

国土庁発足

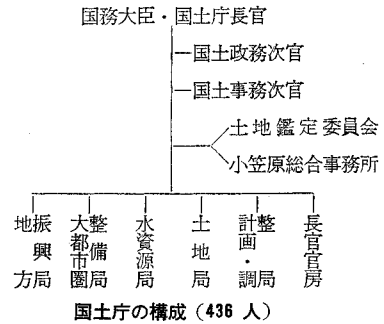
昨年度の政府予算に、すでに国土総合開発庁として新設さるべく正式に盛り込まれていたにもかかわらず、新国土総合開発法案の国会審議が2年越しで難航したためその関連で難産した新設官庁が、やっと去る6月26日に「国土庁」として正式に発足した。

従来、国土の開発行政は、経済企画庁、建設省を始め多数の省庁にわたっていたが、その重要性にかんがみ、十分な企画調整能力を持った強力な行政機構を新設して、ばらばらの行政をこれに統合する必要があるとして、同庁の新設は考えられた。同庁が所管するとされていた新国総法案は、土地利用の規制に関してきわめて不十分であるという野党の意見を本年の第72国会の審議では大幅に取り入れて、国土利用計画法という日本の土地行政上画期的な厳しい土地規制に関する基本法として衣を変えて成立した。これに伴い、当初国土総合開発庁として提案された同庁も、開発より規制に重点を置く姿勢を示すべきとして、名称も国土庁とし、当初の政府案にあった計画局を計画・調整局として圧縮し、土地局という土地対策に専従する独立の局を設けることになったのである。

2年越しの国会審議であったが、新官庁の責務について、野党の激しく真剣な審議を経て誕生を見たことは、それだけ国土庁への国民の期待が大きく、扱う行政が重要であることを意味している。

6月3日成立した国土庁設置法は、「国土庁は国土を適正に利用することにより、健康で文化的な生活環境の確保と国土の均衡ある発展を図り、豊かで住みよい地域社会の形成に寄与するため、国土に関する行政を総合的に推進することをその主たる任務とする」とうたわれている。所掌事務および権限に関しては、国土利用、地価、大都市の機能の改善、地方振興、長期的な水の需給、総合的な交通施設体系、災害対策等に関し、基本的な政策を企画・立案・推進するとともに、総合的かつ計画的に実施すべき特定の地域の大規模な事業や新幹線等、全国的な幹線交通施設の予算等にまで立入って（経費の見積りの方針の調整）調整する権限を与えられ、従来、経企庁等が単なる勧告等の権限がなかった弊を踏ままいとして強い権限が法律で明記されている。

同庁発足に伴い、経企庁総合開発局、建設省宅地部、同土地鑑定委員会、同地域計画課、首都圏整備委員会事務局、近畿圏整備本部、中部圏開発整備本部等は同庁に吸収された。



なお、周知のとおり、建設省設置法には他省庁のごとく明確な任務の規定がなく、権限も所掌している河川法、道路法等をばらばらに列記したきわめて事業官庁の色彩が濃い性格づけで発足しているが、政策官庁への脱皮が多年の懸案であった。国土行政を総合的に扱う国土庁が発足したことにより、建設省の今後の方向は、なお注目されよう。

多摩ニュータウンに鉄道新線開通

多摩ニュータウン初の鉄道（小田急多摩線）が昭和49年6月1日開通の運びとなった。今回の開業区間は、小田急本線の新百合ヶ丘駅（多摩線の分岐に伴い、路線を一部変更し、百合ヶ丘駅を廃止して新駅を設けたもの）から、多摩ニュータウンの永山駅までの6.8kmであり、途中に五月台、栗平、黒川の3駅（いずれも多摩ニュータウン域外）が開設される。当初の運行ダイヤはすべて各駅停車で、朝のラッシュ時に新宿直通2本、新百合ヶ丘折返し4本であり、新宿まで54～64分と従来の京王線利用（聖蹟桜ヶ丘までバス）に比べ5～10分早く結ばれることとなる。また、新宿発の最終は23時5分で、京王線利用（22時20分新宿発特急）に比べ、新宿で45分の余裕が生まれる。運賃は、永山—新宿間130円と、聖蹟桜ヶ丘—新宿間の120円に比べ10円高いが聖蹟桜ヶ丘から団地まではバス（50円）を利用しなければならず（計170円）、一方、多摩線利用者のうち、永山駅徒歩圏の人は鉄道運賃のみ、徒歩圏外のバス（40円）利用者は170円と、同等ないしは40円ほど安くなる。

今後の予定として、本年秋までに京王相模原線（京王線調布駅より分岐し、現在、京王よみうりランド駅まで開業している）が多摩センターまで開業予定であり、小田急多摩線も本年度中に多摩センターまで延伸される予定である。

多摩ニュータウンにおける鉄道は、多摩ニュータウン

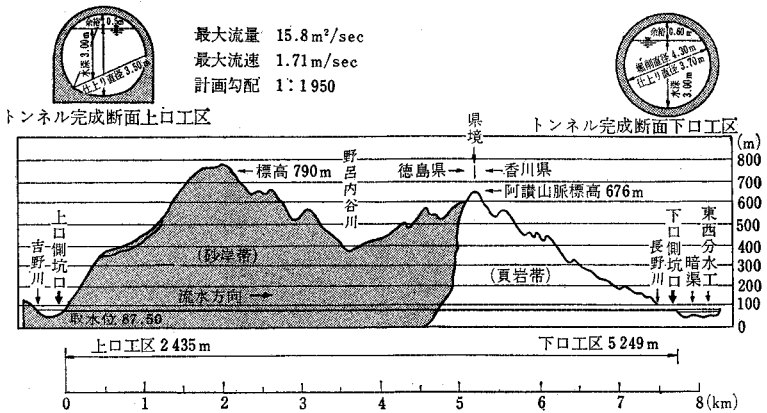
業用水 2.5 m³/sec, 水道用水 2.0 m³/sec) を供給する事業で, 取水施設, 導水トンネルのほか全線 98 km の幹線水路のうち農業用水と都市用水の共用区間 39 km を総事業費 150.5 億円をもって水資源開発公団が事業実施し, 59 km の農業専用水路は別途農林省で実施したものである。

本事業で特筆すべきことは, 阿讃トンネル工事である。このトンネルは, 徳島県三好郡池田町と香川県三豊郡財田町を結ぶ総延長約 8 km の導水トンネルで, 用水路トンネルとしてはわが国最長である。また, 工期の短縮と安全性の向上のため, とくに下口(財田町側)からの約 5 km の掘削は, わが国初のトンネルマシン導入による施工をした。また, 硬岩, 破碎帯にいどんだ困難をきわめた工事であったが, 犠牲者を 1 人として出さなかったことも特筆できる。

四国三郎といわれる吉野川の水を, 香川用水を通じ県下に配水されることになったので, 本年度からは昨年の異常渇水による高松市周辺の生活用水の困窮の状況は起らないようになったが, これには徳島県の深い理解と友愛を得てはじめて現実のものとなったわけで, 県境を越えた水資源の開発がますます困難となりつつある今日の状況に照らし, まことに快いニュースである。

新大橋の架替工事に着手

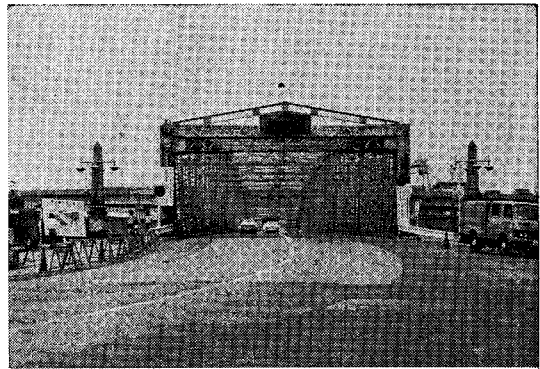
東京の隅田川に架かる数多い橋の中で最も古い新大橋(中央区浜町 3 丁目一江東区新大橋 1 丁目, 都道汐留船堀線)が, 60 余年の耐用を終えて架替えられることになり, 本年 6 月 1 日から交通を仮橋に切り変え撤去作業が開始された。これに先立ち, 両岸地先の人びとは, 町内あげて“渡りおさめ”の催しを持ち, 数々の思い出がつもる老橋への別れを告げた。この橋の由来はその名に反して古く, 初代の橋は元禄 6 年(1693 年)に当時「大橋」と称した両国橋の次に架けられて「新大橋」と呼ばれたもので, そのころ深川に住んでいた芭蕉の「ありがたいやただいて踏む橋の霜」の句は, この橋の開通にあたり詠んだものと伝えられており, 当時の住民の喜びがうかがわれる。以後, 各時代に度々の修理・架替えがなされてきたが, 現在撤去中の橋は明治 45 年に架設の当時としてユニークな形式である 3 径間カーブドコードブラットラス(幅員 18.6 m, 支間 52.6 m+63.1 m+



香川用水一般図

52.6 m) で関東大震災や戦火にも耐えて多数の避難者の生命を救うなど大きな功績を残し, 下町の人びとから特別の感慨で愛惜されている。

この古い橋の架替計画に際して, 新橋の桁下高を隅田川高潮防御計画にあわせるため橋面が従来より上昇し, このことから取付道路において生じる沿道地との取り合せ対策が重要な問題となったが, 沿道の人びとが長い歴



架替えられる新大橋

史の中で道路に沿い街を形成して生活を営んできたその利用機能を、できるだけ保てるように、桁高の低減および使いよい取付道路構造の工夫に努め、住民方とともに検討を重ねて計画を定めた。新橋の形式選定にあたっては、① 新橋脚は、旧橋脚（れんが造り井筒基礎で、再使用については検討の結果問題がある）の位置を避けるとともに、弯曲した河川舟航上支障のない位置に設ける、② 桁架設には、市街地のためケーブルエレクション工法が困難であり、河心部は舟航が多いためステージング設置が不可能などの事情から、長径間部を片持張出し工法で架設することが望ましい、③ 外観について、多くの名橋が架かる隅田川筋橋梁としての格調と、右岸沿いの首都高速道路高架橋との調和を配慮する、などの条件から検討の結果、下記の形式を定めた。

形式：2 径間斜張橋（支間 106.6m+63.4m）
橋長：170.0m、幅員 24.5m（車道 14.0m、歩道 2 @ 5.25m）

今後の工事に際しては、家屋や公共諸施設が密集し、陸上、水上交通の激しい市街地作業であり、また、軟弱地盤地帯であるため種々の困難な施工条件が伴うが、昭和 51 年度完成をめどに円滑な工事進捗に努める予定で

ある。

国土をいかす知恵・撮影開始

土木学会が創立 60 周年を記念して製作する映画“国土をいかす知恵”は、慎重なシナリオの検討を経て 7 月中旬より撮影を開始する。製作は岩波映画があたり、25 分の 16 ミリカラーで、製作費は 750 万円を予定している。文明と生活を支える土木技術の役割をやさしく語りかけ土木の PR を図るもので、9 月末には完成、全国各地において中高校生、一般を対象に巡回映画会が催される。

大分工業大学土木工学科で教官を募集

大分工業大学土木工学科では、下記のように教官を募集しております。ご希望のむきは、直接大分工大へご紹介下さい。

専攻分野：構造および河川工学

募集人員：各 1 名

必要書類：履歴書、簡単な論文題目リストを下記あてに送付して下さい。

連絡先：〒870-03 / 大分市大字一木
大分工業大学庶務課

港工学 [港湾・空港の計画] ●土木工学 を中心として 大成 8

栗栖義明著 (前)運輸省港湾局長・工博 菊判・368頁 3800円

港湾と空港の建設計画に具体的な指針を与える書!

港湾および空港は、物的流通・人的交流の激増により、その近代化、広域化、大規模化が進められている。本書はこの現勢に鑑みて、港湾・空港の計画論の体系化を目指し、港湾・空港の整備、建設の計画、施工の現状を多くのデータ・図面・写真によって具体的に示して解説した。また、海洋汚染、騒音のいわゆる公害問題にも言及した書である

●主要目次

I 部＝港湾篇 流通港湾（近年の物的流通／近年の港湾計画の流れ／コンテナふ頭／フェリーふ頭／ばら物ふ頭／商港ふ頭の新しい例）産業港湾（産業港湾の概念／工業港の諸形態／工業港の計画例／産業港湾における工業原材料の輸送と施設／港湾における水質汚濁防止）レクリエーション港湾（概要／計画）航路（概要／航路計画／航路計画の実例）

II 部＝空港篇 総論（航空輸送の発達／航空輸送の特色と空港／空港施設）空港計画（空港の計画／需要予測／進入方式などの決定／空港位置の選定）各論（滑走路／誘導路／エプロン／空港排水／道路、駐車場／航空保安施設／空港建築施設／供給施設／航空機の騒音と対策）

土質力学特論

●土木工学大成 7

赤井浩一著

菊・2500円

トンネルの力学

金原 弘訳

菊・2800円

応用土木振動学 構造物の振動と耐震設計

小堀為雄著

A5・1800円

現場のための海岸工学 高潮編 侵食編

豊島 修著

菊・(高)(侵)各2800円

海洋構造物の設計と施工

長崎作治著

菊・2500円

●詳細カタログを用意しております。ご希望の方は Q1 係までご請求下さい。(無料)

森北出版

東京都千代田区神田小川町 3 の 10
電話 03-292-2601 / 振替東京 34757