



1

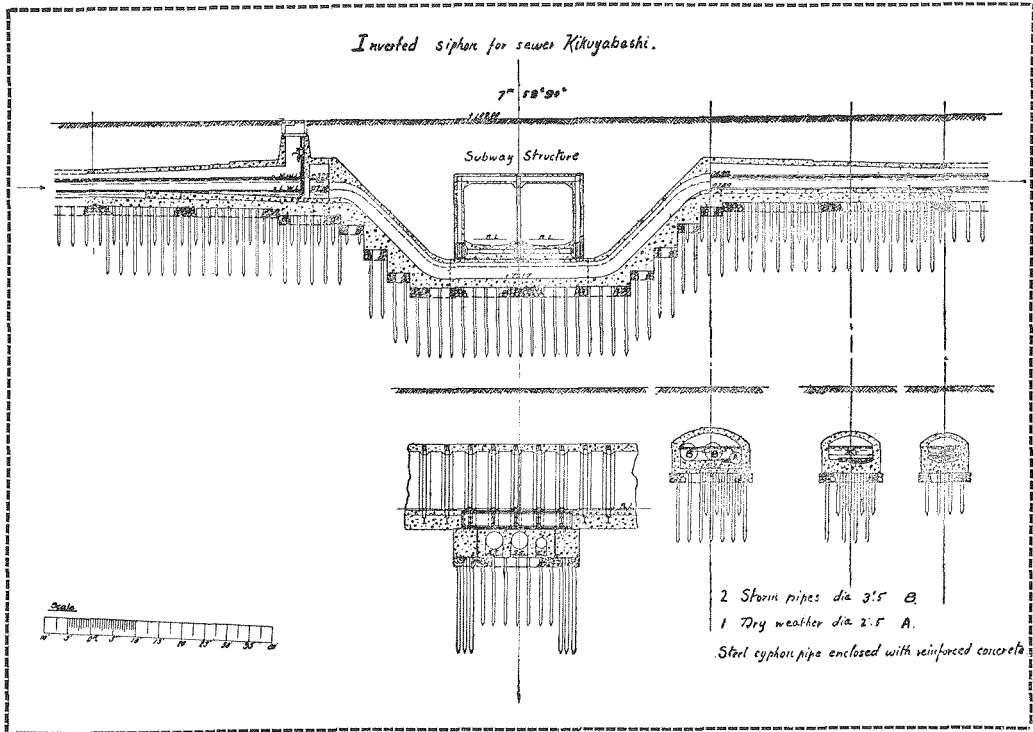
東京地下鐵道

建設工事拔粹

東京地下鐵道株式會社技師長

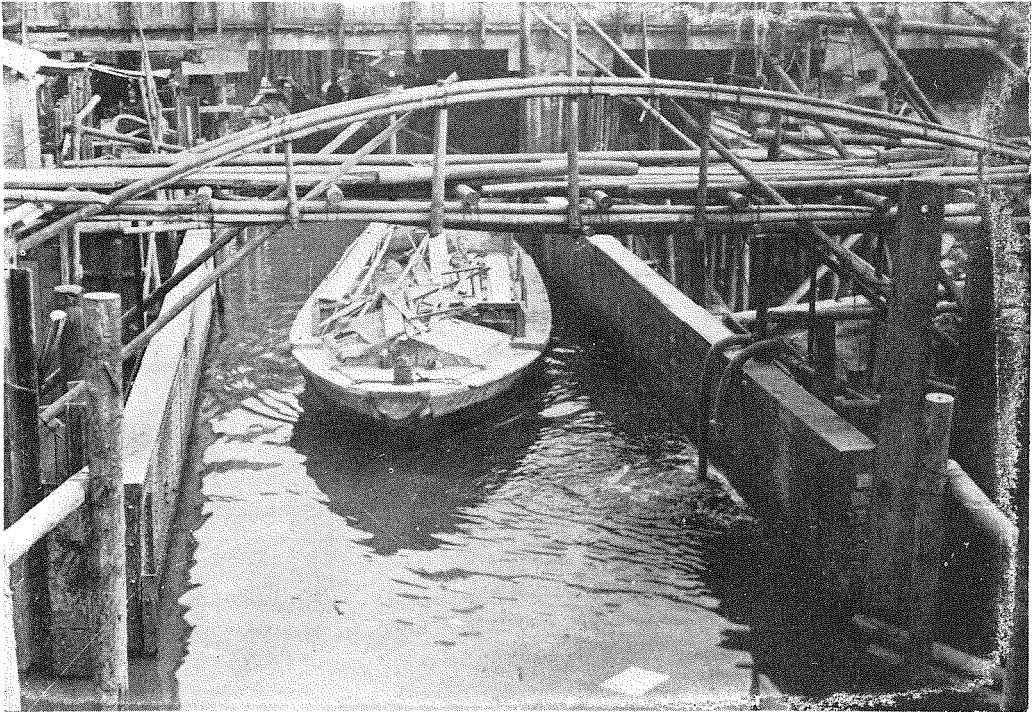
---

遠 藤 勇 熊



2

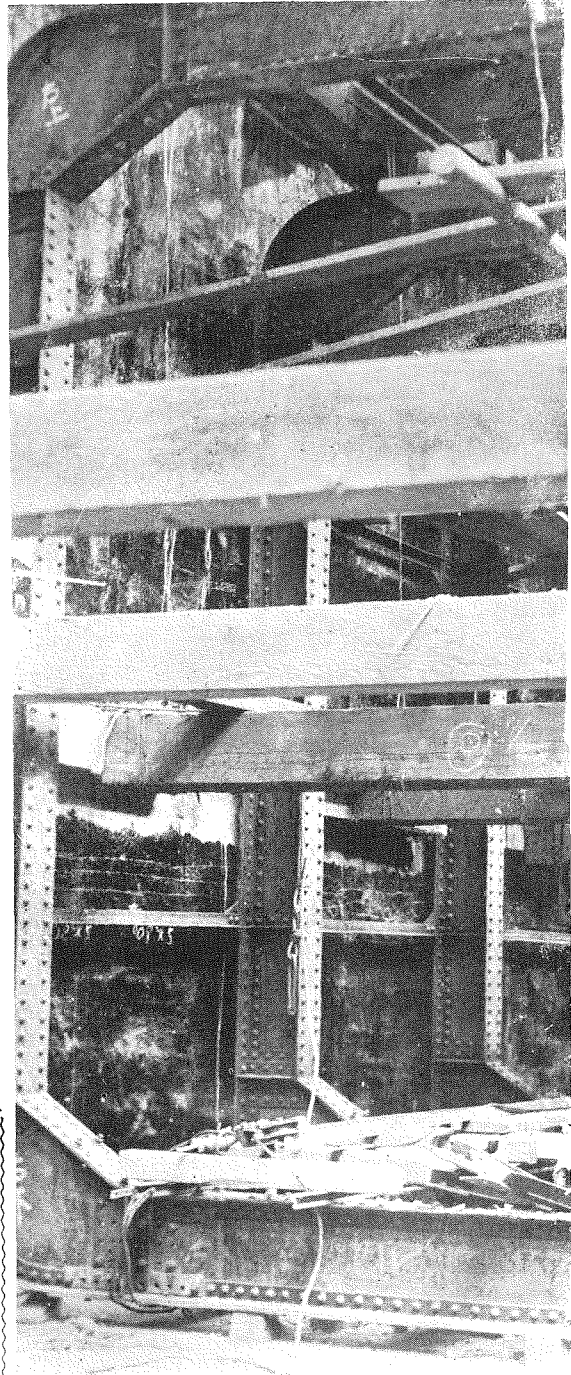
1. 前掲寫眞は、東京地下鐵淺草上野間建設に際し、菊屋橋十字路下に埋設してあつた在來の、幅7尺の混凝土下水暗渠を、地下鐵隧道下を横斷潜行する様に改築したサイホンを示す。サイホンは、鋼鐵管三列を鐵筋混凝土にて捲き、平水用管は徑2呎5、雨期には徑3呎5二列を併用する。地下鐵隧道は此のサイホンに跨つて別の基礎臺上に座し、隧道荷重をサイホン上に載せぬ特殊の設計である。
2. 上圖はサイホンの構造を示す。



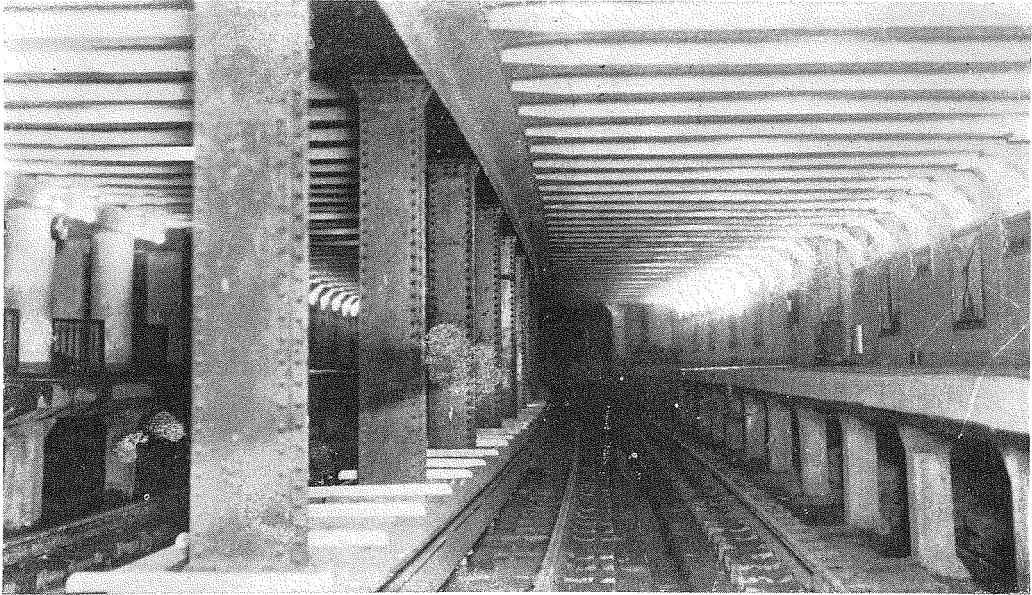
3

3. 萬世橋直下の神田川河底隧道は、復興計畫にて本橋改築の時、先づ四角型鐵筋混凝土隧道を河底下に造り、其の上に萬世橋梁を築設した。寫眞に示すのは、工事中河底に据へ、水路に供して成功を収めた幅20呎、深11呎、長60呎の鋼鐵樋(重量60噸)である。

4



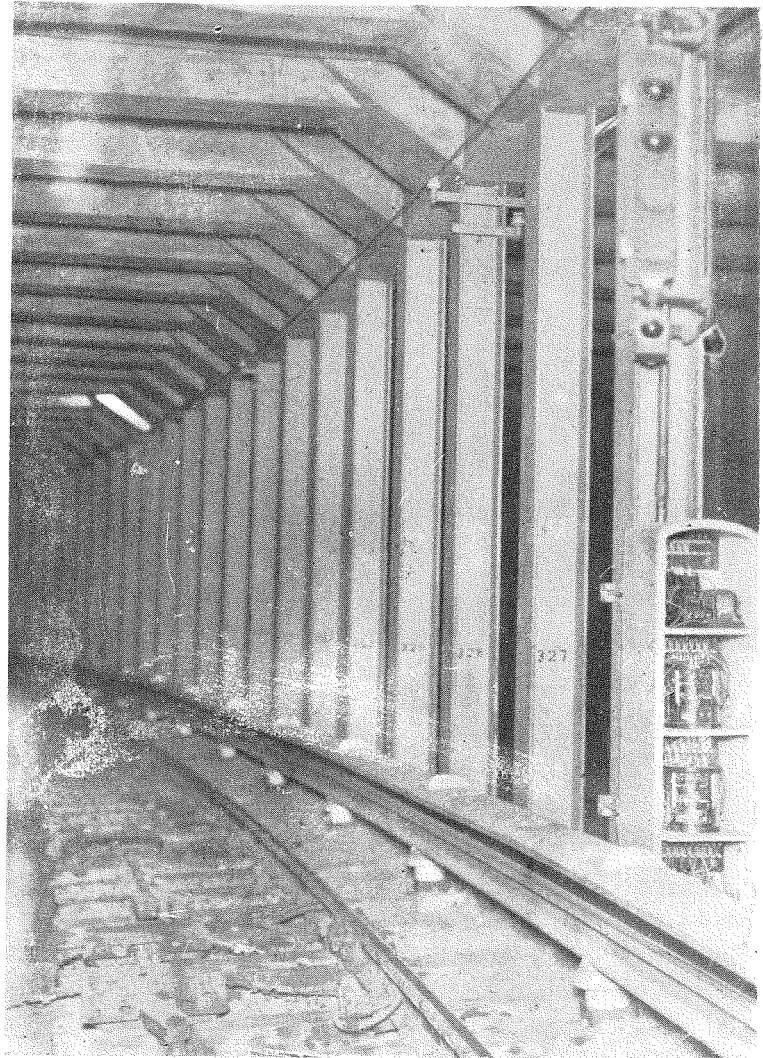
4. 上野萬世橋間隧道構築の一部を示すもので、切開坑底に混凝土を敷き其上と坑側にアスファルト防水層を貼布し、鐵構棒を組立て、鉸鎖し、之を混凝土で包んで、構築上に又防水層を貼り、保護混凝土を施して、土砂に於路面迄平均深8呎を埋め戻し、先に切開坑の兩側に打ち込んだ鐵杭を抜き取つて隧道を完成する。



5

5. 田原町停車場、双方に相對して乗降場を有するもの、一例で、停車場には中央に乗降場を備へ、其兩側に軌道を布設するものもある。神田驛以南には後者の所謂島式停車場が設けられる。

6



6. 隧道内の列車信號。走行列車と電氣的に聯作する三色燈信號が、所々で列車の運轉を支配してゐる萬一信號を無視して運行すれば、列車は直ちに自動列車停車器に觸れて確實に停止する。これは高速列車を隔離時間少なく安全に運轉する爲に缺く可からざる設備の一である。電車は、軌間4呎8吋半の走行軌條の外に、砵子上に布設された動力電流を通ずる第三軌條から電氣動力を採つて運行する。