



名古屋都市計画の思い出

田淵 寿郎*
きき手 井上 幸太郎**

井上 34年に中日文化賞を、今度はまた朝日文化賞をと、いよいよ全国的な賞を受賞されましたお目出とうございます。つきましては最初に受賞のご感想を受け承りたいと思います。

田淵 特に感想とってないけれども今度のことは、結局現場の仕事に対しての受賞でその意味においては非常に意義があると思う。今までは文学、理学、芸術といった方面で、実際のこういって仕事についての賞はなかったから、今度これが新しい道を拓いたことは、現場で仕事をする人に対しての励みになったと思って自分としては非常に嬉しく思っています。

井上 私ども戦前から田淵さんがこちらの土木出張所長をやっておられた時からよく存じあげておりますが、名古屋に戦後帰ってこれたという御動機をお聞かせ下さい。

田淵 自分から帰ってきたのではなく、家をとられてやって来たという形です。というのは私は陸海軍の要請で上海、南京の跡始末という意味で、仙台から中支那に行っていたから結局仙台にもどるつもりだったが、留守宅を人にとられて行く所がなかったのが名古屋に帰ってきた。結局仙台を夜逃げしたような形ですね。

井上 私は当時佐藤市

田淵 寿郎氏



* 名誉員 名古屋観光会館社長（当時の名古屋市技監）
** 正員 名古屋土木局長（当時の名古屋市復興局計画課長）

長^りと木村助役がおいでになった時でしたか、一度都市計画のことで市長室に來いといわれて伺ったんですが、そこでいろいろと都市計画などのお話をされておられましたが、その声を聞いて、ああ田淵さんだなあと思い出したことがあります。田淵さんは前にはもっと頑丈な方だったが、そのときは非常に痩せておられました。それからしばらくして私の方の局長になってこれ、非常に示唆を与えていただいたり、大きな計画をやっていたわけです。有名な名古屋の戦災復興事業、都市計画事業などの大きな問題、例えば道路の問題などその一番代表的なものでしょうし、そのほか平和公園への墓地移転（口絵写真参照）、地下鉄、自由ヶ丘の団地など、いろいろおやりになったのですが、それらについてのご感想を一つお願いしたいと思います。

田淵 いまお話のでた私が痩せて出てきたというのは二度目に支那に行って北支の計画その他をやって、20年に戻ってきて佐藤市長に呼ばれて名古屋に來たその時だったですね。だから結局名古屋に二度目に來たときで、むろん戦争に敗けるつもりはなかったし、帰ったら何も仕事はしないつもりでしたが戦争には敗けたし、佐藤さんから一つしっかりやれというお勧めがあって、感激して名古屋に來たという経緯でした。計画についてはすでに貴方がたがやっておられたから、そう心配することはないと思っていた。それで大体貴方がたの計画に従ってやったが、ただ最初支那に行って上海、南京方面の状況を見、二度目に北支の状況を見たりすると多少規模が小さいというような点もあったから、そういう点は多少筆を加えたが大体貴方がたの意見がよいと思い、それをやりさえすればよい。つまり実行することか私に一番先きに課せられた問題だったと思う。いまの都市計画というものは、計画はうまくいくが実行がなかなか困難である。その困難な点さえうまくやればよいというような気がしたのでご承知のように、すぐ戦災復興事業をやるために覚王山で合宿して苦労したものです。物はなくてね。そのとき佐藤さんの考えのよかったことは、つまり名古屋といわず東京、大阪にしても、水道あるいは交通、土木これらがみんな分れていた。それではバラバラで仕事が行くから君の考えで一つにまとめてくれということで私のために技監制度を作られた。そして技監の要請がなければ勝手なことはさせない。こういう計画を佐藤さんがしてくれて私が名古屋市の技監兼復興局長であったわけです。これがまあ名古屋市の戦災復興がうまく行った原因ではないかと思えますね。

井上 私一応のプランを作った訳ですが、それについて田淵さんから、市内のことばかり考えて周辺部の都市との連絡道路が考えられていないではないかということをご第一番に指摘された記憶がありますが、私ども市内にお

るものは都市内のことばかり考えて周辺部の連絡とか、広域都市というようなことについては非常に素人くさい考えをもっていたわけで、とくにそれを指摘されて恐縮したことがありましたね。

田淵 今では総合計画といえば流行のようですが、私は戦前内務省にいた時代から総合計画を考えていました。幸いに名古屋の土木出張所長をしていて、中部地方は全部管轄区域でよくわかっていたので、そういうことをやれた訳ですが、今日考えてもやはり名古屋市だけという考えではいけなかったと思う。周辺との連絡ということは仕事はとにかくとして、それによって皆さんが非常に気をよくしてくれたことが、よかったのではないですかね。

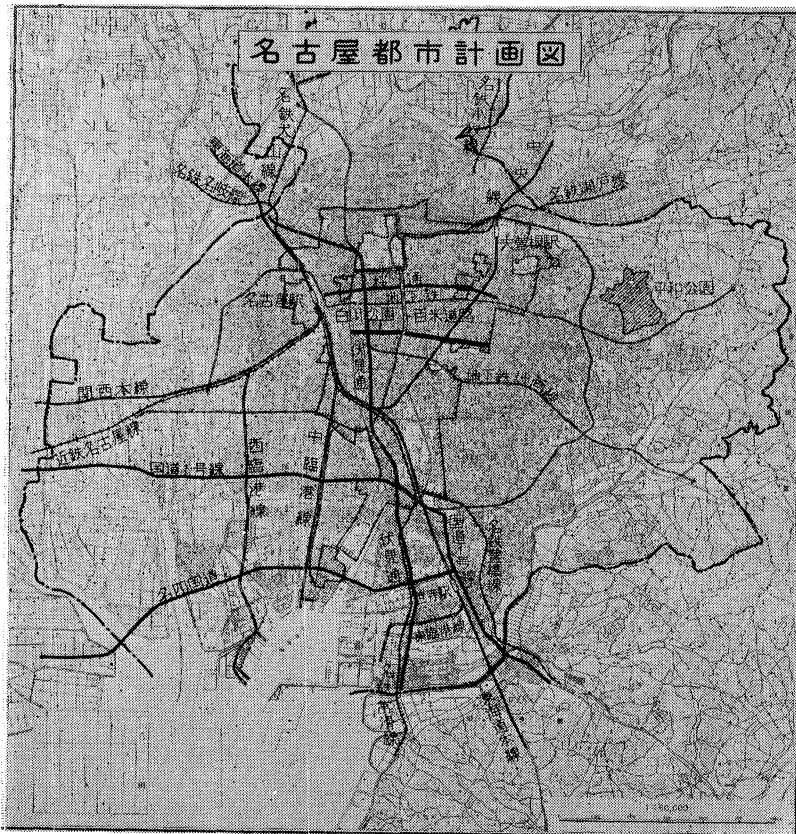
井上 つぎに、一番他の都市に先んじてやられたのは墓地の整理でしたが、これには田淵さんが非常に骨を折られたですね。うるさい坊さんたちを説得されたのを、私も側面で拝見しましたが、あれは相当大胆な仕事だったでしょうね。

田淵 あれだけの20万からの墓を引っこ抜くのは容易でなかったが、しかし戦災直後で、一番名古屋市の惨憺たる状況は、墓場が乱れておったことで、非常に凄惨な気になった訳ですね。道路を拓げようとするれば、民

地の取りあげが余り大きいので、これは墓を持って行ったら、その跡の利用もできるという欲も手伝って、幸いに東山に土地があったから、あそこへみんな持って行こう。しかし墓場は今までの考え方のような凄惨な淋しいところではいかん。にぎやかなところで、自分の祖先と語れるところ、また楽しく遊べるような墓地でなくてはいかん。そんな考えでやりだしたが、皆さんが非常に協力してくれてできたのですが、お寺さん側では最初は相当反対もあったが、これも時代の流れというか、だんだん賛成して貰えた。しかしそんなふうには墓をみんな葬おたいでしまったので、その罪滅しのためなんとかしなければならんということ、戦災の被害は世間では広島、長崎がひどいというが、それはたしかに原爆の意味から言えばひどいでしょうが、街をひどくやられた損害から言えば、自慢にはならぬが名古屋ほどひどいところはない。30数回という大空襲を受けたところは日本には名古屋以外にはない。それだけ傷手をこうむったから犠牲者も多いので、この犠牲者を慰めてやらなければいかんということ、それから戦場で死んだ人も慰めようということ、この三つの意味から平和堂を作ったと考えると、当時皆さんに相談したら大変賛成されたのであの平和堂を作り、またこんな戦争は二度とくり返したくないという

ことで、あの墓地を平和公園とすることにした。ところがその説明をするのに困ってね。あそこは全くの禿山で木一本生えていない。そこへお寺さんをつれてきて、ここはこういうふうにと話しても、なかなか納得がいかんのですね。木がなくてはどうにもならないと言われる。その時に私は木はない方がいい。木がなければ自分の気にいった木が植えられるからと言ったんですよ。それでずいぶん貴方は負けおしみの強い人だと笑われたが、今から考えるとやはり木がなかったために、今では自分の気にいった多くの木が植えてある。負けおしみも強かったかもしれんが、私の考えたようになっているね。

井上 お彼岸やお盆には平和公園行きの臨時バスを出しているが、大賑いですね。私も田淵さんが初めやられたとき、こんな淋しいところに作ってどうな



るかと思いましたが、このごろはよく賑っていますね。

つぎに田淵さんは港のことをやかましく言われたが、臨港線の計画でもわれわれの先頭にたつてよく頑張ってもらったと思いますが……。

田淵 名古屋港の第5期計画は私が内務省の出張所長時代に決まったことで、名古屋港のことは割合に知っていたつもりです。ところが名古屋港の10号地に埠頭ができて、いまでは石炭の埠頭になっているが、当時は全然使っておらず、こんな馬鹿なことはない。またアメリカの連中は名古屋港をくわしく知っているのに名古屋の人はほとんど知らなかったね。これではいかんということと、一つは将来の名古屋は戦災復興ばかりやったんでは文句が出る、横の仕事もして、戦災をうけなかった方面の仕事もやらねばいかんということで、今お話の西臨港線を作ったのですが、これも塚本市長⁹⁾がよくうんと言ったものですわ。14 km ある臨港線だが、あとき当時の鉄道省に行って話したら、14 km も長いものは駄目だと言って、さんざん笑われたものですがね。しかし理屈をいうと向うが敗けるので、立花課長が困ってね、結局うんと無理を言ってやれば引込むだろうと思ったのか、土地を全部寄付するかと言う、うん寄付しますと言うと、君が寄付すると言っても、市長の諒解を得なければできんんじゃないかというようなことで、まあニッチもサッチも動きのとれんようになって、いや寄付するよと言ってしまった。もちろんそのくらいのことは言うだろうと思って、東京に出かける前に、ある程度地元の人とも話をし、市長にも言って行ったんですがね。塚本さんも、寄付することにきめて来た以上、やらなければならぬ。それやれと言って寄付することにして貰ったが、あとき港に市は関係はなくて、県が管理していたから、やれば県がやるべきだったが、県にまかせておいてはいかんといいので、市が土地を寄付して、工事費をその他ある程度を県の方でもつことにしてもらった。あれだけは鉄道省もびっくりしたらしいね。まあ今日行ってみると、西臨港線のお蔭で、西部名古屋港は非常に発展しているが、これは私のお蔭というより、むしろあれだけのことを承知してくれた塚本さんにお礼を言いたい気がしますね。

井上 あれは日本で戦後最初にできた臨港線でしたね。

田淵 そうですよ。それにあんな長い臨港線はほかにないですね。だから鉄道省でも癪にさわったとみえて、10号地を貸してくれと言ってきた。県の管轄ですから、県を口説いて貸してやるということで、今の南側が石炭の揚げ場になったわけですが、鉄道省としても臨港線をやったのはえらかったらしいですね。

井上 それからちょうどこの場所がそうなんです、アメリカ軍がアメリカ村を、この白川公園に作っておりま

したが、当時ここに作ることにして、いろいろ経緯があったように承わっておりましたが、その点をちょっと……。

田淵 恐らくこれは私でなければその気持ちはわからんと思う。というのは私は二度も支那に行って、占領軍の立場において支那に対しての、占領軍と被占領軍、つまり敗けた方と勝った方の気持ちが、どんなものであるかわかっているが、その気持ちからいうと、戦争に勝ってたしかに強いけれど、周囲の連中がどうかしやしないかという気がする。それでなるべくなら軍司令部の近所にいたい。その意味でアメリカ軍は軍司令部のすぐ北側の長者町から本重町をアメリカの住宅地にするに決定して、すでに県はOKを言っておいた。われわれは市だから相談をうけないので、あとからそれを聞いて、それは大変なことだ、あそこは名古屋第一のいわゆる問屋街で、将来は大いに復興させなければならぬ所で、それを取られたら大変だ、変更して貰わなければならぬというときに、貴方がたや松本君⁹⁾から、この南の方に白川公園を作る予定になっている広い土地があるということを知り、それはよい、軍司令部とは北と南の違いだから、一つ変更して貰おうと思って県に申出たら、いまさら変更は頼めないと言うから、よし、それでは私が行くと言って、占領軍のところへ行って話したら北側でも南側でも構わないと言うことで、OKをとった。そんな成行きで、土地を南に変更して貰った訳ですが、当時あそこは汚い所で、堀川に行くドブが流れている。しかしOKとなると道を作らなければならない。それで戦災復興費以外の費用で、あの伏見町通りはタダでできたという訳です。そして結局あそこが一番先きにできて、市としては大儲けだったね。

井上 それで白川公園が無事に確保された結果になったわけですね。

田淵 汚い所がアメリカ軍のお蔭で立派になったということですね。ところが後になって進駐軍にいつまでもいられてはかなわないから、早く退ちのいて貰うように田淵行ってくれという。私は頼んで変更して貰ったのに、いまさら退ちのけは困ると言って行かなかったが、当時のことを知っているのは貴方ぐらいではないかな。一番汚く悪い所を貸したのに、あとになって、こんなよい所を貸して怪しからんといつて騒いだが、とんでもない話ですよ。

井上 いま、そのお蔭で白川公園ができ、商工会議所もここに大きな庁舎をつくと聞いているし、科学館もできたし、あのひどい所だったところが、ことに墓も沢山あった所が本当に立派になりましたね。アメリカ村建設の地鎮祭をやるときに、小学校では、一つの教室では墓地移転のため精霊抜きをして、坊さんが木魚を叩いてい

るし、片一方の教室では地鎮祭で神主がお祓いを行っているようなことがありましたね。そのころのエピソードとして例えば港の愛知航空機の跡を買ったので、瑞穂グラウンドができた話もありますが、あのときのことをちょっと……。

田淵 これもやはり塚本さんの英断といえるでしょう。名古屋市の地元の会社を潰してはという懸念もあり、港が駄目になったら困るというので、あれをもて余していたから塚本市長と社長の話し合いで6000万円を買ったわけですね。ところが買ったお蔭でその古材で瑞穂グラウンドができたり、金山体育館ができたりして、6000万円の元をとってしまった。元をとるとらは別としても、一番よかったことは名古屋市がもっていた土地と合わせて30万坪ぐらいの新しい土地ができた。それで30万坪ぐらい、ゆったりした土地があるから、いつでもいっちゃいという工場誘致のPRができました。どこに行っても港は一杯で余った土地がないのが普通で、神戸でも横浜でも大阪にしても困っていたのに、名古屋はまだ市が持っている土地が30万坪もあるそうだという心理的な面でも、名古屋港の信用を増すことができたのは大きい功績でないかと思えますね。

井上 お蔭で住宅も沢山でできましたし、非常によかったですね。それからもう一つ今の国鉄の新幹線工事に関連している笠寺駅ですね。あそこの前の岡本自転車ですが、あの土地の問題がごたごたしたことがありましたね。

田淵 岡本自転車も、愛知航空機と同じく潰れかけてき

名古屋西臨港線付近
(名古屋市 提供)



た。そこで工場を売ることになったが、あそこはご承知のわれわれの計画の一つとして貨物駅にし、将来は港に伸ばす計画を立てていたが国鉄が金がないので、なかなか買えない。

それで国鉄に代って市が3万坪を買って、その土地をあとから国鉄に売るという形をとり、国鉄も喜んだわけですね。この3万坪を取っておいたために、今日東臨港線が非常にものをいってきている。ことに東南部の臨海工業地帯が笠寺駅に出てこなければならんし、この意義は非常に大きなものだろうと思う。もし笠寺駅が狭くてニッチもサッチも動けないことになると、東海道線との連絡ができない。すると国鉄に代って3万坪を買っておいたことは非常によかったと思うね。いま東臨港線をどんどん作っているが、高架で作っているし、東南臨港工業地帯に真っすぐ行く線で、これで名古屋港の臨港線は中央と西と東との3本になるわけでこんなところはほかの港にはないですね。

井上 戦後全国の都市が戦災復興の都市計画を立てたんですが、それがほとんど当初の計画より縮小された傾向にあって、名古屋だけがこういうふうに頑張ったんですが、大体都市計画の実施のとき一番障害になるのはなんですか。

田淵 何といっても土地買収ですよ。このことは貴方がた、その当時実際仕事をした人達にお礼を言わなければなりません。ずいぶん苦しかったと思う。用地買収で土地だけ取っても、仕事はしないのだからね。それで当時100m 道路なんて、そこに工場を建てるつもりかとか、畑にするのかなどと悪口が出たが、幸いにしてそれを我慢しておして、土地だけ取っておいたから、さて仕事しようとするのが楽だった。よそで3年かかるのを1年でやったから、皆がびっくりしたが、結局は土地を上手に取ったということが、一番の成功のもとでないかと思う。しかしそれだけに大変だったろうと感謝しています。

井上 あの当時道路が非常に広いということで、ワッワァいわれたことがあった。私はあまりつらいから田淵さんのところへ相談に行って、少し縮小したらと進言したら、大変叱られて、若いものがなに言っている。そんな卑怯なことをいうな、俺が頑張るからやれと言われたが、あの時代には私どももよるめきかけていたですよ。

田淵 つらかったろうね。やはりなんといっても、基本になる仕事をやるには苦しみが多い。しかしその代り融通をきかしたこともあった。例えば桜通りは戦前一部できておったが、あの通りは立派な建物しか許さんことになっていたが、それを戦災を受けた後だから、バラックを建てたいという申出があって、許すか許さんか問題になったことがあるが、それを私は許すことにした。なぜかといえばバラックを建てても、あとでそれが立派な建

物にならんようだったら名古屋は駄目だ。こういう横着な考え方で、相当反対もあったが、とにかくバラックを許したんですが、大体予想にたがわず、今あそこは立派な建物ばかりでバラックがあったことを知っている人はないでしょう。やはりある程度融通はきかしたつもりです。

井上 あのときに大体の幹線を決めて、この道路は両側に15m 拡げるとか、片側を上げるとかいうことで、まず指示せよという田淵さんのお話がありましたね。これをやってから幹線街路について非常にスムーズにいきましたが、とにかく早く道路の位置を決めて、家を建てられるようにしたことがよかったと思います。

田淵 桜通りで問題になったのが日本銀行でしたね。日本銀行は戦前広小路の角の一番いい所だったのが焼けたので今度は桜通りに移ってくれと支店長に話したら、あんな家のないところは困るといってきかない。それで、親が行けば子がついて行くということで説得し、その代り土地は2倍さし上げた。これがほかの市中銀行だったら頑張るでしょうが、日本銀行ですから何とか承知してくれた。50m 道路と50m 道路との角地で、ワンブロック全部だからこんないい所はないといったんですが、最初はなかなか承知しなかった。その後日本銀行が行ったお蔭で、日銀が行くくらいだから、あそこはいいということで、桜通りはますます盛んになった。

井上 ナショナルシティバンクが、あそこを選んだのもそういうことですね。

田淵 これも誘致運動をやってね。いよいよ決まったら、さてどこへ持ってゆくかということが問題だったが、そのときの先方の一つの条件は、日銀の近所ということで決まったわけです。やはり日銀などが一つの標準になるから、中心を上手にもって行くことが、その土地の繁栄に結びつくことではないかと思うね。

井上 あの計画を立ててから15年になります。大体あの当時の計画でも、やはり多少の欠ける点があったのではないかという気もしますが、どうですか後になってみて……。

田淵 欠けたところは勿論あるでしょうが、しかしほとんど問題にするほどのことはないと思う。この間もあるところで、100m 道路が御器所の郡道から向うで狭くなっているとか、桜通りを向うまで同じ巾でやったらよかったというような話も聞いたが、できなかった訳ではないが、何事も十分ということとはむづかしいですよ。

井上 現在の交通事情からして、東京、大阪はああいふ姿なんです。名古屋はまだまだよいとしても、今後どういうふうにしなければならないかというご抱負と、あわせて日本の都市全体をどういうふうにもっていくべきかということについてご意見を受け承わりたいと思いま

すが……。

田淵 用のない車を市内に通すな、これが一番の鉄則だと思うね。それから都市内の交通は全部地下鉄でやること、この二つが原則ではないかと思う。例えば岡崎を通過して四日市に行く車は名古屋に用はないのに市内を通過して四日市に行くから邪魔になる。そういうものは高速道路をどんどん作ってやればよい。今後臨海工業地帯ができて、これから出る貨物の数量は大変な量だと思うが、これは市内に用のない車であるから真っすぐに鳴海方面に高速道路を作って名神高速道路につなぐ、あるいは東名高速道路につないで、市内を通らせないようにする。東西に走る車は名四国道の真ん中を高くして、その上を高速道路、下は普通道路というふうによればよく、町の中にむやみに高速道路を作っても邪魔になるばかりで、しかも体裁も悪い。しっかりとした原則にたつて、高速道路を作るべきでないかと思う。そのほかは地下鉄をどんどん作っていくことである。ところがいくら地下鉄を作っても、今までの東京、大阪の地下鉄のように、郊外電車と連絡がないのではいけない。これが問題ですが、幸いに名古屋の地下鉄の計画は、すべてが郊外電車と連絡する。すなわち乗入れを原則にしているから、そこにちっとも混乱がない。それと土地の確保が一番困難であるから、とにかく土地を確保して地下鉄を進めることではないですかね。終戦直後一番問題にしたのが交通で、当時は盛んに鉄道の連中と会合して、名古屋市内の交通をどうするか論議した。それでいま工事中の中央線などは、そのときに高架にするときめたので、両側の道路を取っておいた……というようにすべて交通を抜きにしての都市計画は考えられないから交通計画は初めから十分に用意してかからないと、鉄道にやってくれといっても駄目ですね。いま幸いに鉄道の方としても、名古屋に対しては好意をもってしてくれているのですよ。鉄道には僕は貸しがあるから……。笠寺の土地を買ってやったり中央線の用地を取っておいたりしてね。やはり仕事をして貰おうとすれば、こっちもある程度は応援しなければいけない。大曾根駅の場合でも貨物扱いをやめて貰いたいというので、すぐOKで守山へ持って行ってくれたので大曾根は一つの総合駅にする。そこには地下鉄も瀬戸電も一緒に入る。すると瀬戸電がすぐ地下鉄に乗入れられる。こういうふうによい東京にも大阪にもないやり方で、これが非常に交通の混乱を緩和していますよ。

井上 この25日に中央線の切りかえをやるそうですが、平面交差が全部なくなるので、今まで名古屋市内の交通を混乱させていた中央線がよくなる訳ですね。

田淵 貴方がたご承知だと思うが、バスが一回停車すると10円かかるそうですね。中央線の平面交差が30何カ所あるが、これは大変な損害ですよ。ガソリンをよけい

食うだけで誰も喜ぶ人がない。それが全部 25 日から立体交差になるから愉快ですよ (本号ニュース参照)。

井上 舗装とか、その他の技術的なことは金をかければやれるが、やはり用地問題を解決することが、道路でも鉄道でも一番ガンで、そのガンが割合に名古屋は少ないというのは、今の計画が完成されたからだと思うが、しかしこれで安心とはいえないでしょうね。

田淵 まだまだ安心とまではいかない。それだから私は一昨年台風のとくに、一番先きとにかく関西線の黄金の階切を立体化して貰いたいと、あのごたごたの時に強く言ったんです。用地を確保して関西線の立体化を要求しなさいと、市議員にも言ったが、結局容れられなくて惜しいことをしたと思っている。あの水浸しのときに土地を取っておけばわけないが、それをやらなかったのが残念だ。しかしその反対に名四国道はうまくやる事ができた。あのときあそこを曲げたらどうか、いろいろ意見があったが、そんなのは駄目だ、計画は元のと

おりでよいから、この際用地を確保せよ。水浸しになって、みんなが持て余しているから、それを買った方がよい。幸いに地方建設局が私の古巣であったので皆さんと懇意にしていたからそのとおりやって、土地の買収は終わった。そのとき、この際安く買ったらいかんぞ、もとの立派な田地のつもりで買いなさいと言って計画をすすめたので、名四国道は早くできた。つまりチャンスを逃がさんように土地を買い取るということだね。伊勢湾台風は名古屋としては、ずいぶんひどい災害をうけたが、失地回復でこのお蔭で12kmもある長い防波堤もやることになったから、これは万歳ですよ。

井上 どうも有難うございました。今後とも中部地方のご意見番としてご健闘をいのります (1962年1月9日、名古屋観光会館社長室にて、文責：渡辺編集委員)。

- 註 1) 第14代名古屋市長 佐藤正俊氏 (昭 17~27)
2) 第15代名古屋市長 塚本 三氏 (昭 22~27)
3) 松本金吾氏 (現名古屋アサノコンクリート KK 会長 当時の名古屋市復興局土木部長のち建設局長)

新分野の海岸工学を体系づけたわが国最初の書!

日本大学教授・工学博士 久宝 雅 史 著

建設省河川局長 山内 一郎 推薦

海 岸 工 学

最新刊・好評発売中

A 5 判・296 頁
ク ロ ー ス 装 ・ 函 入
定 価 800 円 千 100 円

本書は、わが国の海岸における保全と防災とを目的とする海岸工法を、多数の図表と実例とによって、設計施工技術の理論と実際との両面にわたり、総合的に解明してわが国で最初に体系づけられたものである。

すなわち、海岸工学を研究する人々のための

1. 図表と解説とによる海岸工学の入門書として
2. 新しい理論と公式とによる大学の教科書または参考書として
3. 豊富で多数な設計施工例・歩掛りなどによる海岸技術の設計用データブックとして

広く利用されるものと信ずる。

[内 容] 第1篇 海岸調査——1. 海岸 (海岸の形・海岸における現象・海岸工事の必要性) 2. 潮の流れ (潮力・潮の調和分析・潮の波・異状潮位・流れ) 3. 波 (波の種類・基礎理論・設計波・波力・波のはい上り、屈折と回折) 4. 漂砂 (漂砂の種類・底質・沿岸・漂砂) 第2篇 海岸工事 5. 計画法 (海岸法・海岸工事の種類・計画の基礎資料・水理実験法・海岸侵食防止対策・河口閉塞処理・導流堤・養浜) 6. 工法 (工事材料・海岸堤防・護岸・突堤・離岸線・導流堤・その他)

益々好評第5版出来!

土 木 設 計 デ ー タ ブ ッ ク

成瀬勝武・本間 仁・谷藤正三 監修

[B5判 776頁・豪華美本 価3,200円 千130円]

読者諸氏よりの絶大な支援のもとに、本書は発行後一年を経ず第5版を送り出すことになりました。今回は、昭和36年8月土木学会「改正P C 設計施工指針」に伴ないプレストレスト・コンクリート篇を全面的に改訂して斯界の要望に応えます。書店品切・申込は本社へ

測量実務叢書第9回配本

路 線 測 量

A5・400 頁
価 1,300 円

国鉄技師・工博 多谷 虎 男 著

懇切丁寧な解説と実際問題から引用された豊富なデータ、計算例に接することにより路線測量全般の技術に通曉できるよう、又理論的問題に処する方法を身につけられるよう指導する。

森北出版株式会社

東京・神田・小川町3の10 振替東京34757
電 (291) 26164510・3068