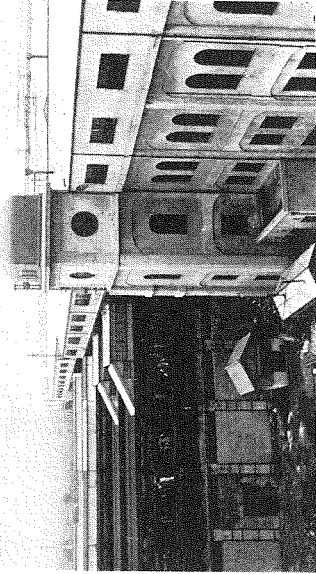
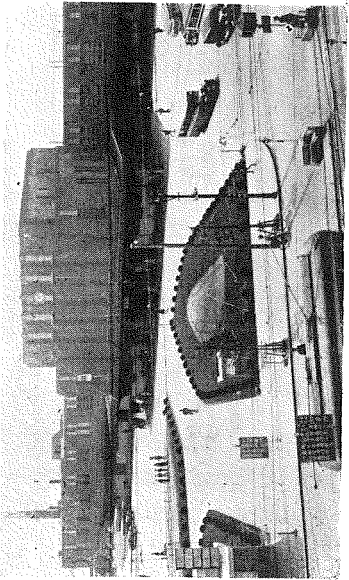


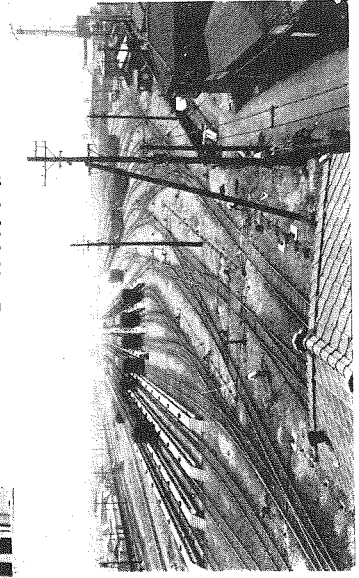
↑ 上野驛



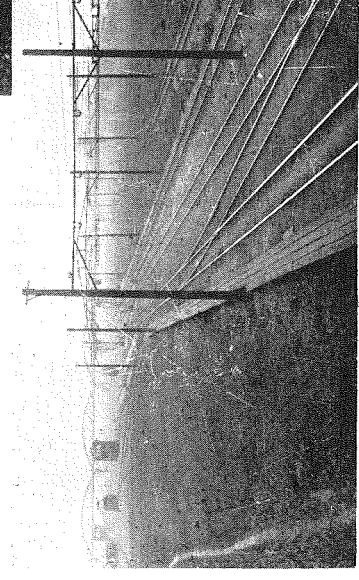
↓ 秋葉原驛



↑ 横濱驛



↓ 尾久客車操車場



↓ 鶴見貨物操車場

## 東京附近鐵道改良工事の十年

鐵道省東京改良事務所長 平 井 喜 久 松

最近十年間の東京附近の鐵道改良工事は異常なる進歩と變遷とを見たのである。之は其時期に彼の關東大震災の影響をうけてゐる事も重大なる理由である。従つて改良工事に就ては二様の考察をしなければならぬ。

即ち一は從來よりの改良計畫であつて、一は大震災による復興計畫である。最近十年間の鐵道改良工事としては此の二種の計畫が結合して施工されてゐるのが多い。それが時代的な特異な點である。

横濱驛の例を見ると、大震災の爲に一度は焼野原となつた横濱市が、其復興を期すると同時に都市計畫を施行する爲に、道路、公園等の改良擴張をする事になつた。鐵道としても驛を焼失したので、此の際を以て從來からの一大改良工事を實現する機會に遭遇したのである。

從來の横濱驛は市の中心地に近い位置に在つた爲に、東海道本線は其部分に悪いカーブを有し、また高島驛から出る貨物本線は横濱驛の直前を高架橋で通過する有様であつた。然るに大横濱市今後の都市計劃より見る時は都心は神奈川方面に近くなり、横濱港の發展施設狀況も其傾向に在るので、遂に横濱驛を神奈川方面に接する舊平沼線の省有敷地に本線と俱に移す事となり、都市計劃に適應して、本屋、上屋ホーム等全然近代的な新驛が出来たのである。而して貨物線も本線に併行させ、高島驛は支線として、鶴見操車場に纏める事となつたのである。

次に千葉方面の旅客を東京市内の鐵道幹線に合流さす事の必要は以前から認められ、計劃は立てゝゐるのであるが、種々なる事情で其實現が出来なかつた。

然るに大震災の復舊の時に市内の用地を大

變都合よく買収する事が出来たので、實際に工事も實施する事になり、兩國お茶の水間も市の區割整理と同時に用地を買収して工費の節約をなし、一方には多年立案研究してゐた種々なる合理的な經濟工法を以て、彼の一大高架線が出現して、爰に帝都交通の一大革新を實現したのである。

田町上野間は在來四線で、其内二線は電車の山手線と京濱線との併合運轉をして、殘の二線が汽車線である。

東海道線列車は尾久を操車場として東京驛を始發驛とし、東北線常磐線は一部列車は品川を操車場として東京驛を始發驛とする計畫である。

そうなると電車線も汽車線も、何れも現在の複線では輸送力が行詰ると言ふ事は明なる事實で、之を打開する方法として復興計劃に於て更に田町上野間に二線を増設する事になり、既に線路用地だけは買収されたが、然し今直ちに線路完成の必要もないので、工事は未着手となつてゐる。尙此區間に於ては高架改築と同時に秋葉原貨物驛を高架に改築したが之が本邦に於ける唯一の高架貨物驛である。

以上述べた様に一口に改良工事と言ふても復興計劃により計劃したものと、從來よりの既定の計劃即ち輸送力の行詰りを補救する計劃との二種の仕事がある。

鶴見操車場の新設の如きは、横濱、高島、鶴見の臨港地帯が發展して輸送貨物量が非常に増加し、舊高島驛では操車が不可能となつた爲である。一方品川に於て東北線及常磐線の客車を操車するとすれば、現在の品川に於ける貨物車の操車は狹溢を感ずるので、此等東京横濱間の全貨物車を操車する必要上から鶴見操車場が出来たものである。

尙鶴見操車場計劃の重要な理由は、從來横濱品川間は四線であるが、其内電車線が二線汽車線が二線、其汽車線は旅客列車と貨物列車とを扱つてゐるので、列車回数が申々多く既に輸送限度に達してゐるので、何うしても之を客、貨兩線に分離しなければならなかつた。之を分離するとしても、現在線に併行して増設すれば用地費は高く、且つ沿線に操車場を新設する事は尙ほ困難な事情にあるので彼の京濱間の都會地の裏通りとも言ふべき畑の中に充分なる用地を求めて自由な施設をなす事を得たのである。而して新設された鶴見操車場線は鶴見と大崎とに於て東海道本線に連絡したのである。

新設の尾久操車場は客車専用のものである之は東京驛と上野間を繼ぐ市街高架線が竣工してから、東海道線の客車溜りを從來東京驛に設けてゐたものを尾久に移した驛である。市内の中心地が発達するに従ひ地價が騰貴すると、其所に擴張餘地を求める事は困難となり、且つ貴重なる土地は又貴重なる方面により有効に使はねばならないので、客車操車場の如きも次第に都心を離れるわけである。

舊上野驛は明治十八年に出來たもので、構内は狭く建物も古く到底新時代の驛として耐へられなくなり、以前から改良工事の豫定はあつた。そこへ大震災をうけ一般的にバラックで不自由をしてゐたが、今回遂に既定改良工事により新驛が竣工したのである。

將來の東京附近の改良工事としては田町田端間の二線増設、越中島線、汐留貨物驛、戸山ヶ原貨物驛、品川客車操車場、兩國千葉間線路増設他がある。此等の中で現在すでに設計並に工事着手中のものに汐留驛工事、常磐線電車線高架工事、新宿驛改良工事、國府津驛改良工事、沼津驛改良工事、泉越隧道改築工事等がある。

要するに東京附近に於ける貨客の増加率は昨今稍々減少の傾向を辿つてゐるが、之は不況時代の影響及びバスや私鐵の發達等實に錯

綜せる關係があるので、一言に將來を斷ずる事は出來ない。今後の大東京を中心とする交通網は種々なる關係と時代的變遷により充分なる考慮を拂はねばならぬものである。

因に大正八年以來昭和七年度末迄の東京附近改良工事名稱及工事費を表示すると概要次の如くである。

#### 線路増設工事

市街線品川田町間自大正8年34,184,973圓  
品川鶴見間貨物線自大正13年10,780,484圓  
鶴見程ヶ谷間貨物線自大正14年4,261,614圓  
中央線自大正8年12,609,363圓  
田端大宮間自大正12年6,861,355圓  
御茶ノ水兩國間自大正13年7,886,920圓  
金町小岩間及越中島線自大正8年4,001,198圓  
兩國龜戸間自大正13年972,103圓  
横濱小田原間自大正8年10,816,526圓  
山手線自大正8年至昭和2年10,338,675圓

#### 停車場改良工事

上野驛自大正15年4,453,513圓  
秋葉原驛自大正15年4,976,312圓  
田端貨物操車場自大正10年3,860,528圓  
尾久客車操車場自大正8年5,880,827圓  
鶴見操車場自大正14年至昭和6年6,631,626圓  
王子驛自大正11年至昭和5年2,197,211圓  
赤羽驛自大正12年至昭和6年2,727,823圓  
兩國驛自大正13年至昭和7年2,459,866圓  
龜戸驛自大正11年至昭和4年2,917,215圓  
新小岩操車場自大正14年至昭和5年1,830,991圓  
小名木川驛自大正13年至昭和5年1,378,621圓  
横濱驛自大正14年至昭和5年2,493,614圓  
新宿驛自大正8年至昭和2年及自昭和7年5,583,574  
高島驛自大正 軍至大正十二年1,877,665圓

#### 河川改修附帶工事

總武線荒川及中川橋梁新設自大正8年至同14年2,292,160圓  
常磐線荒川橋新設自大正8年至同13年1,898,379圓  
東北本線荒川橋梁増設自大正14年至昭和2年1,053,875圓

#### 復興工事

總武線自大正13年至昭和1年2,066,786圓  
東海道線自大正12年至昭和3年13,805,295圓