近時未曾有の輸送量の激増に伴ひ現行建設規程改正の要頓に急なる折柄 4 月 7 日午後 1 時より鐵道省内會議室に於て線路等級改正打合會が行はれた。

以下其の要旨を略記すれば線路等級は昭 4. 7. 現在の建設規定が制定されると同時に定められたものであつて當時は甲、乙及丙の 3 等級制であつた。即ち建設規程には下記の通り規定してあつたのである。

國有鐵道建設規程

本規定の適用に關し線路區間を左の標準に依り甲線、乙線及丙線の 3 種に區別す。

甲線：幹線と認むべきもの又は運輸量特に大なるもの。

乙線：準幹線若くは主要なる連絡線と認むべきもの又は運輸量大なるもの。

丙線：主要ならざる連絡線又は地方線と認むべきもの。

以上の内丙線に對しては K 13 以下の機關車を使用する規定になつて居るのは周知の通りである。K 13 以下で然かも丙線の輸送量に適する様な機關車は當時存在しなかつたのであるが、將來規格に適應する様な形式を別に設計、製作する方針で規定を成立せしめたのである。

昭和 5 年初めて製作された C 10 型及昭和 7 年製作の C 11 型が大休本規程に遵つて設計された丙線用機關車であるが之とても K 13 以下に止めた爲牽引力が尠なく大部分の丙線では利用不可能で未だに 8 620 型や 9 600 型等を使用する状態である。

然るに、昭和 4 年以降一般經濟界の不況と自動車交通の發達等に伴ひ國有鐵道の輸送量は漸次減退し昭和 7 年頃は其の最低限に達した。即ち収入は激減するに反し支出は比較的には減じないで營業収入は漸減の一端を辿り、従つて鐵道の經營方針も消極的ならざるを得なくなつたのである。

茲に於て省の幹部も建設費及改良費節約の爲線路等級を改正するの已むを得ざることを認め、久保田次官當時省内に建運信規程改正委員會を設けて審議せしめた。

改正原案は官房研究所に於て立案し之を各局の關係官より成る下調會で一応研究した上本委員會で決定したのである。即ち全面的に線路等級を低下すると同時に新に簡易線建設規程を制定し丙線中の相當多數のものを簡易線に格下げするに至つた。

此の改正によつて減額された改良費は 3 000 萬円であつた。當時は國有鐵道が最盛期よりの下り坂にあり従つて近き將來輸送量は増加する様なことはあるまいと見越したのであつてスピードアップならば線路を強化するよりも軽い小型の機關車を製作して使用した方が經費が尠くて済むと云ふ意見が多く等級の低下が實施された譯である。

然し不況時代のことであるから線路の改良を中止したからと云つて直ぐ小型機關車が製作される筈はない。以前より丙線には制限外的大型機關車が使用されて居たのが等級の低下により一層其の輛數が増加することゝなつたのである。

今 1 つ當時の重要な改正は線路等級の内容を示す明

文を規程から削除してつたことで昭和4年建設規程制定當時甲線は「幹線と認むべきもの又は運輸量特に大なるもの」乙線は「準幹線若しくは主要なる連絡線と認むべきもの又は運輸量大なるもの」と規定上明示してあつたが昭和7年の改正の際之を削除した。

然るに簡易線建設規程が公布された頃から再び國鉄の業績が好転して來た。就中簡易線では大型貨車が運轉出來ないから荷主が迷惑すると云ふ批難が頻りに起り終に簡易線の軌道構造が幾分改良して特別簡易線が生ずることとなつた。昭和10年度以降國鉄の輸送量は年々著しい躍進振りを示し昭和7年建設規程改正當時將來の最大限度と豫想した程度の輸送量は昭和12年度には既に突破して居るのであつて斯かる事實は當時としては夢想し得なかつたことであらう。

斯くして低下した儘取り残された現在の軌道構造が今日の輸送の實情に適しなくなつたことは今更贅言を要しないのであるがたゞ現在の好況が一時的の現象で近き將來輸送量が減ずるかも知れないから等級改正の如き根本的の規則改正は暫く見合せた方が好くはないかと云ふ議論があるかも知れないが然し國有鐵道の本線軌道1km當り輸送人噸料と同じく列車料の変遷を比較して見ると昭和4年度以降人噸料の方は相當減退して居るにも拘らず列車料の方は大正6年度以降昭和7年度迄16ヶ年間輸送人噸料の値に拘らず殆ど一定不変である。

即ち不況時代になつて旅客員數及貨物噸數は減じても鐵道としてはサービス改善の爲乗車效率、積載效率を落しても列車回數は減らさない方針であることが解る、却つて他の交通機關との競走の爲年々スピードアップするから線路の負擔は好、不況に關係なく年々次第に増加する一方である。

目下實施中の車輛増備計畫が完成すれば國鉄の車輛は未曾有の多數に上り之等の車輛が好、不況に關係なく全線を走り回るとすれば其の線路に及ぼす影響等は思ひ半に過ぐるものがある。

況や今後日本の産業、經濟界が數年ならずして不況に陥り鐵道輸送が激減する様なことは絶対にあり得ないことである。更に又今後國鉄の輸送能力を増強し強度の狹軌としての機能を擴充せんと欲するならばどうしても重量の大なる機關車を使用し運轉速度を昂上する必要があることは自明の理で之に對しても線路の強化は先決條件として必要である。

要するに線路の構造を現在の輸送の實情に適合せし

め且つ將來の國鉄の發展に對して輸送能力を増強する爲線路等級を改正することは急務であると考へらる。
(紺谷剛一)

枕木更生處理協議會

I 場所 鐵道省

II 日時 昭和14年1月30日、31日

III 出席者 本省保線課長、保線關係者 各鐵道局保線課長 保線關係者

第1日は先づ沖塵保線課長の挨拶に始まり其の要旨次の通りである。

近年枕木に關し諸種の問題が課せられてゐるが、吾々線路保守の任にある者にとつては先づ何よりも完全に線路を保持し得る良好なる枕木を得ると同時に他方に於て枕木需要を壓縮して保線費の節減を計り、併せて資源の保全を期せねばならぬ、惟ふに枕木の壽命を延長することに依りてのみ初めて其の目的が達せられるのである、此の目的達成の爲工務局としては曩に枕木改善委員會をつくり過去1年有餘 鋭意研究を続け漸くその進むべき方向をはつきり知ることが出來たのである。

現下日、滿、支、を通じて枕木需要を見るに其の資源の窮迫益々深刻性を加へ、而も短命なる枕木を頻繁に更換してゐる今日の情勢から見れば益々此の問題解決の急務なるを痛感するものである。

而して枕木問題の解決の方法としては次の8階段によりて之が達成を期すべきである。

第1に我國枕木防腐方法を改善して歐米に於ける様な完全防腐補強に依り其の壽命を3~4倍に延長する必要がある。

第二に右の趣旨により枕木品質改良は必然的に實現されるのであるが改良枕木を全國的に急速に普及させる事は種々の事情により頗る困難と豫想されるから、吾々は此の際枕木を愛護し出來得る限り永く保たすと言ふ事に一層努力を拂はなければならぬのであつて、本協議會も此の主旨に基づくものである。

枕木を大切に永く保たす爲には古枕木の更生處理の必要な事は勿論であるが各現場としては之以外に現在布設中のもの或は將來入るもの對してもこれに愛護し可及的壽命延長を目的として積極的努力を願ひたいものである。

第3に供給の確保と言ふことであるが吾々としては各現場で不自由のない最小限の數量を合理的に配

給すべく努力腐心してゐるが、森林資源の缺乏と事変の影響等の爲次第に調達難に遭遇しつつある。

此の情勢は將來共益々深刻になることと思はれるから工務局としては需要の圧縮を計ると同時に供給の確保に就ても深く考慮を拂ふ必要がある。

又綱枕、コンクリート枕等の代用枕木に就ても積極的に研究し、各其の長所を生かして使用を計らなければならぬ。

以上を要約するに結局吾々は日、滿、支、を合せた枕木需要供給關係を十分検討し其の需要の圧縮と供給確保とに對し一層積極的努力を致し長期建設の線に沿つて邁進する覺悟が必要である。

之に続き下記議題により夫々講話あり第1日を終る。

- (1) 佛國鐵道に於ける枕木更生處理
比企 元 (大鉄保線課長)
- (2) 獨國鐵道に於ける枕木更生處理
樋口秀司 (本省保線課)
- (3) 大曲保線區に於ける枕木更生處理
石塚宇吉 (新鉄保線課長)
- (4) 米國鐵道に於ける枕木保守法に就て
兒島重次郎 (本省保線課)
- (5) 込松製作及更生處理場に就て
山田二三男 (本省保線課)
- (6) 軌道更新法に就て
岡部二郎 (本省保線課)
- (7) 改良タイププレートに就て
白石鉄藏 (本省保線課 八幡在勤)
- (8) 古橋枕木其他損傷程度調査報告
前田眞俊 (本省保線課)
- (9) 枕木施薬と乾燥 高橋 滋 (本省保線課)

第2日は議長兒島技師より先づ枕木更生處理の必要なる所以を説明し続いて次の協議事項に就き本省の方針を指示す。

(1) 撤去枕木更生處理に關する事項

現在の撤去施薬並枕木は殆ど更生の餘地ないが長枕木(ヒノキ、ヒバ)材の撤去品中には之に加工防腐處理を行へば相當再利用し得るものがあるに就き極力之等古枕木より再用枕木其他小物を得る様資材工場設備等に對し各局の具体的案を要求した。

(2) 軌道更新法により敷設替する並枕木の更生處理に關する事項

軌道更新法により撤去されたる枕木は之に再び加工防腐の上再利用して再び軌道更新用材たらしむる

のである。

(3) 軌條緊締強化による枕木更生事項

- (イ) 前記再用品より得た完全防腐込松の使用
- (ロ) 注薬前加工を施さない込松孔に對し現場注薬を行ふ
- (ハ) 大釘を螺釘に変更する方針をとる。

上の如き本省の意向に對し質疑応答の後各鐵道局別に具体計畫をなし至急本省に提出することに決議す。

(樋口秀司)

第17回國際住宅及都市計畫會議

國際住宅及都市計畫協會(The International Federation for Housing and City Planning)に於ては次回の會議開催地をStockholmに於て來る1939年7月8日より15日までに互つて同地の招待の下に行ふこととなつた。同會議に於て議題となるべき部門は次の如くである。

(1) 特殊なる集團に對する住宅建築(House Building for Special Groups)

この問題に就ては次の如き各項がある。

- A. 農業に従事する人々の爲の住宅
- B. 老境に入りて既に社會より隱退せる人々
- C. 男女兩者の獨身俸給生活者
- D. 大家族を擁する人々
- E. 戰傷者
- F. 身心異常者(Abnormal Tenants)

(2) 都市計畫及地方的交通問題(Town Planning and Local Traffic)

この問題に對する取扱は都市計畫なるものが、人類の作業、家庭生活及休養の何れに對して最上の環境を作り出すを以て目的とするものなりと云ふ假定を以て行ふ。交通問題はそれ自身のみならず如上の目的に關して根本的な要素である。例へば作業場の適當なる分布は家庭と職場との好ましき連環を齎し、個人的にも集團的にも最も容易にして簡單、又最も經濟的にして最少限の時間を以てその目的を達する方策を與へる。これ等に關する議題は次の如くである。

- A. 地方交通の單一なる統制
- B. 交通の量とその性質
- C. 現在の都市配置に於ける運輸の公私兩方面への影響
- D. 交通と都市發展の相互の經濟的聯關
- E. 勞働市場に於ける補償

- F. 機能の改良による交通の選減
- G. 交通網
- H. 自働車交通
- I. 都市計畫線上の將來の發展に對する系統
- K. 都市建築
- L. 法制上の根據

(3) 國土計畫の行政的基本問題 (Administrative Basis of National Planning)

これに關しては次の如き議題がある。

- A. 現在の國家と地方計畫
- B. 現在及將來の都市計畫法, 特に之等の計畫の實施に於ける管理者の分擔
- C. 現在の法律の改善方策
- D. 土地所有者の道路, 公共空地, 公共建物に對する比例讓與 (Proportional Cession)
- E. 異なつた國々に於て異なつた條件の下に共通せる標準都市計畫法が實現可能なりや

尙以上の會議の他に見學旅行も計畫されて居り, A, B の2班がある。

A 班 Gothland への旅行: 7月7日の夕刻 Stockholm を出發し鐵道にて Nynäshamn に到る。翌8日の朝方汽船にて「興亡の都」 Visby に到着, 所々見學の後 Snäckgårdsbaden にて食事後自動車にてドライブ9日朝 Stockholm に歸着。

B 班 8月17日より25日に到る旅行: 詳細は省略するが Stockholm より Oslo, Göteborg, Hälsing-

borg を經て Copenhagen に終るものである。

(編輯部)

東京府秋留橋架設工事概要

(1) 架橋位置及路線名。本橋は府縣道第91號八王子青梅線の1部に當り東京府西多摩郡西秋留村地内を流るゝ秋川に架すものである。

(2) 構造の概要

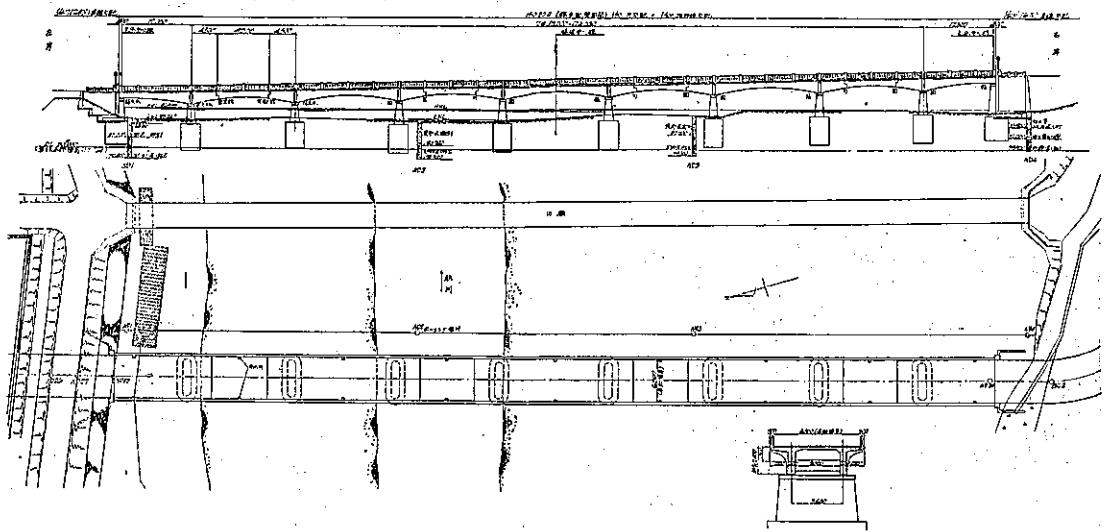
- 橋長: 150.8 m
- 支間: 18.0 m 7 連, 12.0 m 2 連
- 有效幅員: 6.0 m
- 橋面積: 904.8 m²
- 設計荷重: 3 等橋
- 型式: 鉄筋コンクリート突桁式桁橋
- 勾配: 橋梁横斷勾配 1/60 拋物線
橋梁縱斷勾配 1/500 拋物線, 地形上 1/50 片勾配を附す。

下部構造: 橋臺は重力式鉄筋コンクリート造り 2 基, 基礎深さ 4.0 m の玉石コンクリートとす。橋脚は基礎深さ 5.0 m の玉石コンクリート (配合 7:5), 軀体鉄筋コンクリート造り合計 8 基である。

地質は概して良く砂利混り粘土質が主にして基礎を井筒工法に依らず, 盛造空掘りを行ひ後玉石コンクリート基礎を施行す。

上部構造: 主桁は突桁式鉄筋コンクリート T 型 2

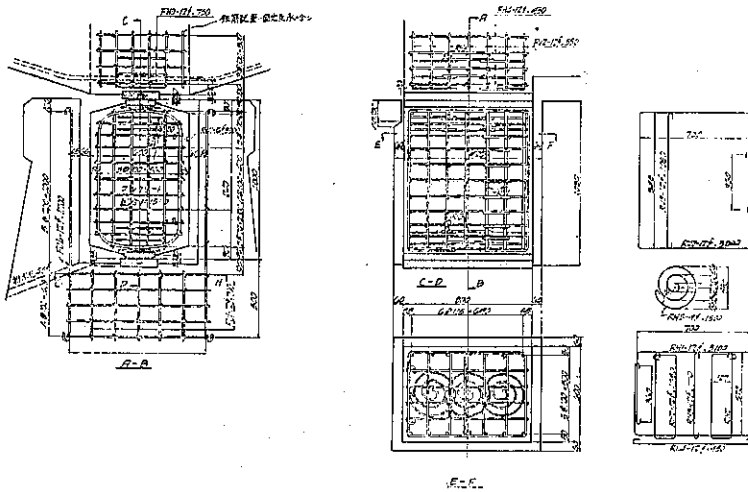
圖-1. 秋留橋一般圖



列を 3.6 m の間隔に配列し、吊桁 9.0 m 4 連、27.0 m の複礎着桁 3 連、16.5 m の礎着桁 2 連より成る。桁高は橋脚上にて 2.4 m、径間中央にて 1.3 m とし桁幅は一様に 60 cm とす。本主桁に使用せる主鉄筋は 25 mm ϕ にして長さ最大 13.0 m である。

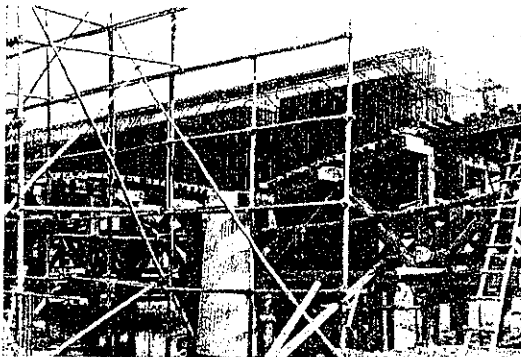
床版及舗装：床版は厚 20 cm、橋面舗装は厚 5 cm のコンクリート（配合 1:1.5:3）舗装とす。

図-2. 秋留橋鉄筋コンクリート支承詳細図



橋脚支承：橋脚反力は 1 主桁に活、死荷重で約 130 t 該支承に鑄鉄沓を使用する設計なりしも鉄材節約を計り鉄筋コンクリート支承とした。其の概要を述べれば橋脚上に幅 0.7 m 長 1.0 m 高さ 1.0 m の穴を設け其の中にコンクリートロッカーを据付けたもので、此のロッカーは幅 0.6 m、高さ 1.0 m、長さ 0.8 m とし配合 1:1.5:3 の鉄筋コンクリート造りにて上下接觸面

図-3. 主桁鉄筋組立中の秋留橋



に各厚さ 49 mm の鉄板を取付けたものである（図-2 参照）。

此の荷重試験の結果、コンクリート施行後 28 日に於て設計荷重の 2.5 倍の強度を有し充分安全なる事を認めた。

高欄：鉄筋コンクリート洗出し仕上

親柱：花崗石造り 4 個之に照明電燈 1 個宛設く

前後取付道路：左右兩岸共各幅員 5.5 m、延長約 250 m の取付道路を有するものである。

(3) 工事経過

本工事は東京府直轄とし、昭和 12 年 12 月末着工し、目下下部工事は 8 分通り終了、上部桁工事は 3 径間迄コンクリート打終り、着々進捗中である。

(4) 使用材料及工費

鉄筋 下部構造工事

20.7 ton

上部構造工事

69.8 t

計 90.5 t (0.1 ton/m²)

セメント

12 300 袋 (13.6 袋/m²)

コンクリート

19.80 m² (2.2 m³/m²)

総工費

92.210 円 (102 円/m²)

(舟木晃正)

日本道路技術協会記事

嚚に成立を見たる日本道路技術協会では去る 4 月 11 日 (火) 午後 6 時より東京丸ノ内帝國鉄道協會に於て下記題目の下に開催、協會設立後最初の座談會のことゝて内務省土木試験所長藤井博士を始め、第 2 技術課長佐藤利恭氏、内務技師金子源一郎氏、同和田重辰氏、東京市道路建設課長堀 信一氏、同道路管理課長山本亨氏等 40 餘名出席頗る盛會であつた。

題目：自動車國道に關する座談會。

定刻内務技師金子源一郎氏司會の下に最近歐洲諸國道路視察より歸朝せられたる内務技師加藤伴平氏よりの講演あり、同氏は先づヒットラーの所謂 Reichsautobahn に就きその規模(第 1 期事業總延長 7 000 km、幅員 24 m 等)並に内容(鉄道、軌道並に重要道路とは總て立体交叉、縦横斷勾配、横斷面形狀、曲線半径、見透距離、道路の中央を綠地帯にて分離完全なる一方交通を採る等)及之が建設に従事するための機構等に

つき詳細なる報告あり。

次いで伊太利の自動車道はムッソリーニの観光事業國策より 20000 km の國道の改良工事に乗り出したのであるが、線形其の他に就てはローマ時代より良好であるから、その内容は主として舗装工事である。尤も之等は専用道路に非ずして混合交通路である。この他に所謂アウトストラーダなる観光自動車専用道路が 1000 km 以上も竣功してゐる。この道路では特に道路標識が目立つ。

和蘭ではヘーグからデイトリッヒ間に自動車専用道路が出来てゐる。

佛蘭西では自動車専用道路の出来てゐる所もあり、又ナポレオン時代よりの國道の舗装工事を行つてゐる。加藤技師の体験によれば最急勾配 7~12%、延長 360 km の國道を 20 人乗バスにて僅々正味 7 時間強にてドライブせし由。

以上で一先づ加藤技師の講演を了し、次いで内務技師和田重辰氏より日本に於ける自動車専用國道の現在までに於ける計畫内容殊に昨年来新聞紙上に掲載を見たる東京福岡間自動車専用道路に就きペーパープランニングに多少實地踏査を行つて稍々實現性ある計畫内容の紹介あり、最後に協會員各位の協力を求むる旨挨拶があつた。

尙金子座長の指名にて列席の日産自動車會社志木氏より我國自動車業界の現状並に今後の見透し等につき紹介があつた。

終つて藤井眞透、佐藤利恭、西川榮三、堀 信一、未松 榮、渡邊米一氏等より質問並に意見の開陳あり、急速に自動車國道に關する小委員會を協會内に設ける機運が濃厚となつた。閉會午後 8 時半。

(南保 賀)

都市計畫關係決定事項 (3 月分)

1. 市街地建築物法適用：山口縣下松町、未武南村、花岡村の一部、久米村の一部、太華村の一部、富田町、福川町の一部、大蔵村、鳥取縣倉吉町の一部 (以上何れも施行規則第 149 條の 2 の規定)。

2. 都市計畫法適用：東京府調布町 (軍需工場關係並に増加率の著しきものあり)、神奈川縣大澤村、田名

村 (何れも軍事關係移転新設に伴ひ將來著しく發展途上にあり)、愛知縣稻澤町 (商工業都市として益々進展するの情勢にあり)、岐阜縣鶉沼村、蘇原村、那加村 (何れも軍需工業勃興に依り急に市街地化しつつあり)、三重縣柵原村 (温泉地にして風致景勝に富み遊覽客の増加並に陸軍療養所の建設の決定等に依る)、岩手縣大船戸町港 (港灣修築工事の完成と共に發展著しきものあり)。

3. 都市計畫區域決定：柵原 (三重縣柵原村の區域) 名香山 (新潟縣名香山村、關山村、杉野澤村の區域)、鶉沼 (岐阜縣鶉沼村の區域)、蘇原 (岐阜縣蘇原村の區域)、那加 (岐阜縣那加村の區域)、稻澤 (愛知縣稻澤町の區域)、大澤 (神奈川縣大澤村の區域)、田名 (神奈川縣田名村の區域)、須崎 (高知縣須崎町、多ノ郷村の一部、新莊村の一部の區域)。

4. 都市計畫の決定：風致地區 愛知縣名古屋鴨浦 (鴨浦 48.76 ha, 土屋 7.99 ha, 松陰 13.51 ha, 荒子 11.42 ha, 篠原 5.95 ha, 横井山 30.06 ha, 中村 20.86 ha, 白川 7.34 ha, 名古屋城 171.23 ha, 押切 10.31 ha, 庄内 32.72 ha, 志賀 11.43 ha, 建中寺 11.63 ha, 木崎 11.65 ha, 城山 677.36 ha, 東山 743.82 ha, 鶴舞 33.85 ha, 丸山 48.51 ha, 萩山 487.04 ha, 熱田 13.22 ha, 呼続 13.93 ha, 笠寺 28.43 ha, 道徳 13.26 ha) 宮城縣益岡 (益岡 215 ha, 新館 203 ha, 壽山 605 ha)。

5. 事業の決定：街路 和歌山都市計畫街路事業 (II. 2.1 號延長 561.1 m 事業費 188 000 円, 昭和 13~14 年度市長執行)、千葉都市計畫街路事業 (II. 3.7 號の一部區間延長 120.5 m 事業費 29 500 円昭和 13 年度市長執行)。

6. 土地區劃整理組合の認可：神戸都市計畫區域内神戸市中和莊 (面積 33 824.15 ha, 整理費 43 000 円)、福岡都市計畫區域内麩原 (面積 7 760.61 ha, 整理費 5 000 円)、別府都市計畫區域内一ノ出 (面積 89 478. ha 整理費 15 000 円) 宮崎都市計畫區域内宮崎市神宮 (面積 39 876.97 ha, 整理費 62 994 円)、前橋都市計畫區域内新前橋第 2 (面積 108 704.72 ha, 整理費 66 304 円)。

(根本善春)