

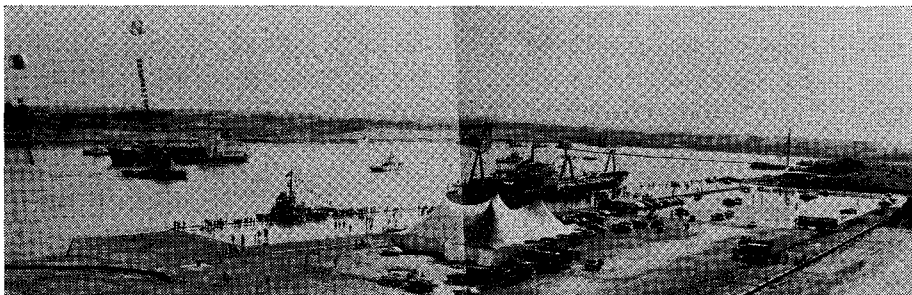
## 新潟東港開港す

新潟西港の東 16 km の砂丘海岸に建設中であった新潟東港が 11 月 19 日に開港した。当日は五色の打ち上げ花火を合図に開港式が始まり、米ソ両国大使（代理）、運輸大臣代理村山政務次官ら関係者 600 人が参列するなかで、互新潟県知事が力強く開港を宣言した。このあと入港第一船のソビエト船ゴジノー号（3 200 t）の船長に花束が贈られるなど、いろいろな催しが行なわれた。

新潟東港は昭和 38 年 7 月に、運輸省直轄工事として防波堤に着工し、昭和 39 年に新潟地区新産業都市の指定を受けると、その中核事業として建設が促進された。以来、昭和 44 年までに西防波堤（1 860 m）、東防波堤（780 m）、中央水路（幅 250 m、奥行 1 800 m、水深 -10 m）、公共岸壁（-10 m）（185 m）、臨港道路（幅 13 m、延長 1 389 m）などが完成し、また企業も日本特殊アロイを始めとして 24 社が進出を決定しており、工業用水などの整備も着々と進んでいる。現在までに投下された資本は表-1 の通りで、公共事業で 106 億円、起債で 93 億円となっている。しかしながら、新潟東港はこれで完成した訳ではなく、引き続いて港湾施設、工業用地、工業用水、道路、鉄道が整備され、昭和 50 年には日本海側の大規模拠点としての新潟東港臨海工業地帯が出現することになる。

この規模は 10 万 t タンカーの接岸が可能のように、

写真-1 新潟東港開港式風景



## 全国新幹線網整備の基本方針決定さる

全国新幹線網の整備について審議していた自民党国鉄基本問題調査会は 9 月 17 日に総会を開き、全国新幹線鉄道網を建設費 11 兆 3 000 億円で昭和 45 年度から昭和 60 年度まで 15 年計画で完成するという内容の基本方針を決定し、今後この計画を実現するため立法措置を

表-1 新潟東港建設投資額（昭和 38~44 年）

	工 種	数 量	投 資 額 (千円)
直轄事業	防 波 堤 (東)	782.5 m	716 200
	防 波 堤 (西)	1 864.5 m	4 135 887
	防 波 堤 (船溜)	355.0 m	145 835
	泊地 (船溜) (-3m)	96 000 m <sup>3</sup>	20 096
	物 揚 場 (-3m)	160 m	35 293
	物 揚 場 取 付 け	54 m	8 823
	航路・泊地 (-10m)	(247 000 m <sup>3</sup> ) 1 590 700 m <sup>3</sup>	502 800
	中央水路 (-10m)	(425 040 m <sup>3</sup> ) 10 653 200 m <sup>3</sup>	3 790 348
	泊 地 (岸壁前面)	(13 000 m) 92 900 m <sup>3</sup>	23 000
	岸 壁 (-10m)	185 m	377 000
事業	岸 壁 取 付 け	60 m	120 000
	防 砂 堤	200 m	110 000
	小 計		9 985 282
	補 助 事 業	臨 港 道 路 橋 梁 木材投下泊地 (-10) 整 理 場 (-2m) 小 計	19 412 m <sup>2</sup> (13×1 389) 3 (38 700 m <sup>3</sup> ) 609 532 m <sup>3</sup> (20 610 m <sup>3</sup> ) 152 550 m <sup>3</sup>
合 計		10 623 592	
起 債 事 業		9 251 483	

外港航路 -16 m にしゅんせつされ、工業用地 1 000 ha、工業出荷額 3 000 億円、取扱貨物 2 000 万 t と見込まれている。

行なうなど種々の施策を推進することになった。

その目的は、新全国総合開発計画の趣旨の通りに、国土の普遍的開発、国民経済の発展ならびに国民生活の向上に資することにある。

その内容は次の通りである。

① 全国新幹線鉄道網を形成する鉄道の総延長はおおむね 9 000 km とし、その具体的線路名は法定する（図-1 参照）。

② 整備を開始すべき路線は、基本計画および整備計画（鉄道建設審議会に諮問）により、その区間、主たる経過地、主要な諸元および具体的な整備内容を決める。

③ 整備は昭和 60 年度までに行なうものとし、昭和 45 年度以降 5 ヶ年ごとに実施すべき整備の目標および事業の量を全国新幹線鉄道整備 5 ヶ年計画により定める。

④ 建設費の 2 分の 1 以上の額の政府出資を行なうなどの措置を講ずる。

⑤ 全国新幹線鉄道網整備の実施に要する経費を確保するため公債の発行、新税の創設等、必要な措置を講ずる。

⑥ 全国新幹線鉄道網整備事業について特別会計を新設する。

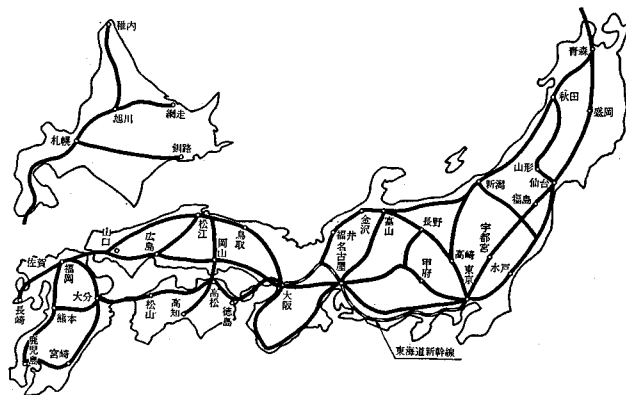
⑦ 全国新幹線鉄道に対する市町村納付金は免除する。

### 国鉄信濃川水力発電工事完成

国鉄は、信濃川水力発電第 4 期工事を施工中であったが、このほど完成 12 月 1 日から発電を開始した。

大正 8 年閣議において信濃川水力開発が決定し、その工事は、全工事を 4 段階に分割して施工することになった。第 1 期工事は昭和 6 年から昭和 14 年に施工され千手発電所が完成（6 万 kW）、第 2 期工事は昭和 15 年から昭和 20 年に千手発電所の増強工事が行なわれ、12 万 kW の発電が開始された。第 3 期工事は昭和 23 年に小千谷発電所建設に着手、水路トンネル 1 条、山本調整池および水車発電機 1, 2 号に着工、昭和 26 年発電開始し

図一 全国新幹線鉄道網国鉄基本問題調査会案



引き続き 3 号機および調整池を昭和 29 年完成、7.5 万 kW の発電が開始されていた。

今回完成をみた第 4 期工事は、第 3 期に引き続いての小千谷発電所の増強工事であり、昭和 32 年着手したが、昭和 37 年諸般の事情により一時中止していたものである。近年、東京周辺の通勤輸送対策のため電車増発その他により電力需要は急増し、この電力確保のため昭和 42 年 11 月、総工事費約 77 億円をもって第 4 期工事に再着手、今回の完成となったものである。第 4 期工事のおもなものは、水路トンネル  $l=15.7$  km(馬てい形断面、高さおよび幅 7 m)、水路橋  $l=57.3$  m(下部構造アーチ 19.1 m  $\times$  3 上部構造開き)、水圧鉄管路 1 条、水車発電機 1 台などである。

本工事完成により、小千谷発電所の最大出力は、12.5 万 kW となり、国鉄の電力需給に大きな役割を果たすことになった。

### 海外ニュース

#### アメリカのエアークッションカー計画

“Air Cushion Vehicles Favored Way to Airports”  
Engineering Newsrecord, April 3, 1969 p. 12~13.

アメリカ政府と工業産業当局者は、市街地から空港への交通として、軌道エアークッションカー (Tracked air cushion vehicles) TACV が最も有力であるとして、その具体的な計画を急いでいる。これは、リニアインダクションモーターを原動力とし、コンクリート製軌道上を 250 mph 以上のスピードで走るものである。アメリカにおいて開発中のこの種の軌道車は、フランスでもテストされたタービン車 (ENR 2/13 p. 14) に似たものであるが、軌道を跨ぐ方式ではなく、ちょうどその逆のやり

方である。フランスのものは T 型軌道であるのに対し、アメリカのものは U 字型の軌道の中を車が走ることになる。計画通りにいけば、新しいマイアミ空港が使用開始される 1975 年までには、実用化される。

