

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輻輳に對應せしめ、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思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

工業の急激なる發展の爲に、石炭の大増産を必要とするに至つた。依つて政府では差當り昭和16年度迄の内地石炭の需給を考慮し、一大増産計畫を樹立した。現在北海道に於ても此の計畫に基き炭礦業者は増産に邁進すると共に、鐵道に於ては之が輸送並に港頭積出設備の擴充に萬全を期せんとして居る。以下之が諸情勢に就き概説を試みんとす。

昭和12年度の北海道炭を見るに、坑所送炭高1028萬噸、全國の26%に相當し前年度に比し124萬噸の増加を示したが是等の中道内陸上需要は272萬噸に過ぎず他は全部港頭より道外へ積出された。之が港別數量は室蘭367萬噸、小樽252萬噸、釧路88萬噸、留萌31萬噸、岩内12萬噸となつてゐる。更に昭和16年度の豫想は全道送炭高1987萬噸、港頭積出高1512萬噸にして12年度の約2倍に相當するものと見らるゝが、北海道炭はその未採掘炭量60億噸を超え大なる將來性を有するに鑑み此の數量に近い將來到達さるゝは豫想に難くない。従つて之が鐵道輸送並に積出設備の完備は、實に石炭増産計畫の死命を制する重大なる問題である。以下北海道に於ける各石炭港に就きその設備の概説を爲さんとす。

小樽に於ては鐵道省施工に係る築港驛石炭設備一部竣成し昨春操業開始したが、石炭増送に伴ひ手宮の舊石炭棧橋を併用し目下擴張工事中にして主要設備は「カーダンパー」「ベルトコンベヤー」に依る海上棧橋よりの汽船積設備である。室蘭も鐵道省に於て施設したる小樽と同様の積込設備と、北海道炭礦汽船會社施設の炭積装置があり共に擴張計畫中である。釧路港は太平洋炭礦會社經營の船積装置が南防波堤上に設けられ、一方雄別炭礦鐵道會社經營の舢舨積設備が釧路川々岸に設けられて居る。留萌港に於ては南北兩岸壁に沿ひ留萌鐵道會社に於て高架線を設け南岸壁には機械積込設備を有す。以上の四大積出港は將來の急激なる増炭に對應すべく夫々設備の擴張を計畫又は實施中である。

F-20 北海道に於ける鐵道の建設に就て

會 工 中 矢 隆 雄

(鐵道省北海道建設事務所技師)

北海道はその面積凡そ90000km²を有し、往時は只々鬱蒼たる樹林を蔽ひ、鬻熊狐狸の跳梁に委ねられたる曠野であつた。それが明治13年11月24日に手宮札幌間の鐵道34km餘の運輸營業を開始してより、今日まで約60年間に鐵道の建設及び改良は日に月に進み、今や全道に於ける官私鐵道延長實に4000km餘に達するにいたり、更に今日尙盛んに建設工事は進捗してゐる有様であつて、想ひを開發當初の事情にいたす時、今昔滄桑の感に堪へぬものがある。しかも本道は天惠的殖産興業の地であつて、無盡の寶庫を有し、交通機關の完備に俟つべきものが非常に多い。この拓殖を目的とした本道鐵道建設の大要を次の順序に依り略述する事とする。