

八甲間隧道改築工事

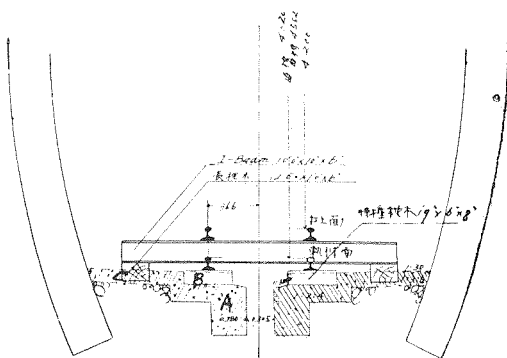
中央線が電化されるまでの過程の一部
 煤煙にむせつゝ列車の間合を利用して迅速な混凝土道床工事をし
 た最近の難工事の一例

甲府保線事務所長 森 田 翁

【八王子甲府間】を電化するにつきて、普通の電車を運轉するに、餘りに中央線は隧道が多くて小さい、其處で、電車を低くすると同時に、隧道も中央の高さが十五呎以上たるを要すと言ふ消極的な改修をして、車輛を通さうとするのである。現在出來形高さが不陸なると、「センタードレーン」の高低一ならぬ爲に、大體、(1)コンクリート道床、(2)石蓋取換、(3)道床低下の三方法を隨處に使つた。之れに附帶して、假桁架設及撤去、隧道外道床低下、下水改築、橋梁溝橋の低下、拱一部削取、跨線橋扛上、等の仕事に伴ふのである、是等は凡て同一費目で支辨せられたのである。

八甲間は、線路延長 85 軒 150 米、東京、神奈川、山梨の一府二縣に跨がり、驛數 17、隧道數 42、此延長 19126 米 1、曲線 105 ヶ所、25 乃至 20 勾配が 29 ヶ所ある、淺川與瀬間の小佛隧道と、初鹿野勝沼間の深澤隧道には、京都東山隧道にある様な排煙装置があるが、

假桁架設工法圖



【笹子隧道】は日本最長の永年の「レコードホルダー」として、隧道内の煙は西へ東へ彷徨して、此中に働く保線係員は此世の人とも思はれぬ生涯である、昭和三年六月、全區間を 5 工區に分け、猿橋驛に工事掛を特設したが、大體の献立の出來た昭和四年三月之を廢し、八王子甲府の兩保線區に隸屬せしめた、工事は場合に依り、請負ともなり直營でもやつたが前に述べた工事の内、最も厄介なのは (1) コンクリート道床工事である、

(1) 工事に伴ふ假桁架設と、其下で施工するコンクリート道床と、仕上後の桁の撤去は、先づ軌條長三本分の砂利を、22 人掛で掻出し、兩側に桁受材 14 人掛で延長 80 米間に布込み置く、列車間合一時間以上の時を見計ふて、47 人掛で砂利を搬出し、軌條及枕木を取除き、I ビームを桁受上に架渡し、軌條を布戻し、「ボルト」にて I ビームを締付け、軌條面は扛上するから之を前後の軌條面へ「バックング」で取付ける。實に修羅場を演出すると云ふのは、此仕事の時に用ひられる形容詞だらうと思はれる立働振だ、架設後は、中心渠の石蓋 (長約 3 呎) 8 枚分程を一功程として取除け、地盤を掘下け、基礎混凝土 A 部を打ち、然る後 4 人乃至 6 人位で特種枕木を一丁毎に据付けるのだが、一日平均 15 米乃至 20 米程進捗する、翌日 B 部を埋立て、其儘三週間放置するが、

【混凝土】は全部隧道外から搬入し、列車の間合を以て闇黒裡に煙に煙りつゝやる仕事として中々困難だ、是が硬化後假桁撤去をや

が、先づ準備として延長約70米の標準とし、I「ビーム」を取去ると同時に假支へをやる、是は列車合間に、「ボルト」を外し、「ドラックジャック」で軌條を扛上し置き、I「ビーム」を除き、假枕木を入れ、犬釘を打付け、一時列車を通過せしめる、次に本作業として、据付けある特種枕木へ犬釘穴を穿孔し、假犬釘を抜取り、軌條を扛上して枕木を除き、特種枕木上に軌條を安定せしめ、犬釘を打ち、前後軌條面の取付をするが、本作業は約60米位の標準工期で、Iビーム架設當初の47人の定員から割出した作業延長である、軌條が定位置に布設せられた後、最後にC部の混凝土を施工する、之は道床を深一呎程掘下げ、厚6吋に栗石を撞固め、其上に厚6吋の混凝土を表面線路中心に向ひ三十分の一勾配に叩き上

ける、先から述べた混凝土工全部に對する歩掛は、延長10米に對し、各職合計47人8分、材料はセメント17樽3分、揮發油一罐、カーバイト08罐、砂利1坪1合、砂6合、栗石2合、其他型枠材が主なる者である。

斯んな話を續けたら際限もないから、百聞は一見に如かず、前記の工事は三月中に終了したが、目下八王子、上野原、大月、勝沼、酒折、五ヶ所の變電所新築、途中の架線、及送電線の各工事は、峽中の花と共に眞盛りだ、高尾へ御詣の序に、今度改築した大月の木屋に山嶽氣分を養はれ、甲府近在の蔓の新芽に葡萄酒の甘さを味ひ、富身鐵道で身延へでも御信仰になれば、其方が餘程功德になると思はれるから、概要是迄としませう。

