

鳴子ダム湛水開始

北上川下流部総合開発計画の一環として建設省直轄により工事中の鳴子ダムは4月5日湛水開始のはこびとなった。本ダムは洪水調節を主として、発電かんがいの目的を兼ねそなえたアーチ型の多目的ダムで昭和27年着工したものであるが、その概要は次のとおりである。

地点名：北上川水系江合川	
貯水池：総貯水量	50 000 000 m ³
有効貯水量	33 000 000 m ³
洪水調節容量	19 000 000 m ³
計画洪水流量	1 600 m ³ /s
調節流量	700 m ³ /s
ダム：型式	アーチ式コンクリートダム
地質	閃緑花崗岩
堤高	94.5 m
堤頂長	215 m
堤体積	180 000 m ³
余水吐	トンネル余水吐および堤頂越流
事業効果：	
治水	治水工事費節減、洪水防衛による年平均経済効果 2 億 9 000 万円
発電	年間発生電力量 86 255 MWH
かんがい	受益面積 9 618 町歩 増産石数 7 000 石/年
工事費：ダム工事 32 億円	
発電工事 約 12 億円	

国際かんがい排水委員会第3回総会の開催

来る4月29日～5月4日までサンフランシスコで第3回総会が開催されることになり、わが国からは建設省河川局治水課長川村満雄氏、農林省農地局建設部かんがい排水課佐々木四郎氏、および東大教授福田 等氏が出席することになっている。

なお、第3回総会の特長としては、昨年マドリッドで

開かれた理事会の決議により、国際かんがい排水委員会の目的に、洪水調節および河川改修の問題をとりあげることになっていることである。

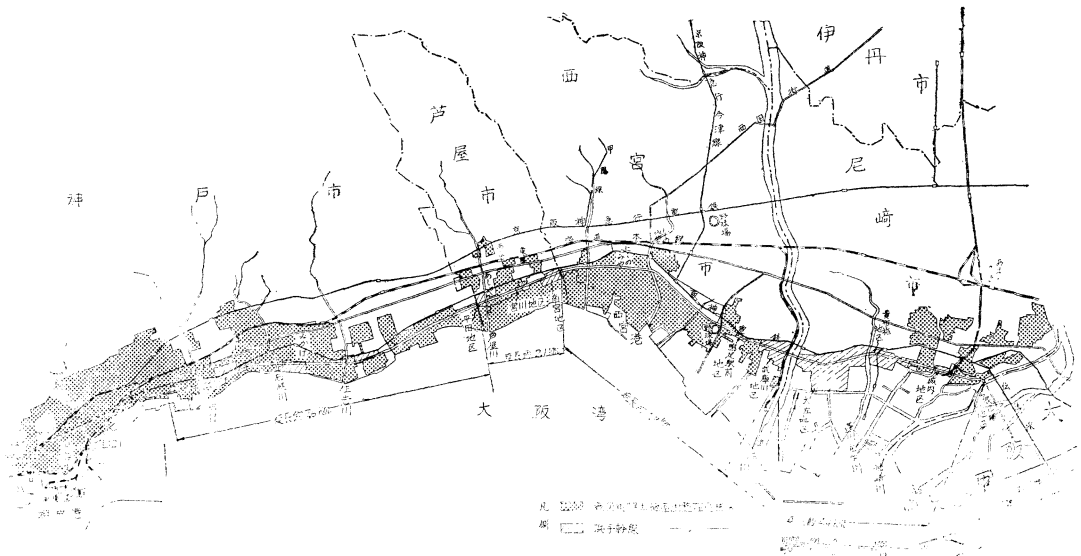
国際かんがい排水委員会は第1回会議を1951年1月インドのニューデリーで開催した。その際第1回国際執行理事会が1月12日に行われ、その会合において「国際かんがい排水委員会憲章」が審議され決定された。この憲章によると、国際かんがい排水委員会の目的は工学的、経済的および社会的側面における、かんがいおよび排水の科学技術の発達および応用を奨励し、かつ助長することである。またその事業は、開拓のためのかんがい排水事業の計画、財政および経済に関係があるすべての事項、並びにかんがい排水に関する種々の目的のための運河および、他の人口水路を含む付属土木工事の設計、建設および維持管理を含む、となつている。

また建設省関係者は第1回総会に安芸俊一氏が出席し第2回アルジェリヤの会議（1952年）には米田（当時の河川局長）技監が出席している。

第二阪神国道整備事業

尼崎市辰巳橋より神戸市灘区岩屋南町に到る約20kmの区間は、国道2号線の交通処理能力が飽和点に達している状況にかんがみ、早くよりその早期貫通が望まれていたが、このうち、12.7kmは昭和20年以降、戦災復興土地区画整理事業により用地取得が終つており、残り7.3km（否戦災地区）について、昭和31年度より新たに都市計画事業として4カ年計画で土地区画整理等が実施されることになった。計画幅員50m、総事業費約28億円、なおこれと並行して橋梁、立体交叉、舗装工事が行われることになっている。

浜手幹線計画図



	面 積 (坪)	事 業 費 (千円)
巴 崎	436 600	977 500
西 宮	94 000	208 400
青 屋	64 800	252 700
神 戸	176 100	1 344 400
計	771 500	2 783 000

奈良県信貴山に鋼索鉄道竣工

さる3月21日、近畿日本鉄道大阪線信貴山口より高安山頂間1.3kmに鋼索鉄道が竣工した。本鉄道の竣工によって昆沙門天で有名な名刹のある信貴山には大阪より約30分で達することができることとなり、近畿日本鉄道は合計4線の鋼索鉄道を有することになった。

なお、本鋼索鉄道は戦時中企業整備によって撤去されたものである。同時に鋼索鉄道終点より信貴山門までは山上自動車道路2.1kmが新設され、バス連絡がある。施設の概要は、線路延長1690m、最急勾配480%、鋼索直径44mm、最大乗車人員171名である。

尾道市千光寺山に旅客索道開通

昨年末より工事中であった尾道市千光寺山旅客索道は今回竣工し、3月26日運輸営業を開始した。本索道は瀬戸内海の観光都市尾道市および、国立公園瀬戸内海を一望に俯瞰できる千光寺山に敷設されたものであつて、その線路延長は361m、高低差115m、搬器定員30名である。

アパートの移転(戦災復興事業)

東京都市計画復興土地区画整理事業による道路拡幅のため、東京都文京区大塚窪町の女子アパートを4m移動することになり昭和32年1月5日から工事を開始した。地上5階地下1階、建坪223坪で延1125坪の鉄筋コンクリート造のこの建物は重量約7000tで、150世帯213人が居住したまま電灯、ガス、水道、電話、下水等の機能を止めないで移動したので、曳家としてかつてない大規模な工事となった。建物の基礎下80cmを総掘り

移動中のアパート



し、コロ場を140カ所設け、45kgレールを2000m、コンクリートマクラ木1000本、木マクラ木3500本を配置し、50t油圧ジャッキ20台で3月5日から押進めて、同8日に移動を終った。基礎下のコンクリート充填および埋戻しに約1カ月要するので、総日数は3カ月あまり、要する人員は延約2万人になる。

第4回日本道路会議開催

日本道路協会が主催する日本道路会議も本年で第4回を迎えることとなった。毎回、数多くの道路技術者が一堂につどい、意義ある多くの論文の発表および真剣な討議を行い、道路技術の向上に大きな足跡を残してきたのであるが、本年は特に道路予算も画期的に増し、またわが国最初の高速自動車道路の建設に着手するという意義ある年であり全国道路技術者の参加が期待されている。

会議は東京都千代田区大手町の産経会館において10月22日(火)~26日(土)に至る5日間、開催され、発表論文の申込み期限は7月31日までとなっている。

なお、今回予定されている特定課題は次のとおりである。

1. 幹線道路における沿道の制限(占用規制を含む)の程度並びにその方式
2. 道路交通量の増加推定
3. 路盤と表層工種の経済上より見た関連性
4. 日本における舗装用機械の実績とその問題点
5. 橋梁基礎工法の選定とその耐荷力の判定
6. 新形式橋梁(合成桁橋、箱桁橋、格子桁橋、プレストレストコンクリート橋等)の経済的考察
7. 混合交通を考慮した2車線道路の交通容量
8. 道路交通事故の調査および対策
9. 最近における交通費の激増に対応する街路網計画

東京地下鉄4号線(池袋・新宿間)建設状況

東京地下鉄4号線は昨年7月池袋・東京駅間が開通したが、その後引つづき工事を進め、本年12月東京西銀座(数寄屋橋)まで開通の見込みである。西銀座・霞ヶ関間には、潜函工法による特殊工事がすでに着手され、33年9月には霞ヶ関まで開通予定であり、最近霞ヶ関・新宿間の工事にも着手、四谷付近において国鉄線をまたぎ、一挙新宿まで工事を進め、34年3月全線開通の見とおしを立て鋭意工事を急いでいる(口絵写真参照)。

ニュース提供のお願い

編集委員会の内部に常置委員会を設け、各方面から取材しておりますが、なかなか御期待に添えない現状です。

とくにローカル・ニュースが乏しいので、地方におられる会員の方々は、どこでどんなことを、どんな方法でやっているか等簡単にお知らせ願えません。その場合なるべく図表・写真などをつけて下さい。