

C-12 木次線45km200m附近切取崩壊復舊工事に就て

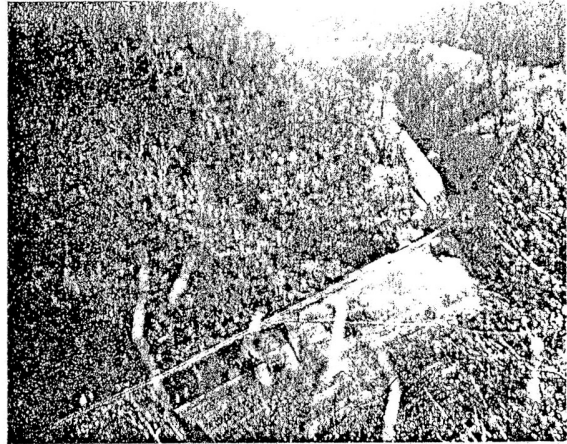
會 工 藤 田 峻 五

(鐵道省信濃川電氣事務所技師)

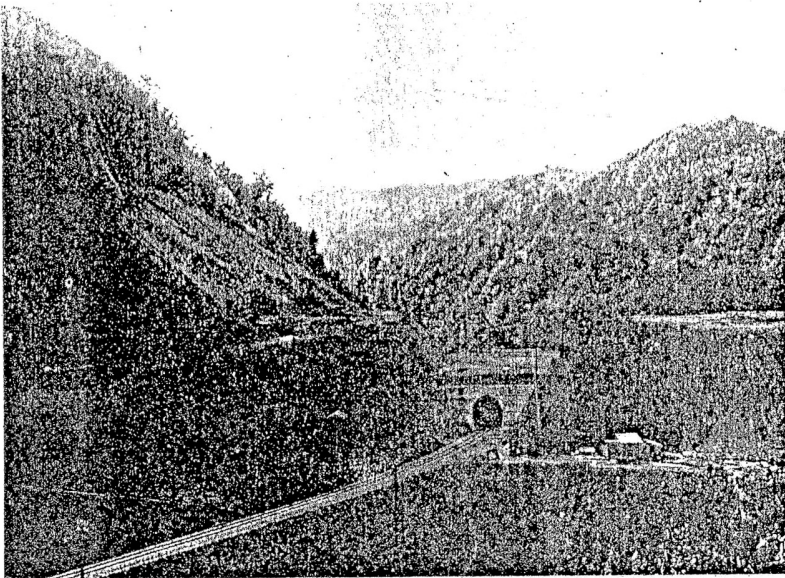
切取の大崩壊は路線建設の際屢々逢着し悩まされる問題であつて各々其の時の状態に應じ適當に復舊してゐるが先きに全通した木次線の一例に就いて記述しやう。

當切取區間は其の延長皇45km¹⁴⁰/₂₈₀m間の約140米當初切取數量 20 000m³弱で略完了したのであるが昭和10年9月左側地山が滑動を開始した。其の滑動土塊數量は約 65 000m³と推定される。皇45km²¹⁰/₂₈₀m間は下部岩盤迄の深さが浅い爲め滑動頗る活潑であつて相當量の増切取に依つて復舊すべく餘儀なくされた。皇45km⁴⁰/₂₈₀m間は滑動緩慢であつて調査の結果滑動土塊の安定を得させる爲めに少し特種な増切取の方法を採用した。(圖一2 参照圖)

寫眞-1 崩壊直後の遠景



寫眞-2 復舊完成後の全景



圖一2 及び圖一3 によつて滑動土塊は完全に靜止したのであるが上部法面が我等の觀察に相違

し特異性ある礫岩であつた爲め昭和12年2月突然大崩壊を來したのである。其の崩壊面は逆勾配に屹立する事十數米に及び崩壊數量は約 7 000m³であつた。經濟上並に防旱上之を隧道として復

圖 - 1

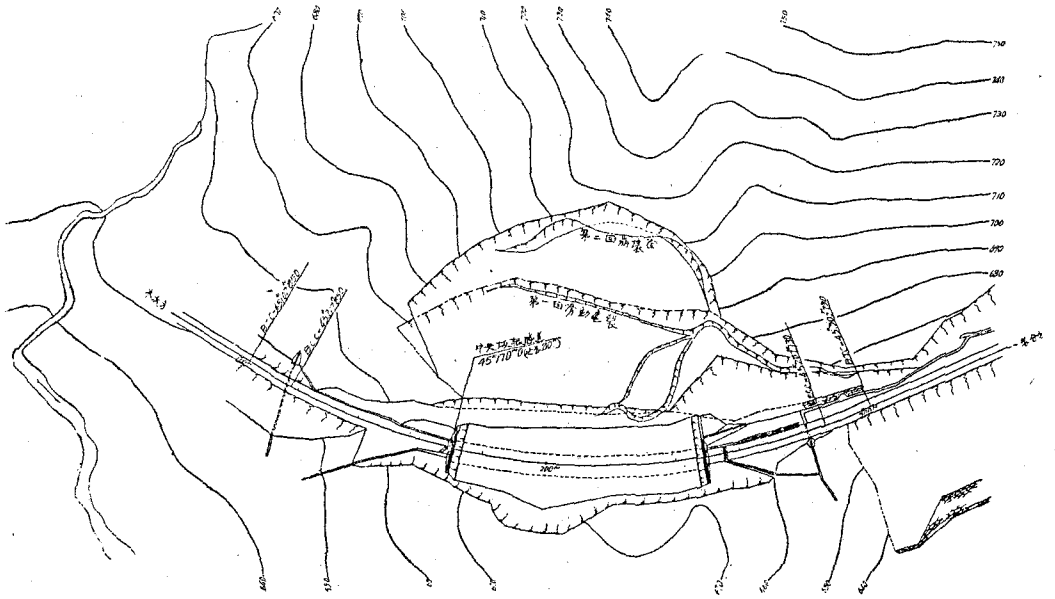


圖 - 2

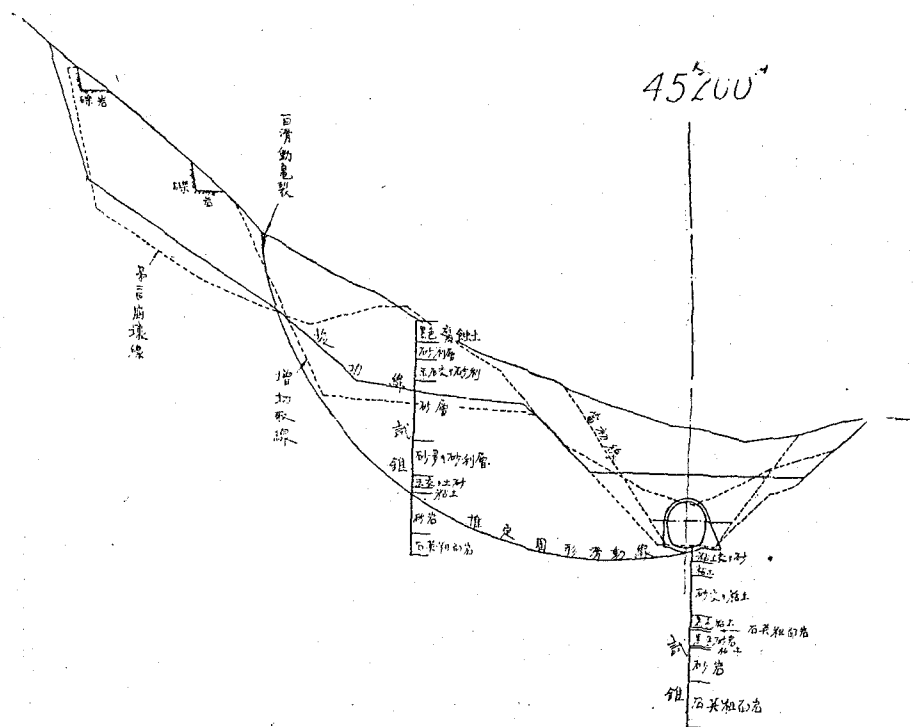
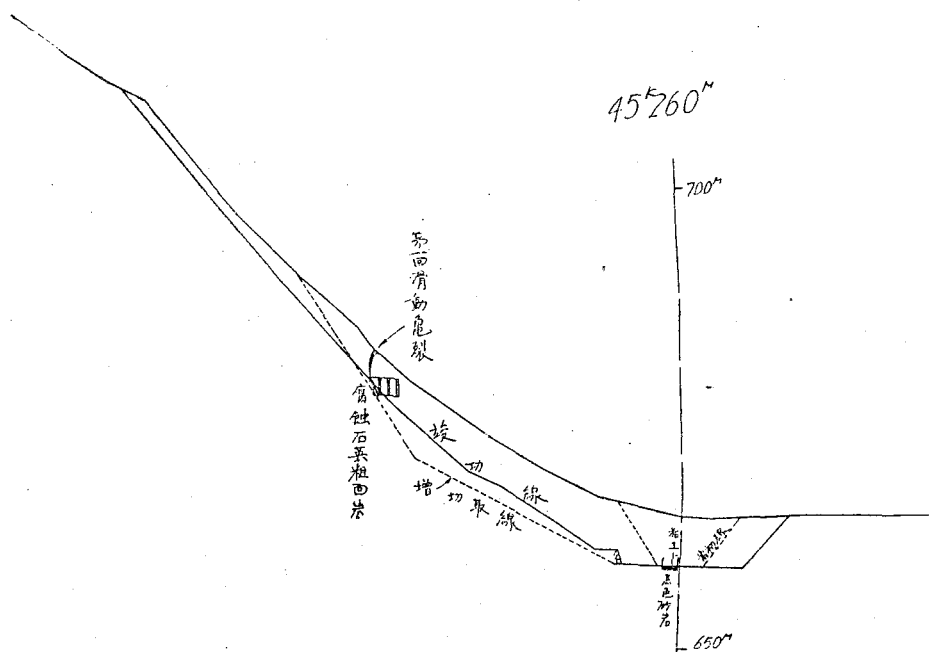


圖 - 3



舊するを得策と認め此處に開鑿隧道が産れた譯であつて中央坂根隧道と名附けた。其の斷面は圖—4の様であつて偏壓の生ずる場合をも考慮し非對稱鐵筋コンクリート造とした。

圖 - 4

