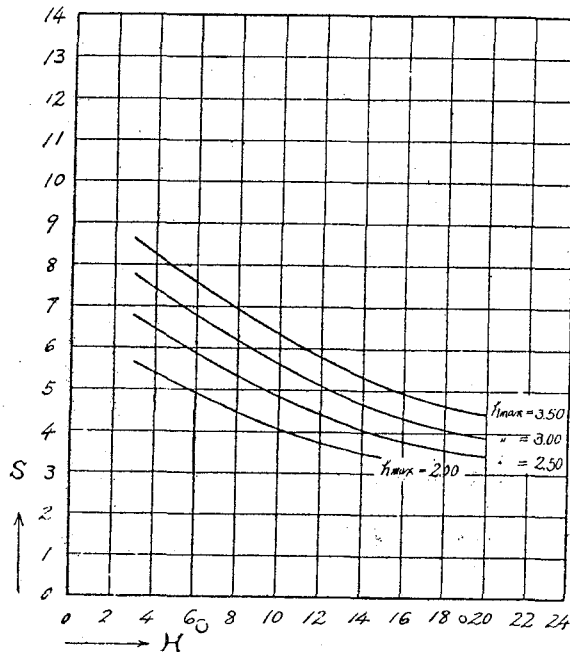


経済的切払幅員(Ⅲ)

切取工事費一立米=付 1.50円/場合



F-17 北海道の主要産物の動きに就て

准・工・福 田 治 次

(札幌鐵道局技手)

F-18 新潟を中心とする貨物輸送状況と各種改良計畫

會・工・佐 藤 慶 次

(新潟鐵道局工務部改良課技師)

新潟を中心とする裏日本に於ける幹線としては、羽越・信越(直江津・新潟間)兩本線並に同線と連絡する奥羽・北陸兩本線等である。是等一貫する幹線には幾多の主要なる連絡線があり、上越・磐西・米坂線等を含め其の数は十線の多きに達してゐる。然して前記幹線中の酒田・直江

津間に於ける貨車輸送を昭和 11 年度の実績に見ればその年計通過趣数は

酒 田 ～ 新 津 上り	最大	1 207 263 ^輛
	最小	1 050 317 ^輛
新 津 ～ 長 操 〃	〃	1 725 193 ^輛
	〃	1 694 616 ^輛
長 操 ～ 直江津 〃	〃	1 120 633 ^輛
	〃	1 072 751 ^輛

となり、常時に於ける列車回数は飽和點に達し、繁忙期に於ては迂回輸送の要請をなす等の状況にある。尚、磐越・信越・羽越の交叉點たる新津驛、信越・上越の交叉點たる長岡操車場、信越・北陸の交叉點たる直江津驛等は取扱車數の増大に依り、仕譯の最大能率を發揮するも操車の圓滿を欠き、殊に長操附近に於ける冬期降雪はその量全國に冠し、積雪に依る幹線の輸送作業及び列車運轉に及ぼす障害は誠に著しい。

然るに裏日本の要港たる新潟港は、日滿連絡の最捷路及び國防上の要衝として近來の躍進著しく滿洲國産業の進展に依り 12 年度 160 萬趣の年計移出入趣數も昭和 20 年度に於ては 500 萬趣に達するものと豫想され、同港を含む新潟附近發着貨車を現設備の如く新津驛經由とする場合 1 日 27 00 車の多きに達し、既に行詰まれる現在の 1 日 1 600 車に對し 1.7 倍の數となり益々前記幹線に繁激を加へんとしつゝある。

以上に對應するため、その中樞たる新津・長操間の複線化、新津・長操の一大擴張が要望されてゐるが、昭和 16 年度に完成を見る白新線(白川——新發田間)は越後線の改良と相俟つて短路線となり、同線經由に輸送系統を變ずる場合は、幹線及び三操車驛の現況を約 40% 内外緩和し得、且つ改良費に於て遙かに低廉の兩利點を保有してゐる。現在昭和 20 年度に於ける貨物輸送の圓滿ならしむる對策を考慮する場合、第一經濟を條件とすれば、現設備を有用ならしめつゝ將來の輕便に對應せしめ、殊に本地方の如き豪雪地方に於ては、降雪期間と雖も之に對する影響の最少なる事を意欲するものである。

以上の點より推定し白新線連絡を契機として新潟附近に一大貨物操車場を設置、越後線の乙線規格向上は勿論、前後交叉驛たる直江津・坂町・柏崎、遠くは酒田等の諸設備を順次改良すべきが對策として考慮される。更に昭和 20 年度以降に於ては羽越・信越(直江津——新潟)各本線の複線計畫も必然的に生ずるものと想料せらるゝものである。

F-19 最近に於ける北海道の石炭事情と港灣 施設に就て

會 工 田 中 茂 美

(鐵道省工務局改良課技師)

晩近我國に於ける諸産業の發達は目覺ましく、特に支那事變勃發後は軍需品工業を主とする諸