

## 神戸高速鉄道開業

神戸高速鉄道は、すでに本誌においてもその工事等が紹介されているが、昭和 43 年 4 月 7 日全線が同時に開業のはこびとなった。

本線は、山陽電鉄西代駅より阪急電鉄三の宮駅および阪神電鉄元町駅に至る東西線 7.3 km と、神戸電鉄湊川駅と新開地駅とを結ぶ南北線 0.4 km とからなってお

写真-1 高速神戸駅西部南側出入口

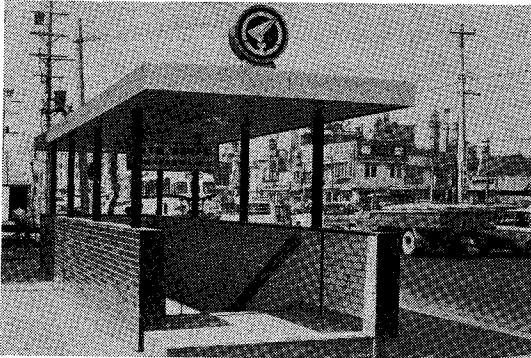


写真-2 高速神戸駅構内

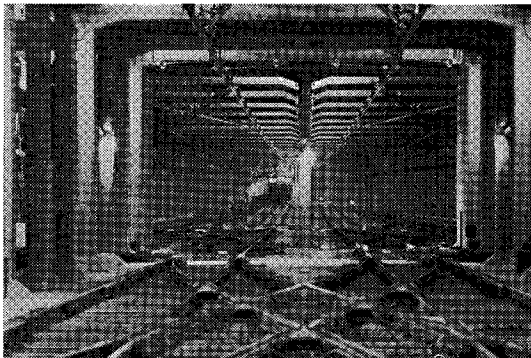
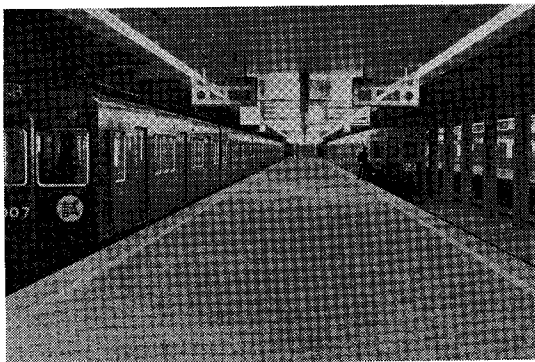


写真-3 高速神戸駅上り乗降場



り、車両および乗務員は関係 4 社の乗り入れによることとして、線路および電車線路等の施設と、運転司令および駅関係従事員とよりなる全国初のケースのものである。工事は、昭和 37 年 3 月开工、神戸市都市計画街路を利用して、昭和 42 年 2 月にはおおむねトンネル本体工事は完工していた。たまたま、昭和 42 年 7 月、六甲豪雨のため地下トンネル部分の 90% が水没するという奇禍にあったが、きわめて適切な処置により約 1 カ月で排水および流入土砂の排出を行ない、予定どおり竣工したものである。主な建設用資材および工事量は、下記のとおりである。

掘削量：約 130 万 m<sup>3</sup>  
 コンクリート総量：約 32 万 m<sup>3</sup>  
 鉄骨鉄筋総量：約 4 万 t  
 土留用支保工鋼材：約 150 000 t  
 総工費：157 億円  
 1 km 当り建設費：約 20 億円

主要構造物としては、一般トンネル部は中柱式箱型鉄筋コンクリートラーメン、高速神戸駅および新開地駅は中 2 階式鉄筋コンクリートフィレンデル門構型ラーメン、地上高架部は門型鉄筋コンクリートラーメン橋脚、径間 16.5 m、PC 桁 4 主桁式を採用し、その他、上路式連続箱型鋼桁、径間 55 m の生田架道橋、支間 28 m、下路式 2 主桁の鯉川橋梁等がある。

運転計画は、開通当初は混雑 1 時間当り 15 列車、最大編成車両数 7 両で、本鉄道区間はすべて各駅停車であり、乗入れ各社相互間、他社線でも乗務交替をしない立前である。

## 21 世紀の日本に関する「日本の国土と国民生活の未来像の設計」応募者資格選考終る

政府は今般明治 100 年を迎えるに当たり、今後における日本の進路のよりどころともなる、21 世紀初頭の国土と国民生活のあり方について、その具体的な計画立案グループを募集していたが、このほど表-1 に記載したグループに対し資格を認めるとの発表を行なった。

本計画設計にあつては、

- (1) 計画設計は、21 世紀初頭における望ましい日本の国土と国民生活の総合的な姿を前提として描き、これを具体化するための国土設計を主体とすること。
- (2) 計画設計は、日本の全般的設計およびこれに基づいた大都市、中小都市、農山漁村の未来像を含む

表一 世紀の「日本の国土と国民生活の未来像の設計」応募資格審査合格グループ名

グループ名	代表者名	大都市	中小都市	農山漁村	記事
名古屋大学	酒井正兵衛	名古屋市	松本市	石川県 穴水町 能登町	
早稲田大学	松井 達夫	近畿圏	高山市	離島 (小笠原)	
京都大学	西山 卯三	京阪神圏	岡山市	南九州	
21世紀研究会	鈴木 雅次	東京都	盛岡市	琵琶湖北部の村	
首都圏総合計画協会	蟻山 政道	東京都	宇都宮市	千葉県長生郡 睦沢村	
東京工大	大山 義年	名古屋圏	金沢市	中部地方	
東京大学	高山 英華	京都市圏	山形市	和歌山県 日高川地域	
日本経済研究センター	大来佐武郎	東京都	盛岡市	山形県 庄内地区	
日本リサーチセンター	東畑 四郎	北九州	鹿児島市	鹿児島市近郊	
東京大学	丹下 健三	東海道 メカロポリス	瀬戸内沿岸都市部	瀬戸内沿岸都市部	

ものとする。本設計に当っては、各一例を実在の都市等から選定して、モデル的な設計を示すこと。

(3) 計画設計は、今後の政府の施策に反映され得るよう、具体的かつ実現可能なものでなければならない。計画設計実現のため必要とされる社会的、経済的、その他の条件は、応募作品の内容として包含されねばならない。

等が条件として示されており、応募グループはわが国の関係各分野の専門家によって構成されるグループであることが指示されていた。

今般資格審査を通過したグループの多くには、土木技術者が参画しており、その活躍とあわせ昭和 46 年 3 月 1 日の審査結果発表の日まで、より審重な研究がなされることが期待されている。

### 御殿場線電化完成

御殿場線国府津～沼津間 60.2 km の電化工事が施工されていたが、このほどその一部が完成、4 月 27 日から国府津～御殿場間 35.5 km の電化営業を開始することとなった。なお国府津～沼津間の全線電化開業は 7 月 1 日の予定である。

御殿場線は、国府津から足柄平野を横切り、御殿場に至り、富士の裾野をぬいながら沼津に達する線である。本線は明治 22 年単線開通、昭和 34 年複線化して以来昭和 9 年丹那トンネルが開通するまで、東海道本線として重要な使命を果たしてきた。しかし、丹那トンネル開通とともに、ローカル線となり、その線名も、国府津～沼津間を御殿場線と改めた。その後太平洋戦争のとき資材難対策として一線が撤去され、単線となり今日に至っ

たものである。

御殿場線沿線は、その大部分が富士箱根伊豆国立公園の範囲に含まれており、観光資源に恵まれている。加えて近年、工場の建設計画等、地域開発が活発化し、国鉄としてもこれに対処すべく早急に輸送改善の必要を生じてきた。そこで昭和 40 年度から電化工事に着手し、今回完成をみたものである。

土木関係としては、箱根第 1 号トンネルほか 6 カ所・総延長約 2 370 m のトンネル改築工事、第 3 酒匂川橋梁ほか 4 カ所の橋梁改築工事、ホーム上その他の工事を施工した。電化方式は直流 1 500V、シンプル カテナリー式で、今回の開業により東海道本線からの電車直通運転が可能となった。

### 横浜線 東神奈川～小机間 複線化

横浜線東神奈川～大口間が 3 月 20 日複線使用を始め、東神奈川～小机間 7.8 km の複線化が完成した。

横浜線は、東海道線東神奈川と中央線八王子を結び、42.6 km の線路で、途中に東海道新幹線との接続駅新横浜がある。またこの沿線は、最近住宅が急増し、ラッシュ時には、相当な混雑を呈している。

そこで第 3 次長期計画の一環として、さる 40 年 3 月より、東神奈川～小机間の複線化工事に着手、鋭意施工の結果、42 年 10 月 1 日菊名～新横浜間、43 年 2 月 4 日新横浜～小机間、42 年 2 月 12 日大口～菊名間がそれぞれ部分開業し、今回の東神奈川～大口間の複線使用開始で、東神奈川～小机間が複線化された。

この複線化で大幅に輸送力が増強され、特にラッシュ時小机発 7 時～8 時 30 分の現行電車本数 9 本が 14 本に、また東神奈川発 17 時 30 分～19 時の現行 4 本を 6 本に増発されることとなった。

### 東急電鉄田園都市線つくしの駅 まで開通

かねて工事中の田園都市線長津田～つくしの間 (1.2 km) が、昭和 43 年 4 月 1 日開通した。当線は当初複線で工事の認可を受けたのであるが、施工基面以下を複線分で施工し、軌道は仮設工事として、単線で開業したものである。