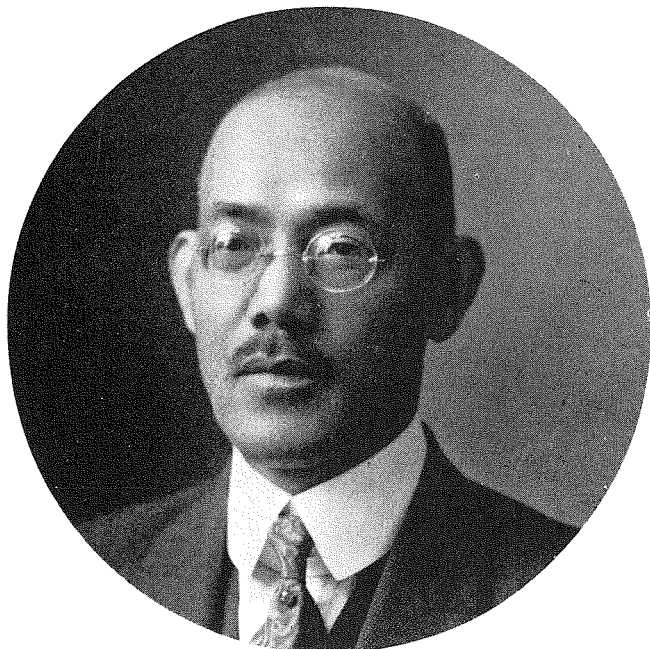


地下鐵論文の
安倍邦衛博士



工事に経験のある技術家から工学博士の學位を得る人の現はれるのは快心の事である。最近學位を發表された安倍邦衛氏の論文は『地下鐵道線路の間隔及隧道の大きに關する調整整備に就て』と云ふ主論文の外に東京市都市交通論文を附加されてゐる。

此の主論文は、地下鐵道の直線部と曲線部の接續に緩和曲線を入れて其の技術的缺點を補整しつつある在來の法式に就て種々なる實驗研究をなし、隧道内の線路部分に剩餘間隔を決定するに最も經濟的な方法を與へたものである。

從來は此等の點に就て完全なる設計方法が無つた爲に隧道の剩餘間隔が不統一で、柵鑿幅に於て不經濟な寸法を取つたのであるが、此點に於て安倍博士の研究論文は今後多大の貢獻をなすものと思はれる。

安倍博士は新潟の人で明治三十九年東京帝大土木科を出で、直に鐵道省に入り京濱間の改良工事に従事して以來十四年間鐵道工事に關し、時恰も東京市が東京地下鐵道を計劃するに際し鐵道省より推薦されて東京市に入り市營地下鐵道の基本

設計をなし、延長40哩工費2億5千萬圓の工事計劃を出願するに至つた。而して大正十一年歐米各國の地下鐵道視察の爲一年間外遊し、歸朝するや大正十二年九月一日の關東大震災に際し、朝野の諸計劃は一轉して帝都復興の大工事に集中さるるに至り、安倍博士も復興局に轉じ工務課長として復興路線工事の計劃實施に當つた。大正十五年再び東京市電氣局に入り、路面軌道改築の大計劃に當り、一億圓の工費を以て東京全市の路面は文化的に面目を一新するに至つた。

市營地下鐵の大計劃も遂に民營に轉向するに至り、安倍博士も市電氣局技術長の職を去り、市電の技術陣營も頗る寂寞の感があるが、何と云ふても安倍博士は東京の地下鐵計劃には其技術的第一線に働いた殊勲者である事を忘れてはならない。今日東京地下鐵は淺草、新橋間に營業し、次いで品川迄の延長線も近く施工されんとし、一方に東京高速地下鐵道會社の澁谷、新橋間も近く開通せんとし、次いで着工さるべき線も決定してゐる。今日此等地下鐵の實施時代に際し、安倍邦衛氏の學位發表は實に意義の深いものがある。