

有峰ダム工事再開

有峰ダム（常願寺川水系和田川）は、富山県電氣局により計画され、昭和12年6月工事に着手したが、途中日本発送電KKに引きつがれ、コンクリート138000m³を打設したまま昭和18年に工事中止となっていた。当時の計画はダム高110m、堤体積700000m³、貯水池有効容量75000000m³であつたが、昭和26年北陸電力KKがこれを継承して、ダム高140m、堤体積1493000m³、有効貯水容量178000000m³の計画に変更し、種々調査検討を進めていたが、昭和31年旧コンクリートのクラウトを終了し、本年6月には仮設備もほとんど完成して、7月27日よいよコンクリート打設を開始した。総工事費230億円で、昭和36年8月完成をめざしている。

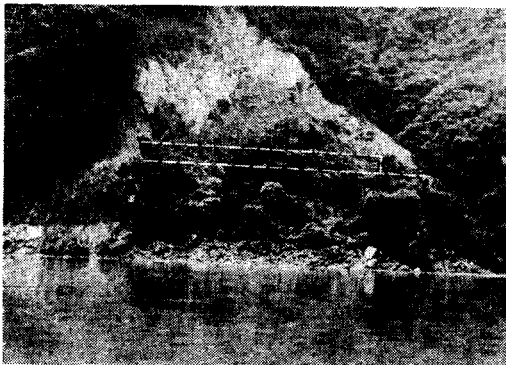
有峰ダムに付属する発電所は和田川第一(27000kW)、和田川第二(122000kW)の二発電所で、さらに下流にこの水を受ける新中地山発電所(73000kW)、小俣発電所(30000kW)の新設、常願寺川第一発電所の増設(5400kW)等の一貫開発を計画し、一部を工事中である(口絵写真参照)。

国鉄飯田線の線路崩壊事故について

去る8月17日早朝、大嵐一小和田間第一西山トンネル(183m)坑口付近の線路が、延長約100mにわたり瞬時にして天龍川に水没するという事故が起つた。この壊崩によりトンネルの一部(80m)と鉄桁1連が約40万m³の岩石(片麻岩等)とともに押し出された。付近線路は11日頃頃から沈下移動をはじめ、崩壊直前の沈下は約60mm、移動は約190mmであつた。

飯田線は昭和18年私鉄を買収したもので、この付近は佐久間ダムによる湛水区間であつた。この種の事故は珍しいケースで、崩壊の原因、および完全復旧については目下調査検討中である。なおとりあえず土砂の取除きによる応急開通は9月16日の予定である。

飯田線の崩壊箇所



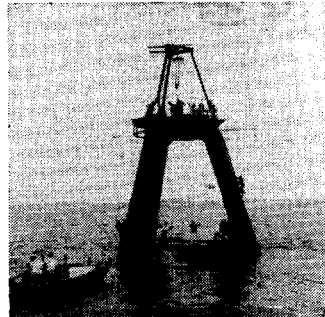
明石、瀬戸、および鳴門付近水路調査

昭和28年8月、第16特別国会において鉄道敷設法別表が改正されて「兵庫県須磨付近より淡路国岩屋付近に至る鉄道、および福良より徳島県鳴門付近に至る鉄道」が追加され、昭和30年11月以降、付近一帯の地形、地質並びに輸送量調査などを実施してきたのであるが、今年始めて明石、鳴門両海峡の水路調査を行うことになり、国鉄では海上保安庁水路部に調査を委託、去る6月25日より12月3日までの予定で調査を実施している。調査の内容は音響測深機による地形測量(1m等深線図作成)、および明石海峡のみ海底地質調査の目的で400m間隔に約450点、ドレッジによる底質採取を行うものであるが、明石海峡の調査は8月一杯で作業を終了しており、9月からは鳴門海峡の調査にとりかかっている。

御前岩灯標設置工事

静岡県御前崎灯台の東方海上3kmの地点にある御前岩暗礁上に灯標を設置する計画は、かねて注目されていたが、去る6月17日鉄骨本体の掘付けに成功し、ほぼその完成をみた。かかる洋上に構造物が築造されたのは、わが国において初めてである。その構造として三脚柱棧橋工法が考案されたが、これは従来の灯標形体を打破した画期的なもので、3本の鋼製円筒脚柱(径1.2m、長17.5m)、中央水平バリ、下端水平繫材および上部プラットホームよりなる鉄骨ラーメン構造である。外力は、脚柱および中央水平バリの鉄骨によつて負担しうるように設計されているが、構造物と基礎岩盤との定着を強化する目的で、三脚内並びに脚柱を連結している下端水平繫材を包含して、基部にプレバクトコンクリートを施している。鉄骨本体の運搬については、三脚柱全体がフロートとなるように考え、設置位置に浮揚、曳航して、あらかじめ-5.7mに削りならした岩盤上に掘付ける

工事中の御前岩灯標



工法を採用した。また、工事途上において発する波浪に対して安定を確保するため、掘付直後に脚柱内より岩盤にI型鋼を打込むように配慮した。なお灯塔は33年度に設置する予定である。

登別、雲仙にロープウェイ開通

北海道の観光温泉地登別と、九州の国立公園雲仙の妙見岳とにそれぞれロープウェイが開通した。前者はわが国2番目の三線自動循環式旅客索道で、温泉駅、四方嶺間

1.2 km を結ぶもので、7月30日から運輸を開始した。8人乗りの搬器が144 mの間隔で毎秒2 mの速度で自動的に送り出されるもので、旅客の多寡に応じて搬器の数を加減することができる設備である。後者は標高1100 mの仁田峠と1334 mの妙見岳とを結ぶ延長494 mの三線交走式旅客索道で、最大乗車人員31人の搬器が毎秒3 mの速度で運転される。

笹子トンネルの導坑貫通

去る8月30日、笹子トンネルの導坑が貫通した。本工事は30年11月着工され、その後日本道路公団に引きつがれ、施工されたものである。

このトンネルは、一級国道20号線、笹子一大和村間の標高1050 mの笹子峠、およびその付近の幅員狭小で曲線半径が小さい、急勾配の区間を改良するため、標高710 mのカ所に掘さくされたもので、自動車交通の隘路を打開し、輸送力の増強、距離の短縮をもたらし、御坂峠越えにくらべ、距離は30 m、走行時間は1時間30分の短縮となる。工事概要は次のとおりである。

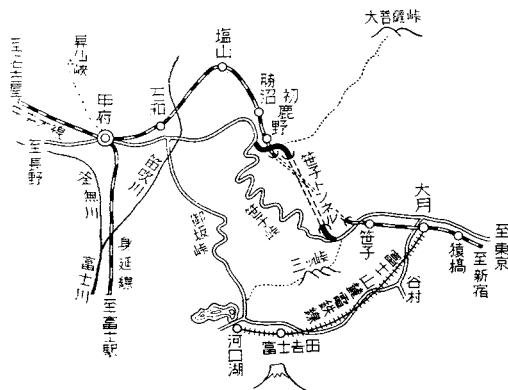
- (1) 延長：6257 m 車道幅員：6.5 m
おもな構造物：
トンネル延長 3000 m 橋梁延長 320 m 舗装 2936 m
- (2) 事業費 1230 000 000 円

新旧国道の対照

区 別	旧 国 道	新 国 道
延 長	約 14 000 m	6 257 m
幅 員	4~5 m	6.5 m
最 少 半 径	10	100
最 急 勾 配	10 %	6 %
ヘ ン ヤ ー	30 カ 所	0
標 高	1 047 m	717 m
路 面	砂 利 道	舗 装
走 行 時 間	50 分	12 分

なお、全工事完成予定は昭和33年10月である。

笹子トンネル位置図



国際大ダム会議の副総裁に永田氏選任さる

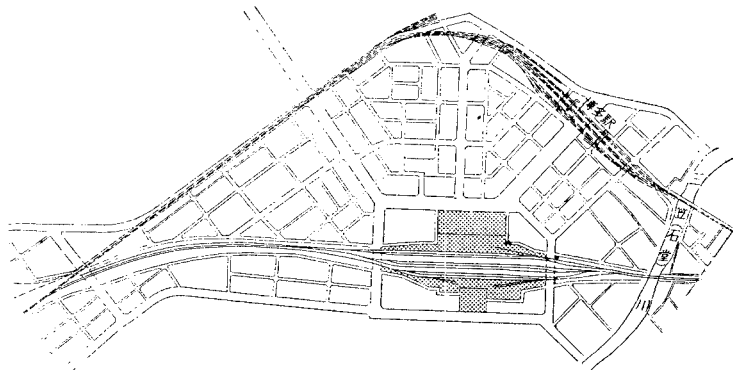
トルコのイスタンブール市における、国際大ダム会議第24回執行理事会（9月2日）に、日本代表として出席した野瀬正儀氏（電発土木部次長）より5日、同会議の「日本国内委員会事務局に、永田年氏（同会議副会長・電発理事）が、国際大ダム会議副総裁に選任されたとの通知があつた。任期は1960年までの3年間で、わが国のほかにエジプト、イタリア、トルコの各国も立候補していたものである。なお第6回大会は1958年6月ニューヨークで開かれる予定である。

- 総 裁：ゲイル・エー・ハザウエイ（アメリカ、任期1955~1958）
- 副 総 裁：ジエー・ドルーアン（アルジェリア、任期1955~1958）
- 同 任：レニベロ・ピント（ポルトガル、任期1955~1958）
- 同 任：永田年（日本、今回被選、任期1957~1960）
- 事務局長：セエ・ジョーペー（フランス）

博多駅移転にともなう福岡市街地の 大改造土地区画整理事業

福岡市は、西日本の政治、経済、文化の中心地として急激に発展しつつあるが、この陸の玄関博多駅の現状は駅前広場がいちじるしく狭隘で、駅付近の交通はきわめて混雑し危険な状態にある。また鉄道線路と道路とはいずれも平面交叉で、交通上いちじるしい障害となり、この解決策としては、駅および線路を後退移転させることがもつとも適切である。一方現在の博多駅は明治42年の改築にかかり老朽かつ狭隘であり、また構内の設備も

博多市街地区画整理計画図（点の部分新しい博多駅）



狭少不備で、本市の発展につれて激増した貨客の円滑な処理が困難となつている。このような事情にもとずいて駅が現在より約600 m後退することに決まり、国鉄の大改良工事（市街地内高架）が行われることとなつたが、この新路線の用地の確保および新駅を中心とする市街地の改造のための、土地区画整理事業が施行されることになつた。

この都市改造土地区画整理事業のおもな内容は、

1. 新鉄道用地の確保、2. 新駅前広場14000 m²の造成、3. 駅前業務中心地帯の整備、4. 旧都心および博多港と連絡する幅員50 mの3本の大幹線街路の築造、5. その他周辺を理想市街地とするための道路・公園・排水路等公共施設の新設、変更、6. 土地の区画形質の変更。

となつており、昭和32年度より6カ年計画（総事業費約27億8000万円）で事業に着手した。