

ニュース

○新六の橋（鋼床板桁橋）について

新六の橋は東京都内における主要幹線街路である放射線 15 号と 16 号を結ぶ補助線街路 144 号が竪川を横断する地点に新設され、江東区亀戸町 9 丁目に位置する。橋格は旧示（昭 15）の一等橋で、橋長 26.5 m、巾員 15.0 m（車道 9.0 m、歩道各 3.0 m）の一径間橋梁である。

上部構造は上路式鋼床板桁橋型式で、鋼床板は従来の床板作用のほかに主桁と合成してその上突縁を形成し、荷重に対してこれらが一体となつて働くようになっている。主桁数は 6 本でその間隔は車道部 3.2 m、歩道部 2.2 m、支間は 25.55 m で、構造高は 1.3 m（約 1/20）である。対傾構は 5.1 m 間隔に入つており横構は全部省略されている。本橋の接合は鋼床板を工場で溶接により製作した以外主桁をも含みすべて鉚接合によつた。鋼床板厚は車道部で 10~12 mm、歩道部で 8 mm となつているが、その補剛肋材は車道部では横肋材に 200×10 mm のバルブプレート（1.022 m 間隔）、縦肋材に 120×12 mm 板（28 cm 間隔）を、歩道部では横肋材に 150×10 mm 板（1.022 m 間隔）、縦肋材に 80×8 mm 板（44 cm 間隔）を使用している。その製作はヒズミを最小にするために特に慎重に行つた。鋼重は 108.3 t（鋼床板も含む）である。

なお、可動クツにはロッカー型式を採用している。

橋台は扶壁式鉄筋コンクリート造で基礎は杭打基礎である。

橋面舗装は車道では 2 層式アスコン（下層 5 cm 軟質アスコン、上層 2 cm トベカ式アスコン）、歩道では 5 cm のトベカ式アスコンにより施工した。

本工事に關連して、本型式の橋梁はわが国において初めて架設されたものであるので本橋について行つた応力解析（直交異方性板理論によつた）の妥当性やその未知の性質を解明するために、鋼床板のみの載荷試験並びに現場における載荷試験を実施したが、その大要は第 3 回道路会議において報告した（写真—1,2参照）。

一般に本型式の橋梁は大支間になると死荷重の軽減がいちじるしいのと構造が合理化されているために経済的になる。

総工事費は 45 124 000 円であるが付帯工事を除く橋梁工事のみに要した工費は 22 917 000 円で約 57 500 円/m² となつている。

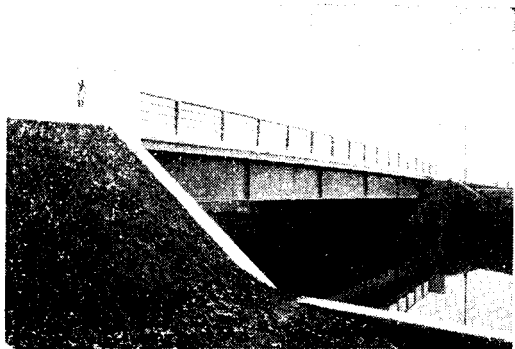
工期は昭和 27 年 3 月着工し（上部構造の着工は昭和 29 年 12 月）、昭和 30 年 11 月完成した。設計は東京都建設局橋梁課で、鋼桁製作と架設は KK 播磨造船所、舗装は東京舗装 KK が行つた。

（東京都建設局道路部橋梁課）

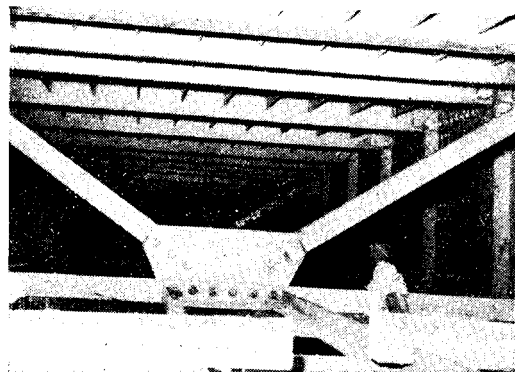
○中国視察団来日

日本学術会議の招きで中国科学院院長郭沫若団長ら

写真—1 新六の橋側面



写真—2 車道部鋼床板



15 名の中国科学院訪日学術視察団の一行が去る 1 日來日したが、うち土木関係者として茅以昇（ボウ・イ・シヨウ）、汪湖楨（オウ・コ・テイ）の二氏が來られ、12 月下旬まで 3 週間にわたり滞在して各学校、研究機関、官公庁などを視察される予定である。両氏の略歴を次に記す。

写真—3 電力中央研究所を視察する一行



茅以昇：米国カーネギー理工大学卒の工学博士で、橋梁工学の第一人者、鉄道研究所長、中国科学院技術科学部の副主任で 59 才。

汪湖楨：米国コーネル大学卒の土木工学修士、水利工学の権威で治水事業の総元締め、水利工程設計院総工程師で 53 才。