

8.2 駅・線路

越後滝谷駅には、ホームが2面ある。1面は、改札口と通じており、1面は島式ホームである。2面とも盛土式になっており、地震でホームの舗装が波打ったり、盛土が沈下して土留めと段差ができた。舗装が波打ったのは、屋根や階段の支柱部分で支えられ残りが沈下したためである。土留めは傾斜したものもあったが、その上に載っている笠石がホーム中間部では纏まってほとんど落下していた。横方向への強い揺れによって一気に落ちたものと考えられる。

一方、激震地域内にある越後川口駅は、同様に盛土式ホーム2面からなっているが、ホームの沈下は僅かしか無く、笠石の落下もごく一部であった。ただ、上り線側ホーム土留めの一部（待合室～階段間）が盛土の沈下が見られないのに外側に張出し、張出し部の東京方では線路が屈曲していた。また、ホームから100～200m上野寄りのところ(素地)では、3本(4本)並んだ線路が、線路に対して時計回りに20°程度の角度を以て次々位置を変えて屈曲していた。駅と線路は切り土地盤上にあると思われ、震動の影響よりも地盤のひずみの影響が大きかったと考えられる。また、線路下を横断する川口駅連絡地下道や竹田橋りょう(歩行者専用地下道)取付け部では、両側の簡易土留めが押され、舗装コンクリートが折れて「八」の字型になるなど地盤から浮き上がった(図8.2.1)。

上越線越後滝谷から小千谷市浦柄地区、川口町天納から牛ヶ島・川口地区にかけて、斜面崩壊や地盤の沈下に伴う線路の変状が見られた(図8.2.2)。



図 8.2.1



図 8.2.2