

W = 貨車の全重量

ton

4. 上下ハンプの配線と勾配 レターダー新設のために行う配線及び勾配変更は、レターダー上り14基、下り12基の計画である。

5. 経済効果	本工事のため受ける利益	2620 萬圓/年間
	支出額	1937 //
	年間の利益	683 //
	収益率	3.3 %

充分収支の償うものであつて、従来の貨車轉走作業の如き原始的な危険作業から脱却するため、一日も早くレターダーが新設され、近代的な仕分作業に轉換されることを願うものである。

125. 大阪市高速鐵道工事概要 (20分)

正員 大阪市交通局 神 田 一 雄

大阪市では大正8年既に高速鐵道の必要を痛感し調査を開始し、大正13年帝國鐵道協會及び土木學會の調査報告書を完成、これを基礎とした路線網と工法を同14年に決定し、昭和2年特許を受けた。その延長は54 kmで昭和5年2億圓の豫算で工事に着手した。

昭和8年梅田心齋橋間の開通を見、それ以來逐次開通し、現在の營業料數は8.8 kmで、約30萬人の乗客を日々輸送している。

現營業線以外も工事を進めていたが、昭和18年戦争の激化により工事を中止のやむなきに至つた。

終戦後大阪市の都市計畫は、戦災復興面と並行して再検討せられ、従つて高速鐵道網も變更を必要としたので、各方面の関係者によつて種々審議され、建設省主催の大阪市高速鐵道協議會で最後決定をみたのが現在の路線網で、總延長76 km、これに國鐵環狀線21 kmを加えたものが大阪市における高速鐵道の全貌である。

昭和25年に至り客觀的情勢も漸く建設の域に達したので、とりあえず工事中止區間であつた天王寺西田邊間延長3 kmを5億5千萬圓の豫算で着工した。

工事方法については從來と別に變つたものもなく、構築も無筋アーチと函型であるが、當初の工費を幾分でも節減する目的でU型を採用している部分がある。これについては將來面を考えると相當の異論がある。

防水工事は主として防水劑混入のモルタルと防水を採用し、阿倍野停留場以南は從來の機械換氣方法をやめ、自然換氣とした。

軌條は50 kg PS 長25 mを用い、3本電氣熔接にしたことと、第3軌條にも50 kg PS 長25 mのものを使用した點が從來と異つている。

最後に Rapid Transit と Interurban の性格の相異を述べたいと思う。