



### 新橋驛の設備

東京高速鐵道の新橋驛は4線平列で、内中央の2線を折返し線とし、ホームは相對式ターミナルの形で、東京地下鐵道會社の新橋驛の中2階即ち地下鐵ストアアの床面迄昂上し、地下歩道とは同じ高さとなる計畫である。

東京地下鐵道會社線へ直通すべき高速鐵道會社の線は、4線の内の外側2線で、東京地下鐵會社淺草線と線路を直結し、東京地下鐵のホームに停車し、兩社の車は相互澁谷、淺草間を直通運轉することとなる。

而して地下鐵、高速鐵との接續部分は丁度省線二葉橋下になり、東海道線橋脚下を約11米深さに掘下げ、隧道を構築するため、其附近延長50米間の工事は、鐵道省東京改良事務所に施行を委託し、目下盛に工事中（工事畫報昭和13年6月號参照）で、本年8月末には竣工の豫定である。

此の區間が完成して初めて高速鐵道の澁谷線の完成となり、淺草、澁谷間が直通運轉となり、地下歩道も連絡し、省線との乗換も便利となる筈である。

### 軌條設備

高速鐵道線は全部50呎軌條の砂利道床で砂利は多摩川産の碎石を使用した。が、原石は小粒のため、碎石に丸味の多いのは遺憾である。

第3軌條は澁谷、赤坂見附間は37呎、赤坂見附、新橋間は50呎とし、隧道内は原則として兩外側に敷設したが、曲線部は半径200米以下の場合、曲線外側として、停留場内はホーム反對側とした。第3軌條の繼手は電氣熔接で、200米乃至300米毎に伸縮繼手を設けた。

### 電力設備

變電所は澁谷宮益坂中腹の高架橋下と、赤坂見附停車場入口を兼用した赤坂變電所の二ヶ所で、22,000ヴォルト3相交流50サイクルを地中線で東京電燈會社より受電し、560ヴォルトに降壓し、更に水銀整流器により直流600ヴォルトに變成し、電車運轉電力として饋電線を介して第3軌條に送電するものである。