

すべて、切開式で土留鉄杭 (I 300) を使用している。

第二期線の経過地が東京の所謂、下町低地で軟弱な沖積層がその大部分をなし、構築も一般に深い所にあり、その上、ガス、水道、下水、電気、電話等、各種の埋設物が交錯し、その上都心に近いため交通量は大きく、工事を一層複雑なものにしている。又商店街、ビル街を通過している関係から、騒音防止、支障防止にも特段の注意を払っている。

次に特殊の工法について説明する。

(A) 家屋下受工法

(B) 特殊管路の防護工法

2.1 m × 1.7 m 馬蹄型下水渠の平行防護

2.6 m × 2.7 m 電々公社導道の横断防護

φ 900, 1.6 m × 1.6 m 下水管横断防護

(C) 外濠川河底隧道工法

4. 結 び

お茶の水—東京間完成の暁には、池袋—東京間を 16 分で走破し、国電に比較し約 7 分の短縮となるが、更に都心部に直結するため数寄屋橋までの工事着手が急がれている。

(8-21) P・S・コンクリートまくら木について

正員 近畿日本鉄道株式会社技術局土木部 安 藤 四 良
准員 同 〇 麿 哲 司

近鉄において昭和 28 年夏以来実施して来た P・S・コンクリートまくら木研究の成果の一部を、ポストテンション式に重点をおきスライドを以つて説明する。

すなわちポストテンション式まくら木については、

- (1) まくら木の形状ならびに設計上留意すべき点
- (2) 鋼棒及びエンドファイティング、特にナット及びねぢの強度試験
- (3) まくら木製作の大要、特に初張力導入
- (4) まくら木強度試験

の各項につき述べ、プリテンション枕木については鋼線の張力分布及び初張力減少量を測定したのでそれについて述べることにする。

