

## 第二編 地方鐵道及び軌道

### 第一章 線別被害概況

地方鐵道及び軌道の被害は第三十五表及び第三十六表に示せる如くにして、今各線別にこれが概況を記せば次の如し。

#### 第一節 熱海軌道

本線は熱海線眞鶴驛より相模灣の西岸に沿ひて熱海に達する軌間 2 呎 6 吋、延長 6 哩 7 分の國有軌道にして、當初大日本軌道會社の施設に係り、沿線地形の險阻と鐵道工事の簡略なりしに加ふるに、震源地帯に近かりしを以てその被害亦大なり。就中中央區間たる門川、伊豆山間 3<sup>2</sup>/<sub>3</sub> 哩の如きは山崩れのため隣接せる縣道と共に海中に滑落し、その前後 3 哩 2 分の區間亦線路建造物の大半を破壊せられたり。

本軌道は熱海線工事の進捗を待ちて撤去すべきものなりしが、震災の被害甚しく、復舊容易ならざるためその儘廢線せらるゝに至れり。

#### 第二節 小田原電氣鐵道株式會社

本線は國有鐵道小田原驛前より小田原市街を過ぎて箱根湯本に至る軌道線 3 哩 7 分と湯本より函嶺を攀ちて強羅に達する地方鐵道線 5 哩 7 分と強羅上強羅間の鋼索鐵道線 0 哩 8 分とより成るものにして、鋼索鐵道線は殆ど被害なかりしも、小田原町内の軌道線は震災のため電線路建造物等の被害甚しく、車輛の燒失せしもの 17 輛に及べり。而して小田原市街より湯本に至る區間、早川及び山麓に沿へる築堤切取は大部分崩壊して土留石垣は殆ど原形を留むるものなく、切取の大なるは山崩れとなりて線路を埋没し、これがため車輛の埋没せられたるもの 2 輛あり。

又湯本より強羅に至る地方鐵道線は大部分山腹を削りて僅に線路を敷設せるを以て、從て切取及び築堤の崩壊甚しく、且山崩れのため線路の埋没建造物の倒潰せるもの亦多數にして湯本宮ノ下間の被害殊に著し。(寫眞第四百三十二乃至第四百三十八參照)

橋梁の被害も相當大にして、水ノ澤橋梁、鏡澤橋梁、大澤橋梁、中ノ澤橋梁等の如き小徑間の橋梁及び暗渠は崩壊せる土砂のため埋没或は大破したるもの多く、この外地震動のため橋臺、橋脚の切斷せるもの亦尠からず。然るに本線中最大の橋梁たる早川橋梁(徑間 200 呎、複ワーレン型構桁 1 連)は、僅に構桁が床敷上にて約 2 吋南西の方向に滑動せる外何等の變化を認めざりき。

隧道に在りては土砂崩壊のため坑門の埋没せしもの多く、又坑門及び内部に龜裂を生ぜしものあるもその程度比較的輕微にして、常盤山隧道西口坑門より 1 鎖餘の間拱頂に近く 2 條の龜裂を生じ且 2 吋の喰違ひをなせると、畑山隧道の入口より 1 鎖餘に亘りて縦横の龜裂を

生ぜるを大なるものとす。

本線の復舊は比較的遅く、その軌道部分は大正十三年七月九日を以て、地方鐵道部分は同年十二月二十八日の宮ノ下、大平臺間の開通を以て(運轉開始は同年九月十日箱根湯本假出山間)、又鋼索鐵道線は十四年三月二十一日を以てそれぞれ復舊工事を了りて全線運轉を復活せり。

#### 第三節 横濱市營電氣軌道

本電車線は横濱市街の火災の爲め架空線悉く燒斷して鐵柱のみ殘存し、全車輛 153 輛の内 18 輛は瀧頭車庫倒潰のため壓壞し、1 輛は運轉中横濱刑務所の煉化石塀倒潰のため大破し、75 輛は高島町車庫内又は各所に在りて全燒せり。

建物は電氣局本局及び修繕材料倉庫の僅に類燒を免れたる外、38 棟 3,100 坪を烏有に歸し、鐵筋混凝土造なる常盤町變電所の倒潰燒失と、煉化石造なる千歳橋變電所の倒潰(火災は免れたり)は動力の供給を全く絶滅せしめたり(附圖第百六及び寫眞第四百三十九乃至四百七十參照)。

軌條及び枕木は辛うじて殘存したるも、吉田橋、駿河橋間の如きは道路全く潰裂して約 6 呎餘河岸に滑動し、久保山及び元町隧道口の崩壊、神奈川驛前より横濱驛前に至る道路の大龜裂、築地橋の墜落、西ノ橋の燒失等のため軌道も亦甚大なる損害を蒙りたり。

而して市當局は鐵道聯隊等の助力を得て鋭意これが應急工事に努め、十月二日神奈川馬車道間の開通を初めとし、順次復舊して十月二十六日に至り全線の運轉を回復せり。

#### 第四節 京濱電氣鐵道

本軌道は軌間 4 呎 6 吋にして、品川町神奈川町間の本線並に 3 支線を合せその延長 17 哩 32 鎖あり。線路の大部分は地質軟弱なる水田濕地等を通ずる築堤上にあるを以て被害亦尠からず。即ち反町仲木戸間の土留石垣は孕出或は崩壊し、仲木戸新町間の築堤(最高 20 呎)は延長約 400 呎、幅平均 30 呎に亘りて沈下し、その最大 6.5 呎に及べり。

多摩川橋梁は橋脚軀體と井筒との接合部附近に於て水平龜裂を生じ、海老取川橋梁も亦多少の損害を蒙りたり。(寫眞第四百七十一乃至第四百七十四參照)

この外建物に在りては川崎停留場に於ける倉庫 1 棟の傾斜、車庫 2 棟の倒壊、川崎發電所に於ける煉瓦石壁の崩壊、及び屋根 1 部の墜落による蒸氣機關、變流機、變電機等諸機械の破損、大森變電所に於ける混凝土壁の傾斜等の被害ありたり。

而して九月十一日品川新子安の運轉を開始し、漸次復舊して十三年三月十六日に至り全線開通せり。

#### 第五節 東京市營電氣軌道

本軌道の被害は震災よりも寧ろ火災に因るもの多く、その火災の如何に猛烈なりしかは、

前記横濱市電の鐵柱の大部分がその儘使用に堪へ得たるに反し、本軌道の類焼地域に於ては全く使用し得ざるもの數百本に上りたるに徴するも明なり。

本軌道は火災を免れたる區域比較的多かりしを以て、建設費に對する損害の割合は横濱市電に比して低率なるも、規模廣大なるためその損害額は他の地方鐵道及び軌道の損害額の總計に比して多きこと4倍弱に相當せり。被害の主なるものは客車の焼損817輛、軌道の焼損單線延長109哩、橋梁の焼損26（永代橋、吾妻橋、厩橋、鎧橋、御茶ノ水橋、小川橋、中ノ橋、千代田橋、築地橋、黒龜橋、海邊橋、彌勒寺橋、業平橋、相生橋、汐見橋、船木橋、黒船橋、和泉橋、新川橋、彈正橋、神田橋、幅島橋、北野橋、菊川橋、江東橋、俎橋）、地震に因る橋梁の破損6（月島橋、新常盤橋、天現寺橋、初見橋、市ヶ谷橋、赤羽橋、三原橋）、架空電線路の焼損41哩その他品川發電所の倒潰を始めとし澁谷發電所、春日町外9變壓所、小石川外4變電所の破損、有樂町外6變壓所、京橋外2變電所の焼失等なりとす。

而して當時市内に於ける混亂極度に達し、電車運轉開始の要切實なるものありしを以て市當局は鋭意その應急施設に努め、九月六日を以て神明町電車庫前、上野三橋間の運轉を開始し、同月十日に至り凡そ火災を免れたる地域内の運轉を復舊し、爾後郊外方面より市内の中心に向ふ線路の復舊を主とするの方針を採り、十月末日には震災前の約5割3分の開通を見、十一月下旬に至りては深川方面を除き大部分の運轉を開始するを得しが、十三年九月十七日厩橋、外手町間の開通を最後として運轉の復舊を完成せり。

### 第六節 東武鐵道

本鐵道は東京市内淺草驛を起點とし、遠く埼玉、群馬、栃木の各縣に跨り、その所屬線路の大半は激震區域を脱せしを以て、全線の上より觀れば被害比較的大ならざりしも、東京大火のため本所小梅乙町所在の本社を始めとし、附屬倉庫、俱樂部及び淺草停車場等10數棟の類焼せる外、竹ノ塚、武州大宮兩驛舎の倒壊、その他橋梁道床の沈下龜裂等被害必ずしも尠からず。

本線路は往時の沼澤又は川溝の跡に敷設せる部分あるを以て築堤の被害從て大にして、鐘ヶ淵北千住間綾瀬川附近に於ける高14呎乃至15呎の築堤は延長約1,700呎に亘り、最大約13呎の沈下を來し、又大澤武里間淺草起點13哩附近に於ける築堤（高4呎乃至5呎）は古利根川と元荒川とに挟まれたる往古沼澤の地に築造せられたるものにて、延長約2,600呎に亘りて3呎乃至4呎陥没し、又その一部分に於ては築堤は地盤中に陥没して無数の龜裂を生じ細砂を噴出せり。

尙荒川放水路の開鑿に伴ひ大正十一年以來開業せる荒川放水路橋梁は、基礎には著しき被害なかりしも西新井方構桁（徑間200呎）1連川下方に移動し、その他の橋梁に於ても橋臺の沈下せるものありたり。（寫眞第四百七十五乃至第四百七十九）

而して本線の復舊は西新井柏壁間は九月六日開通せしも、西新井淺草間は荒川放水路橋梁の復舊工事に時日を要せしため遅延し同月二十二日に至りて漸く全線の運轉を回復せり。

### 第七節 その他の鐵道及び軌道

神奈川縣下に於ける前記以外の湘南、江ノ島各軌道及び相模鐵道の如きは激震地帯なる湘南の海濱に沿へるを以て、線路或は陥没し、或は決裂し、甚しきはその線路道床軌條と共に地中に埋没せるものあり。

東京府下の各地方鐵道に於ては神奈川縣下のものに比し被害概して尠かりしも、東京市内を起點とする城東、京成、京王の各軌道は何れも一部火災の厄に遭ひ、城東電氣軌道の如きは震後32日を経て始めて運轉を開始するの狀態なりき。

その他玉川、王子の兩軌道、武蔵野、青梅、多摩、西武の各地方鐵道等多少の被害を受けざるは無く、或は容易に舊態に復するを得ずして運轉を休止せしものありしも、前記城東電車を除く外は大體九月中に震前の運輸狀態に復せり。

以上の外静岡、千葉、埼玉の3縣下に於ける鐵道及び軌道亦多少の被害を蒙りたるものあれども特に記すべきものなく、群馬茨城の兩縣下のものに於ては全く被害なかりしと云ふも可なり。

## 第二章 被害詳説

### 第一節 相模鐵道東海道國道跨線道路橋

**構造概要**（附圖第百三參照）東海道國道（現國道一號線）の本鐵道線路を乗越ゆる地點に架設せる徑間18呎、斜角左80度の鐵筋混凝土桁橋にして、大正十年の竣工に係る。兩橋臺は基礎軀體共に混凝土工（セメント1、砂3、砂利6）にして、軀體の高は16呎3吋、基礎根入りは施工基面以下3呎6吋なり。而して附近の地質は上層は砂、下層は砂利にして良好の部に屬せり。

**被害狀況**（附圖第百三參照）東京方橋臺は基礎諸共約9吋前方（西方）に水平滑動をなし、桁受面以上のバラス止破壊し、煉瓦造り高欄の一部破損、翼壁全部崩壊し、又沼津方橋臺もバラス止に龜裂を生じたり。然れども地盤良好なるためか橋臺の沈下又は傾斜等の被害を認めず。桁は桁體そのものに異狀なきも、床版と連續設計に非らざりしを以て離脱約1吋の移動を生じたり。

### 第二節 相模鐵道境橋梁

**構造概要**（附圖第百四參照）本橋梁は茅ヶ崎起點0哩74鎖90節に位し、耕地中の溝流に架せる徑間13呎の轉壓工形桁にして、大正十年八月の竣工に係る。橋臺は混凝土工に

して高 5 呎、基礎は杭打混凝土にして根入り 3 呎 9 吋なり。而して混凝土の調合はセメント 1、砂 3、砂利 6 の割合なり。

**被害状況** (附圖第百四參照) 兩橋臺とも傾斜し、茅ヶ崎方に於て 2 吋乃至 3 吋、寒川方に於て 1/2 吋乃至 1 呎の沈下を生じ、且これがため線路中心線多少回轉せり。但兩橋臺とも震災以前に於て幾分沈下傾斜の形跡ありしものゝ如し。

### 第三節 東京電燈株式會社江ノ島電車線行合川橋梁

**構造概要** (附圖第百五參照) 本橋梁は藤澤起點 3 哩 68 鎖 28 節に位し、徑間 27 呎 8 吋、鋼鐵製工形桁にして、明治三十六年四月の竣工に係る。橋臺軀體は新小松石積にして、高 15 呎 8 吋、基礎は鎌倉方は杭打混凝土工、藤澤方は岩盤なるため單に混凝土工とせり。而してモルタルの調合はセメント 1、砂 2 の割合なり。

**被害状況** (附圖第百五參照) 藤澤方橋臺は上部より 3 呎 6 吋の下迄又鎌倉方の上部より 9 呎 9 吋の下迄何れも崩壊し、桁は壊れ残りの橋臺上に墜落せり。尙藤澤方橋臺には縦に龜裂を生ぜり。

### 第四節 横濱市營電氣軌道築地橋

**構造概要** (附圖第百七參照) 本橋梁は神奈川起點 0 哩 40 鎖に位し、線路の方向北 16 度東にして締りなき粘土層の埋立地に架せる市街橋なり。橋桁は工形鐵桁 24 呎 3 吋 2 連、及び 26 呎 6 吋 2 連より成り、兩橋臺間の距離は 101 呎 6 吋なり。工形桁の大いさは 18 吋×6 吋にして、その間隔電車軌道下に在りては 2 呎 4 吋、その他の部分に在りては 3 呎 6 吋なり。兩橋臺の基礎は混凝土工にして根入り 6 呎、軀體は堅石積にして高 12 呎 7 1/2 吋なり。又橋脚の基礎は根入り 6 呎の混凝土工にして、軀體は鑄鐵管長 12 呎、徑 10 吋、厚 3/4 吋のもの 8 本を連結せるものより成れり。而して混凝土の調合はセメント 1、砂 3、砂利 6 の割合なり。

尙本橋は大正三年竣工せるものにして鐵道線の施工に係る。

**被害状況** (附圖第百七及び寫眞第四百三十九參照) 神奈川方橋臺には被害なかりしが、横濱驛方橋臺はその上部より約 2.7 呎下まで大破し、橋脚は神奈川方より第一及び第二番目のものは基礎より約 6 呎の所にて折損し、第三番目のものは多少傾斜せり。桁は神奈川方より第一及び第二番目のものは墜落し、又第三番目のものは一端即ち第二橋脚端のみ墜落し、橋上軌條(長 33 呎) 16 本橋梁上に於て彎曲且折損せり。

尙間知石空積翼壁の鐵道省線反對側のもの悉く崩壊せり。

### 第五節 横濱市營電氣軌道西ノ橋脇電車専用橋

**構造概要** (附圖第百八及び寫眞第四百五十參照) 本橋梁は本牧線山下町(277 番地)起點 0 哩 2 鎖 25 節に在り、粘土層の埋立地に架設し、全長 100 呎、線路方向北 20 度西にし

て、橋桁は鋼鉄 44 呎 1 連、26 呎 6 吋 2 連より成れり。兩橋臺とも基礎杭打混凝土工にして、杭長 12 呎、末口 6 吋、軀體は煉化石積にして高 16 呎なり。橋脚基礎は杭打混凝土工、杭長 12 呎、末口 6 吋にして、軀體は明治四十四年の施工當時に於ては基礎混凝土の上に鑄鐵管 4 本を連結せるものなりしが、その後外部を混凝土にて包装し、高 21 呎なり。混凝土の調合はセメント 1、砂 3、砂利 6 にして、モルタルはセメント 1、砂 2 の割合なり。

**被害状況** 堀川町方橋臺は上部に小破損を生じ、元町方橋臺は一部破損し、且翼壁間知石空積全壊せり。

堀川町方橋脚は堀川町方へ約 9 吋傾斜し、桁は床石と共に約 6 吋移動せり。尙本橋脚の外部に塗りたるモルタル剝脱し、隅石の外部破損せり。

この外火災のため桁全體のペンキ塗剝落し、又枕木全部及び軌條 16 本燒損せり。

### 第六節 横濱市營電氣軌道榮橋

**構造概要** (附圖第百九參照) 本橋梁は戸部線花咲町十二町目起點 2 哩 0 鎖 70 節に在り、粘土質沖積層の低地に架し、全長 65 呎、線路方向北 47 度西にして、大正二年の竣工に係る。橋桁は工形鐵桁徑間 25 呎 1 連、17 呎 2 連より成り、橋臺は高 14 呎、橋脚は高 16 呎にして共に基礎杭打混凝土工、根入り 2 呎、杭長 12 呎、末口 6 吋なり。而して軀體は何れも煉化石積にして隅石を使用せり。

**被害状況** (附圖第百九、寫眞第四百五十三及び第四百五十四參照) 初音町方橋臺は日本橋方へ約 10 吋傾斜し、且右側上部より 7 呎下方の箇所が始まりて左側上部より 5.4 呎の箇所に終る横龜裂と、右側より 6 呎の點に於て前記の龜裂より分岐して斜め左方に走れる龜裂あり。日本橋方橋臺は初音町方へ約 5 吋傾斜し、且上部より約 4 呎の箇所に水平龜裂あり。又初音町寄橋脚は日本橋方へ約 7 吋傾斜し、且上部より 1 呎の箇所に水平龜裂を生ぜり。橋臺及び橋脚の傾斜に伴ひ橋桁にも多少の移動を生じ、又翼壁元名石空積のものも龜裂を生じて傾斜せり。

尙火災のため軌條 12 本彎曲折損し、枕木橋面敷板及び欄干全部燒失せり。

### 第七節 横濱市營電氣軌道池下橋

**構造概要** (附圖第百十參照) 本橋梁は八幡橋線駿河橋起點 0 哩 22 鎖 50 節に在り、締りなき粘土よりなれる沖積層の低地に架し、全長 99 呎、線路方向北 46 度東にして、明治四十五年の竣工に係る。橋桁は工形鐵桁徑間 21 呎 6 吋 2 連、28 呎 2 連より成り、橋臺橋脚とも基礎杭打混凝土工にして、根入り橋臺は 2 呎 6 吋、橋脚は 3 呎 6 吋、杭は末口 10 吋、長 24 呎とす。而して橋臺の軀體は煉化石積にして高 24 呎 9 吋、橋脚の軀體は鑄鐵管にして高 21 呎なり。尙翼壁を橋臺として車道人道橋を架設せり。

**被害状況** (附圖第百十參照) 中村橋方橋臺桁下より下方 1.5 呎の所に横龜裂あり。橋脚も幾分沈下傾斜し、桁は千歳橋方へ約 1 呎移動せり。この外千歳橋橋臺と翼壁部との間に間隙を生じ、その大なるは 1.5 呎に及べり(千歳橋方)。又翼壁部にも龜裂を生じ、殊に千歳橋方翼壁は大傾斜をなし上部は崩壊せり。

#### 第八節 京濱電氣鐵道多摩川橋梁

**構造概要** (附圖第百十一及び第百十二參照) 本橋梁は京濱本線品川起點 6 哩 40 鎖に位し、全長 1,700 呎、線路方向北 35 度東にして、地質は少量の土を混じたる砂質なり。橋桁は東神奈川方に 100 呎複線式プラット型構桁 6 連、品川方に 40 呎鉸桁 24 連を架し、橋脚は構桁に對しては根入の深 50 呎の圓形井筒 2 箇を沈め、その上に 5 呎×36 呎の煉化石積拱桁軀體を築造せるものにして、モルタルの調合はセメント 1, 砂 2, 混凝土はセメント 1, 砂 3, 砂利 6 の割合なり。

**被害状況** (附圖第百十一並に寫眞第四百七十一乃至第四百七十三參照) 100 呎構桁用橋脚 6 基(全部)何れも軀體拱部と井筒との接合部分切斷せり。

#### 第九節 東武鐵道荒川放水路橋梁

**構造概要** (附圖第百十三及び第百十四參照) 本橋梁は北千住起點 0 哩 43 鎖 10 節荒川放水路に架設せるものにして、淺草方及び西新井方に單線用徑間 30 呎上路鉸桁各 1 連並列、これに續く兩側 6 連を單線用徑間 60 呎上路鉸桁にて塞ぎ中央に複線用徑間 200 呎曲弦構桁 3 連を架し橋梁總延長 1,485 呎 4 吋に達す。

橋臺及び橋脚の基礎は鉸桁に對するものは杭打混凝土工、構桁に對するものは混凝土井筒にして、その軀體はいづれも混凝土工なり。

**被害状況** (附圖第百十三及び第百十四並に寫眞第四百七十五乃至第四百七十九參照) 淺草方橋臺は約 9 吋、西新井方橋臺は約 4 呎の沈下をなし、又橋脚にありては、第一號橋脚は約 4 吋、第七號橋脚(鉸桁及び構桁の架遠用橋脚にして基礎井筒)は約 7 吋、第十六號橋脚(西新井方橋臺に續くものにして基礎杭打混凝土工)は約 2 呎沈下せり。

構桁 3 連の内西新井方の 1 連は川下に向て約 3 呎移動し、端床桁は川下方脊に支へられ辛うじて墜落を免れしも、該床桁並に對風構は屈曲し、下弦材の一部亦少しく撓曲せり。

#### 第十節 東京電燈株式會社江之島電車線極樂隧道

**構造概要** (附圖第百十五參照) 本隧道は藤澤起點 5 哩 1 鎖 82 節に位し、延長 696 呎單線式にして明治四十年二月の竣工に係る。附近の地質は岩層にして覆工には煉化石を用ひ、モルタルの調合はセメント 1, 砂 1, 混凝土はセメント 1, 砂 3, 砂利 6 の割合なり。

**被害状況** (附圖第百十五參照) 兩坑門とも山崩れのため埋没し、又西口坑門(藤澤方)に

近く側壁に縦横の龜裂を生じ、且拱の煉化石十數個剝落したるも被害甚大ならず。東口(鎌倉方)は西口に比して地質良好なるためか被害なかりき。

#### 第十一節 横濱市營電氣軌道元町隧道

**構造概要** (附圖第百十六參照) 本隧道は本牧線山下町(277 番地)起點 0 哩 14 鎖 0 節より同 27 鎖 70 節に至る全長 904 呎餘、線路方向北 12 度西の複線式(反拱付)にして明治四十四年の竣工に係る。地質は表面赤土、内部粘板岩の崖地にして覆工は煉化石を以てし、その厚 2 呎 3 吋なり。尙モルタルの調合はセメント 1, 砂 2 の割合なり。

**被害状況** (附圖第百十六及び寫眞第四百四十二參照) 山下町方坑門及び翼壁全部崩壊し、又坑門内約 7 呎の箇所に於ける煉化石巻目地に沿ひて龜裂を生ぜり。

#### 第十二節 横濱市營電氣軌道線路

**構造概要** (附圖第百六及び第百十七參照) 本軌道は横濱公園附近の一部を除く外總て複線にして、軌間 4 呎 6 吋、軌道中心間隔 10 呎、基礎は割栗石、道床は川砂利、市街地路面は概ね敷石張りなり。而して市街地に於ては 91 封度の溝形軌條を用ひ、曲線部に於ては 102 封度の護輪軌條を用ひ、市街地以外に於ては 70 封度工形軌條を使用せり。

**被害状況** (附圖第百七、第百十七並に寫眞第四百四十三乃至第四百四十九及び第四百五十一乃至第四百五十三參照) 神奈川起點 0 哩 12 鎖より 61 鎖 80 節(横濱驛前)に至る間は海面埋立地(表面は土砂、下部は粘土層)にして、この區間は地盤の變動に伴ひ軌條の左右に移動すること約 3 呎、沈下約 2 呎に及び、又軌條の彎曲せるもの 18 本、折損せるもの 7 本あり。

大江橋より駿河橋に至る 1 哩 28 鎖の間は埋立地又は沖積層の低地(表面は土砂、下部は粘土層)にして、この區間は地盤一般に低下せしため軌條の沈下亦甚しく殊に武藏橋駿河橋間 43 鎖は河岸に沿へるを以て軌條は同方向に押出されて移動約 7 呎に達し、又地盤の龜裂崩壊と共に沈下約 7 呎に及べる箇所あり。尙その他軌條の彎曲せるもの 40 本あり。駿河橋より中村橋に至る 33 鎖 20 節の間は沖積層の低地(表面は土砂、下部は粘土層)にして、この區間は地盤の龜裂及び崩壊のため軌條傾斜或は屈曲し、又沈下せる箇所あり。

八幡橋線刑務所前約 15 鎖間は低地(表面は土砂、下部は粘土層)にして、この區間は地盤の龜裂及び崩壊のため軌條傾斜、屈曲、折損又は沈下せり。

住吉町一丁目より西ノ橋に至る 50 鎖間は沖積層の低地(表面は土砂、下部は粘土層)にして、この區間は地盤の龜裂及び低下のため軌條傾斜或は屈曲し又沈下を來せり。

本牧線上臺より小港に至る 34 鎖間は低地(表面は土砂、下部は赤土)にして、この區間は地盤脆弱なるため軌條左右に屈曲し、且折損箇所 2, 3 あり。

戸部線榮橋前後約 10 鎖間は沖積層の低地(表面は土砂、下部は粘土層)にして、軌條彎曲、折損せり。

戸部線戸部橋前後 8 鎖間は埋立地（粘土層）にして、軌條彎曲沈下せり。

以上の外全線に亘り多少軌條の彎曲沈下を生じたる所數多ありたり。

**應急修理** 以上の被害中軌條の屈曲甚しきものはこれを取換へ、軌道の沈下移動等はこれを整正し、大江橋駿河橋間に於ける如く地盤の沈下又は崩壞の甚しかりし部分には煉化石屑を搗込む等何れも適宜修理を施したり。（完）