

(3) 3号貯炭場新設計画概要

(i) 計画取扱い数量 2500 000 t/年

(ii) 工事概要

(イ) 島式埠頭; 繫船岸壁: 140 m, 2 パース, 水深 9.5 m, 1 万屯級 2 隻同時繫船可能

ローダー: 2 基 能力 600 t/時/基

(ロ) 3号貯炭場; 繫船岸壁: 224 m, 水深 7.0 m, 2 000~3 000 屯 級繫船可能, 面積: 18 800 m², トラ

ンスポーター: 2 基 (能力 600 t/時/基)

(ハ) 陸上高架棧橋; 直卸線: 高さ 7 m, 360 m 1 線, ホッパー線: 高さ 7 m, 280 m 2 線

(ニ) ホッパー: 容量 3 600 t, (ホ) 押上線 15/1 000, 700 m, (ヘ) 仕訳線 900 m

(iii) 工期並びに工費概算

表-4 工 事 費 概 算

工 事 種 別	工 事 内 容	金 額 (千円)	工 期				
			昭 28	29	30	31	32
水陸連絡設備		760 000					
島 式 埠 頭	岸壁 140 m×2 ローダー走路 520 m	140 000					
渡 渡	約 205 000 m ³	123 000					
貯 炭 場	トランスポーター走路 540 m 舗装 20 400 m ²	85 000					
高 架 棧 橋	高さ 7 m 延長 360 m	64 000					
ホ ッ パ ー	3 600 t 入コンクリート鉄板張	160 000					
土工, 軌道その他		188 000					
機 械 設 備		920 000					
トランスポーター	能力 600 t/h 2 基	300 000					
ロ ー ダ ー	"	190 000					
ベルトコンベヤー	" 1 300 m	200 000					
フィーダーその他		230 000					
電灯, 電力設備		170 000					
特高変電設備	変電設備増設配電室増築	42 000					
特高ケーブル線		52 000					
投光器その他		76 000					
合 計		1 850 000					

(7-6) 営業線の桁架替工事について

正員 国鉄施設局土木課 白 鳥 謹 一

終戦後国鉄で調べた結果, 約 60 万トンの鉄桁の内 19% が現在走っている機関車荷重以下の強度しかない弱小桁であることがわかった。逐次これ等は復元計画を立て取替工事が行われて来たが, 営業線の架替工事は架設と異なり時間的制約を受け, 特にその施工は安全確実でなければならない。なおその上工費の節減を考えたものであるところに大きな特異性があると思う。

それ故上記の目的に沿うよう, かつまた施工線区の性格, 地形, 径間の大小, 桁の形式に応じた適正な施工法が考えられるわけである。いま終戦後国鉄で行われてきた営業線の新しい架替工法について下記に従い概況を述べる。

A. 弱小桁の復元計画について, B. 桁の設計及び施工法の検討について, C. 取替工事の性格について, D. 最近の架替工事の概況

- (1) 機械化(安全, 迅速, 低廉): 山本式, 廻転式, 門型走行クレーン, レッキンクレーン, ロコクレーン
- (2) 時間の短縮: 操重車, スクリュージャッキ (建込式と吊下式), 門構
- (3) 桁受支保工の節減: 旧桁利用, 軌条桁縦取法, トラスの撤去

以上実例についてその適用すべき支間の範囲, 純架替時分, 工法の特徴, 工費等について概説する。