

写真1 神田驛より有樂町側を望む。左側3線3柱式高架橋、右側1線2柱式高架橋。

東京驛改築並に東京新橋間高架橋新設工事

鐵道省東京第一工事事務所

東京驛改築工事

本計畫は東京品川間複線増設工事に伴ひ現在地平線の操車場區域に、新に9線分の高架線と3本の乗降場を増設し、同時に八重州口本屋の増設と、最近著しく狹隘不便となつた諸設備の改築工事を総合施行するものであるが、目下施行中のものは其の一部である44線分の高架線と第5乗降場1本の増設、並にこれに附帶する設備工事である。工事は昭和13年2月に着手して現在約6分の工程進捗を示して居り、竣工定期日は昭和16年である。然し完成后直ちに旅客扱ひ其他の本格的の使用は開始をせず、現在地平で扱つて居る小荷物關係及び空車回送に一時流用して次期工事

着工の段階とする豫定である。以下は現施行中のものの概要である。

設計大要

高架橋 型式は1線2柱式及び3線3柱式の鐵筋コンクリートラーメンとし、徑間は6米を標準としたが乗降車台及び通路部分は9米で、4徑間乃至6徑間連續である。其他道床は特にコンクリート道床とし、3線3柱式の柱は圓形にて使用場所に依り裝飾することになつて居る。基礎は鐵筋コンクリート中空杭及び場所打鐵筋コンクリート杭を併用して居る。高架橋の延長は各283米である。

乗降場 高架橋部分は高架橋を桁受とする電弧熔接鐵骨鐵筋コンクリートスラブで

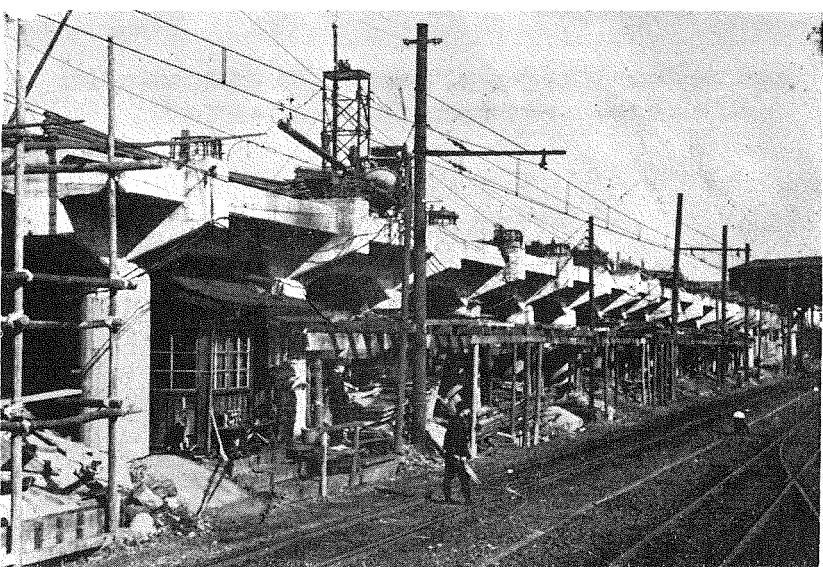
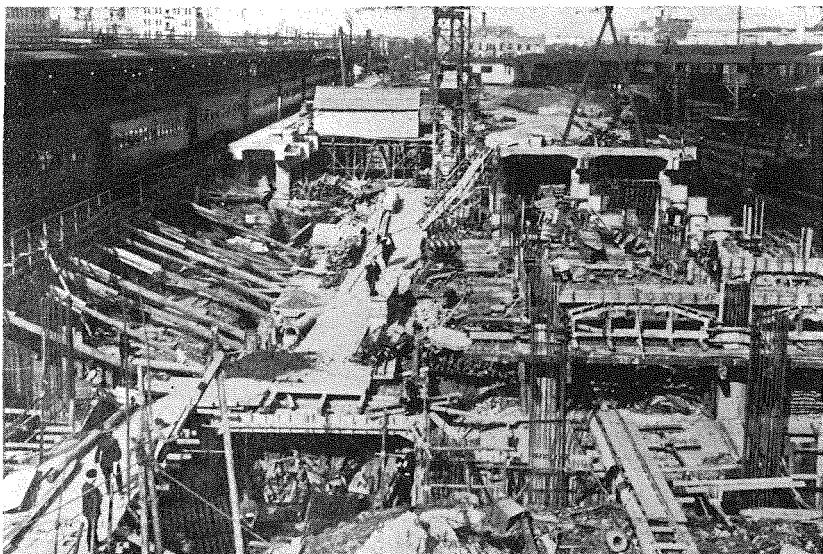


写真2 有楽町駅より神田側を望む。左側1線2柱式高架橋、右側3線3柱式高架橋、中央に見ゆる地下道は手小荷物運搬通路。

写真3 3線3柱式高架橋側面。現場は線路に挟まれ一寸の余地もない。

あるが、神田寄は一部盛土中に築造する
ので単独の鉄筋コンクリートスラブ造と
し乗降場全延長は300米で、幅員は現在
の列車乗降場と同じく12米である。

主要工事数量

鉄筋コンクリート中空杭 長5米 189本

同上	長6米 160本
同上	長8米 600本
同上	長9米 173本
同上	長10米 37本
同上	長12米 12本
場所打鉄筋コンクリート杭	6,840延長米

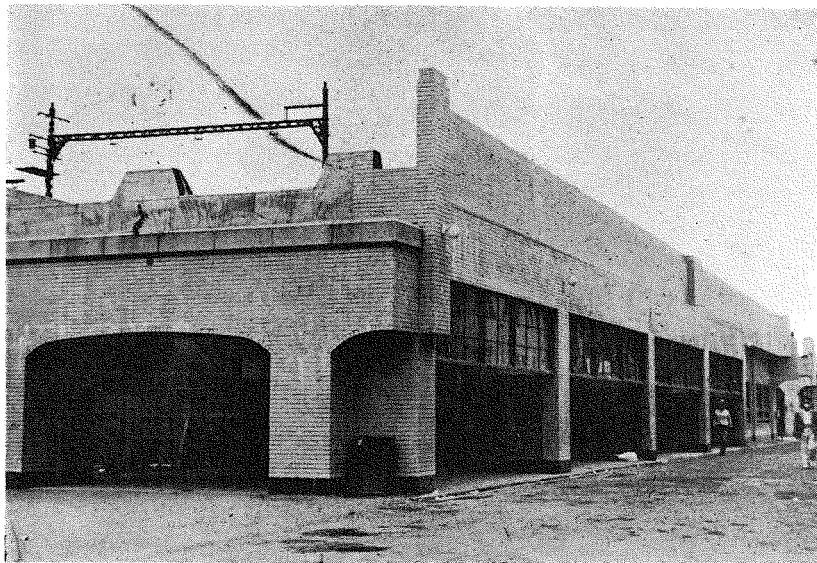


写真4 有楽町駅附近高架橋の一部。高架橋下は有楽町駅本屋に使用し外装は
タイル張り手前に見ゆる橋臺は第2有楽橋架道橋々臺である。

基礎栗石	830立米
コンクリート	330立米
筋コンクリート	9,610立米
防水工	9,430平米
アスファルトブロック舗装	2,990平米
鐵桁類	4200噸
工 費	
總額約	1,345,000圓 (軌道工事費共)

東京新橋間高架橋新設工事

本工事は東京品川間複線増設工事の一部として在來高架橋に平行して建設せられ、昭和12年1月工を起したが幾ばくもなくして日支事變に遭遇し主要物資の統制、労力の欠乏等に依り施工上種々の困難はあつたが、有楽町駅附近の一部高架橋を残し他は全部完了し、現在は架道橋の桁架設工事を剩すのみとなつた、竣工後は東海道線列車運轉に使用さるゝ筈である。

設計大要

構造 (架道橋) 碎石道床鋼飯桁 (但し源

助橋架道橋は塵除張版付鋼飯桁にして一部に特殊鋼を使用す)

(高架橋) 基礎は殆ど全部杭打、軀體は殆ど筋コンクリート造にして道床には碎石を使用し防水はアスファルト防水である。

型式 高架橋は在來高架橋の徑間、高架橋下の使用上の便宜並に其の構造等に依り

1. 1線2柱式 2. 2線2柱式
3. 2線3柱式 4. 3線4柱式

等の種類あり、單徑間、3徑間連續、5徑間連續ラーメンが使用され其の徑間長も5米より10米までの種類がある

高架線延長

架道橋(鋼飯桁) 約362米

(但除鍛治橋架道橋)

高架橋(筋コンクリート) 約1413米

計 1775米

主要工事並に材料

木杭 末口180耗乃至210耗 長6米乃至12米2557本

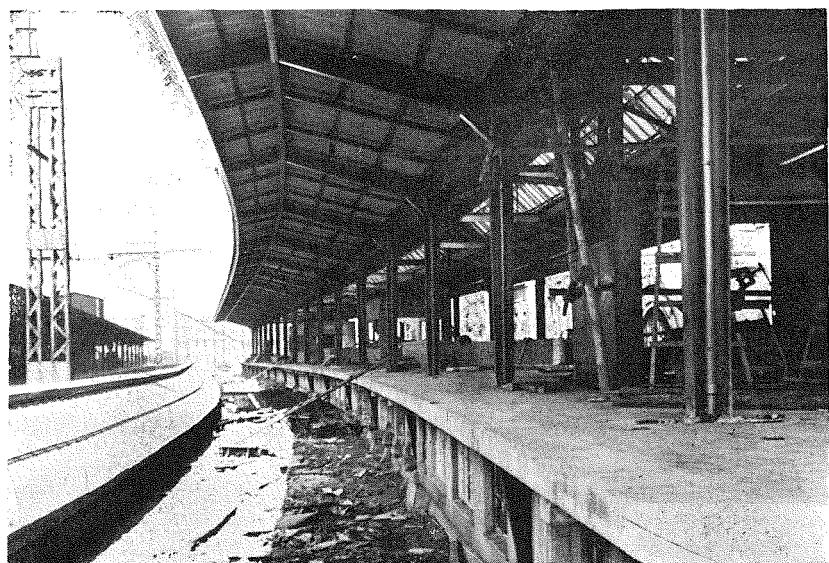


写真5 外濠内に建設せられたる新高架橋を有楽町方面より新橋方面に向つて見
たる景にして單経間複線2柱式である。

写真6 新橋驛新乗降場並に乗降場上工事中の状況である。

木繩杭 末口210耗長14米乃至18米 1035本

筋コンクリート杭 末口330耗長4米乃至
12米 2954本

筋コンクリート繩杭 末口 330耗長11.5
米乃至19.5米 505本

筋コンクリート 183,289立米

防水 13,070平米

架道橋 12箇所 鐵桁總重量 1,940噸

有楽町驛乗降場 幅10米 長 174米

新橋驛乗降場 幅 9米 長 300米

工費

總額約3,481,000圓(但除軌道工事費)