

時 報

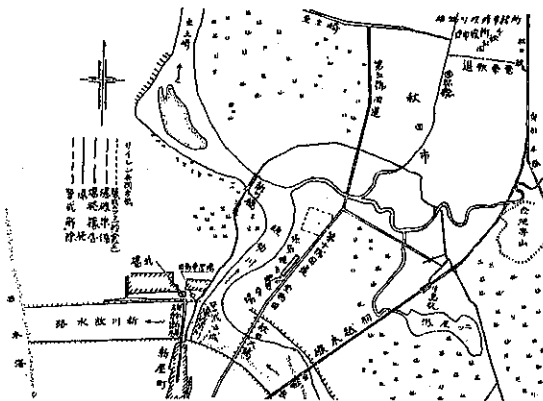
第24巻第6號 昭和13年6月

雄物川の通水爆破工事

工費 2500 萬円、継続年度 22 年間に亙る秋田市外雄物川新川は去る 4 月 27 日午後 3 時 10 分壯烈なる爆破通水作業を行つた。爆破した堰堤は 70m でこの偉觀を見物せんとする人々は新川の堤に蝸集して轟音と共に萬歳を絶叫した。當日は水深が理想爆破の 4m には遙に及ばぬ 2.50m の少量水でその爆破を危ぶまれてゐたが無事その成果を収めたものである。

開通する割山新放水路は大正 6 年 9 月測量、8 年 4 月より着工したもので、川敷幅は 400m、上敷幅 600m、深さ 30m、勾配 1/1000、長さ 2000m でこの全土量 250 萬坪は掘鑿機 5 臺と 20t 汽關車によつて

圖-1. 雄物川新川開鑿附近平面圖



20 年間約延 200 萬人の人手によつて運搬され、高さ 15 尺、20 萬坪の茨島埋立地と高さ 13 尺、18 萬坪の新屋埋立地がこの土砂にて出現し、秋田工業地帯の緒口となつたものである。通水現場から土崎港の河口まで 2 里 14 町が 2000m の新放水路に短縮されたわけである。

爆破に使用した火薬は深さ 5.50m まで井戸杵を嵌めこんだ穴に水を張り之に一ヶ所 90kg 宛のカーリットを填めて 7ヶ所を置き他に補助爆破穴 13ヶ所を掘り、内 2ヶ所には 20kg 他の 11ヶ所には 11.5kg のカーリットを装填したもので價格 1300 円を要した。

(編輯部)

岡山港・三津濱港修築計畫概要

岡山縣及愛媛縣に於て各々港灣協會に調査計畫を委

嘱中の岡山港及三津濱の兩港は過般來研究中の所、その成案を得て下記の如く依頼者側の地元縣に同答があつた。

1. 岡山港

總工費 300 萬圓の 6ヶ年継続事業として修築せんとするものでその改築計畫の要は次の如くである。

(イ) 第 1 期工事：岡山港の利用が増大してその出入貨物が現在の倍額に達する場合を目標とし、更に 75 萬 m² の水陸の交通至便なる工業地帯の造成を期したものである。

(1) 新に施設する港灣設備地は藤田組より縣へ提供を致せる藤田組干拓地内約 191 萬 m² (58 萬坪) の地に選定する。

(2) (1) 設備地内に水面積約 70 萬 m² の泊地を浚渫し、他はこれを埋立て港灣用地及工場用地とす。

(イ) 港灣用地の施設は同港の貿易額が今日の倍額に達するもその取扱ひに支障なきことを目標とす。

(ロ) 工場用地には埋立地の半以上を提供し大工業の設立にも便ならしめるためその一部には大型船の接岸繫留を可能ならしめる。

(ハ) 埋立地内に一條の運河を開鑿し埋立地内の水陸連絡を図ると共に將來これを延長して岡山市南部低地の工業地帯に便ならしめる。

(3) 新港は主として 500t 級以下の小型船を目標としその水陸聯絡設備を完備す、なほ 1000t 級乃至 3000t 級汽船の入港も可能ならしめその數隻の同時接岸荷役にも支障ならしめる但し第 1 期工事の工費を節約する意味において岸壁設備は當分 1000t 級汽船にとどめそれ以上の大型汽船に對しては第 2 期工事に譲る。

(4) 在來の港は旭川の洪水敷内に存在する關係上、その施設の改善は困難ではあるが出來得る範圍内において改良を加へる必要がある。またその水深は浚渫により現在 2m 以上を保持せるも上流より流出する土砂は全体に或は局部的に漸次沈澱する傾向にあるため常に同港並に港内航路の水深に注意しその維持を怠らぬことを望む。

(5) 旭川下流右岸倉絹岡山工場と河岸との間に介する幅 50m の地は同工場の専用する場所を除外するも尙その延長 1250m に達す、之を同工事専用地に做

ひ前面幅 10 m を埋立て水深 3~3.5 m の岸壁若くは物揚場を築造し後方工場敷地との間に幅 15 m 前後の道路を施設すれば好適の荷役場を造ることが出来るがこれは本港第 1 期工事より除外するを工費経済上得策と認め本工事はこれを第 2 期擴張工事に譲る。

(6) 旭川河口左岸三幡村地先水面は將來本港擴張豫定地としてこれを保留するの必要あるものと認むるをもつて若し民間に於てその地先水面埋立の出願ありたる場合は縣においてこの點を考慮し港としての施設に支障なきやう善處を望む。

(7) 岡山水道に流入する旭川及吉井川の流域荒廢地に對し完全なる砂防工事を施しこれ等諸川の排出土砂を最少限度に止めることを要す。

(口) 第 2 期擴張工事：本工事に譲るべき港灣設備としては將來の擴張方針として

- (1) 水深 7 m, 岸壁 230 m の築造。
- (2) 運河護岸延長 910 m の改築。
- (3) 倉絹岡山工場の東側護岸延長 1250 m の改築。
- (4) 港内 7 m 水深の區域を擴張して大型船の收容隻數を増加し且つ工業地帯にも大型船の接岸繋留の可能を図る。
- (5) 埋立地内の運河を本市の南部に延長して同地方の工業地化を促進する。

の 5 點を擧げて岡山市産業の發展助長を期してゐる、しかして岡山港修築の用地 192 萬 m² (58 萬坪) の用途を大別すると内港水面、港灣用地、工場用地、運河及小船溜場を築造配置することになつてゐるが、これ等諸設備のうち陸上設備の計畫を示せば大要次の如くである。

(1) 内港東岸の長 800 m 幅 115 m の埋立地は岸壁線より 10 m を貨物の積卸場とし、これに続く 30 m を上屋敷地とし次の 25 m を鉄道並に道路の敷地とし残り 50 m を港灣用地とす (内港北岸も同様の設備を配置)。

(2) 小船溜の東岸及南岸には水際より幅 20 m を物揚場敷地とし続いて幅 10 m 及 15 m の道路を配置しまた運河の東岸にも物揚場敷地と道路を築設す。

(3) 工場地帯にはその全長に互りその西側に幅 10 m の道路を築設。

(4) 上屋はその幅を 30 m とし比較的長期藏置を便とする貨物の收容にも適せしめる。

(5) 鉄道は内港の東岸及北岸に復線 1 條宛を敷設し、これを合せて北方に延長し市南部に築設せる幹線

道路と約 60 m の距離を保たして大元驛にて鉄道宇野線に接続さす。

(6) 道路は内港の東岸、北岸、運河の東岸並に工場地帯の西側に築設し、内港東岸の道路は更に埋立地内を北方に延長す、その幅員は 85 m 及 10 m にして總延長は 5680 m に達す。

2. 三津濱港

修築計畫は總工費 360 萬円、6 ケ年継続事業としてその全貌は次の通りである。

(1) 防波堤：大可賀新山海岸地先より北に向へる長 250 m の突堤、三津濱西海岸より約 650 m を隔て殆ど之と並行なる長 1050 m の沖防波堤及内港入口前面に長 275 m の沖防波堤を築造し、最多最強なる西風及西南風より起る波濤に對し本港を掩護せんとす舊防波堤は現海線より先方全部を除却し外港と内港との連絡航行に便せんとす、外港北入口及南入口の幅員は夫々 350 m 及 100 m にして外港内水面積は約 90 萬 m² なり。

(2) 浚渫及埋立：〔浚渫〕港内水面の一部を水深干潮面下 8.5 m 同 4.5 m 及同 4 m に浚渫するものにして、其の土砂約 83 萬 m³ は總て埋立に應用するものなり。

〔埋立〕從來の貯木場圍堤を撤去し、舊貯木場及西海岸の前海面を埋立て、埠頭 19200 m² 其他約 12480 m² 合計 144000 m² の地積を得、而して之に要する土量約 83 萬 m³ は總て浚渫土砂を利用するものとす。

(3) 岸壁及護岸：〔岸壁〕埠頭の周圍 3 面に水深干潮面下 8.5 m の岸壁を築造し、其の南北兩岸壁には同時に 6000 t 級船各 1 隻、合計 2 隻の接岸荷役を可能ならしむ。

〔護岸〕埋立地西岸延長 660 m に護岸を築造し、内 600 m 餘は將來の埠頭擴張地域とす。

(4) 浮棧橋：現在の海壁前に 3 基を築設す、内 1 基は幅 10 m 長 96 m の假棧橋にして 30 t 船 1 隻、500 t 噸級船 1 隻の同時接橋荷役にして、他の 2 基は各幅 10 m, 長 30 m の横棧橋にして 500 t 級船以下の船舶の荷役に當るものとす。

(5) 鉄道及道路：鉄道は延長 2400 m を敷設し省線四國循環鉄道に連絡せしめ以て貨客の出入に便し、道路は幅員 12 m のもの延長 1730 m 幅員 15 m のもの延長 1270 m 及幅員 15 m のもの延長 1475 m を築造し以て交通運輸に資すると同時に區劃を整理し町内は勿論松山市との連絡に便し、兩者相俟つて海陸

連絡を迅速ならしめんとす。

(6) 航路標識：防波堤頭に4ヶ所港山突出頭に1ヶ所合計5ヶ所の竿燈を建設し、尙ほ沖の瀬に一立標を建立し、以て航路を標識し船舶出入を安全自由ならしめんとす。

(7) 漁船溜及貯木場：港内南部水面内約7萬 m^2 を漁船溜に約6萬 m^2 を貯木場に充當せんとす。

(8) 收容船隻及荷役能力：新港に收容し得る船舶は岸壁繋留船2隻、浮棧橋繋留船4隻、合計6隻にして、其の取扱得る貨物の1ヶ年の數量は岸壁1m、1ヶ年平均1000tとし約20萬噸浮棧橋3基10萬噸、合計40萬噸より更に又將來計畫に屬する岸壁の擴築及浮棧橋設置の曉には70萬を取扱ひ得べく全取扱能力は110萬噸に達し、現港既設の荷役重120萬噸と合せて230萬噸を處理し得。 (編輯部)

天王寺驛改築工事

1. 天王寺驛の沿革と現況

當驛は明治22年大阪鐵道會社榑原、湊町間の一驛として初めて開設せられた。次で28年には同會社線梅田天王寺間が開業して其の接続驛となつた。

越えて明治33年南海鐵道は天下茶屋、天王寺間を開業し天王寺驛に乘入れたのであるが後明治40年國有となつて今日に及んでゐる。

天王寺驛は大大阪市の北の玄関大阪驛に對し、市の東南部に於ける交通の大中心にして、市電及バスは四通八達し、郊外電鉄としては南海の2線の外、阪和、大鉄のターミナルと相接し、加ふるに今春4月に市高速地下鐵道は天王寺まで延長し、今や帝都に於ける新宿とも稱すべきトラフィックセンターとなつてゐる。

昭和7年城東線が電化され、乗降客數大鉄管内に於

て大阪に次ぎ1日平均5萬を下らず、從つて舊態依然たる在來設備の改良を要求する事切なるものあり、其の第一歩として昭和10年貨物扱所を分離し、引続き11年來より本格的に工事を進めつゝある。高速鐵道乗入の完成したる今日、驛附近は勿論市東南部の發展は眞は目覺ましく、改良工事の遷延は1日も許されざる實狀である。

2. 改良工事設計大要

(イ) 設計要旨：

(A) 關西線旅客列車の折返しを可能ならしむと共に必要に応じ城東、關西兩電車の延長運転に支障なからしむ。

(B) 本驛に於ける貨車操車は之を平操に移し南海、阪和及自驛出入貨車は平操と本驛間小運転とす。

(ロ) 旅客設備：

(A) 本屋及驛前廣場は、市に於て改築を要する阿部野橋に接して線路を跨ぎて構築し裏驛は都市計畫今宮-平野線道路に面し南海線路上に設く。

(B) 乗降場は電車ホーム及列車ホーム共各2本南海専用ホーム1本とす。

(C) 手小荷物運搬設備は本屋及裏驛と各ホーム間を地下道にて結びエレベータを用ふ。

(ハ) 兩線其他：

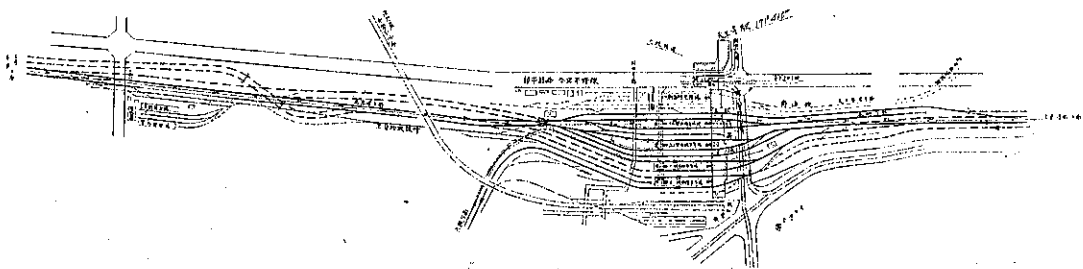
着發線は旅客列車上下各2本電車及貨物列車は夫々上下各1本(但し電車は關西電車運転の時は各2本)及南海電車2本とし南海、阪和に對しては必要なる連絡線其他を設け信號及保安設備は第1種電氣とす。

(ニ) 省外交通機關との聯絡：

南海、阪和、大鉄及地下鐵に對しユニオン・ステーションとしての遺憾なき設備を爲す。

3. 工事施行の経過と豫定：昭和10年貨物設備を分離したる跡へ阪和に接して11年度に假本屋及電車

圖-2. 天王寺驛改築略圖



ホーム1本と其の他假跨線橋、假テルファー等を設け先づ城東電車線を切換へて新ホームを使用開始す。かくて在來ホームを撤却し其の跡に電車第2ホームを施行順次縦の方向に阪和側より南海側に向つて線路を切換へつゝ工を進めつゝあり、此の間兩側の阪和、南海の連絡を絶つを得ざるは勿論平操一部使用開始迄1日約400輛に及ぶ貨車解結作業をも支障せずして狹隘なる地域に於て立体的に工を進むる爲且又工費節約の見地より生じたる構内に於ける城東關西兩線の立体交叉設備を施行する爲其の他大阪に於ける交通地獄と稱せらる阿部野橋改築のため相等の苦心を要するものがある。尙竣工は大体16~17年度の見込である。

(福森宇三郎)

大和田橋換架工事概要

架橋位置：本橋は8號國道が八王子市の東部に於

て多摩川の支流淺川を横切る地盤に架設せられるものにして左岸は東京府南多摩郡小宮町に屬し右岸は八王子市に屬す。

設計々畫の経過：舊橋は大正15年に竣功せるものにして其の有効幅員は24'-0"にて、上部構造は18'×7" @ 75# × 30'-0" のI型桁6列並のもの13径間より成る(図-3参照)。

下部構造は直径5'-6"、深さ10'-0"の鉄筋コンクリート造円形井筒3本を並べたるものを頂部に於て鉄筋コンクリート桁を以て連結したるものなり(図-4参照)。然して本橋の竣功後淺川の川底は漸次下りつゝありしが昭和10年9月の大洪水に際し遂に橋脚基礎を洗掘せられて橋面の大沈下を生じ交通不可能となりたるを以て(図-5)、之を架換ふべく直に東京府橋梁課に於て計畫を進めて次に述ぶる如き設計を完了せり。本設計に於ては径間を舊橋の約2倍の大とし

圖-3. 舊大和田橋一般図

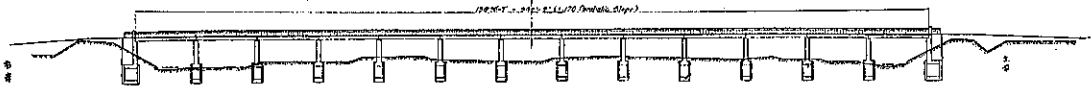
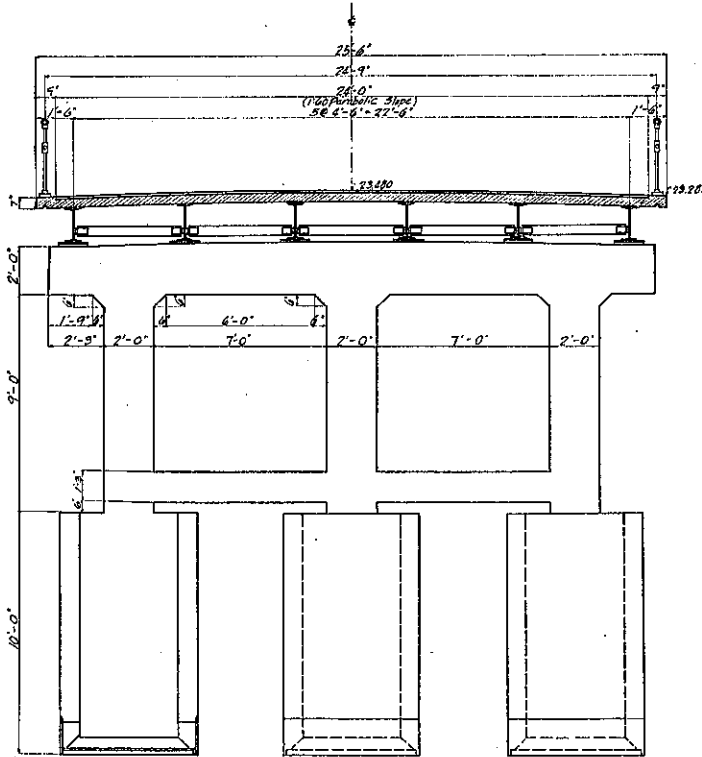


圖-4. 舊大和田橋横断面図



新設さるべき橋梁の井筒を舊橋の井筒と井筒との中間に設置して新設井筒の沈下に支障無からしめたるものにして即ち中央5径間は各18.56mとし、左右兩側に於て各13.92mの径間を有するゲルバー式鋼板桁橋とせり(図-6)。

本設計に於ては主桁6本を3mの間隔に列べ尙其の中央に縦桁を配したるものにして(図-7)其の所要鋼材重量は415.34tに及べり。上述の設計を完了して工事に着手せんとして居たる際鋼材の急騰に遭ひ鋼板桁使用の本設計を放棄せざる可からざる事情となりたり。此處に於て根本的に計畫を建直し、鉄筋コンクリート構造となすことゝし鋭意設計を進めて昭和12年9月之を終了せり。

構造の大要：(図-8, 9参照)

有効幅員：18m (車道12m, 歩道兩側各3m)

橋 長： 12.1 m (5@18.4 m + 2@14.55 m)
 橋 面 積： 2179.8 m²
 型 式： 突桁式鉄筋コンクリート框橋
 活 荷 重： 内務省規定第1種
 橋面舗装： 厚 5 cm のコンクリート舗装 (配合

1 : 1.5 : 3)
 路面勾配： 縦断勾配 1/100 拋物線勾配
 横断勾配, 車道部 1/60 拋物線勾配
 歩道部 1/100 直線勾配

主 框： 梁は高 1.05 m, 幅 0.6 m のもの 5 本 (車道部分) 並に高 1.238 m, 幅 0.6 m のもの 2 本 (歩道部分), 柱は歩道部並に車道部共に幅 1 m, 厚 0.8 m 及 0.7 m にして井筒頂部より桁下までの高さは約 4 m として其の配置は主框中心間隔 2.6 m なり。

横桁及床版： 横桁は複錠着径間 3.68 m, 突桁部 4.2 m, 吊径間 3.33 m の間隔に配置し, 床版は厚 20 cm の鉄筋コンクリート床版にて車道部分の床版面は水平とし均シコンクリートを以て横断路面勾配を附することとせり。

図-5. 沈下したる大和田橋

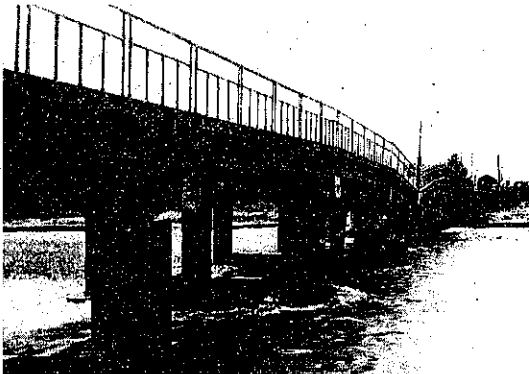


図-6. 大和田橋計畫一般図 (鋼鈹桁使用の場合)

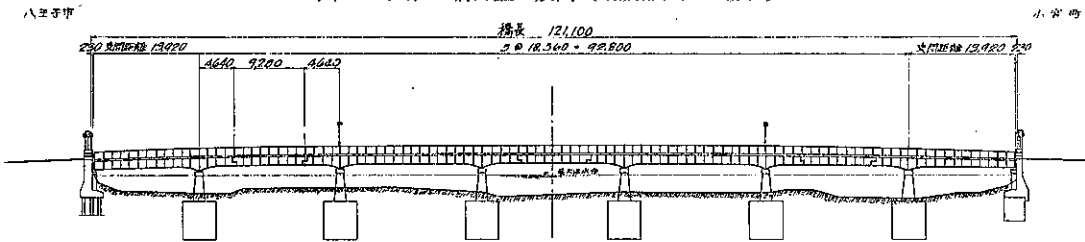


図-7. 横断面図 (鋼鈹桁使用の場合)

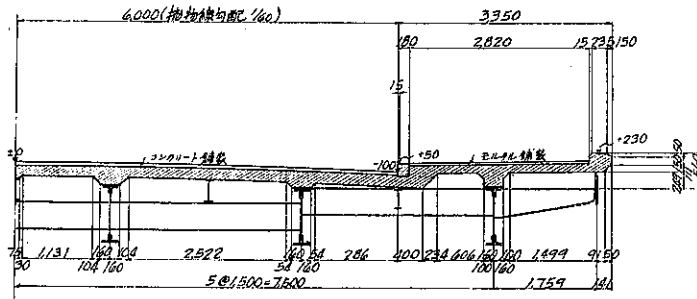


図-8. 大和田橋一般図

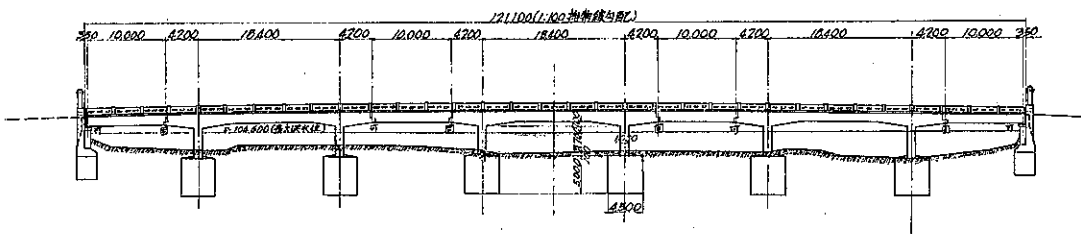
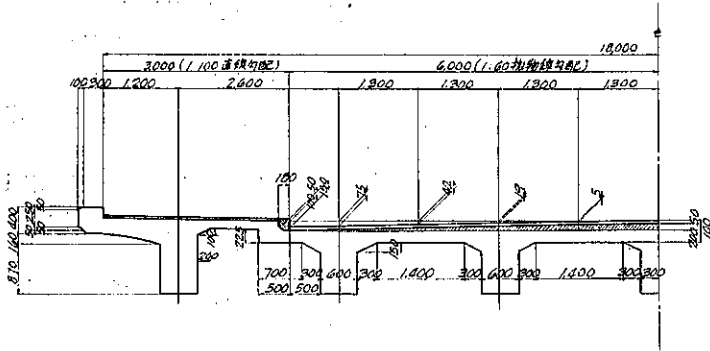


図-9. 横断面図



井筒基礎： 上層部の地質は砂利層なるを以て締切を行ひて杭打基礎を施行すること不可能なるを以て橋脚基礎は總て長径 17.2 m, 短径深さ各 5 m のコンクリート井筒により所要の深さに達せしめることとせり。

鉄筋使用量： 橋臺 2 基分	1.59 t
井筒基礎工 6 基分	2.49 t
上部構造 7 径間分	236.96 t
計	241.04 t

工 費： 橋臺 2 基分	8 630 円
井筒基礎 6 基分	41 410 円
橋体工 7 径間分	122 600 円
橋面舗装工	8 900 円
親柱及高欄工(點燈工共)	11 170 円
舊橋及假橋撤去工	3 500 円
取付道路工	2 800 円
合計	202 010 円

工事施工 本橋は最初請負を以て施行すべく入札を行ひしが當時物價騰貴甚しき折柄遂に落札せず結局東京府の直營を以て施行することとなり、工事用機械器具並に工事用材料の購入等の諸準備工作を終へて4月中旬より基礎工事に着手し日下着々と工事進捗中なり。(野原眞孝)

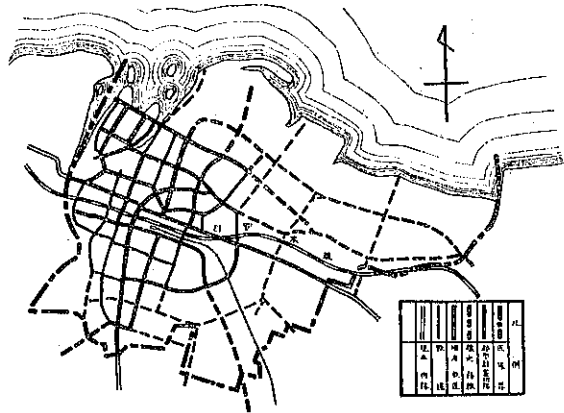
都市計畫關係決定事項(4月中)

- (1) 市街地建築物法適用： 鹿兒島縣鹿屋町(施行令規則第 149 條の2の規定)。
- (2) 都市計畫區域決定： 直江津(新潟縣直江津町有田村, 八千浦村, 大濱村大字西福島の區域) 高田(同高田市, 春日村, 新道村, 和田村, 金谷村大字瀧寺, 飯, 大貫, 京田, 向橋, 下中山, 上中山の區域), 栃尾

(同栃尾町, 下鹽谷村の一部, 東谷村の一部, 荷頃村大字大野の區域); 魚津(富山縣魚津町, 經田村, 道下村, 加積村, 下野方村, 下中島村の區域), 美川(石川縣美川町, 蝶屋村, 湊村の區域), 城崎(兵庫縣城崎町, 港町の區域)。

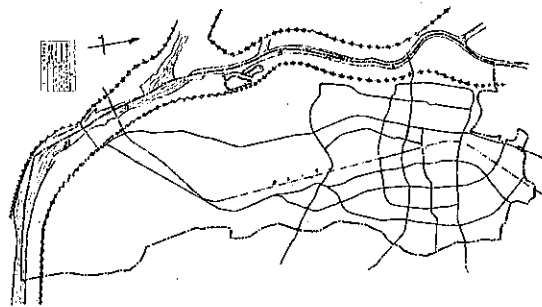
(3) 計畫の決定： 街路 中津都市計畫街路線(20 線, 延長 33.23 km, 工事概算 9 032 204 円)(図-10), 兵庫縣廣都市計畫路(15 線, 延長 21.90

図-10. 中津都市計畫街路



km), 三重縣尾鷲都市計畫街路(2 線, 延長 18.16 km 工費概算, 361 591 円), 同木本都市計畫街路(3 線, 延長 2.90 km, 工費概算 315 667 円), 同松阪都市計畫街路(6 線, 延長 29.17 km, 工費概算 4 647 778 円), 栃木縣佐野都市計畫街路(17 線, 延長 35.39 km, 工費概算 2 479 881 円), 同栃木都市計畫街路(18 線, 延長 36.80 km, 工費概算 2 972 151 円), 同鹿沼都市計畫街路(15 線, 延長 22.43 km, 工費概算 2 282 359 円)

図-11. 古河都市計畫街路



茨城縣古河都市計畫街路（19 線，延長 42.88 km，工費概算 2 834 127 円）（図-11）。

下水道：姫路都市計畫下水道（面積 700 ha，汚水處分場 2 箇所，面積 2.5 ha，下水管延長 133.45 km，工費概算，4 300 000 円）。

土地區畫整理 松阪都市計畫土地區畫整理（面積 80.21 ha），鳥取都市計畫土地區劃整理（面積 34.91 ha），和歌山都市計畫土地區劃整理（面積 131.24 ha）。

公園：濱松都市計畫公園（鴨江山 4.13 ha，四ツ池 48.71 ha）。

風致地區 長崎縣矢上都市計畫風致地區（普賢嶽 76.5 ha）。

墓地：静岡縣大宮都市計畫墓地（舞々木墓地 3.4 ha）青森都市計畫墓地（三内墓地 17.5 ha），工費概算 135 000 円）。

（4）事業の決定：街路：朽木都市計畫街路事業（2 線，延長 0.55 km，事業費 13 700 円，昭和 13 年度，市長執行）。青森都市計畫街路事業（II. 2. 6 號線，延長 0.166 km，事業費 12 900 円，昭和 13 年度，市長執行），同路面改良事業（墓地參道鋪裝，面積 13 970 m²，事業費 30 000 円，昭和 13~14 年度，市長執行），京都市計畫街路事業（I. 3. 11 號線，延長 1.57 km，事業費 1 350 000 円），昭和 12~13 年度，市長執行）。同 5 線延長 4.15 km，事業費 1 165 060 円，昭和 12~14 年度，市長執行），同 2 線，延長 4.26 km，事業費 185 000 円，昭和 13~16 年度，知事執行）鳥取都市計畫街路事業（2 線，延長 0.17 km，事業費 77 924 円，昭和 12~13 年度，市長執行）。

下水道：姫路都市計畫下水道事業（第 4~第 7 排水區，面積 412.0 ha，處分場 2 箇所，面積 1.2 ha，下水管延長 69.14 km，事業費 2 588 600 円，昭和 12~21 年度，市長執行）。

墓地：青森都市計畫墓地事業（三内墓地面積 17.5 ha，事業費 135 000 円，昭和 13~16 年度，市長執行）。

（5）土地區劃整理組合の成立：神戸都市計畫區域内白草（面積 1.35 ha，整理費 4 401 円），大分縣鶴崎都市計畫區域内鶴崎町面積 160.27 ha，整理費 405 000 円）

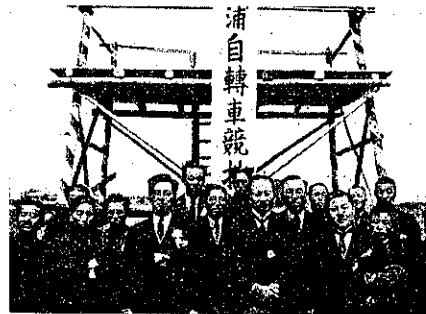
（編輯部）

オリンピック自転車競技場

東京市港灣部では自転車競技場の建設予定地たる品川驛裏の第 9 號埋立地に市内より通ずる唯一の連絡橋

「五色橋」が竣功を見たので，其の開通式を兼ね 4 月 29 日盛大なる地鎮祭を催した。永井オリムピック事務總長，二荒日本自転車聯盟會長其他關係者一同は樂園の國歌吹奏裡に敷地中央に木の香も新しき標識杭が勤勞奉仕團の手に依り打建てらるゝを眺め，天皇陛下萬歳を三唱し茲に起工の準備整へるを祝福した。

図-12.



本工事は豫算 50 萬圓を以て工費の配布を得次第，港灣部技術課長森田三郎氏の指揮下に直ちに着工し明年 9 月末迄には是が完成をなさしめんと當局者は意氣込んでゐる。

競技場敷地は約 32 000 m² 1 周 500 m の競走路を圍み，約 2 000 m² の芝生觀覽席と 3 500 m² の主觀覽席が設けられ 12 000 人を收容する豫定である。

幅員 9 m の曲線部には 20 m/s の速度に應ずる横斷勾配が附せられ競走路の内側には中立地帯と稱し 1 m 幅の水平面が設けられる。（-8 m）の深さの所には良好なる砂利基礎が存在するので此の點迄杭を打込み競走路全体の不等沈下を防止すべく設計が進められてゐる。

競技は夜間行はれるので照明には特に充分の考慮が必要となり亦高速度の競技なるため競技者の控室と競走路内圍とは地下道を以て連絡される事になつてゐる。

競技場の工事施工に當つては一般青年團員，日本自転車聯盟員等の勤勞奉仕が行はれる事になつてゐるので之が遂行に就き日々種々の研究が行はれてゐる。

今後続々各地に於て實施されるであらう此の種の國民運動に對し，土木報國聯盟も聯盟本來の主義に則り積極的に精神並に技術兩方面より是が指導援助するを至當と認め，小澤，金子，佐藤 3 聯盟員は代表として當日の宣誓式に参加した。（太田尾廣治）

新淀川公園計画概要

大阪市は皇紀2600年記念事業として東淀川區新淀川右岸河川敷の柴島水道取入口附近より下流省線東海道本線(上り)に至る地域に面積550,000m²の公園を設けることとした。その施設の内容は次の如くである。

1. 施設内容

- (イ) 運動競技場 110,000m² (野球場 3, 庭球場 6, 蹴球場 3, 排球場 1, 籠球場 1, 運動競技場 2, 自転車走路 1, グライダー練習場 1)
- (ロ) 芝生並に草生地 300,000m²
- (ハ) 池及流 29,000m²

現在の芦原を地均して堤防寄りに各種の運動競技場や自由廣場等を設け、比較的河川寄りには散策、慰樂地帯とし芝生、芦原の中に逍遙園路や野生花園等を設け

専ら風致的施設をするのである。地は洪水敷であるから建物等の建設や樹木の植栽等が一切出来ないのであるが綜合運動場としての利用の外、更に5,6万人の團體運動が出来る自由廣場等は他に今後恐らく求められない事だらう。又流れの池邊には、シヨウブ、アヤメ其の他の水性植物を植え込み、野生花園としての草生地は春の行樂期には市民の摘草地として恰好の場所を造成して体位向上の便を計つたのである。

- 2. 工事期間 自昭和13年5月
至昭和14年3月

- 3. 工事費 總額 160,000円

本工事施行に當り、その勞力の一部は青年團、中等學校生徒の勞力奉仕を受けるのであつて、その人員延數にして50,000人を要する。(日笠育夫)

図-13. 新淀川公園計画圖

