

講 演

土木學會誌 第十四卷第二號 昭和三年四月

近畿地方に於ける鐵道改良施設
計畫及其實施に就て(昭和三年一月二十八日)
(土木學會關西支部第一回大會に於て)

會員 工學士 木 村 芳 人

Improvement Works on Railways in the Environs of Kyoto.

By Yoshindo Kimura, C. E., Member.

内 容 梗 概

本編は近畿地方に於ける鐵道改良計畫の經過並今後の施設に就て略述せるものなり。

Synopsis

The purpose of this paper is to describe briefly the works of improvement already carried out and the programme for the future work on railways converging in the former capital.

今日の大會に於て私に此の地方に於ける國有鐵道の改良施設に就て講演をせよと支部長よりの御命令でありました。これは私達の毎日たずさわつて居る仕事の事を申上げるのでありますから勢ひ通俗的の御話になりますので、土木學會としての講演にはあまりふさわしくないと存じ實は御斷り申上げた次第でありましたが、いや土木學會の講演には通俗的の處も交へなければならぬ。通俗的講演だから君に依頼するのだといふ御意見でありましたので私も安心且光榮と存じ近畿地方の鐵道改良施設といふ題目で茲に出ました次第であります。

皆様その御積りで御聴取を願ひます。

近畿地方は我國の産業の中心であつて交通の至つて繁榮せることは敢て私の喋々を要しない所であります。近畿地方に於て公衆と接觸して居る國有鐵道のあらゆる末端に於きまして大正 2 年から大正 12 年迄即 10 箇年間に取扱貨客の數は 2 倍乃至 2.5 倍に増加してをりま

す。大阪府で御調べになつた水運の調査に依りましても約同様な數字を示してをります。尙此の外に在來の道路、新に開けた道路並に大阪市附近に於て近時異常の發達を遂げた電氣鐵道上の交通量を考へますと實際の増加率は上述の數字以上に川づる事は明瞭であると考へて居ります。

この發達の勢盛んであつた交通に對し過去大正年間に「其の當時如何に之を處理すべきであつたか、又實際に如何に之を處理して今日に至つたか？」といふ其の歴史は吾々に興味ある參考資料を與へることと思ひます。この交通量の増加に對する處理は多く我土木學會關西支部の會員の手によつて行はれた事と存じますが、此のお集の中の道路軌道港灣鐵道等に關係諸君の御話を集むれば立派な大きい西部日本の交通史が出来ると存する次第であります。私は國有鐵道の一部即土木關係の部分が此の間に於て交通界に掉して行つた經過を申し上げたいと思ひます。勿論國有鐵道の交通史としてはほんの一隅に過ぎない次第であります。一寸御斷りしたいと思ひますがこの話は十數年の前に遡つて隨分古い時代からのことを申上げるのですから無論澤山の人が關與されて居ります。寧ろ私は新しい關係者であつて此の席に御列席の後藤佐彦氏、高橋三省氏等或は府市を代表して鐵道を相手として設計協議にて與せられし直木博士、坂出、岩田兩氏などより承はつた方が或は興味がありはしないかと思ふ點もあります。唯私は現在の直接關係者であるからといふ緣故のみから申上ぐる次第でありますので此の講演に御訂正又は補足をなさしていただくならば一層の興味を添ふる事と思ひます。もう一つ御斷りを申上げますことは目下國有鐵道に於て東は京都から西は明石邊まで種々の改良工事をやつて居りますが私の仕事の關係上主として大阪市及其の以東に就て申上げます。

茲に掲げました圖面（附圖第一）は大正元年頃の此の地方に於ける鐵道網の圖面であります。今日より見ますと實に原始的鐵道其の儘であつたと申して憚りありませぬ。此の圖面で想像せらるゝが如くこれでは勢ひ鐵道のあらゆる作業が大阪驛に集中せざるを得なかつたのであります。然るに大阪驛は甚しく狹隘で自驛發着の貨客さへ満足にこなせきれない、況や通過する多數の貨車の操縦、或は安治川方面城東線方面の各驛に對する貨車の集配、或はこれに關聯する貨車客車の修理検査等は思ひもよらぬ有様であつたが事實は大混亂の下に之が無理矢理に行はれて居たのであります。爲に社會公衆に直接間接の不便を及ぼすこと甚夥しかつたのであります。亦この東海道線の線路數不足で間もなく列車回數の増加に耐へかねるに至るであらうといふ心配がありました、尙關西線或は城東線等にも近く輸送上のトラブルが起るべきは火を見るより明らかでありました。どうしてもこの附近の鐵道には根本的改良を施さなければならぬといふ結論に達しました。然しながらこれに氣が付いた時は私から申しますと時已に遅れたのでありまして、根本的改良をこれからやつたのでは急激なる

輸送増加には到底間にあはない、金も一時に澤山かゝる爲何んとかして應急處置を取らなければならぬことになりました。それには大阪驛を擴張する代りに先づ其の作業を軽減しやうといふ意味で京都梅小路に貨車操車場を作り鐵道作業上からいふと本筋ではないが大阪でやる貨車の仕譯を梅小路に移し且大阪北方貨物直通線を設けて大阪驛のバイパスとし大阪驛に用のない車はこれを通すことにする、東海道の救済には蓬阪山の勾配 1/40 を 1/100 とせば先づ當分は凌げ得るといふ事になりまして先づ應急改良施設を行ふことになりました。

時恰も前の御大典を控へて同時に京都旅客驛もこれ等と共に着手されました。これ等三つの工事は今日既に竣工し梅小路の如きは最早當初の目的を達して既に他の目的の爲に改造されんとする機運にあります。要するに京阪神地方に於て比較的大規模の改良工事が施設せられたのは之が嚆矢でありました。丁度これ等の施設が始まつた時期は東京附近に於ても組織立たる鐵道改良施設が始められたのと同時代でありました。茲に一才東京方面との比較を申上げます。東京附近の改良計畫は電化して電働車運轉即、近郊旅客列車運轉といふことが強く鐵道の一般改良計畫の中に織込まれて居ましたが關西方面には其の計畫を見ませんでした。今日當地方にも電化といふ問題がありますが電働車運轉とは多少趣を異にして考へられて居まして寧ろ天然資源の保存といふ風な大理想のもとに考へられて居る様に思ひます。つまり國有鐵道の改良計畫は東に在りては積極的、西は消極的であつたと云ひ得るのであります。何故にそうであつたか今日這般の消息を知るに足る文書はありませんが恐らく國有鐵道は當時そこ迄手が届かなかつたと解するのが至當であるまいかと思ひます。然らば今日に至つて其の結果はどうであつたかと申しますと大阪附近には電化計畫がなかつたが其の代りに私設電氣鐵道は御承知の通り異常なる發達を遂げました。東京附近の省線電車も著しく發達しました、又省線以外の電鐵も關西とは比較にならぬかも知れないが發達しつつあります。つまり結果に於て形は同一であつたと謂ひ得るのであります。然らば残る問題は近郊客輸送に對し國營可なりや民營可なりや、國營民營併進せしむべきやといふ事に歸着しますがこのデスカッションは中々面倒であります。然し今日になつては多數の實例も出來ましたし民營と國營とは御互に及ぼす影響も可成明かにすることが出來ますから問題の解決は面倒でありまして都市附近の鐵道改良計畫を定むる爲には充分に論議するの要がありはしまいかと考へます。何故かといふに東京附近や大阪附近はすでに國有鐵道の改良施設は大分固定しかけて居るので今日では當初の計畫通りやるより外はないと考へますけれども、これから始めやうとする處ではこの問題はあらかじめ解決して置かなければならぬ事と思ひます。名古屋、北九州地方等には系統的鐵道改良を始めなければならぬ所が多くある様に考へられますからこの問題解決は鐵道改良の根本計畫を定むるに甚だ重要だと存じます。

さて上述の應急工事は皆何れも豫期以上の成績を掲げて専ら大正の前半は主としてこれに

よつて輸送量の増加を切抜けることが出来ましたと申して差支ありませぬ。これ等が一段落を告ぐると共に愈々この附近の鐵道改良施設の根本にメスを當てなければならぬ狀勢に立至つたのであります。どこからどんな風にメスを當てたかを申し上げます。

鐵道の常にバロメーターとして居りますものは輸送力でありますがこの附近の鐵道は何れも輸送を樂々こなして居るものはありませぬが、就中東海道幹線の輸送力不足は最も鐵道當局者を恐れしめたのであります。東海道線の輸送力不足といふことを尙解析して考へますと大阪驛の狹隘と東海道線の數が現今の複線では足りないといふ二點になります。其の内第一に考へなければならぬことは大阪驛の狭いといふことであります。

輸送力不足といふ問題に對しては廣軌とすること、或は複線を複々線にするといふ風に線路増設といふことが直に結びつけられて考へらるゝのが一般であります。廣軌問題は鐵道の性質の變化でありますから茲に申述べませぬが鐵道作業の實際から見ますと輸送力不足に對し線路増設もとより必要であるが尙これより一層停車場(特にターミナル)の擴張が密接なる關係を有してをります。現在京阪間の大部分は複線ではあります立派な自動信號設備を持つてをりますので輸送力には未だ可成りの餘裕を持つてをると謂つて差支ありませぬ。然し大阪或は京都に引續き來る列車を收容する餘地がないから今日以上列車を増すことは甚困難であるといふ狀勢にあります。我國有鐵道の現状に於て輸送力不足を訴へて居る地方は多々ありますがそれは常に其の附近のターミナルに於ける列車發着線及乗降場の足りない事に歸着してをります。一言外國の例を申し上げますとペンシルベニア鐵道の紐育ペンシルベニア驛とマンハッタントランスワを貫く例のハドソン河底隧道は複線で其の距離約6哩になつてをります。1日無慮600回の長大なる列車を優に運轉してをります、これは紐育にペンシルベニアといふ大きな驛を控へ尙其の背後にはイーストリーバーを経て巨大なるサンニースайд客車操車場を控へてをるからであります。これは複線區間が5哩か6哩かの短い區間であるので600回も運轉することが出来るのでどこでもそんな譯には行くまいと考へますが、兎に角輸送量と停車場の設備は線路數以上に密接な關係のあることはこれを以て見ても明かであります。

外國の例をとるまでもなく東京省線電車の輸送量はよく問題になります、私も先年これに關係して居た事がありますが何時も問題の起りはターミナルである、東京驛の側線なり乗降場が不足して居るといふ事に歸着して來ました。停車場改良といふ事が單に停車場の建物を立派にするのみの目的による仕事であると考へらるゝ事が往々ある様に思ひますが決して國有鐵道はそんな目的で停車場改良を企てゝ居るのではありませぬ。無論停車場を立派にする事を不可とするものではありませぬが鐵道から申せば停車場が綺麗になることは輸送増加策の副産物としか考へて居ないのであります。我國有鐵道に於ける停車場建築に對する觀念は

米國等の夫れと全く異つて居ります。それで先づ大阪驛の擴張から申上げます。大阪驛は狭い。然しどんな風に狭いか。又どんな風にこれを擴張しなければならぬか。即其のレクワイアメントを申上げますと之を左の四つに大別することが出來ます。

- 一 乗降場及列車發着線の増設、本屋待合所等の擴張及手小荷物取扱の便利増進。
- 二 旅客列車の操縦場の擴張。
- 三 自驛發着貨物の爲貨物ホームの増設連絡する道路及水面の擴張。
- 四 貨車操縦場の擴張。

大阪驛は貨客集中の中心でありますから以上の4項は大阪驛内に於て之を行ふことが最も理想的で、大阪驛と離れば離れる程具合が悪くなります。然し之を同一箇所で成し遂げるには甚廣大なる地積を要します。到底現在の梅田の位置では不可能であります。第一項と第三項即旅客の取扱及自驛發着の貨物取扱はこれを他に移すことは無意味であつて如何なる犠牲を拂つても現在梅田の位置で成し遂げなければならぬが、第二項と第四項は絶體的に市内に置くを要しない近く郊外に持つて行くことが出来る。それで先づ第四項の貨車操縦場として吹田を選びました。此の地は東海道幹線にあつて比較的地價も廉く障害物も少く且他の鐵道即城東線、關西線、片町線に連絡が便利であるといふつまり三拍子揃つた地點でありました。依つて大阪驛の狹隘を救ふには吹田に操縦場を作つて大阪の分店を作る必要があるので大急ぎに吹田操縦場に着手しました。吹田操縦場では約23萬坪の土地を買収し、1日4000輛の貨車取扱並に貨車修繕工場、機關庫等を作る目的にて工事を始め大正12年第一期竣成しました。今日1日約2000輛以上の取扱をしてをりますが、當初の目的たる梅小路の作業を之に移すには今日車輛が輻輳し過て居るので近く3000輛の取扱が出来る様に擴張する積りで目下準備中にあります。そうして梅小路の作業を多少吹田に移す積りであります。それで梅小路の一部は近き將來實施せらるべき米原京都間の復々線工事に關聯する設備に振向けらるゝ筈になつてをります。それから第二項の旅客列車操縦場の事を申上げます。實は現在大阪驛には旅客列車の操縦は福知山線のみに對し其の設備を持つてをりまして幹線たる東海道線の列車に對しては單純なるウエーサイドステーションであります。然しながら大阪驛に於ける旅客の状態を見ると決して其の實質はウエーサイドステーションではない。旅客の8割は大阪驛に於て旅行を始めるか或は終つてをる。大阪を素通りするものは2割に過ぎないのであります。都合のよい列車には降りただけの客が乗るから何等差支ありませぬが一般にはそううまく行きませぬ。どうしてもこれが爲にある列車は能率の悪い運轉を餘議なくされるのであります。其の最も分り易い例は朝晩の急行列車であります。つまり理論上から見ても實際上から見ても大阪驛には列車の半數以上はこゝで打切りとするのが至當であります。亦それが經濟的自然的であります。然しこれを行ふには深山の乗降場と廣い客車操縦場が必要

とせらるゝのでありまして現在の設備では到底思ひもよらぬ事であります。大阪旅客驛の擴張に對しては種々の意味がありますが大阪驛を名實共に大ターミナル驛とすることが根本のレクワイヤメントでありますのでこの客車操車場は擴張よりも寧ろ新設に近いのでありますが大阪驛の改良計畫の重要なるファクターであることは申す迄もありません。

客車操車場の位置はこれ亦大阪驛になるべく近い處がよいのでありまして、大略 1 日 50 の旅客列車を取扱ひ得る設備とする考であります。

客車操車場の位置はまだよく定まつてをりませぬが、吹田河崎間は旅客専用線となり複線(他の區間は貨客兼用の複々線であります)でありますから、空車廻送が何れか一方の側に偏することを恐れてゐますので幸に北方直通貨物線があるから之を大阪驛のループ線の様に使ふことが出来れば甚好都合でありますから、そんな風に考案を廻らしてをります。この客車操車場は大阪旅客驛擴張と共に竣工させる必要があります。

次に大阪驛の擴張の第一項と第三項つまり直接公衆と接する部分の擴張計畫を申し上げます。當初の大阪驛の改良計畫では今日よくわかりませぬが單に現在の大阪驛の各部を擴張した様な形のものでありました、これが爲西方に擴張せられて福島町が殆んど全滅するといふ形であつたそうであります。所がこれでは大阪市の發展を阻害するといふので激烈なる反對がありましたので、本案は發表するに至らずこれを改案することになつて現在の案が出来上りました。

一體現在の大阪驛は其の形では旅客貨物の併用驛であります。然し大驛に於ては旅客と貨物の取扱を分割することがすべての點に利益を伴ふから分けて作る方が得策であります。強て併用にすると第一設備が著しく無理になります、従つて取扱の上に於ても甚不便であります現在の形ですらも内部は旅客と貨物に別の管理者を置いてある仕末であります。そこで新しい案即現在の計畫には旅客驛と貨物驛を全然分離することに致しまして、旅客驛は現在の位置に擴張し、貨物驛は人家の比較的少なかつた裏(元工業學校のあつた處)に作ることにして別に上淀川から分岐線路を出すことに致しました。工事の順序上貨物驛より着手しました。この貨物驛は年額 300 萬噸(現在大阪驛の取扱量は年額 180 萬噸)位の取扱能力を持たせてありまして目下工事中本年の 6,7 月には竣工の豫定で一部の開業を致します、新貨物驛改築の結果大阪驛には重量品持込を禁止してをりましたが無論これを解きます爲に只今年額 180 萬噸であります直に 200 萬噸を突破することゝ考へてをります。この貨物驛は其の性質上地平に設置せらるゝのであります旅客驛は大阪市の發展の注意をなし、上下淀川間の東海道本線及城東線櫻宮大阪間を高架にし現在梅田驛は高架驛となす豫定であります。此の結果阪急線及阪神北大阪線は東海道線の下を通じます。又大阪市は上下淀川間及城東線下には十數の都市計畫道路並地下高速鐵道を建設せらるゝ計畫と承つて居ります。貨物分岐線も目下

工事中でありますがこの線は半高架線でありますが東海道線及其の以北道路と平面交叉する所は少しもありません。西成線は舊來の形其の儘でありますが主として貨物線たるの関係上大阪高架旅客驛との聯絡を断ちまして東海道線高架下をくゞつて新しき貨物驛に聯絡し吹田に至らしむることにします。かくの如く致します結果城東線では貨物列車運轉、西成線には旅客列車の運轉が直に大阪驛と聯絡をしないこととなります。城東貨物線の貨物列車運轉に就ては後に申上げる様に城東貨物線を敷設することとし目下其の工事中であります、西成線の旅客列車運轉に對する對策は未だ確定して居りませぬ。何れにしても西成線の旅客数はさまで多くもありませんし之に併行して市電も走つて居るので重大問題となることは恐らくあるまいと思つて居ります。尙新貨物驛前には大阪旅客驛の裏に並行して道路を作りますのみならず、南北線に突當つて即阪神ターミナル前から1本旅客驛の眞下に道路を抜く計畫でをります。新貨物驛の水運は只今の堂島運河を旅客驛の下を通じて新貨物驛まで延長する積りでをります。

大阪旅客驛の設計は細いことは未だ明になつてをりませぬが大體すべて鐵筋コンクリート或は鐵骨コンクリートのスラブとして線路下を利用することによりまして土地の狹隘を補ふ積りであります。東京驛とは外形上著しく變つたものが出來上ると考へてをります。乗降場は6本即列車發着線12本で1時間最大30列車を發着させる能力を持たせる考でをります。停車場のメインビルディングは大體只今の本屋位置になります。兩袖の方はずつと後に退りますので餘程前のあがきがよくなると思ひます、其の上に大阪市の方でも種々御研究の事と承つて居りますから今日の如き混雜はあるまいかと考へます。然し大阪驛に集中する交通路線の数は甚多く都市計畫路線數條が大阪驛を中心とするが如く計畫されて居ります。亦向つて右は阪神急行電鐵會社がすでに大ビルディングに着手してをります。高速鐵道一號線及二號線のターミナルも出來ます。又國有鐵道が城東線を高架にした跡の路線は京阪電鐵が乗り入の免許を持つてをりますから京阪のターミナルも此の附近に出來るかと思ひます。又向つて左には鐵道用地約3000坪を讓渡して中央郵便局即郵便のターミナルが出來る筈であります。阪神のターミナルも無論あるといふ風にこれ等が丁度顔をつき合せることとなりますから申々賑ふことゝ存じますので充分に混雜をなくすることは餘程難しいと思ひます。只今各ターミナルの間に鐵道の事務所、小荷物扱所、自動車庫、料理店等がありまして眺望を妨げて居りますが、これ等は多く高架線路下に這入りまして正面に其の玄関を設けない豫定になつて居りますから大阪驛頭では共同の廣場を中に各ターミナルの展覽會場となるの感があると思ひます。

昭和8年から12,3年の間には必ずこれが實現すると思ひます。大阪旅客驛は貨物驛が竣功しませぬので目下着手は出來ませんが上下淀川間のアプローチには本年度着手の豫定で昭

和 5 年高架線上に切換へ昭和 8 年全部を竣成の豫定にしてをります。

次に京阪間の複々線工事を申し上げます。複々線工事は大阪吹田間は完成してをりますので、目下工事をしてをりますのは主として吹田京都間でありますが、昭和 5,6 年頃に完成させる積りにしてをります。この複線所謂方向別式といふ形で 4 本の軌道中の 2 本は急行兩側はローカルトレンといふ風に運轉させます。現に竣功してをる神崎東灘間もこの式で我國でははじめての試みであります。複線を二つ並べた方式を線路別式と申してをりますが何れがよいか悪いかは鐵道の専門者連中に議論がありまして實はよくわかりませぬ。但し京阪間には中間に大きな驛がなく又電働車を運轉するが如き計畫がないこんな風の所では方向別式の方が輸送の弾力に富んで居ることは論のない處でありますから、單に輸送の能率の大なるものがよい京阪間などには適當な計畫であるといふのでこの式に決定せられた次第であります。

次に城東線に就て申し上げます。城東線は高架として大阪旅客驛に連る關係上貨物列車を乗入れさせることは全く無意味でありますからこれは直に吹田貨車操車場と連絡をさせなければなりません。その爲當初は天満驛邊から分岐して東海道線に結ぶ計畫をしたのであります。然しこれは甚困難なる事業でありまして殊に今日この附近は發展をいたしましたので益々難しくなりました。たとへ餘程の困難を耐へしので之を成し遂けても關西線との分岐點天王寺で貨車の操縦が困難だから天王寺を大きく改築しなければならぬこれ又困難な事業である。その上城東線も現今一日 100 回以上の運轉をしてをるので、そう永く複線で捨置く譯には行かない、用地の低廉ならざる現在城東線に土地を買収し之を新しく 2 線増設する事はこれ亦容易でない、これに加ふるに地平線に 4 本を並べることは自體に出来ない。そんな次第で寧ろ吹田から直に分岐して大阪市の外側を通過する城東貨物線を新設する方が工事上にも列車運轉上にも便利であるといふ事が攻究せられて、在來の城東線中京橋天王寺間はしばらく現状維持といふ事に致しまして茲に城東貨物線を此の圖(附圖第二)の如く新設することになりました。鐵道の自營上當を得た計畫だと思ひます。そこで只今は櫻宮附近の舊水道貯水地跡に作りました貨物驛で昨年末開業した淀川貨物驛と吹田の間を第一期工事として目下全線に亘り工事中であります本年の秋には開業の運となります。この結果關西線、片町線等の貨物は吹田を経て大阪の新貨物驛に出ることになります。

かくの如くなりますと貨物のあるものは現在より大阪へ着くには迂回しなければならぬ、いくら遅くなるものも生ずる譯であります。例へば河内や泉南地方から來ます野菜類の如きは甚迂回することになります、又下ノ關方面から大阪驛に向つて來る貨物殊に鮮魚類なども同じ運命を受くるのであります。無論特別の扱によりまして急送の手段をとりますが、この苦情はよく聞く處でありまして貨物操車場を作りましたとき何時でもこの問題が起るので

ありまして現に名古屋にも稻澤の操車場を作つたので同様な問題が起つてをると聞及んでをります。

操車場の目的は貨車の集配をよくする設備でありますから一般的に車の運用が直しくなり従つて貨物は餘程脚が速になつて居るので總體的には貨物をより早く運ぶ事になります。貨車の輸送が増加すればする程此の設備を必要とするのであります。然し近距離の特種の貨物には前申上げた様な逆な現象が起る事も又あり得るのは之は不得止ぬ事と存じます。どうも國有鐵道改良は大局から打算せらるゝので所謂大男總身に智慧が廻り兼ねといふ事になつて小手先がきかないことが往々出來ます。爲に近距離輸送は旅客と貨物とを問はず電車や自動車の領域になつて行くものが澤山ありまして國有鐵道の發達が國家のトランクラインとしての使命を全くさせるといふ方針にありとせば不得止ぬ成行ではあるまいかと考へてをります。歐米各國殊に米國はこの現象が著しい様に思ひます。近距離輸送に對し大規模の鐵道は所謂イタンカニといふ風の關係にあります。何れの國を問はず都市集中の勢盛なる結果近距離輸送は益々發達し且立派な収益を鐵道に與ふるものであるが爲であります。

最後に大阪臨港鐵道のことを申上げます。大阪臨港鐵道は今宮から分岐して福崎町に至り茲に臨港操車場を設けこれより先には大阪市に於て施行する海岸地先の鐵道と聯絡することになります。此の線には3箇所計りリフトブリツヂがあります。つまりらぬ小さいものであります。近來ムーベブルブリツヂ等が手軽に用ひらるゝことになりましたのは鐵道の一大進歩と考へて差支ありませぬ。この臨港鐵道は本年の夏には大阪市の岸壁竣工と共に列車運轉の運になります。臨港鐵道が問題になりましたのは隨分古い話で其の起原は確か明治41、2年頃かと存じます。南線にするか北線にするか種々世間の議論となりましたが、北に西成線があるから南方にも1本必要だといふ大阪市民多數の希望によつて議論は南線に統一せられて以來愈本年十數年來の問題が具體化された事になります。この臨港鐵道の外に大阪南部に於ける貨物驛といふ問題がもう一つあります。國有鐵道で大阪市の南部に貨物を取扱つて居る處は只今では湊町と今宮で内主なるは湊町で年約90萬噸を取扱つて居ります。大阪驛に次ぐ大驛であります。所が湊町は非常に狭い、之を擴張しなければならぬが其の餘地がない。湊町が地の利を得て居る爲に湊町に出入して居る貨物も勿論澤山あるが外に適當な驛がないから多少の不便をしのびながら茲に集つて居るものも少くないのでありますから湊町を擴張する代りにどこか南に適當の地點があれば貨物驛を造り湊町はしばらく現状維持とする案であります。

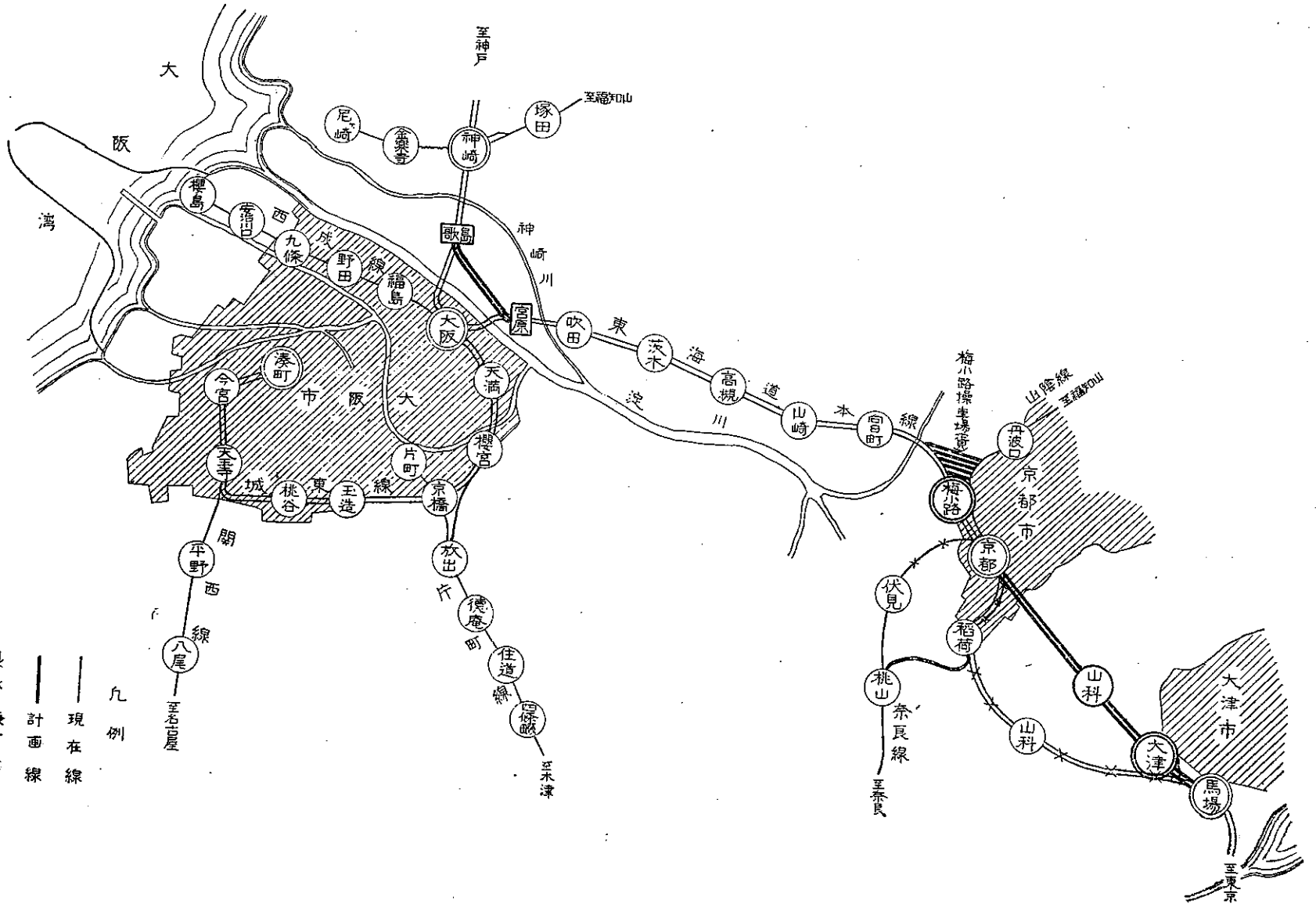
其の計畫に就ては未だ申上る時期に達してをりませぬが、承ります處によりますと今日大阪市の港灣擴張案が定まりて木津川を港内に取り入れて岸壁が澤山出來るといふ事だそうでありますから何れ第二の臨港線の問題が起ると思ひます。大阪市の三大運河たる安治川、尻

無川、木津川の内前2者には其の川岸に近く鐵道を持つて居ります。獨り木津川にないのでありますから將來起るべき第二の臨港鐵道はこの木津川と密接な關係を持たさしむることになるのではないかと考へて居りますから大阪南部に造らんとする貨物驛の計畫もこれと併せて考慮するの必要がありはしまいかと私は考へてをります。

さて臨港鐵道が出來た場合を想像しまして築港岸壁から關西線方面の出入は至つて便利でありますから東海道線に至るには天王寺、平野、放出を経て吹田に出るのでありますから安治川又は櫻島から大阪を経て吹田に出るものと距離に於て約10哩の迂回になります、この迂回は貨物運賃にどれだけの影響を及ぼすかと申しますに無論距離と貨物の品種によりて異なりますが大阪港に出入する貨物の内最も金高の多い綿製品(三種)で鐵道貨物の平均運送哩100哩位の處では運賃1噸當り15錢位の差異でありますから貨物の移動は荷揚場設備の關係、倉庫の關係、鐵道貨車の配給の關係等によりて必しも計算通りには行かないのでどんな風に臨港鐵道の爲に貨物輸送が變化して行くか目下鐵道運輸業者の中でも種々の見方をして居るといふことを申上げて此の講演を終ります。

(完)

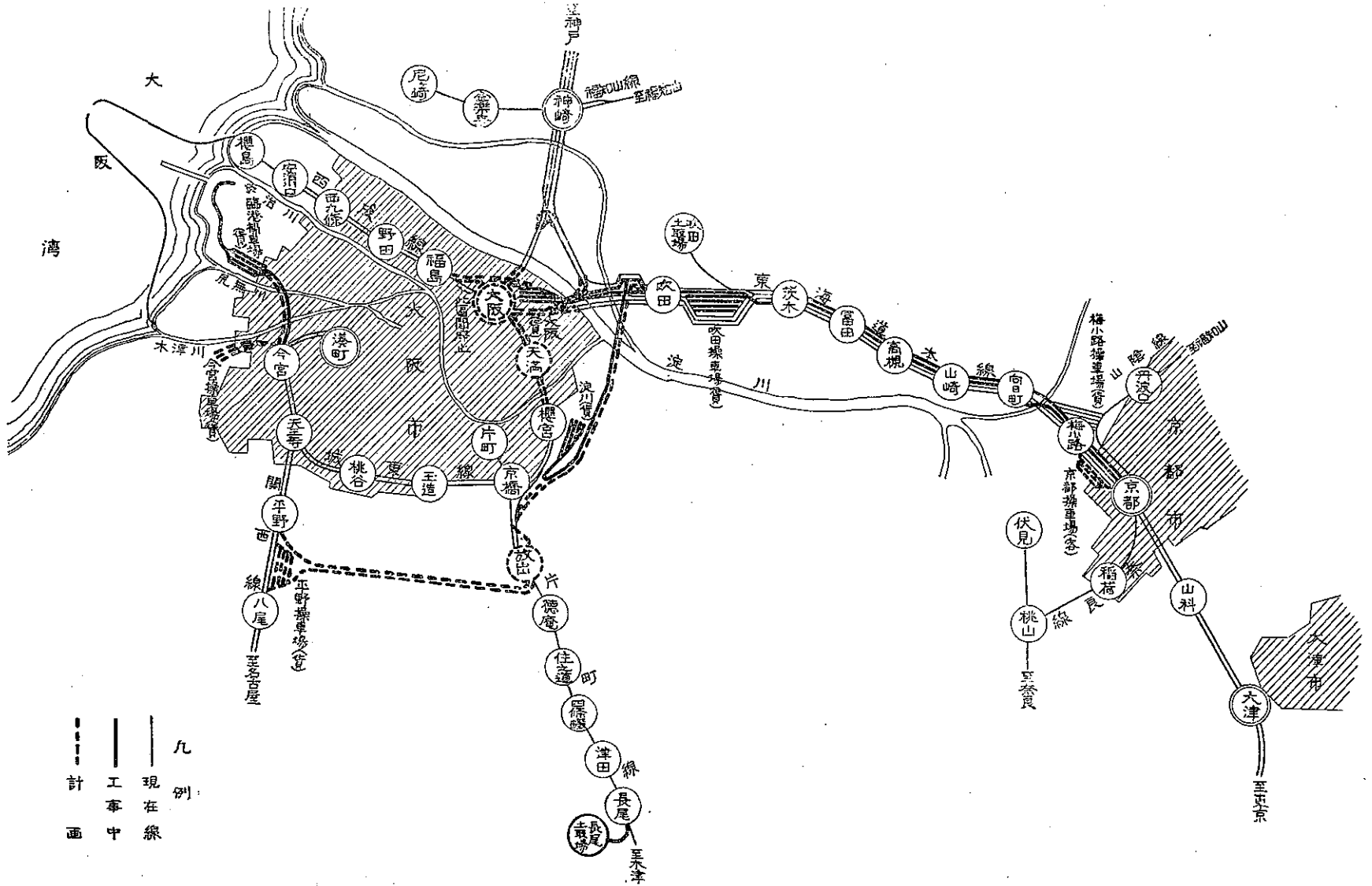
附圖第一 大正初年頃の京阪地方鐵道網圖及應急改良施設圖



此は本會の調査第十四號第二圖附圖(一)

- 凡例
- 現在線
 - 計画線
 - *** 廢止十九線

附圖第二 京阪地方鐵道改良工事並計畫略圖



(土木學會雜誌第十四卷第二圖附圖)