

丸ノ内線の建設 第2期工事 御茶ノ水～西銀座(現:銀座)間

駅・施設



御茶ノ水～西銀座間は、神田川、外濠川の横断や、国鉄(現:JR線)の横断など、技術的に難易度が高い工事が多く行われました。

特に、神田川を横断する御茶ノ水橋梁は、斜めの横断かつ勾配がついているため、各方面から協力を得て設計されました。また、鎌倉橋付近外濠川の横断工事では、船の運行に配慮して川を半分ずつ区切って工事が行われ、西銀座付近では、鋼矢板で仮水路を設置して水を排除して、掘削が行われました。

西銀座付近の数寄屋橋下工事では、数寄屋橋の銀座寄り約1,000m²の橋台コンクリートが、工事の支障となりました。工期を短縮するため、爆薬を使用して取り壊すこととしましたが、繁華街での爆薬使用は初めての試みでした。そのため、事前に試験を繰り返して、爆音と振動を抑えられる見通しがついたことで、各方面の許可を得て、爆破作業が行われました。



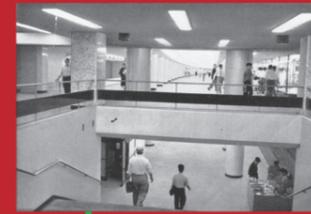
橋梁工事 1955(昭和30)年
御茶ノ水駅付近の神田川にかかる橋梁工事風景



大手町駅 地上



東京駅開通祝のアドレナリン



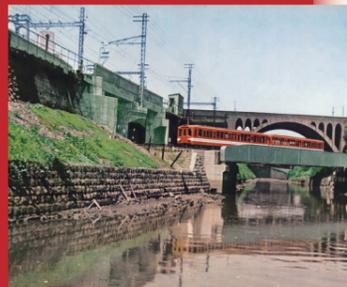
東京駅中二階及び乗降場階段



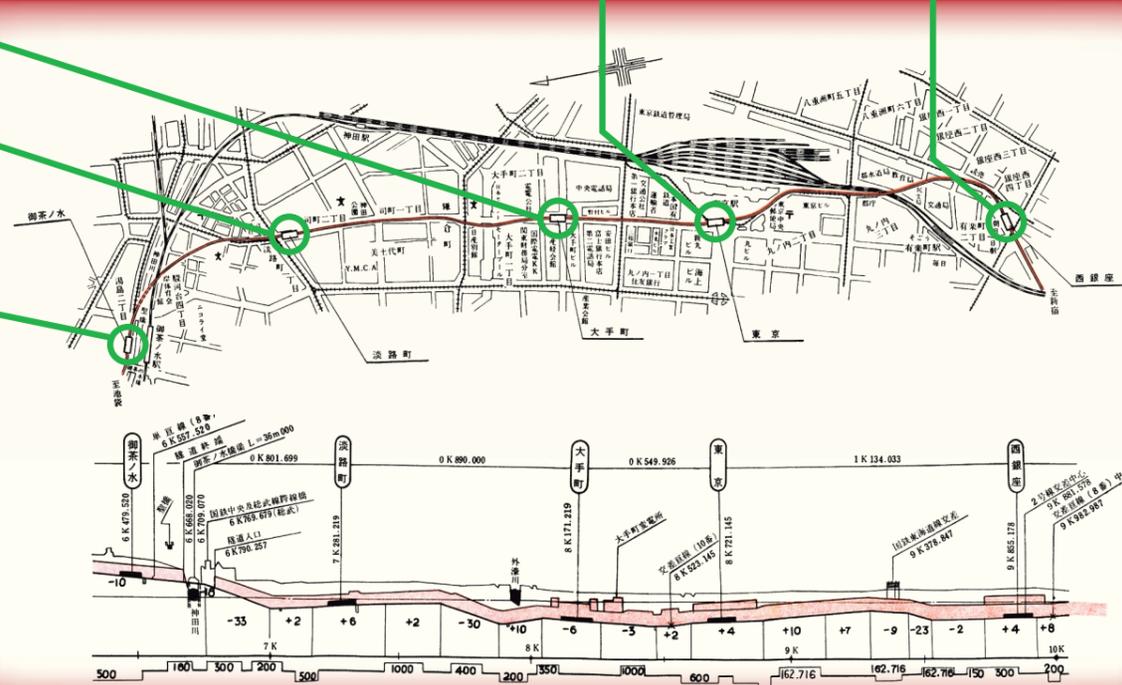
西銀座駅ホーム



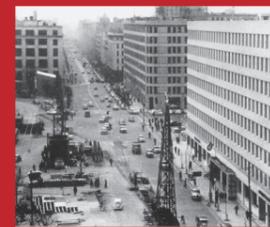
淡路町駅 地上



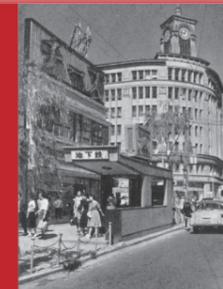
聖橋を背景にした丸ノ内線



建設



丸ビル前の杭打ち



銀座四丁目付近