

ニュース

海外ニュース

○ 1949年11月中の舗装面積は前年度より27%増加

ポルトランドセメント協会の報告によれば、1949年11月1ケ月中のポルトランドセメントコンクリート舗装は3,195,279平方ヤードで前年度の11月1ケ月中の分より27%多かつた。その内街路と小路の舗装が、この1ケ月中で最大で1,744,178平方ヤードで前年度に比較して166%の増加である。地方道(国道)の舗装は922,636平方ヤードで2番目であるが前年度に比較して44%の減少である。航空港の舗装は498,465平方ヤードで前年度より137%の増加である。

1949年の1月~11月の11ヶ月間のコンクリート舗装は43,071,753平方ヤードで、前年度にくらべて1.4%の増加である。

○ 急坂道路の中央に安全のために交通障壁を設置

New Jersey州の西部のMusconetcong丘陵地方の国道では、今回坂路の部分の道路の中央に、事故の起らないように交通障壁を設けた。この国道はNew Jersey州を東西に貫通する運搬道路であつて、ここ数年間に従来2車線では、特に曲りくねつた坂で数回衝突があつた。従つて1949年に4車線に拡張工事が始められて、2車線ずつの境にコンクリートの障壁を設けた。

このコンクリート障壁は舗装面からの高さが19inで、上巾7in、底巾30inで両側共半径18inの凹んだ円形の一部をなす断面である。表面2inの厚さは白色コンクリートとし、この障壁と舗装とのつなぎには、直径1inの異形鉄筋を使用している。この形に障壁がきまるまでに、New Jersey州の道路局では広汎な実験を行つている。この形は自動車や乗っている人によつても大きな害を與えないようにきめられたものである。

○ アメリカの砂と砂利の生産量及びレデーミクストコンクリートの製造量

1950年の砂と砂利の生産量およびレデーミクストコンクリートの製造量は昨年即ち1949年度のそれを

超えるであろうとの予想が、全国レデーミクストコンクリート協会および全国砂・砂利協会との4日間に亘るChicagoでの連合会に於て、両協会の幹事であるVincent P. Aheren氏によつて述べられた。

昨年度における数字は未だ総計されていないが、Aheren氏は、レデーミクストコンクリートの製造量は1948年度よりも約2,500,000立方ヤードの増加を見るものと思われ、本年度の砂と砂利の生産量約325,000,000tに達し、昨年度よりも約7,000,000t増加の見込であると述べた。

尚、連合会では、両協会共、トラックの運轉に対する、安全な運轉の規則を至急設けるよう提案した。之は載荷し過ぎたトラックが、街路や国道を損傷するのを防がねばならないからである。

国内ニュース

○ 最近の私鉄の動き

戦争によつて多かれ少なかれ損害を被つた全国の地方鉄道、軌道も、その復旧整備期を漸く脱して、早くも新線或いは延長線建設工事の具体的計画や、施工に乗り出して來た。

関係官庁において夫々免、特許、或いは施工認可になつた最近の主要な工事は次の通りである。

1. 西武鉄道村山線延長工事

西武鉄道の村山線は、現在高田馬場駅が終端駅で、利用者は不便をかこつてゐたが、今回國電新宿駅東側まで2.1km乗入れ、沿線住民年來の要望に答えることになつた。年内には竣功し、営業開始の予定で既に工事に着手してゐる。

村山線(24km)は昭和2年竣功以來、主として東京西部の交通機関として沿線住民に便宜を與えて來たが、沿線の發達、殊に都心住宅地の震災による焼失以來、沿線居住者の激増を來し、現在高田馬場駅が一日平均8万人を超える降車客を数え、その80%が國電で新宿方面に向う現状で、高田馬場駅の狭隘と、山手線の混雑とで、乗客はその都度多大の不便を感じてゐる。この延長線の竣功によつて、國電高田馬場、新宿兩駅の客扱いを緩和し、他交通機関との連絡を緊密に

し、乗客の利便を増進して沿線の開発に資することが出来るものと思われる。

2. 名古屋市高速鉄道敷設免許

懸案の名古屋市営高速度鉄道第1期計画東西線、南北線12.3kmの敷設は、運輸審議会の答申、現地公聴会の要望も汲んで、去る1月31日旧地方鉄道法に基づく敷設免許になった。

今回敷設免許になった路線は、全線55kmの内、名古屋駅・覚王山間(7.5km)と市役所裏・金山間(4.8km)で、高架31%、地下有蓋8%、掘削44%、隧道17%からなり、東京、大阪に於ける所謂地下鉄の形式を離れた多角形式が採用されることになつてゐる。

名古屋市は戦前人口150万に達してゐたが、都市交通機関としては、路面電車とバスだけで交通難に悩んでゐた。戦後一時減少した人口も、急増の一端を辿り、朝夕の混雑はまさに交通地獄をかこつてゐる現状である。

国鉄名古屋駅乗入問題等技術的にも、又資金面にも尙、未解決の問題があり、前途必ずしも樂觀を許さないが、一日も早く工事に着手出来る日を期待してやまない。

3. 四國中央鉄道誕生

22年來工事施工を申請中であつた四國中央鉄道新線建設工事は、2年來の陣痛を経て、漸く去る3月9日、春にさきがけて誕生した。

この鉄道は、国鉄牟岐線中田駅を起点とし、勝浦川に沿ひ、勝浦郡正木に至る14.1kmの地方鉄道であつて、勝浦炭田(埋藏量160万吨)の開発が主眼目であるが、那賀川沿線を西走して国鉄土讃線土佐山田駅に到達しようとする幹線の将来計画の一環をなすもので、先に経済安定本部及び建設省において、那賀川総合開発特定地域として指定された那賀川奥地の将来における森林資源開発、那賀川水力発電所建設、並びに地下資源開発達成に重要な役割を果たすことが期待される。

4. 熱海に鋼索鉄道二つ

観光地熱海に鋼索鉄道が2ヶ所建設されることになり、去る2月27日末に敷設免許になった。

一つは駿豆鉄道株式会社による梅園・十國峠(2.0km)を結ぶもので、同会社では開さくした自動車専用道路を短絡して、所謂熱海一箱根一小田原の一周コースの輸送力を増強するのが主眼である。最急勾配1000分の266、1年半の工期で年内には着工の予定である。

今一つは、東洋観光興業株式会社によるもので、国鉄熱海駅附近咲見町と、眼下に伊豆半島と相模湾とを見下す駅西北の丘陵山頂桃山を結ぶ0.7kmで、最急勾

配は1000分の164、山頂一帯は観光事業として、ホテル、動物園、公園等諸施設の建設が同会社で計画されてゐる。

5. 福井鉄道の線路延長免許

福井鉄道福武線の軌道線は、福井市の街路の関係で急曲線で迂回して国鉄福井駅前に達してゐたが、戦災に伴う新都市計画に基いて、この迂回部分を計画路線を併用して福井市を南北に短絡して、京福電気鉄道に連絡するもので、本工事が完成すれば、福井・武生間の運轉時分も短縮される訳である。区間は福井市大名町から田原下町に至る1.5kmである。去る2月25日軌道法に基いて敷設特許になつたものである。

6. 秋田市電の市内乗入れ

秋田市電は秋田市西端と雄物川河口の土崎港町を結ぶ市営軌道であるが、一日平均3万人の乗降客の約70%は、市の中心部に往復するもので、市民は多大の不便を感じてゐたが、今回、市東端の国鉄秋田駅とを結ぶ横断延長線(2.6km)が敷設特許となり、竣工の曉には、多年の市民の要請に応えることが出来る。

○敦賀線深坂隧道工事の再開

北陸線中最大の輸送隘路となつて居る米原敦賀間の改良の爲に木ノ本から分岐し深坂隧道を経て敦賀に至る敦賀線の建設を計画し、昭和13年工事に着手したのであるが、戦時中中止し、戦後一時再開したものの再び経済状態の悪条件から昭和23年3月工事中止の已むなきに至つた。

本工事中の難関は、下記の通り本邦第4位に位する5170m、の深坂隧道工事であるが、この隧道は現在導坑を既に貫通し両坑口から合計約3km覆工も完成し中央部附近約2kmの切掘掘鑿と覆工を残して居る。

- | | |
|---------|--------|
| 1. 清水隧道 | 9 702m |
| 2. 丹那隧道 | 7 804m |
| 3. 仙山隧道 | 5 361m |
| 4. 深坂隧道 | 5 170m |

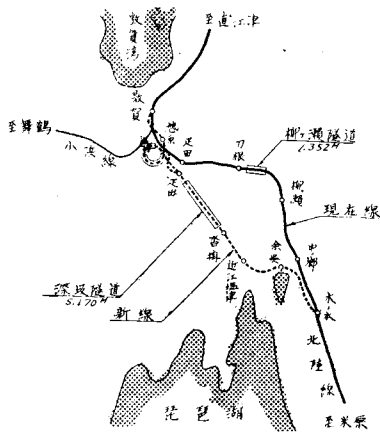
本工事は延長5kmに及ぶ大隧道工事である爲、昭和13年着手以來当時の所謂省直轄工事として施工し、地質軟弱或は湧水の爲に数ヶ所に水抜孔、迂回孔を掘り幾多の困難に遭遇しつつ昭和18年3月導坑を貫通し現在工事の難関は略々突破して居るのであるが、隧道の中央附近は湿度が非常に高く、木材に特殊の腐蝕菌が繁殖し、甚しいのは数ヶ月で材質を破壊し支保工の取換を要するので、工事中止中の維持補修に要する費用は年間2000万円にも及ぶ状態にあり、敦賀線の工事再開の時までには、この冗費の累積は莫大な額に達するものと予想される。然し一方積極的に残部2kmの覆

工を施工するとすれば 15 000 万円で完成し得るので、この維持補修の冗費を節約し、投資の合理性を期する爲 2 ケ年計画で本隧道を完成する事とし名古屋鉄道局岐阜工事で 25 年度から従来に引続き直轄施工する事となつたのである。

本隧道は導坑が既に貫通して居るので工事の難関は略々突破して居るのであるが、戦時中永く空白時代を過し、且つ往事とは全く趣を異にした諸情勢の下に於て直轄工事を如何に円滑に施工するかに焦点がある。

昭和 13 年着手以來既に 10 数年を経過し漸く完成の曙光が見え、長大隧道のランクを賑はせる日の速かならん事を関係者一同鶴首して居る次第である。

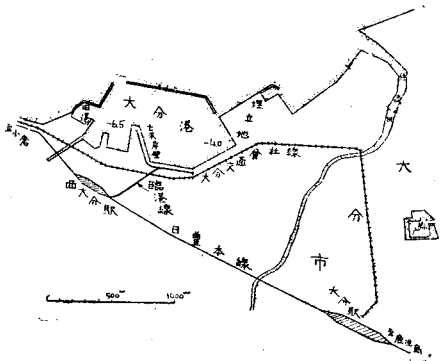
敦賀線一覽圖



○大分臨港線の開通

大分港は九州東海岸唯一の良港として陸運は日豊、豊肥、久大の各線が集り又四國、阪神方面への海路も本港に接続されて居るので九州各地の移入物資の集散基地である。又本港埠頭の岸壁は既に完成し 3 000 屯級汽船の接岸が可能である。然るに背後施設がない爲充分な活用が出来ずに放置されて居たので臨港線を

大分 臨港線略圖



敷設し水陸連絡施設を強化した。

貨物數量……本港の扱貨物屯数は終戦後一時船舶事情の爲減退したが最近増加の傾向にある。昭和 23 年移出入計約 10 万屯、差当り鉄道取扱貨物年間 6 万屯とする

施設……本臨港線は西大分駅より分岐し大分港に至る 1.3km にして國道及び大分交通会社線とは平面交叉する

工事は昭和 24 年末に着工し本年 1 月 5 日完成。

工費……2 000 万円

○開門自動車航送の計画

最近短距離の貨物輸送は漸次鉄道より自動車輸送に移りつゝあるが、これはその輸送が簡便且つ迅速な爲である。然し我國の道路事情は自動車輸送に対して完全でなく殊に海峡、港灣に於ては橋梁、水底トンネルの不備の爲その目的を完全に果せない。これを打開するには短絡経路に当る水面を船舶によつて自動車航送をするのが適切でこの趣旨から下関門司間に自動車航送の計画が進められて居る。

使用船舶……元開門及び宇野高松間貨車航送船（開門丸屯數約 500 屯）を國鉄より拂下を受け、これを改造しトラック 8~10 両積載可能とする。

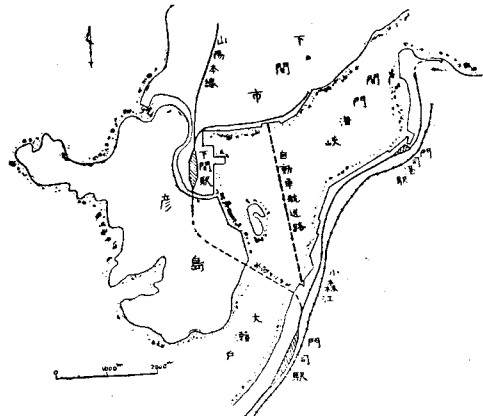
就航船舶 3 隻（内 1 隻予備）

接岸施設……國鉄の旧開門航送施設（可動橋その他）を借用、但し下関方には一部繫船岸壁を新設する

1 日運航回数……12 往復

所要時間……25 分

營業運數……2 哩



○紙の厚ミを連続的に測定する方法

紙・ゴム板・セルロイド板・アルミ板・銅板等のような薄板状物質の厚さを連続的に測定することは、品

(47頁へ)