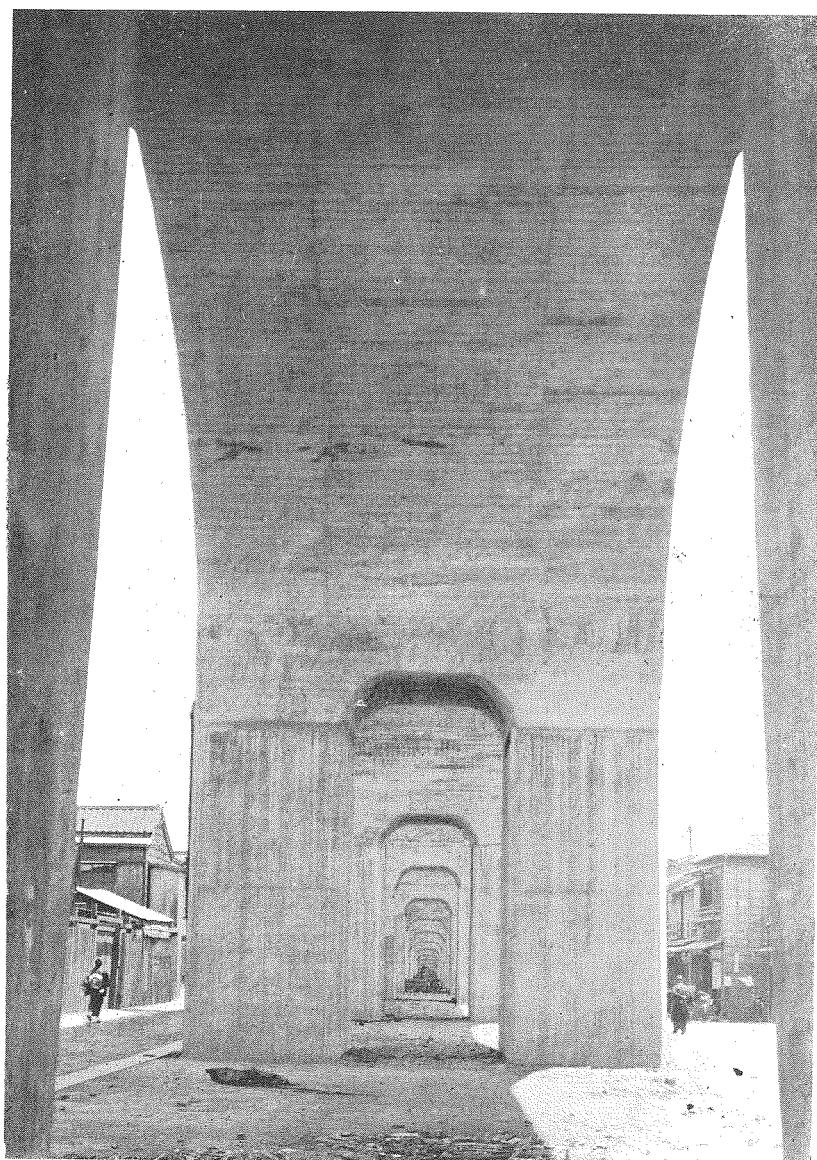


御茶の水兩國間高架線建設工事に就て

— 2 —

鐵道省東京第一改良事務所長 平井喜久松



8 佐久間町附近高架拱橋下部

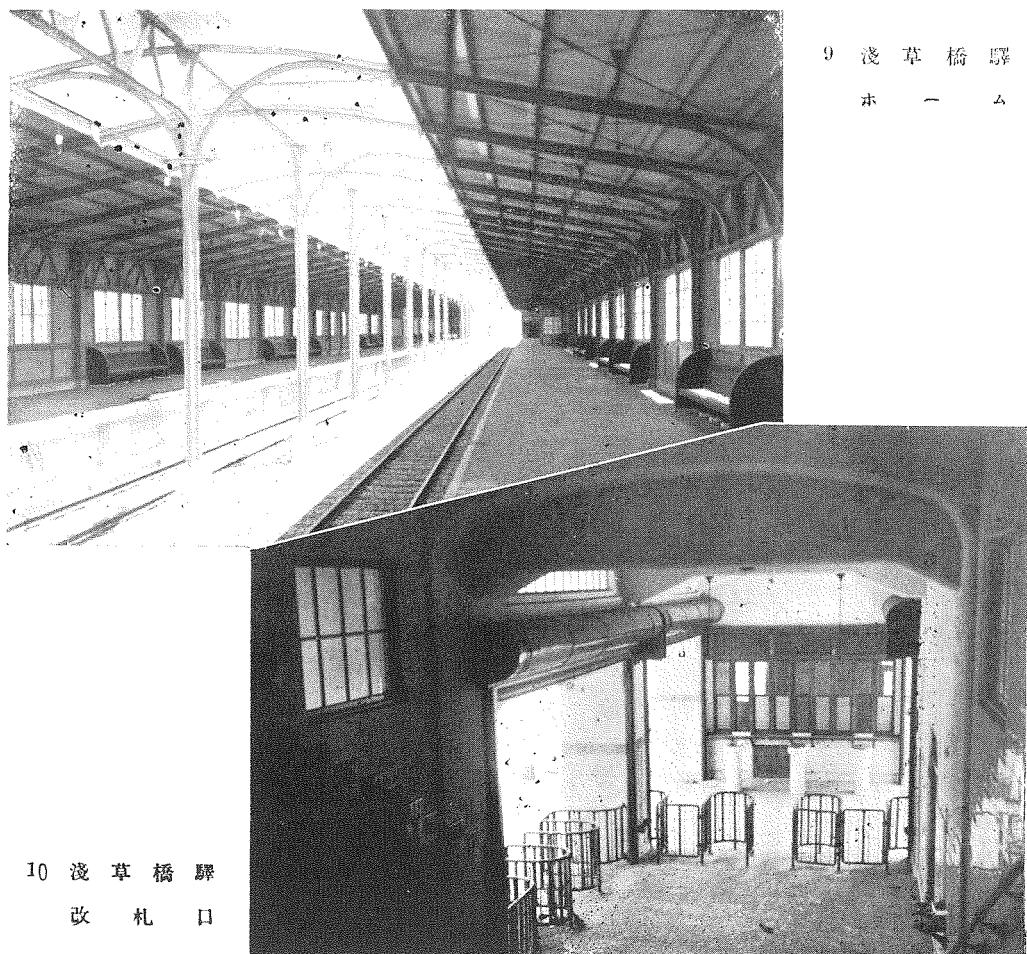
四 工 區

本工區は帝都の第一號路線たる昭和通りより美倉橋通りに至る延長455米に亘る區間にて、大部分1000分の25勾配線中にありて高さも相當高く、型式は種々比較研究の結果地盤良好なる部分は最も經濟なる鐵筋コンクリート拱橋を採用し他は3徑間連續コンクリートラーメンとせり。コンクリート橋梁部分の請負は西本組の請負にして架道橋の架設は宮地組の請負にかかる。昭和通り架道橋は本邦に於ては其例を見ざる徑間44.18米桁の高2.7米の長大なる鉄桁にして、桁下の高さ路面上10.55米あり主桁は一線路に對し三枚より成り、重量378.3噸なるも外觀上重苦しき感じ

を與へざる處に設計者の苦心を存せり。

五 工 區

本工區は秋葉原驛構内既設線上を乘越え横断し工事區間345米に亘り、高架線中最高の部分にして地上より軌條面迄の高さ14米以上あり、西口橋梁は三徑間連續鐵骨鐵筋コンクリート造にして造作を施すに於ては何時にも三階建々物として使用し得るの用意あり。地盤は不良にして長8.5乃至12.5米のコンクリート杭を打込みたり。停車場西口本屋は其下に設けたり乗越橋梁は東京上野電車線、貨物線及貨物積卸場の上に鐵桁を架け渡したものにして、之の部分の高低は建設費に影響する處甚大なるを以て高さを出來得る限り



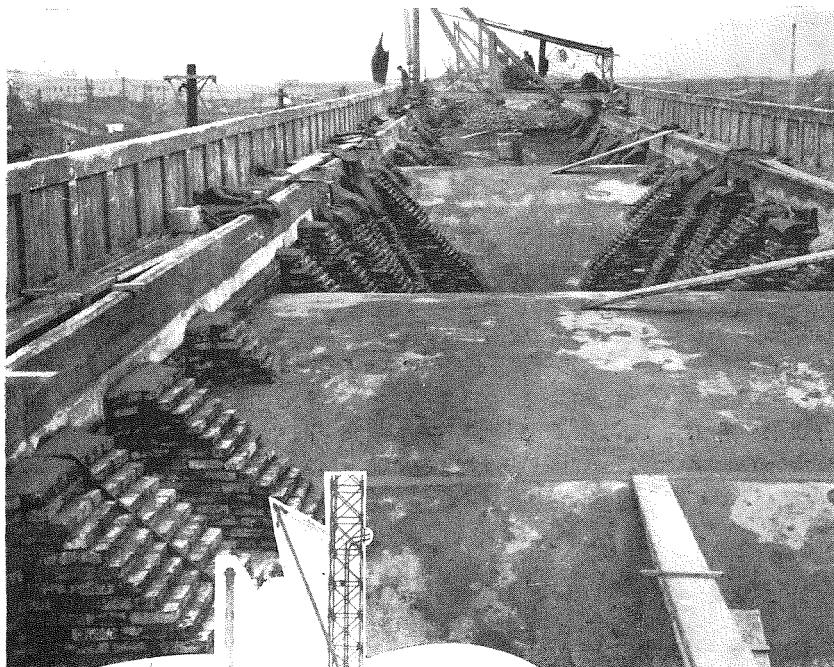
10 浅草橋驛
改札口

9 浅草橋驛
ホーム

低下せしめたり、從て軌道の如きも砂利道床となさずコンクリート道床を採用したり。東口橋梁は西口橋梁と略同様にして驛東口は昭和通りに面して高架橋下に設けたり。本驛は在來東京市内に於ける主要なる貨物驛として數十年の歴史を有し市民生活上密接の關係を有する驛なるも今後は貨物驛として而已ならず、更に東京市内縦貫、横斷兩線路の交叉驛となり旅客驛としても又重大なる使命を帯びるに至れり。本工區の工事は凡て錢高組の請負にかかり。ホームは地上 15.25 の上空に

ありて對向式に設け何れも長211米幅 6.5米にして上下兩層電車の乗換は階段によるの外なきも、東西兩口街路面より兩國線への旅客に對しては階段によるの外、西口には50人乗エレベーター未竣工を兩側ホームに各一臺東口には兩側各一臺のエスカレーターを用意し乗客の便を圖りたり。エスカレーターは幅 600 精段數 70 段あり速度毎分 28 米、輸送能力毎時 4000 人とす、日本エレベーター會社の製作にかかり。

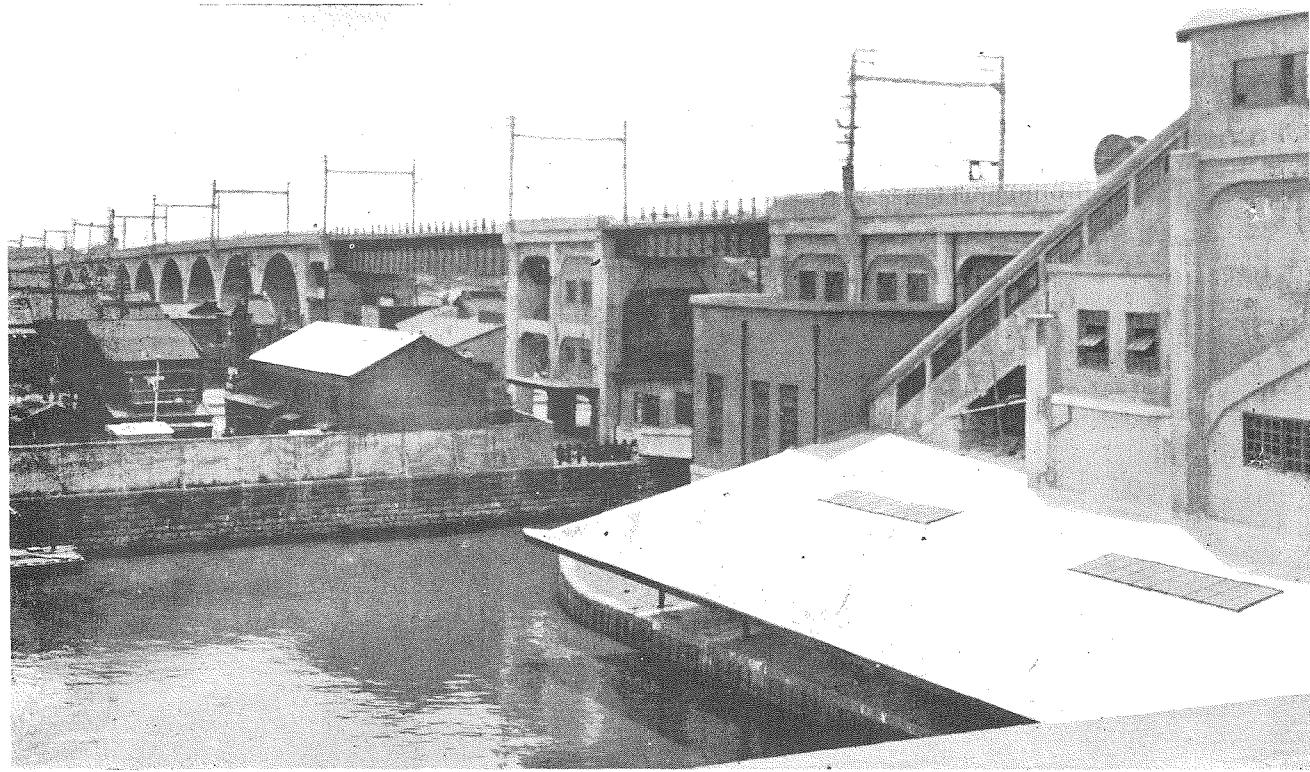
萬世橋工區



11 第一佐久間町橋附近拱上扶壁煉瓦張り及び防水保護モルタル塗出来上り。

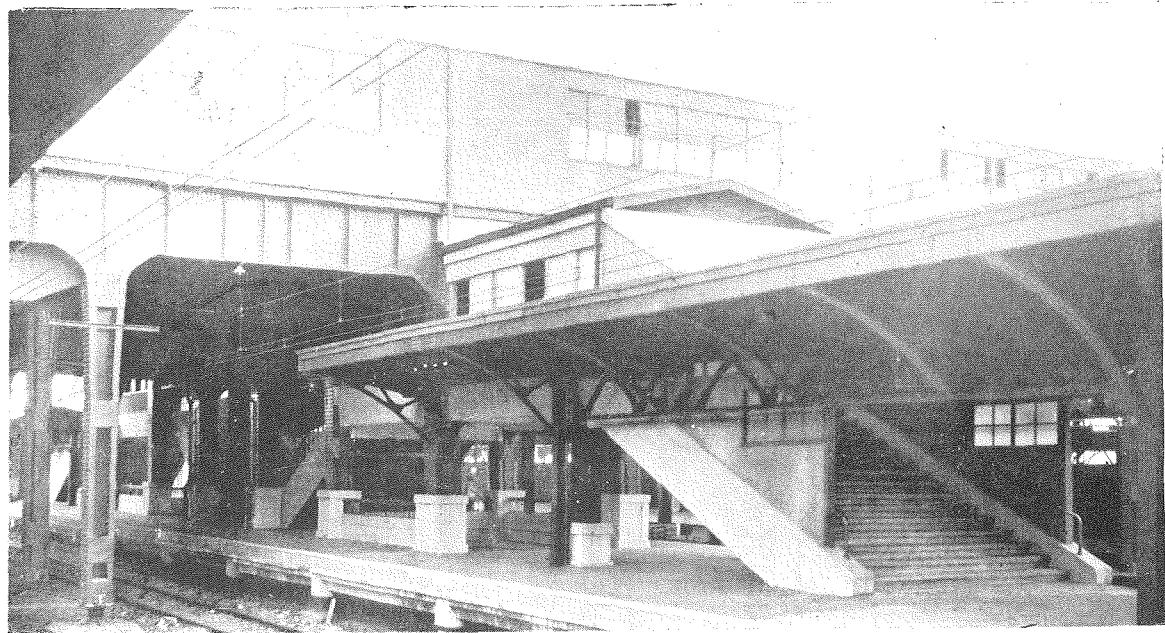


12 美倉橋通附近より秋葉原驛を望む。拱橋の出來上りを示す。

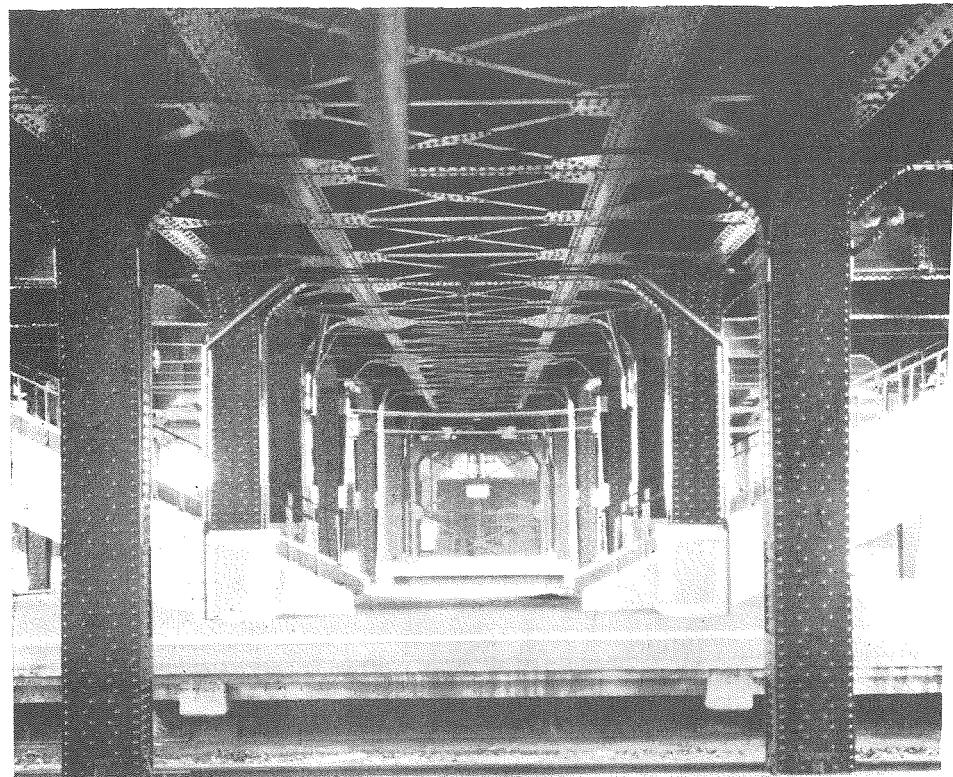


13 秋葉原駅貨物線ホームより見た兩國線高架橋。中央の長いガーダーが日本一の昭和通架道橋。

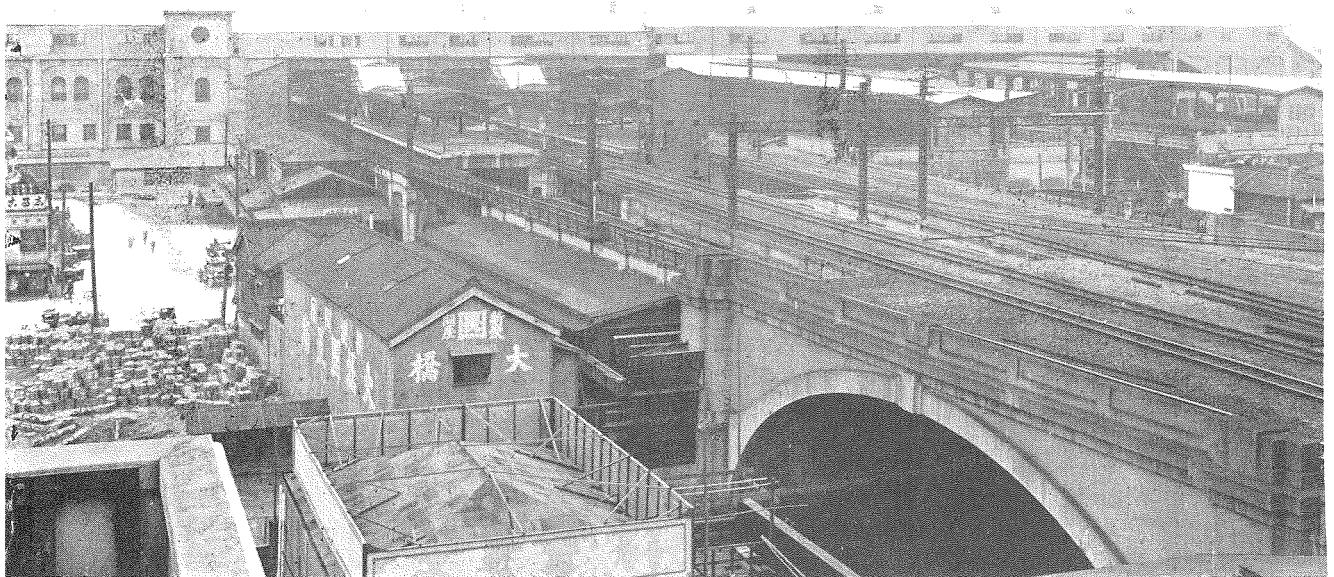
14 秋葉原駅に於ける京濱及山手線と兩國線との連絡。

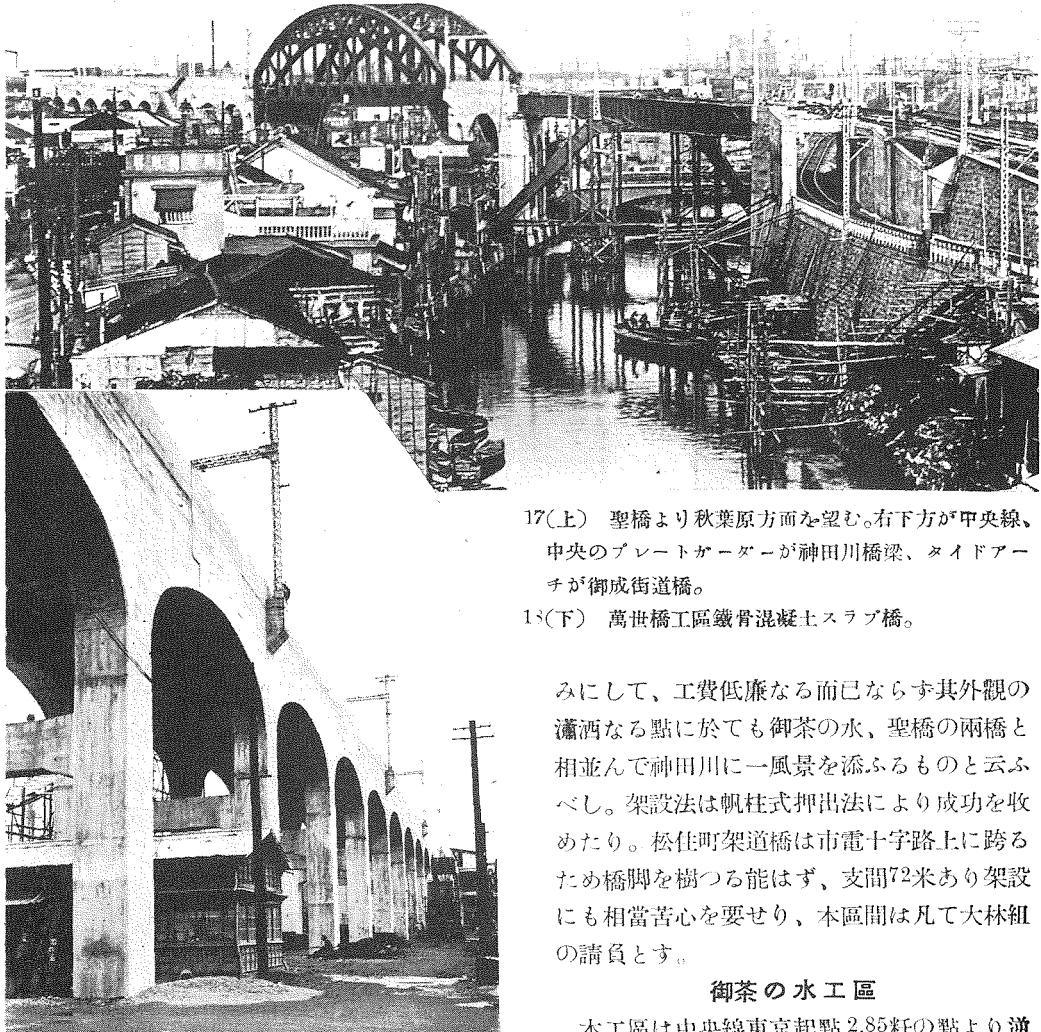


15 秋葉原驛を
跨ぐ兩國線のラーメン橋。



16 神田側から
見た秋葉原驛全景
左端新驛。京濱及
山手線と上下交し
てゐる白い屋根が
兩國線ホーム。





17(上) 聖橋より秋葉原方面を望む。右下方が中央線、中央のプレートガーダーが神田川橋梁、タイドアーチが御成街道橋。

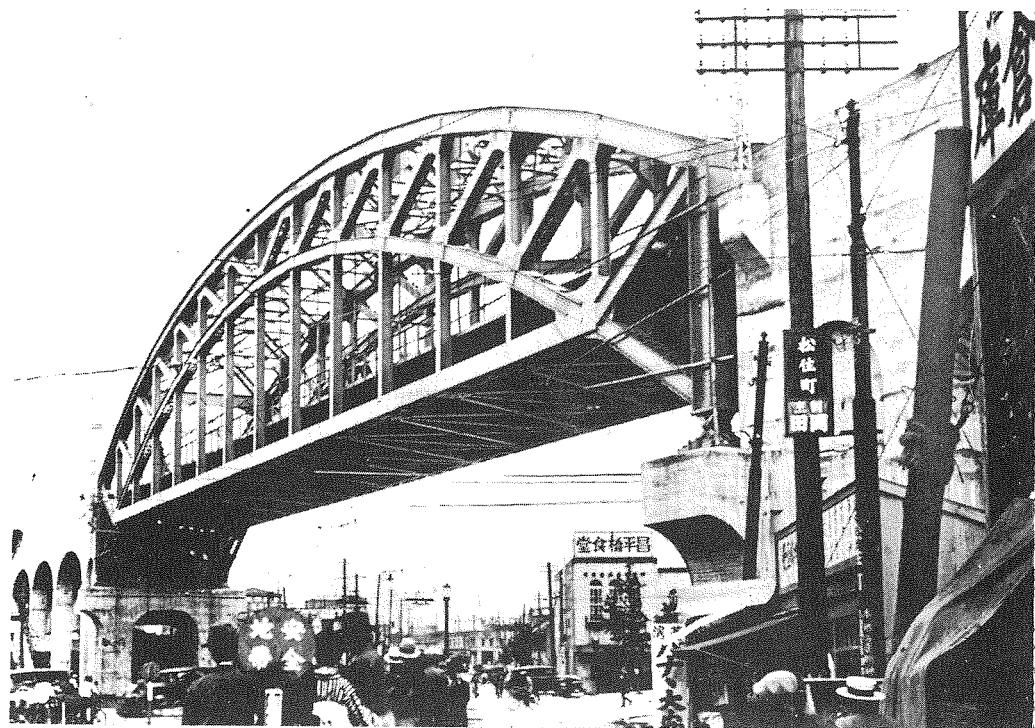
18(下) 萬世橋工區鐵骨混凝土スラブ橋。

みにして、工費低廉なる而已ならず其外觀の瀟洒なる點に於ても御茶の水、聖橋の兩橋と相並んで神田川に一風景を添ふるものと云ふべし。架設法は帆柱式押出法により成功を收めたり。松住町架道橋は市電十字路上に跨るため橋脚を樹つる能はず、支間72米あり架設にも相當苦心を要せり、本區間は凡て大林組の請負とす。

御茶の水工區

本工區は中央線東京起點2.85糸の點より逆行し神田川南岸に至る延長682米の間に於て、一方神田川に望み他方十數米の絶壁にして用地狭隘なるのみならず中央線電車は頻繁に往復し剩へ數回の線路切替を行はざるべからず、かゝる場所にて高さは12米餘にも及ぶ擁壁を築造するには相當苦心せしところなり。本工事は大倉土木株式會社の請負にかかる新御茶の水驛は本工區内に在り、御茶の水橋と聖橋との間に改築したるものにして、御茶の水橋口を表口とし聖橋口を裏口となしたり本驛は是迄學生驛の觀ある小驛に過ぎざりし

本工區は神田川より松住町の市電交叉點を斜に横切り御成街道に至る325米の區間に於て、地盤不良なりしため基礎杭は6米10.5米のもの989本を要し、内10.5米の長尺もの大部分を占む。上部構造は鐵骨單徑間スラブ橋にして高さは地上13米あり。神田川橋梁は斜角右27度30分徑間54.5米にして之を單徑間となすときは非常に不經濟なるを免れず、仍て中間に川を直角に跨ぎて鐵骨ラーメン橋脚を配置し、上路鋼鉄桁を二徑間となしたり。斯の如き型式の橋梁は我國に於ては初めての試



19 支 間 72 米 の 御 成 街 道 架 道 橋。

が、今後は總武線の分岐驛として樞要なる使命を有するに至れるを以て構内の配線は中央線の急行緩行兩線より東京方面兩國方面の何れにも連絡し得、又兩國線は御茶の水驛に於て折返運轉も可能なる様考慮せり。ホームは島式のもの二本にして川側のもの長 152.2 米巾 6.5 米、山側のものも長は同一にして幅 5.8 米に築造し、川側のものは中央線上りと兩國方面行下り電車を發着し、山側のものは中央線下り及兩國線方面よりの上り電車を發着せしむ

軌 道

軌道は複線にして中心間隔 3.6 米最少半徑 300 米に敷設し、軌條は 50 吨長 12 米、枕木は軌條一本に付 18 挺造とし、タイプレートを用ひスクリュースバイキ止とし、匍進防止鐵物は戸畠式及住友式の種類を採用し、道床は三工區及五工區の一部をコンクリート道床となしたる外全部碎石を敷込みたり。

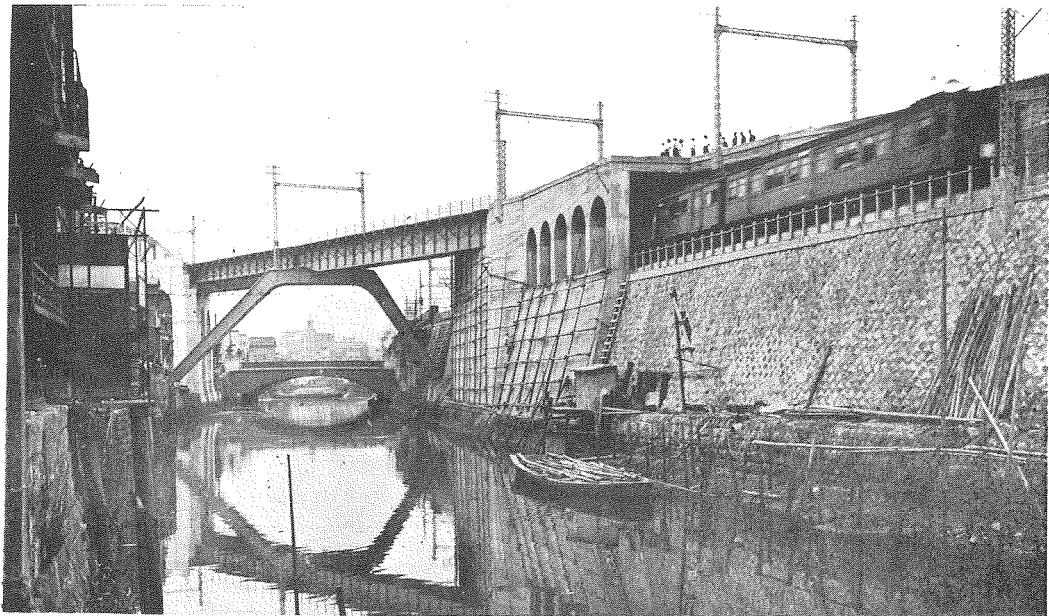
使 用 材 料

本線建設に要せし主要材料は全部國產品によれり。今其概數を擧くればセメント 415.640 袋、鐵桁 4,212 吨、鐵骨材、古軌條を含む) 4,640 吨、鐵筋材 75,060 吨、砂利類 75,800 立米、砂 38,480 立米の多量に及べり。

建 設 費 概 算

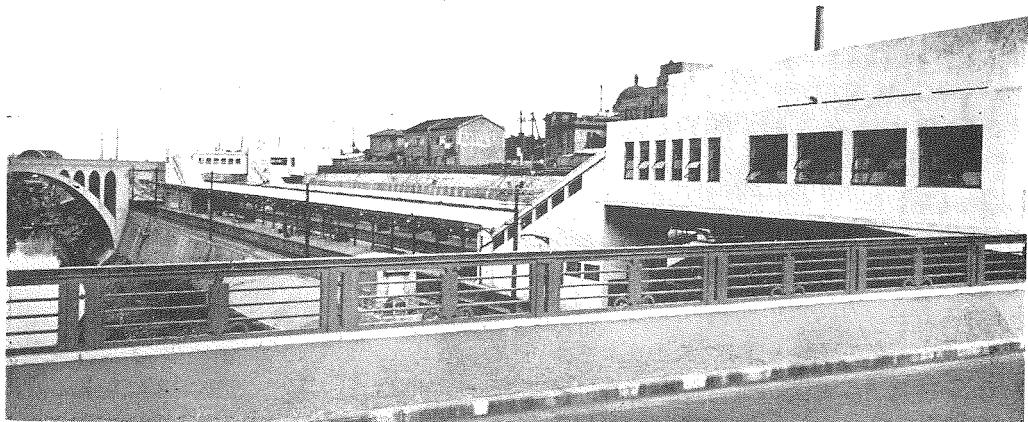
本工事に要せし費額は一部決算未済のものあり或は昨六年着手以前に於て他工事と關聯して工事を施行せし部分もありて、判然と區分し難きも、用地費 3,221,300 圓土工費 411,500 圓橋梁費 2,815,100 圓軌道費 239,500 圓停車場費 1,012,500 圓其他 134,100 圓合計 7,344,000 圓にして此の外電氣工事費として電車線路費 82,000 圓電氣工事費 83,500 圓電氣建造物費 15,500 圓電氣設備費 208,000 圓合計 509,000 圓を要したり。

(以 上)



20 神田川にスマートな姿をうつす神田川橋梁、その特殊の姿に注目されたい。

21 御茶の水驛全景。御茶の水橋より影す。左端は聖橋である。



中央線の二線増築工事

此程兩國線と連絡した御茶の水から飯田橋に至る間の鐵道工事が、昨今の暑熱にもめげず盛んに進行してゐる。これは中央線に急行電車を運轉するため右區間に新線路二線を増築するもので、鐵道省第二改良事務所の工事だが、何分にも用地が狹隘なため非常な困難に遭つてゐるようだ。工事は御茶の水驛構内を大倉土木、御茶の水水道橋間を鹿島組が請

負ひ、水道橋飯田橋間は鐵道工業株式合資會社が請負ひ同社の佐藤眞一氏が主任となつて工事を進めてゐる。飯田町驛構内がまだ請負に附されないため竣工は未定であるが、省線のスピードアップに伴ふ市内の鐵道工事として、各方面から注目されてゐる工事だ。機會を得て詳細に發表したいと思ふ。