



鳥取縣の橋梁

鳥取縣では昨年度に大山橋外十橋梁を新設しました。型式、工法とも各種にわたり参考となるところが少ないので、次號に同縣竹島技師に乞ふて「鳥取縣に於ける最近の橋梁」なる寄稿を得御紹介申上げる筈であります。上揚カットは大山登山橋で、同工事の主任深谷克海氏が特に本誌の爲に撮影せられたもの次頁の寫眞と對照下さい。

東京高速鐵道

かねて東東市からその免許線の讓渡を受けた大倉土木の門野重九郎氏を代表とする東京高速鐵道は此程愈々社を創立して今秋頃から、第一期工事としての澁谷線及新宿線に着工する運びとなりました。建設概要次の通り。

〔新宿線〕 免許路線長4.6哩(7.3杆)、本線路は省線新宿驛附近を起點とし、四谷鹽町を經て四谷見付に出て、麴町通りを半藏門に進み三宅坂、櫻田門外、日比谷を經て有樂町省線「ガード」下を通過し、數寄屋橋附近に於て當社高速鐵道澁谷線を横切り尾張町三丁目に於て東京地下鐵道會社線と交叉し築地終點に達するものにして、全線は殆んど地下線にして前記諸交叉點には連絡停車場を設け、起點當社新宿驛は省線、京王、小田急、西武の各電車と連絡の便を計るものとす。但路線は會社創立後監督官廳の許可を得て、多少變更することあるべし。

〔澁谷線〕 免許路線長5.3哩(8.6杆)、本線路は省線

澁谷驛附近に起り、青山通りを直進し右折溜池を經て虎の門に至り目黒線と交叉し、新橋に於て省線及東京地下鐵道會社線と連絡し、數寄屋橋を經て東京驛前に至るものとす。而して全線中澁谷驛附近は目下研究中なるも、他は總て地下線にして他線と交叉する個所には大體連絡停車場を設け、又起點當社澁谷驛は省線、玉川、東横、帝都の各電車で適當なる連絡設備を講ずるものとす、但し前線同様多少變更することあるべし。

〔兩線路の性質〕 新宿、澁谷兩

線通過地の道路は概ね相當の幅員を有するを以て、地下線の大部分は道路下を通過し、道路外を使用すること尠し。

路線の建設標準は、最急勾配4「パーセント」最小半徑75米とせるも、本路線の山手高臺より低地に移る地點、或は河川其他地下鐵道と交叉する地點に於ては、稍前記標準に近き勾配部を生ずべきも概して良好なる路線にして、而も其大部分は山の手丘陵地帯に屬するを以て、地質良好、施工頗る安易なるが爲め、極めて低廉なる工費を以て建設することを得るものなり。

〔車輛及隧道〕 車輛の幅員隧道の建築限界は、概ね東京地下鐵道會社使用のものに準據し、土覆の深淺及地質に對應し、新式工法により充分の強度を有する函形又は拱形斷面の隧道を用ゆ。

〔軌道〕 軌間は1.345米(4呎8吋2分の1)の標準軌間とし、百封度軌條を使用し道床及枕木を以て一般鐵道と同様の軌道を構成するものとす。

〔停車場〕 停車場數は現在豫定せるもの新宿線約九ヶ所、澁谷線約九ヶ所にして、地下稍深きものは二重床式とし、淺きは單床式とし、乗降場の形式は島式或は相對式とす。

停車場出入口は普通昇降階段とし、各驛乗降人員を推定し、一停車場に對しては八ヶ所以内の出入口を設け、其昇降距離の大なるものに對しては、「エスカレーター」又は昇降機を設備することあるべし。