

圏である。

具体的には東京都の都心（東京駅）を中心として、おおむね100kmの範囲内の地域であり、東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県・茨城・栃木・群馬および山梨の各県の大部分を含む。面積は26,073km<sup>2</sup>で全国の7.1%、人口は昭和35年の国勢調査では2,257万人で全国の24%となっている。

## 2 計画の内容

首都圏整備計画は基本計画・整備計画・事業計画からなっている。

### (1) 基本計画

首都圏内の人口規模、土地利用その他整備計画の基本となるべき事項を定めたのが基本計画であり、昭和50年を目途として策定され、ロンドンの方式を参考としたものである。

第1に首都圏の地域を既成市街地・近郊地帯および周辺地域の三つの地域に分け、それぞれの地域について整備をはかる。

既成市街地とは、東京都周辺・三鷹市・武蔵野市ならびにこれと接続した川崎・横浜および川口の各市街地の区域をいい、昭和35年には1,016万人の人口が居住している。この地域については人口および産業の過度集中を防止するため工場・大学等の新增設を制限するとともに、人口密度と土地利用を適正にするため都市機能の分散、市街地の再開発をはかり、公共施設を整備することとしている。

近郊地帯というのは、既成市街地を取り巻く相当広範囲の地域をいうのであるが、既成市街地の秩序ある発展をはかるため、ここに緑地地帯を設定することを考えている。

近郊地帯の外側の周辺地域においては、既成市街地へ流入し、また既成市街地から分散する人口と産業を吸収定着させるため、ここに市街地開発区域を指定し、工業衛生都市等として発展させることとなっている。

第2は、首都圏の人口想定である。首都圏の人口は、昭和35年2,257万人(昭和30年2,019万人)であったが、昭和50年には2,885万人に増加するであろうとみられ、増加人口のうち65万人は全国的な地域開発の方策により、首都圏外において措置されることを期待し、首都圏の総人口2,820万人と定めている。この人口配分は、既成市街地の適正収容人口量を1,225万人とし、自然のまま放置すれば、この区域で昭和50年に1,545万人になると予想される人口のうち320万人を昭和30年から昭和50年までの20年間に市街地開発区域の育成整備により、そこに吸収定着させるよう措置することとしている。

### (2) 整備計画

基本計画に基づいて、各事項ごとにその根幹となるものについての整備の基本方針および事業の概要を定めたものが整備計画である。

#### ア 既成市街地の整備

整備方針は二つに分かれる。その1は既成市街地の一定の区域を工業等の制限区域に指定し、同区域内における工業・学校等の施設の基準面積以上の新增設を禁止する。

その2は、市街地の整備であり、都市機能の回復向上と生活環境の改善のために重要な都市施設の整備をはかろうとするものであり、鉄軌道をはじめ、道路、宅地、公共住宅、建築物高層化、バスターミナル、東京港、港湾区域内埋立地造成、低地対策等の項目につき昭和32年度から41年度までの10箇年にわたる整備計画を策定し、その整備をはかっている。

#### イ 近郊地帯の整備

既成市街地の無秩序な膨張をしゃ断し、既成市街地に不足している大公園・緑地を充足するため、既に市街化している区域

を中心とした市街化を認める区域を除き、この区域に生産緑地または緑地的施設を設けるという構想の下に地方公共団体との協議により、市街化を認める区域を確定するとともに、その他の地域については行政指導により極力市街化することを抑制することに努めている。

#### ウ 市街地開発区域の整備

市街地開発区域は現在まで18地区を指定し、これらの地区に計画的に工業用地を造成して工業を導入するとともに、宅地整備、道路整備等の整備計画を立て、その整備を推進し、その計画的建設をはかっている。その中核となる工業用地造成事業の実施は、日本住宅公団・地方公共団体等の公共機関が行なっている。

#### (3) 事業計画

事業計画の実施のため必要な毎年度の事業で、政令で定めるものについての計画である。

なお、基本計画については、最近の首都の大幅な膨張、発展により、現構想を再検討すべき段階に達しており、近く基本計画の改訂作業が行なわれる予定である。——近畿圏整備計画。

参考文献 首都圏整備法。首都圏市街地開発区域整備法。首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律。

(高倉伸一)

**じゅんかつゆかんり 潤滑油管理** 固体摩擦面に油状物質を塗布すると、減摩効力のあることは古くローマ時代より知られていたが、約半世紀以前までは、このような減摩剤、すなわち潤滑油は、もっぱら牛脂油・鯨脳油等の脂肪油に限られていた。しかし近代石油工業の急速な発展と機械工業の著しい興隆により、石油原油、頁岩等から製出される潤滑油、および各種合成潤滑剤が使用されるに至った。

潤滑の目的は相接触する二つの金属面を潤滑膜で隔離し、金属摩擦を潤滑膜内の流体摩擦に置き換え、摩擦面に伝わる他の部分からの熱を撤出し、あるいはシリンダー潤滑においては、ピストンリングを助けてガスの漏えいを防止し、点または線接触のように集中接触を行なう摩擦面、すなわちボール・ローラーベアリング、歯車等の場合には、油膜の存在が圧力の伝達面積を拡大し、単位面積当りに発生する応力の軽減を行なう、その他摩擦面の防しゅう(錆)、浸入する異物の防御を行なうものである。この目的のため良質の潤滑油と効率のよい給油法を選んで、正しい潤滑を行なわしめることが潤滑油管理である。潤滑油管理の基本的な考え方は、機械に対して、適切な潤滑油を、正しい箇所に、正しい時期に、適当量を給油し、しかも潤滑油を適正な価格で購入することである。これらを実施することにより、機械の突発的故障を防止し、機械の寿命を延ばし、機械の完全運転を行ない、完全な計画企業を行なうことができる。

国鉄における潤滑油管理の目的は、(1) 機関の安全度確保

(2) 保安状態の向上による機関解体回帰の延長 (3) 適正な更油時期と消費量はあくによる潤滑油の経済的使用 (4) 新油の性能および品質の監視 (5) 使用油の改善と標準化であり、潤滑油使用者側としてこれらの目的のため、潤滑油に関する知識、すなわち精製法、各種合成潤滑油製造法、その他腐食防止剤・清浄剤・防しゅう剤・流動点低下剤等の添加剤に関すること、また規格試験法、区における潤滑油簡易試験の普及等が指導されている。

(井上市二)

**じゅんしゅうにゅうとじゅんけいひ 純収入と純経費** 純収入には広狭2義がある。広義の純収入は、国鉄の真の取分となる収入を意味し、駅の窓口において取受した収入を\*取扱収入と称することに対応する。取扱収入には、1等旅客運賃