

時 報

第 22 卷 第 10 號 昭和 11 年 10 月

南 朝 鮮 水 害 概 況

(昭 11. 8. 27~28)

今回の水害は 8 月 27 日、28 日の颱風に伴ふ豪雨が直接原因するとは 雖も本年 6 月以來快晴の日とてなく就中 7 月 16 日、7 月 31 日、8 月 13 日前後は何れも豪雨なりしと其の間毎日の如く降雨相続き各河川共増水の場合遂に稀有の出水を見たるものなり之が爲洛東江沿岸筋に於ける道路、橋梁、鉄道、堤防等の決潰電信電話の不通、土地、農作物、家屋、人畜等の被害莫大なるものありたり。

現下總督府(草梁土木出張所)に於て施行中の洛東江改修工事の洪水状況を述ぶるに河川堤防は現在完成の域に達せるもの延長約 120 km にして此の堤防高は計畫洪水位以上 1.50~2.00 m の餘裕を有するものなるが今回の出水は計畫洪水位以下 0.70~1.00 m に及びたり。仍ち守山附近、計畫洪水位 10.61 m に對し最高水位 9.53 m (昭和 9 年最高水位 9.32 m)。

龜浦附近は計畫洪水位 7.42 m に對し最高水位 6.73 m (昭和 9 年最高水位 6.70 m) にして各堤防共波浪に因る表側法崩及一部裏側法尻の漏水に因るに出入し等ありたるも 3 晝夜不眠不休防水作業を施し健甍にも大なる被害を免るを得たり。其の他水門、護岸等工作物には殆んど被害を認めず只目下施工中の堤防に於て溢水に因り約 200 m の決潰及堤端の盛土流失せるもの 1 箇所ありたるは未竣工なりとは雖も甚だ遺憾とする所なり。

(朝鮮總督府草梁土木出張所)

完成せる東大崎橋並に前後高架道路

本橋梁は東京都市計畫道路 I 等大路第 3 類第 20 號線が京都市品川区東大崎 5 丁目大崎驛附近に於て省線山手線と交る地點に架せられた跨線橋にして、其の前後取付道路は最初兩側に擁壁を造りて其の間を盛土とする計畫であつたが、此の地點が大崎驛に近接し附近に諸種の工場並に會社等多き爲、此の盛土とする部分を高架式道路としてその下部の空間を倉庫として利用する様附近の住民から東京府に歎願し、東京府は此の高架式と盛土式との兩様式に就て比較研究した結果盛土式に於ては盛土の高さは最高 7.5 m にも及び且此

の盛土に要する多量の土砂が比較的高價であり、亦一方高架式は基礎地盤良好の爲基礎工事容易となり尙高架道路完成後これを倉庫として利用する場合の收益金等を考慮する時は後者の勝れたことが確められた。

跨線橋並に前後高架道路の有効幅員は 22.0 m であつて 14.60 m の車道と兩側 3.70 m の歩道とから成り、横断勾配は車道部分に 1/60 の拋物線勾配、歩道部分に 1/100 直線勾配を附した。延長は跨線橋部分 38.70 m 取付高架道路部分、東側約 121.0 m 西側約 79.0 m であつて、縦断勾配は跨線橋部分に 1/187.5 の拋物線勾配、取付高架道路に約 1/27 の勾配を附し、兩勾配の間に夫々 24.0 m 及 33.5 m の水平部分を置いた。

舗装は跨線橋車道にアスファルトブロック、高架道路車道に小舗石を用ひ歩道には跨線橋、高架道路共にモルタル舗装を用ひた。

跨線橋は電車線並に貨物線等 8 本の線路を跨ぐもので 18.10 m 並に 20.60 m の 2 スパンからなる突桁式鋼鉄桁 8 連から成り中央橋脚は兩端に鉸を有する鋼集成柱にして地中は鉄筋コンクリート連続基礎とし杭打を行ふこととした。

跨線橋々臺並に高架道路部分は鉄筋コンクリート造りラーメンであつてその内法スパンは本路線が此の部分に於て複雑なる屈曲多き爲に一定にすることは出来なかつたが各支間 10.0 m の 3 スパン連続ラーメンを標準とすることとした。主桁間隔は 4.0 m とし、支點並にスパン中央に横桁を置き尙主桁の間に縦桁を用ひた。柱の間隔は主桁間隔に等しく 4.0 m であつて基礎は連続基礎とし杭打を行つた。

高架道路部分の構造物は最大約 30.0 m 毎に伸縮継手を設け、此の継手は道路の下を倉庫として使用する目的の爲に完全に防水的である様に設計並に施工に充分の注意を拂つた。尙路面の雨水を處理する爲に約 30.0 m 間隔に雨水枡を設け内径 150 mm の鑄鉄管を以て柱に沿つて導くこととし、更に歩行者の便を図る爲東側及西側高架道路に各 1 箇所宛幅員 2.5 m の階段を設けた。

工事費を示すと次の如くであつてこの内には土地買収費並に諸雜費等を含まないものである。

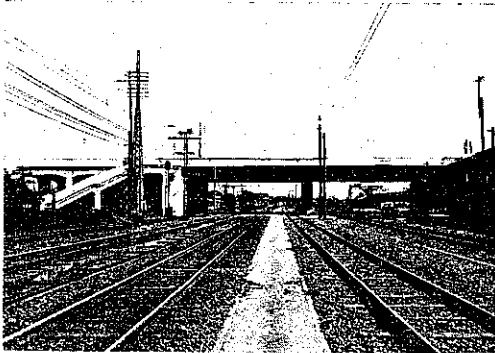
跨線橋々脚基礎工事(鉄道省委託)	17 000 円
跨線橋鉄部製作運搬(三菱重工業株式会社請負)	39 000 円
跨線橋々臺並に上部工事及高架道路(戸田組請負)	260 750 円
計	317 250 円

工期は昭和 9 年 9 月着手し昭和 11 年 9 月竣功せる迄約 2 ヶ年を要した(図-1 及 2 参照)。

図-1.



図-2.



(編輯部)

洞海湾改良工事着工

洞海湾附近は北九州産業の心臓とも云ふ可きで八幡、戸畑、若松、折尾の 3 市 1 町に囲まれ日本製鉄其他の大工場が密集して居る。若松港(洞海湾を含む)は本邦主要港の一として産業並に国防上重要な使命を有する港であるが、其の施設は甚だ不充分であつた。例へば入口の航路は幅員狭く多数の帆船と汽船を通過せしめるのに危険であり且水深は 6m を保つに過ぎなかつたので大型汽船は積荷の一部を門司港で瀕取し吃水を浅くしてからでなければ入港出来ぬ状態であり之丈でも年額数十萬円の餘分な費用を要して居た譯である。既設設備としては日鉄埠頭、若松市埠頭、石炭

積出設備其他部分的のものがあるのみで全体としての統一が無かつた。仍で昨年土木會議に於て若松港全体計畫に對する審議がなされ之に基いて昭和 11 年度第 69 議會に於て改良工事の豫算が成立し愈實施の運になつたのである。即福岡縣は修築費約 1 194 萬円を以て本港改良を企畫し之に對し國が 1/4 を補助し其の工事を内務大臣に於て直接施行する事になつた。工事の主要なものは關門海峡西口から若松港内葛島に至る航路延長約 8 km を水深 9 m、幅 220~350 m に浚渫する事と八幡及戸畑地に埠頭設備を爲す事であり之を 5 箇年に完成する豫定である。浚渫の總土量約 940 萬 m³ に達する。下關土木出張所に於ては工事の準備を急ぎつゝあつたが、本年 8 月 11 日洞海湾改修事務所を設置し工事に着手し目下 4 隻の大型浚渫船が大馬力で作業に従事して居る。(編輯部)

新京濱國道の起工

現京濱國道自動車交通は昭和 8 年品川區八ッ山に於て 1 日 4 300 臺に過ぎざりしが、昭和 9 年に於ては約 24 000 臺に激増し最大交通時に於ける 1 時間内自動車數實に 2 000 臺に達するの状況にして全くの飽和状態を現出し自動車交通も爲に其の效用を著しく減殺され更に交通上の危険に至りては一層甚しきものあり。依つて曩に土木會議の決議を経て認定したる新京濱國道(國道 36 號線)の改修費 13 000 000 円を第 69 特別議會に於て協賛を得直ちに内務省直轄工事として内務省東京、横濱兩出張所に於て夫々新京濱國道事務所を設置し既に工事に着手せり。尙來る 10 月 14 日内務大臣臨席の下に起工式を舉行する豫定なり。

改良計畫概要は次の如し。

1. 區 間 自東京市品川區西大崎 1 丁目至横濱市神奈川區西神奈川町 2 丁目
2. 延 長 18.6 km
3. 幅 員 22~25 m
4. 工 種 改築鋪裝
5. 工 事 費 13 000 000 円
6. 工 事 期 間 6 ヶ年

(編輯部)

臺灣都市計畫令公布

昭和 11 年 9 月 14 日附官報を以て 8 月 27 日公

布の臺灣都市計畫令が發表せられた。本令は全部で78條より成り大体内地の都市計畫法とその内容及構成を同じくするが、只著しく異なる點を擧げて見ると

1. 都市計畫の決定を受けた道路、廣場、公園等の用地には建築物を建築し得ない事、即ち

第9條 第2條第3項の規定に依る都市計畫の要領の告示ありたる後道路、廣場、河川、港灣、公園其の他臺灣總督の指定する施設に關する都市計畫事業に必要な土地の境域内に於て土地の形質を変更し、工作物の新築、改築、増築、大修繕若は除却を爲し、物件を附加増置し又は知事若は廳長の指定する竹木土石の類を採取せんとする者は知事又は廳長の許可を受くべし但し命令を以て許可を要せずと規定したるときは此の限に在らず知事又は廳長は前項の規定に違反したる者に對し原狀回復を命ずることを得

2. 建築物は都市計畫道路及區劃整理の道路に接しなければ建築する事が出来ない事。即ち

第30條 建築線は都市計畫區域内に於ける道路幅の境界線とす但し特別の事由あるときは行政官廳は都市計畫區域内に於て別に建築線を指定することを得。

第31條 都市計畫區域内に於ける建築物は建築線より突出して之を建築することを得ず但し建築物の地盤面下に在る部分は此の限に在らず

第41條 本章に於て道路と稱するは第2條第3項(都市計畫の告示)第49條第5項又は第53條第2項(區劃整理の告示)の規定に依り告示したる道路及道路豫定地を謂ふ。

3. 特別地區を設定し得る事、之は内地の都市計畫法には無い地區であつて、その運用の如何に依つては都市計畫制限が非常に廣範圍に行はれ得るものである。例へば農業地區、官衙地區、歡樂地區等建物の用途を定めた地區を設定し得る事となる。即ち

第18條 臺灣總督は都市計畫區域内に左の地域又は地區を都市計畫の施設として設定することを得。

1. 住居地域、商業地域又は工業地域
2. 風致地區、美觀地區、防火地區又は風紀地區
臺灣總督は衛生、保安、經濟等に關し特に必要ありと認むるときは前項第1號の各地域内に都市計畫の施設として特別地區を設定することを

得。

第23條 臺灣總督は特別地區に關し建築物の用途に付必要な規定を設けることを得。

4. 土地區劃整理施行に關し行政廳の施行を容易ならしめた事。内地の都市計畫法では都市計畫として決定した區劃整理は災害等の特別の事由無き限り行政廳は認可後1年以内に施行に着手する事は出来ないが、本令では施行認可申請の期限を定め、期限以内に申請が無ければすぐにでも行政廳が施行する事が出来る。即ち

第50條 都市計畫として決定したる土地區劃整理に付ては其の整理施行地區内の土地の所有者臺灣總督の指定する期限内に土地區劃整理施行の認可を申請せず又は申請するも其の内容適當ならずと認むるときは臺灣總督は行政廳をして都市計畫事業として土地區劃整理を施行せしむるところを得。(編輯部)

都市計畫關係決定事項

(昭11.8月申)

1. **市制施行**：8月25日より山口縣佐波郡防府町、中關町、華城村、牟禮村を廢し其の區域を以て防府市を置く。これで市の數は全部で130である。

2. **都市計畫法適用町村**：兵庫縣出石町、奈良縣八木町、同畝傍町、同今井町、石川縣穴水町、佐賀縣嬉野町、同鹿島町、同伊萬里町、高知縣須崎町。

3. **市街地建築物法適用町村**：佐賀縣嬉野町、同鹿島町、同伊萬里町(以上施行規則第149條の2の規定により指定)。

4. **都市計畫の決定**：地域 高崎都市計畫 地域(商業地域 176.4 ha, 工業地域 209.5 ha, 住居地域 684.1 ha, 未指定地域 247.6 ha, 計 1317.6 ha)。

5. **土地區劃整理組合の設立**：奈良縣丹波市都市計畫區域内第一丹波市(27.49 ha), 岐阜縣岐阜都市計畫區域内加納大手前(3.41 ha), 兵庫縣尼崎都市計畫區域内阪急園内第二(22.21 ha), 静岡縣伊東都市計畫區域内伊東驛前(9.63 ha), 廣島縣吳都市計畫區域内狩留賀(3.42 ha), 愛知縣名古屋都市計畫區域内中村線(19.53 ha)。

6. **都市計畫の決定及同事業の決定總括表**(會誌第22卷第9號916頁)を下記の如く訂正す。

種 類	計 畫 決 定		事 業 決 定	
	市	町 村	市	町 村
街 路	89	7	50	4
河 川、運 河	9	—	8	—
防 潮 堤 堰	2	2	2	2
高 潮 防 禦	1	—	1	—
上 水 道	2	—	—	—
下 水 道	8	—	8	—
高 速 度 鉄 道	2	—	1	—
軌 道	1	—	1	—
區 劃 整 理	15	1	8	—
一 團 地 の 住 宅 經 営	—	1	—	1
公 園	12	—	4	—
風 致 地 區	35	4	—	—
墓 地、火 葬 場	5	—	1	—
市 家 地 域	2	—	—	—
寄 市 場	1	—	—	—
家 地 域	78	1	—	—
防 火 地 區	7	—	—	—
美 観 地 區	2	—	—	—

(編輯部)

仙山線仙山隧道の導坑貫通

仙臺、山形兩市を結ぶ仙山線は、その延長約 63 km あり、現在迄の開業区間は仙臺方は作並まで約 29 km、山形方は山寺まで約 14 km、未開業区間は約 20 km、

であるがその内に目下工事中の仙山隧道があつて、この隧道の完成によつて全通となる。

仙山隧道は宮城山形兩縣界たる奥羽山脈面白山(海拔 1260 m)を直線にて貫く本邦第 3 位(第 1 位清水隧道、第 2 位丹那隧道)の長大隧道であつて、其の延長 5361 m、勾配仙臺方 3%、山形方 5% である。

隧道工事は鉄道省直轄施行にして兩口より掘進することとし、仙臺方は昭和 10 年 3 月 18 日、山形方は同年 6 月 28 日導坑掘鑿に着手し、昭和 11 年 9 月 8 日午前 10 時 10 分導坑が貫通した。

本導坑工事の進捗度は次の如く從來との比を見ざる速度を示し、隧道工事史上特筆に値ひすべきであるが、これは畢竟地質の関係もあらうがその工事計畫施工の宜しきを得たこと並に工事擔當者の努力に負ふ所多大であると認めらる。

導坑進行度	1 月最大	200.3 m
	1 月平均	163.0 m
	1 日片口最大	9.6 m
	1 日片口平均	5.44 m

本工事は秋田建設事務所の所管である。

尙仙山線の全通は昭和 12 年 10 月の豫定である。

(編輯部)