

名古屋・神戸間高速自動車国道着工

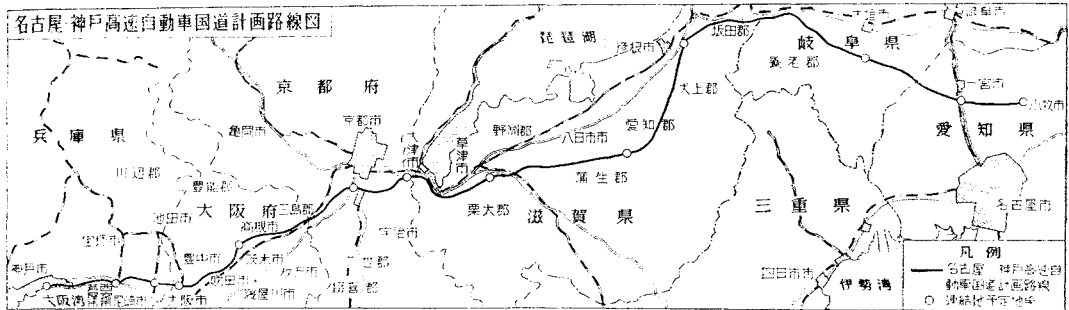
去る10月26日参議院会館において第4回国土開発縦貫自動車道建設審議会が開催され、前回の審議会において付議決定された路線の指定にもとずき、高速自動車国道中央自動車道の新設に関する整備計画および高速自動車国道吹田・神戸線の吹田市～西宮間の新設に関する整備計画が付議決定された。この決定にもとずき10月27日付をもって建設大臣より日本道路公団に対して施工命令が出され、名古屋・神戸間の高速自動車国道もいよいよ着工されることとなった。第4回審議会において付議決定された整備計画は次のとおりである。

1. 経過する府県名：愛知県、岐阜県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県

2. 車線数：全区間4車線
3. 設計速度：80～120 km/h
4. インターチェンジの位置：小牧市、一宮市および愛知県中島郡稲沢町、大垣市、彦根市、八日市市、滋賀県栗太郡栗東町、京都市東山区、京都市伏見区、茨木市、吹田市、豊中市、尼崎市、西宮市
5. 乗合旅客自動車停留施設：インターチェンジの場所も含め20カ所
6. 工期および供用開始：昭和32年度着工、昭和37年度供用開始
7. 工事費概算額：約793億円
8. 施行主体：日本道路公団

なお日本道路公団本社は、名神高速道路部第一課、第二課、第三課と、次の建設所を設置した。

建設所名	位置	区 域
名神高速道路愛岐建設所	名古屋市	愛知県 および 岐阜県
〃 滋賀建設所	大津市	滋賀県
〃 京阪建設所	大阪市	京都市 および 大阪府
〃 兵庫建設所	西宮市	兵庫県



第4回日本道路会議開催さる

第4回日本道路会議は去る10月22日～26日の5日間にわたり東京大手町産経会館において行われた。参会者約1200名、発表論文約300編におよび有意義な会議を終った。なお今回の特定課題は、次のとおりである。

- a) 幹線道路における沿道の制限(古用規制を含む)の程度ならびにその方式について
- b) 道路交通量の増加推定について
- c) 路盤と表層工種の経済上より見た関連性について
- d) 日本における舗装用機械の実情とその問題点について
- e) 橋梁基礎工法の選定とその耐荷力の判定について
- f) 新形式橋梁(合成桁橋・箱桁橋・格子桁橋・プレストレストコンクリート橋等)の経済的考察について
- g) 混合交通を考慮した二車線道路の交通容量について
- h) 道路交通事故の調査および対策について
- i) 最近における交通量の激増に対応する街路網計画について

なお次回の特定課題は次のとおり採択され、第5回は昭和34年開催の予定である。

- a) 道路交通量の増加推定について
- b) 道路用地の買収および補償について
- c) 安定処理工法およびその効果について
- d) 機械化施工と質の向上について
- e) 橋梁基礎工法の選定とその支持力の判定について
- f) 各種橋梁の経済性について
- g) 道路交通事故の調査および対策について
- h) 道路の路側条件が、交通流に与える影響について
- i) 交通能力の向上および交通安全の確保のための街路諸施設について
- j) 市街地における土地利用と街路の計画・設計について

岩内町・火災復興事業竣工

去る昭和29年9月25日、台風15号通過時に発生した大火により、全町の80%を灰燼に帰した北海道岩

内郡岩内町の火災復興事業は、極度に圧縮された事業費下にて、焼残り商店街の整備、水産加工場等特殊建物の移転等を、積雪寒冷地という困難な気象条件を克服して約3年にわたる、建設省・道・町等の関係者の努力により、このほど竣工した。本事業の概要は次のとおりである。

- 1) 焼失面積：約32万坪、区画整理区域：約42万坪
- 2) 主なる整備施設：街路、河川水路、公共空地、防火水槽等
- 3) 整理前後の主なる地目別地積の対照：

地 目	整 理 前		整 理 後	
道 路	6.7万坪	16.06%	12.3万坪	29.35%
公 園	0	0	1.3	3.00
宅 地	15.2	36.44	24.2	58.00
その他	19.8	47.50	3.8	9.65
計	41.7	100.00	41.7	100.00

減歩率 19.5%

- 4) 事業費：2億2000万円(坪当たり580円)

なお岩内町は北海道西南部に位置し人口24000人、戸数4470戸の漁業、水産加工を主産業としている。

大川橋(PC連続桁橋)完工

本橋は2級国道佐賀～諫早線、長崎県小長井村地内に架設された2径間PC連続桁橋である。

架橋位置は入江の口にあたり、中央部より左岸にかけて深く岩が切りこみ、その上に砂利層が薄く堆積しているため、中央部より左岸にかけて橋脚を設けることは難

事である。また右岸側は家屋が密集しているため桁高をできるだけ低くする必要がある。以上の理由で PC 連続桁橋を採用し、橋梁全体の建設費の低減をはかった。

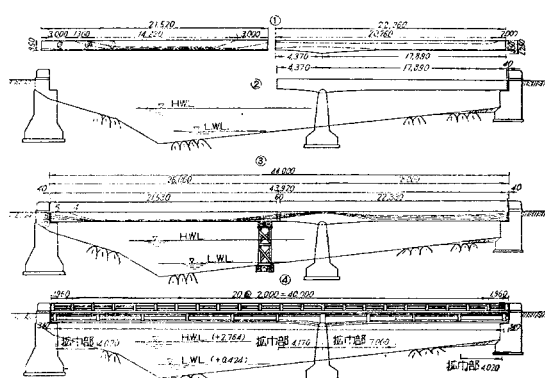
橋長は 44.0 m、スパン割は 26.0+18.0 m で幅員は 7.0 m、荷重は 20 t トラック荷重である。主桁数は 6 本、桁高はスパン中央 95 cm、橋脚上 125 cm、 H/I は 1/27 である。

1 本の主桁は図のように Simple beam と Over hanging beam の 2 つに分けて製作され、おのおのポストテンション方式によって第 1 次締付けを行い、Over hanging beam を架設したのみ、支保工を組んでその上に Simple beam を架設し連続用ケーブル ($\phi 7\text{ m/m} \times 12$) を通して目地モルタルを施工後第二次締付けを行い、支保工を除いて連続桁にした。

なお構造物の最終の姿が設計計算された応力状態を示しているか、またケーブル締付けによる応力導入状態時に桁に危険がないかチェックするため応力測定を行った。

本橋の設計は長崎県道路課で行い、施工は九州鋼弦コンクリート KK により本年 4 月着工、9 月に完成した。

大川橋断面図

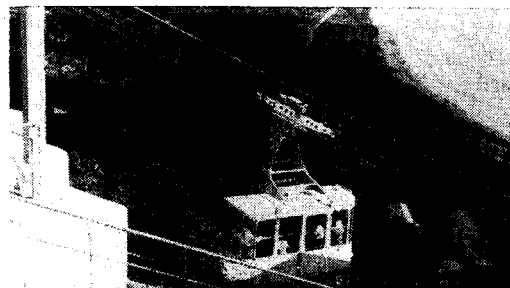


- ① Over hanging beam, Simple beam 製作
- ② Over hanging beam 架設状態
- ③ Simple beam 架設状態および連続用 cable 通し
- ④ 完成図

須磨浦にロープウェイ開通

源平合戦の史蹟で名高い須磨浦にロープウェイが開通した。この索道は、山陽電鉄が今春から工事に着手して、

山陽電鉄須磨浦のロープウェイ



9 月 18 日に運転を開始したもので、電鉄須磨浦公園停留場、鉢伏山山頂間水平延長 424 m、高低差 180 m の三線交走式索道である。搬器の最大乗車人員は 31 人で、速度は 2.5 m/sec で運転されている。

東京都懸垂電車の竣工

上野公園の本園ラクダ室西側より水上分園不忍池畔に至る延長 331.42 m の懸垂電車 (モノレール) が 10 月 14 日竣工した。この懸垂電車は逆 J 型の支柱を立て、上部に取付けられた走行桁上をボギー式の車台が車体を懸垂して走行する。これは都交通局が将来の都市交通機関として、路面電車および地下鉄道に代る新構造の交通機関の研究用として建設したもので、将来の構想のものにくらべやや小型である。今後これを用いて種々の実験を行い、その将来性のデータを作ることを主目的としているので、実験が終了して運輸省の旅客運輸の認可があり次第、一般に解放される。線路には 23 基の支柱に、22 連の走行桁が架設され、走行桁は全溶接で I 型鋼を主体にして、板材とともに箱型を形成し、最長のもの 16 m、最急勾配 40% 最小曲線 40 m のものがある。支柱も全溶接で、首部は板材で、下部は板材と山形鋼とを組合わせて製作し、最高寸法 11.36 m、最低寸法 4.72 m のものがある。車両は長さ 9 283 mm、高さ 2 256 mm、幅 1 685 mm、定員 31 人、自重 6 t の 2 両永久連結である。騒音防止の見地から車輪は空気タイヤで、舗装された走行路面を脱線することなく走行する構造となっている。集電装置は桁の下面に 9 kg のレールを逆向きに取付けた復線式電車線路より 600 V の電流を集電するため 1 両 2 カ所に取り付けられ、建設費は 2 億 1 100 万円である。

東京上野公園に完成したモノレール



全国土地区画整理事業促進大会開催さる

10 月 21 日、虎の門共済会館において、都道府県、市町村、土地区画整理組合、その他土地区画整理事業の関係者、約 600 各が集まり、土地区画整理事業大会が開かれた。今後、10 カ年間に、都市における宅地需要は 1 億 5 000 万坪におよぶといわれ、これに対処して、都市整備の手段としての土地区画整理施行上の諸問題 (財源の問題、宅地と農地との競合の問題) 等が論議された。