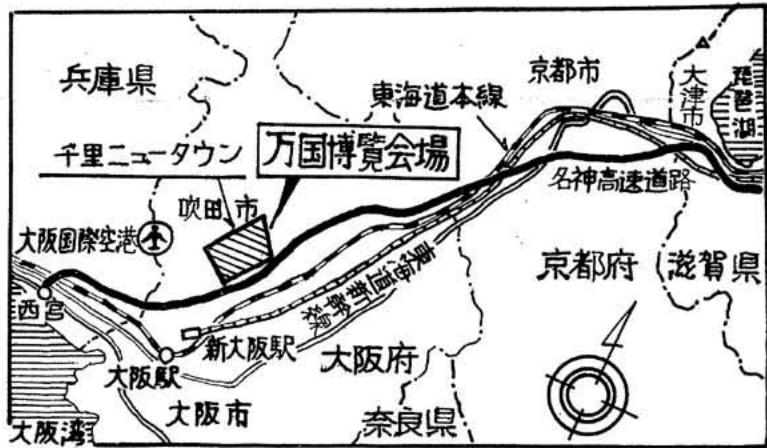


大阪で万国博

五年後、吹田市千里丘陵に決る 50数ヶ国参加

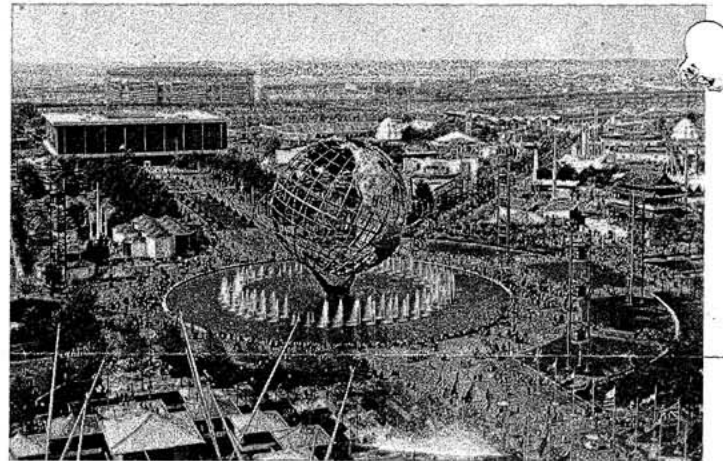


日本万国博開催予定地千里丘陵周辺地図

万国博所謂国際博は、一九二八年パリで締結され、国際博条約に基づき運営されるもので、日本政府では、ことしの五月国際博パリ理事會へ日本開催を申請したところ、条約に加盟している三十一ヶ国(日本を含む)の内から規定の四ヶ月を経て、自動的に対立国が現れないので、自動的に日本開催が決定したものである。

国際博の開催地は、これまで欧米大陸にかぎられていたが、このたびは、日本は明治二十三年以来数回にわたり万国博の開催を企画し、特に昭和十五年には紀元二千六百年を記念し、東京に於て開催すべく、

今より五年後の、昭和四十五年(一九七〇年)に大阪の吹田市千里丘陵で、アジアでは最初の、日本万国博が開かれることになった。昨年東京でオリンピックが開かれ、世界的に日本の真価が大きくクローズアップされて、大成功をおさめた其の余勢をかって万国博と相成つたわけでもなからうが、六ヶ月にわたって、日本の産業と文化を国際舞台に登場させ、其の開催地としての有利な立場を捉えたことは誠に喜ばしいことである。



目下開催中のアメリカ世界博

既に通産省に於ては直轄で派手でこせつかない経費として、千二百億を博覧会として、これに比べて日米の差、道路、港湾、国鉄、地下鉄、空港など関連施設の建設費を含めると凡そ一兆円を越え、東京オリソピックを遙かに上回るとのことである。しかもオリソピックの開催期間は僅か三ヶ月(一九六四年)に過ぎないが、万国博の場合は六ヶ月から一年に及ぶ。其の間に、少くとも、その間に要する費用は計り知れないものがある。しかし、この万国博には、京都、兵庫、奈良、和歌山、三重、滋賀、福井の七府県が地元側として協力態勢をとっている。此の点非常な強味である。

万国博は、規定により、入場者に対しバイヤーと一般観覧者の差別をつけないことになっている。それが、最近のアメリカの万国博を見ても、見本市的な所謂商売要素がうすれて、国家の示威と祭典としての誇張が極めて強く浮き出されている。これは、勿論万国博の立場や其の時局、世界情勢等により其の国の特殊な出来事を出していることではあるが、何事も、世界一にならなければならぬ。国家組織が大企業によつて成り立っている、富める国だけあって、すべてが

4 型

パイプロコンパクター

改良型完成



MVCS-4型パイプロコンパクター

我が社の4型パイプロコンパクターは、輾圧機部門中最も強力性を誇る新鋭機であつて、其の用途は多種多様に適用範囲も極めて広く、常に各方面から絶大な御好評を頂いて居りました。ところが、最近3型機、2型機が次々と完成し、それを御使用された結果、更に従来のものより扱い易く、一層能率的であることが立証されましたので、早速4号機の改造に取りかかり、より強力的な高性能を発揮する様設計されて、此の程漸く完成されました。

今回の新設計により改良された機體の特徴は、傘歯車駆動方式により一軸上に配置された3個の振子を内蔵する起振機に強度の振動を与え、其の揺動により前後進を行うようにしてあります。しかもこの振子の配置は、前後に同じ形状の振子で、前後一對の振子と中央の振子とが傘歯車により正逆回転する様にしています。その際、軸に不当なる偶力が発生しないよう振子の配置を考慮してあります。常に適正な機體振動を得られ、この起振機装置が、輾圧板上に揺動自在に搭載されておき、しかも操作レバーは、スプリングを介したエンジン台上に取付けられているため、極度に防振されていますから、前後進共極めて容易に操作することが出来ます。

(本機の輾圧効果は10トンローラーに匹敵し、手許の操作桿は移動の際の牽引桿としての役目も兼ねています。)

本機は、主として、道路、築堤、滑走路等の地固め工事を始めとし、瓦斯管、水道管、ケーブル線等の敷設工事に於て、埋戻し、盛土などした上を掘き固めるには頗る好適で、特に狭い工事現場の作業には、ローラー式の大機よりも遙かに扱い易いのが特徴です。

MVCS-4型仕様書

型式	MVCS-4型
振動板の長さ	800mm
幅	790mm
総高	740mm
振動方式	一軸偏心上下振動
振動数	900~1,100
自走式	前後進毎分4~3m
登坂能力	約15°
輾圧力	8~10トン
クラッチ	自動遠心クラッチ
重量	約600kg

搭載エンジン仕様	
型式及名称	ロビンEC61E
機関の種類	空冷2サイクルガソリンエンジン
気筒数	1
気筒径×行程	60mm×58mm
総排気量	164cc
常用出力	4.5PS/1600R.P.M
最大出力	6.0PS/2000R.P.M
最大トルク	2.7kg-m/1,300R.P.M
燃料消費率	350gr/PS-hr
気化器	三国工業B21
点火栓	NGK B-4
燃料タンク容量	4.0ℓ
使用燃料	混合油(ガソリン20:モビール1)
重量	21kg

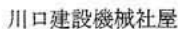
(3)

東京都墨田区縁町三ノ二〇

同社は昨年十月まで現在
我社の所在する神田猿樂町
の隣組として営業所を置か
れて居たが、御事業の御発
展に伴いサービス部門拡張
の爲、営業所を現在の地に
新設移転されたもので、御
取引も同社設立以来十年を
経て居り、都内代理店の中
でも古参株であります。

々機動力を利用してアフタ
ーサービスを強化しユーザ
ーから重宝がられ、メーカ
ーからは心強く感じられ
、その信頼度は日増に高
まつて居られます。おそろ
く今後大発展されるものと
御期待して疑ふ余地はあり
ません。此処に同社の益々
の発展をお祈りしてやみま
す。

歳月と当時のお金にして一
百八十万円を要したとのこ
とです。このルネツサンマ
ー風の大東京駅も誕生して
約五十年になるわけであ
る。その東京駅に今までも
一般に知られてないものと
二、三あります。それは「
メートル標」という起点を
示す標識で十番線ホームの



御営業は清水専務をはじめ 浅原・梅本両重役統率のも と一糸乱れぬ完全なチーム ・ワークが保たれ、何時お 伺いしても元氣潑刺とした 社員御一同の御活動振り には敬服されます。販路も千 葉・群馬・茨城の各県にそ れ／＼出先機関を置かれて、 大活躍をして居られる外、 都内では専ら卸しを、手広 く延ばして居られ、其の御 熱意と御努力とには常に得 意な各位より多大の好感を 持つて迎えられて居られま す。	せん。 さて、毎度御訪問してい る地方の土地のことと就い ては其の都度いろ／＼と珍 らしいことなどお聞かせ頂 いています、お膝下の東・ 京となると、お互にさつば りです。其処で東京の表玄 関―東京駅について少しば かり聞きかじつたことをお 伝えしてまいしよう。駅舎 の規模・客数・列車・電車 の本数・収入等は日本の各 都にふさわしいものである ことは今更云うまでもあり ません。駅構内の敷地は二 ることです。	中頃には線路と線路の間に つて居り、東京駅を起点 する線には新幹線（新大宮 迄五百五十二・六キロ）十 海道線（神戸迄五百八十八 五キロ）中央本線（名 屋迄四百八・八キロ）東 本線（青森迄七百四十キロ 又、原敬首相が大正十年 一月四日に凶刃に倒れた 内南口荷物預り所前と	口雄幸首相が昭和五年十 月十四日凶弾に倒れた四 線ホームの階段にはそれ れ、真鍮製の標識がして
---	---	---	--

高崎市飯玉町一七四三

上州平野には前橋、高崎町で江戸時代には、中仙道を中心として伊勢崎・桐生を第一の宿場として知られ、道中太田・館林の諸都市がある。その要所として栄え、物産の集散地であつた。近年中も前橋・高崎はそれぞ資の集積地であつた。近年れ県内の行政と交通の中心に於いては高崎線・信越線地で両市は隣接して共同都一両毛線・八高線の接合点市を形成している。この一と、県内外の交通の拠点と大産業都市として飛躍を続して重要な役割を果している。昭和三十六年首都圏市街地開発地域の指定を受ける。昭和三十六年首都圏市開発、工場誘致等新産業都市建設に進み目下着々と商業都市から工業都市へと急速に移りつゝある。特に機械・鋳物・電気産業等の基礎産業が飛躍的に発展している。上州平野には前橋、高崎町で江戸時代には、中仙道を中心として伊勢崎・桐生を第一の宿場として知られ、道中太田・館林の諸都市がある。その要所として栄え、物産の集散地であつた。近年中も前橋・高崎はそれぞ資の集積地であつた。近年れ県内の行政と交通の中心に於いては高崎線・信越線地で両市は隣接して共同都一両毛線・八高線の接合点市を形成している。この一と、県内外の交通の拠点と大産業都市として飛躍を続して重要な役割を果している。昭和三十六年首都圏市街地開発地域の指定を受ける。昭和三十六年首都圏市開発、工場誘致等新産業都市建設に進み目下着々と商業都市から工業都市へと急速に移りつゝある。特に機械・鋳物・電気産業等の基礎産業が飛躍的に発展している。



々と聳へ立つクレイシが如更に予定されている八幡・何にも印象的である。事務矢中・倉賀野・大八木・浜所に一歩足をふみ入れる 尻工業団地が完成することと、これは又何んとも豊富な 市として生まれ変わるものも部品の 中で、松井社長自ら 陣頭に立たれたての御活躍で 遠くはあるまい。従つて、あり、社員御一同の活気益々これとともに歩み続ける同れる御姿と桜沢営業部長の 社の前途は益々の大飛躍を相も変らぬフアイト満々な 約束されて居るわけであり、御言動にはメーカをして、ここに改めて同社の御心強い感動を与えずには置 発展を急じつつ、白衣観音 かない何物かがあるようだ の雄姿を車窓に拝しながらつた。又得意先に對しても 帰京の途につく。

此処で少しばかり、高崎 強い信頼をかも得ており、 白衣観音に就いて述べて見同社の偉大な底力を眼のあ たり見せられたような気が よう、高崎駅に近づくのと西して大いに意を強くした。 方約四キロメートルほどの同社は昭和二十八年松井社 彼方に聳え立つ、白衣のお長に依り設立され、建設機 姿がクツキリと、車窓から

ところが、この白衣観音 は立体像で、観光地百選の 建造物の部で第六位に入選 してゐるとのことであるか ら相当なものである。

烏川を隔てて、旧高崎城 主大河内氏の祖として有名 な源三位賴政を祭る高崎公 園と相對する観音山の頂上 にある鉄筋コンクリートの 巨像で、高さは約四十メー トル、内部は一〇階に別れ ていて、其の中に三十体の 仏像が安置されている。

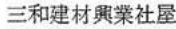
更に観音山の麓には、山 徳公園があつて、園内に馬 蹄型の洞窟があり、其の中 にも二十四体の石像が安置 されている。

甲府市中央五ノ五ノ二六号

甲府市は山梨県のほぼ中央部、甲府盆地の北部にある県都で、戦国時代に武田氏の領地となり、府中と呼び、爾來信虎、信玄、勝頼三代の城下町として繁栄したが、其後江戸幕府の公領となつて、柳沢吉保のとき

全社は昭和二十八年現住所に設立され、去る昭和三十三年に県下を襲つた大型台風による河川砂防堰堤等災害復旧工事には、天野社長自ら第一線に立たれて、全社員をリードされ、多大の御貢献をもたらされたので

延山の中腹にあつた八キロ平方メートルが隣君と茂り、



市街を整理して、甲府と改称してから、大發展したものである。

笹子トンネルを越すと、窓外の景色は一変して、あたり一面葡萄畑となる。古来から甲州葡萄の名は高く、その産額は全國随一と云われている。

甲府駅に着いたのは、九月初旬であつた。特に駅前に立つて気のついた事は、いろいろの所に近代的高層ビルが新築中であつて、活気が市中に溢れてゐたからである。

先づ志村營業部長にお目にかかり、近況をお伺いする。

県では最近特に富士山麓の観光開発に力を入れて居るので、其の成果は大いに期待すべきものがあることにあつた。更には中央線の復興工事、県の東南部を走る中央高速自動車道路工事や市内ビル建築工事等非常に活氣づいてゐる。

現在はサービス部門を強化すると共に、修理や整備を迅速に行ひ、常にユーズから多大の信頼を寄せられて居り、又各メーカーからもこれ又絶大なる信用を寄せられてゐる。

昭和三十七年七月には県の東南部の富士山北側裾野にあたる富士市吉田町に三三〇坪の敷地を買収されて、そこへ近代設備を備へた店舗並びに倉庫を新築され、県の東南地区一帯の土地盤をガッツリと握つてしまわれたことは、その全社に御活動に大きなプラスにあられたものと、その御発展に御期待するところ極めて大なるものがある。弊社とは創立以来の古い御取引であり、山梨県地区の代表的代理店でもある。

初此処で、一つ甲州の葡萄に次ぐ名物ならぬ名刺を御紹介したい。

甲府から身延線で一時間

長野市柳町一二三五ノ一

株式會社

五ノ五ノ二六号

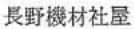
ほど乗ると有名な日蓮宗身延派の総本山久遠寺がある。日蓮上人の開いた根本道場で、波木井郷の豪族波木井六郎実長が弘安四年十月西谷の地に十間四方の伽藍を建てたのが初まりだである。境内の位置は身延山の中腹にあつて面積約八キロ平方メートル、巨杉が鬱蒼と茂り、八谷があ

り、仏法僧が鳴いて、正に靈山にふさわしい靈玄境である。高さ二十一メートルの大山門をくぐり、昼なお暗き老杉の間三百段ほどの参道を登ると、十五間四方の仏殿と当山第一の建物である、十二間に二十間の祖師堂に着く、其処には眞骨堂、拜殿などが建ち並んでいて、こゝを本院と呼んでいる。更に祖師堂から北延山の中腹にあつて面積約八キロ平方メートル、巨杉が鬱蒼と茂り、八谷がある。

中に入つては、誰もが消極的な思案におち入り勝であるにもかかわらず、よく相手を引きあわせて、石橋式を手固さで、一步一步と前進拡大されて、自信満々とした商売をして居られるのに、は深く感動させられるものがあつた。

創立当時の市内縁町からは昭和三十七年一月に現在の柳町に店舗並びに倉庫及び

ほゞ登ると標高一九八メートルに及ぶ七面山がある。この山は日蓮上人の高弟日朗上人の開山の地で、山上に総門、鐘樓、隨身門、本殿、拜殿參籠所および、久遠寺総鎮守の七面明神が祀つてあつて、山頂からの眺めは実に素晴らしい。今以て信者達は白装束に身を固めて本院から六里近くもある山道を登るのだが、此の中には婦人信者も多く何れも參籠して願ひごとを立てるというのである。



長野機材社屋

昨年我が社が技術輸出協定を結んだ。ブロー・ノツクス社の招聘により、約二週間程の短時間ではあつたが、アメリカの主要都市を一巡して来る機会を得たので、以下簡單乍ら写真とつけない文章による、ほんの素描とも言うべき判別的な感覺を取上げた旅行記を綴つて見ることにした。

う時は時計の針を進ませ、西へ飛ぶ時は遅らせると言う具合で毎日の旅生活に大きなショックを感ぜさせられた。

シカゴ空港へ到着したのは夜の八時であつたが、アメリカは夏時間なのでまだ明るくお馴染深いソロンバグ氏の出迎えを受けた。氏は東京でこの二月にお

その片側のみで四車線完全立体交差の素晴らしいのあたりに見たとき、なるほど今まで話しや写真で見たものより目にかゝつて居た、よの斯程まで雄大で、整然たる交通網の大パノラマには全く驚歎させられた。なお車中で聞いた高速道路に就いて簡単にふれることにする。高速道路と一口に

七月十二日村松専務を、別れて約五ヶ月、アメリカで言つて居るが、他、協力工場関係の方々は、まことになつかしく、お互に固い握手を交した。羽田空港もつて作られた高速道路を（ハイウェイ）と言ひ、何れにしても盛大な見送りを受けて、私達京谷、吉田常務、住友商事機械輸出第二の数十倍もの広さのある駐車場をうづめつくす自動車号線と番号が付けられて居る道路たとえばテレビでお

サウエスト航空のジェット

の群れと空港ビルを背景に

車場をうづめつくす自動車

号線と番号が付けられて居る道路たとえばテレビでお



シカゴ市オヘアフィールド空港にて

路も持っていない日本が情
なく感じた。

話がわき道へそれてしま
ったがケネディ道路を約

象とし、その為世界各国の
巨大な塊の硬軟さまさまな
岩石が工場内の一部に集め
られて居り、そこはさなが
を太い鉄骨と溶接させ表面

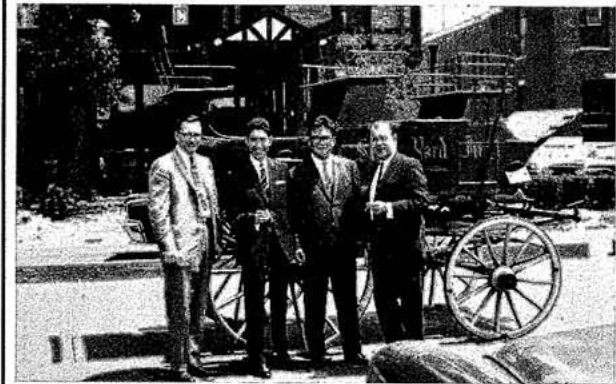
オール構造を採用して床や
壁面等はプレハブのPSコ
ンクリート版を並べてそれ

グッドマン社の
向つて左より吉
伊氏、ソロンバ



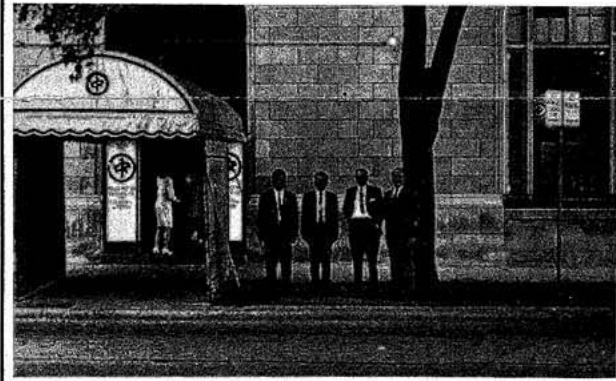
グッドマン社の正面玄関にて
向つて左より吉田常務シエリ
イ氏、ソロンパーク氏、筆者

ユニオンストックヤードインの前庭にある開拓時代の馬車を背景にして
向って左よりソロンパーク氏、筆者、吉田常務、シェリイ氏



ユニオンストックヤードインの前庭にある開拓時代の馬車を背景にして

日本料理店中野屋入口にて
 向つて左より吉田常務、川本課長、ソロンバーク氏、
 ブリル氏)



日本料理店中野屋入口にて
向つて左より吉田常務、川本課長、ソロンパーク氏、
ブリル氏)



空から見たシカゴ郊外の高速



空から見たシカゴ郊外的高速道路網

ちなみにアツセンブリ・ホールと名付けられて居るのは、この建物が、講堂、室内競技場、アイススケート場、音楽会場、歌劇場、その他如何なる種類の催物も開催出来る設備を有して居

これ等は又の機会にゆずることにします。

(京谷 達也記)



ブローノツクス社完成品置
向つて左より筆者、エツケル氏



ブローノックス社完成品置場にて
向つて左より筆者、エツケル氏、吉田常務

の建設機械工場へ向つた。時速八十哩（約百二十軒）のスピードで走り続けたが殆ど高速道路路上では、それ程のスピード感を感じない。車が大ききそれにより車線の幅が充分にあるからだろう。ただ地方道に入ると中央分離帯がないので大型トレーラートラック（貨物の長距離トラックはトレーラー型が殆どの様に思えた）とすれちがう瞬間には、風圧によつて車がそち

その落着きと安定感のある市民生活、町の中心地に教会、小学校、公園、さみやかな商店街など在一つて、人はほとんど歩いて居ない、緑の街路樹が延々と連なり歩道と車道とはつきりと

ヨシ別に配置され、それらの部門で、アスファルト・ペーパー、コンクリート・ワイニッシュャー、コンクリート・ミキサーカー、スプレッター等があるものは加工中であり又他の物は組



道路網



シカゴの住友商事支店の窓から、
市の中心を走るループと称ばれる
高架鉄道を眺める



る。貝殻状を呈するその超
現実的なスタイルと、内部
に鉄骨を出さずにP・S・C
ノックリートで組み上げたそ
の広大な空間と防音処理の
完璧なことは正に近代建築
の傑作と言うべきだろう。

以下ナイヤガラ、ニュー
ヨーク、世界博、ラスベガス
ロスクンゼルス、サンフラ
ンシスコとやがてハワイを
廻つて東京へ舞い戻つたわ
けである紙面もないので、

易にて
吉田常務

再びエツケル氏の案内でシヤンペンに戻る。シヤンペンと言ってもフランスのお酒ではなく地名である。こゝでアメリカでも有名なイリノイ大学附属の巨大なコンクリート状をなしたアツカ第一の工業都市を離れてセントブリ・ホールを見学す

るからとのことである。シヤンペンからはエツケル氏と別れ空路再びシカゴに。なほ明日一日シカゴに滞在し五日間に互る仕事の総仕上げをしてこのアメリカ



ブローノツク
吉田常務、筆



ブローノツクス社工場前にて向つて左よりエツケル氏、
吉田常務、筆者

