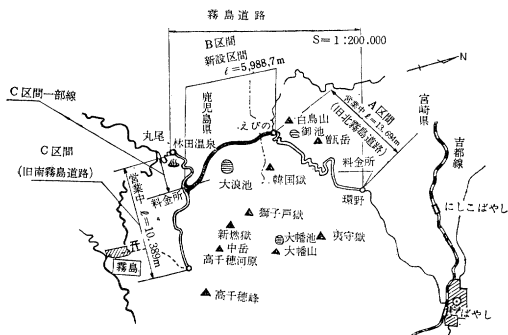


### 霧島道路完成

南北両霧島をつなぐ道路として昭和35年4月に着工，その完成がもたれていた霧島道路が去る10月27日開通した。すでに昭和32年11月に鹿児島県側に南霧島道路，翌32年8月に宮崎県側に北霧島道路が開通して，観光はもとより林産資源の開発に大いに貢献していたが，両道路が連絡していなかったため，その効果は十分に発揮されていないうらみがあったが，今回の完成区間約6kmによって，これまでの南北両霧島道路は完全につながり，総延長30km現在日本で一番長い有料道路として，宮崎，鹿児島両県を結ぶ産業開発道路として，産業経済文化の交流発展が期待される。

霧島道路位置図



コルゲートパイプ施工中



工事概要（新設工事区間）

路線名：県道小林えびの霧島公園線  
位置：宮崎県西諸県郡飯野町末永宇白鳥から鹿児島県始良郡牧園町高千穂字湯ノ谷まで  
延長：総延長5988.7m，うち道路延長5864.4m(新設5573.1m，改良291.3m)，橋梁13カ所124.3m(うち既設3カ所18.7m)  
巾員：全巾員5.0m，車道巾員4.0m，橋梁巾員5.0m  
路面：砂利道  
勾配：最急勾配8.2%，平均勾配5.4%  
屈曲：最小曲線半径一般60m 特別30m  
事業費：200000000円  
工期：着工 昭和35年4月8日 竣工昭和36年10月7日  
主要資材：セメント1624t，鉄筋93t，鋼材653m(コルゲートパイプ) 砕石17000m<sup>3</sup>  
労務者：延70000人  
施工業者：KK坂下組，KK小牧組

### 交通営団荻窪線新中野～南阿佐ヶ谷間

#### 地下鉄開通

国鉄中央線の通勤ラッシュ緩和のため建設をいそいでいた交通営団地下鉄荻窪線では今回新中野～南阿佐ヶ谷間3kmが11

月1日営業を開始した。本区間は35年4月着工したもので丸の内線の延長であって，従って規格は丸の内線と全く同じである。この区間には新高円寺駅と南阿佐ヶ谷駅の2駅が新設され，いずれも相対式ホームである。本線は急曲線や急勾配が比較的少なく，地質は悪くなく従来工事区間にくらべて施工は割合順調に行なわれた。軌道はすべてコンクリート道床で騒音，振動防止のためゴムパッド，ゴムタイプレートを使用した。建設費は37億6000万円となっている。なお本区間には新高円寺変電所が新設された。

南阿佐ヶ谷～荻窪間1.5kmについては国鉄中央線の冬季混雑緩和に役立つよう鋭意工事が進められ，来春1月下旬完成を目標としている。

### 西日本鉄道大牟田線福岡駅移設工事竣工

福岡市の戦災復興地区画整理事業の一環である主要街路の拡中にもなって35年3月以来工事中であった西鉄大牟田線福岡駅の移設工事がこのほど完成し，11月1日から使用開始した（口絵写真参照）。本工事は福岡駅をふくめて約800mの区間の本線路を移設と同時に高架化したものであって，福岡駅構内延長370mを4線式高架とし，従来の4線3ホームを将来の旅客増加にそなえ5線5ホームを有する高架式停車場となった。高架下は倉庫をはじめ旅客誘致のための商店街，飲食店街を設けるほか，バス発着所として使用される。駅舎は隣接のデパートとの間に3階建のものが表玄関として建てられている。

高架方式は駅構内は鉄筋コンクリート構造とし，そのほか約400mは盛土擁壁構造である。工事費は13.2億円である。

### “新道路整備5カ年計画”閣議決定される

現計画を発展的解消して，新たに昭和36年度を初年度とし道路総投資を2兆1000億円とする新5カ年計画が10月27日閣議決定された。その内容は次のようなものである。

道路整備緊急措置法（昭和33年法律第34号）第2条第1項に規定する道路整備5カ年計画を次のとおり定める。

#### 1. 道路の整備の目標

わが国経済の高度の成長にもなう自動車輸送需要増大のすう勢に即応して道路の改良，舗装などの整備を緊急に行ない，もって経済基盤の強化と国民生活の向上に寄与するため，昭和36年度以降5カ年間に地方公共団体の行なう単独事業をふくめて総額2兆1000億円を道路整備に投資するものとし，このうち国がその整備に要する費用を負担し，または補助する一般道路ならびに日本道路公団および首都高速道路公団の行なう有料道路の整備に関し，道路整備5カ年計画として総額1兆7500億円に相当する事業を行なうものとする。

この計画においては，高速自動車国道をはじめとする全国的な幹線道路網の整備，大都市およびその周辺における道路交通混雑の緩和ならびに重要産業地帯における道路網の整備拡充に特に配慮するものとし，その種類ごとの道路の整備の目標は，次のとおりとする。

(1) 高速自動車国道：高速自動車国道については，高速自動車国道中央自動車道（小牧市，吹田市間）および高速自動車国道吹田神戸線の吹田市，西宮市間の建設を完了するほか，国土開発縦貫自動車道中央自動車道の東京都，富士吉田市間および東海道幹線自動車国道について建設を行なうとともに，その他の区間の調査を行なうものとする。

(2) 一級国道：一級国道については，全路線の改築をおおむね完了するとともに，大都市およびその周辺ならびに重要産

業地帯における特に交通量の多い区間に重点をおいて再改築を行なうものとする。

なお、国が直轄で維持および修繕を行なう区間を漸次追加し、昭和40年度末においては、一級国道のおおむね全区間について国が直轄で維持および修繕を行なうものとする。

(3) 二級国道：二級国道については、昭和36年度以降10カ年間におおむねその整備を完了することを目途として、昭和36年度以降5カ年間においては、国土を横断する路線のうち重要な路線、大都市およびその周辺の路線、重要産業地帯の路線ならびに国際観光上緊急に整備を要する路線に重点をおいて整備の促進をはかり、総延長に対する改良済延長の比率を約61%に、舗装済延長の比率を約43%にそれぞれ引き上げるものとする。

(4) 都道府県道および市町村道：都道府県道および市町村道については、重要な地方的幹線、重要産業地帯において産業基盤の整備のため必要な路線、重要都市における交通の円滑をはかるため緊急に整備を要する路線、未開発地域の開発を促進するため重要な路線および観光上重要な路線について整備の促進をはかり、主要地方道（道路法(昭和27年法律第180号)第56条の規定により建設大臣が指定する主要な都道府県道または市道をいう。以下同じ）について、総延長に対する改良済延長の比率を約51%に、舗装済延長の比率を約24%にそれぞれ引き上げるものとする。

なお、交通量の多い階切道については、立体交差化などによりその改良を推進するとともに、大都市およびその周辺、重要産業地帯などにおけるいちじるしく交通のふくそうする地域については、自動車専用道路の整備を促進し、特に、東京都における交通の混雑を緩和するため、首都高速道路70kmの建設を完了するものとする。

## 2. 道路の整備の事業の量

この計画における道路の整備の事業の量は、次のとおりとする。

- (1) 一般道路：
- ① 一級国道の改築 改良 3 940 km, 舗装 5 210 km
  - ② 二級国道の改築 改良 3 610 km, 舗装 3 520 km
  - ③ 主要地方道の改築 改良 2 470 km, 舗装 2 890 km
  - ④ 主要地方道以外の都道府県道の改築 改良 2 100 km, 舗装 1 530 km
  - ⑤ 主要地方道以外の市町村道の改築 改良 2 220 km, 舗装 1 520 km
  - ⑥ 維持、修繕等 維持 231 億円 修繕 528 億円 特殊改良 488 億円 除雪、防雪等 242 億円
  - ⑦ 機械の整備 建設機械の整備 121 億円 除雪機械の整備 52 億円
  - ⑧ 道路の調査 56 億円
- (2) 有料道路：
- ① 高速自動車国道の新設 2 313 億円
  - ② 首都高速道路の新設 1 189 億円
  - ③ その他の道路の新設および改築 916 億円
  - ④ 維持および修繕 49 億円
  - ⑤ 道路の調査 33 億円

## 下田ロープウェイおよび室登山ロープウェイの開通

伊豆半島開発の一環として下田市付近の寝姿山にロープウェイを建設中であったが、近く開通予定の伊豆急行電鉄にさきが

けて、11月1日に開業の運びとなった。このロープウェイは3線交走式であって、その延長は517m、高低差は154m、搬器最大乗車人員は41人、支索直径は50mmであって、中間には支柱のない1径間の構造となっている。

また、渓谷、清流美で有名な秩父長瀬の近くにある室登山にもロープウェイが11月5日に開通した。このロープウェイは最大乗車人員が61人であって、阿蘇山ロープウェイの81人乗りを次いでわが国第2の乗車容量を誇るものである。このため、支索(直径46mm)を2本使用した4線交走式を採用している。延長は797m、高低差240mである。

## コロンボ計画による港湾ゼミナールについて

コロンボ計画技術協力計画にもとづく第1回港湾ゼミナールが日本政府主催(運輸省港湾局担当)により、去る10月7日より11月1日にわたって東京赤坂のアジア会館において開催された。

近年日本においてもこのようなゼミナールは、経済ゼミナール、労働ゼミナール、地震工学ゼミナールなど各分野にわたって行なわれているが、港湾関係においては初めての試みであった。港湾ゼミナールの目的は、東南アジア諸国に対する技術協力の一環として、運輸面特に港湾の管理運営の能率化および港湾施設の近代化の方策を検討することにより、当該国経済開発上港湾機能の障害をのぞくのみならず、一層の管理運営の能率化、施設整備改善によって貿易の促進、経済の発展に貢献するとともに、彼我港湾関係者の国際的親善を増進することにあった。ゼミナール参加者は、コロンボ計画加盟国東南アジア11カ国(ほかに韓国が参加)の港湾管理担当官庁所属の管理および技術職員22名、日本側からは運輸省港湾局職員および港湾管理者ならび民間有識者であったが、東南アジア諸国は特に第1回の試みであったことおよび各国の強い関心の反映によりおのの代表的指導者層の人材を派遣せしめたため、非常に有意義かつきわめて効果的なゼミナールとなった。

### 題目およびスケジュール

10月7日～10月21日

講義：港湾整備5カ年計画、港湾行政、日本主要港湾の概要および計画、日本港運事業、所得倍増計画と港湾行政投資、貨物の損傷防止と責任、港湾管理の実務、海難防止、航路標識、船舶運行から見た港湾、地域開発計画における港湾、港湾構造物の設計、港湾荷役機械および作業船、港湾災害対策、港湾統計、日本の漁港

この間、横浜港、東京港、運研(久里浜)、商船大学、日立、石川島の工場を視察

10月22日～10月30日

視察：八幡製鉄所、新三菱造船、自動車工場、日本陶器、松下電子工業、武田薬品、鐘紡の各工場、関門港、神戸港、大阪港、名古屋港視察、京都観光

10月31日 評価

11月1日 閉講

今回のゼミナールの成果は各方面から注目をうけているが、成果のまず第一にあげられることは、講義、討論、視察によって港湾という共通の場を通して日本の現状を正確に認識せしめ、それによって今後港湾社会を進展せしめる方途の一端が見出されたこと、これに付随して各国参加者間の相互理解が深められ、各国間の親善増進に寄与し得たことであろう。

次にこのゼミナールは当初中堅クラスを対象として企画されたが、それにもかかわらず実際の参加者は各国の代表的管理層

が大部分を占めており、しかも各人きわめて真剣に問題に取り組んで、一国を双肩にならなつて立つといった意気すらみられ、参加者の出席率は開期を通じほとんど100%であった。このことは低開発に悩む各国がいかに真剣に港湾開発を考えているかの一端を明らかにするものであって、今後ますますこの種のゼミナールの必要性が示されたものと考えられる。評価においては、ゼミナールの今後の方向として、会議式、分科会式の必要性、また問題のほり下げ方などについて有意義な意見が発表され、いずれも次の段階において十分考慮すべきことが決議され、成功裡に閉会となった。

### 建設省直轄技術研究発表会開催

第15回建設省直轄技術研究発表会は10月17、18日の両日新潟市において開催せられた。北海道開発局、各県および道路公団からも多数参加し、総出席者数500余名の盛会で、17日9時より県医師会館にて合同大会を開催、来賓挨拶、共通課題発表後河川部会（県医師会館）、道路部会（県婦人会館）にわかれ、研究成果の発表が行なわれた。発表論文数は両部会あわせて、共通課題、要望課題、推奨課題、自由課題の54題であった。次に共通、要望、課題の題名を紹介する。

#### 研究題名

##### 〔共通課題〕

建設工事における機械経費の占める割合とその算定基準  
軟弱地盤の基礎杭について

##### 河川部会

##### 〔要望課題〕

護岸水制に関する研究  
砂防ダムの堆砂に関する研究  
波浪の研究

##### 道路部会

##### 〔要望課題〕

舗装修繕工法としての注入工法および被覆工法の採択基準に関する研究  
道路および交通条件の自動車走行速度におよぼす影響に関する研究  
アスファルト舗装のすべりとすべり止め工法に関する研究  
また、発表会終了後、大河津コース、奥只見コース、佐渡コースの三班にわれ、各地を見学した。

### 第8回港湾機械技術研究会

昭和36年10月24、25の両日、札幌市・北海道開発局講

堂において開催された。この研究会は港湾建設工用機械・作業船および港湾荷役機械についての技術向上、新技術の開発をはかる目的をもって毎年1回全国の港湾技術者が一堂に会して開催されているもので今回討議ならびに報告、紹介された内容は次のとおりである。

1. 討論議題
  - (1) 作業船の大型化、高速化の限界
  - (2) 作業船の防音処置
  - (3) ニューアイデアの作業船

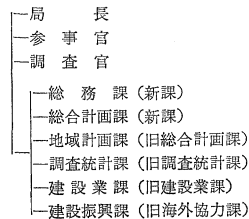
#### 2. 報告議題

- |                         |     |
|-------------------------|-----|
| (1) スエズ運河視察報告           | 本省  |
| (2) コンテナ（特に海上輸送について）    | "   |
| (3) 自航グラブしゅんせつ船「蔵王丸」    | 一建  |
| (4) 曳船「清興丸」             | 二建  |
| (5) 非航30t吊起重機船「12号」     | 二建  |
| (6) 自航ポンプしゅんせつ船「大山丸」    | 三建  |
| (7) 自航バケットしゅんせつ船「鎮西丸」   | 四建  |
| (8) ドラグサクショんしゅんせつ船「海竜丸」 | 伊勢湾 |
| (9) デイッパーしゅんせつ船の稼働状況    | 北海道 |

### 建設省に新局誕生

建設省においては11月1日付で新局、計画局が誕生した。新計画局は新設の総務課総、合計画課に従来の大臣官房調査統計課、建設業課、海外協力課、旧計画局総合計画課をあわせて発足したもので、従前の各課の所管事項のほか、主として「建設省の所管行政に係る建設事業に関する総合計画および長期計画に関する調査および立案に関する事務を行なう」もので、初代局長には旧計画局長 関盛吉雄氏が発令された。なおこれにともない旧計画局は都市局と改称され局長には、道路局次長 前田光嘉氏が発令された。新局の組織は次のとおりである。

#### 計 画 局



### ニ ュ ー ス 提 供 の お 願 い

毎号ニュース欄を充実させるために編集部一同大いに努力していますが、工事が全国的に分布していますので洩れることも多いようです。皆様の現場からホット・ニュースをお気軽にお寄せ下さい。工事中の状況でも結構です。締切は毎月5日前後、採用の分には薄謝を呈します。

|              |      |      |          |                   |
|--------------|------|------|----------|-------------------|
| 土木工学論文抄録 第3集 | A 4判 | 230頁 | 頒価：500円  | 会員特価：250円(〒120円)  |
| 同 第4集        | A 4判 | 273頁 | 頒価：450円  | 会員特価：225円(〒80円)   |
| 同 第5集        | A 4判 | 378頁 | 頒価：1200円 | 会員特価：800円(〒120円)  |
| 同 第6集        | A 4判 | 500頁 | 頒価：2500円 | 会員特価：2000円(〒120円) |