

鐵道

## 京阪地方國鐵水害概況

(昭和 10 年 8 月)

## 鐵道省工務局保線課

1. 深夜の豪雨 昨秋 9 月の風害及本年 6 月末の未曾有の水害に因る創痕未だ癒えざる京阪地方に去る 8 月 10 日午後より翌曉に亘りて無情にも又々猛烈な豪雨が見舞つたので、京阪一帯の天地は又も言語に絶する濁流地獄を現出するに至つた。京都測候所の觀測に依れば 9 日午前 6 時より 11 日午前 6 時迄 2 日間の降雨量は 218mm (坪當り約 4 石)であるが、之の内 131.5mm (坪當り約 2 石 4 斗)は實に 10 日、1 日間の降雨量である。しかもその過半は 10 日夕刻より翌曉 2 時頃までの短時間の間に降つたものであるから、非常な豪雨と云ふべきである。記録によれば 8 月の季節に於ける京都地方の 1 日間の最多降雨量は次の如くであつて、今回の降雨量は明治 33 年 8 月 20 日の 161.3mm (坪當り約 3 石)に次ぐ記録的大雨である。

明治 22 年	127.0mm	坪當り約 2 石 3 斗
同 29 年	110.7mm	同 2 石
同 30 年	101.7mm	同 1 石 9 斗
同 33 年	161.3mm	同 3 石
同 38 年	100.5mm	同 1 石 8 斗
同 44 年	116.9mm	同 2 石 1 斗
大正 7 年	100.9mm	同 1 石 8 斗
昭和 2 年	121.3mm	同 2 石 2 斗
同 10 年(今回)	131.5mm	同 2 石 4 斗

今回の豪雨による河川の水の出足は極めて急速であつたが、その原因は猛烈な驟雨性の大雨であつたのと昨秋 9 月の風害に因つて京阪地方の山林が甚しく荒廢するに至つた結果、地表の保水力が著しく弱められた爲と思はれる。

鐵道省では 10 日午前 8 時 30 分中央氣象臺より“颱風は大分弱り朝鮮海峽に入つて未だ四國、中國、九州は各地に大雨あり、大雨の區域は更に東海道、中部地方山岳部にも及ぶ虞れがあるから、警戒を要す”との特殊警報を接受したので、直に之を大阪、名古屋兩鐵道局へ傳達した。一方今回の水害地域の鐵道線路を所管する大阪及湊町保線事務所でも地方測候所から同様の警報を受けたので、午前 9 時頃より保線従事員を要所に配置し或は線路を巡回せしめて、周到なる警戒陣を張り刻一刻降り暮る豪雨の猛撃に對して防衛に力めたが、何物をも呑み盡さずば止まざる狂奔せる濁流は遂に京阪間の東海道幹線を始め奈良線、片町線等を襲ひ各所に線路故障を續出せしめるに至つた。之が爲め線路不通となつた區間は 86 區間の多きに達し、その延長 155km に及んだ。而して是等の區間に於て大小 40 餘箇所の線路故障を見るに至つたのであるが、その 4~5 箇所を除く外は何れも 10 日午後 11 時頃より翌曉 4 時頃迄の眞夜中、しかも篠つく雨の暗夜に發生したものである。幸にして京阪間の如く夜間に於てさへ列車運轉の頻繁且複雑な區間に在つても運轉中の各列車を毫も危殆に陥らしむる事なく、最後の一刻まで其の運轉を確保したるは全く決死的覺悟のもとに周到な線路警戒に専念した關係保線従事員の效績に歸せなければならぬ。

2. 被害概況 今回の水害に因る鐵道線路の被害は主として京阪間の東海道本線、奈良線及片町線に集中して發

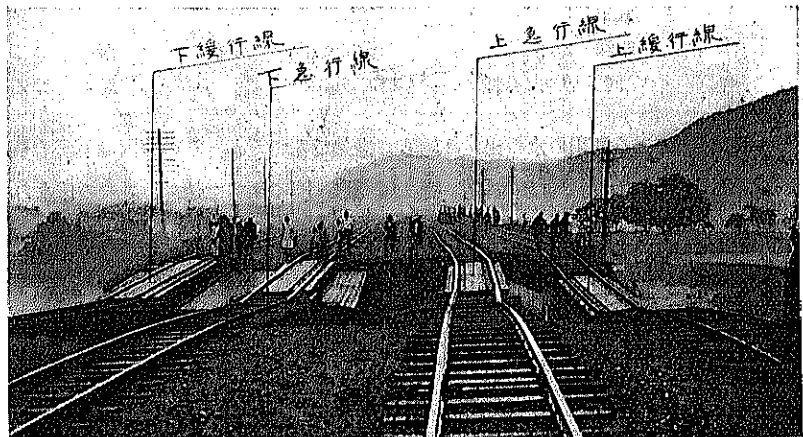
生しその範圍は去る 8 月末西日本一帯に亘つて發生した水害範圍に比較するときは遙に狭少で寧ろ局部的の水害であるが、出水のスピードは非常に猛烈で省線と淀川とで狭まれた京阪間の低地帯は直ちに一面の泥海と化し、山崎・高槻間の東海道本線の如きは上下各 2 條の複々線路が悉く不通に陥り、國鐵幹線の交通が全く杜絶したのであつて、京阪地方としては實に大正 6 年 10 月淀川大氾濫に依る水害以來のことで被害の激甚さも想像される譯である。

被害箇所中その程度の大なるものは東海道線山崎・高槻間の水無瀬川前後に於ける築堤の決潰、架道橋橋臺の倒壞・高槻・攝津富田間の芥川橋梁第 3 號橋脚の傾倒、攝津富田・茨木間の如是川附近に於ける築堤の決潰及奈良線稻荷、京都間の鴨川橋梁第 4 號橋脚の倒壞等である。就中山崎・高槻間の水無瀬川前後に於ける線路の被害は最も激甚を極め、線路は上下線路 4 線共悉く不通となり東海道幹線の大動脈を斷ち切つてしまつた。

水無瀬川は山崎驛の北西約 3km 大阪府三島郡と京都市乙訓郡との郡界にその源を發し、山崎驛の南方に於て桂川に合流して淀川に注ぐ流長僅か 4km 許りの流域の狭い小川で東海道本線を山崎驛の西方約 1km の地點で横斷してゐる。線路の横斷地點附近では川幅 20m 内外で護岸の改修が相當行届いてゐる。從來出水があつても水害の憂少なかつたといふことであるが、今回の出水は極めて猛烈且非常に急激な増水量であつた爲め呑吐し切れず、11 日夜半迄に鐵道線路の横斷地點の上流に於て兩岸の堤防は共に決潰したため、奔流はさながら無人の境を行くが如くに氾濫し、水無瀬川に略平行する道路は之がため瀬をなす川となりて沿道の家屋を或は押し流し或は倒壞せしめると共に附近の田畑を深く水底に沈め、破竹懸河の水勢を以て一舉に鐵道線路に殺到した。ここに於て同川の山崎驛寄りに在る前記道路

の東海道線横斷地點に於ける鈴谷架道橋の兩橋臺は或は前方へ倒壞して互に拜み合ひ、或は傾斜して沈下した。沈下の最大量は 60cm に達した。橋臺の倒壞と同時に山崎驛寄り橋臺裏に續く高さ約 5m の築堤は延長 10m に亘つて根こそぎ決潰し、軌道は梯子狀となつて宙

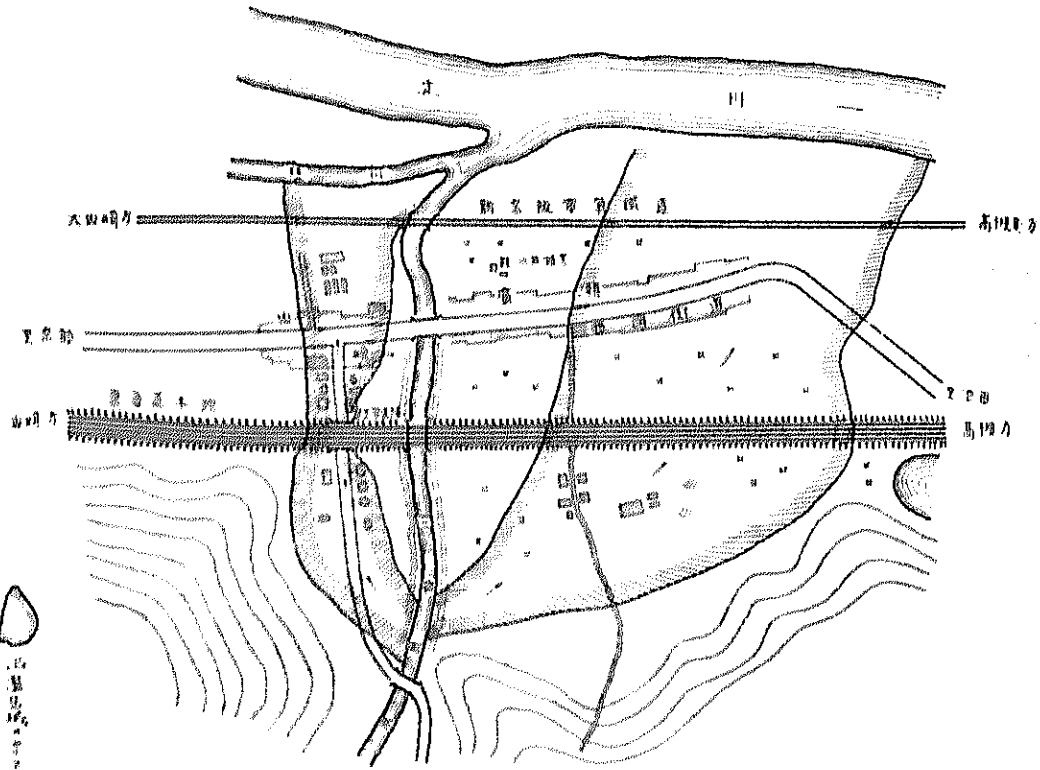
第 1 圖 東海道線山崎・高槻間 528km 065m 鈴谷架道橋橋臺倒壞並築堤崩壞狀況  
(京都方面より寫す。昭 10. 8. 11. A.M. 5. 00)



に懸吊し 4 本の橋桁は軌條に吊られ辛じて墜落を免れたと云ふ慘狀振りである (第 1 圖參照)。一方高槻方面の線路へ押し寄せた奔流は高 2m 餘の築堤を跳り越え 529km 200m 附近より 530km 480m 附近迄、1.3km の長きに亘つて各所に或は築堤を決潰せしめ、或は道床を流失せしめ軌道は夥しき洗木を堆積した儘梯子狀となつて宙浮きの慘狀を呈した。明治の初頭に建設された相當固い路線が深さ 1m 近くも壺搦式に洗刷されて居る實狀から見て力強き渦巻が線路上に起つたものと想像される。其の他前述の高槻・攝津富田間の芥川橋梁、京都・稻荷間の鴨川橋梁も大なる被害を見た。

3. 京阪間に於ける旅客の連絡輸送 京阪間の東海道本線が山崎・高槻間に於て 4 線悉く不通となつたので、差

第2圖 山崎・高槻間水無瀬川氾濫見取圖



當り如何なる方法に依つて旅客輸送の連絡をなすかは土地柄だけに極めて重大なる問題であつた。恰も省線に併行せる京阪電鐵及新京阪電鐵の線路亦不通となつたので京阪間の鐵道交通は全然杜絶するに至り、剩へ省線に沿ふ西國街道も山崎・高槻間に於て各所決潰又は浸水して居るので是又交通杜絶し旅客の輸送連絡は當時全く絶望であつた。幸にして新京阪電鐵線路が11日午後4時頃開通したので、同8時より山崎・播磨富田間は同電鐵線を利用し幸うじて旅客を連絡輸送する事を得た。而してこの連絡輸送は13日午後より、山崎・高槻間が單線ながら開通の運びとなつたので同日正午限り之を打切りとした。一方東京神戸間及東京下關間の上下急行列車に限り關西本線及東東貨物線を經由せしめて直通運轉を施行することとし、11日上りは下關發東京行第10列車より下りは東京發下關行特急滿鐵より之を施行した。而してこの大迂回直通運轉も亦13日午後より山崎・高槻間開通と共に上りは第10列車、下りは特急滿鐵限り打切りとした。

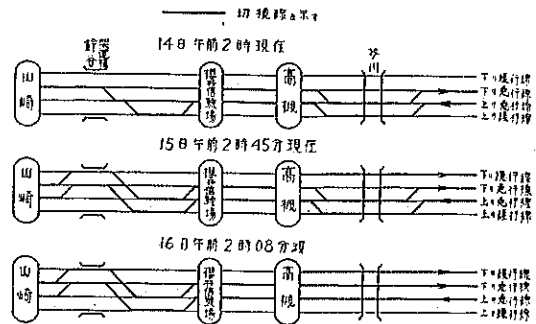
4 應急の概況 さすが執働の雨も11日の夜明けと共に小歇みとなつた。低地帯の浸水は容易に減水の模様が見えたかつたけれども、水無瀬川、鴨川、芥川等は水の出足が急進であつただけ引足も亦速かつた。

重なる被害箇所の際急處置に對しては11日の夜明け迄に計畫の樹立を完了し、請負に附すべきものは夫々請負に附し直營請負相併行して各所一齊に着工した。請負に附した工事は主として桁架受けのベント或はステーヅ等の種類でこれが施行には多くの枕材、丸太材、角材の如き材料を要し又杭打機等の如き機械をも必要としたのであるが、山崎・高槻間の現場に於ては現場に材料器具を運搬すべき國道が浸水してゐる爲めに之れが持込みに一方ならぬ苦勞を重ね、一方送電の杜絶によつて電氣動力の利用全然不可能なりし等の事情もあつて11日は概ね之が採取

りに費された。

應急の方針は東海道本線の交通杜絶を一瞬時も速に解消するを第一義としたのは勿論で、取敢ず山崎・高槻間鈴谷架道橋の不通線路4線中1線の開通に専念した。而して単線運轉區間を出来るだけ短縮するため高槻驛の東方約2kmの地點蒲公父子訣別の遺跡附近に櫻井信號場を假設することとし、關係保線従事員の不眠不休の努力に依りて13日正午迄に山崎・櫻井間の單線運轉計畫に對する應急工事を終了、午後零時47分より直通運轉を開始するに至つた。これより先き京都・山崎間、大阪・高槻間は複線運轉を見たが、15日午前2時50分山崎・櫻井間の複線運轉計畫に對する應急工事終了と共に京都・大阪間複線運轉を見るに至つた。山崎・橋津富田間の工事未了箇所を對しては目下晝夜兼行、鋭意應急工事施行中であつて19日中には京都・大阪間を平常の如く4線運轉に復歸せしめる見込である。

第3圖 山崎・高槻間軌道切換略圖



山崎・高槻間の線路を急速開通せしむる手段として先づ比較的故障大ならざる箇所若くは比較的應急の容易なる箇所の應急を特に急ぎ所屬線路を工事終了次第その前後に於ては4線のうち故障なき線路に切換えて1條の直通線路としたのである。例へば下り急行線を上り急行線に切り換え、更にこれを上り緩行線に切換え再び上り急行線に切換えると云ふ様な非常に複雑な工事を數回繰返した。しかも4線共完全に運轉し得る迄には今後猶數回之を反覆しなければならぬ次第であつて、その煩瑣と苦心に至りては全く想像の外である。

鴨川橋梁を除く奈良線の各被害箇所は何れも即日復舊し又鴨川橋梁の被害箇所は15日午後1時應急工を終了したので、奈良線は同時刻を以て全通するに至つた。又片町線の被害箇所も僅か1箇所を残して即日復舊し残りの1箇所も12日午前中に復舊した。