

# ニュース

## ○第5回建設省直轄工事技術研究会開催

建設省直轄工事第5回技術研究発表会が去る6月26日より3日間に亘り東北地建猿ヶ石工事事務所(岩手県)に於て盛大に催された。

稲浦技監, 松村研究所長, 東北地建伊藤局長を始め各地建, 府県よりの参加者は百余名に達し堰堤, 河川, 道路関係の順で20数件に及ぶ貴重な研究発表が行われた。工事報告及び特殊工法の紹介, 工事計画の発表, その他工学的な研究結果の発表等で多彩を極めたが flood routing を基とした岩木川洪水流量の算定は注目を引いた。その他25年度調査費による「雪に関する研究」「堤防の漏水防止工法」の結果が公表され, 本省提案たる「各種道路工事に於ける経済効果の測定方法」と共に討論された。引続き猿ヶ石堰堤工事現場を見学し大いに感銘を深めたようである。28日夜は長巻温泉で懇談会がもたれた。翌29日は約50名が胆沢堰堤(ロックフィールドラム)工事現場を見学し引続き平泉の中尊寺に詣て藤原三代実朝の夢の跡を追憶した次第である。尚, 研究発表内容及び討議については追て研究所より報告書が発刊される筈である。

## ○鉄道建設審議会の発足

第9回国会で鉄道敷設法が改正され, 去る6月25日第1回の鉄道建設審議会が開催された。審議会は, 鉄道建設に関する運輸大臣の諮問機関であり, 又総理大臣及び関係各大臣に建議することも出来る。委員の構成は衆参両議員の中より各院の指名した者, 関係各省次官, 運輸審議会の会長, 国鉄総裁, 各業界の代表及び鉄道建設に関し学識経験を有するものよりなっている。第1回の会議では, 会長の選出と今後の運営方針が討議された。委員の名簿は次の通りである。

衆議院議員	益谷秀次
同	根本龍太郎
同	佐藤栄作
○同	古武恵市
同	佐伯宗義
同	浅沼稻次郎
参議院議員	岡田信次
同	中山寿彦
同	菊川孝夫
同	前田穰
運輸政務次官	関谷勝利

同 事務次官	秋山 龍
大蔵事務次官	舟山 正吉
農林事務次官	山添 利作
通商産業事務次官	山本 高行
建設事務次官	中田 政美
運輸審議会々長	木村 隆規
日本国有鉄道総裁	加賀山 之雄
全日本観光連盟副会長	平山 孝
富士製鉄株式会社取締役社長	永野 重雄
大阪商工会議所会頭	杉 道助
農林中央金庫理事長	湯河 元威
日本開発銀行総裁	小林 中
関西電力株式会社取締役社長	太田/垣士郎
早稲田大学総長	島田 孝一
元東京帝国大学教授	山崎 匡輔

○印は会長を示す。

## ○国鉄の新線建設始まる

国鉄では永らく新線の建設を中止していたが, 本年度, 赤穂, 津軽, 窪川の3線46.7Kを着手することになった。いづれも戦前路盤の完成されているもので工事費は326,000千円である。戦災の復興及び施設の保守に追われていた国鉄が, 建設部門に着手したことは明るさを感じることが出来る。

## ○国鉄山辺発電所の発電開始

8月1日から発電を開始する国鉄山辺発電所は, その規模及び出力の点に於て戦後最大のものである。昭和23・8準備工事に着手, 昭和24・8から工事は本格化し, 昭26・6略々竣功した。わずかに2ヶ年でこの工事を完成させたのは国鉄の技術力の底力を物語るものである。その設計概要は次の通りである。

取水口	新潟県中魚沼郡千手町沖立
	(既設千手発電所放水路より分水)
水路トンネル	延長 15.6k 勾配断面 0.6/1000
	断面 高さ巾7mの馬蹄型
水路橋	総径間 90.5m 鉄筋コンクリート
	アーチ4連
発電所	新潟県北魚沼郡小千谷町山辺
放水路	同上
使用水量	常時 115 m <sup>3</sup> /sec
	最大 120 m <sup>3</sup> /sec
有効落差	常時 47.159m
	最大 47.063m
発電所出力	常時 46.460 kW
	最大 48.380 kW

技術的な面で特筆すべきは次の4点である。

1. 模型実験により取水口及び水槽の水位を求めた。又余水路に於て流量 240 m<sup>3</sup>/sec 流速 14 m/sec の水勢を減殺する装置を模型実験により求めた。
2. コンクリートに大部分 A・E コンクリートを使用し、各現場で空気量強度等を測定し凡て重量配合によつた。
3. 水路トンネル施工のための横坑斜坑をコンクリート巻にした。これは保守の手数を省き工事の進捗に大いに役立った。
4. 水圧鉄管は現場で溶接し、レントゲン写真を撮つて施工の良否を判定し悪いものはやりなおした。今回使用を開始するのは信濃川の第3期工事であつて、なお土堰堤長約 1 km 有効貯水量 1 000 000 m<sup>3</sup> の調整池及び第3号水圧鉄管並びに水車、発電機が残つている。

現在までの工費は約 56 億で、年間発生電力量は 400 000 000 kWh, 石炭節約量は 250 000 t である。これにより上越線の電源自給、今年度完成予定の高崎線の電化、及び東京附近火力発電の軽減が可能となる。

### ○国鉄の主な防災工事

1. 東海道本線弁天島新井町間第3浜名橋梁  
工事内容  
橋梁新設 径間 19.20m×24 (複線)  
橋脚 複線型井筒基礎  
桁 1線新桁1線現在桁  
線路変更延長 1.900 km  
施工理由 橋脚の亀裂甚しく 70 km/hr の速度制限解除のため  
工費 約1億4千万円

2. 東海道本線川崎鶴見間鶴見川橋梁  
工事内容  
線路扛上及び橋梁新設 径間 16.20m×9  
汽車線及び品鶴線(4線分)は現在橋脚に 1.70 m 継足す。  
電車線及び貨物線(4線分)は新設橋脚複線型 杭打基礎  
施工理由 建設省の河川改修に伴う工事  
工費 約3億5千万円
3. 土讃線大田口、大杉間西屋敷隧道附近線路変更  
工事内容  
線路変更区間 2.100 km  
新線の橋梁延長 2ヶ所 44.60m  
隧道延長 1ヶ所 1.200km  
施工理由 現在の西屋敷隧道は断層破砕帯の中を通過して、地じりのため変状亀裂甚しく運転上危険なため  
工費 約2億4千万円
4. 伯備線方谷、井倉間壯宮隧道附近線路変更  
工事内容  
線路変更区間 1.077 km  
新線の橋梁延長 114 m  
隧道延長 440 m  
土留壁 6 100 m<sup>2</sup>  
施工理由 現在線の壯宮隧道は崖錐部を通過しているため、変圧により変状甚しく隧道自体移動しつゝあり運転上危険なため  
工費 約9 200 万円

### 新刊紹介

#### 加藤誠平、鈴木忠義共著 観光道路

全日本観光連盟発行、A5、76頁、口絵6、図34、写真12、定価150円

戦後外人観光客がふえ、国内の旅行者もゆとりができて始めてか、各地の観光熱は中々盛んで、その国策の重要性も認められてきたようであるが、施設の面では昔のまゝ少しの進歩も見られず、粗末極まるものが多く、観光客に不快な感じを与え、時に赤面させられることさえある。

観光事業も一つの事業として相当の投資をしそれから収益を得るよう努むべきであろう。観光施設の中でも観光地に通ずる幹線道路及び観光地帯内の道路が貧弱なことは今さら云うまでもなく、やかましく云われている所であるが、さてどのような道路を造れば観光の目的によく合致するかについて教えてくれる良書が

なかつた。今まで徒らに金をかけて風致を壊している例も少なくない。

本書はこのような悩みに直面している技術者にとつてまことに親切な指示を与えてくれると思う。観光道路の在り方を外国特に米国の例によつて説き、その我が国への適用方針をのべ、路線選定、構造、附帯施設について観光交通の立場から細説し、沿道風致上にも言及し、設計、経費等についての参考資料や文献も挙げてあり、極めて有益である。

一般道路といえども風景との調和を忘れてよいわけではなく、単に交通の目的を果すだけの殺風景さが近代道路の特徴であつてよいわけがない。その点一般道路技術者も本書から得る所が少なくないと思う。

慾を云えば更に具体的な建設技術面の細部に亘る解説があれば良かったと思うが、現状ではまだ無理なのかも知れない。著者等の努力に敬意を表したい。

(星 植 和)