

時 報

第24巻第9號 昭和13年9月

神宮關係施設の大綱

伊勢神宮の尊嚴を保持し以て皇國精神の發揚に資せんが爲、神宮關係施設の整備に關する具体的方策を審議すべく、昭和11年9月設置された内務省の神宮關係施設調査會は爾來今日に至る迄總會及特別委員會に於て慎重審議を重ねられて居たが、去る7月25日午前10時半から内務大臣官邸に開かれた第4回總會に於て内務大臣諮問に對する答申案が満場一致可決された。右答申案は特別委員會第1部及第2部に於て立案されたる神宮並宇治山田市内の大計畫にして、目下神社局及計畫局を中心とし事業の準備を進めつゝあり、豫算の許す限り近く實現化されることとなつた。今その大綱に就て述べれば次の如し。

1. 内宮々域に關する施設

- (1) 宇治橋外宮域の擴張整備 (11.07 ha)。
- (2) 五十鈴川右岸宮域の擴張整備 (87.37 ha)。
- (3) 五十鈴川流域の整備
五十鈴川の清淨化を期し、併せて洪水の防禦を計るため民有地の買収、貸下地回収、水源砂防工事、宇治橋附近改修工事、五十鈴川下流改修工事等を行ふ。

2. 外宮々域に關する施設

- (1) 外宮々域前面の擴張整備 (7.11 ha、一部道路工事を行ふ)。
- (2) 外宮々域東側地域の擴張整備 (12.89 ha、勢田川改修工事を含む)。

3. 建設物の整備其他に關する事項

- (1) 勅使館の新築。
- (2) 祭主官舎の移転改築。
- (3) 神宮司廳の移転改築。
- (4) 神宮文庫の擴充。
- (5) 神宮徴古館、農業館の整備。
- (6) 修養施設に關する助成。
- (7) 神宮皇學館の擴充。

4. 鉄道軌道の整理に關する施設

- (1) 參宮急行電鉄終端驛の移転 (新設省線山田驛に接せしむ)。
- (2) 參宮急行伊勢線終端驛の移転 (大神宮前驛を約500m後退せしむ)

- (3) 東邦電氣軌道線路の移設。

5. 道路に關する施設

- (1) 山田驛より外宮に至る道路
幅員 36m, 延長約 0.8km, 廣場面積約 23 000 m²
- (2) 山田町地内軌道移設道路の新設
幅員 20~18m, 延長約 0.8km, 一部擴幅
- (3) 國道1號の改修
御幸道路の整備 (廣場面積約 6 900 m² 並幅員約 10m の綠樹帶設置)。
内宮參道の整備 (幅員 36m に擴幅)。
新國道の新設 (幅員 11~20m, 延長約 4.4 km)
- (4) 兩宮連絡道路の新設
道路の新設 (幅員 25m, 延長 3.1 km)
綠地の設定 (前道路の兩側に配置)
- (5) 府縣道宇治山田波切線及宇治山田5ヶ所線の整理切下工事並改修を行ふ。
- (6) 其の他の道路の整備
五十鈴川左岸道路の新設 (幅員 4m, 延長 0.45 km)
宇治町地内軌道移設道路の新設 (幅員 20m, 延長 0.45 km)
浦口橋筋道路の整備 (幅員 15m に擴幅)
月夜見宮前廣場の新設 (面積約 1 000 m²)
參宮急行伊勢線終端驛道路の新設 (幅員 12~20m, 延長約 0.5 km)
神社港線と外宮參道との連絡道路の新設 (幅員 15m, 延長約 0.2 km)
- (7) 上, 下水道に關する施設。
外宮關係防火施設。
離宮, 御豫定地の給水施設。
宇治町下水幹線の敷設。
外宮前面に於ける暗渠の移設。

6. 省線山田驛の移転

現在の位置より東北方約500mの箇所に移転。
(編輯部)

若松商港の竣功

若松港は關門海峡の西方約 10 海里、北九州重工業地帯の中樞に灣入せる洞海湾の西岸を占め、對岸戸畑港、灣奥八幡港と共に洞海湾を圍繞して我邦屈指の重要港灣を形成してゐるのであつて、開港々則ては之等の諸港を總括して若松港と稱してゐるが、今回竣功したのは廣義の若松港内の所謂若松港區の商港設備である。

抑々洞海湾は四方殆ど山嶽丘陵に圍まれて風波の懸念は絶無であるが、昔から洲渚連続して水深が乏しく、大船の出入は不可能であつたが、明治維新後筑豊炭田の開發と、沿岸に於ける工業の勃興と、更に若松築港會社の航路泊地の開鑿との 3 者が歩を揃えて進捗して、遂に今日の殷盛を招來するに至つたのであつて、現在戸畑八幡及若松 3 港區の機能分野の概略は次の如くである。即ち戸畑港區では石炭の汽船積込、遠洋漁獲物の集散、收山棧橋等に於ける工場原料及生産品の出入等を主とし、八幡港區は専ら工業港とも稱すべき日鉄八幡製鉄所を首め重工業化学工業用原料及生産品の出入を司り、次て若松港區では石炭の帆船積込を取扱ふの外、更に背域である洞海湾沿岸一帯筑豊地方遠くは久留米熊本方面の門戸をなして居り、諸雜貨諸物資の吞吐を司つてゐるのであつて、之等 3 港區即洞海湾全体の出入貨物總噸量は將に 2 千萬噸を突破せんとする狀況を示してゐるのである。

斯くて今回竣功せる若松商港設備は上述の若松港區の一使命たる石炭以外の一般貨物の取扱能力の増大を主要目途とせるものであつて、この一般貨物は沿岸一帯の諸工業、筑豊炭業の活潑な發展に伴つて逐年増加して、昭和 7 年には 55 萬噸、同 10 年には約 90 萬噸を示してゐるのであるが、其の主要取扱場所としては、僅かに大正 10 年に若松市で施設された若松驛東北端の雜貨埠頭（水深 6 m、延長 272 m）があるのみで極度に狹隘を告げてゐたのであるが、新岸壁の竣功によつて、全く面目を一新した次第であつて、此の工事の内容は次の通りである。

(1) 岸壁：省線若松驛東側海岸に既設雜貨埠頭南方に接続して水深 8 m 岸壁 360 m を築造して 4 千噸～6 千噸級汽船 3 隻を繋留せしめる。此の構造は鉄筋コンクリート函（長 16 m、上幅 5.9 m 下幅 7.3 m、高 9.5 m、重量 648 噸）を主体とせるもので、函は總數 21 箇の中 16 箇は博多港にて製作し海上 60 海里を曳航したものである。

(2) 護岸：前記岸壁の側面に延長 109 m、岬ノ山地先埋立地の外側に 311 m 合計 420 m の護岸を築造す。

(3) 埋立：新設岸壁背面上屋倉庫其の他陸上設備用地として、16 000 m² を埋立て又其の南西方約 500 m の岬ノ山地先に鐵道用地として約 8 000 m² を埋築す。

(4) 浚渫：新設岸壁前面附近約 130 000 m² を水深 8 m に浚渫し泊地を造成す。

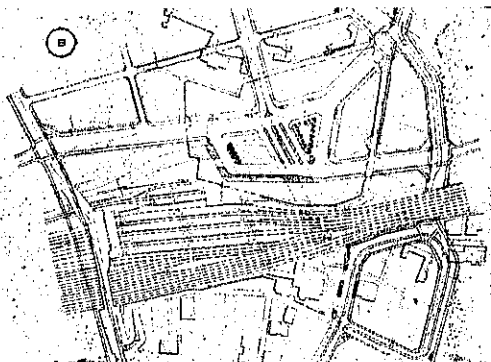
斯くて本工事は工費 80 萬圓を以て昭和 7 年以來内務省下關土木出張所施行の任に當り、6 箇年の歳月を費して此處に全く竣功を告げるに至つたものである。

（前田一三）

新宿驛前廣場計畫概要

事業の目的 新宿驛附近は近時に於ける西域市部の急激なる發展と共に宛然帝都の中心市街地たるの觀を呈し又帝都に於ける交通上の樞要地位を占むるに至れり。之が爲本驛及其の附近に於て中央、山手兩省線、市營電車バス及數條の郊外電車、バス等に依り吞吐される 1 日の乗降客數は實に 30 餘萬人を數ふるの狀態なり。而も此の交通激増の狀態は今尙其の底止する所を知らず正に帝都に於ける交通地獄を招來せんとしつゝあり。乃て之が對策として下記驛前廣場街路及建築敷地を昭和 9 年度より昭和 14 年度に至る 6 ヶ年繼續都市計畫事業として築造することとし之に依り各種交通機關の聯絡統制を計ると共に歩行者の安全と快適を齎らし以て本地に於ける交通緩和の目的を達せんとし更に附近地の現状に鑑み都市計畫法第 12 條及第 13 條に基く土地區劃整理を施行することとし其の概要を以下の通とす。

圖-1. 新宿驛附近廣場及街路計畫



1. 驛前廣場：位置 新宿驛西側の專賣局淀橋工場跡地の中央部 面積 20 664 m² (6 251 坪)

本廣場の東南隅は省線及小田原急行鉄道停車場に接続せしめ廣場内には集團駐車場、乗合自動車乗降場、芝生、車場、歩道等を適當に配置するものである。而して近き將來に於て敷設せらるべき西武高速鉄道及地下鉄道の起終點驛は本廣場地下に收容し以て既設鉄道驛との連絡を至便ならしめんとす。但右地下構築は將來の施設に俟ち今回の事業計畫中に含まれざるものとす。

2. 街路：本事業に依り築設すべき街路は8線にして何れも前記廣場及附近主要街路との連絡の爲設くるものにして従て新設路線は前記廣場を起終點として放射狀に配置すると共に至て歩車道を設け尙街路横斷の混雜と危險とを除却する爲主要箇所には地下横斷歩道を設くるのである。

各街路の大要下の如し

(1) 甲州街道へ通ずるもの(第1號路線)

幅員 33 m, 延長 204 m

(2) 淀橋淨水場方面へ通ずるもの(第2號路線)

幅員 27 m, 延長約 268 m

(3) 青梅街道へ通ずるもの(第3號路線)

幅員 33 m, 延長約 115 m

(4) 前記第3號及第5號路線とを連絡するもの(第4號路線)

幅員 11 m, 延長約 114 m

(5) 都心方面へ通ずるもの(第5號路線)

幅員 27 m, 延長約 128 m

(6) 甲州街道へ通ずるもの(第7號路線)

幅員 11 m, 延長約 143 m

(7) 青梅街道へ通ずるもの(第8號路線)

幅員 11 m, 延長約 86 m

(8) 淀橋淨水場方面へ通ずるもの(淀橋町第2號路線)

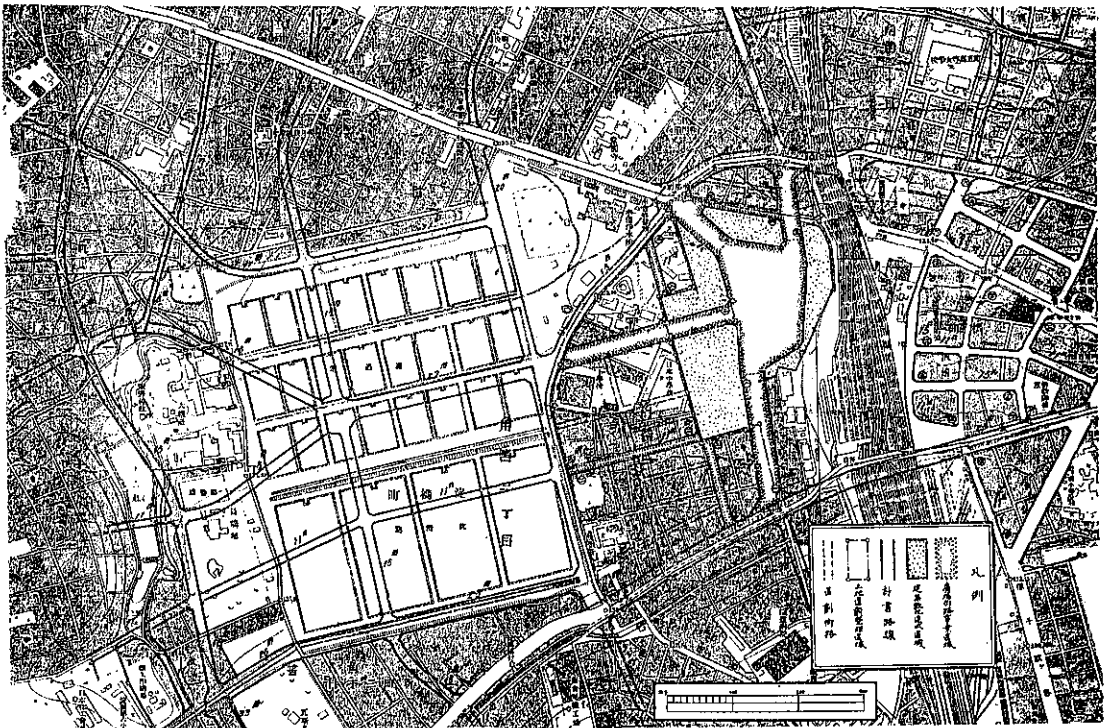
幅員 11 m, 延長約 217 m

3. 建築敷地造成：建築敷地造成事業地面積 33 207 m² (10 045 坪)

區域

(1) 專賣局淀橋工場跡地中廣場及街路敷に充當せざる殘地 19 039 m² (5 759 坪)

圖-2. 東京都市計畫新宿驛附近廣場及街路之圖



- (2) 右工場用地西側に接する民地を奥行約 50~100 m 内外を以て割る土地 11 784 m² (3 564 坪)
- (3) 前記區劃内に存する現在道路敷 2 384 m² (722 坪)

建築敷地造成事業區域に編入する前記の民地は之を買収して他の前記の土地と共に區劃を整理し其の工事完了後は適當の分筆を爲し都市計畫法の定むる處に従て之を宅地として賣却するものである。

4. 角管第 1 土地區劃整理組合地區 (都市計畫法第 12 條に依る): 本地區は青梅街道と東京都市計畫新宿驛附近廣場街路及建築敷地造成事業地との中間に位する角管 1 丁目の 13 913 m² の一團地にして内部は狭小なる道路及私道露路を以て辛ふじて通ずるの状態であり、一方新宿驛廣場附近は前記都市計畫事業によつて改造せられ其の 1 部街路第 5 號は本地區内を貫通するを以て此の機會に土地區劃整理に依りて該街路敷地を提供すると共に地區内に區劃街路を新設して宅地の利用増進を計らむとするものである (表-1)。

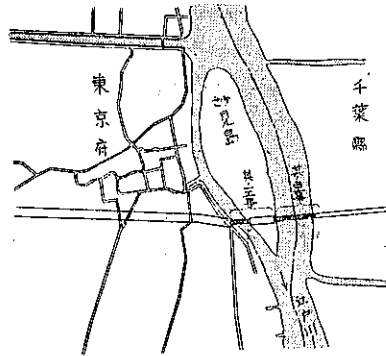
5. 東京都市計畫新宿驛附近土地區劃整理 (都市計畫法第 13 條に依る): 本土地區劃整理施行地區は新宿驛附近廣場街路及建築敷地造成區域の西部に位置し其西南部は淀橋浄水場南側は甲州街道により割られたる 106 962 m² の一團地にして地區内には中等學校及小学校の外は小住宅雜然として密集し加之道路狹隘にして迂餘曲折し上下水道の設備亦不完全にして保安衛生上放任すること能はざる状態にあるを以て新宿驛附近廣場計畫の實施に伴ひて土地區劃整理を施行し以て宅地の利用を増進せむとするものである (表-2)。

(編輯部)

江戸川橋梁架設工事概要

1. 架橋位置及路線名 本橋は東京都市計畫事業幹線放射道路第 16 號線が東京市江戸川區長島町と千葉縣東葛飾郡浦安町との入會に於て江戸川が妙見島によつて二つに別れてゐる箇所に架設せられるものである (図-3 参照)。

図-3.



2. 橋造の大要 (図-4 参照)

(1) 橋梁部分

- 橋 長: 東京府側分流 63.40 m, 千葉縣側分流 101.75 m, 計 165.15 m
- 有效幅員: 10.00 m
- 設計荷重: 内務省規定第 2 種
- 型式: 曲弦ワーレン單構橋
- 支 間: 東京府側分流 62.50 m 1 径間, 千葉縣側分流 50.00 m 2 径間
- 橋 台: 4 基共に小判型井筒基礎にして其の短径 5.20 m, 長径 17.20 m, 長 23.00 m とし、躯体は鉄筋コンクリート造り

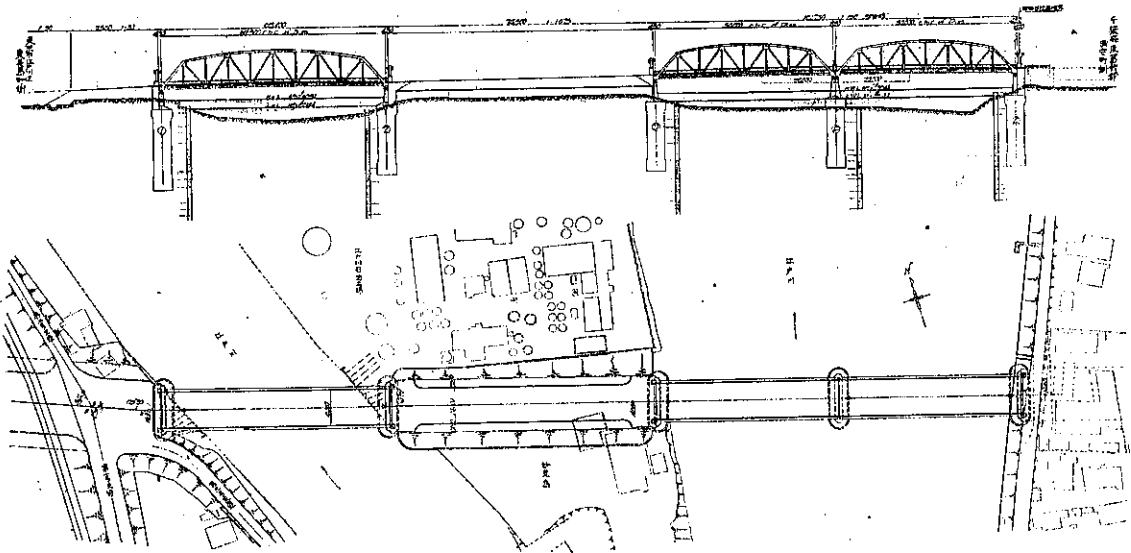
表-1. 土地區劃整理施行前後に於ける面積比較表

施行面積	整 理 前				整 理 後			
	國有道路	市有地	宅 地	計	國有道路	市有地	宅 地	計
13 913 m ²	1 551 m ²	106 m ²	11 256 m ²	12 913 m ²	4 512 m ²	123 m ²	8 278 m ²	12 913 m ²

表-2. 土地區劃整理施行前後に於ける面積比較表

施行面積	整 理 前			整 理 後		
	國有道路	宅 地	計	國有道路	宅 地	計
106 962 m ²	2 506 m ²	104 456 m ²	106 962 m ²	24 568 m ²	82 394 m ²	106 962 m ²

図-4.



とした。

橋脚：千葉側 1 基の橋脚の基礎も橋臺基礎と同様小判型非筒基礎にして其の短径 5.20 m, 長径 17.20 m, 長 19.80 m とし、躯体は鉄筋コンクリート造りとした。

床版及舗装：床版は厚 15 cm の鉄筋コンクリートとし、舗装は厚 5 cm のコンクリート舗装を用ひることとした。

(2) 前後取付道路

東京府側：有効幅員 25.00 m (内車道 16.60 m, 歩道両側各 4.20 m)

千葉側：有効幅員 10.00 m

妙見島部分：有効幅員 15.00 m (内車道 10.00 m, 歩道両側各 2.50 m)

延長 74.50 m

3. 工事の施行 本橋梁工事は東京府側分流に架する部分を其の 1 工事、千葉側分流に架する部分を其の 2 工事とし、後者は千葉側と東京府とが其の工費を折半負擔するものであるが、設計並に現場の監督は總て東京府に於て行ふこととした。但し千葉側取付道路工事は勿論千葉側に於て施行するものである。本工事の内上下部構造及取付道路工事(鉄部の架設を含む)は株式會社錢高組の請負を以て昭和 10 年 9 月 30 日着工し、目下其の 1 工事を殆んど終了し、其の 2

工事の下部工事を終つて鉄部架設中である。一方鉄部製作運搬工事は株式會社櫻田機械製造所の請負を以て既に昭和 12 年 12 月 7 日に完成し居るものである。

4. 主なる使用材料

鋼材： 其の 1 工事 (1 径間分)	219.97 t
其の 2 工事 (2 径間分)	323.35 "
非筒沓 (5 基分)	33.40 "
計	576.72 t
鉄筋： 橋梁下部構造	122.35 t
橋梁上部床版	29.65 "
袖壁及擁壁	68.47 "
計	220.47 t
セメント	40 836 袋

5. 工費

(1) 上下部構造及取付道路工事 (鉄部架設を含む)	269 254 円
内其の 1 工事	148 672 円
其の 2 工事 (東京府千葉側折半)	121 182 円
(2) 鉄部製作運搬工事	96 019 円
内其の 1 工事 (1 径間分)	39 219 円
其の 2 工事 (2 径間分)	56 800 円
(3) 監督員費及諸雜費	8 200 円
總工費	373 473 円
	(福澤 將)

道路研究會 7 月 例 會

東京道路研究會 7 月 例 會 は 7 月 19 日 (第 3 火 曜)
午後 6 時半より、丸ノ内帝國鐵道協會に於て當番幹事
市川良正博士司會の下に開催、下記講演を聴取す。

「ガソリンにアルコールの混用に就て」

内務省土木試験所 内務技師 西川榮三氏
ガソリンに對してアルコールを混合する場合その混

合率の變化に応じてガソリンの性能が如何に變化する
かを實驗的に確かめ、之を數字的に、或は圖表的に示
せるものにして事局柄興味ある講演であつた。終つて
二三の會員よりの質疑応答あり、閉會午後 8 時 40 分、
參會者約 30 名。

(南保 賀)