

東京、大阪、名古屋、及神戸ノ四大都市ニ於ケル鐵道ノ 新計畫事業ニ就テ

會員 工學博士 岡野昇

輓近都市ノ發展顯著ナルニ伴ヒ都市計畫問題ハ大ニ識者ノ注意ヲ喚起シ一般ニ喧唱セラル、處トナリシカ政府モ茲ニ見ル處アリテ既ニ都市計畫法ヲ制定スルニ至レリ抑都市計畫ニ關係アル事業ハ幾多アルヘキモ都市ノ内外附近ニ布設セラるヘキ鐵道線路及停車場ノ計畫ノ如キ亦其重要ナルモノ、一タルヘシ東京及神戸ニ於ケル市街線大阪及名古屋ニ於ケル停車場ノ擴張ノ如キバ最近ニ於ケル此ノ種ノ計畫ニ屬シ大正八年中天々各都市ノ市區改正委員會ニ附議シ總テ其承認ヲ得タリ今左ニ該計畫ノ内容ヲ紹介セントス

一 東京市街線

東京市内ヲ貫通シテ高架市街線ヲ設クルノ舉ハ夙ニ政府ノ計畫セル處ニシテ其一部タル東海道線ノ東京驛ニ至ルマテノ延長及東京驛ヨリ萬世橋驛ニ至ル間ヲ連絡スル電車線ハ何レモ既ニ開通セリ今後設ケントスルハ東京上野間ノ高架線ナリトス抑該高架線敷設ノ目的ハ蒸氣線ニ在リテハ上野驛ニ終始スル東北線及常磐線ト東京驛ニ終始スル東海道線トヲ接續シ本州鐵道幹線ニ於ケル運轉ノ聯絡ヲ圖ルト共ニ電車線ニアリテハ市内ノ南北ニ貫通スル高速交通機關ノ完備ヲモ期セントスルニアルハ今更喋々スルヲ要セサル處ニシテ是等竣成ノ曉市民及一般旅客ノ享クル便利ハ今日ニ比シ著シキモ

ノアラン (第一圖)

高架線ノ内電車線トシテハ二線ヲ布設セントス之カ完成ノ上ハ現今京濱間ノ電車運轉ヲ延長シテ北方上野ヲ經テ田端ニ至ラシメ尙將來赤羽及大宮ニ至ルマテ漸次線路ノ開通ニ伴ヒ或ハ赤羽ニ或ハ大宮ニ至ル迄一部電車ノ運轉ヲ延長セシムル計畫ナリ此外鐵道院經營ニハ山手線電車アリ此ハ現今山手線ヨリ上野ニ至ルマテ運轉セル所謂東京市ノ環狀線ヲナスモノナリ將來本計畫ノ南北貫通線中該山手線ヲ延長運轉シ以テ品川——東京——上野——山手線ナル一環狀線運轉ヲナスコトモ交通上大ニ便益ナルハ論ヲ俟タサル處ナリト雖モ此ノ如キ運轉ヲナスニ於テハ遠カラスシテ市街線ハ二線ニテ不足トナリ四線ヲ要スルノ時期ニ達スヘシ而シテ高速機關トシテ環狀線ハ放射狀線ノ布設ト相俟テ其効能ヲ發揮スルモノニシテ現今放射狀線ノ缺ケル東京市ニアリテ山手線カ比較的遠距離旅客ヲ運搬スルハ一時的變態ト見做スヘキモノニシテ山手線乗入レノタメニ市街線々路數ヲ増スハ當ヲ得タルモノニ非ス本計畫ノ市内貫通線カ二線ニテ不充分ナル時期ニハ市内多數ノ放射狀線路ノ完成ヲ見之レカ爲メ反テ環狀線運轉ノ緩和ヲ生スルニ至ルヤ明ナリ只市ノ南北交通ノミヲ考フルモ猶二線ニテハ不充分ナラスヤ或ハ紐育ノ如ク急行電車線ヲ要セスヤトノ質疑ニ對シテハ論議ノ價值ナキニアラス今近年東京市内外ノ發展ニ鑑ミルトキハ南北ニ貫通スル高速機關ハ單ニ二條ノ高架線路ニテハ不充分ノ感アリト雖モ之ニ對スル施設トシテハ本市街線ニ沿ヒ四線ヲ設ケストモ少シク離シテ更ニ設クルモ可ナリト認ム又急行電車線ハ他日其要ヲ生スヘキモ紐育ノ如ク南北ノ長大ナル土地トハ大ニ趣ヲ異ニスヘキカ故ニ速ニ之ヲ設置スルノ要モナカルヘシ加之此種ノ交通機關ハ必シモ全部政府ノ事業トシテ施行セサルヘカラサルノ理ナク寧ロ民間ノ事業ニ委スルモ可ナラスヤ現ニ最近許可サレタル東京地下鐵道ノ如キ恰モ同一目的ノ高速交通機關タラントスルモノニシテ院線々路ノ完成ト相俟テ南北交通上遺憾ナキニ至ラン

次ニ蒸氣鐵道線路ハ如何ト云フニ貨物列車ハ旅客列車ノ如ク急速ヲ要セサルカ故ニ市内ヲ南北ニ貫通運轉セシムルノ要ナキノミナラス若此種ノ列車ヲ市中ニ運轉セシムルトキハ此レカ爲メニ線路ノ増設ヲ要シ潰レ地ヲ増スコト、ナルカ故

ニ秋葉原驛ニ通スル秋葉原線汐留驛ニ通スル品川汐留間線路ノ外ハ市内ニ進入セシメサルコト、セリ從テ東北方面ト東海道方面トノ間ニ於ケル貨物列車ハ田端又ハ品川ニテ操車ノ上山手線ヲ通スルモノトス只一部ノ東北線列車ハ大宮ニテ操車ノ上赤羽池袋ヲ經由品川ニ向ハシムルモノアリ而シテ旅客列車線ハ市内ヲ貫通運轉セシムルノ要アルコト先ニ述ヘタル如シ現今東海道線ハ東京驛ニ至ルマテ複線、東北線及常磐線ハ上野驛ニ至ルマテ四線ヲ布設シアリ東京上野間連絡後ニアリテハ今日ノ各線列車ヲ何處ニテ終始セシムヘキヤト云フニ旅客列車編成驛ヲ市内ニ設クルハ不得策ナルカ故ニ研究調査ノ上品川及田端兩驛構内ニ設クルコト、シ東海道線列車ハ全部田端驛ニ東北線及常磐線列車ハ地方列車ニ限り上野驛ニ其他主要ノモノハ品川驛ニ終始セシムルコト、セリ斯クシテ東京上野間ニ要スル線路ハ複線ニテ充分ニシテ自働信號ヲ採用スルコト、セハ片道百回ノ列車ヲ運轉セシメ得ル見込ナリ但現今東海道線列車中横須賀國府津ニ向フモノ東北線列車中大宮ニ向フモノハ將來全部電車トナリ電車線ヲ通スルモノトシテノ計算ナリ尙片道百回ノ列車ニテ不充分ナルニ至ラハ東海道線ト東北線又ハ常磐線列車ノ一部ハ之ヲ合併シ例ヘハ仙臺名古屋間宇都宮靜岡間ト云フカ如キ列車ヲ多數運轉セシメ得ルカ故ニ複線ニテ不充分ナル時機ハ急ニ到達セスト謂フモ大過ナカルヘシ (第二圖)

秋葉原貨物驛ハ後ニ述フルカ如ク之ヲ廢止シ難キヲ以テ之ニ通スル秋葉原線單線ノ高架改築ヲ要ス

斯クノ如クシテ本線路ノ數ハ東京神田間六線 (東京萬世橋間電車線ヲ含ム) 神田秋葉原間四線秋葉原上野間五線ヲ設クルコトナル

次ニ上野驛以北日暮里驛附近ニ至ル間モ高架線布設ニ附帶シ線路ノ改築及増設ハ免レサル處ニシテ電車ニ對シニ線東北線及常磐線急行旅客列車及東海道線全部旅客列車ニ對シニ線東北線地方旅客列車 (上野驛ニ終始スルモノ) 及田端上野間小運轉列車ニ對シニ線常磐線地方旅客列車 (上野驛ニ終始スルモノ) 及秋葉原貨物列車ニ對シニ線合計八線ヲ布設ス (以下上野驛ニ關スル説明參照)

高架線ノ構造ハ從來多クハ徑間三十呎内外ノ煉瓦若ハ鐵筋こんくりト拱ヲ採用セルカ高架下利用者ノ便宜ヲ慮リ且工

事ノ進行ヲ速ナラシメンカ爲メ拱ニ比シ工事實ニ大差ナキ鐵筋コンクリートとすらぶ構造ヲ採用スルコト、セリ而シテ第三圖ニ示ス如ク高架線敷幅ノ狭少ヲ圖リ線路數ヲ努メテ減少スルト共ニ關係住民ノ迷惑ヲ輕減セシメンコトニ努メタリ線路通過ノ地點ハ第二圖ニ示ス如ク東京驛ヨリ起リ神田驛ヲ經テ秋葉原驛ニ至リ現在秋葉原線ノ西側ニ沿ヒ成ルヘク現在用地ヲ利用シ厩橋線電車通横斷箇所以北ヨリ漸次現在秋葉原線ヲ離レ五條町ノ東方ヲ掠メ上野公園ニ接近シ遂ニ公園山下道路上ヲ通過ス本工事ノ速成ハ東京市民ハ勿論一般旅行者ノ齊シク翹望スル處ナルヘキモ之レカ施工ハ實ニ大規模且至難ニシテ其延長ノ割合ニ莫大ノ巨費ト長期ノ工事年月ヲ要ス就中上野停車場ノ改築ハ其最至難ナルモノニ屬シ少クトモ先ツ電車線ヲ完成セシメタル後ニ非ラサレハ殆ト手ヲ下シ難キモノアリ且電車線布設カ焦眉ノ急ニ迫レルコト一般世人ノ認ムル處ナルヘキカ故ニ電車線ノ開通ヲ速成スルハ當然ノ順序ナルヲ惟ヒ斯クノ如キ線路通過地點ヲ選定セルモノナリ

上野停車場ハ第四圖ニ示ス如クニシテ電車ニ對シ二線東海道線全部旅客列車及東北常磐兩線急行旅客列車ニ對シ二線並秋葉原線貨物列車ニ對シ一線合計五線ハ當驛ヲ貫通スルモノニシテ總テ高架トシ公園寄ニ設ケ當驛ニ終始スル東北及常磐兩線地方旅客列車線ニ對シテハ地平式ニ發着乗降場ヲ設ク乗降場ノ數ハ二箇ニシテ三十餘列車ノ發着ヲナシ得ヘク之ニ伴ヒ客車編成線及給炭水ノ設備ヲ施ス乗降場ノ増設ヲ要スル場合ハ客車編成線ノ一部ヲ田端ニ移シ其跡ニ設クルヲ得構内ハ勿論當驛ヨリ田端ニ至ル間ノ踏切ハ全部之ヲ廢シ線路上若ハ下ヲ通セシム

秋葉原貨物驛ハ高架線ノ貫通スル處トナルヲ以テ現在狀態ヲ維持シ難ク又現在ノ秋葉原線ハ市ノ道路ヲ平面交叉シ交通上ノ不便危險測リ難キモノアリ從テ同停車場ノ改築ヲ要スルコト勿論ナリ

當驛ノ貨物扱ハ大正七年度發四五四、九〇五噸着六一一、三八一噸合計一、〇六六、二八六噸ニ達シ今日ノ狀態ヲ以テ推移セハ大正二十五年年度ニハ百二十六萬噸ヲ算スルニ至ルヘシ發送貨物トシテ砂糖、外米、鐵及鋼ヲ最大トシ到着ニアリテハ米(二十萬噸餘)及木炭(十萬噸餘)夥シキ數量ニ達スルモ其他ハ發着共顯著ナルモノナク一般ニ雜貨ナリ市内取引先ハ神

田日本橋京橋等主ニ市ノ中樞方面ナク

抑貨物驛ハ貨物取引先ニ近接シテ設クルノ便ナルハ勿論ナリト雖モ道路又ハ水路完備シ小運送上差シタル不便ト不經濟ナキニ於テハ多額ヲ拂ヒテ迄市内樞要ノ地區ニ設クルノ要ナシ當驛ノ如キモ之ヲ改築ニ數百萬圓ヲ投スルノ要アルカ故ニ大ニ考慮ヲ要スルモ隅田川驛ト異ナリ雜貨ヲ扱フコト多キノミナラス重要貨物ノ一タル米ハ附近神田川市場ト關係ヲ有スルカ故ニ現位置ヲ離ル、ハ不適當ナリ殊ニ神田川米問屋ノ開設ハ遠ク享保年間ニ始リ現今ノ佐久間河岸米穀市場ノ公認ヲ得タルハ明治四十二年ニシテ由來スル處頗ル遠ク米ノ當驛着ヲ他ニ移スハ其影響ヲ被ラシムルコト多大ニシテ到底實行シ難キコトナリ又木炭ハ當驛須要ノ貨物ニシテ神田川沿岸薪炭問屋ハ遠ク安政年間ニ始マリ永キ歴史ヲ有シ附近ニ供給サル、モノ多シ其他多クノ貨物ハ車馬ニヨリテ當驛ニ出入スルモノニシテ江東方面ニ水運ニヨリ往來スルハ二割五分ニ過キサルカ故ニ水運ノ利用比較的少キ當驛ニアリテハ陸送ニ重キヲ措クヲ要ス然ルニ市内道路未タ完全ノ域ニ達セサルニ當驛ヲ廢シ遠ク之レヲ移スハ賢明ナル策ト稱シ難シ仍テ現在ノ儘ニ存置スルコト、シ只貨物ニ多少ノ制限ヲ加ヘ多大ノ面積ヲ要セスシテ取扱能力ノ大ナルカ如ク構造上工夫ヲ廻ラスヲ穩當ト認ム制限方法ハ種々アルヘキモ擬拔ヲ制限スルカ如キ其一法ニシテ全部扱ヲ百萬噸以内ニ制限スルハ容易ナルノミナラス商關係上ニ打擊ヲ與フルコト尠少ナルヘシ制限ノ方法ハ何レニヨルモ大體叙上ノ噸數ニ止ムルモノトシテ改築ヲナサントス

設備ノ種類トシテ採用シ得ルハ此場合(一)貨物積卸場及線路ノ大部分ヲ現地盤ニ設ケ本線及附屬ノ側線若干ヲ高架トシ貨車ヲ昇降スルモノ(二)全部ヲ高架トシ貨物ヲ昇降セシムルノ二案ナリ前者ハ最初ノ投資稍々低廉ナルモイ(イ)貨車昇降機ハ將來貨車ノ擴大ヲ見越シ築造スルヲ要シ其レカ必要ナル時機迄ハ不經濟トナリ又能力ニ餘裕ヲ少ク見込ムトキハ後日改築ヲ要スルノ不利アルコトロ(ロ)貨車ノ風袋ヲ常ニ昇降スルタメ動力ノ消費大ナルコトハ(ハ)地平線ニ多數ノ轉車臺ヲ設クルヲ要シ貨車操縦上能率ヲ減殺スルコト等大ナル不利益アリ之ニ反シ第二案ハ以上ノ缺點ナキノミナラスイ(イ)構内ニ於ケル貸付倉庫ノ坪數三倍以上トナルコトロ(ロ)面積及設備ノ割合ニ多數ノ貨物ヲ取扱ヒ得ルコトハ(ハ)倉庫貸付金ヲ還元スルトキハ資本

金ノ合計ハ第一案ヨリ却テ少額トナルコトニ當驛ハ米ノ到着多キヲ以テし、トノ類ヲ備付クレハ容易ニ荷扱ヲ爲シ得ヘキコト等ノ利益アリ仍テ第二案ヲ採用シ第五圖ノ如ク設計セントス即チ上層ニハ長六百呎幅四十呎ノ貨物積卸場四箇ヲ設ケ發着本線ノ外敷條ノ貨物積卸線及入換線ヲ設ク下層ハ中央ニ通路ヲ貫通シ其兩側ニハ到着貨物ヲ下層ニ降シ發送貨物ヲ上層ニ扛クルニ必要ナル貨物扱場ヲ設ケ高架下不要ノ部分ハ之ヲ貨付倉庫トス又上下兩層間ニハ多數ノえれべ一ト一及し、トトヲ設ク而シテ此外線路東側ノ船渠ハ一部存置スヘキヲ以テ解ト貨車トノ間ニ直接ノ貨物積卸ハ行ヒ難キモ手車ヲ介シ解取貨物取扱ノ一部ヲ存置スルコトヲ得ヘシ以上ノ設備ニテ總計一箇年百九萬噸ヲ取扱ヒ得ル計算ナリ

神田上野間電車線ノ停車場ハ市内電車線トノ連絡其他ノ關係上仲御徒町三丁目(いとら吳服店裏)ニ一箇所設クルコト、セリ

以上ノ計畫ニ關シテハ大正八年十月東京市區改正委員會ニ照會承諾ヲ求メタルニ同月二十五日吳存ナキ旨回答ヲ得タリ

二 神戸市街線

現在神戸市ヲ縦貫スル東海道線ハ市街ヲ平面交叉シ交通上危險甚カラサルノミナラス輸送力ノ關係上現在複線ノ外尙更ニ二線ヲ増設スルノ要アルヲ以テ曩ニ之カ高架改築ノ計畫ヲ樹ツル處アリ既ニ改良工事トシテ大正五年度以降七年計畫中ニ之ヲ計上シ第三十七議會ノ協賛ヲ經タリ爾來之カ調査ヲ遂ケ大正七年四月設計ヲ定メ改良スヘキ線路ハ新生田川ノ地點ヨリ起シ三ノ宮神戸兩停車場ヲ經テ兵庫停車場ノ西寄ニ至ル延長約三哩八五ノ區間ニ四線ノ一般高架式構造ヲ採用スルコト、セリ (第六圖)

然ルニ本計畫ハ神戸市ニ於ケル都市計畫ト密接ノ關係ヲ有スル重大問題ナルカ故ニ鐵道院ハ西部鐵道管理局長ヲシテ兵庫縣知事、神戸市長、神戸商業會議所及神戸税關長ノ意見ヲ徵セシムル處アリ之ニ對シ大正七年十一月十九日神戸市長ヨリ同月二十九日神戸商業會議所ヨリ回答アリシカ孰レモ鐵道院案ノ變更ヲ希望セリ其要旨左ノ如シ

神戸市會案

一 東方灘附近ヨリ現在線ヲ低下シ新生田川以東ニテ現在線ヲ分岐シ山手方面ヲ經テ大部分地下式トシ鷹取驛ニ達ス
 二 現在線路ハ市區改正ノ基本道路敷地ニ充ツ
 神戸商業會議所案

一 神戸市案ト同様東方現在線ヲ分岐シ山手方面ヲ經テ地下線ニテ西シ宇治川附近ニ出テ夫レヨリ高架式ニテ現神戸驛ニ連絡シ以西ハ高架式ニテ鷹取驛ニ達ス

右ノ内市會案ハ到底鐵道院ノ同意シ難キ處ナルモ商業會議所案ハ幾分考慮ノ餘地アリト認メ直ニ之カ實測ヲナシ慎重ナル調査研究ヲ遂クル處アリシカ鐵道院最初ノ設計ニ改善ヲ加ヘタル高架式線路ヲ採用スルヲ以テ最モ策ヲ得タルモノタルノ結論ニ到達セリ

當初ノ設計ハ全部カ普通一般ノ四線高架線路ナリシコト曩ニ述ヘタルカ如シ然レトモ高架ノ下ヲ電車道及車馬道ニ利用スル區間ニ在リテハ寧ロ是以上ノ幅員ヲ有セシメ置クヲ得策ト認ム即チ以下述フルカ如シ

線路位置ハ全部現在線路ト同一ニシテ先ツ新生田川東方ヨリ線路ヲ昂上シ新生田川ヲ越ヘテ全ク高架式トナシ神戸及兵庫兩停車場ヲ經テ新湊川附近ニ終ラシム其内新生田川三ノ宮停車場間基本道路ノ始點ヨリ神戸停車場ニ至ル間ハ公道ニ供シ市内電車ヲ通セシム

公道ニ供スル部分ハ線路ニ沿ヒ約十八尺ノ距離ニ幅六尺厚四尺ノ鐵筋こんくりーと柱ヲ中央ニ一本車道人道ノ境界ニ一本宛合計三本ヲ樹立シ上部ハ總テ鐵筋こんくりーとノ構造ヲ以テ張り詰メ鐵道線路六線ヲ敷設スルニ足ル幅員ヲ有セシム尙本區間高架線ノ直下ハ全部車道ニ供シ其有効幅員五間ノモノ二列ヲ設ケ中央柱ノ兩側ニ市街電車線ヲ鐵道線路ニ並行シテ敷設シ得ルモノトス車道兩側ニハ現在鐵道線路ノ兩側ニ於ケル道路ノ一部ヲ利用シテ人道ヲ設クレハ其平均有効幅員ハ約三間ト爲シ得ル見込ナリ

其他ノ區間ハ高架線ノ高ニ應シ或ハ盛土式或ハすらぶ式ヲ採用シ敷設線路ハ四線トス

高架線下ニ市街電車線ヲ通スル箇所ハ總テ地表面ヨリ高架線下端迄ノ高サヲ十五尺トシ其他ノ區間ハ十三尺以上トス
高架線區間ニ於ケル停車場ハ三ノ宮、神戸及兵庫トシ大體現在ノ位置ニ設置ス

高架區間ニ介在スル現在踏切道ハ總テ高架線ノ下ヲ横斷シ以テ水平交叉ヲ全ク除去スルモノトス

高架區間ニ介在スル現在水路ハ大體從來ノ位置ニテ線路下ヲ横斷セシムルモノトス

抑高速鐵道トシテ地下高架軌レヲ選フヘキヤハ從來一般ニ論議セラレタル處ナルカ今其利害得失ヲ綜合スルニ企業者並ニ乗客ノ側ヨリ觀レハ多クハ高架線ヲ有利トシ市住民ノ側ヨリ考フレハ多クハ地下線ヲ利益トシ相互容易ニ容レサルモノナルヲ以テ絶對的ニ一方ニ偏シ他ヲ犠牲ト爲スヘキモノニアラス宜ク地方ノ情況ニ照シ其何レヲ採ルヘキカヲ定ムヘキナリ此ノ見地ノ下ニ三案ノ比較研究ヲ爲シ神戸市ノ現在及將來ニ對シ孰レカ優レルヤヲ考覈セサルヘカラス先ツ各延長、買收用地、總工事費ノ點ニ於テ比較スルトキハ鐵道院案カ延長ニ於テ稍々市會案ニ劣ル外其他ノ點ニ於テ著シク有利ナルヲ認ム就中市會及商業會議所案ノ如キハ所要ノ地積多大ニシテ多數家屋ノ立退キヲモ要シ住民ニ與フル迷惑甚シク又工事中道路ノ交通ヲ阻害スルノ如何ニ甚シカルヘキカハ今ヨリ推知スルニ難カラサルヘシ

次ニ考慮ヲ拂フヘキ點ハ竣功年限ナリトス此ハ經費其他ノ事情ト關係アルカ故ニ明白ニ言明シ難キモ假リニ經費ニ關係ナク單ニ工事施行上ヨリ見ルトキハ鐵道院案ニアリテハ四年他ノ案ニアリテハ少クモ七年乃至八年ヲ要スヘシ是レ用地買收ニ要スル日子ヲ鐵道院案ト同様ト見做シテノ計算ナルカ數萬坪ノ土地ヲ買收シ家屋ヲ立退カシムルハ容易ノ業ニアラサルニ想ヒ至ルトキハ前記ノ年限ニテモ猶竣功ヲ期待スルコト蓋シ難カルヘキ乎

三ノ宮、神戸、兵庫等各停車場ハ神戸市ノ現狀ニ照シ好適ノ地位ヲ占ムルコト識者ヲ俟タスシテ明ナリ若シ夫レ市會案若ハ商業會議所案ニ依ルトキハ全部又ハ一部ノ移轉ヲ要スルコト、ナリ殊ニ神戸停車場ノ移轉ノ如キハ其影響極メテ重大ニシテ到底實行シ難キモノナリト思惟ス翻テ市會案及商業會議所案ノ骨子ヲ推スルニ現在鐵道院線路カ市ノ中樞ヲ貫通シ方ニ將來ノ基本道路タルヘキ地位ヲ占有スルカ故ニ之ヲ他ニ移サントスルモノ、如シ依テ今回ノ新案ニアリテハ高架

下ヲ公道ニ供シ市内電車ヲモ運轉シ得ル構造タラシムルコト、セリ

今若シ本市ニ今日マテ蒸氣鐵道ノ貫通スル處ナク始メテ之ヲ設ケントスルモノトナスモ商業ノ中心ニ近ク線路ヲ選フヲ適當トス況ンヤ現ニ優勝位置ニ布設サレ加フルニ線路増設ノ敷地サヘ一部存在スルニ於テハ強テ之ヲ他ニ移スコトノ得策ナラサルハ瞭然タルヘク加之之ヲ他ニ移シテ求メントスルノ目的ヲ全部達成シ得ヘキ計畫ノ案出サレタルニ於テヲヤ以上ノ如ク論シ來ラン乎鐵道院案カ神戸市ニ對シ最善ノ計畫ナルコト爰ニ斷言スルニ憚ラサル處ナリ

本計畫ニ就キ大正八年十月神戸市區改正委員會ニ照會セシニ同年十二月一日左記ノ趣旨ニ依リ施行スルニ於テハ異存無キ旨ノ回答アリタリ

記

一 鐵道線路ハ四線ヲ以テ貫通スルコト

二 鐵道線路ノ兩側ニハ各三間幅以上ノ餘地ヲ鐵道用地トシテ存置シ之ヲ道路ニ供用セシムルコト

三 實地設計ニ就テハ更ニ本會ニ照會スルコト

四 尙設計確定ノ場合ニハ

(イ) 鐵道線路下ノ地上ヨリノ高ハ電車ヲ敷設スル區間ハ十八尺以上トシ其以外ノ區間ハ十五尺以上トシ

(ロ) 高架ノ區間ハ灘驛ヨリ鷹取驛ニ至ル迄ト爲サシムルコトヲ希望ス

以上ノ如クナルカ故ニ設計上變更ヲ要スルコト、ナリ更ニ測量ノ上調査ヲ進ムル筈ナリ

三 大阪停車場

大阪停車場ハ茲ニ乗降スル旅客ノ多キ點ニ於テ實ニ本邦第一ノ大停車場ナリ試ニ大正七年度ニ於ケル旅客統計ヲ見ルニ乗車五、九八一、四五六降車六、一一二、五二二ニシテ東京驛ノ約五割増ニ當レリ現在ノ同停車場本屋及停車場内諸設備ハ明治三十四年ノ建設ニ係リ當時規模ノ宏壯ナルヲ以テ世人ヲ驚カシタルモノナリ爾來多少ノ變改ヲ加ヘサルニ非サルモ

甚シク舊態ヲ變セス建設當時ニ比シ乗降客ハ約二倍ニ達セル今日ニ在リテハ現在ノ設備ニテ不充分ナルコト歎々ヲ要セサル處ナリ加フルニ乗降場數ノ如キモ僅少ニシテ所要ノ列車ヲ當驛ニ發着セシムルコト能ハサルノ有様ナリ又同停車場荷扱處ニテ取扱フ貨物モ夥シキ數ニ達シ大正七年度ニアリテハ發送六四〇、九二二噸到著五九八、二七九噸ヲ算セリ而同驛構内ハ甚シク狹隘ナルカ故ニ自然ニ任セテ全部ノ荷物ヲ吞吐スルニ適セス已ムヲ得ス木材(一級ノ工ヲ受ケサルモノ)散積石炭類及同鑛石ノ貨切危險品火藥類及一個ノ長二十尺重量千斤又ハ容積百立方尺ヲ超ユル貨物ノ如キハ取扱ハサルノ制限ヲ設ケアリ從テ當然同驛ヲ便トスルモノト雖モ市内天滿、片町、湊町ノ如キ他驛ニ發着セサルヘカラサルカ如キ現狀ナリ斯クノ如キヲ以テ同驛ノ旅客貨物兩方面ニ對スル大擴張ハ最急ヲ要スルモノナリトス

之カ計畫ニ關シテ從來研究調査ヲ重ネシカ其計畫ノ如何ハ設備能率ノ大小、工事施行上ノ難易、工事費ノ多寡ニ關係アルハ勿論附近發展上ニモ多大ノ影響ヲ有スルモノナルカ故ニ同市ニ於ケル都市計畫事業ト相關聯シ遺憾ナキヲ期セサルヘカラス現在東海道線ハ大阪市ノ北方ヲ掠メルカ同線ト新淀川トノ間ニ挾マレル地域ハ近來發展著シク實ニ同市近郊ニアリテ最人口增加率ノ多キ部分ノ一ニ位セリ從テ同驛構内ヲ南北ニ横斷スル交通ノ如キ益繁劇ヲ加フルノ趨勢ナルヲ以テ近キ將來ニ構内ノ大部分ヲ高架ニ改ムルノ要ヲ生スルコト瞭然タルヘシ然ルカ故ニ若シ全設備ヲ現今ノ如ク地表ニ設クルコト、セハ斯クノ如キ改築ヲ行フコト不可能ナルカ故ニ寧ロ此際旅客停車場及之ニ附帶スル本線ヲ高架トシ貨物扱設備ヲ停車場ノ北方ニ地平式ニ設クルカ如キ永遠ノ計畫ヲ樹ツル方有利ト認ム貨物設備ヲ地平式ニ設クルハ東西ノ交通ヲ阻害スルノ感ナキニ非サルモ同所附近ニアリテハ其苦痛甚微ナリ本計畫ハ叙上ノ利益アルノミナラス貨物ト旅客ノ兩設備全然分離セルカ故ニ構内作業及列車運轉上ノ利益亦大ナルヘシ今左ニ計畫ノ大要ヲ説明セントス(第七圖)

東海道本線ハ吹田驛ヨリ南方大阪ニ向ヒ四線ヲ設クルモノニシテ内西側ノ二線ハ貨物列車線東側ノ二線ハ旅客列車線トシテ何レモ淀川ヲ渡リ貨物列車線ハ西ニ曲リ漸次南方ニ向ヒテ新大阪驛裏側ノ貨物停車場ニ至ル旅客列車線ハ淀川ヲ渡リタル後大體現在線路ノ位置ヲ辿リ旅客停車場ニ至リ西方更ニ現在線路ヲ經テ再ヒ淀川ヲ下流ニテ渡リ神戸ニ向フ旅客

列車線ノ中淀川以南ノ部分ハ旅客停車場ヲ挾ミ現在地平式ナルヲ昂上シテ高架トシ停車場ニ近キ部分ハすらぶ式其他ハ盛土式トシ之ヲ横斷スル道路水路及軌道ハ總テ其下ヲ通セシム

旅客停車場ハ高架ニシテ大體現在位置ヲ占ムルモ少シク之ヲ北方ニ移シ前面ノ廣場ヲ擴大ス

停車場内ニ於ケル旅客本線ハ最南側ノ二條ヲ東海道線下リ列車發着北側ノ次位ニアルヲ機關車通路次ノ二條ヲ東海道線上リ列車發着次ノ二條ヲ福知山線列車發着最北ニアルモノヲ機關車通路ニ充ツ城東線ハ同線現在位置ノ稍々北方ニ設ケ同様高架トス西成線ハ旅客扱ヲ廢止スルヲ以テ旅客停車場ニ進入セス福知山線ニ對スル客車ノ編成線ハ貨物停車場ノ東側ニ地平式ニ設ケ勾配線路ニテ高架線ト連絡ス

貨物停車場ハ全部地平式トシ大部分現在驛ノ北側ニ移轉ス貨物積卸場ノ延長ハ一萬二千八百五十呎ニシテ發着ニ分テ尙水陸小運送別ニ區分ス取扱能力ハ一箇年三百二十八萬噸ニシテ假リニ將來ニ於ケル貨物カ大正元年度ヨリ七年度ニ至ル增加率ニテ推移スルモノトシテ計算スルトキハ大正三十五年度ニテ三百十七萬噸トナルカ故ニ遠キ將來ニ對シ本計畫ヲ以テ充分ナリト認ム

當驛ノ東隣吹田驛ニハ大操車場ノ設ケアリテ東海道線東西南方方面列車ノ操車ヲ行ヒ大阪驛ニ出入スル貨車モ亦一旦同操車場ノ作業ヲ了スルヲ要ス即チ下リ列車ハ東方ヨリ直ニ吹田ニ入り上リ列車ハ西方ヨリ大阪ニ入ラスシテ先ツ北方直通線(第八圖)ヲ經テ吹田ニ入り何レモ大阪驛行列車トナリテ大阪ニ向フ該列車ハ大阪貨物停車場東側ニ設ケアル到着本線ニ着シタル後之ヲ適宜到着候ハム線ニ押入レ貨物ノ取卸ヲナス發送候ハム線ニハ空車ヲ送り積込ヲ了スレハ之ヲ引上ケ停車場西側ニ設ケアル出發本線ニ列車ヲ編成シ吹田ニ向ハシムル順序ナリ大阪ヨリ東方ハ勿論西方ニ向フ下リ列車モ一旦吹田操車場ニ至リ編成換ヲナスヲ要ス操車場ヲ大阪市街ヲ離レ設ケタルノ理ハ絮說スルノ要ナカルヘシ

西成線ハ將來貨物列車ノミヲ運轉スルモノニシテ旅客停車場ノ西端高架線下ヲ過リ貨物停車場ノ西側ニ達セシム貨物停車場ニ出入スル爲メ旅客停車場北側ニ沿ヒ幅員十二間ノ道路ヲ設ケ又構内ニ掘割ヲ鑿テ堂島川ニ通セシメ以テ貨

物ヲ吞吐セシム

阪神急行電車線ヲ通スル道路及阪神電車支線ハ東海道本線ヲ其下ニテ又貨物線ヲ其上ニテ横斷シ以テ水平交又ヲ避ク尙本市計畫ニ係ル大阪停車場構内ヲ南北ニ貫通スル一等大路ハ旅客停車場乗降場東側附近ノ高架線下ヲ通セシムルコトトシ遂行上支障ナカラシメタリ

以上ノ計畫ニ關シテハ大正八年十一月大阪市區改正委員會ニ照會承諾ヲ求メタルニ同年十二月十七日異存ナキ旨ノ回答ヲ得タリ

四 名古屋停車場

名古屋停車場ハ旅客及貨物ノ多キコトニ於テ東海道線ノ主驛ナルノミナラス中央線、關西線、名古屋海陸聯絡線ノビヤんくしよんナルカ故ニ貨物列車ノ大操車作業ヲ行フ點ニ於テモ東海道線最重要ナル停車場ノ一ナリトス同停車場ハ關西鐵道ノ國有以來年々幾多ノ施設ヲ行ヒタリト雖モ何レモ姑息タルヲ免レス旅客ノ如キ大正七年度ニ於テ乗車二、二九一、四八八人降車二、二二一、〇六六人貨物ハ同年度ニ於テ發送三六七、三三二噸到着四五二、三〇三噸ニ達シ操車々數ノ如キ一日平均千九百車ヲ算スルノ現状ナリ然ルニ之レニ對スル設備ハ如何ト云フニ乗降場ハ東海道線及關西線ニ對シ三箇列車中央線ニ對シ一箇列車ヲ同時ニ發着セシメ得ルニ過キヌ又貨物積卸線ノ延長ハ現在二千六百呎餘ニシテ將來ノ貨物増加ニ對シ甚シク狭少ナリ操車線ニ至リテハ一日平均千九百車ノ入換ヲナスニ足レリト雖モ當然同驛ニテ操車スヘキモノヲ全部計上スルトキハ尙多數ニ上ルモ已ムヲ得ス米原大垣等ニテ作業ヲ補助セルノ狀態ナルカ故ニ將來列車ノ増加ニ伴ヒ操車設備トシテモ相應ノ施設ヲ要スルコト勿論ナリ之ヲ要スルニ同驛ハ旅客貨物ニ對スルノミナラス操車場トシテノ設備ヲモ大ニ擴張セサルヘカラス

抑操車場ハ當驛ノ如キビヤんくしよんニシテ又自驛發着貨車ノ多數アル停車場ニ近ク設クルヲ得策トスルモノナルカ概ネ莫大ノ地積ヲ要シ之ヲ大都市ノ附近ニ設クルトキハ附近ノ交通及發展ヲ阻害シ横斷道路ノタメ大ナル土工ヲ要シ用地

買収及工事施行上ニ巨費ヲ投セサルヘカラサルヲ常トス寧ロ操車場ハ少シク都市ヲ離レテ設クル方操車場ト都市ト間ノ小運轉線路ヲ要シ又年々多額ノ小運轉費ヲ要スルモ猶有利ナル場合ナキニ非ス

名古屋市ニアリテハ操車場ヲ設ケントセハ名古屋驛ヨリ熱田寄り堀川トノ間ニ設クルヲ便トス然ルニ同所附近ハ輓近發展顯著ニシテ地平式トセハ附近ノ交通ヲ阻害シ同市都市計畫上ニ大打撃ヲ與フルニ至ルヘシ又旅客停車場モ現在停車場附近ニ地平式ニ擴張スルトキハ構内兩端ヲ横斷スル道路ノ如キ長キ跨線道路橋ヲ設クルコト、ナリ之ヲ往來スルモノハ勿論附近市民ノ被ル影響少カラス近時同所附近ノ發展ヲ顧慮スルトキハ早晚高架改築ノ要ヲ生スルニ至ルコトヲ容易ニ看取スヘク而モ地平式ニ擴張シ將來其位置ニテ高架ニ改築スルハ甚シク困難ナルノミナラス多額ノ費用ヲ要スルカ故ニ寧ロ此際同市將來ノ發展ニ鑑ミ永遠ノ策ヲ定ムルノ要アリ仍テ慎重ナル考究調査ヲ遂ケタル結果名古屋停車場ニハ高架式旅客設備ト地平式貨物設備トヲ設クルニ止メ操車場ハ北方約七哩ヲ隔ツル稻澤ニ分離シ名古屋稻澤間ニハ別ニ小運轉用トシ二線ヲ増設スルヲ最適切ニシテ經濟的ノ計畫ト認メタリ今其ノ大要ヲ左ニ記述セントス (第九圖)

本停車場前後東海道線ハ南方堀川橋梁附近ヨリ當驛ヲ經テ北方二三六哩一〇鎖附近ニ至ル間竝ニ中央線及名古屋海陸聯絡線ノ之ニ併行スル部分ハ現在地平式ナルヲ昂上シテ高架式ニ改築ス但中央線ハ堀川ヲ渡リテ後東海道線ノ下ヲ通り東海道線ノ左側ニ沿ヒ當驛ニ向フ二三六哩一〇鎖附近ヨリ尙枇杷島方面ニ向ヒ庄内川附近ニ至ル區間ハ將來必要ニ應シ高架式ニ改築ス關西線ハ現在構内ニ屬スル部分ヲ少シク昂上シテ旅客停車場ニ至リ全ク高架式トス

高架線路ノ構造ハ停車場前後ヲすらぶ式トシ其他ハ盛土式トナシ横斷道路及水路ハ總テ其下ヲ通セシム明治橋通リ清正公道ノ如キ亦線路下ヲ通スルコト、ナリ交通者及附近住民ノ便今日ノ比ニアラサルヘシ

旅客停車場ハ高架式トシ現在位置ヨリ少シク西方ニ移シ前面ノ廣場ヲ大ナラシムルト共ニ工事ノ施工ヲ容易ナラシム旅客列車線ニアリテハ最東方ニ位スル二條ヲ東海道線上リ發着西方ノ次位ニアル一條ヲ豫備線次ノ一條ヲ機關車通路次ノ二條ヲ東海道線下リ發着次ノ二條ヲ中央線發着次ノ二條ヲ名古屋海陸聯絡線及名古屋稻澤間小運轉本線次ノ二條ヲ關西

線發着次ノ一條ヲ機關車通路ニ充ツ貨物列車モ以上ト同一線路ヲ通スルモ普通當驛ニ停車セサルモノトス
 旅客停車場ヨリ北方稻澤ニ向フ線路ノ内左側ノ二條ハ貨物列車小運轉線右側ノ二條ハ東海道本線トス前者ニハ名古屋貨
 物停車場ト稻澤操車場トノ間ノ小運轉關西線中央線名古屋海陸聯絡線ノ各貨物列車ヲ通シ後者ニハ名古屋貨物停車場ニ
 關係ナキ東海道線貨物列車ヲ通スルモノトス

貨物停車場ハ全部關西線ニ沿ヒ舊愛知停車場跡ヲ南方ニ擴張シテ地平式ニ設ク貨物積卸場ノ延長七千四百五十呎ニシテ
 發着兩扱ニ區分シ取扱能力一箇年百九十萬噸ナリ今假リニ大正元年度ヨリ七年度ニ至ル增加率ニヨリ將來ヲ推算スル時
 ハ大正二十年度ニ於テ一箇年約百八十八萬噸トナルモ猶其以後ノ増加ニ對シテハ名古屋附近ノ發達ニ伴ヒ他驛ノ取扱ニ
 移動スヘク從テ本計畫ハ將來ニ對シ充分ナリト認ム

東海道線ノ上リ列車ハ勿論同線下リ列車中央線、關西線、名古屋海陸聯絡線各貨物列車モ亦總テ稻澤ニ集リ必要ノ操車
 作業ヲ行フモノニシテ操車ノ上古屋ニ着スヘギモノハ稻澤停車場ヨリ名古屋貨物停車場ニ來リ其ノ西端ニ設ケアル到
 着本線ニ着ノ上各扱一むニ貨車ヲ押込ミ荷卸ヲナス發送扱一むニテ積込ヲナシタル貨車ハ到着本線ト並ヒ設ケアル出發
 本線ニ編成ノ上稻澤ニ向ハシムル順序ナリ當驛ニテ僅少ノ旅客列車ヲ編成スルノ要アルタメ關西線ノ北側ニ客車編成線
 ヲ設ク

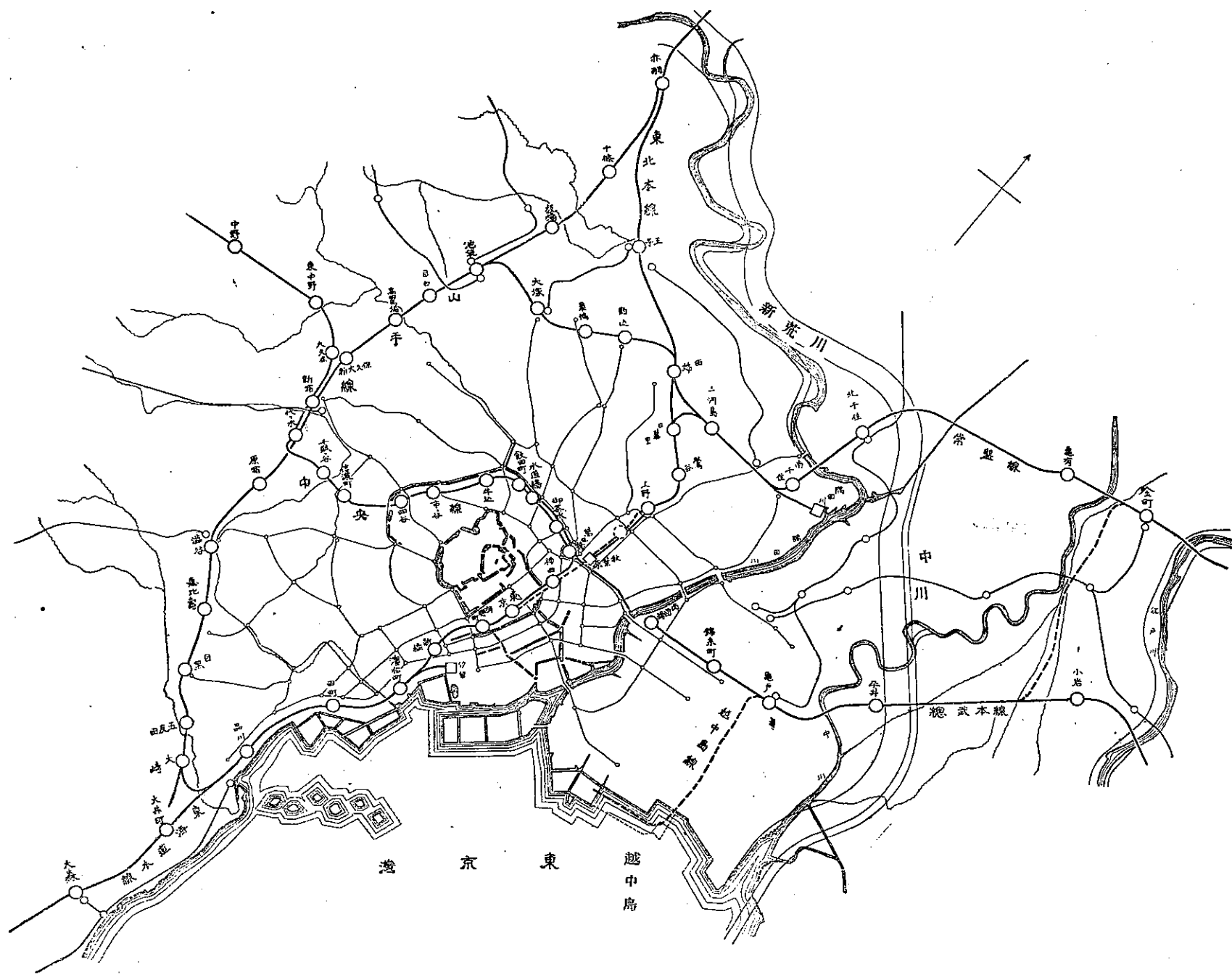
貨物停車場ト名古屋市トヲ連絡スル道路ハ明治橋附近ヨリ南方ニ向ケ東海道線ノ東方ニ沿ヒ幅約十間ノ道路ヲ新設シ東
 海道線々路下ニ横斷道路ヲ設ク

以上ノ計畫ニ就キ大正八年十二月名古屋市區改正委員會ニ照會承諾ヲ求メタルニ同年十二月廿二日異存ナキ旨回答ヲ得
 タリ

稻澤操車場ハ都市計畫ニ關係ナキヲ以テ茲ニ説明ヲ省略スヘキモ其規模ハ四千車乃至五千車ヲ操車シ得ル大規模ノ計畫
 ナリ

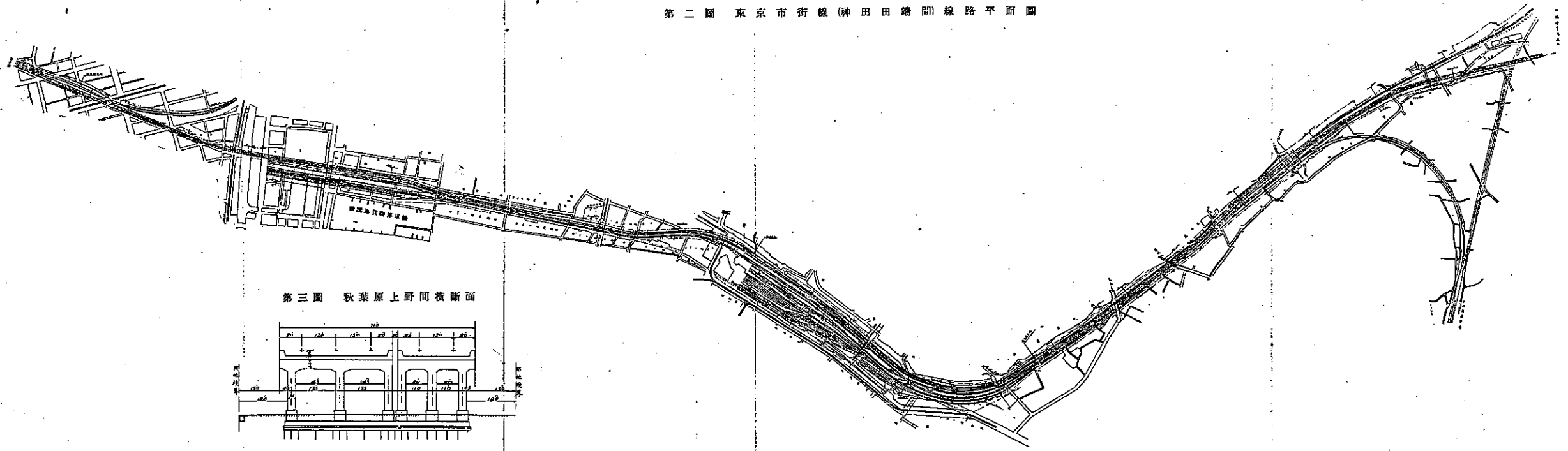
(完)

第一圖 東京附近略圖 縮尺十二萬分の一

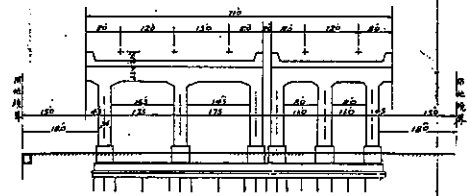


(土木學會誌第六卷第三號附圖)

第二圖 東京市街線(神田田端間)線路平面圖



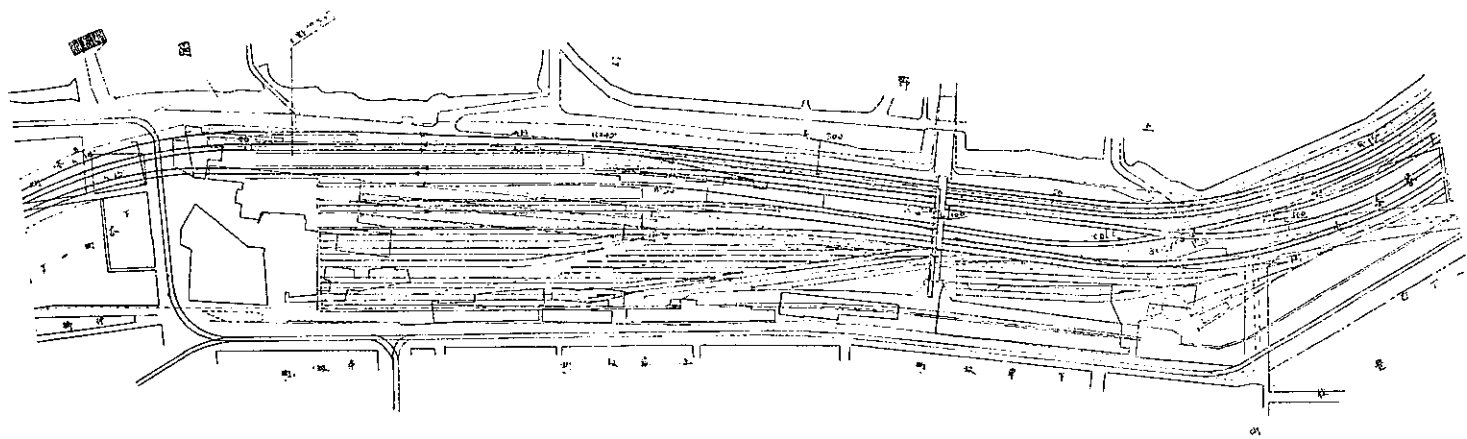
第三圖 秋葉原上野間橫斷面



055-24

055-24

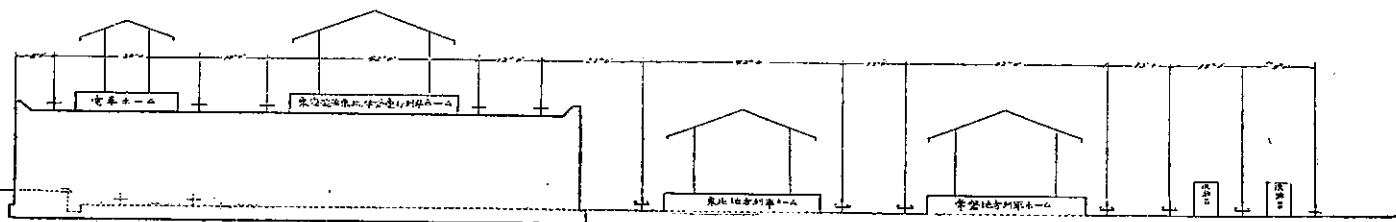
第四圖 上野停車場平面圖



斷面圖

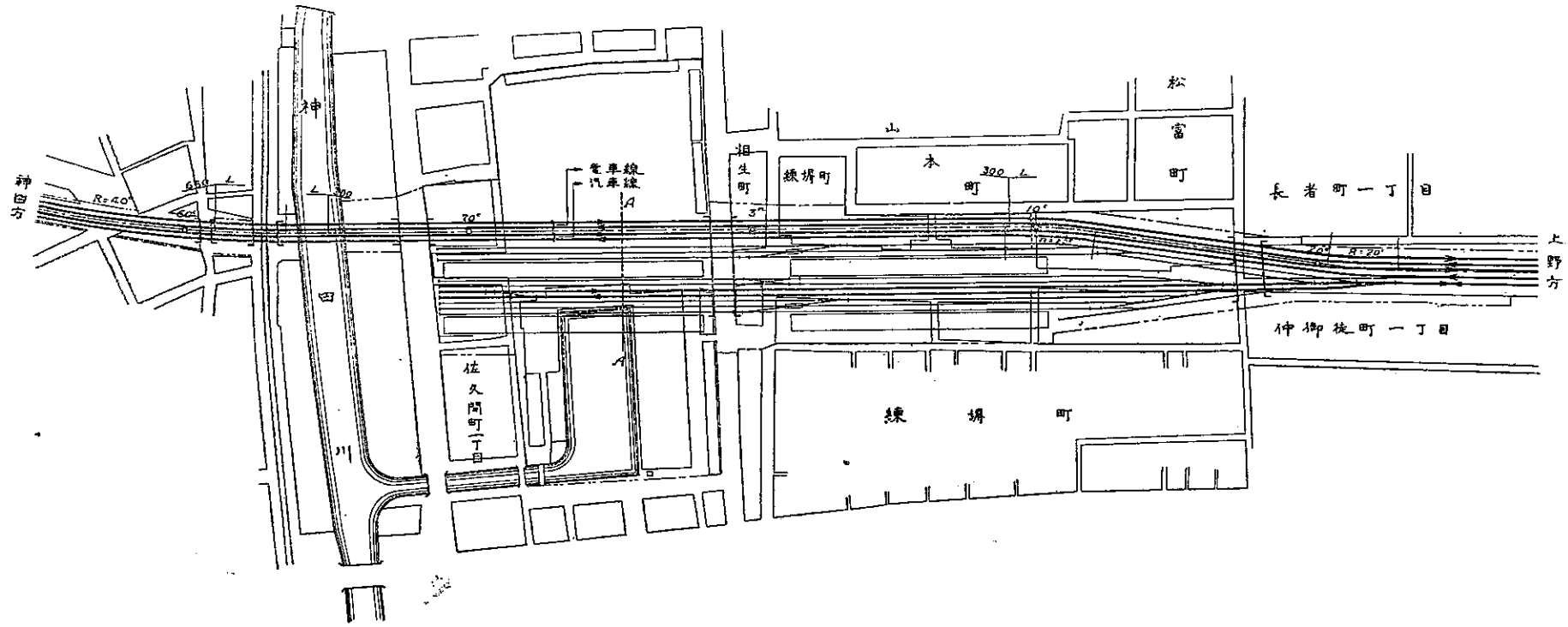
上野橋心 (ZL⁵⁰)

(公園側)

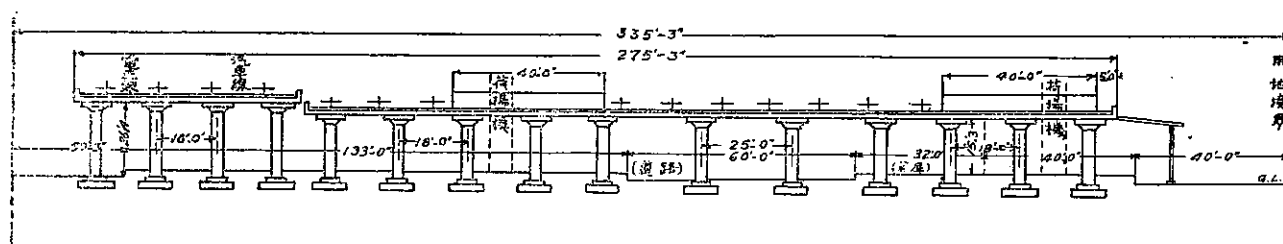


(土木學會誌第六卷第三號附圖)

第五圖 秋葉原停車場平面圖

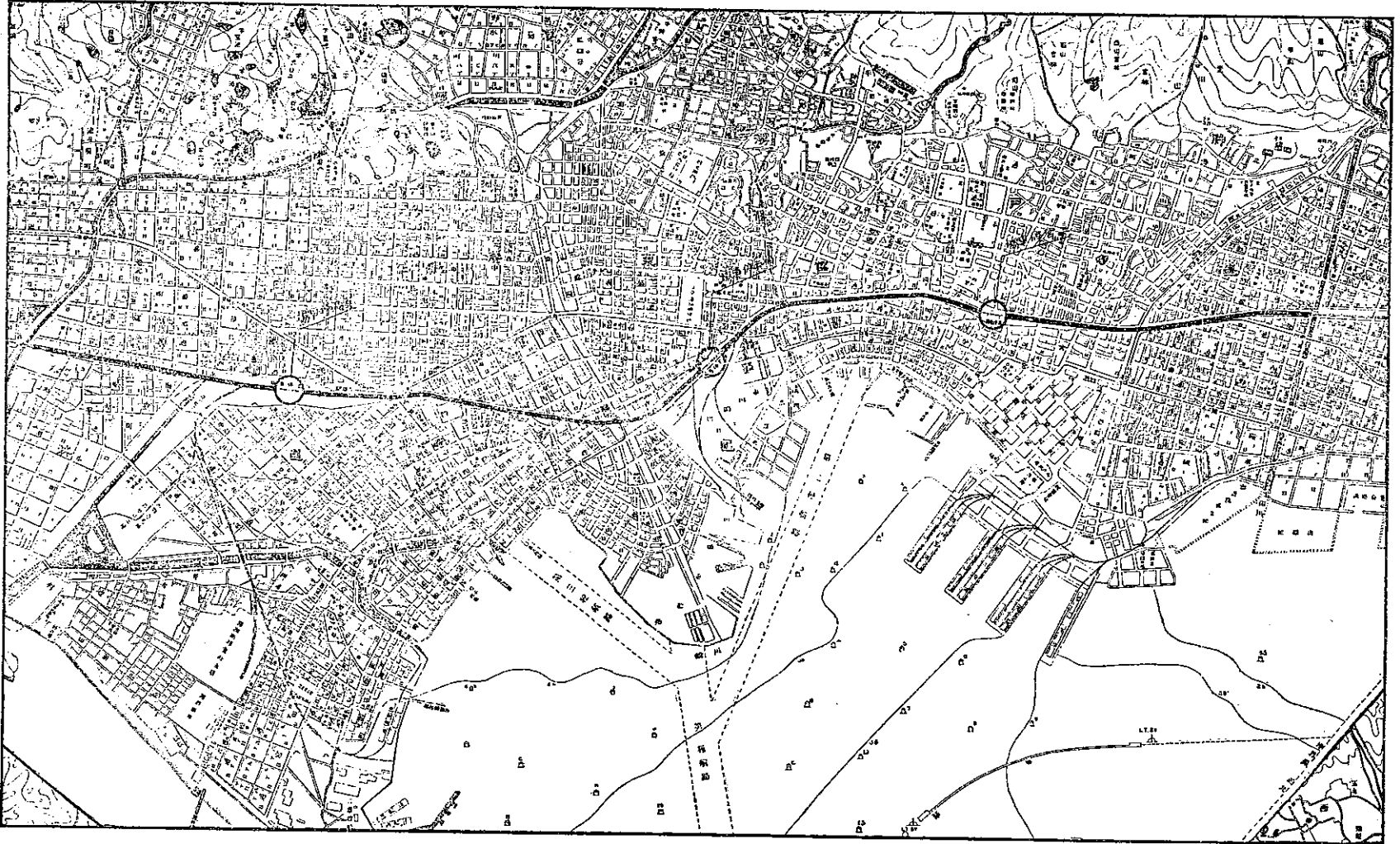


A-A 斷面圖

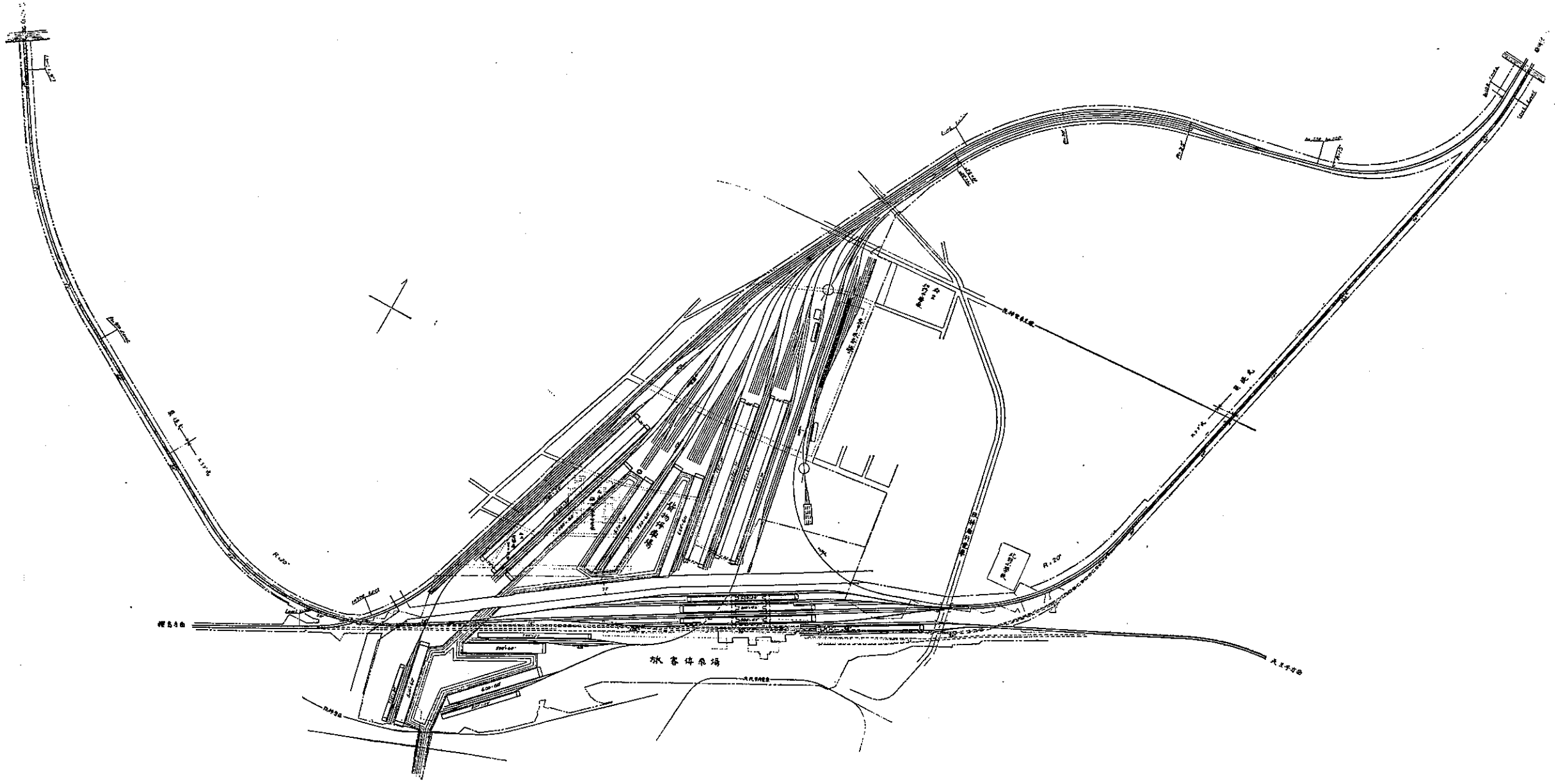


(土木學會誌第六卷附圖)

第六圖 神戸高架線平面圖 縮尺三萬分ノ一



第七圖 大阪停車場平面圖



（日本鐵道總局大阪停車場平面圖）

第八圖 大阪附近略圖 縮尺六萬分の一



(土木學會誌第六卷第三號附圖)

第九圖 名古屋停車場平面圖

