

復興の帝都に美觀を添へる

隅田川 築地 月島 間連絡可動橋の計畫

工學博士 岡 部 三 郎

築地と月島間の架橋計畫は古い歴史を有するもので、既に明治四十四年度の東京市會に於て其調査費を可決し、大正四年度に至つてその立案を見たが實施するには至らず、更に帝都復興の計畫に依つて、その前後道路となるべき、築地本願寺より鬮渡を経て月島に通する27米道路の新設を見たが、之を連絡すべき橋梁架設の機運は、未だ熟せずして今日に及んだものである。

然るに、現在築地月島間の渡船の爲、東京市は年額15萬圓の市費を投じてゐるが、此の不便至極な連絡に依つても、尙之を利用する者が一ヶ年一千萬人を下らない有様で、架橋の必要は十指の指す處となつたのだか、更に又、東京築港の前提たる月島に隣接する埋立地が既に竣功し、尙其東方に約百萬坪の埋立地が完成するの近き將來となつた今日に於ては、夫等の埋立地を開發する爲にも、現在深川から月島に通する相生橋一橋を以てしては到底不可能と云はねばならず、交通上並に經濟上から見て、築地月島連絡橋梁の架設は緊急の事業となつて來たので、愈々具體的の計畫がたてられた譯である。

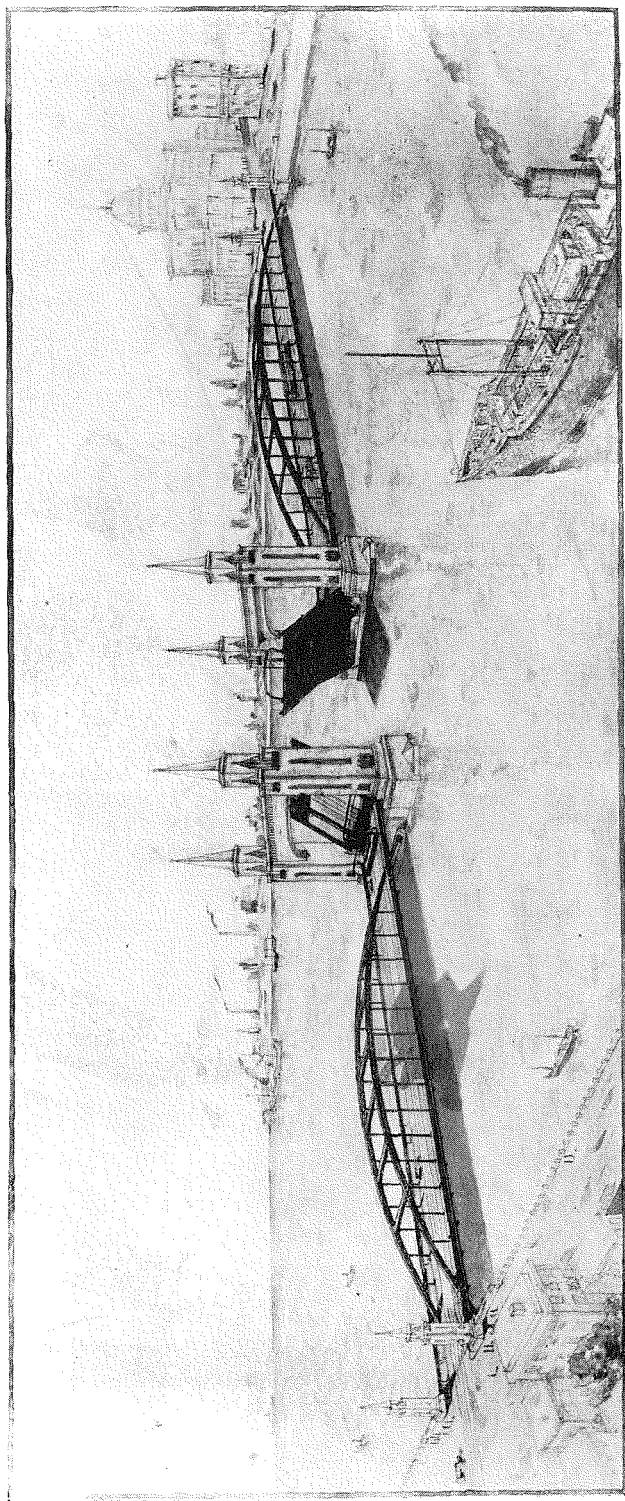
若し此計畫が實現したならば、月島との交通頻繁となるは勿論、埋立地は急速なる發展を遂げて通行人員は少くとも二千萬人以上に達するであらうし、又輾近著しき發達を遂けつつある自動車交通の上にも異常の利便を齎すであらう。従つて、月島及隣接埋立地は京橋と直通し、距離相接近する事になるから、築地方面と殆んど同等の地價を有する様になる事は明白で、衰微せる東京市の財政上にも一大光明を投ずるに至るであらう。

扱て、月島築地間の連絡設備としては、大船通航の關係上、普通の橋梁とすることが出来ないから、其一部を可動橋とするか又は全部を隧道とする必要がある。然し乍ら隧道は水深と前後の勾配の關係上、其延長が過大となつて經濟上並に利用上、策の得たるものと云ふ事は出来ない。それで、此計畫に於ては兩側を普通橋、中央を可動橋とすることになつたのである。

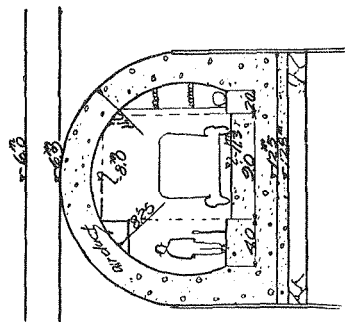
此橋の總延長は346米で、有效幅員は22米である。架橋地點の基礎地盤は良好で支持力が大だから、兩側は各徑間90.8米を有する二鉸鋼拱橋で、中央可動橋は徑間36米の兩開撥揚橋（バスキュールブリツヂ）である。船舶の通航に要する時間は、可動橋開閉時間共平均約6分間を要するであらうが、此間陸上の交通を遮斷せしめない爲、自動車及歩行者の連絡用として、可動橋々脚塔内にエレヴェターを設け、可動橋下部に河底隧道（延長36米を有し、橋脚の安定に必要な構造物を隧道に利用する）を設けるのである。

此計畫に依る橋梁が竣功した暁に於ては、月島築地間の交通連絡上著しき利便となるは云ふまでもないが、此橋は前述するやうに、必要の際大船の航通を自由ならしむるものだから、水陸共に交通上何等の支障もなく、該方面の發展は期して待つべきものがあるであらう。

此工事に要する費用は約350萬圓であるが市有埋立地の地價騰貴と現在の渡舟費が不要になる點等を考へれば、經濟上に於ても甚だ有利なる事業であると云ふ事が出來やう。

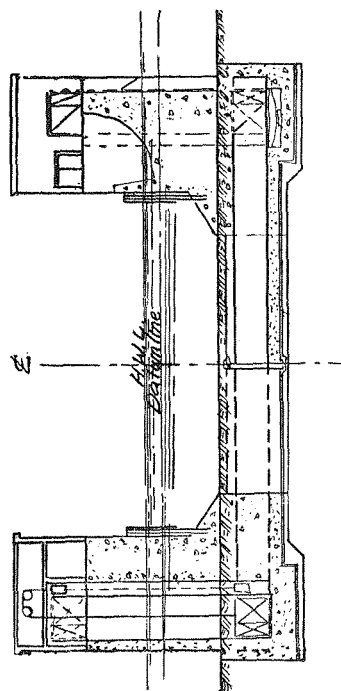


(1) 築地月島間連絡可動橋計畫圖

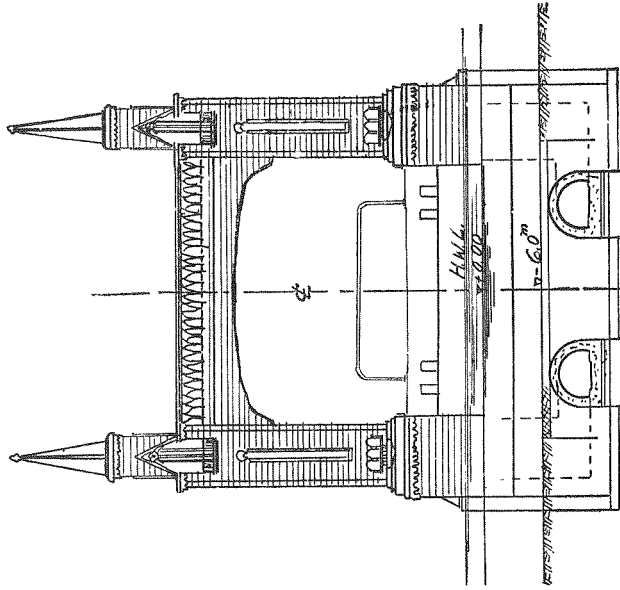


(2) 右、可動橋下部河底隧道横断面圖

(3) 左、同上縦断面圖、大船航行中は、橋脚塔内なエレヅエタワーに依つて下つた自動車、歩行者は河底隧道を通つて、對岸の橋脚塔に至り、再びエレヅエタワーに依つて上り交する。



(5) 可動橋々聞塔の圖。



(4) 東京港修築計畫圖並に可動橋の位置を示す。

