

土木学会会館落成

学会では創立 40 周年記念事業の一環として 29 年 来より金子源一郎氏を委員長とする土木会館建設委員会を設け、用地問題、建設費等について再三にわたり検討した結果、新宿区四谷駅付近に建設候補地を求め、昨年 7 月より高野建設 KK の施工により工事に着手、2 月末日をもって一応工事の完成をみたので、去る 3 月 5 日移転を終了し即日業務を継続している。新会館は事務室、ホール、図書室、大・小会議室、談話室等の近代的設備を備えた鉄骨コンクリートブロック建築の平屋建てで、庭園の整備を待つて 4 月 2 日完成披露会を催す予定である。なお土質工学会も新会館の一室に移転を行った（本号口絵参照）。

位置：東京都新宿区四谷 1 丁目（外濠公園入口）、敷地：2341 m²、建物面積：本館 440.7 m² 物置 11.53 m²、設計：建設省関東地方建設局管轄部。

川崎臨海工業地帯造成事業着工

わが国四大臨海工業地帯の一つであり、重化学工業の最も重要な地位を占めている京浜工業地帯の川崎地区においては、戦後わが国経済の復興にともない、鋳工業のいちじるしい伸長によりすでに狭隘となつたため、運輸省港湾審議会において決定された川崎港整備計画にもとづいて工業用地造成計画が具体化した。

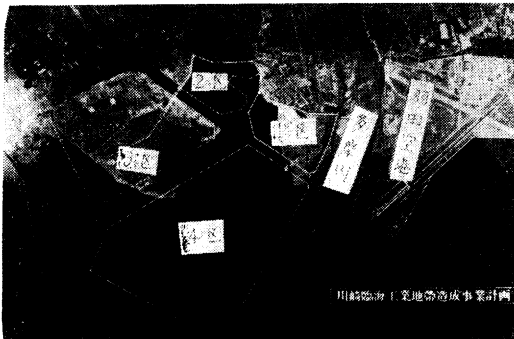
本計画は写真で示す第 1 区より第 4 区までを埋立し整備するものであるが、このうち第 1 区と第 4 区が神奈川県企業庁の企業により着工の運びとなり、昭和 32 年 3 月 1 日起行式が挙行された。

この事業は昭和 36 年度に完成予定であり、その概要を示せば次のとおりである。

	第 1 区	第 4 区	計
埋立面積	193 000 坪	1 011 090 坪	1 204 000 坪
防波護岸		1 800 m	1 800 m
護岸	2 460 m	5 610 m	8 070 m
幹線道路	720 m	2 309 m	3 020 m
臨港鉄道	1 250 m	2 150 m	3 400 m

航路水深は、12 m、運河水深は 4~9 m である。なおこれに要する総事業費は約 54 億 4000 万円である。

川崎臨海工業地帯造成事業計画



自動車試験道路完成

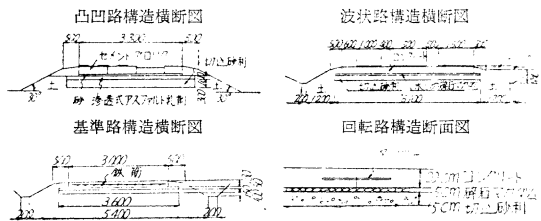
通産省工業技術院機械試験所自動車実験室（東京都北多摩郡東村山村）に新たな試験道路として、基準路、凸凹路、波状路、回転路の 4 本が完成し、去る 3 月 8 日竣工式が行われた。28 年に完成した周回路（幅 6 m、一周 2 013 m）と合わせて各方面の利用が期待されている。

凸凹路：幅員 3.3 m、長さ 150 m で 15 種のコンクリートブロックを、平坦に仕上げたアスファルト舗装の上に 2 cm の砂をまき、その上に敷き並べたもので、平坦なコンクリート面に高さ 2.5 cm、5 cm の凸凹を効果的に配置した。

波状路：幅員 5.5 m、長さ 300 m で、平坦な路面の上に下辺 19 cm、上辺 12 cm、高さ 3 cm の梯形波を 75 cm の間隔で配置し周期的な刺戟を与える。

基準路：幅員 3 m、長さ 250 m で、完全に平滑水平に仕上げた道路で、振動の基礎特性や走行抵抗を実験する。目地間隔を 50 m とし、きれつ防上のため鉄筋網道路とした。

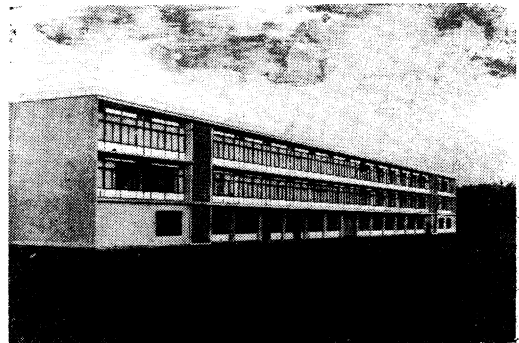
回転路：直径 60 m の円を内包しており、旋回時の運動、操縦性、安定性に関する実験などが主目的で、将来直径 80 m の円形に拡張の予定である。



東大生産技研第五部建物竣工

千葉市にある東京大学生産技術研究所では、かねてから全施設を鉄筋コンクリート造の本建築とする計画を立て、その第一期工事として第五部の建物の新設を急いでいたが、去る 1 月中旬その一部の完成を見た。新建築物は 3 階建の鉄筋コンクリート造で土木および建築の研究室および実験室を収容している。来年度にはさらに各種実

新築された東大生産技研第五部



実験室の増築をはかり移転を完了する予定であるが、内部施設は国内最新の本格的に完備したものを企図している。なお第五部に続き第一部～第四部の建物も逐次建設される予定であり、今後の研究成果が大いに期待されている。

位置：千葉市弥生町1番地（国電西千葉駅前）、建坪：267.7坪・総建坪803.8坪、設計：東京大学営繕課、工費：5920万円

米田副会長エカフエ内陸運輸委員会より帰国

米田副会長はタイ国バンコックにおいて2月15日から21日まで開催されたエカフエ第6回内陸運輸委員会に日本政府主席代表として出席し、会議終了後建設技術を通じての交換、交流をはかるため東南アジア各国（ビルマ、タイ、カンボジア、ヴェトナム、フィリピン）を訪問し、各国の関係者および技術者との意見交換を行い、あわせて建設工事を視察、多大の成果を収め3月10日無事帰国された。なおエカフエには米田（建設）、平山（郵政）、向井（運輸）、村井（郵政）、古庄（通産）、名須川（建設）の各氏が参加し、米田、名須川の両氏のみ各国訪問を行った。

上江橋（有料道路）竣功

大宮市と川越市を直結する最短ルートとして、2級国道東京環状線が荒川と入間川の合流点を渡る所に計画された上江橋は、着工以来実に21年目に完成し、さる3月5日竣功式を行った。

総事業費：2億5200万円、橋長：865.60m、幅員：6.0m、取付道路延長：右岸側1.423m、左岸側1.106m、荒川と入間川の低水路部はそれぞれ支間67.0mおよび67.8mの鋼トラス橋で、他は鉄筋コンクリートゲルバー桁である。

工事は昭和11年埼玉県単独費で着工され、同14年までに当時の金で239000円を投じて、下部工の大部分を完了したが、第2次大戦のため工事が一時中止された。昭和27年に至り、道路整備特別措置法にもとづく有料道路として、埼玉県によつて工事が再開されたが、同31年4月道路公団に引き継がれ、今日に至つたものである。

埼玉県上江橋（有料道路）



鋼桁は松尾橋梁、コンクリート桁および取付道路の大半は鉄道工業、下部工は三上工務所によつて施工された。料金徴収開始は3月3日で料金は次のとおりである。

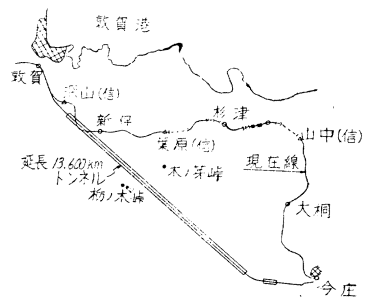
鋼桁は松尾橋梁、コンクリート桁および取付道路の大半は鉄道工業、下部工は三上工務所によつて施工された。料金徴収開始は3月3日で料金は次のとおりである。

普通乗用車	普通貨物自動車	小型自動車	軽自動車	特種自動車	定期バス	その他のバス	バイク
100円	120円	60円	20円	200円	170円	200円	10円

北陸線敦賀～今庄間線増工事にともなう 13km長大トンネル計画具体化す

北陸線敦賀～今庄間の複線化工事は、いよいよ第1次5カ年計画にもとづき32年度より着工される。現在線は25%の連続急勾配線のため、複線化計画に際し、現在線平行案と勾配改良線増設案につき、運転方式、経営費等につき比較検討を進めてきたが、北陸の発展性と、国鉄の近代化、合理化のため勾配改良線を複線で新設することとなった。新線は敦賀～今庄間をほぼ直線で結び、中間に延長13.6kmの複線型トンネルを新設し交流電化式となる。線路延長は19.2km、現在線の延長26.4kmに比し7.2kmの短縮となり、勾配は25%が12%に改良され、補機運転が全廃される。新トンネルは延長13.6kmで現在わが国の最長トンネルである上越線清水トンネル（延長9.702km）に比し、延長で3.9km長くなり、わが国最長の鉄道トンネルとなるばかりでなく、アルプスのシンプロン・トンネル（19.8km単線併列型）その他について世界第5位の長大トンネルとなる。断面は清水トンネルの単線断面31m²に比し約220%増の69m²の大断面で、かつ清水の工期9カ年に比しトンネル中間の大断面突破の困難を見込み堅坑2カ所（深さ130m、150m）を設け、ドリルジャンボ、コンウエイ、ズリ出方式等最新の設備により工期4カ年で完成の予定である。なお、地質は大部分が古生層（砂岩、珪岩並びに粘板岩）で一部花崗岩を挟んでいる。施工方式その他細部については目下検討中であるが、施工方式、掘進速度等、わが国鉄道トンネル建設史上特筆すべき大工事である。

北陸線線増計画平面略図



同縦断略図

