

道路舗装コンクール

建設省では、最近の自動車の激増と重量化に対応する舗装工事の設計、施工技術の向上をはかるため、道路舗装コンクールを行つている。第1回は昨年行われ、現在第2回を実施中である。対称は各地建が2年前に施工したセメント・コンクリート舗装工事のうち任意の1km区間で、直営、請負いずれでもよく、現在までに各地方建設局から推せんされた工事は、すべて直営工事であつた。

第1回のコンクールでは

- (1) 舗装の平坦性 (100 点)
- (2) 舗装版の圧縮強度 (100 点)
- (3) 舗装版のキレット (100 点)

以上合計 300 点として審査した。

第2回のコンクールでは、第1回の審査結果を検討して、若干の修正を行つた。

(1) 舗装面の平坦性 (200 点) : 舗装の縦断方向の平坦性を審査するもので、長さ 1.5m の直線定規を用いて 298 カ所について不陸を測定し、絶対値 5mm 以上のものについて減点する。

(2) 舗装面の横断勾配 (50 点) : 平坦性を測定した版のうち、任意の連続した 20 コの版の中央で傾斜計を用いて横断勾配を測る。設計と実測との横断勾配の差により減点する。

(3) 圧縮強度

- a) 施工中の供試体の圧縮または曲げ強度 (50 点)
- b) 切り取りコア (20 コ) の圧縮強度 (200 点)

設計強度と測定平均強度差を求め、後者が大きい場合は 15% まで減点なしとし、15% より大きい場合は 1% ごとに 1 点を減じ、測定圧縮強度が設計強度より小さい場合は 1% ごとに 5 点を減ずる。また、測定圧縮強度の変動係数から 10% を引いたものについて 0.1% ごとに 1 点を減ずる。

(4) 版厚 (200 点) : 圧縮試験のために切り取つたコアから版厚を測定して、設計厚との差 +10mm 以上または -5mm 以下のものについて減点する。

(5) 目地

a) 目地の不陸 (100 点) : 連続した 90 カ所の横目地を選んで、3mm 以上の不陸のあるものについて減点する。

b) 目地の破壊 (200 点) : 1km の全区間について、目地付近のコンクリート版の破壊状態により減点する。

以上の5項目、合計 1000 点として審査する。

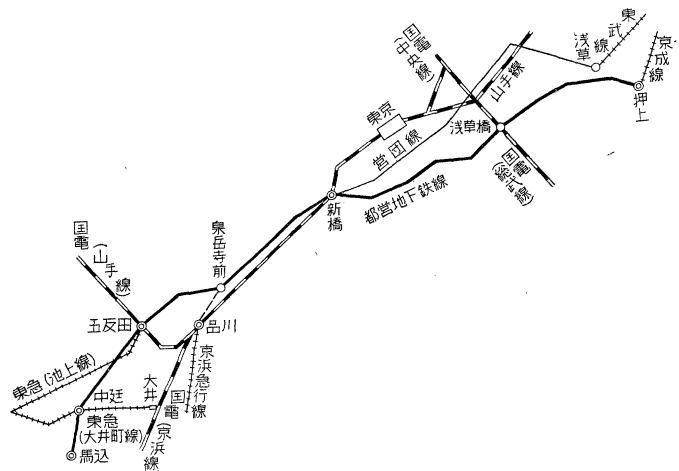
関西電力黒部川第四水力開発工事 大町第2号トンネル貫通

長野県信濃大町市から黒部峡谷に築造されるダム地点を結ぶ大町ルートは延長約 20 km、このうち、白馬連峰の 3000 m 級の峰々の直下を約 5.5 km のトンネルで通過する。昨年 5 月この 5.5 km のトンネルのうちの最長部分約 3.6 km の第 2 号トンネルが坑口より 1691 m の地点で破砕帯に遭遇し、多量の湧水と落盤になやまされながら難工事を続けてきた。破砕層の厚さはトンネル方向に約 60 m にもおよび、湧水量は一時は 700 l/sec に達し、水温は 4℃、また落盤防止の支保工は、50 kg レールでは不十分な部分もあり、20×15 cm の H 型鋼を 80 cm 間隔で架設した。峡谷側からの迎え掘り約 1000 m は昨年暮までに施工して冬季工事は行わずそのままにしておいた。この部分は断面も小さいので切掘げを行い、岩盤不良部の巻立舗装を行つて一応完成するのは 4 月末の予定である。いよいよ雪融けを待つて、ダムの掘削工事が始まろうとしているので、トンネル貫通は現地に力強い希望を湧かせている。

都営地下鉄の建設計画

従来路面電車とバスに主力を注いでいた東京都交通局では、今後帝都高速度交通営団と協力して地下鉄網の建設に乗り出すことになった。都営地下鉄の第 1 号は大田区馬込・墨田区押上線である。この路線は住宅が非常に混んでいる割合に交通機関の少ない城南地区の馬込を起点として、五反田で国鉄山手線、東急池上線と連絡し、泉岳寺で京浜急行線の乗入れを考え、さらに都心の新橋、昭和通りを経て浅草橋で国鉄総武線と連絡し、蔵前から

都営地下鉄計画略図



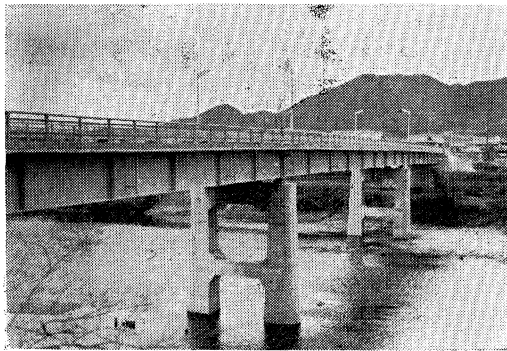
隅田川をくぐって駒形を経て押上に至り、京成線と連絡、乗入れのできる有利な路線であつて、全長 17.3 km、建設費 257 億円である。建設の方法は全線をトンネルとし、通過地の状況に応じて開さく式、トンネル式および特殊式を採用し、8 工区に分けて工事を施行する予定である。工事はまづ押上方面より着手し、全線開通を待たず一部完成すれば営業を開始する方針で、都営地下鉄の出現は昭和 34 年秋、全線開通は昭和 37 年末の予定である。

三スパン連続格子桁滝野大橋（旧大正橋）完成

二級国道明石・舞鶴線が兵庫県加東郡滝野町区内で古川を横断する地点に架設中であつた滝野大橋（旧大正橋）は、昭和 30 年 12 月着工以来 2 年 2 カ月の才月を費やして最近完成し去る 1 月 25 日に渡初式が行われた。

本橋は延長 108.6 m、幅員 6.5 m、設計荷重は鋼示第 1 種の連続格子桁橋で、総事業費は 4 955.4 万円である。上部工は、34.1 m + 40.4 m + 34.1 m = 108.6 m の溶接プレートガーダー橋であり、その設計計算には連続格子桁理論が採用され製作は播磨造船所、橋台は扶壁式鉄筋コンクリート造、橋脚は二層ラーメン式鉄筋コンクリート造で、その高さは 13 m、下部工事は大林組である。竣工にさきだち 1 月 13 日に自衛隊伊丹部隊の特殊車両二両、計 61 t の荷重を用いて、載荷試験を行った。この結果については近く発表の予定である。本橋は観光地園龍灘の入口にあたるので親柱に若鮎をかざつた。

滝野大橋（三スパン連続鋼格子桁）全景

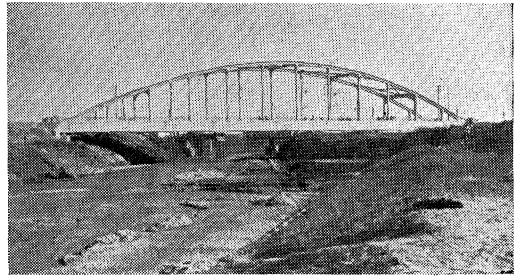


神崎橋（佐賀県）竣功

1 級国道 34 号線、神崎橋は国庫補助橋梁整備費、災害費、および災害助成費により、昭和 29 年より 4 カ年の工期をもつて竣功した。

位 置：佐賀県神埼郡神埼町 河川名：筑後川支川城原川
構造および工費概要：橋長 82.5 m、幅員 8.7 m、橋格 一等橋、上部工ランガーガーダー（82.5 m）、橋台 扶壁式（杭付）、取付道路 830 m、橋梁整備費 56 978 000 円、災害費 55 806 508 円、助成費 20 448 000 円、合計 133 232 508 円

竣功した神崎橋



プレストレスト コンクリート 技術協会設立さる

去る 2 月 21 日プレストレスト コンクリート技術協会（略称 P.C.E.A.）の設立総会が設立世話人平山復二郎氏を座長として会員 70 名が集まり、東京丸の内会館で開催された。PC がわが国で工業化されてから 6 年目を迎えたが技術の進歩発達は国際的な関連を保つことによつて促進されるものであり、P.C.E.A. がわが国 PC 技術者の知識と技術を結集するとともに、この組織をもつて、PC の国際連盟である F.I.P. (The International Federation of Prestressing) に加入することはきわめて有意義である。P.C.E.A. の規約は 6 章 20 条よりなり、発起人会の推せんにより次のとおり会長、副会長が指名された。

会 長 吉田徳次郎氏（九大名誉教授、学士院会員）

副会長 坂 静 雄氏（京都大学教授）

なお P.C.E.A. はセメント技術協会（港区赤坂台町 1 の 2）内に設けられ、会員を募集中である。

昭和 32 年度における建設業界の海外進出

最近海外建設工事の引合いがかなりふえつつあり、今後建設業界の海外進出は大きな期待が持たれる。昭和 32 年度における実績は 1 月末現在で次のとおりである。

(1) 引合い：20 カ国から 54 件の引合いが来ており応札を検討しているものは次のとおりである。

- (a) タイ国のヤンヒーダム
- (b) パキスタンのローリー川鉄橋
- (c) イランのカルン川橋梁
- (d) マラヤ連邦カメロン水力発電所土木工事

(2) 応札、落札の状況全体で 10 件応札し、落札件数は 6 件でおもなものは次のとおりである。

- (a) 香港のフーセンタービル
- (b) ラオスの国連宿舎
- (c) ポルトガル領ゴマのモルマカオ港拡張工事

入札ずみで開札していないもの

- (a) バンコックの穀物サイロ
- (b) ラングーンのみ頭工事
- (c) 蒙州のスノウイマウンテン開発計画工事