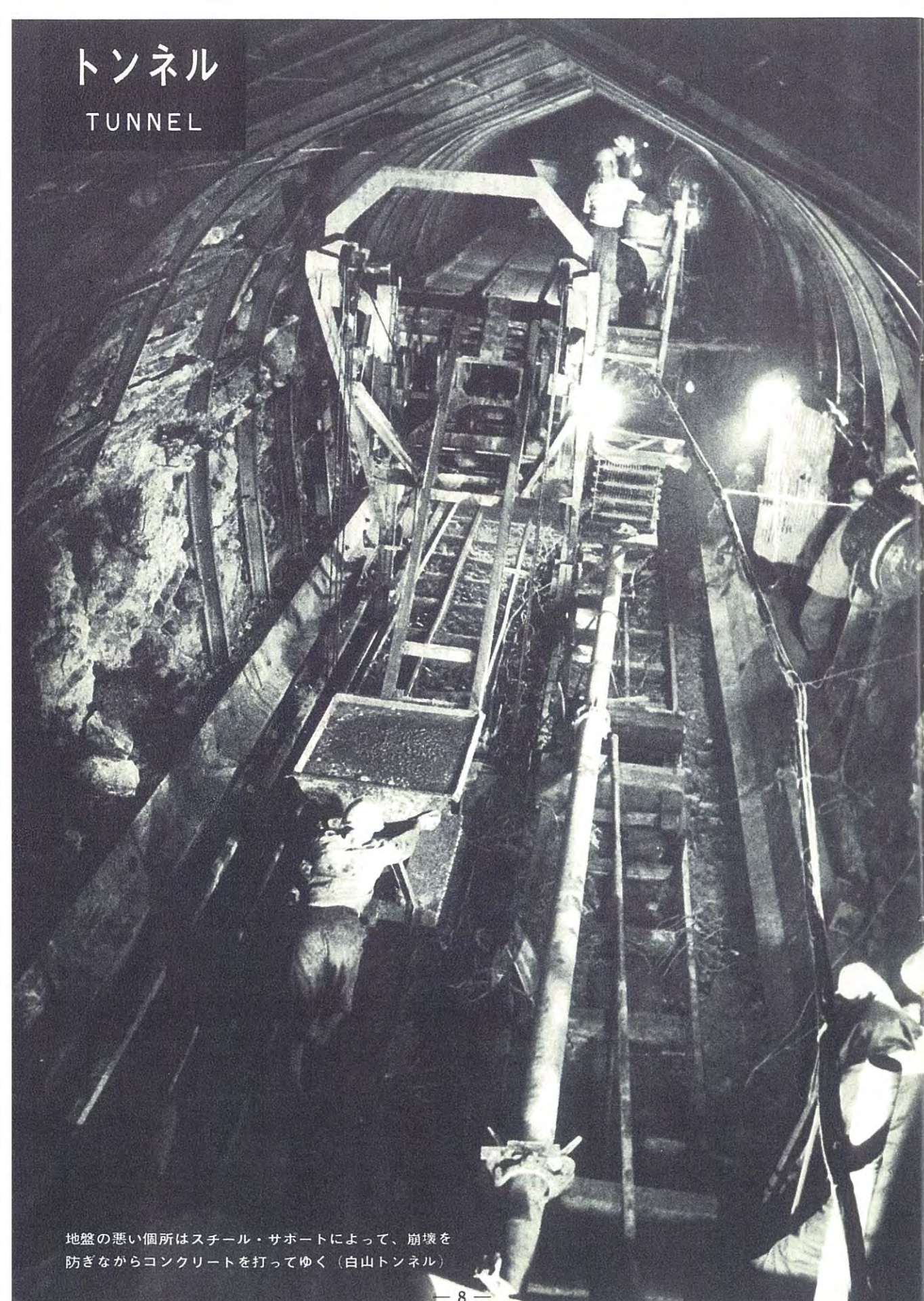


トンネル

TUNNEL



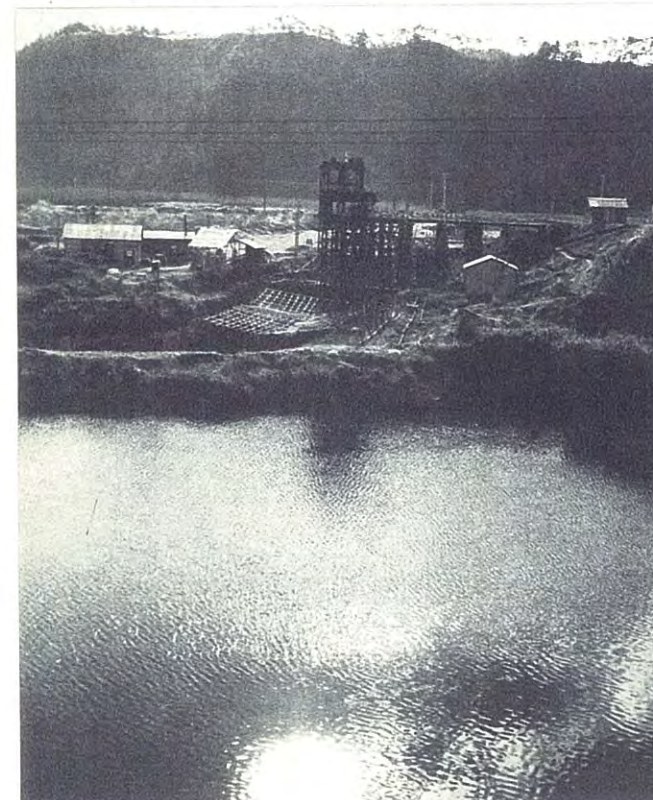
地盤の悪い箇所はスチール・サポートによって、崩壊を防ぎながらコンクリートを打ってゆく（白山トンネル）



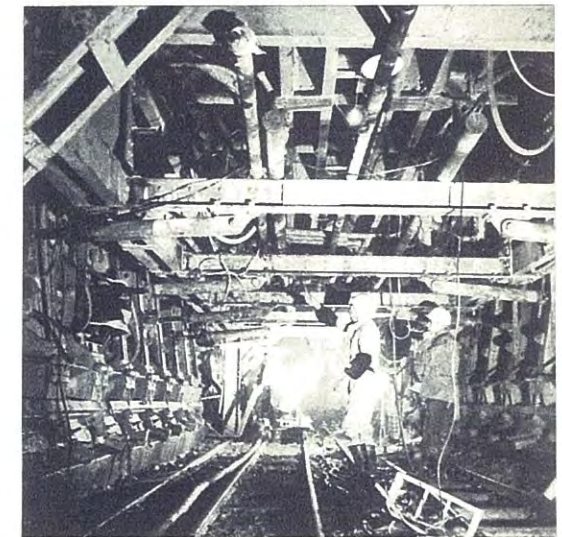
クラッシング・プラント（兼見トンネル第1横坑）

幹線水路のトンネル区間は、延長 5.137mの兼見トンネルをはじめとして、総数74カ所、総延長28.5 km (26%) に達する。トンネル工事は開水路とちがって、用地問題の苦労は少ないが、暗黒の中で土砂くずれや漏水という人知れぬ危険や困難と戦わなければならない。

着工した愛知用水のノド首—兼山取入口



トンネルのコンクリート巻立てをスピードアップするスチールフォーム
(一日の巻立能率10m - 12m)



■ 桃の花咲く里をゆく幹線水路 ■

水路は、平野部は開水路、山はトンネル、谷や低地はサイホンでくぐるが、部落などを抜けるときは暗渠という工法をとる。通水量毎秒30トンという大きな断面だけに、基礎掘削のために家の半分が宙に浮いたり、重機械の動きまわっている農家の庭先で、老婆が孫のお守りをしていたりする風景もみられる。

愛知用水が織りなす人生模様の一つであろうか――。

(写真は白山トンネルにつづく大山暗渠工事)



暗 渠

CUT AND COVER



サイホン

SYPHON



■ 下流部からみた大高サイホン、向う通るは東海道本線の列車

■ 上流部からみた大高サイホン、中央の池の部分はすでに完成して埋めもどされている

■ 東海道本線を潜る幹線水路 ■

幹線水路のサイホンは50カ所、その総延長12,582 m。サイホン工事はコンクリートの巻立を終り次第、どしどし埋めもどしてゆくので、完成すれば地上からは何もみえない。コンクリートの呑口と吐口だけがポッカーリと暗い穴をのぞかせているだけである。

東海道本線を潜り抜けるこの延長 569mの大高サイホン。線路下の部分の着工は本年7月以降の見込だが、地底に続けられるサイホン工事と、その頭上を疾風のように行き交う上り下りの特急列車、このコントラストははなはだ妙である。





元飛行場であった広い開拓地の地平線の果てまでサイホンは延びている



キャリオールスクレーパーによる掘削のあとからベッドが打たれてゆく

サイホン

SYPHON

50カ所のサイホンのうちで最も長いのが延長 1.839m のこの上野サイホン。農業用としては兼見トンネルと並んで日本一の構造物といわれる。

ブルドーザー、キャリオールスクレーパー、モータースクレーパー、ドラグショベルなどの掘削用重機械と、スチールフォームによるコンクリート巻立で、工事はめざましいスピードで進められている。しかし巻立がおわり次第、どんどん埋めもどされてゆくので、完成後ではこのサイホンの規模の大きさがわからないのはいかにも残念である。

油圧式のスチールフォーム（1日能率8m）



巻立をおわるとフォームは前進する

