

東京高速鐵道

(7) 建設費

澁谷線 澁谷—新橋間 約20,000,000圓
 料當り 約 3,070,000圓
 (哩當り約5,000,000圓)

(8) 省線及他社線との關係

澁谷驛に於ては省線、東横電車、帝都電車、玉川電車と夫々連絡す。

新橋驛に於ては省線と連絡し東京地下鐵とは直通車輛の交互運轉をなす。

(9) 特殊装置

通風 自然換氣(但し虎ノ門—赤坂見附間
 は機械換氣)

排水 脚筒

防音 軌道に碎石道床を採用したるが故に
 防音的に多大の効果あり。

照明 半間接照明

(10) 運轉間隔及所要時間

第1期開通 青山六丁目—虎ノ門間

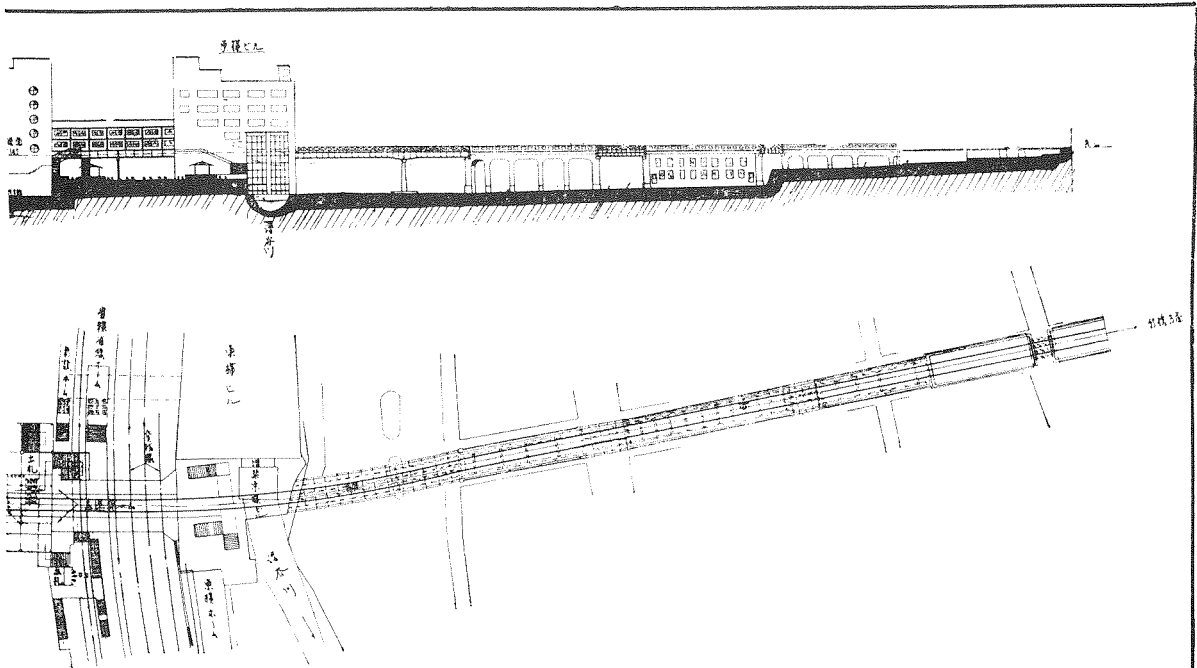
上下線單獨 12分間隔 10分所要
 往復運轉

澁谷驛の設備

東京高速鐵道の澁谷驛の設備は、東横及玉川兩ビルディングの間を、省線の直上に横斷跨線橋(工事覽報昭和13年5月號參照)を架設し、此の橋上に高速鐵道の乗降場を設置し、東端は東横ビルを通じて東横電鐵、東横デパート及澁谷東廣場に連絡し、西端は省線連絡階段及玉電ビルを通して省

線ホーム、玉川電鐵、帝都電鐵及澁谷西廣場と連絡する計畫である。

然るに東横ビルの擴張と玉電ビルの新設は百貨店法規の關係上、一部工事を中止する事となりたる結果、前述の高速鐵道の連絡計畫も一部變更の止なきに至り、兩百貨店建築の完成迄、一時假設備による事となつた。



澁谷驛圖 (省線其他の連絡計畫を示す)

3. 澁谷驛圖

全線開通 澁谷—新橋間
(折返し運轉) 5分間隔 13分所要

東京地下鐵
と直通 澁谷—雷門間
(直通運轉) 2分半間隔 29分所要
(11) 設計の概要

地下線

- (4) 停車(留)場 鐵骨鐵筋函型構造
- (ロ) 中間部
 - 鐵筋コンクリート造函型一柱式複線隧道
 - 鐵筋コンクリート造單線二階式函型隧道
- 高架線 鐵筋コンクリート三徑間連續複線ラーメン型

(12) 工事方法

路面開鑿覆工式

(13) 線路(澁谷—新橋間)

本線延軒

- 單線 6軒478
- 複線 13軒206(内亘線250米00)

側線延軒 1軒141(内亘線176米00)

地下區間 5969米362

切取盛土區間 229米3

高架區間 498米20

軌間 1米435(4呎8吋半)

最急勾配 3.3%(30分ノ1)

最小曲線半徑 150米

軌條 { 本線 50軒
 側線 30軒

(14) 停車場及停留場

停車場 3 澁谷、赤坂見附、新橋

停留場 4 青山六丁目、青山四丁目、青山一丁目、虎ノ門

(15) 電車線路

電氣方式 直流第三軌條上面接觸式

電壓 600「ヴォルト」

電線 第三軌條 37軒及50軒

支持物 碍子

(16) 信號及保安裝置