

第4圖

第5圖



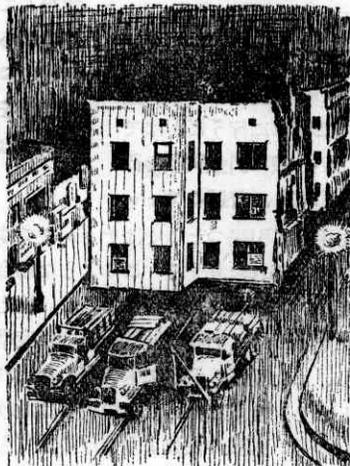
ら。そのためには従来建てられた永久建築物の移動移転という問題が必ず附随してくる。こういったような

とき、今回の澁谷やチャット紹介した神戸の場合のように大きさが手頃でしかも剛性のきわめて高い堅牢極まりない構造ならば差程神経をいためる必要はなく、文字通り「どつちへ轉んでも」大過なさそうに思えるが、これが大きく重たい、例えば丸ビルの如き、マッカーサー司令部の如き、ものを動かす工法を考える段に至つては、最早引き屋さんの勘がけでは如何ともしがたいのではなからうか。引越の工法の研究、これは必ず將來の土建技術者に對する大きな研究の對象となるであろう。今回の澁谷の場合その總経費は約1,300萬圓と聞いている

すると延坪當り約10萬圓という勘定になる、これだけの費用があれば如何に諸物價の高い昨今でも現在以上の建物をゆうに新築することができるのである。すると廣場の邪魔になる現建物を簡単に安價に壊すことができれば別に新築した方が萬事に都合がよいということにもなる。ここに破壊工學の芽生えも感じられる

というものである。壊すばかりが能ではない、これを地下にそのまま沈めて地下構築物として更生させることも考えられる。

「ああ銀座4丁目のPXと教文館ビルを地下に埋めてその上にスカイスクレーパーを建てて見たい。」なんて考えてるものは、あながち私ばかりではあるまい等とのんきな夢を見ながらこの稿をおえることにしよう。(1949・10・18, 建築・小野薫)



第6圖 アメリカのビル引越風景

速報1

拱橋(アーチ)の側方に対する安定について

岡本 舜三 (應力)

拱橋が側方に対して安定であるためには、幅員は橋長の1/10乃至1/30以上であることを要するといわれているが、その根拠はあまり明瞭になつていない。しかるに近時鐵筋コンクリートの長大鐵道橋の架設とともにこの問題の解決を要するに至つたので、まず安定に對する一基準として側方への挫屈限界荷重をたやすことにした。取扱う拱の拱軸線を圓形、拱の斷面を中實矩形、拱頂における部材幅を3.50m、部材厚を徑間の1/50とし、各斷面は相似形で、その斷面2次モーメントはストラッサー氏の公式によつて變化するものとした。荷重分布はその壓力線が拱軸線に一致するように假定し、限界荷重強度は拱頂部での強度であらわすことにした。挫屈荷重をエネルギー法で求めた結果は圖の通りである。すなわち挫屈荷重は徑間及び拱矢比の大きいとき著るしく小となることが知られる圖の破線は死荷重強度の推定値であるからこの圖から種々の

拱矢比に對して許しうる最大徑間長及び與えられた徑間長に對し許しうる最大活荷重強度を知ることができ。 (1949・10・4)

