The Japanese Geotechnical Society

表—2 各地の地形（起伏量・谷密度）の比較[2]

道路名	区間	起伏量 最高	起伏量 最低	起伏量 平均	谷密度 最高	谷密度 最低	谷密度 平均
九州縦貫自動車道	八代～人吉	7	0	5.0	55	2	36.1
中国縦貫自動車道	千代田～ア河内	6	1	5.4	25	5	12.7
山陽自動車道岩国山田線	徳山東～徳山西	5	2	3.8	20	5	11.7
四国横断自動車道	大豊～南国	7	4	5.1	29	11	20.9
北陸自動車道	朝日～糸魚川	6	0	4.8	38	5	20.4
北陸自動車道	糸魚川～上越	6	0	3.6	36	5	20.0
北陸自動車道	武生～木之本	6	1	4.9	39	0	21.1
中央自動車道	勝沼～大月	8	5	6.4	24	4	17.9

（注） 起伏量とは，縮尺 1/50 000 地形図（国土地理院発行）の各辺を 10 等分して得る方眼内の最高点と最低点の標高差を示し，※階級区分を行い，その階級値で示す。
谷密度量とは，上記方眼の各辺を切る谷の数の総和を示す。

※階級区分

階級	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
起伏量（m）	0～50未満	50～100〃	100～150〃	150～200〃	200～300〃	300～400〃	400～600〃	600～800〃	800～1 000〃	1 000以上

2である。この表から，八代～人吉間は，平均谷密度が一番大きく，全国的にも急峻な地形であると言える。加えて，当地域は有数の多雨地帯であり，雨水・渓流に対する防災対策に十分なる検討が必要となる。

このような地形・地質の特徴をもつ本区間は，トンネル23本，橋梁57個所と構造物が多く，路線の約70％を占めているほか，土工部においても切土盛土の長大のり面が随所に見られる。特に，トンネルの施工については，その硐を処理する捨土場所の選定，施工順序，掘削工法および仮設備施設等が大きく工費，工程を左右するので十分な検討が行われた。なお，肥後トンネルの延長は先にも述べたように，全国で第3位の長さとなるので，換気方式は，集塵機付立坑送排気縦流換気方式で計画されている。また橋梁の下部工には，高橋脚が数多く，基礎形式は地形急峻なため，多くは深礎杭を計画・施工している。

さらに工事のために必要な建設資材の搬入路としても難問を多くかかえており，新たに，永久橋や工事用道路の建設，坂本～人吉線の部分改良および付替も実施されている。

昭和53年3月八代～人吉間延長約 43 km の路線発表から7年目の今年は，主要な工事も本工事にはいり，順調に進んでいる。一日も早く，本区間の完成が待たれる。

最後になりましたが，ご栄転が発令された直後の多忙な時に工事概要を説明いただいた日本道路公団八代工事事務所前所長柳井賢氏および工務課長，各工事長ならびに福岡建設局の関係各位に紙面を貸りて深謝の意を表します。

参考文献

1) 山内豊聡：イギリスおよび日本におけるジオテキスタイル事情講演会資料，土質工学会九州支部，p. 5, 1984. 11.
2) 日本道路公団福岡建設局，八代工事事務所・人吉工事事務所：九州縦貫自動車道路線図.

（文責：平田登基男　九州大学工学部土木工学科）

（原稿受理　1985. 2. 13）

ニュース

赤井会員，「京都大学工学部長」に就任する

昭和60年2月22日に行われた選挙において，赤井浩一会員が京都大学工学部長候補に選出され，同日学部臨時教授会で決定後4月1日から就任した。土木工学界出身の学部長としては，昭和34年・35年度の石原藤次郎教授（故人）以来である。

赤井会員は昭和25年京都大学工学部土木工学科を卒業，村山朔郎教授の指導で大学院特別研究生となり，同27年京都大学講師，29年同助教授，37年以降同教授（土質力学講座担任）の職にある。この間，昭和33年～35年にアーヘン工科大学（西ドイツ）とノルウェー国立土質工学研究所（NGI）に留学，Schultze 教授と故 Bjerrum 博士に師事した。

同会員は土質工学会において，関西支部幹事長および同支部長などを歴任，現在は大阪湾海底の地盤研究委員会委員長ならびに国際土質基礎工学会第8回アジア地域会議（1987）準備委員会委員長として学会活動に尽力している。また，日本学術会議力学研連および土質基礎工学研連の委員をつとめている。

（文責：足立紀尚　京都大学工学部土木工学科）

（原稿受理　1985. 4. 3）

NII-Electronic Library Service