

### 地下鉄荻窪線および方南町支線の開通

帝都高速度交通営団では東京都高速鉄道網第4号線向原・荻窪間における未開業区間の新宿・新中野間（荻窪線）延長3.0km および同線の支線である中野坂上・中野富士見町間（方南町支線）延長1.9kmの地下鉄道が完成、2月8日より運輸営業を開始した。

本区間は全線トンネル式であって、方南町支線の中野富士見停車場付近には、丸の内線、荻窪線および方南町支線所属の車両を収容するための中野車庫を設備している。また、荻窪線の新中野行き線路と方南町支線とは中野坂上停車場付近で立体交差により分岐する構造となっている。

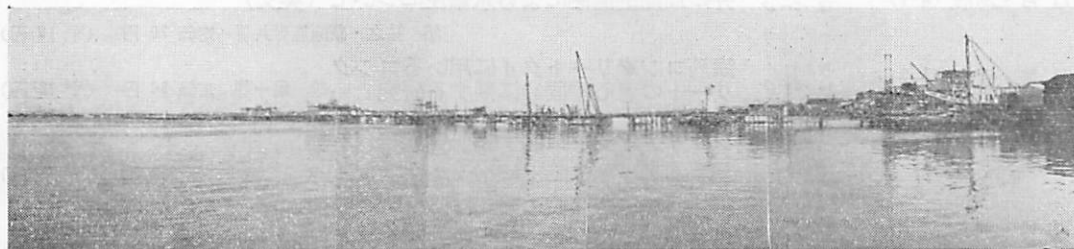
中野新駅B線ホーム



富士見町車庫への引込線



工事中の銚子大橋（銚子側上流より）



中野車庫は方南町支線の中野区富士見町地区にあって面積55,800m<sup>2</sup>をもち、現在の収容能力は88両であるが、36年度の完成時には210両となり、修繕工場7,874m<sup>2</sup>（現在4,419m<sup>2</sup>）、検車場2,680m<sup>2</sup>（現在1,440m<sup>2</sup>）、洗車台115m×2（現在80m×2）の近代設備をほこり、第4号線の操車作業がいちじるしく改善されることとなっている。

建設費は約86億円であって、主要資材中生コンクリートは約122,000m<sup>3</sup>、丸鋼11,000t、形鋼14,000tを使用している（口絵写真参照）。

中 野 車 庫



### 銚子大橋の近況

わが国最長の橋梁である銚子大橋は、1960年3月着工してから、下部工事が着々として進んでおり、全28基の下部工のうち、現在深19mのケーソン2基、深約15mのケーソン4基、深12.5mのケーソン2基が完了し、残りのうち8基が沈下作業中である。

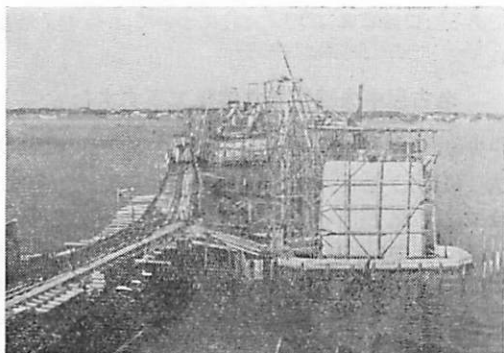
また上部工（連続トラスおよび連続合成桁）は工場製作中である。

#### 下 部 工 事

完成年月	1961年6月
施 主	日本道路公団
施 工	清水建設KK

注：工事概要は本誌45巻4号60ページ参照

銚子大橋（下部工）工事



写真は手前より P-19 潜函基礎完了、橋脚立上り工事中、以下基礎掘削沈下工事中

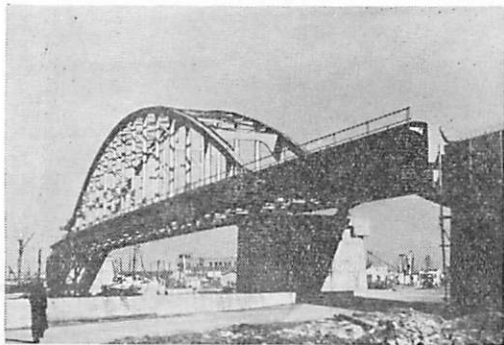
大阪環状線工事暫定使用開始について

大阪環状線は、現在の西成、城東、関西本線(天王寺、今宮間)および、大阪臨港線(今宮、浪速間の一部)を約 2.5 km の新線建設(西九条、市岡元町間)ならびに弁天町、大正、芦原橋、新今宮の 4 駅新設によって、一周約 21.7 km の複線環状線を形成し、電車運行を行なう計画で、昭和 31 年 3 月着手したが、その後大阪市の要望もあり、安治川橋梁の扛上(4.4 m 扛上して桁最下端を O.P+12.25 m とする)、西九条駅の高架化などの計画変更を行なったが、昭和 34 年に至り、大阪環状線工事の一環として、西成線(大阪、西九条間)高架化を併行して進めることになり、計画を変更して、総工費を 844 300 万円(大阪市引受利用債 657 500 万円、大阪市負担金 186 800 万円)とし、工事完成を昭和 39 年 3 月とした。

当初完成予定期日である昭和 36 年 4 月には、西九条駅で高架おり返し運転(西成線は現状のまま地平運転、旅客は西九条駅で乗換えの形となる)を行ない、暫定設

安治川橋梁

大阪環状線が安治川を渡る地点に架けられた安治川橋梁、センター スパン 120.0 m、側径間 24.50 m、28.50 m のランガー型式複線橋梁で、基礎は天満層に達する長さ 34 m のウェルおよびケーソンである。舟の往来が激しいのでケーブル エレクションによって架設された。



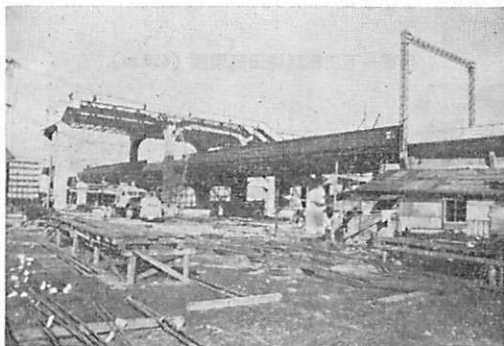
備による開業を行なうこととなった。

暫定設備の工事概要は、大阪駅構内配線変更、大阪、福島間一部複線化、福島駅は高架化工事のため、野田方に 300 m 移転、西九条駅は外まわり盛土上に仮ホームを新設しおり返し設備とする。西九条、安治川間は単線運転、弁天町、大正、芦原橋駅の新設、境川信号場新設、今宮駅および天王寺駅構内改良などであるが、本工事の関連工事としては、森の宮電車区新設(配置 110 両)、大阪 0 番ホーム増設、桜島駅有効長延伸、弁天町変電所新設などがあり、暫定開業は昭和 36 年 4 月 25 日の予定で、現在工事も最終段階に達している。

環状線暫定開業によって大阪市内の通勤輸送の緩和はもちろん、都市交通の改善ならびに今まで陸の孤島といわれた港区の開発など今後大阪市の発展に貢献することが大きい。

弁天町大阪市営地下鉄(高高架)との連絡設備

弁天町付近における環状線と市営地下鉄 4 号線(高高架)との連絡設備、地下鉄 4 号線は巾員 80 m の都計道路の中央に高架として建設中であり、大阪港~弁天町間は 36 年 10 月に営業を開始する予定である。



西三番高架橋

環状線の代表的高架橋の一つである西三番高架橋 不等沈下によるトラブルを避けるために PS コンクリート単純桁(支間 24.5 m)が連続架設されている。各橋脚の基礎は井筒で天満層に達している。



PS コンクリート桁(8本締め複線式) 支間 24.5 m、基礎井筒コンクリート φ5.5m

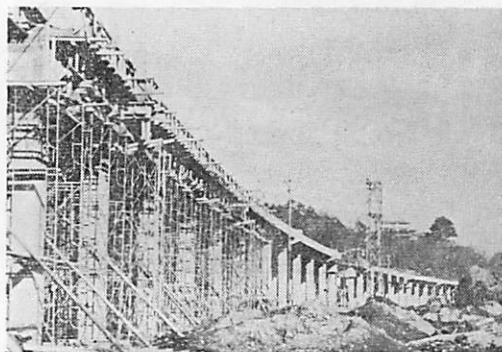
伊東～下田電気鉄道建設工事概況

伊東～下田間鉄道建設工事は昨年1月22日起工式を行ない、全線10工区にわけ一斉に着工したが計画概要については本誌45巻8号に掲載されたが、その後現地状況に応じ種々設計変更を行なった結果、総延長45.8km、総工事量は次表のごとくである。

工事名	種別	単位	数量	摘要
土工事	盛切土	m <sup>3</sup>	1149 438.0	
	土	"	749 538.0	
橋梁工事	鋼桁	m	664.4	19箇所
	PC桁	"	235.8	13 "
	鉄筋コンクリート桁	"	251.4	24 "
	高架橋	"	607.3	5 "
	コルゲートパイプ	"	12.0	4 "
防潮堤工事	"	"	865.5	2箇所 14 642
トンネル工事	"	"	17 706.0	29箇所

着工後工事は順調に進み、本年2月1日現在全29箇所のトンネルのうち17箇所貫通し、進捗状況は土工事62.7%、橋梁その他構造物65.9%、トンネル工事53.1%となり、本年8月末には土工事を完了し軌道工事、電気工事を行なう予定である。

伊東～下田電気鉄道田高架橋 (450 m)



東村山浄水場建設状況

第1期工事分として、全能力の1/2に当る1日標準332 500 m<sup>3</sup>の給水能力に対する施設は1960年8月に完成し、同年8月16日配水池未完成のまま1日150 000 m<sup>3</sup>の給水を開始したが、同年11月配水池2池完成し、現在1日約200 000 m<sup>3</sup>を給水中である。

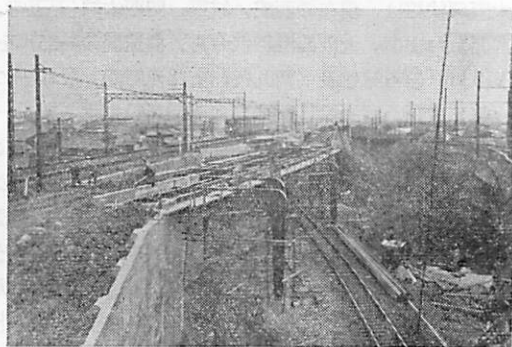
第2期工事分の沈殿池8池および急速ろ過池28池は1960年6月着工し、1962年3月完成を目途に鋭意施工中であり、配水池の残り2池も1960年12月着工し1962年5月完成を目途に工事中である。これら第2期土木工事に関連する電気、機械設備は、上記に併行して順次設

備し、1962年夏期までに第2期分の通水を可能にする予定である(口絵写真参照、施設については45巻7号参照)。

名古屋中央線複線立体化工事すすむ

中央線の通勤輸送難を解決し、都市計画道路との踏切除去(45カ所)を目指す名古屋・大曾根間複線立体化工事は工費約28億円をもって昭和33年初め着工以来、37年秋の開業を目途に着々進捗中である。現在大曾根・千種間の掘割式部分は、新線路敷に低下切換えを終え、この区間の道路交差(跨線道路橋13カ所)はすべて立体化され、引続きさらに1線分を切上げ中で千種駅の移転は配線切換えに取りかかった。千種・金山間の高架橋(複線スラブ式)は大部分完成し、架道橋の桁架設

中央線大曾根・名古屋間乗越え工事



上 東海道本線 向かって右 東海道仮線  
下 中央本線 向かって左 名鉄KK線

が残っているが鶴舞駅の旅客設備の完了をまって36年末にはこの区間を単線高架として運転する予定である。金山・名古屋間については新設される金山駅の線路敷はすでに構築を終り、東海道線との交差点まで新橋、堀川などの諸橋梁もおおむね完成し、前記区間と同時に複線化されることとなっている。なお全体的にみると約70%の進捗率となっている(口絵写真参照)。

金山駅構内新橋(巾員38.5m)

