

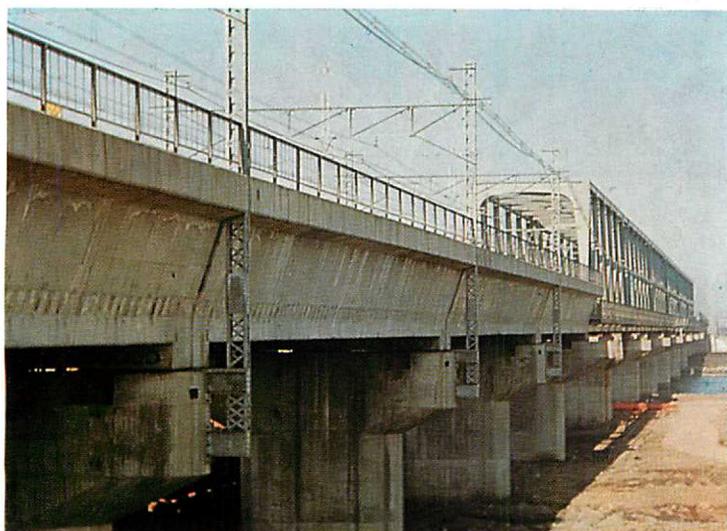
国鉄東北本線 荒川橋梁完成

国鉄第三次長期計画による東北本線・線路増設工事のうちの荒川橋梁新設工事は、河川改修の関係から既設線の改良をこの間に終了させるために、昭和39年他に先がけて着工、昨年10月にその完成をみた。なお、現地では引き続き在来旅客線部分の改良工事が施工されている。

本橋梁側径間部は、下路PC鉄道橋としては最大の支間 $38.6\text{ m} \times 8$ 連、中央はワーレントラス $59.1\text{ m} \times 3$ 連、 $62.4\text{ m} \times 3$ 連よりなる。なお、架設地点は工業用水のくみ上げ等による地盤沈下地帯であることから、線路の不陸をたえず整正する必要がある、このため有道床構造が望ましいとされ、



また桁下空高を確保するために、桁下端と軌条上面間距離は 1.1 m をとった。このため、床版厚 0.5 m の特殊設計による複線下路PC桁が、側径間に採用された。



名阪国道・亀山市～天理市間完成



中京・阪神経済圏を結ぶ道路としては、現在名神高速道路、国道1号線があるが、最近の交通需要から早晩これらは飽和状態になると考えられるので、第三の幹線道路の整備が急務となった。ここに名阪国道の建設がなされることとなり、このほどその一部として、三重県亀山市から奈良県天理市までの73.3kmが供用に付された(本文ニュース欄参照)。



建設進む鹿島港



鹿島港は、東京から約 80 km 東方の鹿島灘海岸の広大な砂丘地帯に、全く新しい臨海工業地帯を建設するために計画された港であって、この鹿島臨海工業地帯の中核となる基本施設として昭和 38 年度から運輸省直轄工事として建設工事が始まっている。

太平洋の荒波に直接さらされている海岸であるため、総延長 3 880 m の南北両防波堤を海岸から突出させ、内陸部へ向かって水深 16 ないし 10 m の水路を掘込み、その両側に臨海工業とそれに関連する公共の港湾施設を立地させようという計画である。

現在すでに南北両防波堤の工事は相当進み、港らしい体裁を整えつつあるが、防波堤の先端が水深の大きいところまで達したので、堤体にケーソンを使用する必要があり、目下防波堤とともにケーソン製造用ドライドックの建設が進んでいる。航路の掘込みも近く本格化する。

写真説明

- 1 防波堤に使用するコンクリートブロックの製造プラント
- 2 建設中の南防波堤先端からみた鹿島港の海岸
- 3 ケーソン製造用ドライドック建設工事

