

市房ダム起工

昭和 27 年 5 月調査出張所開設以来、実施調査を行ってきた、球磨川水系市房ダムは、去る 6 月 29 日起工式が挙行された。市房ダムは熊本県球磨郡水上村新橋地点に築造される建設省直轄の多目的ダムで洪水調節ならびに県営発電、かんがい計画をかねている。

総事業費 40 億円で 4 カ年計画、35 年度竣工の予定である。

1. 貯水池：
 - 集水面積 157.8 km²
 - 総貯水量 40 200 000 m³
 - 有効貯水量 28 800 000 m³
2. ダム（越流型直線重力式コンクリート造）：
 - 堤 高 78.0 m
 - 堤 頂 長 278.0 m
 - 堤 体 積 336 000m³（掘削量 198 000 m³）
 - 門 扉 ローラーゲート
 - 幅 10 m × 高 14.5 m 2 門
 - 計画洪水量 1 300 m³/sec
3. 事業効果：
 - 治 水 洪水調節 650 m³/sec
 - かんがい 3 500 町歩
 - 発 電 最大出力 16 000 kW
 - 年間発生電力量 69 762 000 kWh

ECAFE 包蔵水力調査部会開催

ECAFE の産業天然資源委員会電力小委員会は同地域内の包蔵水力算定を行うため、その作業部会が去る 8 月 5 日より 9 日までタイ国バンコックで開かれた。この部会では各国ができるかぎり共通の基準のもとに、それぞれの包蔵水力の算定を行いうるような方法を勧告するために、包蔵水力調査に経験ある専門家を集めて行われたものである。

議 題

1. 地域内諸国の包蔵水力調査の反省
2. 包蔵水力算定の方法
3. 包蔵水力算定のため各国の行うべき作業についての勧告
4. 電力小委員会への報告書作製

なお、わが国からは政府代表として高畑政信（電源開発 K K 土木調査課長）、服部正一（東京電力 K K 建設部）の 2 氏がそれぞれ出席した。

田子倉発電所専用鉄道完成

電源開発 K K の田子倉ダム（35 年 12 月完成予定）の建設資材輸送用の専用鉄道は運輸省の監査も終了し、7 月 20 日より運転を開始をした。

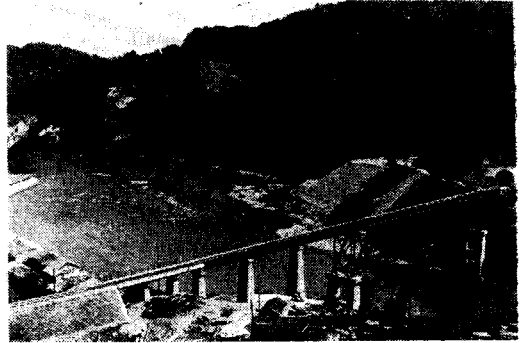
本線路は国鉄会津線の終端会津川口駅より只見川に沿って、狭い只見川溪谷を縫い、田子倉ダム地点に至る。延長 32.2 km の線路で、31 年 3 月電源開発 K K より国鉄新橋工務局が委託をうけ 1 年 4 カ月の短い工期で施工

された。

本線路には滝トンネル（延長 1 615 m）等トンネル総延長 4 465 m、橋梁 33 カ所、総延長 2 560 m があり、工事費総額約 28 億円であつた。

なお本線の運営は日本通運が引受け、田子倉専用鉄道管理事務所を新設して業務を開始した。

田子倉専用鉄道第 6 只見川橋梁付近



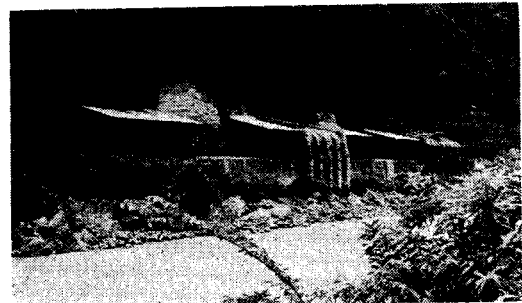
大糸線全通

大糸南、北線を連絡する、小滝～中土間（17.4 km）は昭和 16 年路盤工事を大体完成のまま中止していたが、27 年 8 月工事を再開してこのほど竣工し、去る 8 月 15 日より営業を開始した。

本線路には真那板山トンネル（延長 3 125 m）等 12 のトンネルがあり総延長 8 308 m、橋梁は 16 カ所で総延長 970 m があり、また全区間娘川に沿った地形しゆん除な豪雪地帯のため、特殊な構造の防護設備が数カ所施設されている。

工事費総額は再開後 8 億 6 000 万円であつた。

大糸線松本起点 9.1 km 付近の雪覆



長崎・熊本両県下の水害

去る 7 月 25、26 両日、長崎県の諫早、大村、島原地区および熊本県の熊本、玉名地区は豪雨のため激甚な被害をうけた。

最も被害の大きかつた諫早市内の雨量計は故障のため、記録はとれなかつたが、大村市では 25 日の日雨量 738 mm、21～22 時までの 1 時間雨量 129 mm を記録し

長崎海洋気象台開設以来の記録を示した。

熊本県内はやや降雨量は少く、日雨量 480 mm、最大時間雨量 57.8 mm、明治 23 年熊本測候所が開設してから 67 年ぶりの記録である。

これは日本海に冷たい型の高気圧が存在し根強く頑張っていたため、梅雨前線が長崎県中部に長時間停滞し、この前線面上を南西の高温多湿の空気が上昇し、また雷をとともう猛烈な上昇気流が長時間この前線付近に存在していたこと等が原因と考えられる。

長崎県被害状況 諫早市は、本明川のはんらんにより濁流により市街地では死者、行方不明合せて 750 余名、家屋の流失 800 余戸、全壊 2000 余戸の被害をうけた。

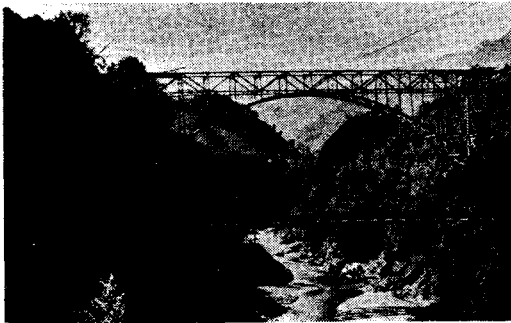
本明川は流路延長 22 km、流域面積 40 km²、川幅(市内) 40~50 m、計画高水量 350 m³/sec、平均河床勾配 1/300 である。このほか大村地区等を含めた長崎県下の被害総額は 226 億円(7月30日現在)に達した。

熊本県被害状況 降雨が局部的であつたため白川、菊池川等の大河川は、あまり増水せず、多数の小河川が急激に増水、越流したもので、28 年災害当時より水位が高く、このため二級国道熊本・佐賀線 10 カ所、主要地方道熊本・玉名線 20 カ所等が欠潰および崩土で交通が途絶し、国鉄鹿兒島本線も南荒尾~上熊本間で 14 カ所が欠潰し不通となつた。小河川の増水がきわめてはげしかつたほか、土石流および山津波が激しく、また山地崩壊が到るところ発生、死者行方不明 180 人となつた。

万 世 橋 竣 工

東京都が単独事業として昭和 27 年着工にした万世橋が、5 カ年の日数を費し、このほど完成した。本橋は都道氷川~御岳線が、多摩川を渡る地点にかかるものであ

竣工した万世橋



竣工した子飼橋(下流よりの全景)



る。

構造・概要

橋種：3 径間逆ランガー連続トラス橋、橋格：2 等橋、橋長：122.9 m、幅員：6 m、アーチ支間：74.2 m、側径間：21.2 m、26.5 m、ライズ：19 m、構高：4 m、使用鋼材：271 t、工費：6382 万円(取付道路工 2037 万円を含む)、請負人：滝上工業(鋼桁製作)、佐久間建設(上下部工、取付道路工)

赤城山にケーブルカー、ロープウェイ開通

群馬県の赤城山にケーブルカー(7月21日)、ロープウェイ(7月25日)が竣工して、東武鉄道浅草駅から日帰り赤城山登山ができることになった。

赤城山ケーブルカー



ケーブルカーは桐生側の利平茶屋より鳥居峠間 1.1 km で 58.6% の急勾配を 120 人乗り車両で 6 分間で、観光中心地の赤城山頂に到達される。これより大沼湖畔大洞まで自動車道路が同時に完成した。ロープウェイはこの大洞スキー場裏の赤城平より標高 1672 m の地藏岳頂上まで 587 m を結ぶものである。

子 飼 橋 竣 工

昭和 28 年 6 月 26 日 日本を襲った梅雨性豪雨により多大の被害をうけた白川筋橋梁のうち、市内最大の交通量をもつ子飼橋の復旧工事は熊本市が災害復旧工事として昭和 31 年 1 月着工以来、同年 4 月白川が直轄河川となり、同年 9 月より建設省と熊本市の合併施工として行われ、去る 6 月 20 日 1 年 5 カ月の日数を費して竣工した。その概要は次のとおりである。

工事費：7725 万円、橋長：135.65 m、幅員：7.25 m、下路ランガーガーダー 1 連、格子合成上路鈹桁：3 連、使用鋼材：329 t、セメント：758 t、木材：1600 石、鋼桁製作は高田機工 K K、並びに三菱長崎造船所、下部は武末建設 K K が施工した。