

## 講 演

第 25 卷 第 12 號 昭和 14 年 12 月

# 大阪附近の鐵道改良計畫に就て

(昭和 14 年 10 月 19 日土木學會創立 25 周年記念講演會に於て)

會 員 立 花 次 郎\*

1. 國有鐵道は過去 10 年間に約 2 億圓餘の線路及停車場關係の改良費を約 1100 km の東海道、山陽兩幹線に對して投じて來た。然るに昭和 7 年以來の大陸政策に基く此の兩幹線の客貨の激増は今日殆ど倍増と云ふ有様であつて、上記の如き改良程度では追付かず、今般新幹線建設計畫が調査せられつゝある。

扱て此の日本の大動脈と稱すべき幹線の丁度中央に位置する大阪附近に就て、鐵道施設の狀況如何と見るに、今日まで設備増強が出來たのは僅かに京都—神戸間の本線の線路増設(之は旅客幹線列車と近郊或は通勤電車、並に貨物列車とを分離する目的である)と大阪驛、梅田貨物驛、吹田貨車操車場、宮原客車操車場等の新設或は擴張をなしたに過ぎず、順次之を關西線關係に及ぼすため城東貨物線の分離新設、同旅客線の高架線電車運轉化、天王寺驛改良及平野の客貨車操車場の新設等を實現し得たに止るのである。

然るに幹線輸送が増大する事は、之につらなる近郊或は通勤旅客線、臨港貨物線、貨物驛、貨車操車場、客車操車場等の取扱量も増大する事を意味するのであつて、否寧ろ大阪の如く經濟的活動力が他の地方より盛んな箇所に於ては幹線輸送量の増加割合以上に都市附近線路の負擔は増大する。従つて幹線を増強すると同時に都市附近の支線鐵道施設の増強も行ふべきであるが、如何せん貧乏世帯の悲しさ、今日まで幹線の擴充に追はれて支線關係はよう手をつけ得なかつた。従つて大阪附近の鐵道施設は何處も殆ど行詰つて居る現状であつて、今日之を一舉に増強せんとすれば約 1 億圓の資本を必要とする有様である。然るに今又東京—下關間の幹線自身を更に數億の資本を投じて複々線に増強せねばならぬと云ふ有様であるが、之が完成を見る迄更に 10 箇年間も大阪附近を放置して置いたならば、大阪附近の鐵道施設は必要輸送量の半分も捌き得ない状態となつて、大阪地方は經濟活動上非常に不利益を蒙り延いては我が國運の進展を阻害するにいたる心配がある。従つて少くとも大阪附近の鐵道改良計畫は、新幹線建設計畫と相竝んで是非とも遂行すべきものと信ずる。

2. 最初旅客輸送關係から考へるに、圖-1 に示す如く省線の東海道、關西線とならんで、西は神戸方へ北は京都市方へ東は奈良方へ南は堺、和歌山方へ、多くの軌道及地方鐵道が亂雑に敷設せられて居る。而して西南方は安治川、尻無川、木津川に沿ふ商工業の中心地帯であるが、之は海にのみ開けて居つて此の主要地帯に入込む有力な交通機關のない事と、市を圍つてはつきりした交通の中心がなく雜然と相競つて居つて不便である事が、大阪の二大缺點である。

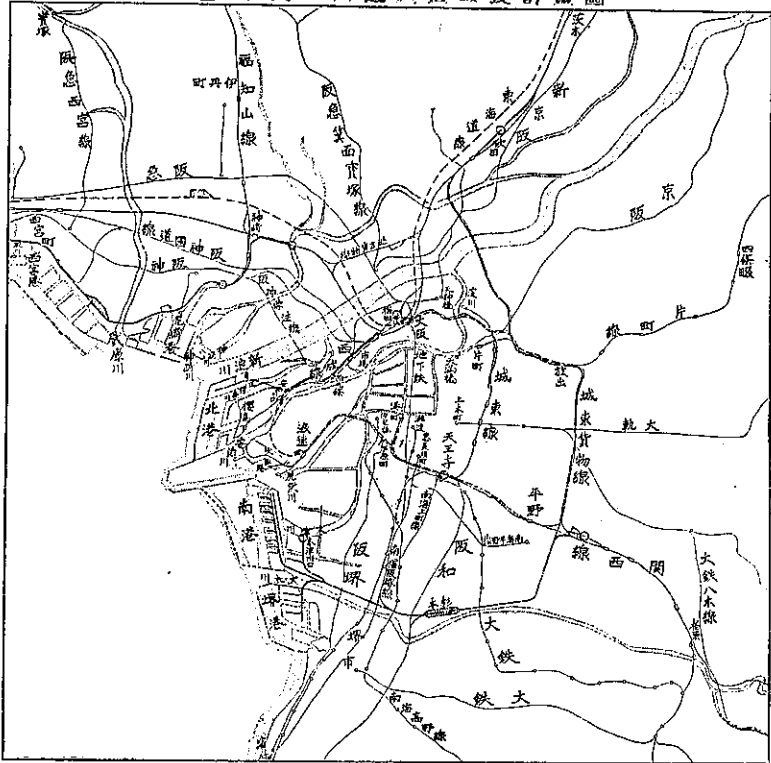
之を大局的に見て整備して行くのが國有鐵道としての使命であるが、先づ第一に交通の中心地としては東京市の場合の東京驛並に新宿驛に匹敵するものとして大阪驛並に天王寺驛をえらびたいと考へる。即ち大阪驛には東海道(之に北陸、山陰、草津線等の列車も多少宛混入す)福知山、西成、城東の各線が着發し、外に阪神、阪急、地下鐵、市電等も集つて居るが、今後更に計畫中の東海道新幹線及四條驛から木津の方へ行く片町線も集中せしむべ

\* 鐵道技師 工學士 鐵道省建設局停車場課勤務

きであると考へる(片町驛は將來純粹の貨物驛として整備する見込)。天王寺驛は關西、城東兩線の合する所であり、之に南海、大鐵、阪和、地下鐵、市電等も集つて居るが、今後更に關西線旅客列車を天王寺打切りとし別に湊町より天王寺附近まで電車運轉を行ひ、又城東電車を浪速方に延長して名實ともに大阪南部の交通中心にしたいと考へるのである。

次に西南の臨港商工業地帯に對する交通の利益に提供し更に雜然たる各私鐵の乗換の便を計るために、西成、城東兩線を安治川の河底隧道によつて結び、環狀線を形成せしめて恰も東京の山手線の如き運轉を行はせたいと考へる。斯様に整備すれば大阪附近の近郊並に通勤旅客交通は稍、面目を改める事となるが、之に要する改良工事は、西

圖-1. 大阪附近鐵道改良計畫圖



成線の線路増設並に高架線化、片町線の線路變更、關西線の線路増設並に高架線化、浪速—安治川口間の線路新設等である。此の中特に西成線を高架にする事は、大阪驛—西九條驛間約 1 000 m 間で、阪神國道以下 15 の重要道路との平面交叉を除くことになつて都市の道路交通に貢獻する處又大である。

3. 第二に貨物輸送の關係を擧げると、圖-1 に示す様に西の西成貨物線、東の城東貨物線、南の臨港線等が唯一の中心操車場たる吹田に集つて居り、櫻島、安治川口、大阪市場、梅田、淀川、片町、玉造、天王寺、今宮、湊町、浪速、大阪港、尙ほ西に尼ヶ崎、神崎等が總て吹田中心で貨物を取扱つて居る。之等の貨物驛が總て行詰つて了つて居る事と、貨車の出入が非常に多數となつた今日に於ては吹田を唯一の操車場にして居ると云ふ事が缺點となつて居る。

従つて先づ貨物驛としては未だ擴張し得る梅田、或は旅客施設を縮少又は廢止して整備し得る湊町、片町等を最大限に擴大すると共に、阪神方面に對しては阪神臨港線を出し、大阪北港に對し西成線より臨港線を出し、東に放出、南に木津川口等の貨物驛を新に設け、南港及堺港の擴張に對し南臨港線を新設し貨物の取扱能力を擴大する必要がある。元來貨物線は大都市に於ては其の市域の外廓を圍む事が必要であるのみならず、此の外廓の各支線に各、相應の貨車操車場を設けて、本線の中心操車場に對し、補助の衛星操車場たらしめ、此の兩者の作業を巧みに組合せ分擔させて多數の貨車を速に仕譯ける必要がある。従つて大阪附近の上記の如き貨物線に對しても例へば阪神臨港線は西宮-尼ヶ崎間に、西成線は梅田に於て、片町線は放出に於て、關西線は平野(龍南操車場と云ふ)に於て、南臨港線は杉田附近に於て各、補助操車場を設ける必要がある。

以上述べた中兩臨港線は臨港地帯のみならず、南海、阪和線に出入する貨車（將來は 800 輛以上に上る見込）を都市の中央にある天王寺まで入れずに其の外廓で受授する使命をも有するもので、其の意味の效果も大である。

4. 以上甚だ簡單であるが、一應概略の説明を終へた。但し之等は未だ鐵道省議として決定せざるものが大部分であつて、單に筆者の個人的意見に過ぎぬのであるから、此の點誤解なき様願ひたい。

---