

北陸線の輸送力増強について

金沢鉄道管理局施設部長 関 一 雄

§ 1. 北陸線の重要性和その輸送施設

北陸線は北陸経済圏を東西に縦貫する大動脈であると共に、東北、北海道の資源地帯と関西とを結ぶ最短経路として重要な幹線である。

即ち北陸地方の産業は、豊富な電力と労働力、豊富な穀倉、水産物、及び無盡蔵な石灰石を始めとする地下資源、加えて敦賀、七尾、伏木、富山の4大良港を有するという有利な立地条件に恵れて、近時著しく進展し、肥料、紙、パルプ、セメント、塩化・醋酸ビニール、鉄鋼などの生産工場は飛躍的に増産し、ために線区内の着発の貨物は激増の一途をとり即ち北陸線は一大着発線区である。

加へて、北海道、東北地方の開発と相俟つて関西地方との最短コストの経路として、北陸線は一大通過線区である。このような重要な任務を肩負われた北陸線の輸送施設の現状は極めて貧弱で、迂回輸送、補機使用等の巨額の経費の損失を招く輸送方式をとつても、北陸線の輸送量はその限度をはるかに越えている。

即ち貨物輸送の面では

常時北陸向けの物資が輸送の制限を受けている。

輸送途上で長時間の待合せのため延着している。

輸送要求に対する貨車の配給が他地区に比して非常に悪い。ために、北陸地方の物資の需給は不円滑を招来し、原料入手遅延による生産の停滞、生産物資の積出し遅延による商取引の招致、産業界は商機を目前にしながら拱手傍觀を余儀なくされ、不測の信用失墜をうけるなど、北陸産業界の損失は莫大なものがある。

§ 2. 北陸線輸送力増強のあり方

飛躍的に激増する貨物輸送並びに旅客輸送に対する北陸線輸送施設増強の究極のあり方は

i) 複 線

ii) 電 化

であるが、更に当面の緊急の増強施策としては

i) 富山操車場の新設

ii) 各主要駅の構内拡充改良

iii) 信号場新設による線路容量の増大による列車回数の増加

iv) 長大列車(1000t輸送)運転のための中間駅の列車行違線の延長即ち有効長延伸工事。

v) 自動信号化による列車停止時分の短縮

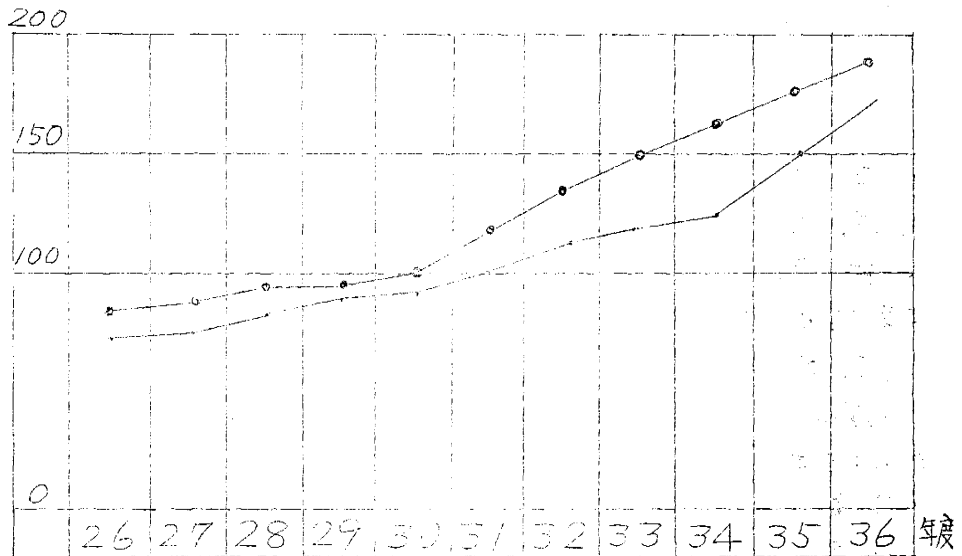
vi) 重軌条更换による高速度運転にたえる線路改良

があげられ、既に29年より一部着手したが、32年3月の運賃改正をけい期とする国鉄輸送力増強、近代化5ヶ年計画の初年度に特に北陸線に多大の工事費が投入されたため、去る10月1日の列車時刻改正には米原-敦賀間に待望の交流電化と一部複線化が完成され、同時に富山操車場は1,200車より1,800車の大操車場に飛躍した。

更には、敦賀-今庄間と高岡-富山間の複線工事にも着手され、前者には13.9Kmの北陸トンネルがあり、后者には庄川、神通川の長大橋梁があるので、輸送力増強5ヶ年計画の36年度末には絶対に富山までの複線、電化を完成するので、北陸線は最も近代化された線路に生まれ変わる。

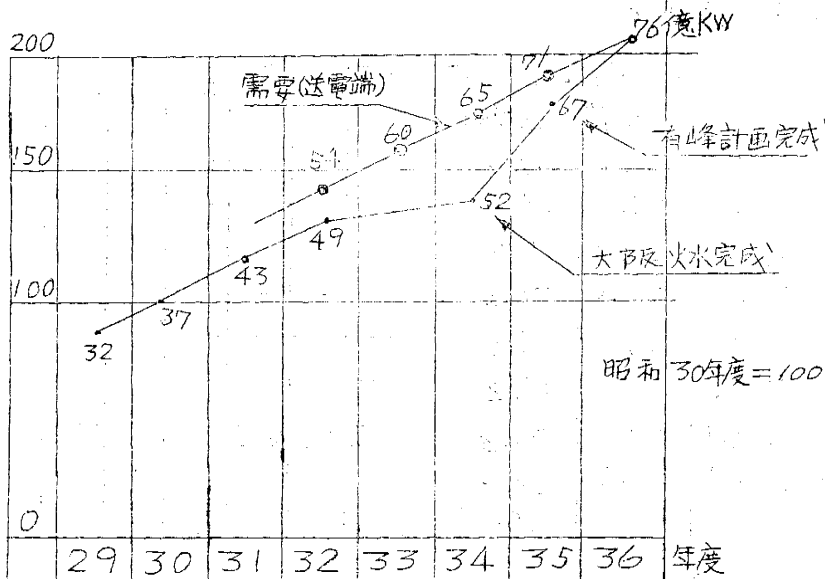
§3. 北陸系統の輸送量

(1) 北陸の貨物輸送要請と輸送能力



貨物輸送要請	86	94	95	93	100	116	132	146	159	174	185	%
輸送可能	82	83	90	99	100	109	122	128	135	161	186	
貨物輸送要請	558	584	609	604	649	753	857	948	1,032	1,129	1,200	トン
輸送可能	485	491	532	585	591	643	721	759	798	952	1,100	

(2) 北陸電力の発電設備と需要電力量



(3) 管内主要貨物の発送屯数(年間)

品目	31年度実績	32年度計画	増加率
石灰	76万屯	80万屯	14%
石炭	59	60	1.5
鉄鉱石	59	68	
肥料	58	58	
工業薬品	49	50	
紙及パルプ	36	39	8
	33	33	

(4) 主要駅の使用貨車数と貨物収入(31年度旧平均)

駅名	使用車	貨物収入
敦賀	93輛	644千円
石川港	82	862
親不知	72	447
伏木	71	857
金沢	63	566
速星	61	573
富山	45	545
山港	36	251
尾津	31	257
福井	30	240
高岡	29	420
新谷	27	430
北谷	27	328
谷	18	414

§4 北陸線の輸送力増強工事

(1) 複線の進め方

区 間	料 程	工事費	32	33	34	35	36	37	38	39	40	備 考
長浜 - 木ノ本	14.7 ^{km}	2.8億										
木ノ本 - 敦賀	23.4	35.0										
敦賀 - 今庄	19.5	70.0										
今庄 - 南福井	32.9	11.5										
福井 - 金沢	76.5	36.6										
津幡 - 高岡	29.2	16.6										
高岡 - 富山	18.8	19.2										
富山操 - 糸魚川	76.2	70.3										
糸魚川 - 直江津	41.2	36.9										
		298.9										

(2) 電化の進め方

	区 間	料 程	完成年度	電化設備費	電気機関車費	計	電気機関車数
初期	米原 - 富山	243.2 ^{km}	34年度	62.6億	53.6億	116.2億	98両
第2期	富山 - 直江津	120.3	37年度	30.9	26.5	57.4	48
		363.5		93.5	80.1	173.6	146

(3) 主要ヤードの改良

北陸線主要ヤードの取扱輛数と能力

駅 名	取扱輛数	能 力
米原	1,394	1,600
敦賀	809	940
南 福 井	917	730
金 沢	1,066	630
富 山	400	520
富山操	1,800	1,800
直 江 津	872	930

(参 考)

操車場 名	取扱輛数	能 力
吹 田	6,121	6,000
稻 沢	3,471	3,500
新 鶴 見	5,151	4,000
田 端	3,061	1,500
大 宮	4,034	3,500