

東京附近に於ける國有鐵道の変遷

准員 飯塚 博*

1. 東京附近の範圍 爰にいふ東京附近とは、大東京といふ様な行政區域でもなければ、保線事務所、運輸事務所の様な鐵道の管轄區域によつたものでもない。たゞ比較的改良工事が纏つて居り、鐵道の変遷に就て述べるに都合のよき相な範圍で、東海道線を國府津、中央線を浅川、東北・常磐線を大宮及我孫子、總武線を千葉までとし、東京市及近郊に重點を置き申上げたいと思ふ(圖-1)。

2. 鐵道の起因 明治維新直後の世情は、全國に涉り未だ人心の統一を缺き騒然たるものあり、之を治め、國民の融和を図るには交通を便にしなければならぬ、就中鐵道を敷設するのが一番急務であると廟議決定、東西兩京間に幹線鐵道を敷設し、必要に応じ枝線を設けることになつた。

當時外國人の間に、東京・横濱間鐵道敷設

につき猛烈な運動があつたが、外人に之を許すは人心にも影響するといふので、一切許せぬことに決し、請願書を全部却下すると共に、政府自ら敷設する方針の下に調査した所、矢張り京濱間のルートが最も適當で、事業としても有望であることが判り、資金を英債に求め、工事に着手することになつた。

3. 明治時代 以上の様な経緯の後、政府は明治3年東京より測量に着手し、明治5年5月7日品川・横濱14.8哩間の單線假運輸を開始し、同年9月12日東京・横濱間鐵道開通式舉行せられ、翌13日より新橋(現汐留驛)・横濱(舊驛)18.0哩間に一般運輸を開始したのは周知のことである。

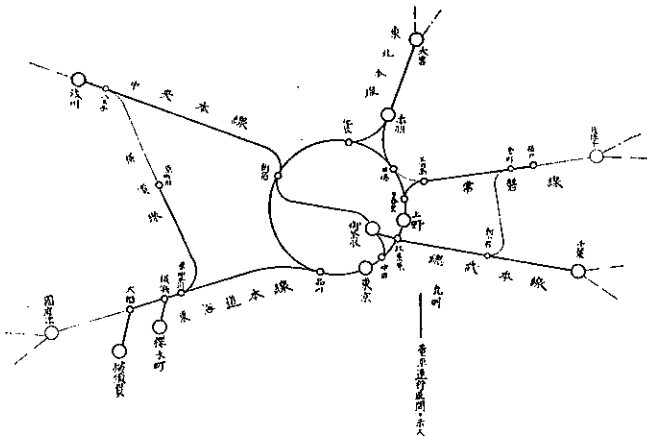
明治年間専ら鐵道の建設普及時代で、明治39年鐵道國有法の實施さるゝまでは、東海道線及中央線八王子以西を除き、全部私設鐵道會社の經營で、私鉄の普及時代とも見られる。以下各線につき少しく變遷の概況を述べたい。

新橋・國府津間は明治20年單線營業を開始し、同33年複線になつてゐる。横須賀線は同22年單線で開業された。明治27年日清戰役に際し、軍隊輸送の必要上、陸軍省の依頼により、品川西南線(大崎・大井聯絡所間)及神奈川・程ヶ谷間の軍用線を新設した。之は軍事費支辨の工事であつたが、同29年逓信省鐵道局に引渡をうけ、同31年度神奈川・程ヶ谷間、同33年度品川西南線を一般運輸の用に供し、品川西南線は大正5年廢線になつた。濱松町・烏森(現新橋驛)間高架線は明治42年新設され、翌年6月有樂町、9月吳服橋(現吳服橋架道橋南寄)に假設、東京驛開設と共に廢止)間を一部築堤、他を煉瓦拱橋式により築造、同42年既に開通せる上野—田端—池袋—新宿—品川—烏森の山手線電車運輸も之と共に延長された。

中央線は明治22年甲武鐵道會社が新宿立川間に蒸汽列車による單線營業を開始し、引続き八王子に延長、同43

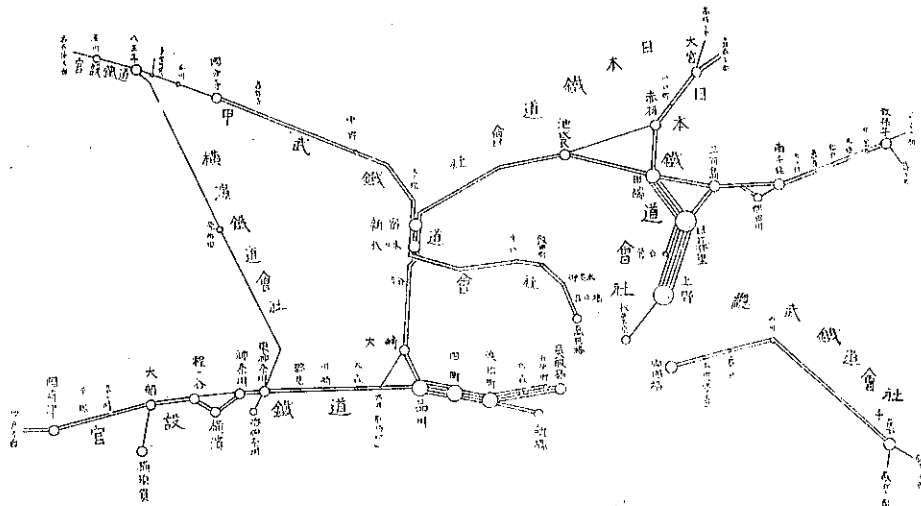
* 鐵道技手 鐵道省工務局計畫課勤務

圖-1. 東京附近鐵道略圖



年新宿・國分寺間複線となる。市内方面は同 27 年新宿・牛込（現在廢止）間の單線開通、翌 28 年新宿・飯田町間を複線とし、明治 37 年 8 月飯田町・中野間に電車運転を併用したが、同年 12 月電車のみを御茶ノ水に延長し、會社は同 39 年 10 月 1 日買収された。其の後同 41 年昌平橋（萬世橋驛閉設と共に廢止）、同 45 年萬世橋へと電車運転を延ばし、八王子以西は官設鐵道中央東線として同 34 年上野原驛まで單線營業が開始されてゐる（圖-2）。

圖-2. 明治年代に於ける鐵道普及略圖



東北、山手及常磐線は孰れも日本鐵道會社の經營になり、初め品川より市の西方外廓を板橋附近に出で、川口より熊谷を經、高崎より前橋に至る計畫の下に先づ川口・熊谷間を着工、取敢ず之を上野に結び、同 16 年 7 月上野・熊谷間の單線開通、荒川橋梁を殘し、同 25 年大宮まで複線になつてゐる。秋葉原貨物線は線路系統を水運に聯絡せんとするもので、市街地を通過するため、當時中々喧しい問題があつたけれども、將來高架に改築する條件で、列車回數を制限し、同 23 年地平式により開業された。

山手線品川・赤羽間は明治 18 年、池袋・田端間は豐島線として同 36 年孰れも單線で開通した。複線工事は同 37 ~38 年に池袋・澁谷間、同 39 年に澁谷・大崎間、同 42 年に大崎・品川間、同 43 年には池袋・田端間の順序で完成し、電車は上野―田端―池袋―新宿―品川―烏森及池袋―赤羽とも同 42 年 12 月運転を開始してゐる。

南千住附近より土浦に至る土浦線及田端・隅田川間は同 29 年開業し、建築材料運搬のため敷設した隅田川・南千住間を同 31 年一般營業貨物線に転用、日暮里・三河島間は同 38 年連絡され、龜有・松戸及馬橋・北小金間を除き、日暮里・我孫子間は明治年間に全部複線となつたが、會社は同 39 年 11 月 1 日買収されてゐる。

總武線は總武鐵道會社經營の下に、同 27 年、先づ市川・佐倉間の單線開通、12 月之を本所（現錦糸町驛）に結び、同 37 年本所・兩國橋（現兩國驛）間に鉸桁式による高架橋を架設す。本線は同 40 年 8 月兩國・千葉間を全部複線とし、同年 9 月 1 日國有になつた。

以上の外横濱鐵道會社は同 41 年八王子・東神奈川間に單線營業を開始し、同 43 年鐵道院に借受けられたが、同 44 年末東神奈川・海神奈川間貨物線を完成し、大正 6 年買収された。

4. 大正時代 必要な私設鐵道は殆んど明治年間に國有となり、たゞ横濱鐵道會社が大正 6 年 10 月 1 日、東京

砂利鐵道會社が同9年5月25日買収され、國有鐵道今日の形態が整つた。

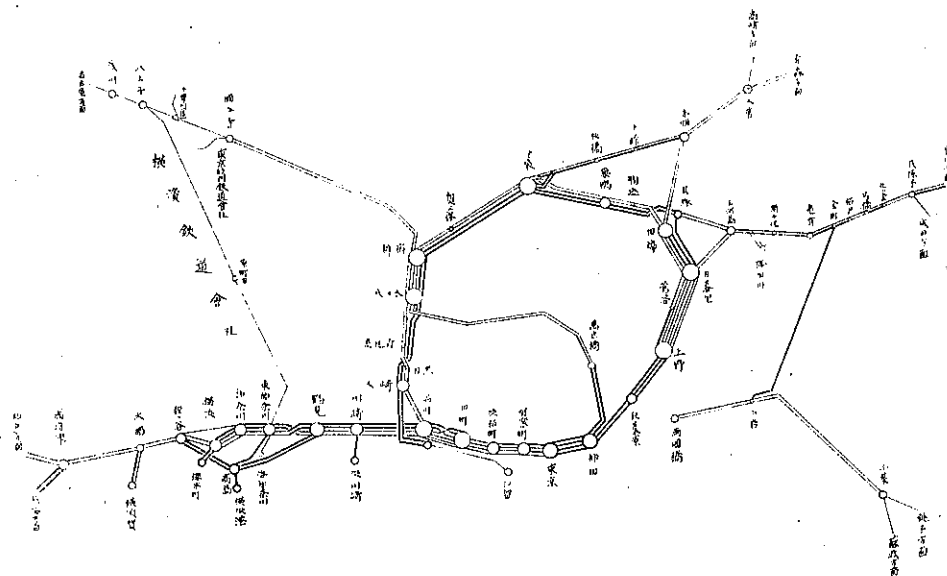
本年代に於ける変遷を觀るに、近郊の發展は鐵道施設の改善と相俟ち同3年東京驛開設後、丸之内一帯は漸次執務の中心地域として發達し、民衆の郊外移住に伴ふ乗降客數の躍進的增加により、ラッシュアワー時代を現出した。

線路増設に就て見るに、同3年品川・横濱間2線増設と共に東京・横濱（高島町）間の電車運轉開始され、翌年之を櫻木町に移し、同8年東京・神田・萬世橋間高架線完成し、同時に同8年1月開始せる萬世橋・吉祥寺間の電車運轉を東京・吉祥寺間に改め、同11年11月之を國分寺に延ばし、京濱間及中央線方面の面目を一新した。然し引続き同8年度着工せる神田・上野間市街高架線は同12年の大震災災により一時中止の状態となり、復興事業の進展と共に同14年11月完成し、電車運轉も櫻木町—東京—上野に聯絡した。山手環狀線も本時代全部復々線となり、電車及列車の運轉分離並に電車の環狀運轉開始され、池袋・赤羽間も同14年全部複線になつて居る。

貨物線である程ヶ谷・高島（昭和4年廢止）及高島・東横濱間は、大正4年、鶴見・高島間複線は同6年、川崎・濱川崎間は同7年東横濱・横濱港間は8年孰れも開通し、東神奈川・高島間の單線及横須賀線複線も13年完成、金町・小岩間は同15年7月運轉を開始した。尙明治年間殘された常磐線の複線も同2年には完了してゐる。

明治・大正と發達した鐵道の電車化は、民衆の郊外移住を誘導し、人口の増加と相俟ち、近郊旅客交通量の激増となり、従來地方との連絡を主なる目的としてゐた市内及近郊各驛も、漸次市内及近郊高速度鐵道としての色彩が濃厚になつて來た（圖-3）。

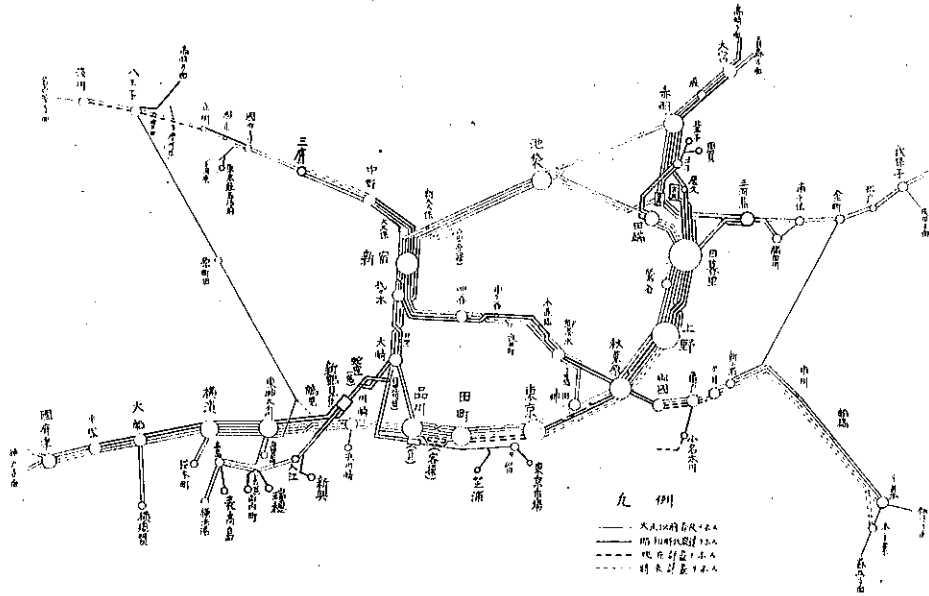
圖-3. 大正年代に於ける鐵道發達略圖



5. 昭和時代 明治大正年間に普及發達した國有鐵道は、逐年増加する運輸交通量に對し、益々輸送能力強化の必要切なるものあり、大正13年着工せる品鶴線及鶴見・平塚間2線を昭和4年完成し、同時に新鶴見操車場の作業も開始され、東京市場、芝浦、入江、新興、瑞穂、山内町、表高島の各貨物驛も次々に設けられた。電車客に對しては東京驛東口（八重洲口）を同4年開設し、同5年東京・横須賀間、同7年櫻木町・原町田間電車運轉となり、運轉距離及範圍が大に擴大された。

中央線方面は近郊の急激なる進展に伴ひ、都心との交通激甚となり、飯田町・中野間に 2 線、國分寺・立川間に 1 線を増設し、従來國分寺まで運転せる電車を國立一立川と順次延長、更に昭和 5 年 12 月浅川に及び他方飯田町・御茶水間の複々線、大久保驛附近線路の一部高架改築、新宿驛構内配線変更等の完成と共に、同 8 年 9 月 15 日より東京驛發中野以西行電車に對し、混雑時の一定時間中、御茶ノ水、中野間に急行電車の運転を開始した（図-4）。

図-4. 昭和年代に於ける鉄道發達及計畫案略図



東北線は上野・赤羽間に線路を増設し、電車運転も昭和 3 年赤羽まで延長。同 7 年赤羽・大宮間 2 線増設工事完成と共に、同年 9 月 1 日赤羽・大宮間の電車運転を開始した。常磐線は近年著しく發展せる沿線状態に鑑み、列車運転回数の増加及速度昂上に備へ、日暮里・南千住間踏切道の平面交叉を除くため、一部線路の高架改築に着手し、同 10 年 11 月之が切換を終り、舊臘 11 日より上野・松戸間に電車運転を開始した。

總武線は大正 13 年御茶水・兩國間の用地買収に着手、昭和 7 年工事完成と共に本區間の電車運転を開始し、翌年之を市川・船橋まで延ばしたが、同 10 年更に千葉に延長し、同時に旅客列車は兩國・千葉間無停車運転となり、運転時分を非常に短縮した。然し現在汽車・電車併用運転のため、時々運転上の円滑を欠いてゐる様である（図-4）。

6. 現在計畫 東京附近に於ける貨物及旅客運輸交通量は、京阪神附近と共に他地方に比し密度大なるは言を俟たぬ所で、之に對応する施設の改善も亦複雑になつて來る。貨物關係は暫く措き、旅客に就て見るに、運転系統異なるも大宮一赤羽一上野一東京一櫻木町、池袋一赤羽、東京一横須賀、東京一浅川、上野一松戸、御茶ノ水一千葉の各區間及山手環狀線並に櫻木町一原町田は孰れも電車化され、東京一沼津及飯田町一甲府は電機車を運転し、乗降客數の増加（表-1）と共に質の上にも可なり充實されて來た。

現在東京驛を中心とし東京一田町及東京一田端の京濱山手電車線は併用運転のため、混雑時の最短運転時隔 2 分以内に短縮され（表-2）、東京・大船間の東海道旅客列車線も横須賀電車併用運転のため、平時片道 1 時間 10 回に及び、臨時電車及列車の頻發する場合、15 回にも達し、列車並電車發着時に於ける兩者速度遞増減の遲速及停車時分の相違は、東京・品川間の線路輸送力を略ぼ限度に達めしめ、殆んど餘裕なき状態で、東京驛の列車ホームも現在

表-1. 東京附近主要驛乗降人員調

Table with 12 columns for stations (東京, 奥羽橋, 上野, 新橋, 品川, 新宿, 川崎, 横須, 國府津, 八王子, 赤羽, 大宮, 浅草, 市川, 千葉) and 12 columns for years (明治三十一年, 明治三十二年, 大正十年, 大正十四年, 昭和六年, 昭和十年). Each cell contains passenger statistics for '乗車人員' and '降車人員'.

一部併用のため、斯かる場合矢張り使用限度にある。従つて將來京濱及横須賀方面電車客の増加に對し、専用ホームの要あると共に、東京・品川間の線路増設を必要とする。

鉄道省でも東京・品川間線路増設に備へ、已に東京・濱松町間に在來高架橋の補強を終り、有樂町・新橋間の外濠改築及新橋・田町間の工事に着手し、尙東京驛改築の前提として、構内設備の一部

移転を完了したが、現在東京驛裏にある客車留置線群の一部は、一時之を尾久操車場に移し、他方現在の品川貨車操車場を新鶴見に移転すると共に、貨物取扱設備を整理し、此處に客車操車場を設け、電車庫も併置する計畫である。

本計畫完成後の東京・品川間は、列車及電車を完全に分離するので、即ち東海道本線列車を複線上に單獨運転せしめ尙京濱・山手及京濱・横須賀線電車と各々分離したため、例令夫れが併用運転であつても、從來に比し可成り輸送力を強化し、餘力を生じた事になる。又品川操車場は大體1期工事1日30ヶ列車を滯泊せしめ得る豫定で、2期工事完成後は35ヶ列車收容出来る。この外自驛着發貨物及品川・鶴見間の貨車に對し1日700輛位扱ひ得る操車設備が設けられることになつてゐる(圖-4、圖-5)。

中央線は昭和5年東京・浅川間電車運転開始後果進的に電車客増加し、立川以西の現在單線では輸送力が足りない。

依て同10年度より立川・浅川間の線路増設工事に着手し、立川・豊田間は既に完成せるも、以西は本年度竣功の豫定になつてゐる。又總武線は將來兩國・千葉間を複々線とし、汽車電車の分離運転をなす計畫であるが、差當り輸

表-2. 電車運転時隔及聯結車輛數調

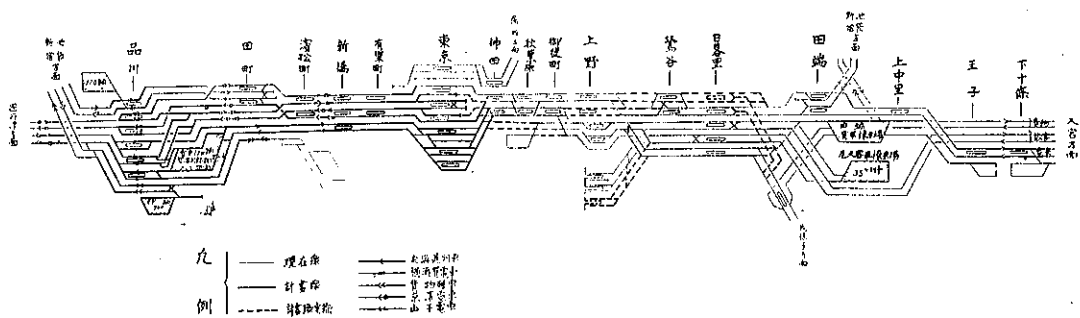
Table with 4 columns: 線名 (Line Name), 區間 (Section), 運轉時隔 (Operating Interval), 聯結車輛數 (Coupled Vehicle Count). It lists various lines like 東海道本線, 山手線, 有樂町線, etc., with their respective intervals and vehicle counts.

送力最も不足せる兩國・平井間を4線となすこととし、着々準備されてゐる(図-4)。

7. 結論 東京附近に於ける國有鉄道変遷の後を顧るに、劃然たる區別困難なるも、大体明治年間を私鉄買収を伴ふ建設及普及、大正年間に普及發達時代とし、昭和以後更に發達及充實されて來た。尙大正以後は曩に述べたが、鉄道の使命たる地方との聯絡の外、市内及近郊高速度鉄道としての特異性を過分に有つて來たことを見通すことが出来ない。

尙而現在東京驛を中心としての一部輸送能力は、前述の如く、乗降客數の増加と共に殆んど其の限度に達し(表-1、表-2)、之が對策上東京・品川間線路増設、東京驛改良及品川操車場新設等已に實行期に入つてゐるものもあるが、未解決問題として善處を要するものもある。現在高架4線分完成し、残り2線分も過半竣功せる東京・上野間の

図-5. 品川田端間線路増設計畫案略図



高架線利用策、上野・日暮里又は田端間の線路増設等其の一例である。然し之等は中々困難な問題で、一旦決められた東海道線列車は東京・上野驛を經、尾久操車場に空車廻送し、東北及常磐線列車は上野・東京驛を經、品川操車場に空車廻送する案が、其の後東海道線列車を東京驛打切品川に空車廻送、東北及常磐線列車を上野驛打切尾久に空車廻送する如く変更された等、之が實現までには細目に抄り今後幾多曲折あるを惟はせる。

此外常磐線電車運轉は已に我孫子まで計畫され、東海道線方面も、繼て熱海か伊東位まで電車化されるのではなからうか。左すれば現在平塚まで完成せる複々線は、國府津か小田原位までは延びようし、中野以西の線路増設も現状より推し、時の問題と惟はれる。貨物關係の横濱線連絡線、戸山ヶ原操車場新設も古き問題として残され、皇紀 2600 年を機とし、東京に開催する、國際オリンピック大會及萬國大博覽會に對しても、既に會場位置の決定せる今日、鉄道施設の上に幾多改善を要するものありと信ずる。

而して現在施行の途にある東京附近の各種改良工事は、孰れも之に關係あるにより、夫れまでに完成せしむる豫定で、目下計畫及實施されつつある。

満洲に於ける寒中コンクリート工事の一報告

會員 眞 鍋 簡 好*

1. 概説 北滿を走る〇〇線〇〇河橋梁改築工事が、本春2月の嚴冬より6月の雨期直前にかけて特種事情の下に強行された。3月1日の第1回カーブシュー据付より6月15日桁架設完了に到る107日間に、實際深度13 m

* 榎谷組技師