

市街高架線東京萬世橋間建設紀要目次

第一 總 說	1頁
第二 線 路	2
第三 用 地	4
第四 地 質	9
第五 設計及計算概要	12
1 設計方針の梗概	12
2 機關車荷重と許容應力	13
3 拱環形狀の選定と其の算定	14
4 鐵筋混凝土拱橋設計法の概要と使用符號	18
5 「フィールド、スバンドレル」拱橋に於て拱環に生し得べき温差の 程度	19
6 「メラン」式鐵筋混凝土拱橋の設計	22
7 「モニエー」式鐵筋混凝土拱橋の設計	59
8 拱環に於ける伸縮接合線の位置	66
9 拱環の撓度と反り	67
10 拱架工の設計	69
11 拱環混凝土施行法	71
12 連續版桁形橋梁の設計	76
13 鋼版桁の設計要項	85
14 鐵筋混凝土杭の採用と其の設計	86
第六 基礎工事	90
1 杭打工事(杭の支持力試験)	90
2 杭打施行の要項	109
3 外濠橋臺地支持力試験	114
4 杭上基礎工事	117
第七 上部工事	122

1	混凝土工事	122
2	上部工事要項及數量	128
3	鐵桁工事	135
第八	停車場	139
第九	軌道	140
第十	電氣設備	141
第十一	工事示方書拔萃	142
第十二	工事費	151
I	總括	151
II	工事費內譯	153
1	用地費	153
2	橋梁基礎工事費	153
3	同 上部工事費	156
4	土工費	170
5	停車場費	170
6	軌道費	173
7	電氣工事費	174
8	雜工事費	175
9	假設工事費	175
10	障害物移轉費	175
11	主要工種單價表	176
12	工事費總額及百分率	178
第十三	從事員	179

附屬圖面

第一號	市街線平面及縱斷面圖
第二號	同 地質圖
第三號の一	同 橋梁立面圖

二	同 上
三	同 上
第四號	鐵筋混凝土杭圖
第五號	鐵筋混凝土杭製作用型枠圖
第六號	杭打機械(汽鎚)圖
第七號	拱脚基礎安定圖
第八號	參拾貳呎拱計算圖
第九號	拱配筋圖
第十號	同 上
第十一號	拱及拱脚配筋圖
第十二號	三十二呎拱架圖
第十三號	外濠橋拱計算圖(E_{11})
第十四號	同 上(E_{10})
第十五號	同 「メラン」式鐵筋圖
第十六號	同 構造圖
第十七號	同 拱架圖
第十八號	第二本銀町「スラブ」橋圖
第十九號	同 立面配筋圖
第二十號	同 平面及橋脚配筋圖
第二十一號	第一第二銀冶町「スラブ」橋圖
第二十二號	同 橋脚配筋圖
第二十三號	同 一部詳細圖
第二十四號	第三銀冶町「スラブ」橋平面圖
第二十五號	同 東側正面圖
第二十六號	同 大通側正面圖
第二十七號	同 鍋橋側正面圖
第二十八號	同 斷面圖
第二十九號	神田驛平面圖
第三十號	同 乘降場斷面圖
第三十一號	同 乘降場桁及床配筋圖

第三十二號
第三十三號

同 鐵筋混凝土階段圖
萬世橋々梁圖



市街高架線東京萬世橋間建設紀要

第一 總 說

東京市内を貫通すべき市街高架鐵道は去る明治二十二年東京市區改正設計計畫確定の際新橋上野兩停車場を連絡することに定められ後明治三十九年鐵道國有法發布され甲武日本兩鐵道の國有に歸するに當り神田區鍛冶町附近より分岐して舊甲武鐵道終端驛萬世橋停車場に至る線を追加し爾來着々工事を進捗せしめ大正三年東京驛以北錢瓶町まで建設工事を終り同年十二月二十日東京驛以南の開通を見るに至れり

之れより先き明治四十一年錢瓶町以北神田柳原河岸間の實測に着手し四十四年二月大體線路の方向高低幅員等を定め之に關聯せる市區改正設計道路の變更及び改築に就て東京市區改正委員會に協議し四十三年より用地買収に着手し四十五年六月線路大體の計畫を確定せり其設計大要は東京、柳原間即ち上野方面に向ふ線路は電車線路二線汽車線路二線とし東京、萬世橋間も亦電車汽車各二線路としたれども後汽車二線路を廢止す、高架鐵道の様式は各種類を比較研究の末基礎には鐵筋混凝土杭を使用し上部構造は鐵筋混凝土拱橋或は「スラブ」橋となすこととし工事施行順序は先づ東京、鍛冶町、萬世橋間を連絡し電車運轉を開始せば中央及山手線を通して循環運轉をなすを得べく交通上最も便利なれば此區間の工事施行を最も急務と認め工事を二期に分ち以上區間電車二線路分の工事并に之に關聯して同時に施工するを利益と認むる基礎工事及び其他の附屬工事を第一期工事とし用地買収の終了を待つて起工せんとしたるも當時豫算其他の關係上直に着手するを得ず大正四年度に至り着手することに決定するや直に諸般の施工準備をなしつゝありしに同年六月二十日官制の改正あり東京改良事務所は廢止され高架線工事は中部鐵道管理局の管理に移る依て更に諸般の整理準備をなし同年十一月基礎工事に着手せり起工後は恰も歐州大戰に際し諸種の事業勃興し職工人夫の不足物價の昂騰、材料供給の欠乏等の爲め工事進行上大に困難を來たし初期の豫定に幾分の齟齬を生じたるも三年餘の歳月を経て大正八年一月竣工し三月一日交通を開始するに至れり、今や帝都の交通機關は大に不足を訴へつゝあるの際本線路開通に依り山手方面と中央市場方面とを高速電車を以て連絡し又上野方面に向ふ線路も現に測量中にして近く建設工事に着手せられんとする機運に際會せるは帝都の交通上大に慶賀すべき所なりとす