

東京濱松町間高架橋新設工事

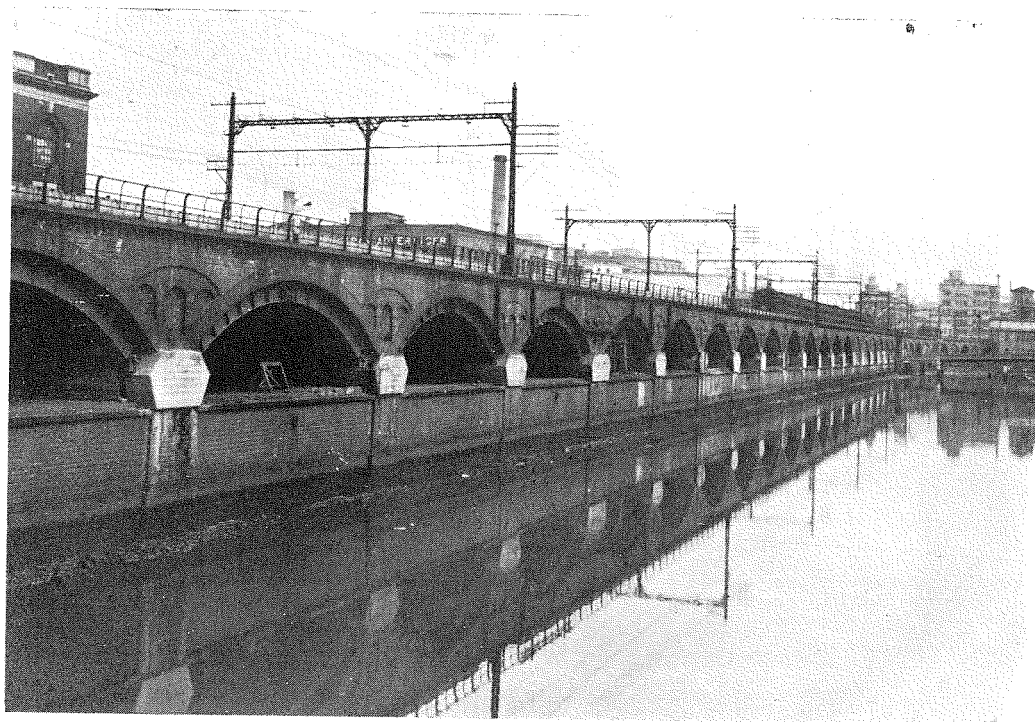
東京附近の大改良工事として斯界の注意を蒐めつゝあつた東京品川間2線増設工事の一部として、有樂町新橋間の高架橋工事が愈々開始された。之は東京驛濱松町間を高架橋、濱松町田町間を盛土によつて2線を増設せんとするもので、工事は今春以來外濠の擴張及び金井組の請負に依る基礎コンクリート杭製作に始まり、次で東京市役所附近より山下橋までを西本組請負にて施工中のところ、今回更に山下橋新橋間の請負が大倉土木に決定したので、茲に大東京の心臓部を貫く改良工事が華々しく展開される事となつたのである。

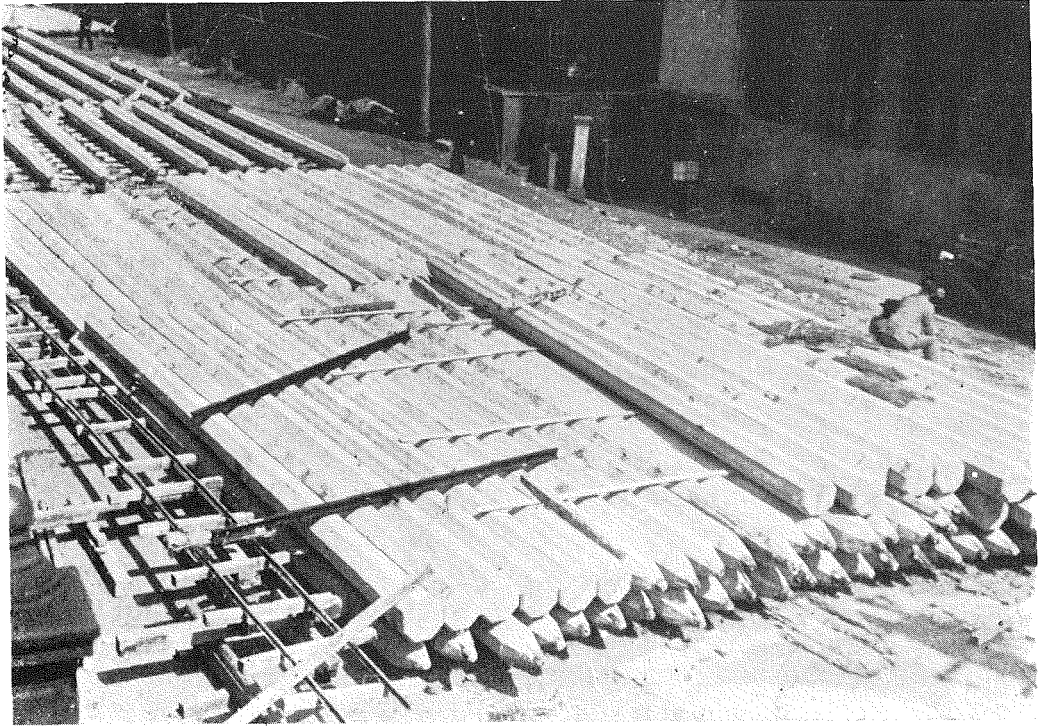
現在此區間は4線であつて、之を東海道線列車、横須賀線電車、京濱線電車、山手線電車が走つてゐる。このうち東海道線は2線で

あつて東海道線列車と横須賀線電車が共用し京濱及山手線は田町までは各専用の2線を持つてゐるが、田町から東京驛を経て田端に至る區間は共用の2線となつてゐる。而して京濱山手線とも朝夕の混雑時は3分40秒の等間隔運轉であるから、田町田端間の兩者共用運轉區間に於ては之が間隔は1分50秒となり、現在の設備を以てしては之以上運轉間隔を短縮することは到底不可能な状態にあるにも拘らず、輸送量は逐年増加の趨勢にあり其割合は今後10~15年間に約50%に達するであらうと豫測されてゐる。茲に輸送力増加の問題が起つた所以である。

一般に輸送力を増大する方法としては1列車の單位を増大する方法と、列車の運轉回数

(1) 増設工事着手前の外濠添高架橋、新橋方面より有樂町方面を望む。この現在線に併行して河中にラーメンスラブに依る高架橋が新設される。





(2) 製作場に於ける基礎コンクリート杭

を増加する方法とが考へられるが、此區間に於ては前記の如く現在の設備を以てしては後者の方法に依る事は不可能であり、前者の方法に依らんとすれば列車長の増加に伴ふ乗降場其他諸設備の改良に莫大な費用を要する事になる。しかも京濱山手兩線共、田町田端以外は各専用の2線を持つてゐるのであるから現在の設備で運轉回数を倍加出来る譯で、田町田端間の2線増設は京濱山手兩線の輸送力を倍加する結果となるのである。茲に本工事が着手せられた所以である。

有樂町新橋間の4線は明治43年秋に開通して今日に至つたものであるが、現在の高架線はドイツ人の指導に依つて設計された煉瓦造の連続拱橋で、此附近の地盤が拱の築造に適しない軟弱地盤であつたのと、前述の如き世界有数の運轉回數増加に依り、沈下異狀を來した爲、巨費を投じて補強工作が施された事は本誌に於ても嘗て報じた處である。従つて

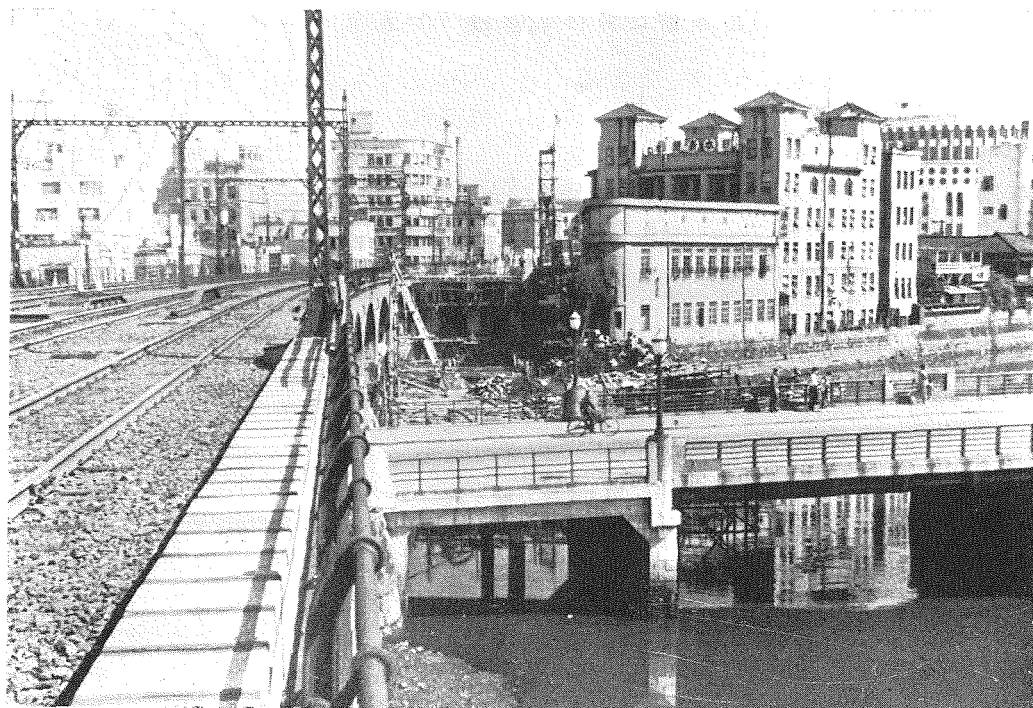
今回増設する高架橋は、陸上部分を3柱式3徑間連続、外濠部分を2柱式單徑間のラーメンスラブ橋とし、たとへ一部の沈下があらうとも全體に影響を及ぼさぬ設計としてある。

工事は東京有樂町間（西本組請負）は昭和12年4月20日着手し満2個年を費して昭和14年4月19日竣工の豫定、有樂町濱松町間（大倉土木請負）は昭和12年9月21日着手し、昭和14年2月20日に竣工する豫定となつてゐる。工費は陸上部が1米當り約700圓、外濠の河中になる部分が1米當り約1,400圓である。

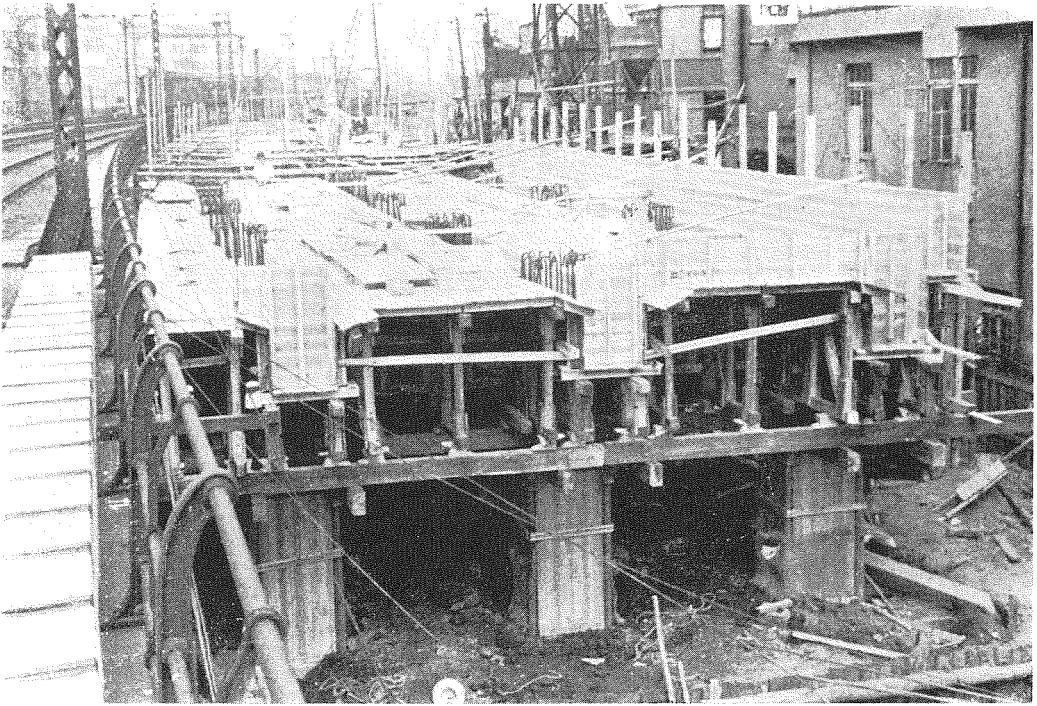
ドイツ人技師の指導に依つて設計せられた煉瓦造拱橋に隣接して、最新の技術を誇るラーメン・スラブの高架橋が築造せられ、外濠に影を映してゐたクラシカルな弧線が、白い近代的な直線の美しさに代つて、我國に於ける土木技術の素晴らしき發展を謳ふのもやがて間もなき事であらう。



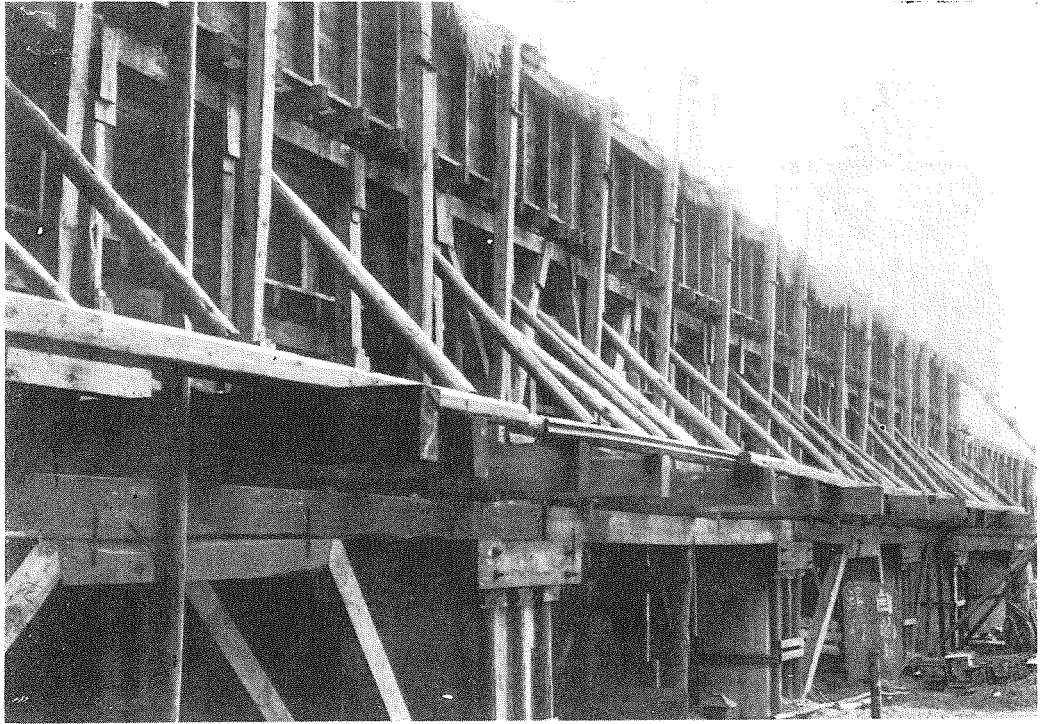
(3) 有樂町驛附近に於ける基礎杭打状況。



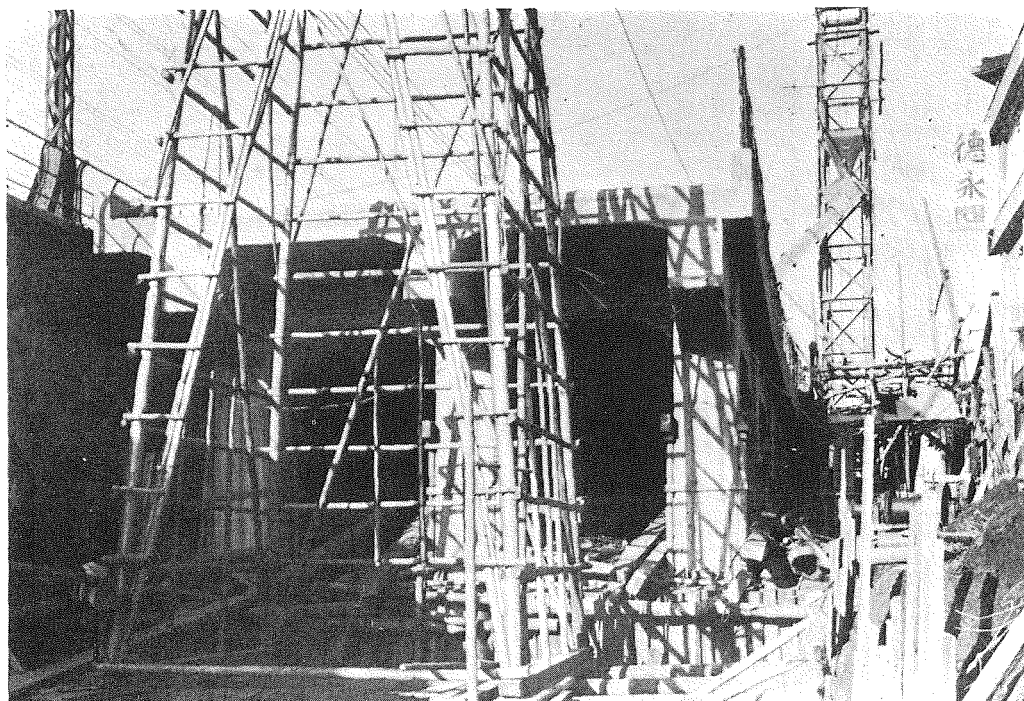
(4) 山下橋附近に於ける工事状況。



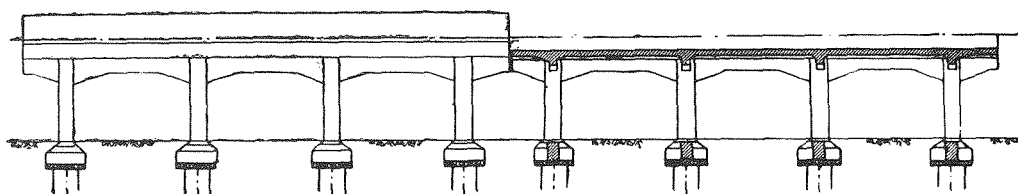
(5) 3柱式3径間連続ラーメンスラブ橋、床版型枠組立。



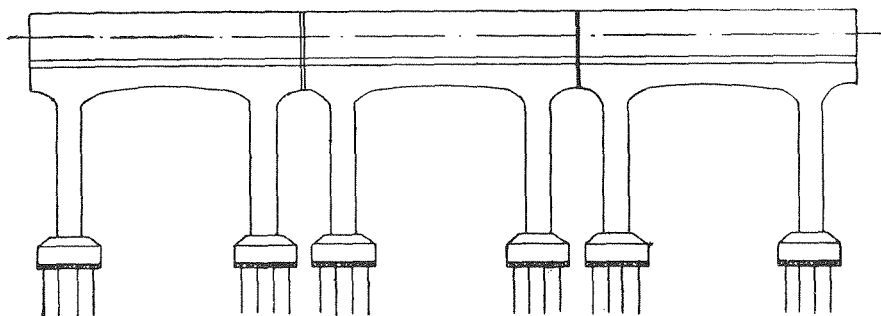
(6) 同上側面より見る、有楽町附近。



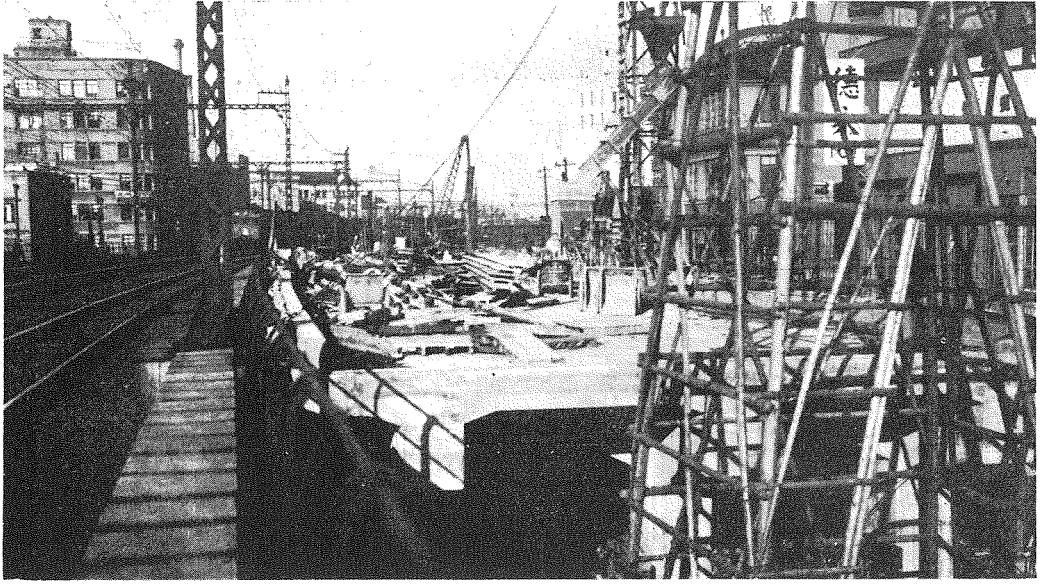
(7) スラブのコンクリートを終り略完成せる高架橋。



(8) 3柱式3徑間連続
高架橋側面圖。



(9) 2柱式單徑間高架
橋側面圖。



(10) コンクリート工事を終つた高架橋の上部、有楽町附近。

(11) 高架橋標準横断圖。上3柱式。下2柱式。

