

高速自動車国道関係法律成立す

政府が今国会に提出した高速自動車国道法案および道路整備特別措置法の一部を改正する法律案は、去る4月19日成立し、同25日法律第79号および第80号として公布施行され、議員提出の法律案として第22回国会から継続審議中の国土開発縦貫自動車道建設法も3月28日成立、4月16日法律第68号として公布施行された。これらの法律は高速自動車国道に関する一連の立法措置であり、かくして高速自動車国道の建設管理体制は、制度的にも確立されたわけである。まず国土開発縦貫自動車道建設法は、同法の別表に掲げてあるように北海道から九州までの国土を縦貫する高速道路を建設して国土の普遍的開発を計ろうとするものであり、小牧一吹田間については、この法律により国土開発縦貫自動車道の予定路線として法定された。高速自動車国道法は、この国土開発縦貫自動車道を含む高速自動車国道を道路法上の道路として建設管理することとし、この高速自動車国道の路線の指定、整備計画、管理、構造、保全等について定めている。この法律では、高速自動車国道の建設管理は建設大臣が行うこととなっているが、高速自動車国道の建設には巨額の費用を要するので、特別の措置として、建設費を償還するため有料制を採用して日本道路公団にその建設管理を行わせることができるようにしたのが道路整備特別措置法の改正である。

駐車場法案、国会を通過

建設省計画局では、最近の都市における自動車数の激増と都心部交通の輻湊、駐車需要の増大等に関連し、街路交通を円滑化し、都市機能の維持増進をはかるため、駐車場法案を今国会へ提出、18日両院を通過した。

都市計画が決定された商業地域内の自動車交通の輻湊する区域について都道府県知事の申出により、駐車場整備地区を定め、この区域内の路上駐車場の配置および規模に関する計画を立案し、大臣の承認をうけること。

これらの路上駐車場については、50円/h以内の駐車料金を徴収し、これを路外駐車場の整備の財源にあてる。

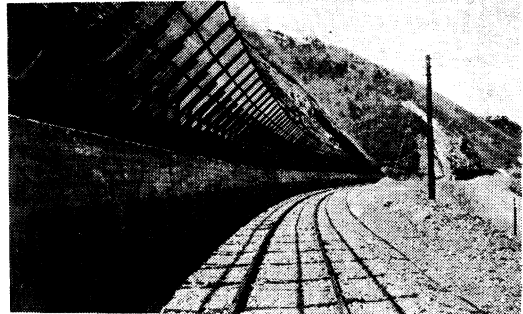
路外駐車場は、前記の駐車場整備地区内において、都市計画が決定され、路外駐車場でその利用について駐車料金を徴収するものを設置する者は、その位置、規模、構造、設備その他および管理規程について都道府県知事に届出を要する。さらに、これらの施設の構造、設備、運営等の監督のため、都道府県知事は、駐車場管理者から資料の提出を求め、立入検査をし、必要な指示をあたえることができること、等が規定される見込みである。

小本線、宇津野～浅内間営業開始(5月16日)

今回営業を開始した区間は山田線支線の小本線宇津野～浅内間(11km)の線路で、本線路は地形峻険にして、トンネル20カ所、総延長3619m、橋梁20カ所878m

があり、また高切取、高築堤の箇所も多く、地質の関係上、落石防護工の施設も多い。終端駅浅内駅には鉄鋼製産に必要なわが国でも最良質の耐火粘土が出貨される。

茂市起点 20.9 km 付近左側の落石止



32年度河川総合開発事業新規着工地点

本年度より新たに河川総合開発事業(多目的ダム)として次の5カ地点(直轄2, 補助3)が着工される。

所在地 河川名 ダム名 目的	直轄		補助			
	宮城 名取川 大倉 F.A.W.I	京都 淀川 天ヶ瀬 F.P	栃木 大谷川 中禅寺湖 F.A.P	香川 別当川 内海 F.W	山口 小瀬川 小瀬川 F	
ダム	堤高(m) 82.0	67.5	—	16.9	50.0	
	体積(m <sup>3</sup> ) 244 000	188 000	—	コ 10 500 土 15 000	94 860	
貯水池	集水面積(km <sup>2</sup> ) 89	353	125	3.7	135	
	有効貯水容量(m <sup>3</sup> ) 25 000 000	20 000 000	25 100 000	125 000	12 500 000	
効	洪水調節(m <sup>3</sup> /s) かんがい(町歩) 発電kW(1000)	1 200~800 — 40 000 (135 640)	1 360~560 — — (10 400)	540~340 512 — —	56~20 — — —	970~570 — — —
	果 水(1000 m <sup>3</sup> /日)	—	—	—	—	—
共同施設費(千円)	2 220 000	2 780 000	80 000	42 000	1 090 000	
竣功予定	昭和 35	35	33	32	34	

註: 目的欄中、F: 洪水調節, A: かんがい, W: 上水道, I: 工業用水

白糸橋完成

神奈川県が施工中の珍しい曲板桁橋がこのほど完成した。2級国道小田原下田線の小田原市根府川地内、白糸川に架設せられたもので、架橋位置はたまたま谷の一番奥であり、橋長を最小限にして道路の曲線半径をなるべくとるためこのような曲つた橋が考えられた。事業概要は次のとおりである(口絵写真参照)。

事業名: 昭和30年度国庫補助橋架換事業  
 事業費: 15,000,000円 橋長: 25.50m  
 支間: 25.00m 幅員: 7.00m  
 型式: 上路鋼曲板桁橋 橋格: T-14, L-14  
 曲線半径: 橋桁中心線 30.00m, 路面中心線 29.60m  
 縦断勾配: 2% 横断勾配: 6% カント  
 主桁腹板高: 内側主桁 2.00m, 外側主桁 2.40m  
 鋼重: 48.929t (274 kg/m<sup>2</sup>) H.R. Exp. を除く

応力測定：東京大学平井研究室 依託  
 模型実験：1/25 真鍮製模型 竣 功：31年12月  
 施 工：三菱日本重工業 KK 横浜造船所

羽越本線雄物川橋梁架替工事

羽越本線、新屋～羽後牛島間にかかる雄物川橋梁は、下路トラス支間 46.80m×10連、上路鉸桁支間 9.80m×1連、11.70m×1連、19.20m×5連からなる、延長約 600m の橋梁である。

このうち下路トラス9連は(1連は昭29架設)日本海の潮風による異状腐食はなはだしく、強度低下し、現在 40km/h の速度制限中で、今回これら老朽9連をKS-18の新桁に取替えることになったが、種々の諸条件から架設は縦取り吊下げ架替工法を採用した。工事は盛岡工務局が31年度下期に着工し32年度秋冬繁忙期前までに完成の予定で、目下トラスの組立架替工事施工中であり、その第1連目の架替が去る5月6日完了した。

架替工事中の雄物川橋梁



野洲国道完成

新潟～京都を結ぶ1級国道8号線は、国内主要幹線道路として国道1号線とともに早期改良の必要性から各所で改良工事が行われているが、特に野洲国道は、滋賀県野洲郡野洲町小堤より昔時の中仙道である野洲町、守山町の狹隘で屈曲の多い旧国道沿いを避け、三上山麓を抜け野洲川大橋を通過、滋賀県栗太郡栗東町に至る延長7770m間の改良工事を建設省直轄工事として昭和26年着工、32年3月野洲川大橋の完成と相まってここに竣工した。これにより改良前国道との延長は約1.5km短縮するとともに、鉄道との平面交叉、最小幅員3.5m、直角曲り、小曲線半径などの交通難も解消した。

野洲国道

延長：7770m、車道幅員：7.5m、事業費：250000000円  
 盛土：155100m<sup>3</sup> 切土：54200m<sup>3</sup>

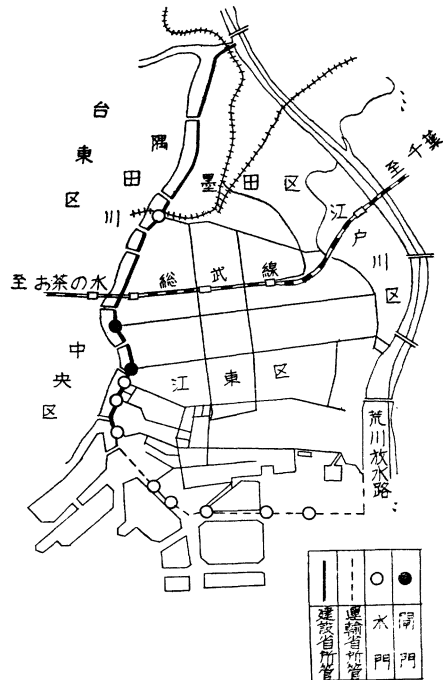
野洲川大橋

橋長：413.6m 17連、幅員：8.0m  
 型式：鉄筋コンクリート グルバー桁橋 工費：116000000円  
 (上部 68500000円、下部 47500000円)  
 主要資材：鋼材 620t、セメント 2480t、木材 5280石

東京都江東地区恒久高潮対策事業着工

隅田川、東京湾、荒川放水路に囲まれた三角地帯である墨田、江東、江戸川区の一部の江東デルタ地域(面積

43km<sup>2</sup>、人口620000人)は古利根川河口の人為的に埋立てられた沖積地帯で、全国有数の地盤沈下の激しい特殊地域で、最も沈下のはなはだしいところでは大正7年より現在まで270cmほど沈下し、現在の地盤の高さは満潮面より低く、ところによつては干潮面よりも低い所もある実情であるため、都では地盤沈下の原因並びに現況を調査してきたが、たまたま去る24年のキティ台風の襲来は高潮位 A.P.+3.15m に達し、地域の大半が浸水被害をうけた。そこで災害復旧土木助成工事で昭和25～30年をもつて隅田川筋護岸高 A.P.+4.00m 内部河川 A.P.+3.60m の高潮防御を実施したが、この地域は調査の結果より今後なお1m程度の地盤沈下があるとされ、また大正4年の異常高潮は何と A.P.+4.20m であつたので、依然として高潮の脅威をうける。そこで江東地区を完全に高潮から防御する江東地区恒久高潮対策事業を樹立し、31年度に国費、都費1650万円で細部調査を分担し本事業の決定をみた。すなわち隅田川および海岸沿いに高さ平均6.00mの防潮堤を囲らし在来内部河川の河口には水閘門を設けその事業費75億円、初年度たる32年度には水門1基、護岸170mを着工する。



	事業量	事業費
建設省所管	護水 岸 9000 m 閘門 6 基	3900000000 円
運輸省所管	護水 岸 6670 m 閘門 5 基	3600000000 円
計	護水 岸 15670 m 閘門 11 基	7500000000 円