



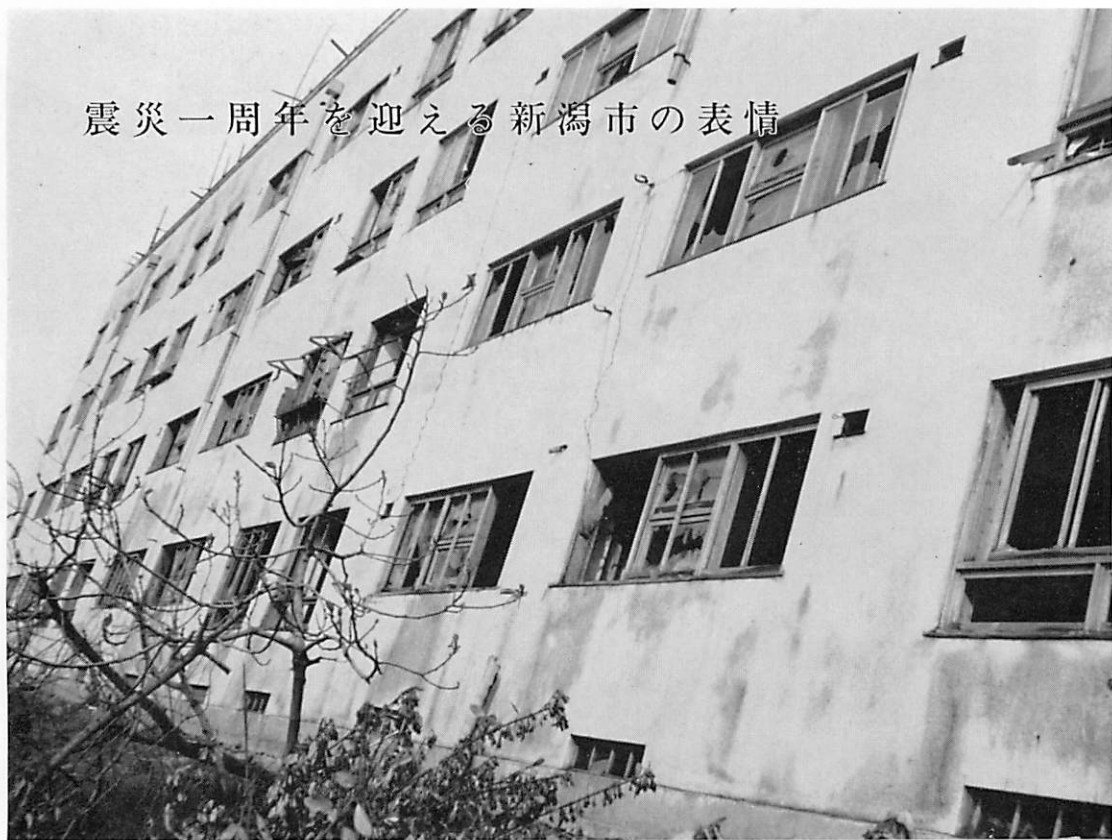
写真提供・石川島播磨重工業株式会社

## パイプ・ローゼ橋 和田橋

本橋梁は、都下青梅市内の通称青梅街道とその対岸道路を結ぶ多摩川溪谷に架設された逆ローゼ橋であり、これには写真にみられるように下弦材に直径1300mmのパイプを使用している。圧縮力に有利なパイプはローゼ橋構造で、その特性が発揮され、上下弦材のバランスが良く、優美でしかも経済的である。また、下横構はフィレンティール構造としてパイプ側面にも曲げを負担させ、パイプの等方性を十分活用している。なお本型式の特性を把握するため、15t車8台による現場載荷実験を行なった。本橋の概要はつぎのとおりである。

橋長：98.7m（アーチ支間84.0m）、幅員：7.0m、橋格：二等橋、下弦材パイプ重量：103t、総鋼重：235.5t、企業庁：東京都

## 震災一周年を迎える新潟市の表情



昭和39年6月16日午後1時2分——新潟市北方70kmの地点にある粟島付近で発生した強大な地震は、新潟市を中心に大きな被害を発生せしめた。

「新潟地震」と名付けられた本地震は、地盤の特殊性による被害のすさまじさから、学界にさまざまな研究課題を提起した。

あれからほぼ1年、編集部では新潟震災のその後の状況を現地に取材してみた。現地では公共施設の立直りは順調と見受けられたが、民間資本の被害の大きさがしのばれた。

この大きな災害の中から、われわれは多くのことがらを学ばねばならないことを痛感した。

なお、各論は本文を参照されたい。





◀ 昭和大橋とともにマスコミに大きくとり上げられた県営アパートの傾斜現場は、地震当時のまま人一人住まず静かである。白い壁面と、破れたガラスが印象的である。復旧の見とおしは暗い。

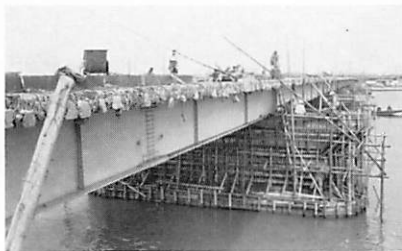
▲▶ 大きく曲ったレール、完全に破壊されたプラットフォーム——使用不能となった国鉄白山駅は、見事に復旧、朝夕通学の生徒達でにぎやかである。

◀▼ 地震の直後見た昭和大橋は、信濃川の流れの中にさみしくくずれ落ちていた。しかし、今日見た昭和大橋は、1年前の汚名を注ぐかのように病める万代・八千代橋に代って市の交通を立派に支えていた。





▲▶ 万代橋は地震に耐えて、震災直後の市の交通を一手に引受けていたが、両取付部はかなりの被害を受けていた。写真にみられるように、今日両取付部の復旧作業が続けられている。

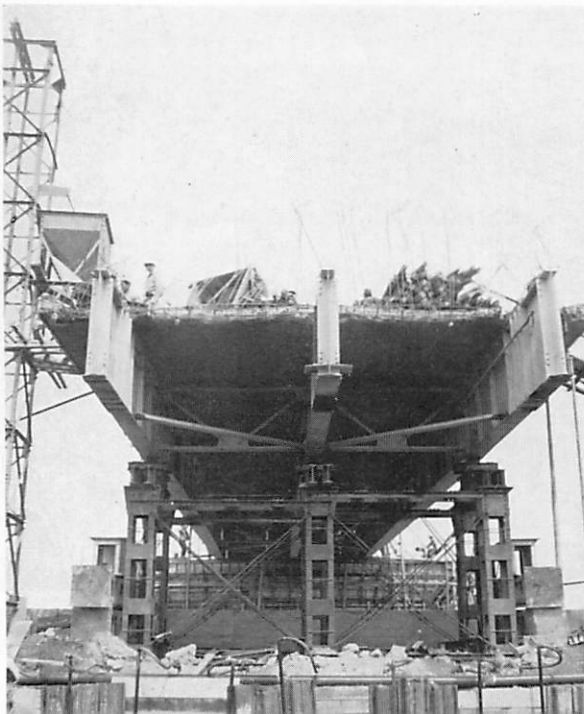


▼▼ 八千代橋は、現在補修を兼ねて拡幅作業を行なっている。



▲ 地震当時新潟駅も大きな被害を受けた。地震直後の駅構内は歩くことも不自由であったが、写真に見られるように市の表玄関としての使命を果たしつつある。

▼▼ 新潟空港は、現在B滑走路でその需要を満たしているにすぎない。また、ターミナルビルは伏下したままである（写真一上）。市内の信濃川両側には立派な堤防が完成し、がっしりと市を守っていた（写真一下）。

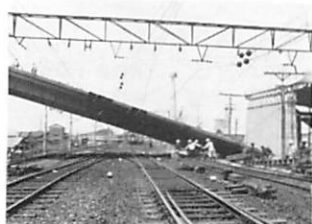




▲▲▲ 港湾施設の被害は、地震直後冠水していたためか、割合い人に知られていない。しかし、実情は本誌第49巻第8号の座談会にあるとおり、最大の被害を受けた部門の一つである。しかし、大きな被害にもかかわらず、その復旧は順調で、港は今日活況を呈している。



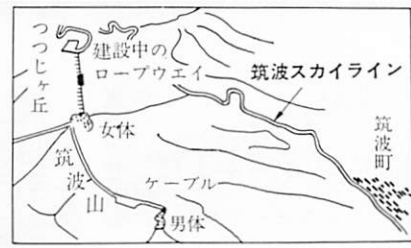
▼▼ 新潟駅を少しはずれた所で、橋桁が落下、おりあしく下にあったディーゼルカーをつぶして有名になった本跨線橋も、完全ではないが復旧供用されている。



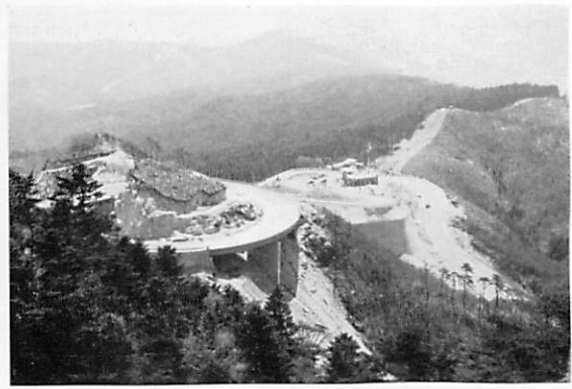
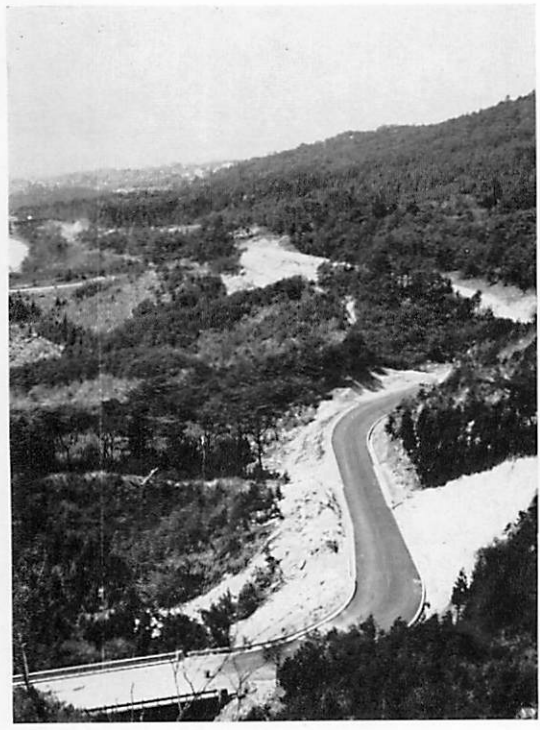
# 筑波スカイライン完成



茨城県の筑波スカイラインがこのほど完成、4月28日より供用が開始された。  
本道路は筑波山神社下～つつじヶ丘間の4.5kmにある幅員6mの有料道路である。



上掲写真説明図▶



写真提供  
上・朝日新聞社  
下(2)・建設省道路局高速道路課