

わが国最初の路上駐車場

駐車場法による初の路上駐車場が、東京都において、1月26日より開始された。すなわち、丸の内・日比谷地区の1283台で、残りの銀座・京橋・日本橋1717台は3月末までにメーターの取り付けを終了する。都心部約11.26km² 3000台分が本年度実施予定のものである。34年度の設置計画としては、第2次路上駐車場として約5000台、これが終わると副都心である池袋・新宿・渋谷と順次設置の予定である。料金は15分で10円、平日の午前9時から午後6時まで有料、日曜・祭日および1月2、3日は無料で、料金を納付しない者は、未納金のほか、2倍の割増金を徴収される。当初使用開始した内訳は、小型乗用車811台・乗用車456台・貨物自動車2台、バス14台である。第1日目の駐車料金は115567円で、その後漸増し、2月5日は205020円であつた（口絵写真参照）。

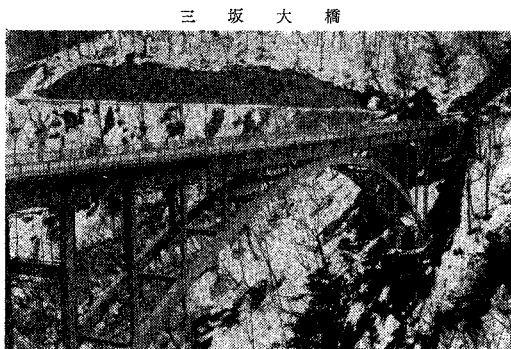
三国々道の近況

1級国道17号線は東京～新潟を結ぶ重要幹線であるが、上越国境の三国峠が未改良であつたため、東京より新潟に至る交通はすべて碓氷峠を通る18号線経由で行われていた。

昭和27年度より建設省直轄工事として三国々道の吹路～浅貝間を第1期工事として延長約15km、総工事費12億5000万円を投じて施工してきたのであるが、昨年末までにその総工事量の97%を竣功し、春の雪融けを待つて仕上げ工事を行い、いよいよ開通の運びとなる予定である。

三国々道の開通により従来の長野経由に比し、東京～新潟間が330kmと18号線経由に対し約70km短縮され、この路線は東京と裏日本を結ぶ産業の大動脈となり、三国山脈の森林資源、観光の開発も急速に進められることになる。

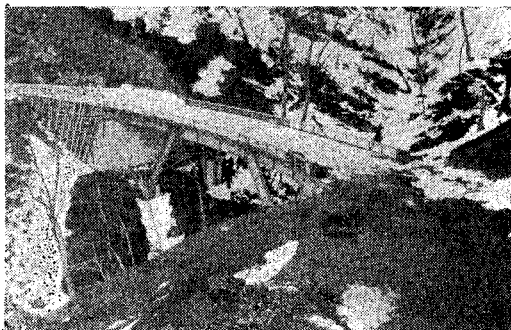
本工事は本邦における本格的な山岳道路として設計され、設計速度は50km、幅員構成は積雪を考慮して路肩部を0.75m（車道幅員は5.5m）にとつている。最小曲率半径は30m、緩和曲線にはクロソイドを適用して



三 坂 大 橋



法 師 大 橋

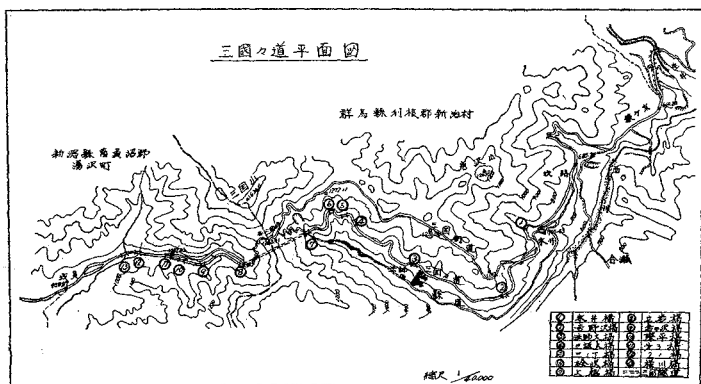


三 丁 橋

いる。また最急勾配は6%で群馬県側の平均勾配は4%となつている。

道路の計画線については、山岳地帯であるため、できるだけ良好な線形となるよう種々比較線を検討の上決定しているが、ほとんど全線にわたつて険阻な地形と変化に富む複雑な地質条件による厳しい制約を受けている。すなわち切り取りおよび盛土のノリ面には地形、地質に応じてコンクリート擁壁、石積、石張り、ノリわく工、蛇籠工、植生盤工、芝付工等を実施した。

三国々道を代表する三国トンネルについては、その断面は、通行車両の建築限界を満足させ、かつ車線幅を確保させるため、経済的断面として五心円半卵形断面を用いたものであるが、延長1218m、



0.6%片勾配で関門、笹子トンネルに次いで本邦で3番目の長大道路トンネルである。現在照明と漏水処理のための工事を除いて完成している。

橋梁については谷間に架かるので、すべて deck に見とおしをもよくし、曲線勾配との連続性を考慮した新しい型式を考え出している。橋梁の架設、床版、塗装工事等は前後の道路工事との関連上最後までかかり、塗装工事の一部を残すのみである。これらの橋梁のうち、

特に代表的なものは三坂大橋(上路式逆ローゼ桁)であり美しい人工美を誇っている(43巻9号 口絵写真 参照)。

34年度以降については、三国々道開通ともなる交通増加を予想して、群馬県側の渋川～浅貝間の改良を総額約18億円を5カ年計画に計上し、34年度は改良、猿ヶ京、月夜野近辺の改良、橋梁、舗装工事に主力を注ぐ予定で、三国々道開通の成果に一そう寄与すべく準備中である。

三国々道改良区間橋梁(群馬県側)一覧表

橋名	形 式		スパン	橋長 m	有効幅員 m	等級	直斜	鋼重 t	単位 鋼重 kg/m ²	上 部 工 事 費 円		下 部 工 事 費 円	合 計 円	備 考
	主径間	側径間								工事費 円	上部製作			
永井橋	2ヒンジ ソリッド リブアー チ	プレート トガー ダー	7.00+40.80 +7.00	55.40	7.70~ 19.66	1	直	132.848 高欄を含 ます	254	照明を含む 23 030 000	播磨造船KK	4 193 000	27 223 000	
吉野沢橋		プレート トガー ダー	14.00+12.38 +15.74	29.05	7.0~ 7.8	1	直 斜左 80°	48.871	218	8 451 600	大島工業KK	4 480 000	12 931 600	下部工には左岸保護工も含まれる。スパンにおいて上段数字は上流側主桁、下段数字は下流側主桁の径間をあらわす。
法師大橋	上路ランガ ー桁		10.00+45.00 +5.00	60.70	7.80~ 8.20	1	直	95.762	201	19 190 000	石川島重工業 KK	3 957 000	23 125 000	
三坂大橋	上路 ローゼ 桁	プレート トガー ダー	19.50+91.00 +19.50	130.80	7.00	1	直	348.806 (定着装 置も含 む)	381	70 470 000	KK 宮地鉄工所	6 220 000	76 590 000	
三丁橋	台形 ラーメン	プレート トガー ダー	10.80+23.53 +25.86 +7.90 +10.80	*37.14	7.80	1	斜右 80° 直 斜左 80°	58.682	203	12 080 000	*	1 450 000	13 530 000	*橋長とは道路中心線にそう長さを用いる。スパンにおいて上段数字は上流側主桁、下段数字は下流側主桁の径間をあらわす。
椛沢橋	曲げ プレート トガー ダー		2×24.559	*51.014	8.20	1	曲線 r=49.400	101.092	245	21 050 000	高田機工KK	5 120 000	26 170 000	*同上 径間は橋中心線にそう長さであらわす。
上越橋	2ヒンジ スパン ドレ ン プレート トガー ダー		12.00+52.80 +12.00	77.86	7.00	1	直	192.41	353	30 710 000	*	3 910 000	34 620 000	

黒部トンネル貫通

関西電力が黒部川第四発電所の建設資材輸送のため31年12月に着工以来、工事を急いでいた黒部トンネル(全貫通の喜びに湧く黒部トンネル



【共同通信社 電送】

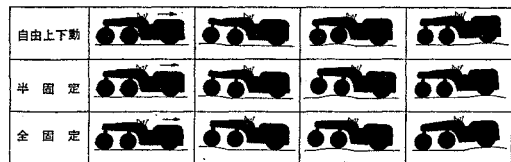
長10193m)は2月8日貫通した。高さ4.5m、幅4.4mを全断面掘削工法で施工し、予定工期を51日間短縮したもので、佐藤工業が1月23日に掘削した25.1mおよび熊谷組の月間517mはトンネル工事の日本新記録であった。去る2月末貫通した大町2号トンネル

とともにダム建設今後の推進に大いに寄与することが期待されている。

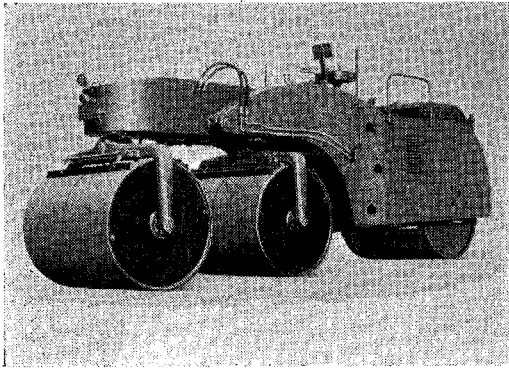
三軸タンデム ローラ完成

路盤やアスファルト舗装の仕上げ用締固め機械としては、一般に二軸のタンデムローラが使用されているが、このほど三軸のタンデムローラ(KK酒井工作所製)が完成し、目下実験稼動中である。同機は3コの鉄輪を持ち総重量20tのマンモスローラである。特徴は2コの案内輪を揺動ビームで操作し、それぞれの条件に応じて図のように揺動ビームを自由上下動、半固定、全固定の3段階に切換えることにより、精密な仕上げ、強力な転圧が可能になる。

三軸タンデムローラの締固め機構



完成した三軸タンデム ローラ



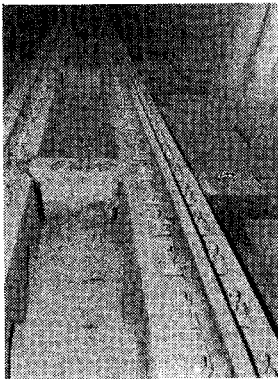
三軸タンデム ローラ諸元

全長	7 m	駆動輪直径×幅	1.5×1.4 m
全幅	1.9 m	最大速度	6~7 km/h
全高	2.8 m	総重量(水砂加重)	20 t
最小回転半径	12 m	自重	1.3 t
案内輪直径×幅	1.25×1.4 m		

東海道本線大津・山科間新逢坂山トンネルにおける特殊道床の完成

国鉄では 31 年 11 月の東海道本線全線電化にあたりトンネルの高さが低く老朽・変状のはなはだしい新逢坂山トンネルおよび東山トンネルの改修を計画し、上り外・内側線、下り線の単線型 3 本並列トンネルについて、上り外側線から 1 線づつ運転を休止の上、工事を進めてきた。2 月 10 日まず上り外側線トンネルが完成し、営業開始の運びとなつたが、上記両トンネルのうち、新逢坂山トンネルは延長 2 346 m の長大トンネルで、10/1 000 の急勾配中

新逢坂山トンネルのコンクリート道床



にあり、また 1 日 1 線当り 120 本の列車が通過しており、将来ますます列車回数の増加が予想されることから、電化後における線路保守が困難であるため、コンクリート道床が採用された。

新逢坂山のコンクリート道床で注目されるのは、大津方坑口近くに、約 40 m にわたり新設計の特殊コンクリート道床が敷設されたことである。新形式道床は写真で見られるように、プレキャストのコンクリート縦マクラ木とレールとが、基礎のコンクリート道床に直結されたもので、レール保守の軽減が期待されている。

工事は引続いて、上り内側線を 35 年 4 月まで、さらに下り線を 36 年 9 月に完成の予定であり、トンネル延長新逢坂 2.3 km×3、東山 1.9 km×3、合計 12.6 km の改築工事費は約 5 億円、これにレール強化費、電化費をあわせて、総額約 12 億 5 000 万円を要するものである。

伊勢神トンネル (有料) 導坑貫通

2 級国道名古屋塩尻線の交通を緩和するため道路公団が新設中の伊勢神トンネルは 2 月 7 日導坑の貫通を終つた。現在トンネルの下方 65 m に掘削した新トンネルによつて、従来より 1.4 km の距離が削減される。

位置：愛知県東加茂郡足助町

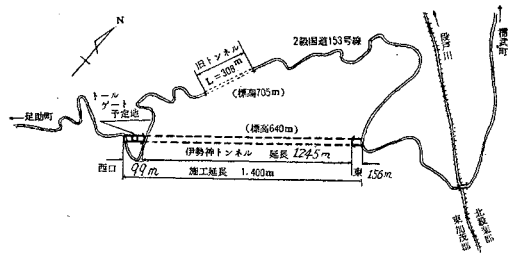
工事延長：1 400 m (内トンネル 1 245 m, 道路 155 m)

幅員：トンネル幅員 6.0 m, 道路幅員 6.5 m, 車道幅員 5.5 m

事業費：3 億 5 000 万円

竣工：昭和 35 年 3 月末日の予定

伊勢神トンネル平面略図



AE 剤 (空気連行剤)

ヴァインソル

御一報次第パンフレット進呈

山宗化学株式会社

東京都中央区八丁堀二丁目三番地
電話 築地 (55) 5.2.9.2