

土木學會第1回年次學術講演會講演

(鐵道之部 No. 1)

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** 東海道線を國府津以東、中央線を淺川以東、東北線を大宮以南、常磐線を我孫子以南、總武線を千葉以西とし、東京市内及近郊に重點を置きたいと惟ふ。

2. **鐵道の起因** 維新直後は民心未だ統一されず騒然たりしものあり、之を治むるには先づ鐵道を敷設し、交通の便を図るにありと廟議決定、東西兩京間に幹線を敷設することとし、取り敢へず東京・横濱間に枝線を設くることになつた。

3. **明治時代** 明治 5 年 5 月 7 日品川・横濱間に單線による假運輸を開始し、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（現汐留驛間）横濱間に一般運輸を開始した。

明治年間は専ら鐵道の普及時代で、39 年鐵道國有法の實施される迄は、東海道線及中央線八王寺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。

東海道本線新橋・國府津間は明治 20 年已に營業を開始し、23 年横須賀線の單線が開通した。其の後明治 43 年濱松町・吳服橋（吳服橋架道橋東京驛寄）間の高架線完成、曩に開通せる上野—田端—池袋—新宿—品川—烏森（現新橋驛）—有樂町の電車運転も同時に延長された。

中央線は甲武鐵道會社が明治 22 年新宿・立川間に蒸氣列車の單線運転を開始し、引続き八王寺まで延長、更に新宿・牛込、牛込・飯田町、飯田町・御茶水と開業、一方 37 年御茶水・中野間に電車を運転し、39 年買収されたが、其の後電車運転を萬世橋驛まで延長した。

東北、山手、常磐線は孰れも日鉄會社の經營で、明治 16 年上野・熊谷間開通し、山手線は赤羽・品川間先づ完成。池袋、田端間は其の後連絡した。常磐線は明治 29 年田端・土浦間開通し、38 年日暮里・三河島間連絡、39 年國有となつたのである。

總武線は明治 27 年市川・佐倉間を開業し、次で本所（現錦糸町驛）に延長、37 年本所—兩國橋兩驛間に橋梁式高架線を架設し、49 年買収された。

4. **大正時代** 私設鐵道は殆ど明治時代に國有となり、大正 3 年東京驛開設後、丸ノ内一帯は執務地域として發達し、乗降客數も累年増加、大正 8 年東京・神田・萬世橋間の高架連絡と共に愈々其の度を加へ、引続き東京・上野間高架線工事に着手したが、大正 12 年の大震災で一時中止、復興事業の進展と共に 14 年竣工した。又大正 6 年に横濱鐵道會社、同 9 年に東京砂利鐵道會社を買収し、一方上野—東京—櫻木町の電車運転も開始され、鐵道事業の普及發達と共に乗降客數も東京市及近郊地域に於て殊に著しく、從來地方との連絡を目的としてゐた市内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。

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、輸送能力強化の必要切なるものあり、鶴見貨物線を昭和 4 年完成せしめ、鶴見・平塚間 2 線も開通し、一方東京・横須賀間及櫻木町・原町田間の電車運転が開始された。

* 鐵道技手 鐵道省工務局計畫課勤務（昭和 12 年 4 月 10 日講演）

中央線は近郊の急激なる進展に伴ひ、都心との交通激増せるに鑑み、飯田町・中野間に 2 線、國分寺・立川間に 1 線を増設し、電車運転も國分寺より淺川に延長、更に御茶水・飯田町間の複々線、大久保驛附近の線路改築、新宿驛の一部改築と共に昭和 8 年東京驛發中野以西行電車を對し、混雑時の一定時間中御茶水・中野間に急行電車の運転を開始した。

東北及常磐線は上野・赤羽・大宮間に線路を増設し、電車運転も大宮まで延長、一方日暮里・南千住間線路改築の完成と共に舊上野・松戸間に電車を運転することになった。

總武線は御茶水・兩國間高架線新設と共に電車運転を開始し、現在は千葉まで延びてゐるが、汽車電車併用運転のため往々運転上の円滑を缺いてゐる様である。

6. 現在計畫 東京附近の旅客及貨物運輸交通量は、京阪神附近と共に他の地方に比し密度大なるは言を俟たぬ所で、之に對應する施設の改善も亦複雑になつて來る。貨物は暫く措き旅客關係を見るに、運転系統異なるも、大宮—上野—東京—櫻木町、東京—横須賀、東京—淺川、上野—松戸、御茶水—千葉の各區間及山手環狀線並に櫻木町—原町田は已に電車化され、東京驛を中心として東京—田町、東京—田端の京濱山手併用線は最短運転時隔 2 分以内に短縮され、又東海道線の東京・大船間旅客本線は横須賀線電車併用運転の爲、現在混雑時 1 時間 10 回以上にも及び、列車、電車の發着時に於ける兩者速度の遞増減及停車時分の相違は、東京・品川間の線路輸送能力を略ぼ限度に達せしめ、他方東京驛の列車ホームは、臨時列車及電車の頻發する場合殆ど使用限度にある現狀である。依つて京濱、横須賀方面電車客の増加に對し専用ホームを要すると共に、東京・品川間の線路増設を要し、更に東北方面との直通運転開始の曉、之等に對應するため東京・上野、上野・田端間に線路増設を要する。

鐵道省でも東京・品川間の線路増設及東京驛改築のため、已に一部工事施行中であるが、現在東京驛にある客車留置線群は一時之を尾久操車場に移し、一方品川に客車操車場を新設することになつてゐる。又現在品川にある貨車操車場は之を新鶴見操車場に移し、移転後の貨物取扱設備を整理し、尙電車庫を併置する計畫である。

中央線は東京・淺川間電車運転開始後交通量頗る増加し、立川以西の現在單線を複線となす要あり、立川・八王寺間は已に 10 年度より工事に着手、八王寺以西は未着手なるも、孰れも 12 年度竣工の豫定となつて居る。

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なるも、差當り兩國・平井間に 2 線を増設することゝ目下準備中である。

7. 結論 東京附近國有鐵道變遷の後を辿るに、劃然たる區別困難なるも、大体明治年代を建設及普及、大正年代を量に於ける發達、昭和以後を充實時代と見ることが出來よう。而して現在東京驛を中心としての一部輸送能力は殆ど限度に達し、之が對策上、東京・品川間の列車及電車分離、東京・田町間の列車及電車増發に對する緩和策並に東京驛以北即ち東北線方面との列車直通及電車増發に對しても相當の考慮を要する。東京・品川間線路増設、東京驛改良等已に實行期に入つてゐるものもあるが、現在高架線 4 線分完成し、残り 2 線分も過半工事を完了せる東京・上野間高架線の利用等は至急考慮さるべきものと惟ふ。

此の外、東海道方面の電車運転は懸て熱海位まで延長されるのではなからうか。さすれば已に平塚まで完成せる複々線は少くとも國府津か小田原位まで延長されやうし、中野以西の線路増設、戸山ヶ原貨物驛新設、横濱線連絡線新設、常磐線の電車運転延長等も今後の問題として残され、皇紀 2600 年を機とし東京に開催さるゝ國際オリムピック大會に對しても、開催位置の決定と共に、鐵道施設上種々の改善を要しよう。而して現在施行の途にある東京附近各種改良工事は孰れも之に關係あるため、夫までに完成させる豫定で目下計畫及實施されつゝある。

(註：本文の詳細に就ては土木學會誌第 23 卷第 10 號に登載の豫定である。)