

1. 來宮より見たる丹那隧道と伊東線丸山隧道(左)

# 伊 東 線 建 設 工 事

鐵道省熱海建設事務所長

星 野 茂 樹

延 長 15軒948米77  
 最小曲線半徑 250米  
 最急勾配 1000分の25  
 停車場有效長 200米  
 電車線路 木柱、シンプルカタナリー  
 式、直流1,500ヴォルト

本線は鐵道敷設法に依る豫定鐵道線路『静岡縣熱海ヨリ下田、松崎ヲ經テ大仁ニ至ル鐵道』の一部を成すもので、熱海、伊東間は昭和2年第52議會の協賛を経て初めて敷設確定を見たものである。

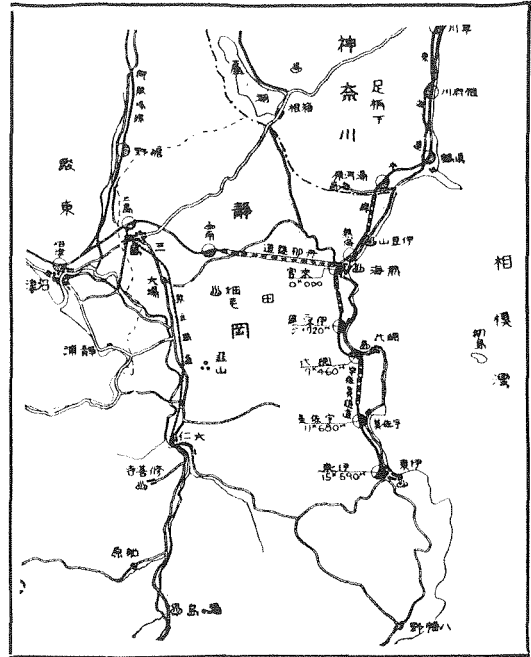
昭和4年熱海建設事務所々管の下に測量を初め、工事に着手したのは昭和7年の3月であつた。土工々事は全線を五工區に分け、夫

々請負に附して工事を始めたが、網代、宇佐美間の宇佐美隧道工事では豫期しない不良地質に遭遇し工事困難を極め、請負工事として不適當の爲この部分の契約を解除し、省直營施行に移してこの難關を突破竣成したのである。従て熱海、網代間は昭和10年3月末、已に開業し、今回網代、伊東間開通し、工事に着手してより6年9ヶ月の日と總工費620萬圓を要して、こゝに全通を見るに至つたのである。尙本線は東海道本線との連絡上、旅客輸送の利便並運轉作業の簡易を圖り、電化することになり之等電化設備に關する一切の工事は、東京電氣事務所が施行したのである。

泉都熱海の表口熱海驛を發して東海道本線

を西走すること1軒余、列車は來宮驛に停るこゝは伊東線が本線と分岐する爲に設けられた伊東線専用驛である。この驛を出ると、右手の窓に丹那トンネルの坑門を見乍ら、丸山隧道に吸ひ込まれ續いて水口隧道、不動隧道とトンネルの連続にも、この線は電化のお蔭で煤煙地獄から救はれ快適である。隧道を出るとバット眼の前に展がる見晴しは實に素晴らしい。網代灣が入り込んで居る、網代の漁港は對岸にせまり、沖には初島がポツカリと浮び、遙かに煙たなびく大島が霞む等詩興をそゝるものがある。こゝへ來て愈々伊豆を行く感を深くする。やがて伊豆多賀驛に入る、眞下に多賀の部落が平和に展がつてゐる。これから網代灣に添ひ海面に接する迄にぐんぐん降つて行く、海濱下田街道に見える松並木の邊りに長濱海水浴場がある。一瞬小山隧道を過ぎると網代驛だ、附近に多賀温泉、網代漁港を控へて乗降客は相當多い、停車場構外はすぐ宇佐美隧道である、『第二の丹那』とまで云はれ、その難工を以て世人の關心を聚めたものだ。

此の隧道は、伊豆半島の一支脈が相模灣に突き出た部分を南北に貫いて延長は2軒920米地質の大部分は俗に温泉余土と云ふ青白色の粘土で、これは後期の火山活動の爲地下から噴出する温泉其他の作用を受けて火山岩が腐蝕分解したもので、初めは岩石の様に硬いが空気に觸れると直ぐ風化膨脹し、強大な土壓を起して支保工の鐵や、太い丸太を折り曲げる等、隧道工事には極めて厄介なものである。其上黄鐵鏽を多量に含んで居て、これが空気に觸れて酸化する時、發熱作用を伴つて、坑内の気温は著しく上昇し、攝氏37度になつたことも屢々あり、寒風吹き荒ぶ嚴寒の候でも一歩坑内に入れば眞夏にも似て流汗淋漓となり、この高温と高濕とは従業員の保健に非常に悪影響を來すので、一日約800貫の氷塊を入れて冷却に努めたり、400米置きに強力な換氣機を据付けて濕度の降下を計つたりした程である。昭和8年1月掘鑿にかゝつてから苦



2. 伊東線附近平面圖

闘5年、200萬圓に近い工費で、昭和13年1月15日に出來上つた。尙この隧道には中央部一軒半に亘り電弧銲接で繼目なし軌條を敷設し、又その部分には道床コンクリートが施工されてある。

トンネルを出ると宇佐美村、半農、半漁の平和な村である。暗闇に馴れた目には南國の温かい陽ざしがしみる。新設の宇佐美停車場が田甫の中にポツリと建つて居る。線路は海に迫る丘陵の裾を傳ひ海岸線と縣道と全く三者並行して馳る。伊東町の東に突き出た鼻に手石岩が見える、その左手に大島も大分大きくなつて海一杯に擴つて居る。伊東の街の蔭も隠見する頃列車は湯の町、史蹟の町伊東にふさはしく、新装全く成つた伊東停車場に到着する。この停車場建物は建設工事として類例の少ない大ききで、外觀も充分考慮研究され、時局を反映しながらも美と實用を兼ねた設計に當事者の苦心が覗れ、スパニッシュ風の瀟洒な姿は流石に奥伊豆の玄關と頷けるものがある。