

時報

第25卷第11號 昭和14年11月

蒙疆張家口上水道敷設工事起工式

總工費 1979 200 円 2 箇年繼續事業の張家口上水道敷設工事起工式は蒙疆 700 萬民衆待望の新政權が四色七條の新政府旗も高らかに成立せし折柄、9月9日の吉日をトシ補助水源地たる水母宮森林公園廣場に於いても嚴肅に且つ盛大に舉行された。

此の日天氣晴朗にして前日來の雨模様も去り秋草咲き続ぶ絶好の起工式日和は政府空前の大偉業への意義ある第一歩を祝福するが如し。天候に恵れた來賓は早くも定刻前より陸續參集し盛況を呈せり。式は次の通り(圖-1~4 參照)。

圖-1. 張家口上水道敷設工事起工式場全景

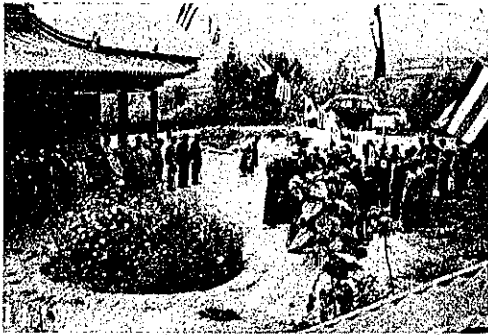


圖-2. 千葉都市建設局長式辭



午前10時半 1) 一同着席 2) 閉式の辭、中田技佐 3) 修祓式 4) 地祓行事 5) 祝詞奏上 6) 皇軍將兵武運長久、新東亞建設犠牲者英靈に對する感謝3分間祈願登黙禱 7) 玉串奉奠、祭主千葉都市建設局長、陳察南政廳長官 蒙古聯合自治政府代表伊藤交通部次長 駐蒙軍代表川島中佐、阿部部隊長 興亞院蒙疆連絡部代表山本

少佐下永張家口特務機關長、望月日本總領事館代表、韓張家口市長、會社銀行代表寺崎蒙疆銀行副總裁、寺崎日本居留民會長、張家口土木建築業組合代表西岡常務理事、工事請負者淺野水道工業株式會社佐野支配人 8) 式辭、千葉都市建設局長 9) 來賓祝辭、酒井興亞院蒙疆連絡部長官(代讀山本調査官)、韓張家口市長、寺崎日本居留民會長、西岡張家口土木建築業組合代表 10) 昇神の儀 11) 閉式の辭、龍野技佐

斯くて滞りなく芽出度く式を終了後一同別席の饗宴場に臨み一同感喜の裡に乾盃し宴を閉じた。張家口上水道敷設工事費豫算額は次の如し。

圖-3. 韓市長祝詞



圖-4. 饗宴場



| | |
|----------|------------|
| 上水道敷設工事費 | 1979 200 円 |
| 事務費 | 133 630 " |
| 給料 | 73 600 " |
| 需用費 | 24 800 " |
| 調査費 | 35 200 " |
| 用地費 | 27 000 " |

| | |
|-----------|-------------|
| 用地費 | 21 500 円 |
| 地上物件移転補償費 | 5 500 〃 |
| 工事費 | 1 807 600 〃 |
| 水源費 | 145 730 〃 |
| 唧筒場費 | 186 910 〃 |
| 配水池築造費 | 232 160 〃 |
| 配水管敷設費 | 1 147 600 〃 |
| 機械器具損料 | 44 400 〃 |
| 建築費 | 37 800 〃 |
| 電気電話設備費 | 13 000 〃 |
| 豫備費 | 11 000 〃 |

(中田忠孝)

500 m の地點に於て南北の方向に 1 000 m, 東西の方向に南側に於て 600 m, 北側に於て 1 360 m の周界線を有する有効面積 848 493 m² の飛行場で, 不正多角形により計畫せるものである。而して其の地籍は北蒲原郡松ヶ崎濱村宇古水戸, 東戸浮地内に位し其の中心地點は略、北緯 37°57', 東經 139°7'17" に相當する。

(2) 位置の現況 本飛行場を繞る一帶は信濃川及阿賀野川河口間東西約 5 500 m, 南北約 1 500 m に互る砂丘地帯であつて, 北は日本海に面し南は標高 28 m を最高とする起伏緩慢なる松林地帯東西に及び此の間に更に東西に跨る標高 16 m を最高とする數條の砂丘松林地帯を形成し此の砂丘地帯の間には幅約 200 m の田畑が存在す。

(3) 都心の關係

(イ) 新潟市との距離 現飛行場は新潟市中心より 9 600 m の郊外にあるが, 本飛行場の新設と共に縣に於て施工せる新設府縣道新潟飛行場線により 8 200 m となり, この間の距離は一層短縮せられることになる。

(ロ) 工場地帯との關係 信濃川右岸一帶は新潟港の完成と共に發展し近時各種工場の建設により煙突等の林立するものありと雖も目下の所周界線外方 2 000 m の地點に高 39.2 m の煙突の建設せる外未だ航空法による制限高を超ゆる障碍物の施設なし。

(4) 計畫高並に勾配 現飛行場の高さは 2.11 m であるが新設飛行場は阿賀野川の高水による湛水並に工費軽減等の間係より北側周界線度を 2.5 m とし, 南側周界線に向ひ 700 分の 1 の上勾配を附す。

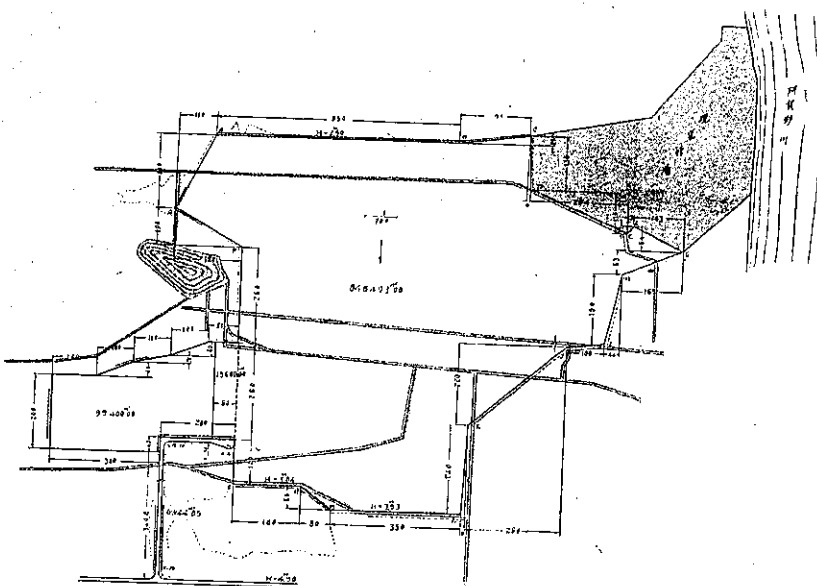
(5) 排水設備 盛土は砂質なるため地下排水は自然滲透により排水せしむるも支障なきものと認む。新潟飛行場内には數條の砂丘地帯に狹まれたる平地の中央に兩方より 3 條の流水路あり, 本計畫に於ては 1 條を一旦沼地に流入せしめ之より略、中央に新設の暗渠によりて他は南側周界線に

新潟飛行場計畫概要

既設の新潟飛行場は現在の定期航空機の發着のみに就いて見てもその面積狹隘なるに加へて, 更に此の地に地方乗員養成所を設置することになつた爲, 航空局に於ては工費總額 98 萬円を以つて新に現飛行場に隣接せる南北側に約 32 萬坪の整地を爲し新飛行場を計畫同工事を新潟縣に委託して既に着々工事進捗中である。

(1) 位置 飛行場の位置は現飛行場南北に隣接し東北端は阿賀野川堤防に接し東南隅は堤防を去ること約

圖-5. 新潟飛行場計畫平面圖



沿ひ暗渠並に開渠によりて共に東側在來水路に連絡せしめる。

(6) 格納庫敷地

計畫飛行場の西南周界線に接し南北 260 m、東西 60 m を有する面積 15 600 m² で勾配は飛行場に倣ひ同一勾配とす。

(7) 飛行学校（養成所）敷地

格納庫敷地に隣接更に西方に 140 m、南北の方向に東側に於て 260 m 西側に於て 200 m を有する面積 99 400 m² の敷地を以て之に當てる。

(8) 府縣道との連絡道路

縣に於て施工せる新瀧飛行場縣との連絡は飛行学校敷地の略中央に於て幅 9.0 m を有する延長 340 m の道路を以てし是より飛行場に到る間 200 m を伸長し終端は自動車の転回に便ならしめる様計畫す。

(9) 事業費

| | |
|---------|-----------|
| 總 額 | 980 000 円 |
| 工 事 費 | 938 279 " |
| 工 費 | 887 089 " |
| 機 械 器 具 | 31 190 " |
| 雜 費 | 20 000 " |
| 監 督 費 | 41 721 " |

以上の中、780 000 円は國の負擔、殘額 20 000 円は新瀧縣の負擔である。 (編輯部)

大 治 鉄 山 の 近 況

大治鉄山は世界稀に見る富鐵の鉄山であり而も我國の一大權益であることは普く世人の知るところで特に今回の時局に國民が最も關心を持って居るのも亦宜なる哉である。今回事變の戦局進展に伴ひ我が勇猛果敢なる皇軍の進撃により該鉄山を占據し茲に一大權益を確保することを得たことは誠に邦家のため喜ぶべき事である。

而して此の鉄山は今後我邦の技術により鑛石の採掘及輸送等の經營を爲すこととなり、尙國策に順応し物動計畫に基て増産する事に決し、其の輸送施設の強化改良を先づ以て實施する要ありとして今回其の調査計畫に不図も私が其の一員として派遣され南京から揚子江の濁流を遡江して現地に臨み約 1 ヶ月の間匪賊と悪疫に怯びやかされつゝ調査中見聞した情況の内發表を許さるゝ範圍に於て少し記述する、従つて搔靴の感があるが諒承せられたい。

偕て大治鉄山は世界長大河の第 5 位にある揚子江の果しなき悠久たる流を遡ること約 550 裡にして湖北省の石灰岩に達す、此處は漢口より約 70 裡程下流の對岸にあつて此處より陸路西方へ約 30 km を距る丘陵地帯にて、鑛區面積は約 220 哩² で鑛石埋藏量は約 1 億噸と稱せられ又鉄含有量は 60% の磁鉄鑛である。而して事變前迄は我國鉄鑛資源の最大供給地であつた事は世人周知の事である。又此の鉄山の起源を文獻に依れば隨唐の時代既に製鉄事業を行ひたるも、明治 24 年張之洞により開發せられ漢陽に鉄工廠を設け製鉄事業の經營をなせるも、其の後屢々支那特有の内憂と又外患により財政窮乏に陥り爲に中止する等種々の交遷があつたが、明治 41 年に至り江西省所在の良質炭（コース炭）を産する萍鄉炭鑛（江西省未占領區域）を合せて一括經營することとなり、茲に漢冶萍煤鉄公が生れ又八幡製鉄所と原鑛石の買収契約が締結し、越て大正 4 年に至り例の對支 21 箇條々約に依り愈々確實に我が國の利權となり、而して事變前迄引続き八幡へ鑛石を供給しつゝあつた。又一方此の利權を得るために數年に互り正金及興業銀行を通して數回に交附せる借款は元利併せて實に 7 千萬圓の巨額に達せりと言はれて居る。尙此の借款は既に政府に肩換りされたるため全く國民の双肩に懸る一大權益である。

大治鉄山は各鉄鑛石の總稱であつて大治縣廳のある大治と稱する小都市は此の附近にある、又鉄山は揚子江の碼頭石灰岩より鉄路 30 km を距る高さ 300 m 程の丘陵の集りて、漢冶萍公司の鉄山及獅子山並に湖北省政府建設廳直營の象鼻山尖山等の一帶を併て稱せらるものである。

此の附近の地質は大体支那古生層の石灰石にして、鉄鑛脈は安山岩中の閃綠岩と石灰岩との接觸面に發達したもので、象鼻山より尖山に至る鑛脈は其の延長實に 2 500 m に及び其の方位は西より約 15 度北に偏して一直線に走つて居る、又其の鑛脈の上幅は約 70 m あつて 70° の斜傾により地下に潛入し石灰岩と閃綠岩に抱擁せられつゝ茶褐色の肌を顯に露して巍然と聳る其の狀は全く文字通りの一大鉄壁であり又甚偉觀である。

事變以前の鑛石撤出量は漢冶萍公司經營の鉄山、獅子山（得道灣）より年間 60 萬噸又湖北省政府建設廳直營の象鼻山より年間 30 萬噸を夫々産出して孰も専用鉄道により揚子江岸の碼頭に搬出し、其の江岸に沿つて貯鑛し汽船に積込まれるもので、列車より直接汽船に積替へる如き設備はない。

此の鑛石を運轉する線路は軌間 1435 m 即ち標準型軌間で漢冶萍公司に屬するものは延長 30 km 外に側線約 5 km を持ち、又軌條は獨逸製の 35 kg を用られて居る、一方湖北省政府經營に屬するものは延長 25 km 他に側線 3 km 餘を有し軌條は 30 kg を用ひ、且つ前者は揚子江岸石灰窯に後者は之より上流約 3 km 黃石港(沈家營)に碼頭を設け何れも鑛石の貯鑛場であり又汽船への積立港として居る。

次に元山の採鑛方法は鑛石採掘箇所が線路より遙かに頭角を露して居るため總て露天掘であつて未だ坑道掘の域に達して居ない。従つて機械設備も案外簡易な設備で、先づ鑿岩機及空氣圧搾機の如きを主としインクライン電機捲上機及發電機等の如きものが裝備せられてある。又採鑛積込は鑛石を山から爆破により切崩し大なるものは破砕機にかけ 1 t 積鑛車により軌間 60 cm の輕便線路を通して棧橋から 40~50 t 積鑛石運搬車に積込むものである、又長江碼頭に於ての本船への積込も機械的裝置は更になく只陸と汽船との間にポントゥーン(浮棧橋)を挾て緊留し、之を中介として橋板を渡して連絡するもので又此の方法は長江流域に至る所で見られる水陸連絡有一の方法である。

揚子江は元來季節的に著しく河水の増減がある即ち融雪期になると遙か上流の四川方面からの雪融水が漸次に流下して夏から秋にかけてが増水期で其の他は渇水時代となる。而して石灰窯に於ける増減の水位は實に 10 m 餘に及ぶ爲水陸連絡設備として固定的の機械裝置は相當考慮されるものでない限り不向である。従て河水の増減に応じて陸と船との間に生ずる勾配を適當に緩和する處置が容易に構せられる前記のポントゥーンが極めて便利とされ長江筋至る所で見られる情景である。

尙碼頭に機械裝置を設置するには長江の如く時々川底に変化を生じ易き流域にては相當困難で地勢を能く吟味して場所の選定を爲すべきである、幸い石灰窯附近は餘り変化を認めざるところと聞いて居る。

現今の積込は 1 日數百人の苦力が群つて丸い木桶に鑛石を入れ竹の天秤棒で肩に擔ひ貯鑛場から本船へ陸続と連る狀はまるで恰も甘いものに蟻が群る如く賑かなものである。而して苦力 1 人の運搬能力は 7~10 t に及び、且つ苦力の募集も比較的容易であるところからして積込賃は割合に廉であると言はれて居る。

只此處に憐みとすることは苦力が雨に曝ることを非常に嫌忌する事爲に降雨ともなれば忽ち作業を放

棄して屋内に逃込んで更に出場を背ぜざる習慣性がある、此れがために緊留中の汽船が其の間徒に時間を空費して待機することとなる。今日の如く船腹極めて拂底の時期には大に考慮を要することとなり苦力の肩による鑛石積込は假に汽船を 6000 t 級とすると約 300 人が一齊に掛るとして約 3 日は優に要し、又降雨でもあれば益々本船の滯泊を延すこととなる。然るに之を機械裝置にすれば、彼の室蘭棧橋のベルトコンベヤーの如く 1 日に 5000 t の積込可能となる、従て船の料金丈けでも疎かのものでなく、且つ時局柄船腹を経済的に活用して船の回漕回數を増すことになる即ち一舉兩得である點と石灰窯が地勢上適當であるに鑑み機械裝置の急設を爲すべきであると思ふ。

現在は事変前に積残した鑛石を苦力によつて汽船に積取り増水期を利用して回漕しつゝある。

次に長江河畔の新廠には 900 t 熔鑛炉 2 基其の他瓦斯清淨機及熱風炉等の裝置があり、又修理工場、機關庫等不測機械設備があり敵が退却に際して大部分携行したり又は遁走に際して壊滅の狀態に爆破したるためこれが復舊は容易なものでなく相當の時日を要するものと思はれる。尙此の内修理工場、機關庫は八幡から機械の一部を取寄せて機關庫の組立及修理を辛じて行へる状態になつた、又漢冶萍公司時代の従事員も高級社員を除いて追々と還て來て作業に従事して居る。

石灰窯一鉄山間の各鉄道は悉く撤去して軌條はトーチカに用ふるか又は揚子江に投げ込みで僅か残存して居る情況で、橋梁は桁を爆破して河中に墜落し桁の再行は不可能である、而し幸ひに小徑間が多いため八幡から I 形桁を取寄せて復舊して居る。

皇軍占據後鉄道隊により在來の路盤に倣つて急遽布設せられたが枕木の配給が意の如くならず、完成を俟たずして引上げ、目下日鉄に於て多數の苦力を使役して銳意線路砂利(碎石)の搬入、線路の搗固めを盛んに施行中である。

又現在の治安は殘敵が大略掃蕩せられたりと雖蔣政權の執拗なるゲリラ戰術により時々鉄山及線路に少數の匪賊が出没するが大した被害はない従つて大部隊の襲撃等は皆無である。

我々の現地調査も各作業班及列車運轉は凡て警備兵により守護されて従事するのであるから危険は少い。

次に漢冶萍公司の各機關は揚子江岸の新廠にあり、又湖北省政府所屬のものは黃石港の方にあつたが敵が退却に際して各建物を徹底的に破壊しつくして誠に慘

状を呈してゐる、尙破壊された残存建物により判断するに相當華美を盡し又宏莊なものであつた事が頷かれる尙街路の如きは幅員 20m で道路が正しく區劃され街路樹を植へ且つコンクリート造りの下水を整備してある。水道も完成してあつたが破壊され、現況では揚子江の水を汲んで濾化して飲用に供せられて居る状態である。而し目下着々と復舊に全力を揚げつゝあるから近き内に立派に設備が完成せられ又文化的施設も備ふる事と思ふ。

大治はマラリヤ蚊の棲息地で蚊を獲つて見ると百疋の内五疋は居ると言ふ従つてマラリヤ病が猖獗するから衛生施設の整備は急務中の急務であると感じた。

大冶鉄山占據後の鉄山經營を委すべき人選に就て相當のいきさつがあつたが國民待望の權益確保であるから當然我邦人の手に委さるべきとし、在來の經營者支

那法人の漢冶萍公司と共同の形式で昔から因縁淺からざりし關係にある日本製鉄株式會社に委任され、且つ敵産とも言ふべき湖北政府經營たりし象鼻山も併せて經營することゝなつた、従つて華中開發會社の小會社華中鐵鑛は之に關與せざることゝなつた。

今回鐵鑛資源確保に伴つて鐵鑛石増産計畫に據る輸送施設計畫は設計を調へ當局へ提出して夫々審議の結果愈々近く起工する事となつた其の内容は公表する自由を有せざるため遺憾ながら略して他日の機會に讓る事とする。兎に角在來鐵道施設に劃期的改良を施され、其の完成の際には大量の鑛石が搬出される事となり我國工業界に一段と精彩を輝し以て躍進日本の絶大なる資源となるべきを確信するものである。 (松下秀樹)

東京都市計畫幹線放射道路第 7 號線竣工

放射道路第 7 號線の内今回竣工せるは目下東京府知事執行中の東京都市計畫事業第二期道路改修計畫に屬するものにして、其の有効幅員を 25m とし起點を

圖-6. 東京都市計畫幹線放射道路第 7 號線位置圖

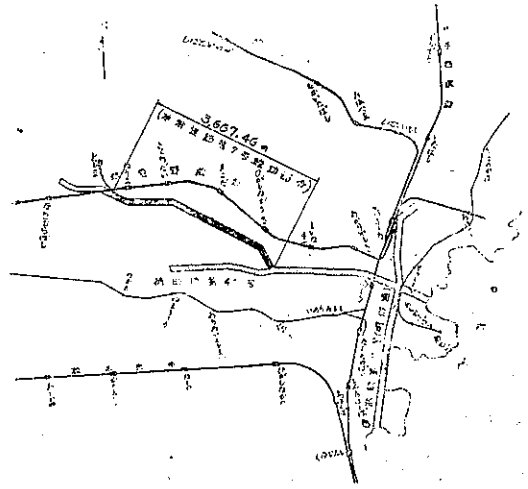
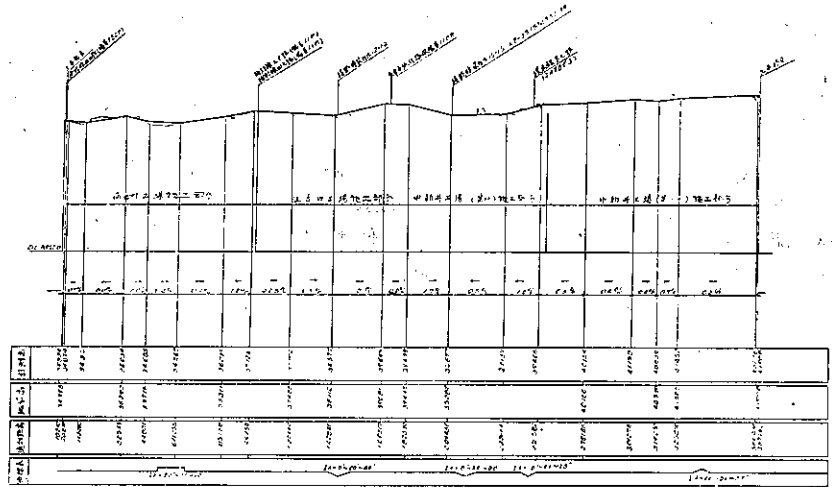


圖-7. 東京都市計畫幹線放射道路第 7 號線縱断面圖



東京市澁橋區西落合 1 丁目地内に於て都市計畫事業道路補助線第 44 號に發し、略々西進して板橋區中新井町 3 丁目地内府縣道第 123 號に至る延長約 4 km に及ぶ道路改修工事である (圖-6 参照)。

(1) 設計概要 (圖-7, 8 参照)

- 有效幅員 25.00 m (内車道 16.60 m, 歩道兩側各 4.20 m)
- 道路延長 3667.46 m
- 車道舗裝 トグカ式 アスファルト コンクリート 厚 5 cm
- 歩道舗裝 コンクリートブロック 398×298×60mm
- 縱斷勾配 最急勾配 1.7%, 最緩勾配 0.2%

図-8. 東京都市計畫幹線放射道路第 7 號線標準横断面図

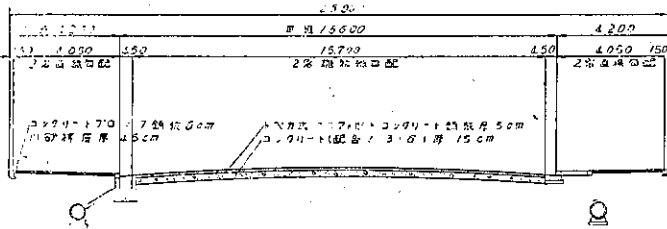
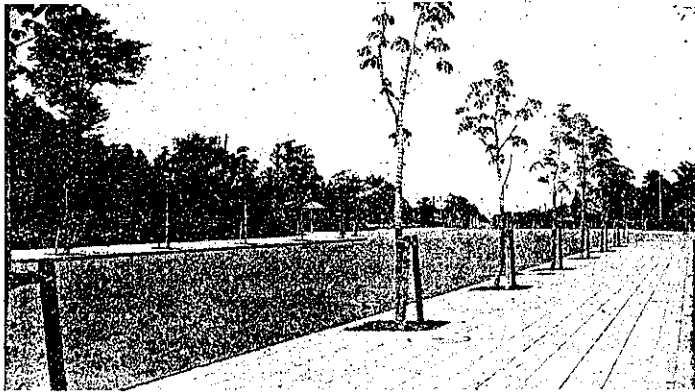


図-9. 竣功せる東京都市計畫幹線放射道路第 7 號線の中新井附近



横断面勾配 車道部分 2% 拋物線勾配
 歩道部分 2% 直線勾配
 排水設備 車道兩側に幅 45cm の街渠を設け之に約 25m の間隔毎に街渠枓を設けて歩道下に敷設せる下水管に導き之を附近の小河川に放流す。
 路上施設 歩道部分に間隔約 6~7m を以て並木枓を設け之にトチ、銀杏等を植込むこととした。

(2) 工事の施行

本路線の改修工事は凡て東京府の直轄を以て施行せるものにして便宜上之を 4 つの區間に分ちて施工することにした。(表-1 参照)

(3) 工 費

本路線の改修工事費總額は 500 433 円であつて其の各施工區間に於ける 1m² 當りの工事費を示すと表-1

の如くである。

尙表-1 に於ける 1m² 當り工費の各施工區間に於ける相異は其の施工時期に於ける材料並に勞力費の騰貴を示すものである。(長瀬 新)

全通せる山田線

概要: 山田線は東北本線盛岡驛から分岐し宮古、山田を経て東北屈指の開港場たる釜山に達する線路にして其の延長は約 156 km ある。

本線は大正 9 年先づ盛岡、宮古、山田間を繋ぐ山田線として着手せられ更に昭和 7 年第 64 議會に於て更に山田、釜石間を追加延長し此の間幾度か竣功年度に変更を見て本年 9 月迄に全通の運びとなつたのである。

大正 10 年盛岡、上米内間着工以來實に拾有九年の歳月と 2,400 萬円の工費を費し浅岸隧道及一部工區の直轄施行を除き大部分を請負施行とし今回竣成を見たのである。

本線路は到る處隧道と橋梁の交叉で、隧道總延長約 2 600 m 其の工費 816 萬円餘、橋梁總延長約 6 000 m 工費 180 萬円餘にて山田線建設費の約 40% に相當するを見ても如何に其の難工事であつたか鮮るのである。

線路沿線: 盛岡から分岐した本線は遙るかに岩手山を左窓に眺めつゝ北上川橋梁を渡つて盛岡市の北東上盛岡を過ぎ上米内驛に至る、上米内は盛岡市上水道の貯水池のある所なり、之より線路は米内川の上流北上山系の山岳地帯に入り、此の間幾多の隧道橋梁を通り大志田、浅岸の兩驛を経て本線中最難工事であつた第一飛鳥隧道に達する。此の間延長約 23 km は工費

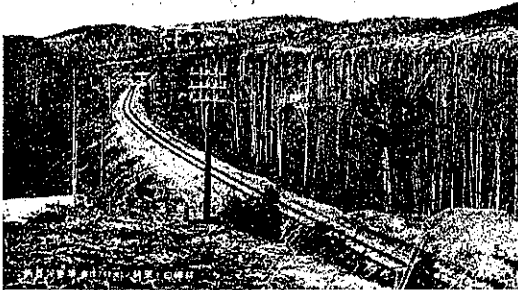
表-1.

| 工場名 | 工事區間延長 | 施工期間 | 工事費 | 1m ² 當り工費 | 長 1m 當り工費 |
|-------|--------------|----------------------|-------------|----------------------|-----------|
| 中新井工場 | 1 128.10 (m) | 昭.10.12. 1~11. 9.17. | 122 968 (円) | 4.36 (円) | 109 (円) |
| 中新井工場 | 856.30 | 12. 2.16~12.12.31. | 118 360 | 5.52 | 128 |
| 江古田工場 | 691.20 | 12. 6.16~13. 4.11. | 86 505 | 5.53 | 138 |
| 南町工場 | 991.86 | 13. 5. 1~14. 10.31. | 172 600 | 6.96 | 174 |

1464000 円を投じたもので隧道口には工事完成の爲の尊い人柱の弔魂碑が建てられてある。続いて第 2, 第 3 飛鳥隧道を通り岩手, 下閉伊の郡界北上山脈の分水嶺を割る區界驛に入る。

區界驛は海拔 742 m 本線最高の驛で北方遙るかに姫神山の秀峯を望み鈴蘭の名所として知られて居る。此の附近一帯は樹肌美しい白樺の密林が連つて居る。

図10- 區界停車場の遠望と白樺林



線路は之から下り勾配となり高山植物に名だたる北上山脈中の最高峰早池峯山海拔 1912 m を右に望みつ、宮古街道と閉伊川の溪流を幾度か横切りつゝ幽邃、勝景を紆餘曲折して松草、平津戸、川内、箱石の各驛を経て陸中川井驛に入る。附近の閉伊川には東北振興株式會社發電所の取入口あり次驛腹帯には發電所がある。茂市小本間鉄道の分岐點たる茂市驛を過ぐる頃から線路は概ね平坦となり閉伊川左岸の縣道に沿ひ蠶目、千徳の兩驛を経て三陸沿岸の要港宮古驛に達する。

宮古は漁獲物の集散地であり又近年ラサ工業株式會社が隣村田老に鑛山を開發し宮古に製鍊所を設置せるに際し今回山田線の全通は極めて意義あるものと思はれる。

驛の北方 4 km に在る黒森神社は和同年間の創建と傳へられ又長慶天皇の御陵墓との巷説のある所なり。

宮古灣に臨む津軽石驛を過ぎ之れより本線路は山間を縫ひ杆餘漸上して祭の神隧道を貫き山田驛に至る途中は山田灣の景勝を添へること一入である。更に船腰驛の附近田の濱部落は過ぐる昭和 8 年 3 月 3 日三陸海嘯の際部落は殆ど全滅せられし悲惨事の所とし想起せられる。

吉里驛へ向ふ船越及附近の海岸は極めて景色に富み之の附近舊街道は往時宮古街道の開墾者として名高い聖僧頼牛和尚が寶歴年間の開墾に成つたものと謂はれて居る。之の吉里吉里の東方 200 m に今を去る 200

餘年前いろは 48 艘の親船を持ち海苔の羽織を着て江戸吉原の大門を 1 週間も閉ざしたと云ふ逸話のある前川善兵衛と云ふ長者の今は見る影もなく荒れ果てた屋敷跡がある。

図-11. 釜石停車場



驛を出で吉里吉里隧道を潜り左転して本線第 1 の大槌川橋梁(桁間 375 m)を渡つて大槌驛に入る、之より線路は新營業區間に入り小槌川橋梁並に大槌隧道を鑿ち右転して据濱海岸に沿ひ鶴住居驛に至る。之の附近には珍らしい 2 km 餘の直線コースがある。更に戀の峠隧道を経て線路は雨石灣を左眼下に見つゝ山裾を匐進し釜石の關門たる釜石隧道延長 960 m を通過すれば山田線の終點釜石驛に着く。

釜石は藩政當時は單なる一漁村たるに過ぎざりしが釜石鑛山の隆盛と共に繁榮し今や人口 4 萬餘、鉄の港として知られ昭和 12 年市制實施より三陸沿岸第一の都市となつたのである。(編輯部)

東京府秋留橋竣工

本橋は府縣道第 91 號八王子-青梅線東京府西多摩郡西秋留村牛沼地内に於て秋川に架すものにして、従来の木橋は經年の結果腐朽甚しく、年々數千円を投じ

図-12. 竣工近き秋留橋全景



て補修するも、常に破損箇所を生じ又出水期に於ては數徑間に互り本橋の流失を來す等の事情に鑑み、之が架換を行ふに決し、昭和 12 年 12 月工を起し本年 10 月工事の竣工を見たるものである。

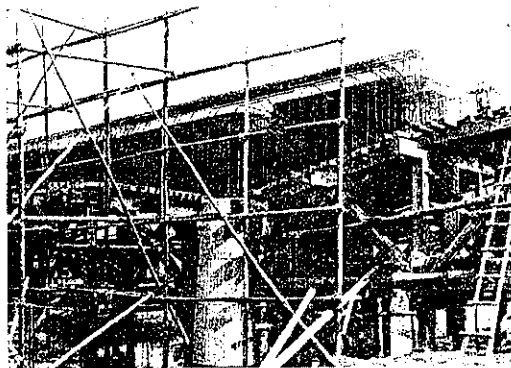
本路線は西多摩郡青梅町より調布村、多西村、西秋留村（本架橋地點）が住村、川口村を経て八王子市に至る三多摩主要路線にして、現在バスの運行あり、前後道路の改修と相俟つて本橋架設による三多摩方面の益するところ甚大なるものがあらう。

去る 10 月 10 日日本橋竣功を祝し、関係者一同參集の上時局柄大規模な祝宴を避け修抜の式を擧行した。

計畫の概要並に工事経過の概要を述べれば次の通りである。

1. 設計荷重 三等荷重
2. 橋 長 150.66 m
3. 有効幅員 6.0 m
4. 橋 面 積 903.96 m²
5. 型 式 ゲルバー式鉄筋コンクリート T 桁
支間 18 m 7 径間
 " 12 m 2 径間
 吊桁長 9.00 m 突桁長 4.50 m
6. 基礎 半動式玉石コンクリート基礎
7. 親柱及高欄 親柱 花崗石造、高欄 鉄筋コンクリート人造石洗出仕上
8. 附帯工事 橋臺取付個所に翼壁及人止柵を設く。取付道路工事は別途起工目下工事中

図-13 工事中の秋留橋



本橋は最初請負工事を以て施行する予定であつたが、再度の入札にも拘らず何れも入札金は本府の實施高を超過せるを以て、實施高に事務雜費を加へたる 102 124 円を以て直轄起工を行つた。幸に鉄筋の購入

が早かつたので、鋼材統制の影響は比較的少かつたが（大部分の鉄筋は統制前に購入済）、昨年 4 月以來鑄物の製造制限に関する統制を受け搖支承鑄鋼の製作不能に至つたので止むを得ず鉄筋コンクリートロッカーに設計を変更した。ロッカーの寸法は高 100 cm 幅 60 cm 長 30 cm とし兩端接觸面には表面を半径 50 cm に削り均した厚 40 mm の鋼板を使用した。鉄筋の挿入量は各断面に對して約 1% である。コンクリートの配合は 1:1.5:3 とし、設計荷重は 130 t である。内務省土木試験所へ依頼試験の結果によればこのロッカーの破壊荷重は 690 t にして充分安全なるを認めた。このロッカー採用に際し鉄筋の追加購入が困難であつたので止むなく基礎に使用の補助鉄筋を幾分減じ、又橋臺を重力式に変更するとか取付道路の高欄を変更する等の努力により調達した。尙統制により変更を見たるものを擧ぐれば床版鋪裝中に使用豫定の鑄鉄製雨水樹の削除、親柱用鑄鉄燈柱及青銅照明器具は之を廢止し、照明燈は親柱より分離して市場品たる鉄筋コンクリート柱を採用した。人止柵工の瓦斯管は全部廢止しコンクリートに変更する等の幾多の設計変更を行つた。尙基礎工事は最初井筒沈下の方法による積りであつたが、橋脚周圍に約 1 m の餘地を残し、1.5 割勾配を以て掘鑿且つ締切を行ひ、釜場を作つてポンプ排水を行つたところ、これが成功したので、努力費に餘裕を生じ、ために努力の不足、賃金の騰貴を生じたるにも拘らず尙當初の豫算の範圍内に於て工事の竣功を見たことは望外の幸であつた。

尙設計変更後に於ける最後の工事設計内譯を示せば次の通りであるが、精算の結果は尙多少の豫算残を生ずる見込である。

| | |
|-------------|--------------|
| 右岸橋臺工 | 4 849.62 |
| 左岸 | 3 604.434 |
| 橋 脚 工 | 25 417.735 |
| 橋 体 工 | 43 048.665 |
| 鋪 裝 工 | 1 085.240 |
| 親柱及高欄工 | 5 974.552 |
| 取付道路翼壁及人止柵工 | 4 761.420 |
| 舊橋取毀工 | 960 000 |
| 電氣工事費 | 604.340 |
| 殘 材 料 | 818.114 |
| 雜 費 | 11 000.000 |
| 合 計 | 102 124.11 円 |

(南保 賀)

都市計畫關係決定事項（9月分）

1. 市街地建築物法適用：北海道釧路郡鳥取村（施行規則第149條の2に依る）。

2. 都市計畫の決定：街路 秋田縣大湯都市計畫街路（11線，延長5.055km，工費概算275,000円），廣島縣竹原都市計畫街路（17線，延長13,884km，工費概算1,492,000円），群馬縣太田都市計畫街路（62線，延長192.650km，工費概算30,457,000円）。

區劃整理 秋田都市計畫秋田驛前土地區劃整理（整理面積4.66ha），秋田都市計畫土崎埋立土地區劃整理（整理面積24.12ha），鳥取都市計畫溫泉街土地區劃整理（整理面積67.97ha，整理費概算343,000円）。

風致地區 廣島縣福山都市計畫風致區（福山城跡20.58ha，薮山46.58ha，草戸山75.63ha）。

飛行場 秋田都市計畫飛行場（面積49.6ha，工費243,000円）。

3. 都市計畫事業の決定：街路 西宮都市計畫街路事業（II. 2.4號，延長0.490km，事業費618,000円，昭和14～16年度，市長執行，II. 3.1號，延長0.524km，事業費300,000円，昭和14～16年度，鳴尾町長執行）神戸都市計畫街路事業（I. 1.3, I. 3.1號，延長2.156km，事業費428,000円，昭和14年度，神戸市長執行），廣島縣竹原都市計畫街路事業（II. 3.1號外2線，總延長0.695km，事業費14,450円，昭和14～15年度，町長執行），桐生都市計畫街路事業（II.

3.20號，延長0.81km，事業費300,000円，昭和14年度，市長執行，II. 1.1號，延長0.59km，事業費506,000円，昭和14～16年度，市長執行）。

區劃整理 廣島都市計畫土地區劃整理第5號地區中を都市計畫事業として廣島市に施行を命じたり（面積105.29ha，事業費302,000円，昭和14～16年度執行），四日市都市計畫臨海土地區劃整理を都市計畫事業として三重縣に施行を命じたり（面積651.5ha，事業費960,000円，昭和14～19年度執行），三重縣阿田和都市計畫土地區劃整理を都市計畫事業として阿田和町に施行を命じたり（面積5.15ha，事業費15,000円，昭和14～16年執行）。

飛行場 秋田都市計畫飛行場事業（面積49.6ha，事業費243,000円，昭和14年度，市長執行）。

墓地 秋田縣大館都市計畫墓地及同事業（面積4.95ha，事業費12,400円，昭和14年度，町長執行）。

4. 土地區劃整理組合の認可：千葉都市計畫區域内千葉市檢見川（面積71.1ha，整理費210,000円）/ 岐阜縣旭ヶ丘（面積14.5ha，整理費57,000円），大阪都市計畫區域内大阪市喜連（面積11.2ha，整理費800,000円），同大阪市東平野（面積11.8ha，整理費114,000円），東舞鶴都市計畫區域内東舞鶴市溝尻（面積22.1ha，整理費105,000円），同東舞鶴市行永（面積16.4ha，整理費60,000円）。

（廣瀬可一）