

首都高速 6, 7 号線開通 (口絵参照)

都心と江東地区を直結する首都高速 6 号向島線と同 7 号小松川線が、昭和 46 年 3 月 21 日から供用開始され、この結果首都高速道路の供用路線延長は 89.6 km となった。

首都高速 6 号線は、日本橋兜町 (江戸橋インターチェンジ) を起点とし、日本橋川・箱崎川を経て两国橋下流にて隅田川を横断、さらに隅田川左岸を、墨田区堤通り (向島ランプ) まで北上する 7.9 km の路線である。この路線の接続は、起点で高速 1 号および 4 号線へ、箱崎インターチェンジで 9 号線 (工事中) および箱崎ランプ・清洲ランプ・浜町ランプを通じて街路へ、隅田川上に建設された東両国インターチェンジで高速 7 号線へ、さらに墨田区内で駒形ランプ・向島ランプを通じて街路へ接続し、この終点は、将来 6 号 2 期および 3 期線として延伸され常磐自動車道へつながる。なお、箱崎インターチェンジは道路としての機能のほかに、東京エアターミナルをも包含し、チェックインカウンター、バスターミナル、駐車場等の施設が設けられ、成田国際空港の供用開始に間に合わすべく、現在エアターミナル (株) で工事中である。

また、7 号線は、隅田川上で 6 号線からわかれて堅川上を東へ進み、小松川橋下流で荒川を横断しさらに新中川を越えて谷河内町にて京葉道路と直結する 10.4 km の路線である。7 号線の荒川橋梁は、舟航の関係からわが国でも数少ない斜張橋 (最大スパン 160 m) の形式をとっている。なおこの路線は、京葉道路・東関東自動車道を経て、成田空港へ結ばれる。

高速 6, 7 号線の諸元は次のとおりである。

延長: 6 号線 7.9 km, 7 号線 10.4 km
 事業費: 6 号 約 280 億円, 7 号 約 280 億円
 幅員構成: 全幅員 16.5 m 4 車線 (1 車線の幅員 3.25 m)
 設計速度: 60 km/h (標準)

「21 世紀の日本」審査結果公表さる

政府が昭和 42 年 12 月 15 日 “21 世紀初頭における「日本の国土と国民生活の未来像設計」” の募集を告示して、広くわが国の明日のあるべき姿像を全国に求めた研究成果が、このほど公表された。募集告示に対し応募した 19 のグループに対し資格審査がなされ、そのうち 10 グループ (うち 1 チームは辞退) に研究資格が与えられた。研究資格を与えられた 9 グループは、以来 3 年余の日時をかけて多くの知能を集めその成果を競ったが、別表のごとく総合賞 3 件・特別賞 6 件と審査さ

れ、昭和 46 年 3 月 16 日発表・同月 23 日首相官邸で賞状授与式が挙行された。今回の研究成果の各チームごとの特色は副題に示されるとおりであるが、とくに東北地方の開発が多くチームで話題となったこと、また、土木技術者の参画が目立ったことなどが注目される。

なお、本研究の成果のいくつかは、おって出版・市販のはこびとなるといわれている。

「21 世紀の日本」審査結果

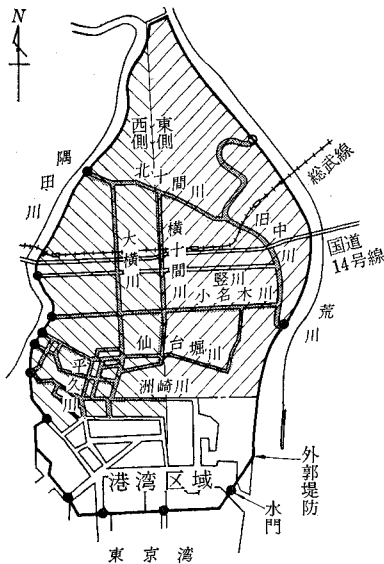
区分	チーム名称	代表者名	副題
総合賞	21 世紀研究会 (鈴木グループ)	鈴木 雅次 (本学 土木計画学研究 委員会委員長・名 誉会員)	自然、人文、社会の総合 の上になつて未来像を構 想、設計している。
	早稲田大学「21 世紀の日本」研 究会	松井 達夫 (本学 会正会員)	価値転換に基づいて未来 像を総合的に構想、設計 している。
	21 世紀の日本 研究会 (丹下グ ループ)	丹下 健三	エネルギー、情報、自由 時間の 3 つの系に基づい て未来像を総合的に構想 展開している。
特別賞	中部開発セン ター	酒井正兵衛	自然計画を中心として未 来像を構想、設計してい る。
	21 世紀関西グ ループ	西山 卯三	自然生活圏を中心として 未来像を構想している。
	首都圏総合計画 協会	蛸山 政道	ニュータウンと高原都市 に関する具象性のある未 来像を構想している。
	21 世紀研究会 (磯村・高山グ ループ)	磯村 英一・ 高山 英華	情報と生活を焦点として 未来像を展開している。
	日本経済研究セ ンター	大来佐武郎	国際的視野の展開を中心 として、未来像を構想し ている。
	日本リサーチセ ンター	東畑 四郎	新しい価値観に基づいて 未来像を展開している。

江東内部河川の整備構想

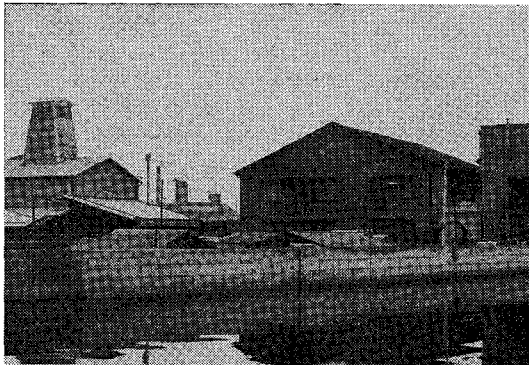
昭和 46 年 3 月 23 日、江東防災総合委員会が「東京江東地区防災事業に関する基本方針」について建設大臣に対し答申をした。

江東三角地帯は、東京都の東側に位置し、周囲を隅田川・荒川・東京湾に囲まれた面積約 45 km² の地域であるが、このうち干潮面以下の土地が約 15 km² となっており、しかも軟弱地盤のうえ、地盤沈下の激しい地帯である。また人口は、約 70 万人と人口密度が高く、木造密集市街地を形成している。

この地域には、延 40 km に及ぶ内部河川が縦横に走り、① 地域の排水幹線、② 舟航路、③ 貯木水面、④ 高潮時内水排除の貯留域、⑤ 消防用水等の役割を果たしているが、護岸は、地盤沈下に対するたび重なる



江東内部河川概略図



(北十間川の東端)

江東三角地帯の東側には満潮時の水面が屋根まで達する地区が多い

かさ上げと老朽化により脆弱となっている。

このような地域において一旦大地震が発生すると、震災・火災・水災等による各種災害が起こる危険があるため、総合的な防災対策の立案が望まれていたものである。答申のうち、内部河川整備構想の要旨は、次のとおりである。

江東三角地帯の地盤高は、概して西側が高く東へゆくに下がって低くなっているため、内部河川をおおむね東西両地区に2分して地盤の比較的高く、かつ河川利用の盛んな西側については、舟航を前堤とした考え方をとって主要幹川を耐震護岸により整備する。

また大部分の地盤が海面より低く、河川利用も比較的低い東側については、外郭堤防外の外水と内部河川内

の内水を水門等により遮断して常時水位を低下させておく内水低下方式を取り、豪雨時は一部貯溜を行ない、排水場により雨水を外郭堤防外へ排除するものである。

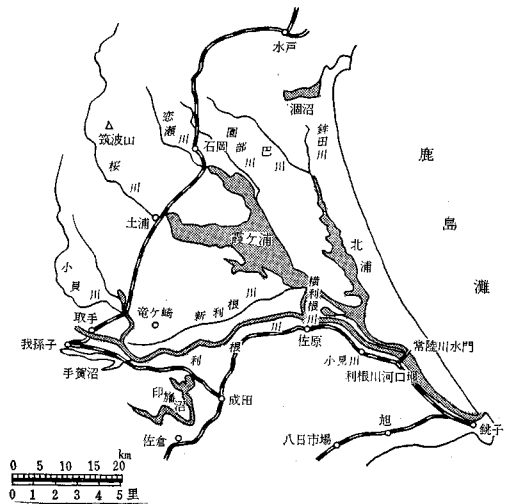
この場合、豪雨時の排水幹川としての機能は、十分に保持させるものとし、整備する河川は、常時清浄な水を維持し、緑化することによって地域の公共的な空地としての機能を果たすものとなる。さらに、排水ならびに雨水貯溜効果の少ないものに対しては、暗渠化または埋立により土地利用の効率化を計るものとする。なおこの整備事業は、その進捗に伴って早期に効果を発揮するための段階的施行の方法が考慮されるべきであり、実施にあたっては、詳細な検討が必要であろうとしている。

霞ヶ浦開発事業 水資源開発公団に承継さる

水資源開発公団は、昭和46年3月31日霞ヶ浦開発事業を建設省から承継した。

この事業については、「利根川水系における水資源開発基本計画」(変更)が昭和45年7月閣議決定され、これに基づいて事業実施計画を作成し、このたび建設大臣より認可を受けたものである。

本事業は、霞ヶ浦、北浦において天端高 Y.P.+3.00m の湖岸堤を新築および改築し、別途建設省が実施する河川改修事業とあわせて湖周辺の洪水を防除するとともに、常陸川水門により塩水の遡上をせき止め、水位変動に伴う対策工事を行ない、茨城県石岡台地、鹿島南部、高浜入、北浦東部、羽賀沼、神之池、小野川の各地区の農地約18,200haに対し、かんがい用水として、かんがい期平均15.16m³/sec および千葉県北総東部地区の農地約7,600haに対し、かんがい用水の一部としてかんがい



霞ヶ浦流域図

い期平均 1.48 m³/sec を供給し、茨城県・千葉県および東京都に対して都市用水として 23.36 m³/sec を確保するものである。

計画の諸元は次のとおりである。

開 発 水 量：40 m³/sec (都市用水 23.36 m³/sec)
(農業用水 16.64 m³/sec)

施設の内容：

- 総貯水容量 1188 000 000 m³
- 有効貯水容量 580 000 000 m³
- 洪水時満水位 Y.P. +2.85 m
- 常時満水位 Y.P. +1.30 m
- 最低水位 Y.P. ±0 m
- 夏期制限水位 Y.P. +1.20 m (期間6月1日～7月31日)

工事計画：

- 常陸川水門改築
- 湖岸堤の新築および改築
- 天端標高 Y.P. +3.00 m
- 天 端 幅 6.5 m
- 延 長 約 64 km
- 水位変動に伴う対策工事 一式

管理設備 一式

工 期：着工
昭和43
年4月
完工
昭和51
年3月
の予定

事業費：約
315 億円

地下鉄千代田線 大手町一霞 が関間開通

昭和 46 年 3 月 20 日、地下鉄千代田線の手町一霞が関間 2.3 km (建設キロ) が 2 年 4 ヶ月の歳月と 159 億円の費用を要して開通した。すでに開通している北千住一大手町間 10.6 km とあわせ 12.9 km の

区間を朝のラッシュ時 5 分ヘッド・昼間 7 分ヘッド 10 両編成、北千住一霞が関間 22 分で運転しており、4 月に北千住一霞間 2.5 km が開通すると常磐線と直通することとなる。今回の開通区間には、二重橋前、日比谷、霞が関の 3 駅があり、大手町一日比谷間は地下 6 鉄号線と 4 線併列一体構造で 6 号線の 2 駅とあわせて 5 駅が千鳥形に配置されており、日比谷にて日比谷線と、霞が関にて丸ノ内線・日比谷線と連絡している。概要は下記のとおり。

建設費：土木関係費 94 億円、電気関係費 12 億円

車両費 11 億円、その他 42 億円

車 庫：綾瀬車庫 142 000 m²

変電所：綾瀬、北千住、西日暮里、新御茶ノ水、日比谷

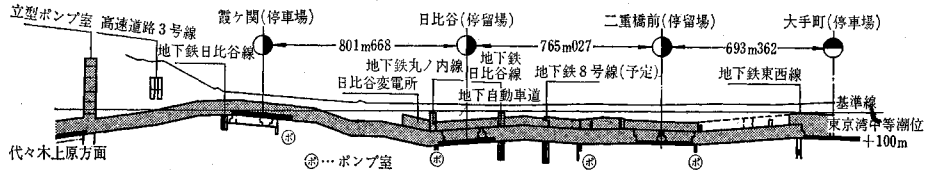
軌 道：軌間 1 067 mm, 軌条 50 kg N形

信号装置：車内信号方式

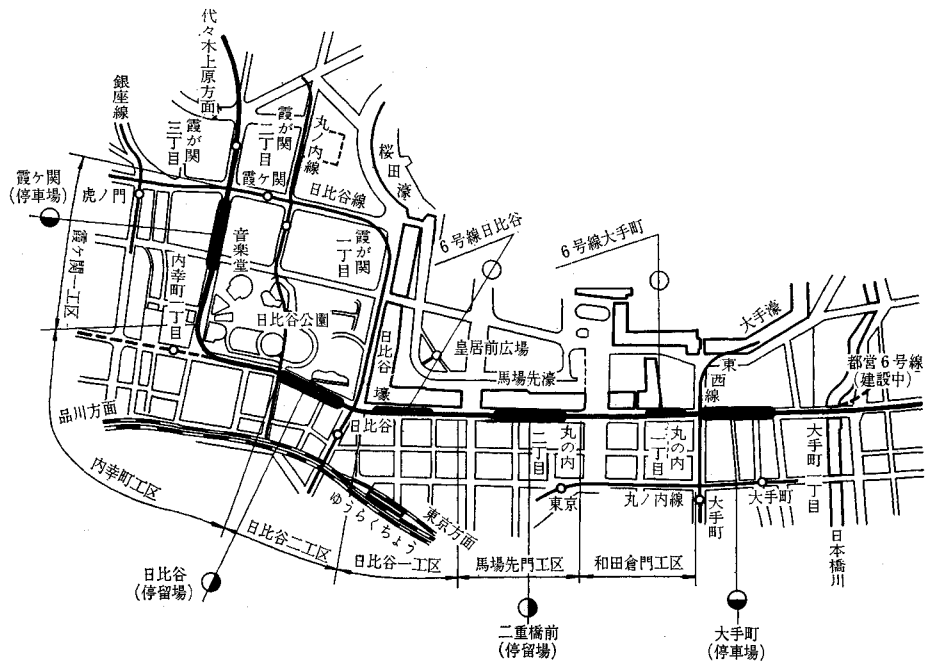
通信保安装置：ATC 装置、誘導無線式電話

電車線：直流 1 500 V, 鋼体架線式

車 両：180 両 (千代田線北千住一霞が関間で使用車両)



地下鉄千代田線 大手町一霞が関間縦断面図



地下鉄千代田線 大手町一霞が関間工事路線略図