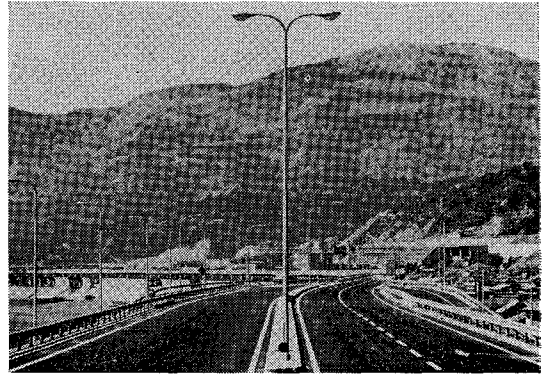


富士由比バイパス完成（口絵写真参照）

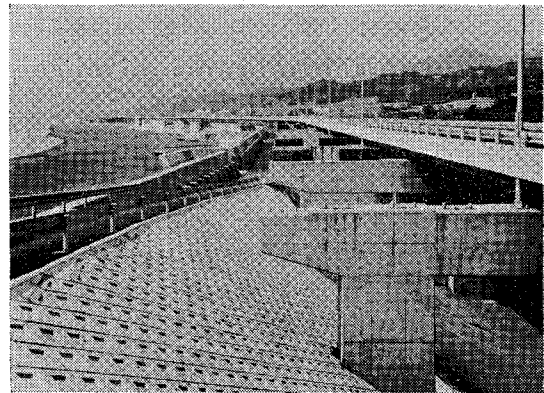
計画概要：富士由比バイパスは、国道1号の中でも最も交通まひの傾向の強い場所として知られている富士市富士川町・蒲原町・由比町地先の混雑を解消すべく富士市今井から清水市興津中町に至る延長約23kmの計画である。昭和36年3月14日、由比町寺尾において発生した大規模な地すべりを契機として一部着工を見たが、これは東名高速道路・国道バイパスの用地確保および、由比地すべりを安定させるための排土がおもな目的であり、昭和40年度に完成し、引き続き一部現道拡幅（薩埵一寺尾・2.3km）に着工するとともに、蒲原町・富士市の用地買収を行なった。

その後、東名高速道路が昭和43年4月、第一次供用開始（富士―静岡）され、一時的な交通緩和となったものの、その後交通量は増加の一途をたどり、とくに富士川橋西詰付近は混雑が激しく、しばしば自然渋滞を起こしていた。バイパスの工事は昭和43年度から本格的に着手し、最盛期を迎えたのは昭和44、45年度である。

今回の供用開始区間は、富士市前田から由比町寺尾までの13.9kmであり、すでに供用開始を行なっている薩埵一寺尾間2.3km（昭和43年4月供用開始）および薩埵地区1.6km（昭和46年2月供用開始）を含めると17.8kmとなった。これは、富士由比バイパス全体計画22.9kmのうちの77%にあたり、現在続いて富士市依田橋まで延伸させるべく工事を継続中である。なお、今回の開通区間に架設された新富士川橋は、日本道路公団の有料橋となっており、左岸に料金徴収所が設置されている。

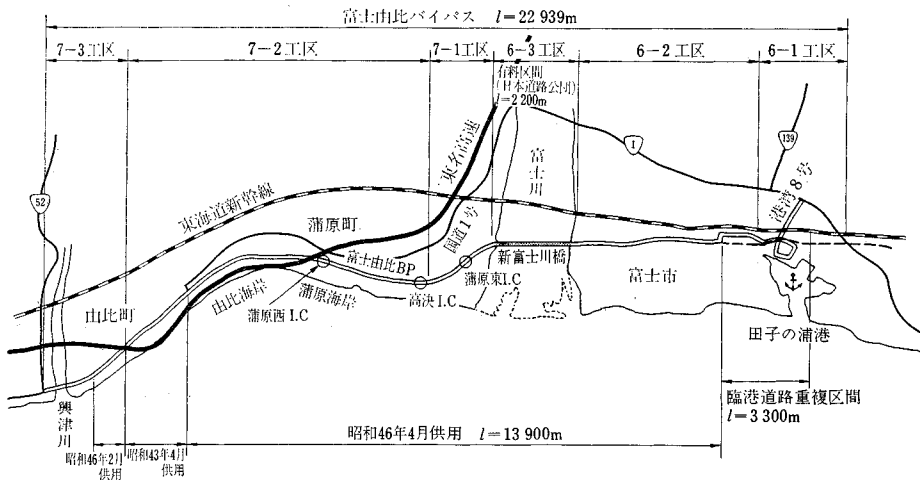


高浜インターチェンジ付近



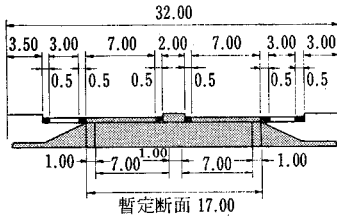
蒲原高架橋

施工計画：① 富士市前田から新富士川橋までは将来市街化されることが想定されるために盛土高を極力少なくし、完成断面は中央分離帯を有する6車線歩道付きであり、4車線が施工されている。なお、安全対策施設は

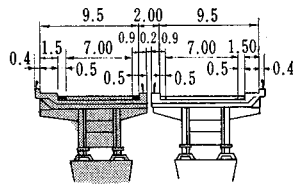


富士由比バイパス平面

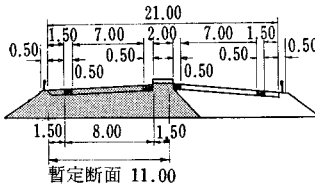
(1) 6-2工区



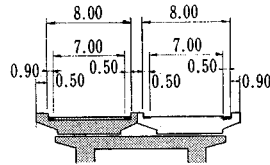
(2) 6-3工区(新富士川橋)



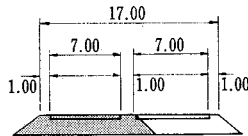
(3) 7-1工区



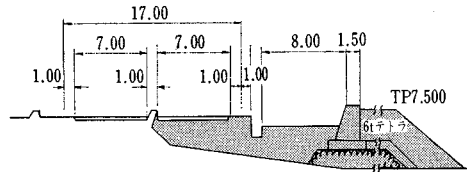
(4) 7-2工区(蒲原高架橋)



(5) 7-2工区



(6) 7-3工区



富士由比バイパス(1号)標準断面図

主要構造物一覧表

橋名	橋長(m)	幅員(m)	形式	連数	下部構造	摘要
依田橋高架橋	910	18.00(8.00)	3径間連続中空床版桁鋼鉄連続桁	14	扶壁式橋台PC橋脚	予定
田子の浦高架橋	2200	18.00(8.00)	3径間連続中空床版鋼板桁, 鋼板連続桁	48	扶壁式橋台PC橋脚	予定
新富士川橋	1523	21.00(9.50)	3径間連続鋼桁	8	円柱式橋脚潜函基礎	
小池川橋	21	20.50(9.25)	ポストテンションPC桁	1	扶壁式橋台	
放水路橋	131	17.00(8.00)	2径間連続PC桁(ディビダーク)	1	潜函基礎	
蒲原高架橋	2610	17.00(8.00)	3径間連続中空床版	42	扶壁式橋台RC橋脚	
由比川橋	120	(7.25)	ポストテンションPC桁	6	扶壁式橋台RC橋脚	
和瀬川橋	30	15.50(7.25)	ポストテンションPC桁	1	扶壁式橋台	
由比漁港高架橋	330	15.50(7.25)	2径間連続RCラーメン桁	11	扶壁式橋台RC橋脚	
新興津川橋	270	15.50	3径間連続鋼桁	2	扶壁式橋台潜函基礎	

()内は暫定幅員

信号機6カ所・地下横断歩道8カ所が設置されている。

② 富士川から由比町寺尾までは海岸線を走るので、横断路が少なく本線の出入りはインターチェンジ方式を採用している。インターチェンジは3カ所で、蒲原東・高浜・蒲原西である。この区間は、4車線計画のうち大部分は2車線が施工されている。

③ 富士市前田-富士市依田橋間の延長1.5kmについては、昭和45年から工事に着手し、港湾8号線までは昭和47年4月に供用開始をする予定である。

④ 沼津バイパスの接続点である依田橋インターチェンジまでの延伸は昭和48年度末を予定している。

なお、富士由比バイパスの主要構造物は表に示すとおりである。

東北・上越・成田新幹線の建設決まる

全国新幹線鉄道整備法(昭和45年5月18日・法律第71号)に基づき第一次の基本計画に組み入れられていた東北・上越・成田の三新幹線鉄道は、昭和46年2

月5日の鉄道建設審議会で整備計画が答申され、4月1日運輸大臣がこれを決定すると同時に建設を行なうことを指示した。今後、日本国有鉄道および日本鉄道建設公団は運輸省令の定めに基づき工事実施計画を作成し、運輸大臣の認可を得て工事に着手することになる。三新幹線鉄道の区間・延長・その他は次のとおりである。

① 東北新幹線

区間：東京都—盛岡市〔主たる経過地は宇都宮市付近・仙台市付近〕

延長：約 500 km

建設費（概算）：8 350 億円（車両費を含む）

建設主体：日本国有鉄道
46 年度の建設費：35 億円

② 上越新幹線

区間：東京都—新潟市

延長：約 300 km

建設費（概算）：5 800 億円（車両費を含む）

建設主体：日本鉄道建設公団
46 年度の建設費：35 億円

③ 成田新幹線

区間：東京都—成田市

延長：約 70 km

建設費（概算）：2 050 億円（車両費を含む）

建設主体：日本鉄道建設公団
46 年度の建設費：5 億円

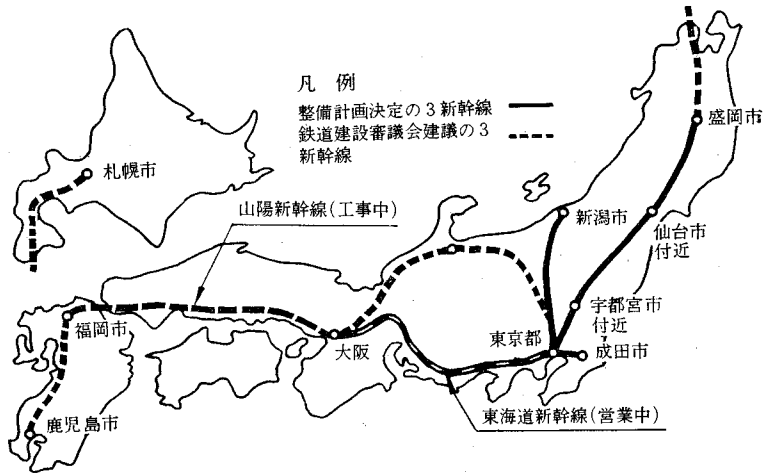
三新幹線とも設計速度は 260 km/h、走行方式は粘着駆動による電車方式となっている。

なお、北回り（東京都—富山市—大阪市）、東北・北海道（盛岡市—札幌市）および九州（福岡市—鹿児島市）の三新幹線についても早急に基本計画に編入するよう建議されている。

青函トンネルに着工指示

25 年間にわたって調査を続けてきた青函トンネルは、昭和 46 年 4 月 1 日に運輸大臣が日本鉄道建設公団に着工を指示し、工事線に昇格した。また、新幹線を通せる設計とすべきことも同時に指示された。

青函トンネルは海底部約 23 km・陸上部約 31 km・全延長約 54 km であり、工事費は約 2 000 億円の前定である。今回指示を受けた同公団は、工事方法・詳細な予算・完成時期などをまとめた工事実施計画を運輸大臣

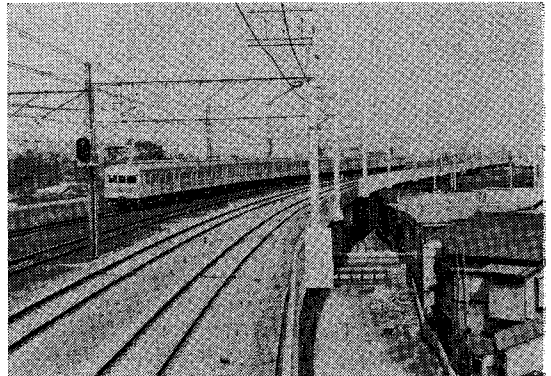


東北・上越・成田新幹線ルート図

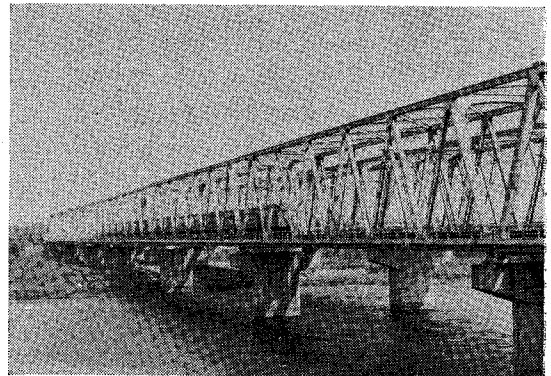
あて提出し、夏頃までには認可を受けて本工事に着手することになる予定である。

常磐線 綾瀬—我孫子間 複々線完成

昭和 46 年 3 月 31 日、常磐線の綾瀬—我孫子間の複



綾瀬—亀有間の高架橋



江戸川橋梁

複線化工事が完成し、試運転期間を経て4月20日から営業を開始した。

常磐線上野一取手間は、複線に各種の列車が運転され、列車回数が限界に達していたが、北日本の開発および沿線人口の増加によって輸送要請はますます強くなってきていた。この対策として、昭和41年、国鉄が綾瀬一取手間の複々線化工事に着手し、以来5年の歳月と約330億円の工費をかけて、今回の綾瀬一我孫子間の開業に至った。

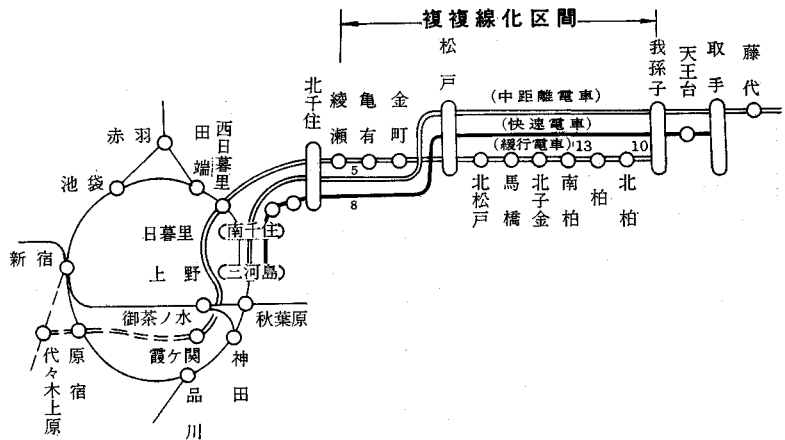
完成した区間約24kmのうち、綾瀬一金町間約2.6kmは4線分の高架橋を新設し、その先は地平の線増である。工事前には踏切が64カ所あったが、高架化と立体交差によってすべて除却されることとなる(46年度中)。

各駅は、高架下駅舎か橋上駅舎に改築され、新たに北柏と天王台に旅客駅が設置された。また地下鉄千代田線との乗り換えの便を計るため、京浜東北・山手線との交差部に、西日暮里駅が新設された。

複々線となった結果、従来の常磐線は快速線となり、増設線には千代田線と直通して都心に乗り入れる電車が運転されている。今回の開通によって輸送力は一段と増強され、所要時間も短縮された。また踏切の全廃による列車運転の安全性の向上と、道路渋滞の解消にも大きな効果が期待されている。

昭和46年春の叙勲決まる

4月29日発表された昭和46年春の叙勲のうち、勲3等以上をおくられた会員は次のとおりである。



常磐線綾瀬一我孫子間複々線部

- 勲2等瑞宝章

名誉会員 田渕 寿郎君 81才	名古屋観光会館社長
正会員 真井 耕象君 70才	苫小牧工高専校長
- 勲3等旭日中綬賞

正会員 伊藤 健雄君 71才	都立大学名誉教授
同 末松 栄君 70才	清水建設顧問
- 勲3等瑞宝章

正会員 上山鉄之助君 71才	建設サービス取締役
同 芥川 暉雄君 70才	共栄興業副社長
同 加藤 正晴君 70才	明星大学教授
同 杉本 培吉君 70才	土地防災研究所理事
同 平尾 勝君 70才	明治建設興業

なお特別会員関係としては、勲1等瑞宝章が芦原義重関西電力会長、司忠丸善社長、藤波収元電発総裁に、勲2等旭日重光章が、越後正一伊藤忠社長に、それぞれおくれた。

測定法編集小委員会編

建設技術者のための

測定法

A5 422頁 定価 2000円

上製クロス装 会員特価 1800円(千170円)

- 第1章 総説 第2章 測定器械 第3章 測定値の処理法 第4章 気象に関する測定 第5章 地盤に関する測定 第6章 水に関する測定 第7章 構造物に関する測定 第8章 交通運輸に関する測定 第9章 衛生工学に関する測定

●申込先 土木学会刊行物係 〒160 東京都新宿区四谷1丁目・電351-5138(代) 振替東京16828

土木学会田中賞設立を記念して刊行された橋の年鑑

申込先：〒160・東京都新宿区四谷1丁目・土木学会刊行物頒布係 (351) 4131 振替東京 16828

橋 1966-1967 は絶版となりました。残部僅少のためお早目にお申込み下さい。

橋 1967-1968

A 4判 82 ページ

1500 円 (〒150 円)

- 土木学会田中賞設立の趣旨と本年報発刊の目的
- 本州四国連絡橋技術調査報告書の概要
- 1967年度田中賞作品部門受賞作品
福島第1高架橋 カラー
名護屋大橋 カラー
- 鋼橋1967年の展望
箱ヶ瀬橋 / 舞鶴跨線橋 / 瀬詰大橋 / 谷町インターチェンジ / 竜頭の橋 / 水道道路架道橋 / 狭間第6架道橋 / 越ヶ谷架道橋およびハツ道越ヶ谷架道橋 / 姥久保橋 / 大天橋
- コンクリート橋1967年の展望
想影橋 / 大呼戸沢橋梁 / みなと大橋 / 有田川橋梁 / 瀬田川橋梁 / 小高瀬高架橋
- 1967年竣工主要橋梁一覧
- 1967年度田中賞論文部門受賞論文
Response of Suspension Bridge to Moving Vehicles (伊藤 学)
- 選考経過報告など

橋 1968-1969

A 4判 94 ページ

1600 円 (〒150 円)

- 東名高速道路の橋梁
一計画・設計・施工の概要
- 1968年度田中賞作品部門受賞作品
尾道大橋 カラー
浜名湖橋 カラー
第3綾瀬高架橋 カラー
- 鋼橋1968年の展望
多摩川橋梁 / 無意根大橋 / 荒川・中川橋梁 / 新桂川橋梁 / 第一江戸川橋梁 / 新石狩大橋 / 安芸大橋 / 新瀬戸橋 / 飯田橋歩道橋 / 川崎ターミナル歩道橋 / 横浜駅東口歩道橋 / 新伊東線熱海駅地下道架道橋 / 福島仮設架道橋
- コンクリート橋1968年の展望
矢作川橋梁 / 荒川P C下路鉄道橋 / 荒川東高架橋 / 地震滝橋
- 1968年度竣工主要橋梁一覧
- 1968年度田中賞論文部門受賞論文
長大吊橋の地震応答と耐震設計法に関する研究 (小西一郎・山田善一・高岡宣善)
- 選考経過報告など

橋 1969-1970

A 4判 94 ページ

1600 円 (〒150 円)

新 刊

- 都市内高速道路
- 1969年度田中賞作品部門受賞作品
オークランド港湾橋 カラー
首都高速兩國大橋 カラー
阪神高速大和川大橋 カラー
- 鋼橋1969年の展望
酒匂川橋 / 木根川橋 / 第一平川大橋 / 皆瀬川橋 / 前川渡大橋 / 旭大橋 / 大井水管橋 / 八幡橋 / 御堂筋跨線道路橋 / 御堂筋架道橋 / 阪神国道架道橋 / 大谷橋
- コンクリート橋1969年の展望
川音川橋 / 東灘第5工区高架橋 / 米代川橋梁 / 総武本線中川放水路橋梁
- 1969年竣工主要橋梁一覧
- 1969年度田中賞論文部門受賞論文
実働荷重による鉄道橋の疲労被害推定 (伊藤文人)
(1) 有限変形法による吊橋の解法 (2) 有限変形法に関する2, 3の考察 (後藤茂夫)
- 選考経過報告など