



特集・東海道新幹線

第二次5カ年計画の一環として鋭意進められてきた新幹線の建設工事は、このほど完成10月1日営業を開始した。写真は有楽町～新橋間をはしる新幹線列車である。

写真提供・大成建設株式会社

特集・東海道新幹線



昭和15年3月25日	東京～下関間幹線増設工事予算成立。昭和15年度より15カ年の継続費で予算総額5億5610万千円。
昭和16年8月5日	新丹那トンネル起工さる。
昭和34年4月20日	新幹線起工式挙行さる。
昭和34年7月31日	狭軌世界最高記録樹立さる。
昭和36年5月2日	世銀借款調印さる。
昭和36年8月4日	新幹線建設基準の主要事項が決定さる。
昭和37年10月31日	モデル線で200km/hを記録。
昭和39年3月2日	営業用車両6両編成の試運転開始、210km/hを記録。
昭和39年10月1日	東海道新幹線開通

この記念すべき偉大な建設事業の完成を記念して、世界に誇れるこの建設事業を記念して、土木学会誌編集委員会は土木技術からみた建設事業を中心に特集をここに送ることとした。本特集にあってはこの工事に使われた各種の技術はもとより、遠く明治にまでさかのぼり新幹線のイメージを生んだ弾丸列車計画も読物として登載した。また、実際の工事などの苦心談は初めての試みとして走る新幹線列車の車中で収録、これを登載し、特殊な構造物などは図面をのせ、主な構造物を記入した80万分の1地図も添付した。本誌を座右に新幹線に乗られることをおすすめする。

昭和37年8月23日にその一部が完成、その後数多くの成果をあげたモデル線の記憶はまだ新しい。写真はモデル線内に建設された酒匂川橋梁を渡る新幹線列車である。

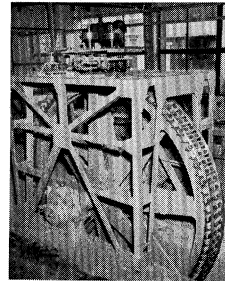
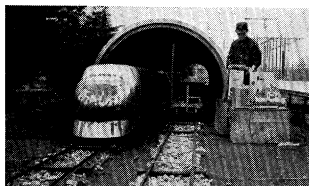
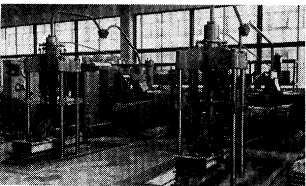
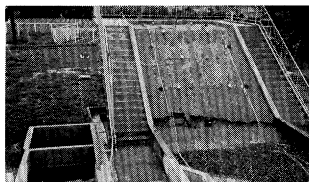
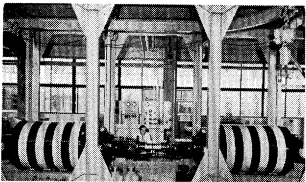
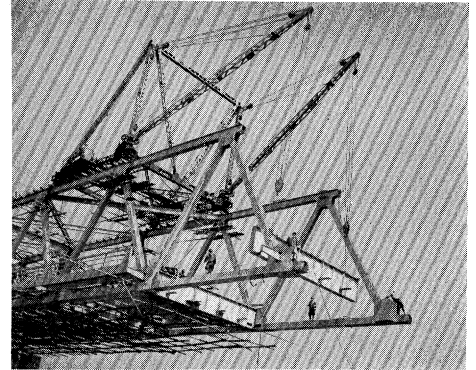
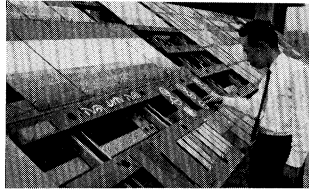
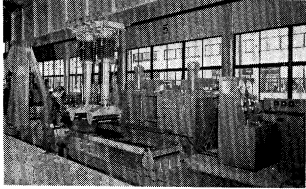


写真提供・鉄建建設株式会社

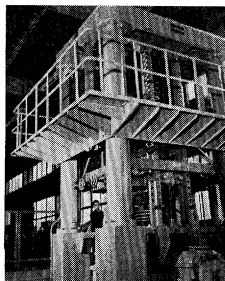
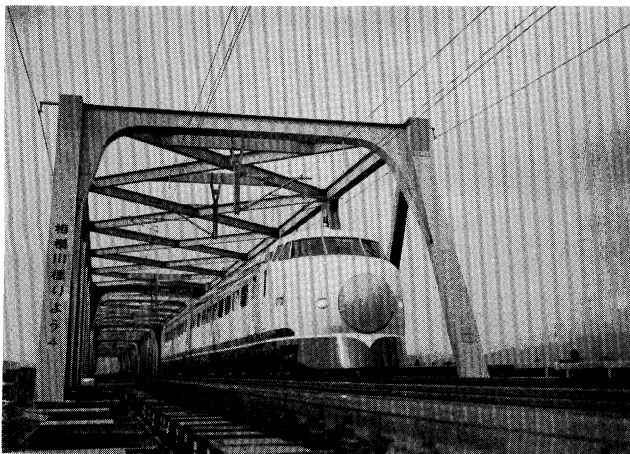
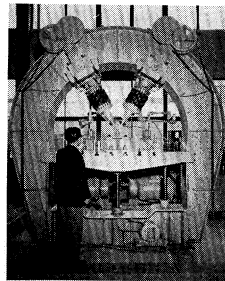
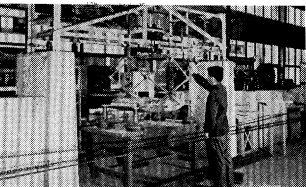


新幹線への長い道程は一応これで終わった。昭和10年代に一部着手し戦争で中絶、昭和34年8月20日、新丹那トンネル東口で新幹線起工式を挙げて以来5年余月、これは技術者にとって血のにじむ年月であった。本号口絵では新技術を生みだす母体となった鉄道技術研究所の試験設備、完成した構造物を収録してみた。

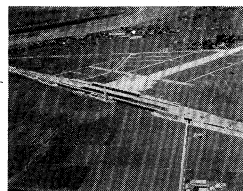
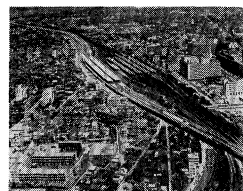
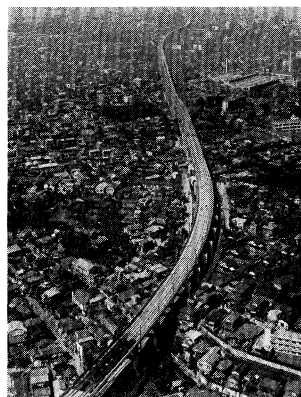
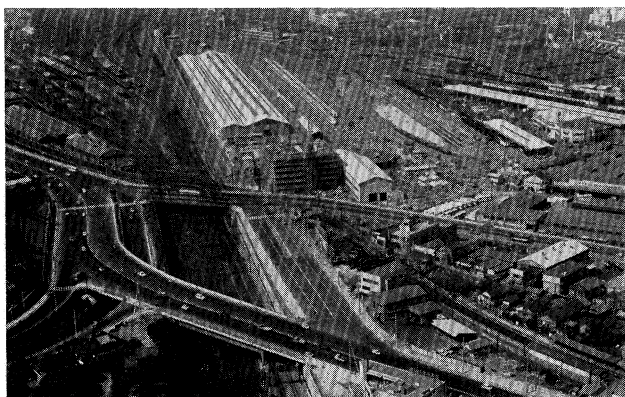
(写真提供・日本国有鉄道新幹線局および鉄道技術研究所)



1			
2	6	11	
3	7		
4	8	12	
5	9	13	
10		14	

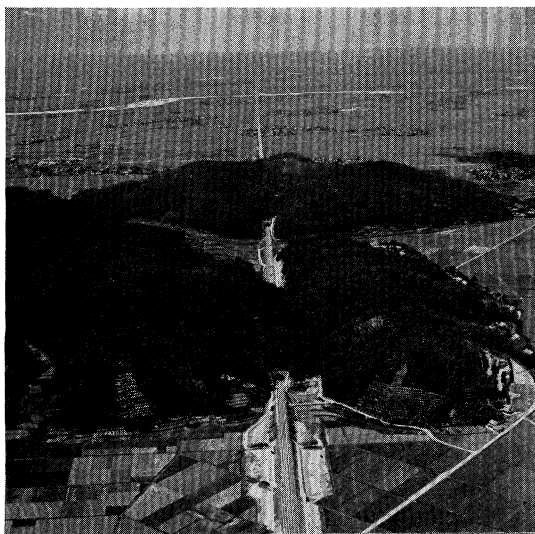
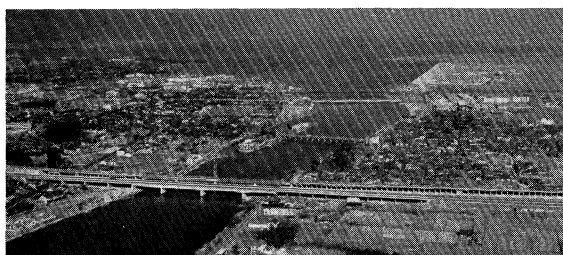
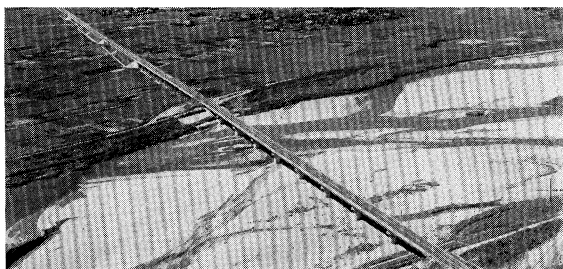
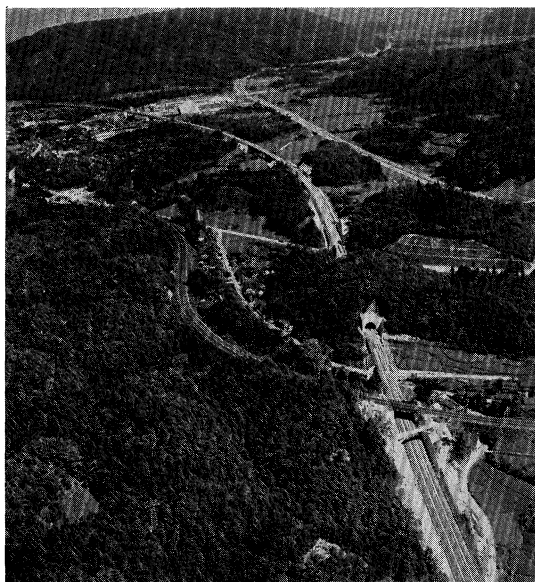


1. 名古屋駅付近を走る新幹線列車と旧特急
2. 大型構造物疲労試験装置
3. 緩衝器試験機
4. レール締結装置の疲労試験
5. パンタグラフ追随性能試験機
6. 有機材料のばく露台
7. 斜面崩壊実験装置
8. 模型トンネルによる列車無線の実験
9. 試験車中の測定風景
10. 試験車両と相模川橋梁
11. 最盛時の建設風景
12. 軌道狂い実験装置
13. 2軸油圧疲労試験機
14. 空気バネ試験機

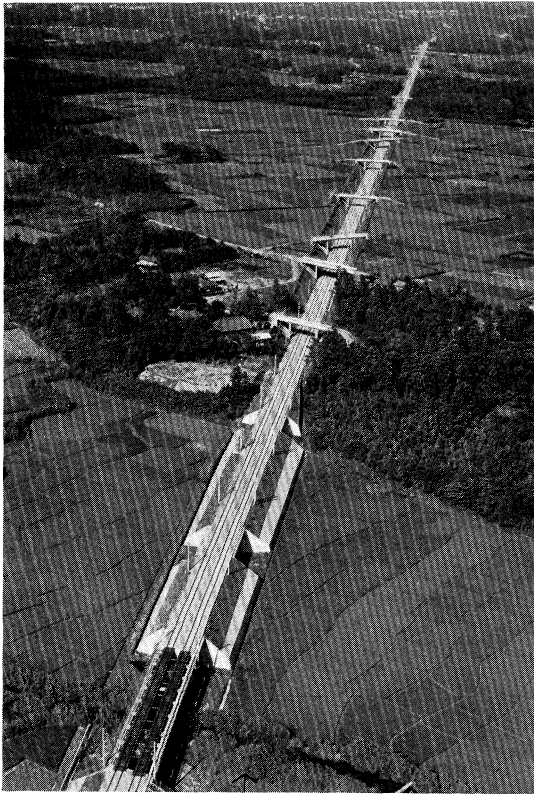


15	16	17	25
		18	
19	21	26	
	22		
20	23	24	

15. 品川駅先の八ツ山橋付近、写真右上が新幹線車庫 16. 品鶴線直上高架 17. 名古屋駅 18. 岐阜羽島駅 19. 山中トンネル付近 20. 永野、羽角トンネルと真直な線路 21. 矢作川橋梁 22. 手前より名神高速道路、新幹線瀬田川橋梁、瀬田の唐橋、国道1号線、東海道線、ヒワ湖をみる 23. 浜名橋梁 24. 木曾川橋梁と名神高速道路 □25, 26. 立体交差の美観

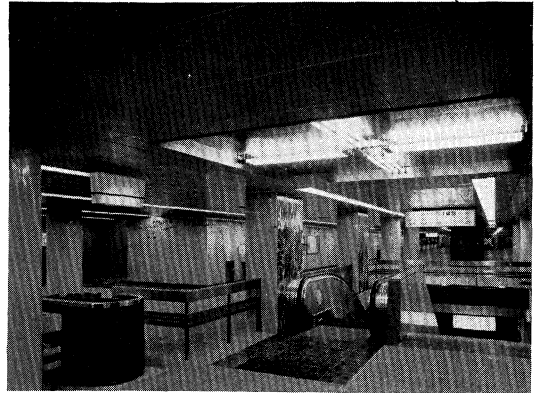
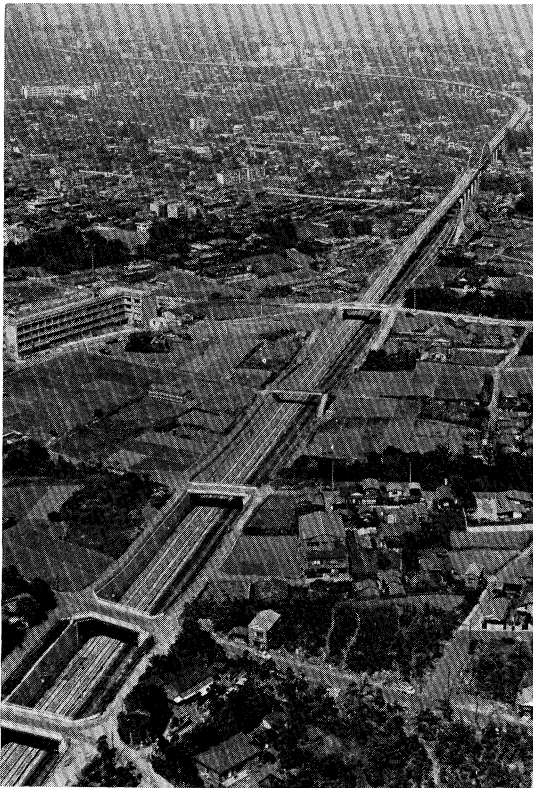
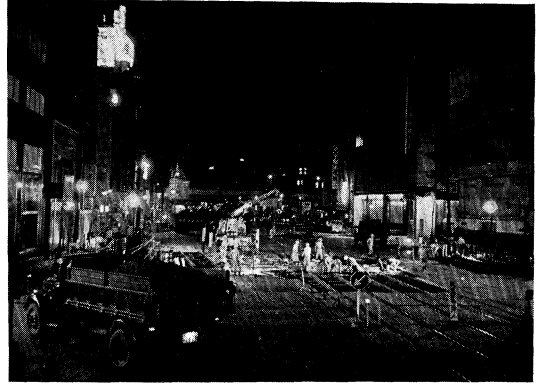


地下鉄・銀座駅完成



帝都高速度交通営団では、かねて日比谷総合駅を含む東銀座～霞ヶ関間 1.7 km と 5 号線中野～東陽町間 16.6 km の工事を鋭意行なっていたが、このほど完成、新しい銀座のシンボルとして一般に開放された。写真は上から開通式風景、数寄屋橋付近の夜間工事、地下歩道コンコース、日比谷線ホーム コンコースである。

(ニュース欄参照)



写真提供・帝都高速度交通営団