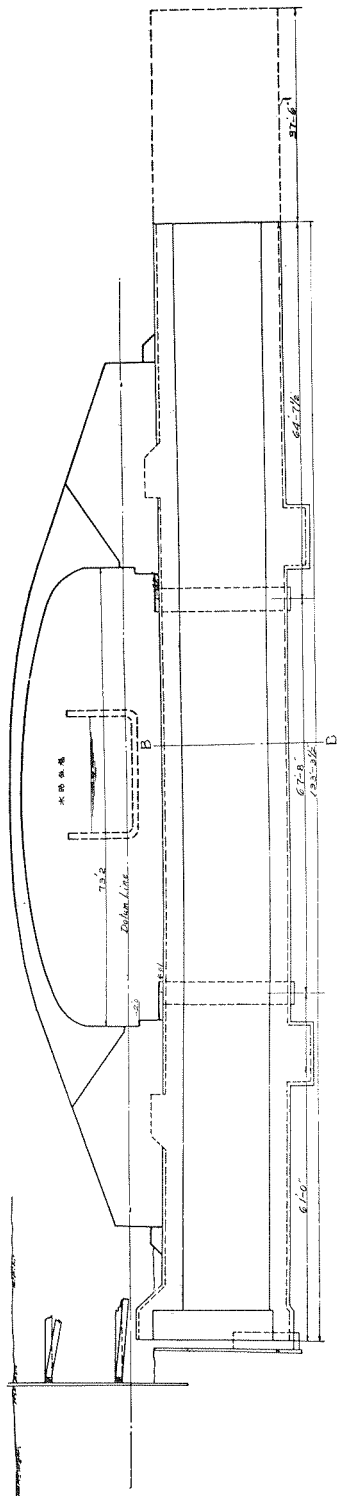


(1) 萬世橋及び洞渠縱斷面圖

(東京市橋梁課では地下鐵道の隧道となるべき此の一部分を洞渠と稱す)



圖の說明

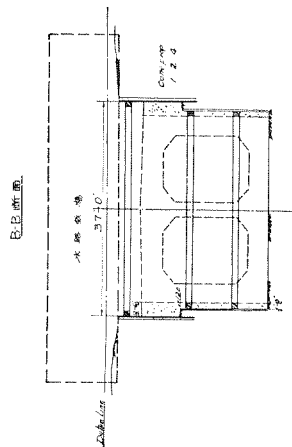
上は新に萬世橋となる鐵筋コンクリートアーチ橋、(銀座通りの終りに在る新橋と同型式のもの)

新萬世橋兩橋臺の下に咬み合つてゐるのが地下鐵の洞渠である。即ち萬世橋と地下鐵道とが上下相接して神田川を横斷するわけである。一は地上に、一は河底に大分込入つた工

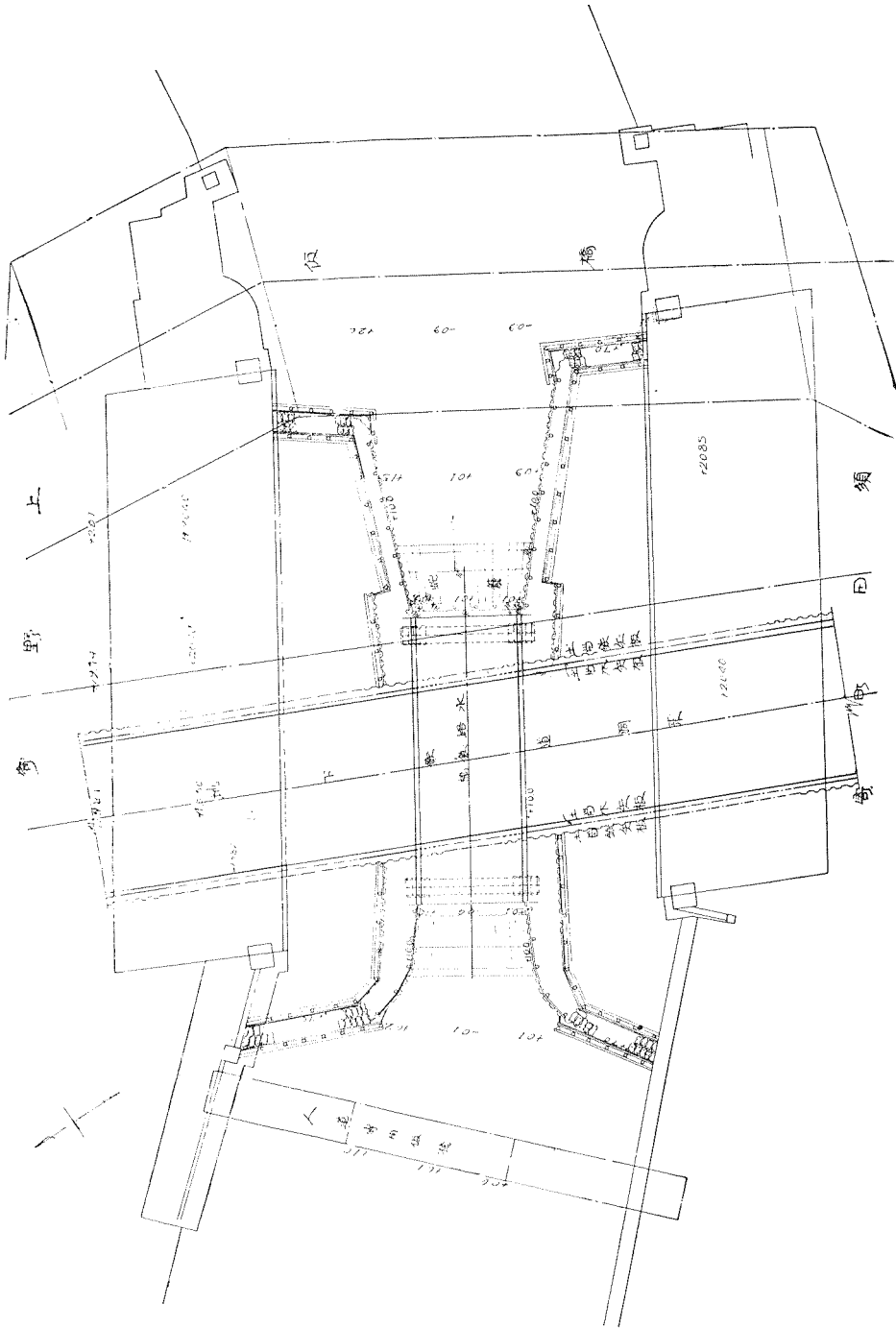
事である。

圖のコンクリートアーチ橋の間に水路鐵橋の横斷形が點線で現はしてある、之は地下鐵洞渠を開鑿式に施行する爲め一時神田川の水流通して置く爲のものである。

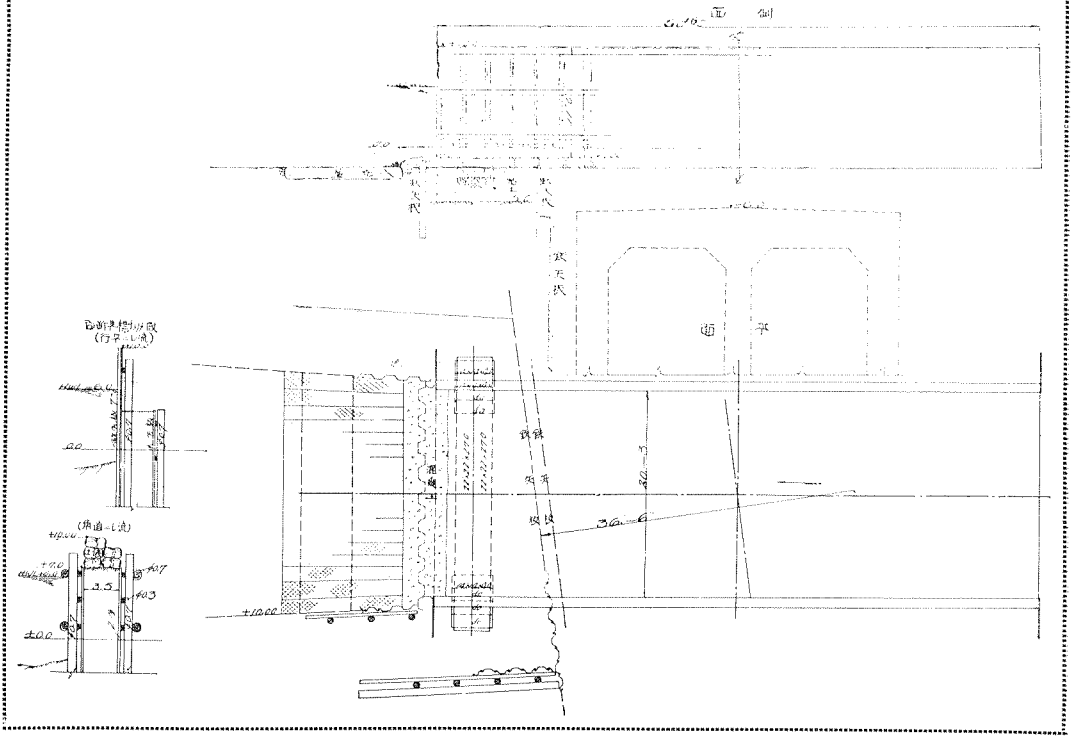
下の圖が水路鐵橋(トラフ)の側面と地下鐵洞渠の横斷面圖である。



(2) 萬世橋、平面圖、水路鐵橋及び締切、地下鐵洞渠工事の全部を示す



(3) 萬世橋、水路鐵橋取付圖、假締切構造圖



萬世橋の河底開鑿隧道工事大に進む シートパイル締切工事とトラフの利用

日本最初の河底隧道が萬世橋の下に竣工するのも恐らく本年内である。讀者が地下鐵道の善美なる電車で神田川の下を通過するのも近い内である。

近代の日本は實に工事の進歩状態に於て其文化程度を表現してゐることも思はれる。

萬世橋の改築工事は東京市役所橋梁課の工事で工費約 33 萬圓であるが、其下を通過する地下鐵道の洞渠工事は會社から東京市へ委託した工事で此の工費約 30 萬圓である。

此の工事で注意すべき事は

都市の中央にして隣接せる高架鐵道其他の建造物がある事。爲めに締切工事を完全にすることである、地盤は幸に硬い砂盤であるがシートパイルの打込や引抜には相當の困難があつたので 100 封度位のウオーターゼットを利用して効果を奏した。

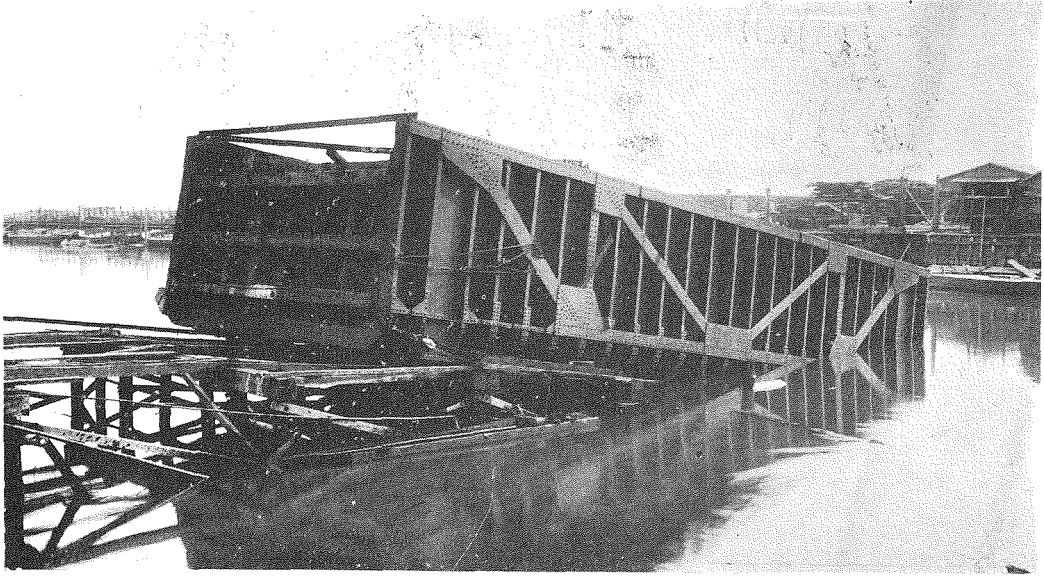
次に神田川を一時横斷する爲め鐵製水路橋(トラフ)を架設して河流を船運に備へた、此の構造及び施工法は圖面を寫眞で概要を知る事が出来ると思ふ。

締切と假設備が良い上に地盤も割合によく雨天も續かない爲めに掘鑿工事は順調に進んで、排水にも、締切にも今迄の處事故は無かつた。

目下は上野側の地下鐵洞渠の鐵筋コンクリート工事が央ば出來てをる、須田町側は地下鐵洞渠の基礎コンクリートが出來てをる。

河底を通す地下鐵洞渠としては、コンクリートの防水と接合點の施工に特種の工法が行はれる。此等の點は近く又詳報する筈である。

尚ほ萬世橋工事は東京市橋梁課の設計施工で現場主任は東京市橋梁課技手反町甚三郎氏で、工事請負は大林組である。



(4) (5) 萬世橋水路鐵橋(トラフ)

水路鐵橋 有效巾20呎、長60呎、高11呎、自重75噸

運搬 兩妻を塞ぎ船として運搬す

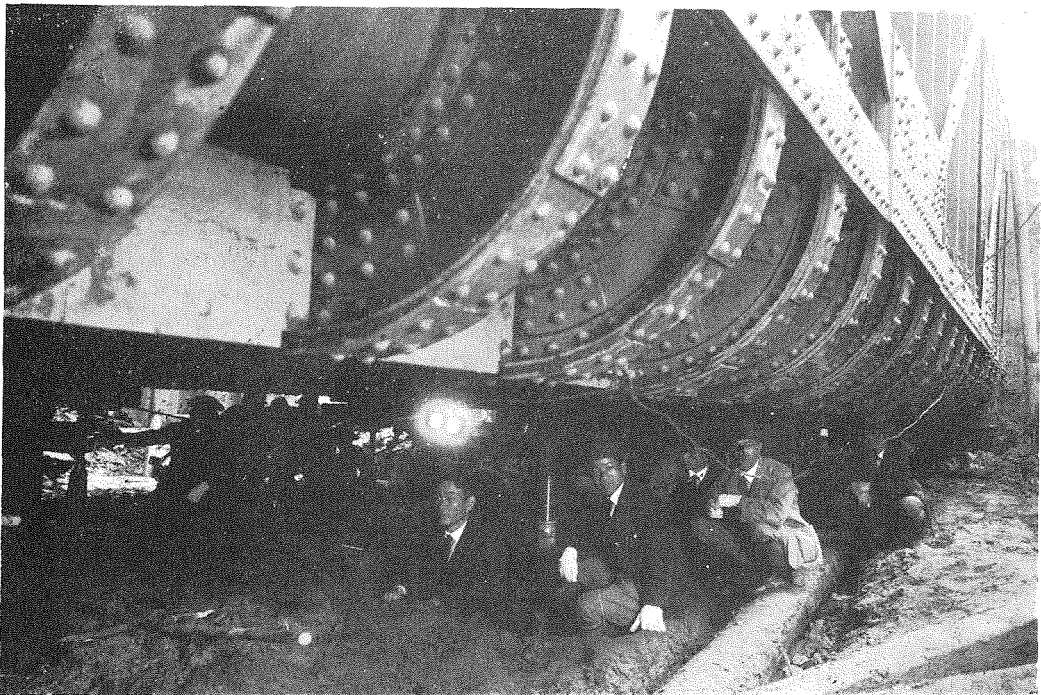
据付け 假締切をなしジャッキ25噸捲6臺使用

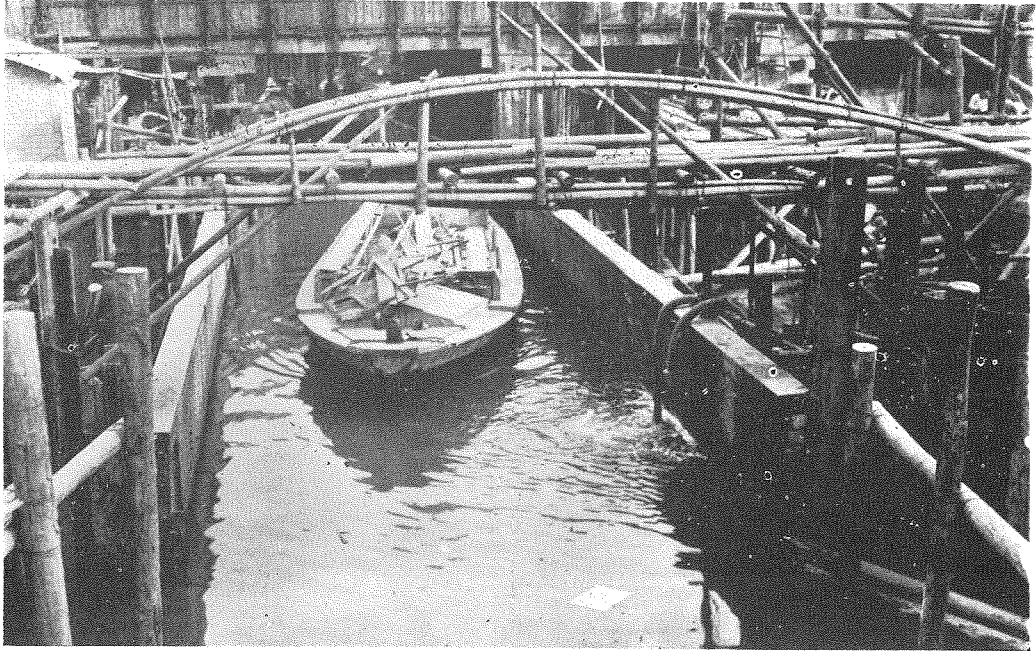
製作者 宮地鐵工所

製作ヶ所 深川區洲崎鹽崎町大林組東京工作所
所地内

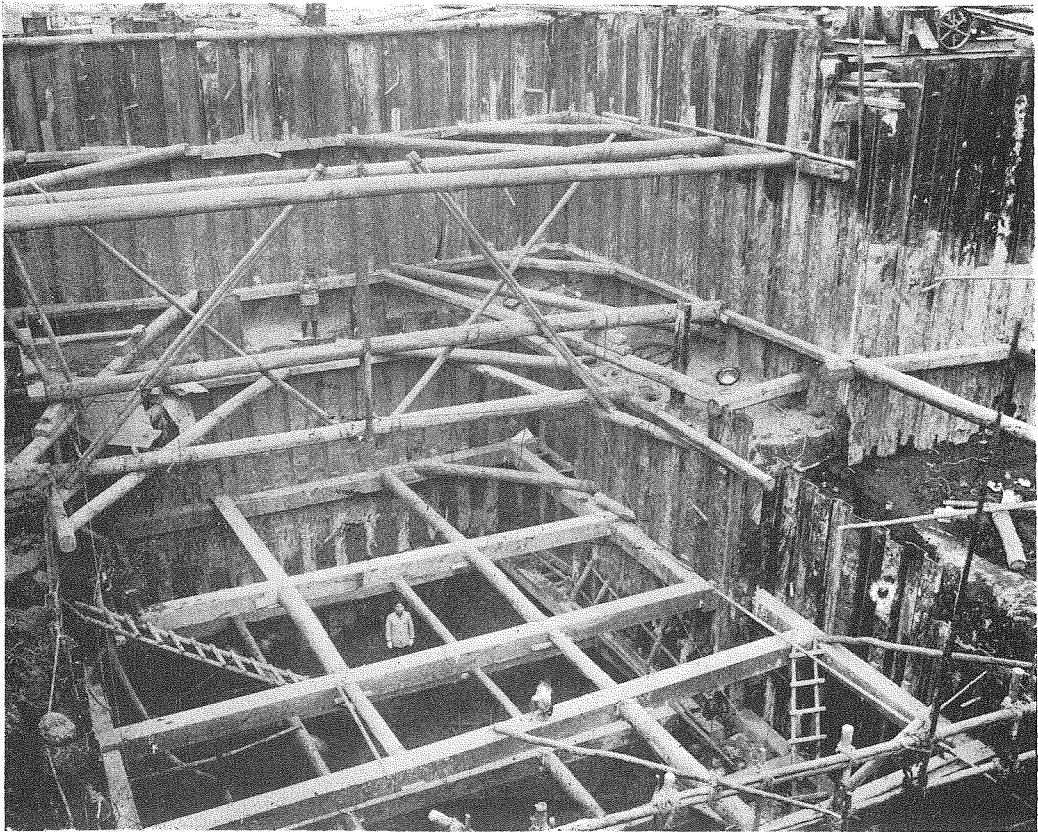
上は製作ヶ所にて進水の景

下は萬世橋現場にて据付け中の景

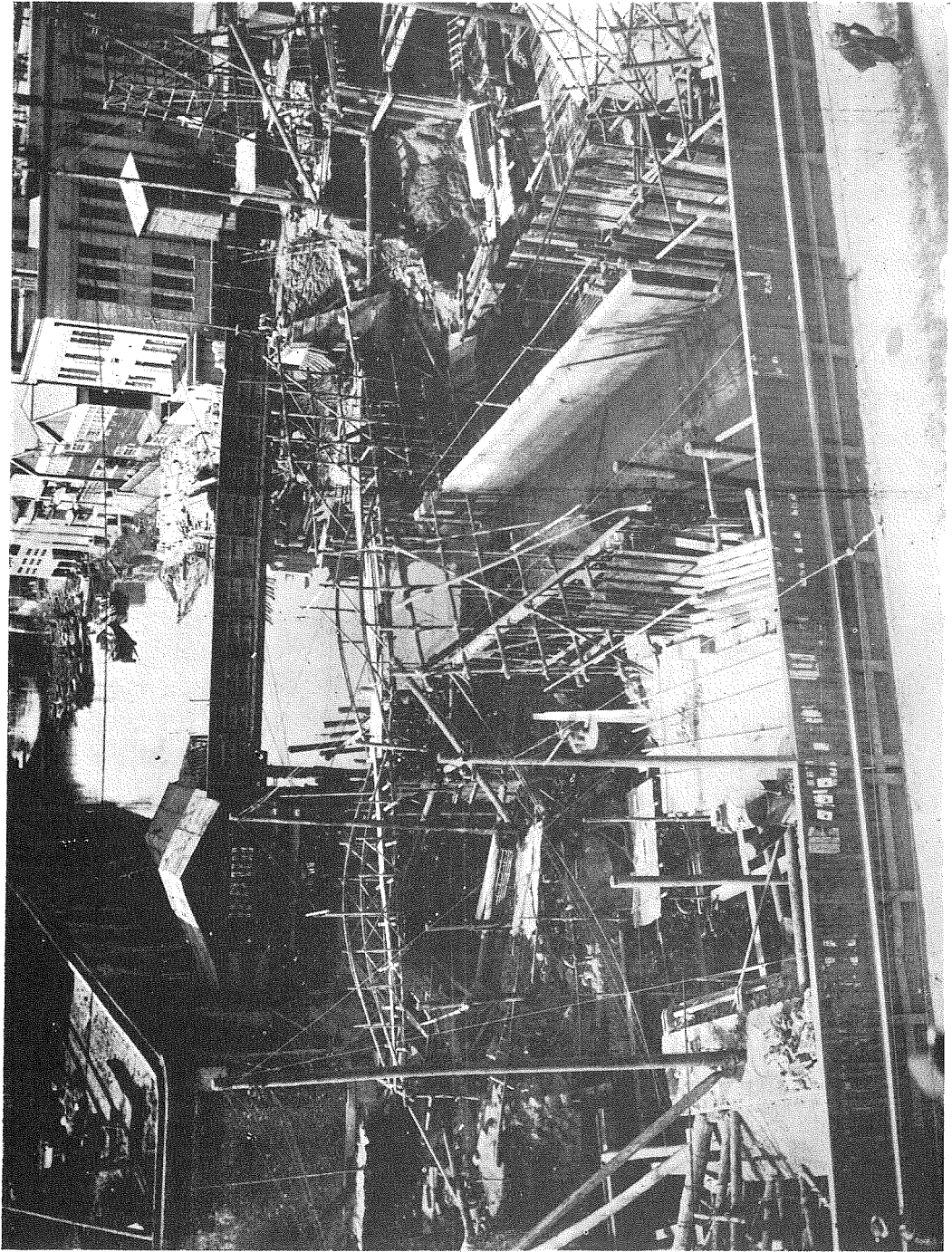




(5) 萬世橋、水路鐵橋を通水し神田川の一部として舟運せる景(4-1-17)



(6) 上野側のシートパイル締切ヶ所、地下鐵洞渠工事の基礎根切り



(7) 下流方面より見たる水路鐵橋、其兩側は地下鐵洞渠工事の全景——左のアーチは鐵道省高架鐵道(4—3—1)