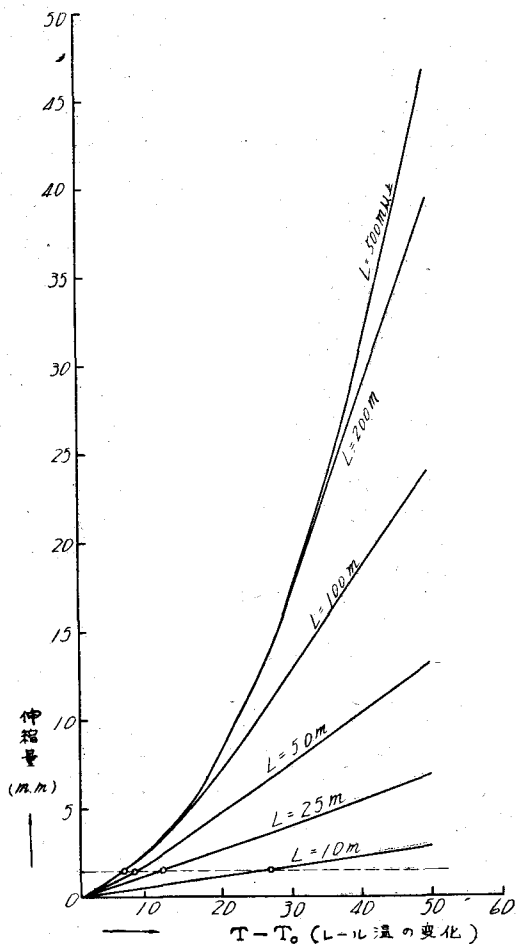


- (iii) タイプレート及びアンチクリーパを設ける。
- (iv) 設置箇所はなるべく直線区間とし、レール敷設温度は $20^{\circ}\sim 30^{\circ}$ として、道床掻出し及び継目解放作業はある程度制限する。

(5) 理論的計算によるレールの長さ別のレール端伸縮量は図-1 の如くであつて、これによると年間の最大温度変化 $T-T_0$ (T は敷設からの温度変化, T_0 は継目板のマサツ抵抗のためレールが伸縮しない温度変化—通常 $10^{\circ}\sim 20^{\circ}$) を 30° とすると、無限長レール(実際は 200 m 以上) 端の遊間変化量(無限長レールの伸縮量と、これに連結した 10 m レールの移動量の和) 19 mm に対し、50 m レールのそれは 15 mm であつて、50 m レールを何本も設置するよりは、これらを全部結いで 1 本の連続レールとした方が得策なことがわかる。

図-1 レール端の伸縮量



(4-6) 東京驛改良工事について

正員 国鉄東京工事事務所 山 本 龍 也

東京駅の改良工事は田端田町間線路増設の一環をなすものである。田端田町間の線路増設はこれによつて京浜山手の電車を分離する目的で出發し、現在においては、常磐電車を有楽町迄延すこと、東京以南では列車と湘南横須賀等の遠行電車を分離すること等を計画している。このためには東京駅には乗降場4本(6番より9番まで)を増設しなければならない。

現在すでに神田方引上線(高架橋)を完成し、6番7番のホーム、手小荷物扱所を施工中である。続いて八重洲口木屋駅前広場等を実施の予定であるがこれ等について紹介するものである。