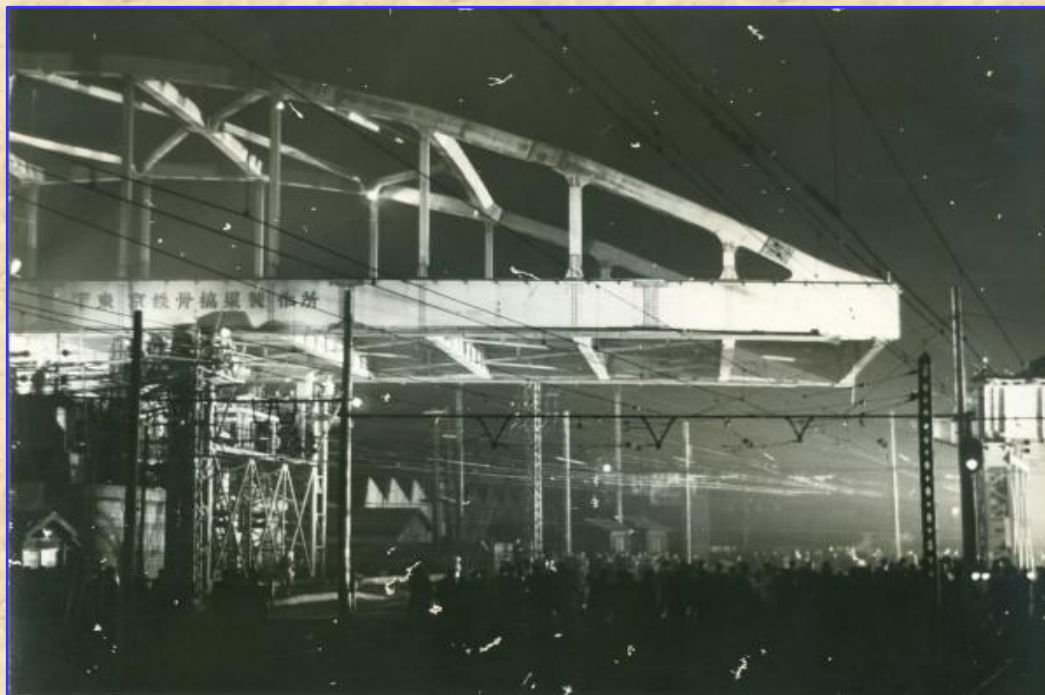


「旧アルバム」より～

『蒲田跨線橋（蒲田陸橋）』

1957年(昭和32年)、会社の分岐点の一つとなった「蒲田跨線橋」を受注する。成功すれば当社の業界における信用や社会的評価は一段と高まるが、失敗したら会社の面目は丸つぶれとなり、下手をしたら再起不能の痛手を受けるかもしれない。 “開かずの踏み切り”と悪名高い国鉄蒲田駅構内の踏切を立体交差にする跨線橋をつくる工事であった。元々は製作だけで請負うはずであったが、当時の社長である遠藤孝之の希望で架設も当社で一貫受注した。(東京鉄骨橋梁製作所「70年史 歴史編」より)





蒲田跨線橋工事は、従来“開かずの踏み切り”などと言われていた蒲田駅構内の踏切を立体交差にするために行なわれたものである。このあたりは、国鉄横須賀線、京浜東北線、更に東海道本線の各線が間断なく通過する場所で、一度下ろされた遮断機はなかなか上げられないという交通の難所であった。工事は列車・電車の通過しない深夜から早朝にかけて行なわなければならなかった。この工事は東京都からの発注であったが、東海道本線の東側の取付け道路上に軌道を敷き、先端をローラーに後部を台車上に乗せ、全形を組立て、鉚鉸し終わったところで、国鉄本社土木課の監督介入という問題が起こったのである。(中略)国鉄と東京都の間に施工協定が結ばれ、その締結までにかかりの日時を要することとなった。更に、準備されていた架設工法と設備の再検討、実験、予行演習、度重なる調査などのために日時を要し、無事、架設を完了したのは1961年(昭和36年)5月であった。(東京鉄骨橋梁製作所「56年史」より)



◎蒲田跨線橋は被覆アーク溶接で施工した工事だった。いま思うと懐かしい。架設前に主桁の中に入ってウェブにプレート補強の溶接をしたのを思い出す。(滝野忠男氏の手紙より抜粋)

◎蒲田跨線橋工事の架設が無事に完了した。橋桁の扛上、扛下に安全にしてスピーディな親子梁の考案、押出しとオシミ、ワイヤーを連動する桁の押出し用のウィンチのアイデアなどの基に設計したワンマンコントロール・エンドレスのウィンチは、送り出しと引き戻しとをスイッチの切替ひとつで自由出来る優秀なものであった。(東京鉄骨橋梁製作所「56年史」より)



蒲田跨線橋(87m×24mのローゼ式アーチ桁橋および単純合成鉄桁橋、各1連)。東京都大田区に位置する東海道本線を跨ぐ橋。
本橋はリベット集成構造から溶接橋梁(現場接合はリベット)への草分けであり、ローゼ式アーチも合成桁も当時としては新構造形式であり、日本の橋梁史における大プロジェクトであった。
架設は巨大なアーチ橋が大動脈である東海道線と京浜東北線を跨いで渡る超難関工事であり、線路内にベントと架設桁を設置し、アーチ橋としては珍しく台車をを用いた送り出し架設工法によって無事到達した。
後の1996年(平成8年)に、本橋のRC床版が老朽化したため、交通止めを一切行わずに供用下のまま鋼床版に取り替える改築工事を東京都より受注し、平成10年に竣工した。(櫻井孝氏「私の関わった橋梁の思い出」)