

日本道路公団法成立す

わが国道路史上画期的な道路公団の設立は2月7日閣議決定し、日本道路公団法およびこの関連法である道路整備特別措置法の2法案が第24通常国会に提出され、3月1日一部修正にて衆院を通過、同7日参院を通過しここに成立をみた。道路公団は主として有料道路の建設と、完成した有料道路の維持管理、料金徴集、その他付帯事業の経営等を総合的かつ能率的に運営するために設けられ、有料道路の建設は27年度より行われており、従来資金は大蔵省の資金運用部資金にのみ頼っていたのであるが、それに加えて民間資金の導入をはかり飛躍的な事業の増加を企図したものが本法である。以下日本道路公団法の概略を紹介すると、

1. 公団は法人で、資本金は特定道路整備事業特別会計の有する資産の価額から負債の金額を控除した額に相当するものが政府の出資金となる。
2. 公団の役員は総裁、副総裁のほか理事6名以内および監事2名以内とし、その任期は各4年とする。
3. 公団の業務は関連法である道路整備特別措置法にもとづく有料道路の新設、改築、維持、修繕、その他の管理、有料道路の災害復旧工事を行うことを主たる業務とし、あわせて有料自動車駐車場の建設管理並びに国または地方公共団体の委託による道路の新設改築等を行う。
4. 公団は建設大臣の監督に服する。

なお、日本道路公団が31年度に施工すべき事業に必要な資金は80億円であるが、これは一般会計からガソリン税を財源として20億円、資金運用部からの借入金10億円、道路債券発行による借入金50億円をもつて充当する予定である。

建設省における原子力平和利用

昭和31年度原子力関係予算として建設省に1550000円が計上され、次のような調査研究が行われる。

1. ラジオアイソトープ (R.I.) 利用による水理的および構造材料の研究：地中の水路発見、ダム、堤防の漏水、土、コンクリート、アスファルト等の均一性、透水性、密度、含水量、道路面の磨耗、凍上機構等に関する R.I. を利用する基礎的な実験研究を行う。
2. 海岸漂砂の調査：R.I. による漂砂の調査は苫小牧でも行われたが、今回は鳥取県の弓ヶ浜海岸の皆生地区で行われる。この海岸は浸食推積の激しい所で今までも種々研究されているが、今回は R.I. をトレーサーとして漂砂の原因機構をさらに明らかにするとともに、R.I. の応用面でも貴重な資料が得られることを

期待している。

3. 流出土砂の調査：R.I. による河川流出土砂の調査は利根川水系片品川支川根利川で行われていたが、今回さらに四国の重信川を加えて2河川で行う。調査は R.I. をトレーサーとして土砂の掃流機構を解明するとともに、R.I. の r 線の透過度の変化により含有土砂量を測定し土砂の流出機構の研究を促進する。

4. 融雪洪水の予報の調査：R.I. Co_60 を地上に置いて、これより出る r 線の透過度の変化により積雪量の変化を求め、これより融雪洪水の予報を行うための野外調査を行うものである。今回は信濃川水系の魚野川流域で調査する。

5. 耐放射線建造物研究：R.I. を利用する建造物の構造および材料等の研究を行うもので、主として建築研究所が主体となつて行う。

井川ダムコンクリート打設を開始

わが国初のホロー・グラビティー・ダム（中空重力式ダム）は3月5日定礎式を挙行し、同日コンクリートの打設を開始した。

この井川ダムは高さ100m、頂長243m、堤体積400000 m^3 、総貯水量は1.5億 m^3 、有効貯水量1.25億 m^3 である。なお、図-1,2のようにダム中央部には幅11.0m、高さ12.2mのテンターゲート3門を設備する越流型洪水吐を備えているが、ホロー・グラビティー・ダムとしてはこの種の越流型洪水吐をもっているものは外国でも例が少く、水叩に採用した逆傾

図-1 井川ダム上流面図

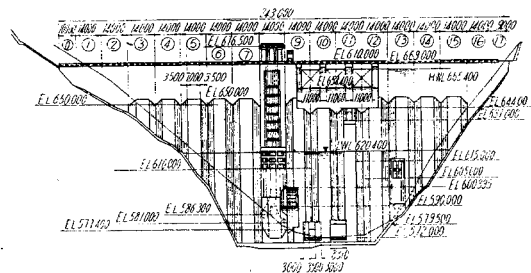
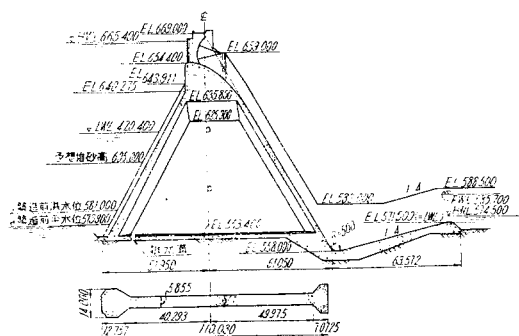


図-2 井川ダム越流部標準断面図



斜エプロンとともに画期的なものであろう。

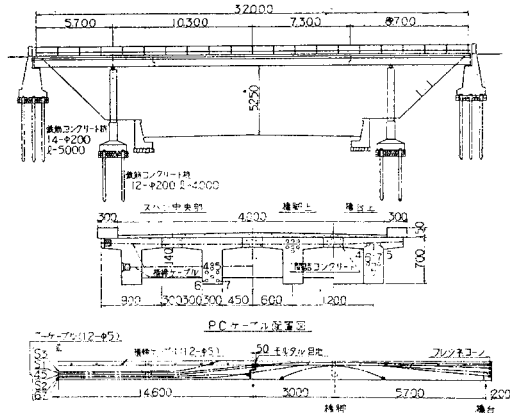
——棕栄橋 (PC 連続バリ橋) 着工——

本橋は関門国道トンネル下関坑門の手前約 120 m 地点に開削部を跨ぎ、PC 連続バリ橋として架設されつつあり、トールブースより坑門までの開削部で市道のつけ替えのための付帯工事として行われた。

桁長 32.4 m、幅員 4 m (T-14、L-14)、スパン割は 2@ 5.7 m + 1@ 20.6 m で、トンネルに向う自動車交通のため特に中央径間は広く設計されている。

主桁数は 4 本で、1 本の桁は図-3 のように 3 つに分けて製作し、おのおのポストテンション方式によって単純バリとしての応力導入を行い、そのうち両側バ

図-3



りをならべて、ゲルバー型式に中央桁をはさみこみ、この桁間の目地モルタルを施工したのち、各連続バリとしての応力を導入した。工事は本年 1 月中旬着手し、2 月末現在下部構造を完成し、3 月末完成の予定、総工事費は 450 万円、施工はオリエンタルコンクリート KK である。

——キリロム都市計画調査団出発す——



3 月 11 日一行 7 名が空路カンボジアに向つた。キリロムは首都プノンペンの南約 100 km のところにある高原地で、ここに避暑都市をつくるため建設事業の一切を日本側が引受けるための、政府の派遣による下調査で、顔ぶれは下記の 7 氏である。

團長 岩田喜雄 (アジア協会副会長)、団員 近藤謙三郎 (日本道路協会理事)、武部英治 (全日本観光連盟常務理事)、山本符雄 (成和土木社長)、奥田教朝 (建設省技官)、倉持 博 (経済企画庁調査官)、浦部清治 (アジア協会書記)

カンボジア政府は、さきにフランスの協力により 1956~1957 年にわたり国家建設 2 ヶ年計画をたてた

が、昨年末ノロドム・シアヌーク首相の訪日に際し、さらに日本と友好条約、経済協力、移住協定を結び、わが国の技術、資本、労力の援助を求ることとなった。同国の 2 ヶ年計画中建設部門として次のようなことが企画されている。すなわち、水力発電調査、重要地区の電化と上水道の設備、プノンベン港拡張、フランスの援助で実施中のコンボンソム港建設、メコン河の浚渫による内陸航路の充実等であり、ポチエントなど 4 ヶ所の飛行場建設も含まれる。東南アジアに対する技術進出に同調査団の果す役割が期待されよう。

——国鉄における新線建設および営業開始——

30 年度建設線工事中、日田・樽見・白新 3 線の全通営業および紀勢・気仙沼 2 線の部分開業が予定されている。

(1) 日田線：添田～日田を結ぶ北九州地区短絡線を形成する路線で、今回の開業区間の大行司～彦山間 (12.1 km) をもつて本線は全通する。本区間には釈迦岳トンネル (延長 4 379 m、国鉄第 6 位の長大トンネル) がある。

(2) 樽見線：今回の開業区間は 大垣～谷汲口間 (21.7 m) で終点谷汲口には西国最終札所である天台宗谷汲山華嚴寺がある。揖斐川橋梁には下路トラス 5@ 62.4 m、1@ 29.9 m (延長 347 m) を架設した。

(3) 紀勢線：4 月 1 日開業する区間は紀勢線未開業区間の尾鷲～木ノ本間 (34.2 km) のうち木ノ本～新鹿間 (6.8 km) で、本区間内には大吹 (延長 1 688 m)、浦本 (延長 1 148 m) (ほか 2 本のトンネル) があり、トンネル総延長 4 041 m に達する。

(4) 気仙沼線：4 月 11 日開業の区間は、将来気仙沼～津谷間営業開始の際、南気仙沼駅 (気仙沼起点 4.5 km) より分岐となる延長 1 070 m 臨港線と、気仙沼線を結ぶ延長 5.6 km の線路で、今回は気仙沼港駅の車扱貨物のみを取扱う予定である。

(5) 日新線：4 月 15 日開業区間の上沼垂～葛塚間 13.1 km) をもつて新発田～白山間は全通する。開業区間には河賀野川橋梁 (延長 940 m、国鉄第 8 位長大橋梁) がある。

——築豊電鉄の建設状況——

25 年 12 月八幡市黒崎～福岡市新堀町間 59.2 km が認可、建設費約 39 億 8 千万円である。そのうち黒崎～中間 (黒崎起点 7.940 km) 間の工事を昨年 10 月工事に着手したが、機械化工の効果は工事の画期的な進捗をもたらした、3 月 20 日運転開始の予定である。貞元～中間間の設備を示すと、

軌間：1.435 m；最急勾配 30/1000；全線復線；軌道中心間隔：3.350 m 以上；最小半径：300 m；軌条：37 kg；保安設備：自動閉塞式。