

道路構造令改正さる

昭和 27 年道路法の改正以来、懸案となっていた新道路構造令が 33 年 8 月 1 日、政令第 244 号で公布された。従来は、旧道路法にもとずき道路構造令（大正 8 年内務省令第 24 号）および街路構造令（大正 8 年内務省令第 25 号）に準拠していたものである。

新しい道路構造令の要点は、次のとおりである。

- 1) 道路の新設または改築の場合の目標は、おおむね 20 年先を目標として行なうこと。
- 2) 設計速度は、従来明示されていなかったが、道路や沿道の地域、地形および将来交通量に応じ設計速度を規定し、最高 80km/h としたこと。
- 3) 車道の幅員と交通量との関係を明示し交通量に応じ幅員を決定するようにしたこと。
- 4) 道路は舗装することを原則とし、具体的規準を示したこと。
- 5) 橋梁の設計自動車荷重を、従来の 13t および 9t から、20t および 14t に引きあげたこと。
- 6) 設計速度の向上ともない、線形、視距、勾配等の規準が旧構造令に比し厳格になったこと。

国鉄の東京付近通勤輸送対策工事

昨年度運賃値上以来、国鉄では全国的に輸送増強工事サービス改善工事に着手しているが、東京付近では主として通勤輸送の緩和をはかるため種々の工事を施工している。なかでも通勤電車の大幅増車が計画されているので、その新造車を収容する電車区の新設、移転、拡張工事が各所で計画され現在着工している。

1. 武蔵小金井（中央線）中央線電車の増備に従って在来電車区の三鷹、中野等が収容力の限界に達したため、武蔵小金井に配属 250 両の区を新設する計画で、すでに土工 10 万 m³ を完了、来年 3 月末までに車庫、道路との立体交叉、軌道等完成の予定である（工費 6 億 2000 万円）。
2. 大船（東海道線）東海道線の田町電車区は相つぐ湘南型電車の増備で限度に達し、なおビジネス特急用の「コダマ号」を始め優等電車、新湘南型電車等が配属される予定なので、大船に 250 両配属の新電車区を計画している。本年度は盛土工小量と橋梁、横須賀線との立体交叉を施工中で、来年度に大部分が完成の予定である（工費 11 億円）。
3. 武蔵中原（南武線）現矢向電車区は老朽かつきわめて狭益で、今後の南部線通勤輸送力増強のため（50 両程度）中原に移設すべく目下工事中である。完成は来年度の見込みである（工費 5 億円）。
4. 津田沼（総武線）通勤電車増備のため収容力の増強を計画、来年度完成の予定である（工費 1 億円）。
5. 新前橋（東北上越線）高崎線のローカル列車を電車に切替える基本方針により昨年度から工事中であり、

来年度完成の予定である。配属 150 両、将来は 200 両程度となるであろう（工費 4 億 5 000 万円）。

6. 松戸（常磐線）常盤線電車増備に対する増強工事で工費は約 1 億 4 000 万円である。

山陽線 鷹取・西明石間 複々線立体化工事

山陽本線鷹取・西明石間は現在複線であり、この線上を片道 227 回の列車が通り、なお一層の増発が望まれているので、当区間の複々線化が問題となり、現在線に並行して 2 線増設することになった。工事はすでに各駅で着工されているが、当区間は現在地平を走っており、遮断機のある第 1 種踏切が 16 カ所、赤灯と警鈴の鳴る第 3 種踏切 6 カ所、設備のない第 4 種踏切が 42 カ所、計 64 カ所の平面交叉があつて、道路通行の支障のみならず、列車運転上も危険を感じている。

この上あらたに 2 線を平面で敷設することは当然不可能であり、新線だけを立体とすることも障害を残すこととなるので、このさい主要な踏切だけでも新旧線ともに立体化することを計画し、先月は国鉄側から計画について建設省計画局、道路局の担当者に説明があり、強力に計画を押し進めるよう交渉が行なわれた。

国際大ダム会議開催について

第 6 回国際大ダム会議が世界動力会議に引続き 9 月 15 日から 20 日までニューヨーク市で開催されるが、議題および日本からの出席者は次のごとくである。

課題第 20 既設ダムのかさ上げ：何段階かに分けて新しいダムを建設する方法をふくむ

課題第 21 ダムおよびその基礎とアバットメントの応力および変形の観測：計算および縮尺模型実験との比較検討

（総括報告者 吉田徳次郎博士）

課題第 22 アースおよびロックフィルダムのアースコアおよびサポーティングフィルの築造に用いる材料の圧密方法と含湿度について

課題第 23 ダムコンクリートに混和材およびポゾラン質材料の使用および微細砂の影響

出席者 永田 年（当会議副総裁）	吉田徳次郎
刑部秀利（前田建設）	河上房義（東北大学）
小林健三郎（東京電力）	小林 泰（建設省）
近藤正雄（中国電力）	佐藤勇吉（東京電力）
篠原 清（通産省）	関 信吾（電力研究所）
高橋嘉一郎（鹿島建設）	種谷 実（日本国土開発）
丹羽義次（京都大学）	原口正一（国有鉄道）
前田信次（前田建設）	山崎寛治（日本セメント）
吉田榮延（東北電力）	西村二郎（電源開発）

若松市の高塔山にロープウェイ開通

若松市の観光事業の一環として若松市および新聞社の合同出資により創立された若松観光協会によつて、同市内の高塔山にロープウェイが建設され、8 月 1 日に開通した。このロープウェイは三線交走式索道で、延長は

320 m, 搬器は 31 人乗り, 山上までの所要時分は 3 分間である。

東京港鉄鋼埠頭ならびに東電石炭棧橋
建設始まる

東京港においては、大宗取扱い貨物である鉄鋼の荷役合理化をはかるため鉄鋼専用埠頭の建設がかねてから要望されていたが、先般東京都と民間の有力鉄鋼製造会社並びに鉄鋼問屋、海運業、港運業等有志の合同出資により設立された東京鉄鋼埠頭KKの手によつてこのほど深川豊洲石炭埠頭に隣接して埠頭の建設が開始された。竣功は昭和34年8月(一部は2月)の予定である。

埠頭の概要

1. 敷地面積：22 244 坪(拡張予定3 800坪)
2. 取扱い貨物：鋼材、銑鉄、その他の鉄鋼製品
3. 年間荷役能力：最大 120 万 t
4. 保管能力：同時最大 20 万 t
5. 繫船施設：

	延長(m)	前面水深(m)	構造
岸壁	280	—9	鋼矢板ならびに鉄筋コンクリート細式
舁溜護岸	268	—3~4	同

6. 上屋：鉄骨、鉄板張平家 6棟 6 036 坪
7. 野積場：6 778 坪
8. 荷役機械車両：

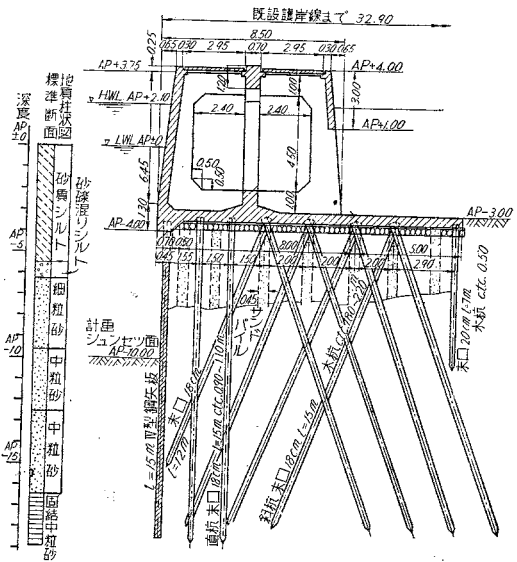
	型式	巻上能力(t)	数量(基)
岸壁用	ロープトロー式橋型クレーン	20	1
	同	10	1
	水平引込式橋型クレーン	10	1
舁溜護岸用	走行門型ジブクレーン	5	2
上屋内	天井クレーン	20~5	14
その他	ホイールクレーン、フォークリフト、トラクター、トレーラー、平台車、トラック、機関車等		

9. 専用側線：約 1 500 m
10. 付属建物：約 700 坪
11. 将来拡張計画：上屋 2 棟 2 244 坪

岸壁クレーン 2 基、門型ジブクレーン 1 基、天井クレーン 5 基、切断工場、防湿倉庫等

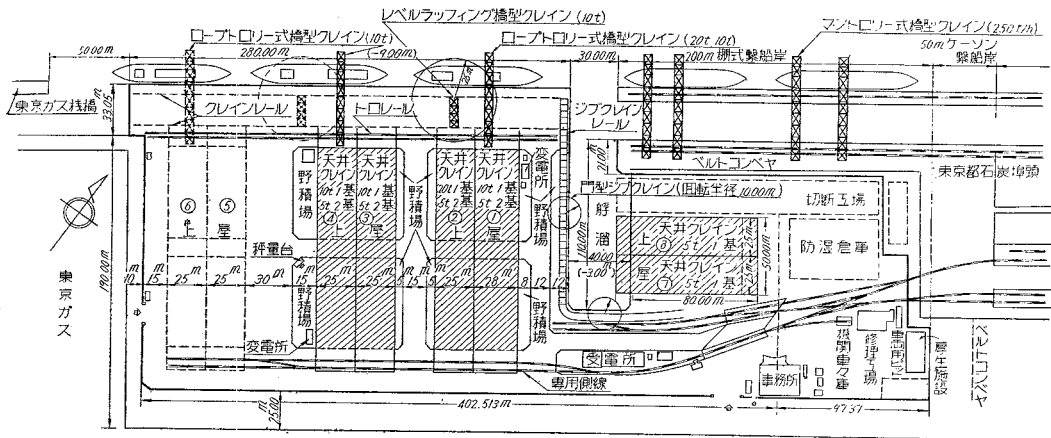
なお東京電力新火力発電所においても豊洲石炭埠頭の延長上に石炭荷上げ用棧橋の建設工事を開始した。既設埠頭繫船の都合上から、従来と同型のケーソン 2 基を設け、それより先は図に示したような断面の鋼矢板使用の鉄筋コンクリート構造物を、延長 200 m にわたつて設ける。手前のケーソン 1 基を除き、他は水深が浅いためすべて dry work ができるよう仮締切を行なつた。現在基礎杭、サンドパイルおよび本工用鋼矢板を打設中である。

東電石炭棧橋標準断面図

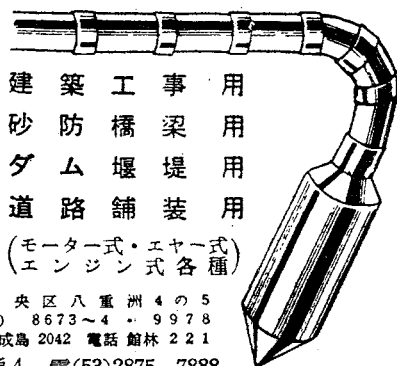


豊洲鉄鋼埠頭

東京電力石炭埠頭



三笠 コンクリート パワールータ



建築工事用
砂防橋梁用
ダム堰堤用
道路舗装用

(モーター式・エアー式)
エンジン式各種

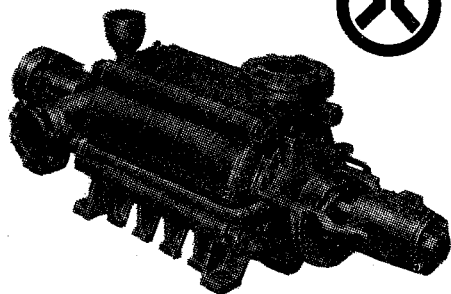
三笠産業株式会社

本社 東京都中央区八重洲4の5
営業所 TEL (28) 8673~4・9978
工場 群馬県館林市成島 2042 電話 館林 221

西部地区総発売元 三笠建設機械株式会社 大阪市西区立売堀北通4 電(53)2875・7888



マルハチポンプ



各種揚水ポンプ製作

タービン・渦巻・カスケード・多段カスケード
汚水用ダイヤフラム・横ピストン・デール
ギヤーロータリー・ピストン式深井戸用
セルフプライミング・各種家庭用・堅型式汚水用

丸八ポンプ製作所

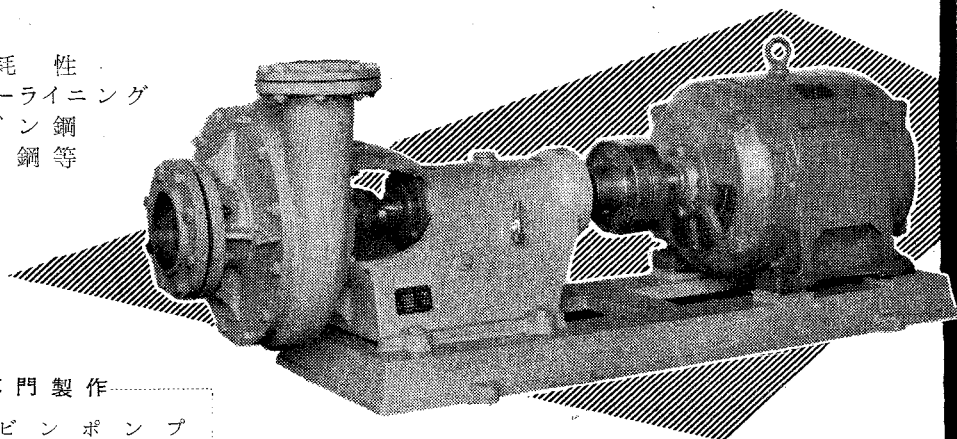
本社 東京都中央区入舟町3の13 TEL (55)3534・4261
支店 名古屋市熱田区金山町2の29 TEL (67)3358・0430



特許コンベヤーザンドポンプ

材質

耐摩耗性
ラバーライニング
高マンガン鋼
クローム鋼等



専門製作

タービンポンプ
渦巻ポンプ
耐酸ゴム張ポンプ
コンベヤーポンプ
その他特殊ポンプ

東洋機械工業株式会社

東京都中央区日本橋本町1の14
TEL (24) 2513・3492・4005・1891・4502・3504
工場 埼玉県川口市