第二項　電車運轉

震災當時運轉中の電車は震動と同時に停電の爲停車したが復舊の見込が付かないので乘務員は適宜の處置を爲し最寄驛長に後事を託して一先づ歸庫した。當時驛又は驛間の途中に停留した電車は線路の被害等の爲直に納庫する事が困難であつたので、途中に停留中のものに對しては各電車庫から掛員を派遣し晝夜これを警備せしめ、火災に罹つたものに對しては檢車手又は技工を派し相當の修理を施し線路の復舊後廻送し得る樣に準備を整へさせて置いた。而してこれ等の電車は九月二日から十月十四日迄の間に機關車又は自動(電力)でそれぞれ所屬の電車庫へ廻送した。

震災後に於ける電車の運轉は永樂町變電所の燒失及び高架線に於ける送電線の燒損等に依り電力の供給不能の爲、一時中止するの已むなきに至つたので應急策として東京横濱間及び東京飯田町間に蒸汽列車を運轉したが、應急施設完成し送電開始に伴つて、九月十九日中央本線牛込吉祥寺間に電車の運轉を開始してから逐次各區間の復舊を見、十二月三十日東海道本線横濱櫻木町間の運轉開始を最後として、全く各線の電車運轉を復活した。激震當時に於ける電車の運轉概況並にその後の運轉開始狀況は左の通である。

第一、京濱線備考「一」內の輛數は連結輛數を示す」

九月一日

一、第三三一電車(五輛)は有樂町新橋間で停車し市內の猛火に包まれ燒毀した。これより先編成中の一輛は手押で避難したがその效なく新橋濱松町間でこれ亦燒損した。

一、第三二六電車(四輛)は新橋濱松町間で停車したが火災の爲に燒損した。

一、第八三二電車(五輛)は櫻木町驛に停車中猛火に襲はれて燒損するに至つた。尙同驛に停留中の電車一編成(五輛)も亦燒失した。

一、左の電車は下記驛又は驛間の途中に停車し難を免れたのである。

第八三五(五輛)八四二(五輛)三二九(四輛)電車	東京驛
第三三一電車(四輛)	田町品川間
第八三一電車(五輛)	品川大井町間
第八二九電車(同)	大井町驛
第八二六電車(同)	大井町大森間
第八二七電車(同)	大森驛
第八二五電車(同)	蒲田驛
第八二八電車(同)	蒲田川崎間
第八三〇電車(同)	鶴見東神奈川間
第八二三電車(同)	同

以上の狀態で九月中は電車の運轉を休止し漸次電車線の開通に連れ同線に依り蒸汽列車を運轉した。

十月一日

一、東京蒲田間(電車線に依る)の蒸汽列車の運轉を廢止し、午前五時半から午後九時迄十二分間隔で電車(四輛編成)の運轉を開始した。

十月三日

一、東京蒲田間に十二往復の臨時電車(四輛編成)を增發した。

十月十二日

一、本日からは東京蒲田間に電車七往復を增發した。

十月十八日

一、京濱線の終電車は午後十時迄であつたのを一時間延長して午後十一時迄とした。

十月二十一日

一、蒲田横濱間の電車線が開通したので在來の電車を延長し蒲田横濱間二十四分間隔とし別に朝夕雜沓時には大森東京間及び品川東京間折返の臨時電車を東京品川間四分間隔で運轉することにした。

十月二十三日

一、京濱線の電車を東京品川間一往復增發した。

十二月三十日

一、櫻木町驛が復舊したので京濱電車を同驛迄延長運轉した。

第二、中　央　線

九月一日

一、左の電車は驛又は驛間の途中に停止中火災に遭ひ燒損するに至つた。

第三二四電車(三輛)　神田驛

第三三五電車(同)　水道橋驛

第八三電車(同)　飯田町驛

一、左の電車は驛又は驛間の途中に停止し難を免れた。

第八五電車(三輛)　東京驛

第八〇電車(同)　萬世橋驛

第三二二電車(三輛)　市ヶ谷驛

第八二電車(同)　市ヶ谷四谷間

第八一電車(同)　四谷驛

第三三七電車(同)　四谷信濃町間

第三二〇電車(同)　信濃町驛

第八四電車(同)　新宿驛(甲州街道口)

第三三九電車(同)　大久保東中野間

第七九電車(同)　東中野驛

第三一六電車(同)及第八六電車(同)　中野驛

第七七電車(同)　阿佐ヶ谷荻窪間

第八八電車(同)　西荻窪吉祥寺間

第九四電車(同)　國分寺驛

九月十七日

一、飯田町國分寺間に電車の試運轉をする爲機關車に電車を連結し又は電車のみで運轉を試みた。

九月十九日

一、本日から飯田町中野吉祥寺間に午前六時から午後八時迄十二分間隔中野吉祥寺間三十六分間隔で電車(三輛編成)の運轉を開始した。但し飯田町牛込間は空車廻送とし客扱をしなかつた。

九月二十一日

一、本日から飯田町驛で旅客の取扱を開始した。

十月一日

一、本日から飯田町中野間十二分間隔、中野吉祥寺間三十六分間隔で午前五時半から午後九時迄電車(三輛編成)を運轉した。

十月七日

一、永樂町變電所神田分室が設置されたので、送電開始と同時に東京飯田町間蒸汽列車の運轉を廢止し吉祥寺中野、飯田町間運轉の電車を東京驛迄延長した。

十月二十五日

一、電車の運轉時刻を改正した。

第三、山手線

九月一日

一、震災當時に於ける電車の所在は左の通であつた。

第三二八電車(四輛)	品川大崎間	
第三二九電車(四輛)	五反田目黒間	
第三三〇電車(同)	澁谷驛	
第三二七電車(同)	同	
第三三二電車(三輛)	代々木新宿間	
第三二五電車(四輛)	高田馬場驛	
第三三四電車(同)	池袋驛	
第三二三電車(三輛)	巢鴨駒込間	
第三三六電車(同)	田端日暮里間	
第三三一電車(四輛)	日暮里鶯谷間	
第三三八電車(同)	上野驛に停止中火災の爲燒失	
第四〇電車(三輛)	板橋十條間	
第四一電車(同)	赤羽驛	

九月十四日

一、本日始めて品川鶯谷間に於て機關車に電車を連結し又は電車のみで電車線の試運轉をしたがその成績は良好であつた。

九月十六日

一、品川鶯谷間に午前六時から午後八時迄の間十二分間隔とし試運轉の意味で電車(四輛連結)の運轉を開始し旅客を取扱つた。これと同時に蒸汽列車の運轉を廢止した。

九月十七日

一、本日から完全に電車の運轉を復活した。

九月十八日

一、本日から品川鶯谷間に午前五時から電車の運轉を始め二運用を增加し通勤電車をも運轉した。

九月二十一日

一、池袋赤羽間に午前六時から午後九時迄二輛連結の電車を運轉した。

九月二十二日

一、多客の爲品川池袋間に午前三往復、午後二往復の臨時電車を運轉した。

九月二十三日
一、上野驛迄延長
十月一日
一、午前五時半から午後九時半迄品川上野間は十二分間隔とし十九往復の臨時電車を運轉し更に午前午後の最も雜沓する時刻に池袋品川間二往復の電車を增發運轉した。
池袋赤羽間は三十六分間隔とし所定の運行に復した。
十月十三日
一、本日から電車の運轉回數は略震災前に復したがその外に尙臨時電車を增發した。
十月十五日
一、品川池袋間に三往復の電車を增發した。
十月十八日
一、本日からは電車の運轉時刻を變更し、尙品川上野間荷扱專用電車を一往復運轉することにした。
十月二十六日
一、午前中品川池袋間に二往復の臨時電車を增發した。
以上の如く山手線電車は大井町、永樂町兩變電所の電力不足の爲東京品川間の運轉を止め品川驛打切りとしたから東京方面の旅客は同驛で乘換へる爲非常に混雜したが漸く變電所の復舊に伴ひ大正十三年一月十四日から東京驛迄通して運轉することが出來る樣になつた。

震災不通區間開通一覽圖

圖覽一通開

熊谷
吹上
鴻巣
本庄
桶川
上尾
加茂宮
大宮
野與
和浦
蕨
川口町
鳩
赤羽
王子
十條
板橋
池袋
高圓寺
中野
阿佐ヶ谷
荻窪
西荻窪
吉祥寺
武藏
立
圖分
小山
間々田
古河
中田
栗橋
久喜
白岡
蓮田
鳥
砂
北千住
三河島
龜有
金町
北小金
松戸
馬橋
我孫子
松
藤代
取手
牛久
土浦
東
荒川沖
神立
高浜
湖北
布佐
木下
小林
安食
滑河
久住
界
佐原

韮崎
龍王
甲府
石和
日下部
塩山
勝沼
笹子
初狩
大月
猿橋
鳥沢
四方津
上野原
與瀬
九月七日ヨリ
徒歩連絡
淺川
八王子
相原
橋本
淵野邊
原町田
長津田
中山
小机
鴨居
東神奈川
神奈川
浜川崎
江ノ島
藤沢
戸塚
大船
鎌倉
逗子
沼間
田浦
横須賀
横浜
平塚
辻堂
茅ヶ崎
二宮
大磯
國府津
小田原
根府川
真鶴
十月廿日ヨリ
徒歩連絡
駿河
足柄
御殿場
富士岡
岩波
裾野
三島
沼津
蛇松
原
鈴川
富士
岩淵
蒲原
九月廿日ヨリ
徒歩連絡
松田
山北
谷峨
與瀬
川口町
蕨
與野
浦和
寺尾
十條
板橋
王子
田端
駒込
巣鴨
三河島
日暮里
上野
秋葉原
東京
神田
有楽町
新橋
品川
目黒
渋谷
恵比寿
四谷
信濃町
代々木
原宿
新宿
中野
東中野
高圓寺
阿佐ヶ谷
荻窪
西荻窪
吉祥寺
武藏境
國分寺
立川
多摩川
日野
豊田
下河原
北千住
亀有
金町
小岩
市川
下總中山
船橋
津田沼
幕張
稲毛
千葉
本千葉
都賀
四街道
物井
佐倉
酒々井
南酒々井
八街
日向
東金
大網
土氣
東金
木納
茂原
八積
上総一ノ宮
太東
長者町
三門
大原
浪花
御宿
勝浦
松戸
北小金
馬橋
我孫子
湖北
布佐
木下
小林
安食
下總松崎
滑河
久住
成田
木更津
周西
青堀
大貫
佐貫町
上総湊
浜金谷
保田
安房勝山
岩井
十月十五日ヨリ
徒歩連絡
富浦
那古船形
安房北條
九重
九月十七日ヨリ
徒歩連絡
千倉
南三原
和田
江見
横田
上總清川
馬来田
小櫃
留里
佐貫
笹毛
浜野
五井
姉ヶ崎
椿葉
木納
茂原
八積
上総一ノ宮
太東
長者町
三門
大原
浪花
御宿
勝浦

例凡

- 九月上旬中ニ復舊シタルモノヲ示ス
- 九月中旬中ニ復舊シタルモノヲ示ス
- 九月下旬中ニ復舊シタルモノヲ示ス
- 十月一日以後ニシテ年内ニ復舊シタルモノヲ示ス
- 大正十二年以後ニ於テ復舊シタルモノヲ示ス
- 徒歩連絡ヲ爲シタル區間ヲ示ス

東海道線列車運行圖表

大正十二年七月一日　改正

第壹版

12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

(大　船)
鎌　倉
逗　子
⑧ 沼　間
田　浦
横須賀
(國府津)

熱　海
小田原
東　川
根府川
真　鶴
(湯　河　原)
品　川
(高　島)
東横浜
横濱港
(東神奈川)
高　島
日清石油専用線
東　京
新　橋
田　町
(品　川)
大　森
蒲　田
川　崎
鶴　見
入　江
(東神奈川)
横　濱
(高　島)
程ヶ谷
戸　塚
(大　船)
(藤　澤)
辻　堂
(茅ヶ崎)
平　塚
大　磯
(二　宮)
(國府津)
下曽我
松　田
山　北
⑧ 谷　峨
駿　河
⑧ 足　柄
御殿場
⑧ 富士岡
⑧ 岩　波
裾　野
(三　島)
沼　津
原

東海道線列車運行圖表

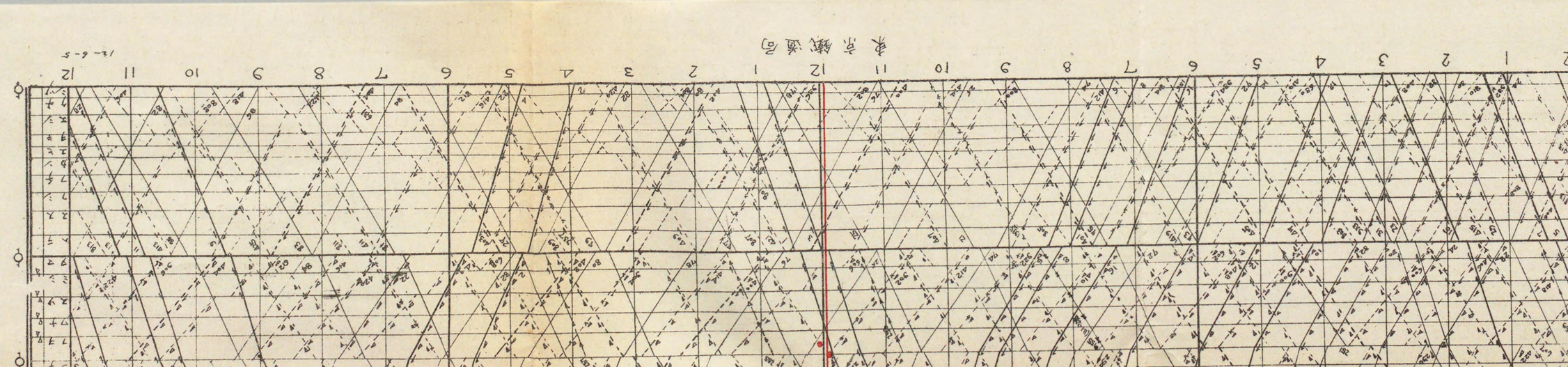
大正十二年七月一日　改正

第壹版

12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

(新宿)
(東京)
(品川)
(横浜)
(国府津)
(小田原)
(沼津)
(静岡)
(浜松)
(名古屋)
(岐阜)
(大垣)
(米原)
(京都)
(大阪)
(神戸)
(姫路)
(岡山)
(広島)
(糸崎)
(尾道)
(福山)
(下関)

12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
東京鐵道局
12-6-5


東京鐵道局
12-6-5

中央線飯田町猿橋間列車運行圖表 附横浜線

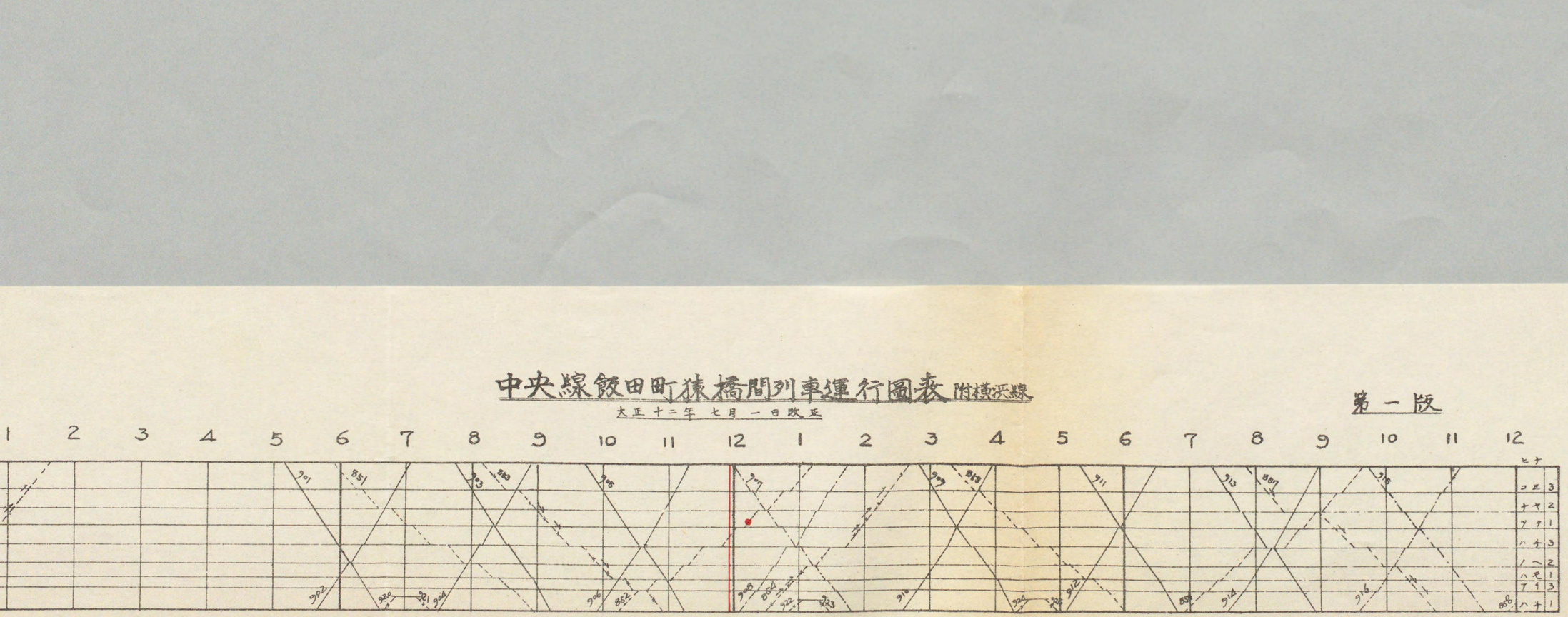
大正十二年 七月 一日改正

第一版

中央線飯田町狭橋間列車運行圖表 附横浜線

大正十二年 七月 一日改正

第一版



山手線列車運行圖表

大正十二年 七月一日訂補

大正十二年六月二十日調製　　東京鐵道局

山手線列車運行圖表

大正十二年七月一日訂補

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

大正十二年六月二十日調製　東京鐵道局

東北線列車運行圖表

第四版

大正十一年三月十五日　改正
大正十二年六月一日　訂補

12.7 ▲烏ノ山

				12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
¥40	4.8	17.9	大金																									
¥40	4.2	3.7	熱田																									
¥64	3.7		(寶積寺)																									
		139.4	(郡ノ山)																									
¥64	3.1	136.3	笠川																									
¥210	4.1	132.2	須賀川																									
¥100	3.8	128.4	鏡石																									
¥64	3.4	125.0	矢吹																									
¥100	3.7	121.3	泉崎																									
〃	2.8	118.5	久田野																									
〃	2.8	115.7	(白ノ河)																									
¥100	3.9	112.1	白坂																									
〃	3.3	109.8	豊原																									
〃	3.2	104.6	黒田原																									
〃	2.7	102.2	×高久																									
〃	2.4	99.2	黒磯																									
¥160	3.4	95.8	東那須野																									
¥112	3.7	92.1	西那須野																									
¥222	3.3	88.8	野崎																									
¥100	3.0	85.8	矢板																									
〃	3.9	81.9	寺田																									
〃	2.4	79.5	蒲須坂																									
¥108	2.8	76.7	氏家																									
¥100	3.6	73.1	宝積寺																									
〃	3.4	69.7	岡本																									
¥110	3.9	65.8	(宇都宮)																									
¥170	4.8	61.0	雀宮																									
¥160	4.0	57.0	石橋																									
¥227	4.5	52.5	小金井																									
¥327	4.6	47.9	(小ノ山)																									
¥275	4.6	43.3	間々田																									
¥295	5.3	38.0	古河																									
¥345	3.1	34.9	×中田																									
¥137	1.4	33.3	栗橋																									
¥190	5.3	28.2	(久喜)																									
¥342	3.1	25.1	白岡																									
¥278	2.9	22.2	蓮田																									
¥292	2.5	19.7	× 砂																									
¥465	3.1	16.6	(大宮)																									
¥231	1.7	14.9	與野																									
¥634	2.1	12.8	浦和																									
¥64	2.8	10.0	蕨																									
¥1507	2.4	7.6	川口町																									
¥217	1.4	6.2	(赤羽)																									
¥566	2.3	3.9	王子																									
¥564	1.7	2.2	(田ノ端)																									
¥2075	0.8	1.4	(日暮里)																									
¥254	1.4		上野																									

601 121 703 371 803 251 851 603 771 123 223 813 253 113 815 225 853 605 513 817 115 207 885 515 819 203 255 857 227 815 117 257 821 229 379 113 259 823 609 125 855 201 341 209 889 773 523 847 701 251 101 103 829 705 383 401 841 1015 263 205 107

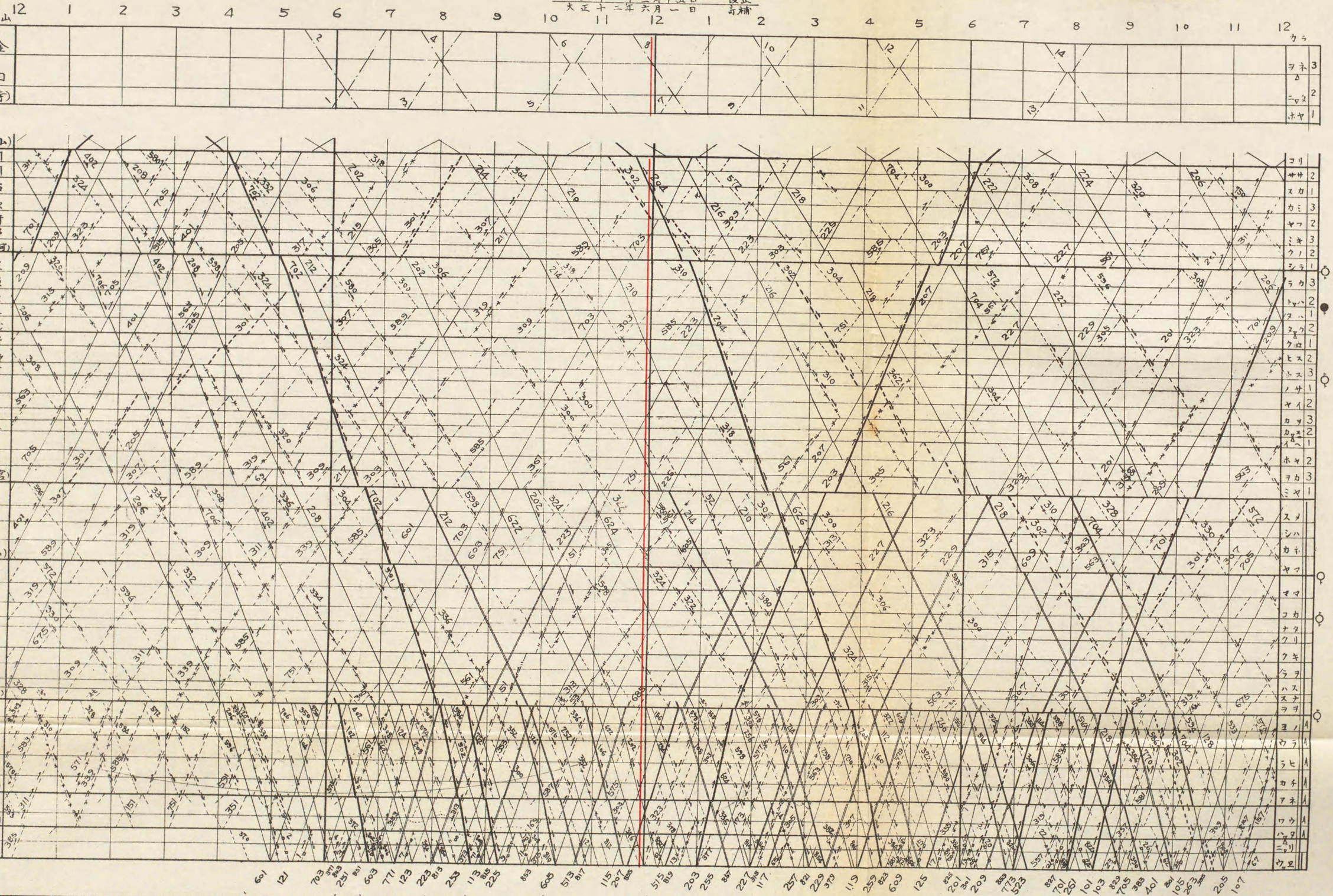
上野

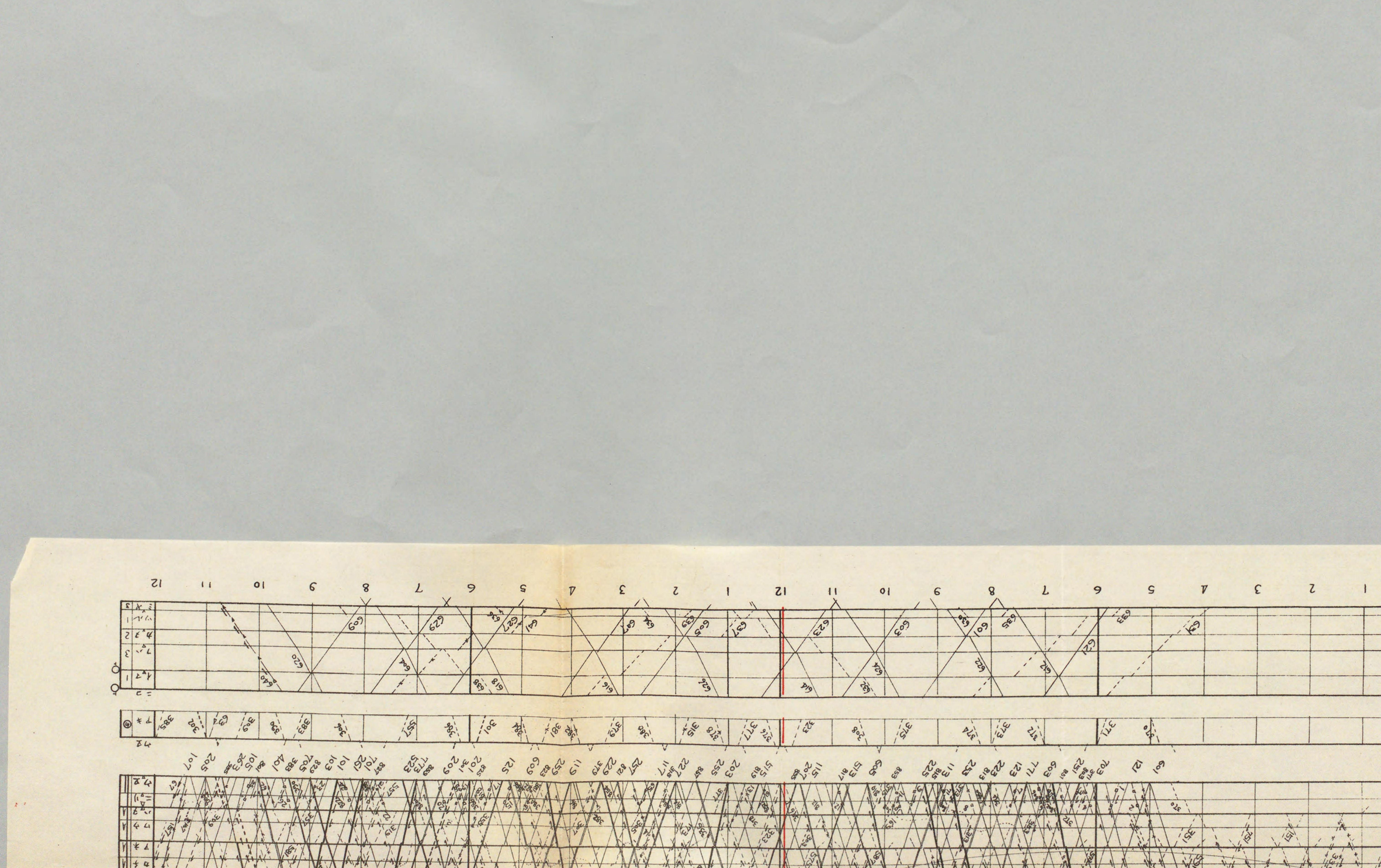
				12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
¥254	1.4		上野																									
¥1.4	1.4	1.4	日暮里																									
¥1.4	1.4	2.8	三河島																									
¥1.4	1.4	4.2	南千住																									
¥1.4	1.4	5.6	北千住																									
¥1.4	1.4	7.0	綾瀬																									
¥1.4	1.4	8.4	亀有																									
¥1.4	1.4	9.8	金町																									
¥1.4	1.4	11.2	新小岩																									
¥1.4	1.4	12.6	平井																									
¥1.4	1.4	14.0	小岩																									
¥1.4	1.4	15.4	市川																									
¥1.4	1.4	16.8	本八幡																									
¥1.4	1.4	18.2	下総中山																									
¥1.4	1.4	19.6	西船橋																									
¥1.4	1.4	21.0	船橋																									
¥1.4	1.4	22.4	津田沼																									
¥1.4	1.4	23.8	幕張																									
¥1.4	1.4	25.2	検見川																									
¥1.4	1.4	26.6	稲毛																									
¥1.4	1.4	28.0	千葉																									

東北線列車運行圖表

第四版

大正十一年三月十五日 改正
大正十二年六月一日 訂補

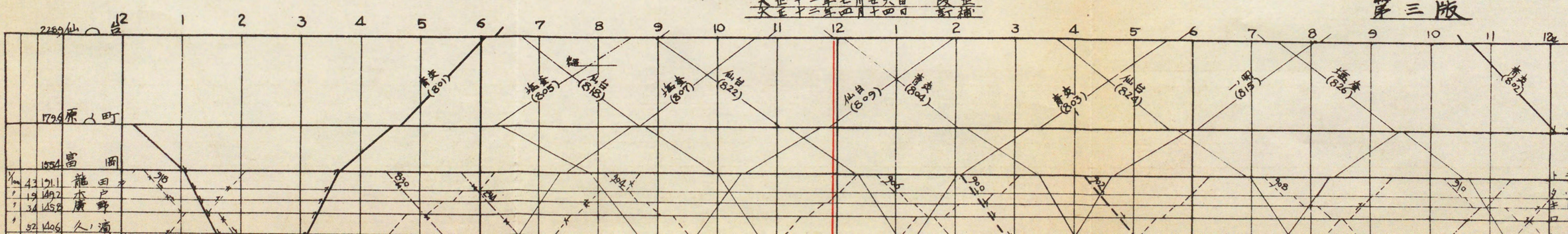




常磐線列車運行圖表

大正十一年七月廿六日　改正
大正十三年四月十四日　訂補

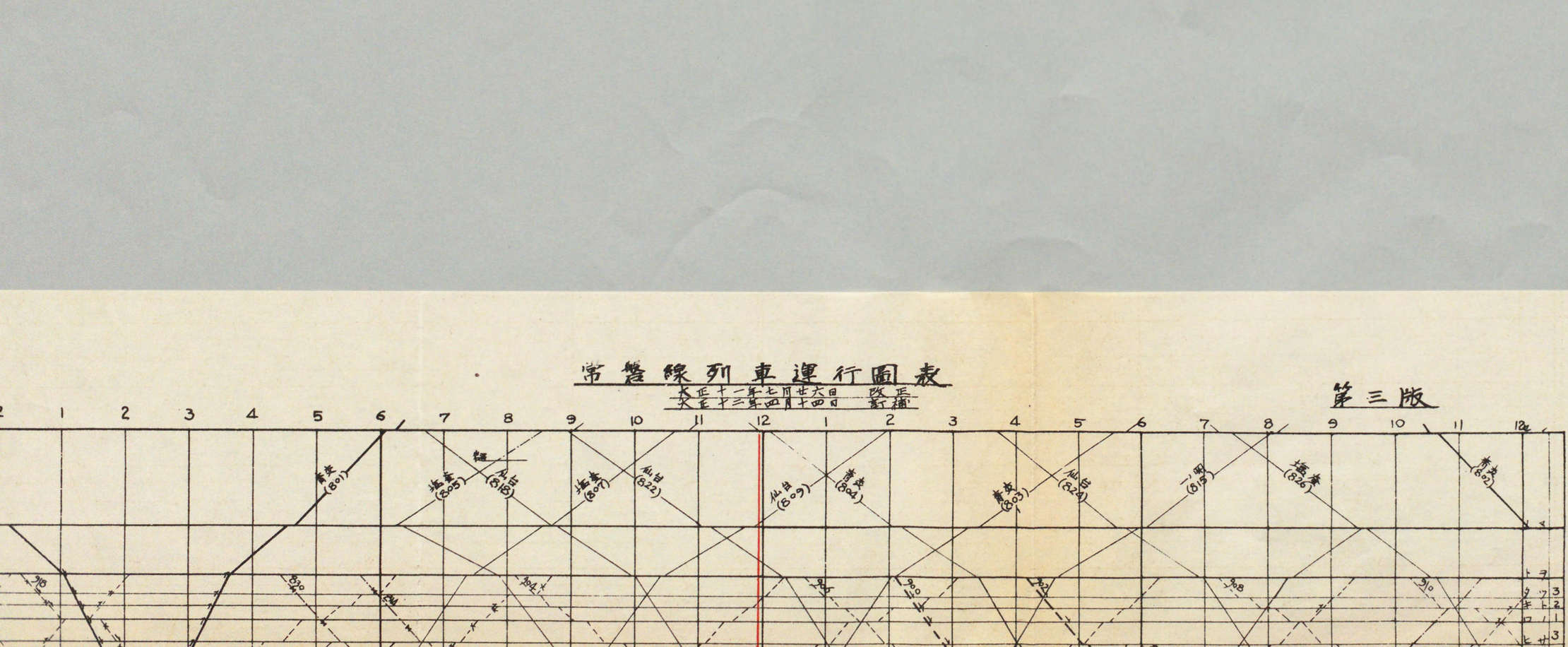
第三版



常磐線列車運行圖表

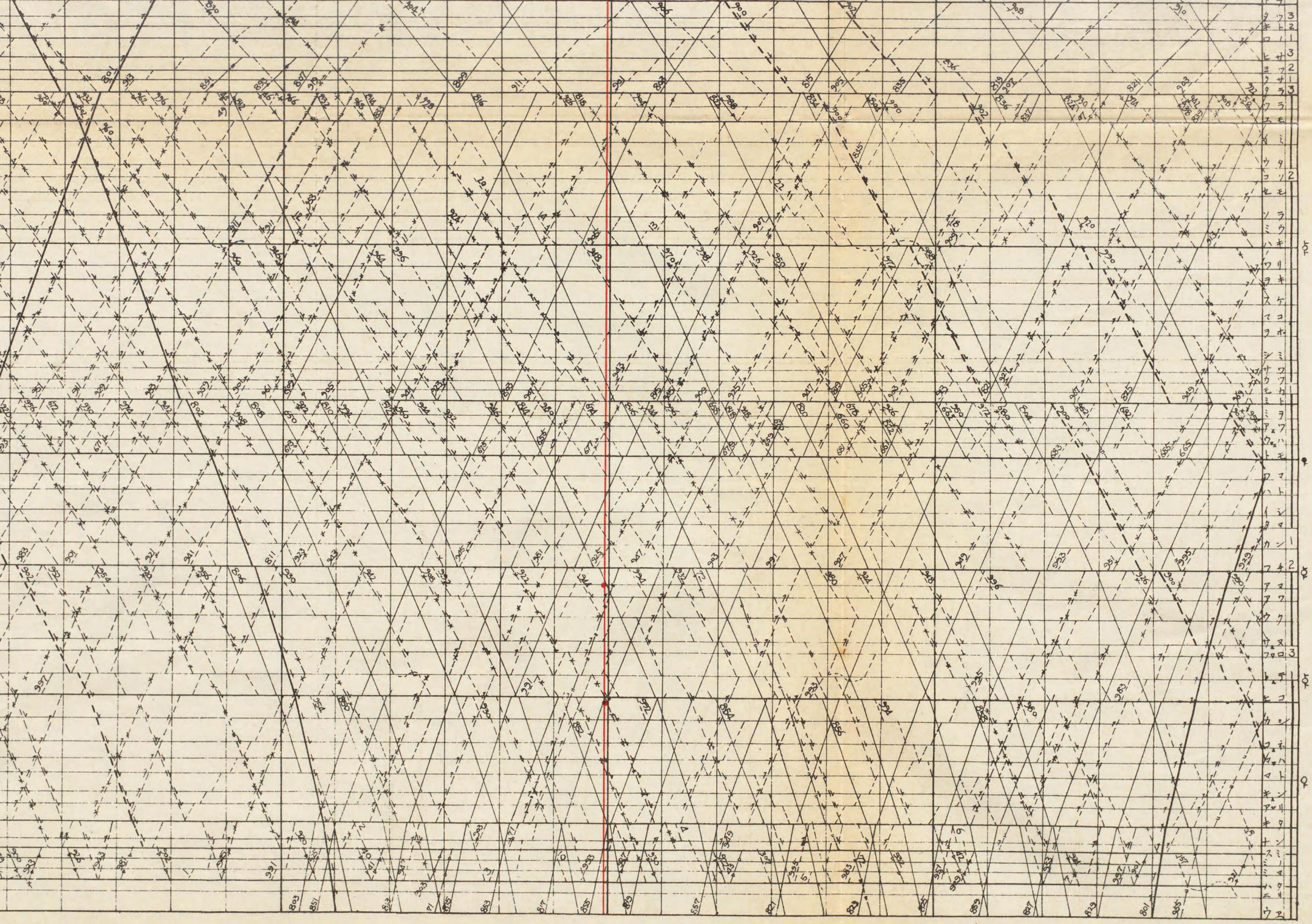
大正十一年七月廿六日　改正
大正十三年四月十四日　新編

第三版



	43	1511	龍 田	
	19	1492	本 戸	
	34	1458	廣 野	
	52	1406	久 濱	
138	38	1378	四ツ倉	
139	27	1345	若 柳	
133	34	1311	(平)	
163	27	1288	綴	
162	28	1266	湯 本	
	48	1226	泉	
160	45	1181	植 田	
159	29	1152	勿 来	
160	28	1124	関 本	
148	44	1080	磯 原	
158	28	1052	南中郷	
160	28	1024	高 久	
	37	987	川 尻	
	29	958	小木津	
	31	927	助 川	
	31	896	下 孫	
125	29	867	大 甕	
160	46	821	石 神	
	28	793	佐和	
160	27	766	(勝 田)	
160	15	751	⑧下野郷	
160	18	730	(水 戸)	
160	19	711	×緑 岡	
160	18	693	赤 塚	
120	35	658	内 原	
109	38	620	(友 部)	
160	43	585	岩 間	
172	33	552	羽 鳥	
123	41	511	石 岡	
214	22	489	高 浜	
160	19	469	神 立	
	39	410	(土 浦)	
	22	388	⑧東	
	18	370	荒川沖	
157	41	329	牛 久	
150	32	297	(佐 貫)	
151	13	284	藤 代	
158	37	247	(取 手)	
156	38	209	(我孫子)	
164	28	181	(柏)	
135	39	151	北小金	
160	18	133	馬 橋	
160	21	112	松 戸	
172	25	87	金 町	
163	11	76	亀 有	
257	39	46	(北千住)	
162	12	34	南千住	
170	04	22	隅田川	
217	09	13	三ノ輪	
208	07	06	鶯 谷	
264	14		上 野	

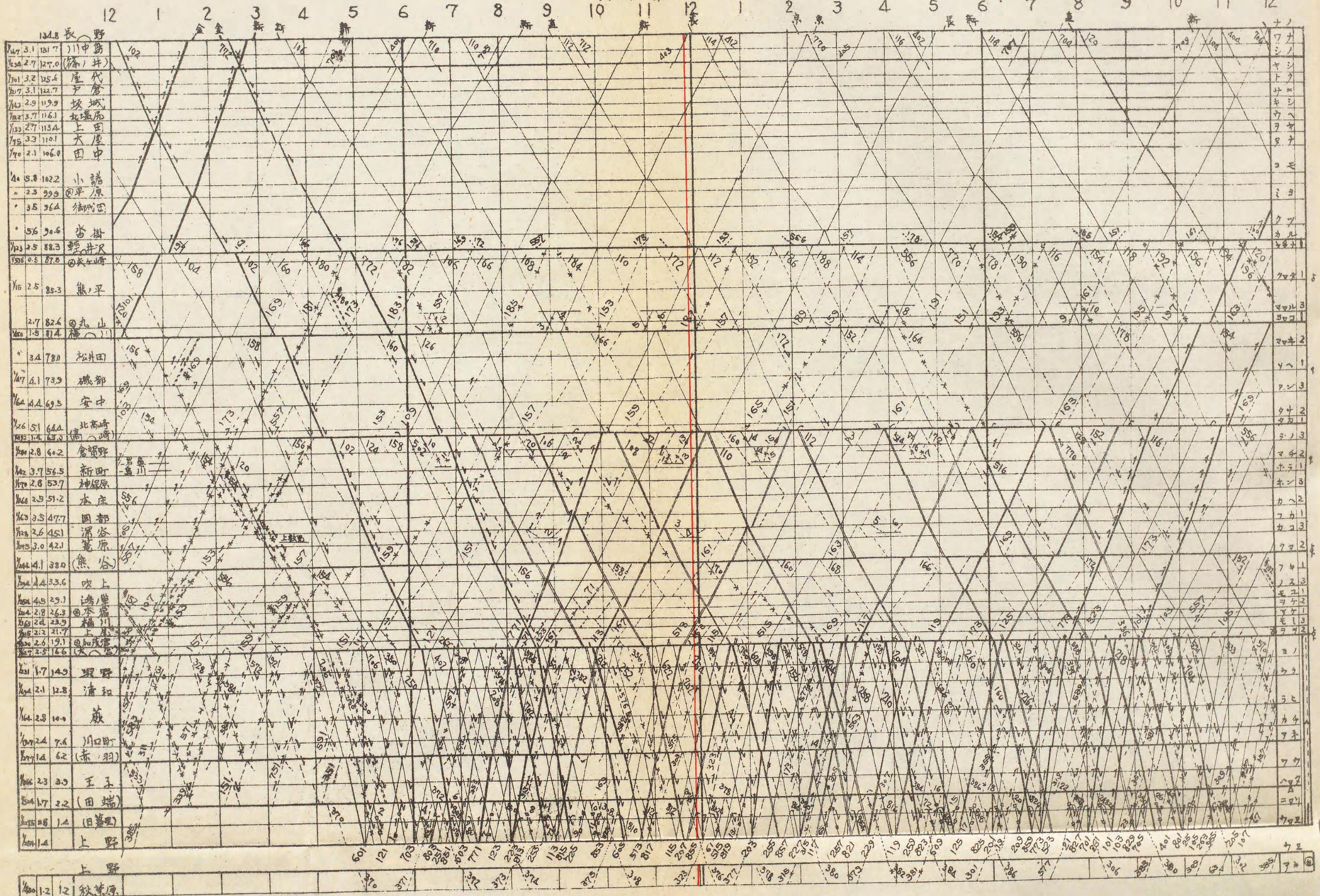
12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11


1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

高崎信越両毛上越南線及足尾線列車運行圖表

第弐版

大正十一年三月十五日 改正
大正十二年一月 日 訂補

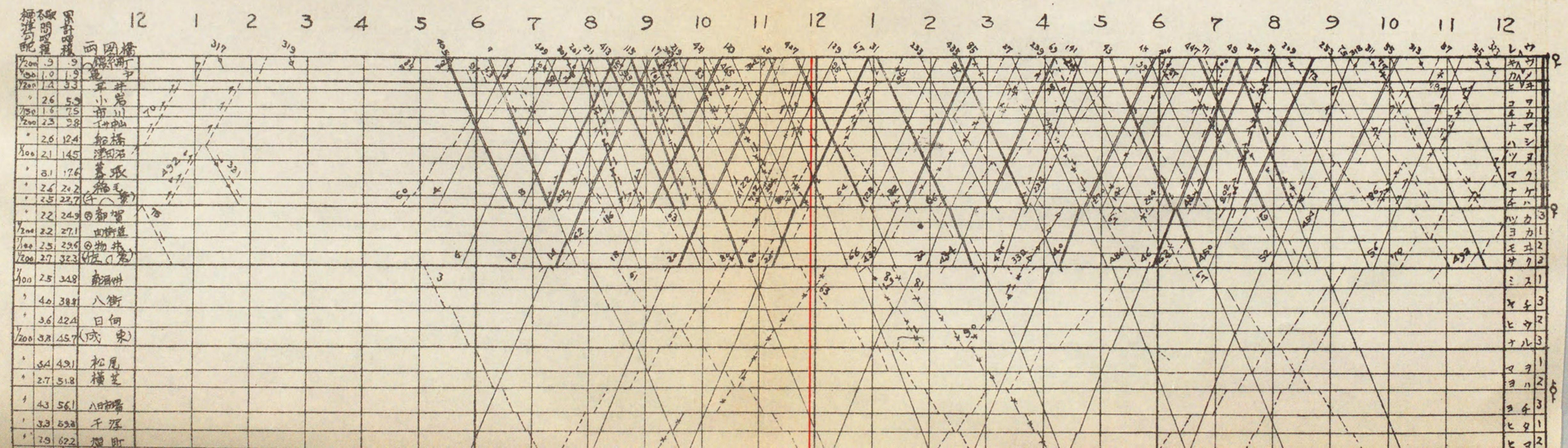


上野

| | | |

總武線列車運行圖表

大正十二年七月十一日改訂



| | | |

震災ニ伴フ列車脱線事故一覧表

参考其ノ一

事故発生箇所 線名	驛名	哩程	列車 種類	列車 番號	列車 索引現車數	顚覆車數 機關車	顚覆車數 客車	顚覆車數 貨車	顚覆車數 計	脱線車數 機關車	脱線車數 客車	脱線車數 貨車	脱線車數 計	死傷人員 旅客 即死	旅客 重傷	旅客 軽傷	旅客 計	職員 即死	職員 重傷	職員 軽傷	職員 計	合計 即死	合計 重傷	合計 軽傷	合計 計	復舊日時	記事
東海道本	戸塚間 大船	27.37	下客	79	12		10		10																	年月日時 12-10-4--	運轉中軌道陷落ノタル爲前ヨリ三輛目以下一輛顚覆九輛傾倒セリ
〃	大船		下貨	605	43			2	2			1	1	1			1		1		1	1			1	〃-〃-7--	停止中地震ニ遭ヒ前ヨリ四輛目以下二輛顚覆一輛脱線セリ
〃	藤澤		上貨	600	〃		9	9																		〃-9-13--	出發セントシタル際地震アリ前ヨリ二十七輛目以下九輛顚覆セリ
〃	藤澤間 辻堂	33.00	下貨	403	44	1	13	15			5	5						※1		※1	1	1			1	〃-10-3--	運轉中地震アリ前ヨリ九輛及二十四輛目以下十輛及機関車脱線顚覆セリ
〃	茅ヶ崎		上貨	410	46	1	28	29			5	5														〃-9-16-3 P	上一番線ニ停止中地震アリ機関車及貨車三十三輛顚覆脱線セリ
〃	〃		下貨	625	61	1	3	4			2	2														〃-〃-〃--	下一番線ニ待避中地震ノ爲機関車以下三輛顚覆二輛脱線セリ
〃	平塚間 大磯	42.05	上客	74	12	1	4	5		2		2	8	39	5	52		1		1	8	40	5	53		〃-〃-〃--	運轉中地震ノ爲客車六輛脱線シタルガ内四輛ハ築堤下ニ轉落大破ス
〃	國府津間 下曽我	49.60	下貨	603	39	1	22	23			17	17														〃-〃-18-6 P	運轉中激震ト共ニ築堤陷没全列車脱線又ハ顚覆セリ
〃	下曽我間 松田	54.30	上貨	602	32	1		1																		〃-〃-24-9 P	途中取卸ノ爲停車ノ時ニ出發セントスル際激震ノ爲路盤陷落機関車傾倒セリ
〃	山北		〃	412	44						1	1														〃-〃-15-10 A	荷扱中激震ニ遭ヒ後部ヨリ三輛目一輛両脱線セリ
〃	山北間 谷峨	60.35	下貨	423	〃		11	11			8	8														〃-〃-27-10 P	運轉中激震ト共ニ左方山腹崩落ノ列車ノ右方ニ押出シ十九輛脱線又ハ顚覆セリ
〃	御殿場 富士岡	71.50	〃	409	53		8	8			1	1														〃-〃-17--	運轉中地震ノ爲築堤崩壊ノ爲ヨリ三十九輛目以下顚覆又ハ脱線セリ
横濱	海神間 川		〃	411	45		4	4			1	1														〃-〃-7-2 P	運轉中激震ノ爲五輛目及四十一輛目以下四輛脱線又ハ顚覆セリ
〃	長津田間 中山	9.60	上貨	852	42						1	1														〃-〃-19-3 P	運轉中地震ノ爲貨車四輛脱線セリ
横須賀	鎌倉		〃	32	32						5	5														〃-〃-20--	一番線ニ到着入換中地震ノ爲該線遺留車ノ内五輛脱線セリ
〃	沼間 田浦	8.15	上客	514	9		2	2	3	1	5	9									3	1	5	9		〃-〃-12--	運轉中第三隧道内ニテ地震ニ遭ヒ同時ニ崩壊ニ土砂崩落運轉不能トナリ依リ隧道外ニ退行スベク八輛分隧道外ニ出デタル際釣具取溢セリ
熱海	根府川		下客	109	8	1	8	9			5	27	14	5	100	100	42	4	(2)	(2)	9	102	10	102	23	13-7-1--	突時進入ノ際激震アリ右方山岳地ニシテ巨大ナル岩塊其他共ニ二百五十坪方向中ニ押出サレタリ
〃	根府川間 真鶴	8.00	上客	116	6					1		1			3	3			6	(6)		(6)		3	3	〃-9-10--	東/目山隧道内ニテ地震ニ遭ヒ機関車ハ隧道出口ノ崩落土砂ニ乗上ゲ脱線セリ
山手	新宿		下貨	723	27						7	7														12-9-4--	定時到着待合セ中地震アリ貨車七輛脱線セリ
常磐	我孫子間 柏	20.25	上貨	922	32		4	4										1	1		1	1			1	〃-〃-1-6 P	運轉中地震ノ爲二十輛目以下貨車四輛顚覆セリ
〃	東海道本 鶴見		上客	814	12					1	8	9	1	1	36	56					1	1	36	56		〃-〃-3-5 P	運轉中線路約二尺沈下機関車以下客車八輛脱線セリ
北條	安房勝山間 岩井	45.30	下貨	261	18		2	2			6	6														〃-〃-12--	運轉中激震ノ爲貨車八輛脱線又ハ顚覆セリ
〃	安房北條間 九重	54.35	下客	211	8					1		1														〃-〃-14-11 P	運轉中地震ノ爲機関車動輪一軸脱線セリ
			合計			7	23	106	136	3	12	63	78	171	61	56	234	14	2	5	21	131	63	61	255		

備考　1. 傾倒車ハ顚覆車數ニ計上セリ　2. 死傷人員中※印ハ後死亡シタルモノニシテ内譯ニアラズ　3. 同人員中（）ヲ附シタルハ行方不明者ニシテ内譯ニアラズ　4. 本表ハ大正十二年九月一日發生ノモノヲ計上セリ

震災ニ伴フ列車火災事故一覽表

其ノ二

事故發生 日月	事故發生 時分	驛名	列車 種類	列車 番號	列車 現車率引數	燒失車數 機關車	燒失車數 客車	燒失車數 電車	燒失車數 貨車	燒失車數 計	死傷人員 旅客	死傷人員 職員	死傷人員 計	片付日時
9—1	P 12.30	横濱程ケ谷間	上客	112	10		8			8				年 月 日 時 12—3—16——
〃—〃	P 2.00	櫻木町	上電	832	5			5		5				—— —— ——
〃—〃	P 3.20	飯田町	下電	83	3			3		3				〃—〃—20——
			合計				8	8		16				

震災ニ伴フ車輛脫線事故一覽表

其ノ三

事故發生箇所 線名	事故發生箇所 驛名	車輛 入換	車輛 留置	顚覆車數 機關車	顚覆車數 客車	顚覆車數 電車	顚覆車數 貨車	顚覆車數 計	脫線車數 機關車	脫線車數 客車	脫線車數 電車	脫線車數 貨車	脫線車數 計	死傷人員 旅客	死傷人員 職員	死傷人員 計	復舊日時	記事
東海道本線	川崎		留置			1	13	4	1	3		9	13				年 月 日 時 12—9—13——	
〃	奈ケ谷		〃									14	14				〃—14——	
〃	神奈川		〃				1	1		1		3	4				〃—16——	
〃	程ケ谷		〃				4	4				4	4				〃—17——	
〃	大藤		〃				2	2									〃—13——	
〃	辻		〃				3	3									〃—16—P3	
〃	茅ケ崎		〃									1	1				〃— 9—A8	
〃	平		〃									1	1				〃—20——	
〃	大二		〃									1	1				〃— 6——	
〃	國府	入換		1	2			3				4	4				〃—20——	
〃	松山		留置									2	2				〃—19——	
〃	驗		〃	4				4	9			29	38				〃—21——	
〃	御殿		〃									7	7				〃—12——	
〃	〃	902 上列車待避入換中					8	8				1	1				〃— 6——	
〃	木		留置									5	5				〃— 3——	
〃	櫻		〃			5		5									—— —— ——	一日午後三時頃類燒
東海道支線	高	入換		1			42	43	1			23	24				10—14——	
東海道本線	海		留置				6	6									9—20——	
横須賀線	鎌		〃				1	1				1	1				〃—〃——	後刻類燒
〃	横須		〃				1	1									〃—15—A11	
熱海本線	小		〃	1			3	4	1	4		22	27				〃—28——	
中央〃	田		〃				1	1	1			7	8				—— —— ——	
山北〃	原		〃									4	4				9— 6——	
東海道本線	國府津		〃						1				1				〃— 3—P2	
〃	新		〃						1			72	73				〃— 6——	
〃	分		〃						2				2				〃—22——	
横須賀線	横須賀（庫）		〃	3				3										
東海道本線	安房北條																	
			合計	10	2	6	85	103	17	8	—	210	235					

備考　1. 傾倒車ハ顚覆車數ニ計上セリ

2. 本表ノ車輛脫線ハ第一表列車關係ヲ除キタルモノナリ

大正十三年一月十五日震災時の運轉狀況

第一　蒸汽列車

大正十三年一月十五日午前五時五十分關東地方一帶に第二次の强震があつた。被害程度は左程烈しくはなかつたが、東海道本線では貨物第四〇六列車が松田下曾我間で貨車四輛脫線顚覆し、又橫濱線旅客第九〇二列車は八王子相原間で機關車の炭水車が一軸と客車が四輛脫線した。然し幸に乘客及び乘務員は無事であつた。危難に遭遇した列車は左の如くであつたが、土砂崩壞の爲損害を受け一時不通となつた箇所も多少あつた。併し多くは當日中に開通した。被害箇所とその開通日時は左の通である。

東海道本線

區間	開通日時	記事
鶴見高島間	(上り)一月十六日午前五時二十分 (下り)一月十五日午後十時三十分	
高島程ヶ谷間	(上り)一月十五日午後四時五十分 (下り同)午後五時廿五分	
程ヶ谷戸塚間	上り一月十五日午後三時五十分	下り線無事依て單線運轉す
下曾我松田間	(上り)一月十五日午後六時五十五分 (下り同)午後四時三十分	
松田山北間	一月十五日午後二時四十二分	
山北谷峨間	同　午後二時四十分	

橫濱線

八王子相原間	一月十五日午後一時十分	
長津田原町田間	一月十七日午前十時二十分	

當日に於ける旅客列車の運轉狀況は次の通である。

東海道線第二一列車は下曾我御殿場間の運轉を休止し、下曾我驛から國府津驛迄は第七四列車とし、國府津から第一一八列車として東京驛迄運轉した。

同第一〇一列車は橫濱國府津間の運轉を休止し橫濱驛から第一〇二列車として折返した。

同第五〇三、五〇五、五〇九、五一一列車は橫濱橫須賀間の運轉を休止した。

同第二五列車は橫濱沼津間の運轉を休止、橫濱驛から第一〇四列車として折返した。

同第一〇五列車は東京國府津間及び小田原早川間の運轉を休止した。

同第七七列車は東京御殿場間の運轉を休止した。

同第一二列車は御殿場東京間の運轉を休止し御殿場驛から第二一列車として折返した。

同第一、三、一四、七二、一六、八、六列車は東京沼津間の運轉を休止した。

同第五〇七列車は橫濱大船間の運轉を休止し橫濱驛から第五〇八列車として折返した。

同第七九列車は國府津山北間の運轉を休止し國府津驛から第七六列車として折返した。

同第一一一列車は東京國府津間の運轉を休止した。

同第一二三、八五、二七、八一、二六列車は東京山北間の運轉を休止した。

同第五一五、五〇二、五〇四列車は東京大船間の運轉を休止した。

同第一〇列車は松田東京間の運轉を休止し午後二時山北に引上げ翌日第四〇四列車として品川驛に廻送した。

同第一〇四列車は山北橫濱間の運轉を休止した。

同第七四列車は駿河大船間の運轉を休止し駿河驛から第七七列車として折返した。

同第七六列車は山北下曾我間の運轉を休止し、山北驛から第八一列車として折返した。

同第一〇六、一〇八列車は小田原東京間の運轉を休止した。

同第五〇八、五一〇、五一六列車は横須賀東京間の運轉を休止した。
熱海線第一、二、三、五、七、八、九、一〇列車は國府津小田原間の運轉を休止した。
東海道線第一〇五、一一二、一〇九、一一六、一一一列車は小田原早川間の運轉を休止した。
横濱線第九〇三、九〇五、九〇七、九〇九、九九一三、九〇二、九〇四、九〇八、九一〇、九一四列車は東神奈川八王子間の運轉を休止した。
同第九一一、九一二列車は原町田八王子間の運轉を休止した。
旅客列車は上述の如く運轉を休止し又は折返し運轉をしたが午後五時三十分東京發急行旅客第九列車から同驛以西行の直通列車は全部復活したのである。
當日貨物列車は左記の驛に到着後前途の運轉を休止した。

東海道線第六〇五列車　川崎驛
同　第四〇九九〇六列車　高島驛
同　第四二一列車　二宮驛
同　第六〇三列車　戸塚驛
同　第四〇七列車　山北驛
同　第六〇一列車　平塚驛
同　第四一八六一四列車　大船驛
同　第四〇六列車　下曾我驛
同　第六〇〇列車　駿河驛
同　第九〇〇列車　御殿場驛
同　第四〇八列車　岩波信號場
同　第六〇二列車　三島驛

第二　電車

當日電車は强震と同時に左記の時刻迄停電したのでその運轉を休止した。

○京濱線
東京　蒲田間　午前七時十八分
蒲田　横濱間　午後八時
横濱櫻木町間　午後十一時
○山手、中央線
池袋　上野間　午前八時十七分
池袋　赤羽間　午前八時十七分
同　東京間　午前十時二十五分
東京　中野間　午前九時四十分
中野國分寺間　午前十一時

上記の如く一時電車の運轉を休止し復舊に比較的時を要したので京濱線に對しては救濟策として蒸汽列車を下り第二九上り第一二四列車迄急行列車を除きその他は全部電車驛に一分間停車させ旅客の取扱を爲さしめたのである。

第四章　鐵道の被害とその應急措置

本節の記錄中第一項と第二項とは鐵道大臣官房研究所の發表した震害調査報告をその儘(但文體は便宜口語體とした採錄した。又線路その他の應急工事に就ては當時の應援隊等の日誌又は記錄に依つて略ぼ作業狀況を推測し得るから成るべくこれを採錄した。

第一節　線路建造物

第一項　被害總說

大正十二年の大震災に際し直接地震動に因る國有鐵道の被害の最も甚しかつた區間は東海道本線大船駿河間熱海線國府津眞鶴間横須賀線大船横須賀間北條線安房勝山南三原間であつて東京横濱兩市内に於ては地震動に因る損害よりも火災に因る損害の方が遙かに大であつた。

以下その被害の概況に就て工種別に記述する。

切　取　切取は地震の爲めその法面崩壞し或は上部の土砂滑落して線路を埋沒せるところが頗る多かつた。その特に著しいのは東海道本線箱根第三號隧道第四號隧道間熱海線早川眞鶴間の數箇所等であつて箱根第三號第四號隧道及び熱海線下牧屋山隧道等に於ける如く隧道を壓潰し或は又熱海線根府川驛附近に於けるが如く停車場施設を列車諸共海中に押出す等の大慘狀を出現した所もあつた。

切取の全崩壞坪數を積算すると約六萬三千坪に達する。

尙熱海線米神澤及び白絲川溪谷等に於ては泥流流下して村落を呑み列車の一部を埋むる等の暴威を逞ふした。

築　堤　築堤は潰裂或は沈下して堤形を失ひ築堤下の地下道を壓潰し或は盛土上の建築物を全潰させ軌道の如きは或は波動狀に或は蛇行狀に錯亂した。又橋臺背部の盛土は沈下殊に甚しく軌道が空中に懸垂せる處も尠くなかつた。

被害は各線に至る處に分布してゐるが就中東海道本線國府津松田間熱海線國府津小田原間の如きは特に甚しかつた。

土留壁　土留石垣の被害として最も多かつたのは切取法面崩壞の爲石垣上部の崩壞を來たしたのと築堤の崩壞又は沈下に伴ふ石垣の損害とであつて前者は約九千三百面坪後者は約七千二百面坪に達した。

この外驛構内旅客乘降場擁壁として木造石積煉瓦石積又は混凝土工を施設してあつたもの總延長約十七萬五百呎の内被害延長五萬一千七百呎に及んだ。これを被害種別にすれば變位を生ぜしもの約二萬九千七百呎龜裂部分約二萬一千五百呎切斷を生ぜし區間約八千七百呎倒潰約八千五百呎となる。尙木造擁壁で燒失したもの約五千五百呎あつた。

貨物積卸場擁壁に在つては總延長約四萬一千四百呎に對し被害延長約一萬二千三百呎であつて、その内變位せしもの最も多く約六千四百呎を占め龜裂二千呎燒失一千九百呎倒潰約五百九十呎切斷約四百二十呎であつた。その他橋梁の翼壁で開知石空積のものは殆んど全部崩壞孕出沈下等を生じ練積のものも崩壞龜裂沈下等の損害を被つたものが極めて多かつた。

橋梁及び溝橋　橋梁の被害として著しいものは東海道本線馬入川橋梁同第五相澤川橋梁同六鄕川橋梁熱海線白絲川橋梁同玉川橋梁同酒匂川橋梁北條線第一瀨戸川橋梁同湊川橋梁等であつた。

橋梁の被害狀態を通覽すると被害の多くは下部工に屬し上部工橋桁それ自體が地震のために破損したもの

は稀であつた。唯下部工の破損又は下部工への取り付け設備の強度が不充分であつたため墜落して破損せしものがあつたに過ぎなかつた。疊築工より成る橋臺の被害は被害區域内に在る總數二千五十六個に對し三百三十七個、橋脚の被害は同總數九百四十五個に對し二百七十九個、拱及び函梁の被害は同總數二百九十三筒所に對し九十八筒所に及んだ。

隧　道　被害區域内に在つた隧道總數は百十六本（この延長十三萬二千三百四十二呎であるが、この中損傷を被つたもの八十二本（この延長六萬七千四百八十呎）に達し破損部分の總延長は七千八百八十五呎であつた。被害の大多數は坑門壁の破壞及び覆工の坑門に近い部分に横斷せる龜裂を生ぜしものであつて、東海道本線、箱根第三號隧道及び第四號隧道、横須賀線吉倉隧道、熱海線不動山隧道、同根ノ上山隧道、同下牧屋山隧道、同八本松隧道を始めとし他にその例甚だ多い。これは坑門上の土砂崩壞に際して激衝を受けたのに其因するやうである。

内部の破損は土砂の土被薄く偏壓を受け易い狀態に在るもの、或は建設工事中事故のあつたもの等が、上層土砂の崩壞又は滑出の影響を受け因つて生じたものが多いやうである。この例としては中央本線與瀬隧道、房總線土氣隧道北條線南無谷隧道等を擧げることが出來る。

諸建物　被害區域内にあつた建物は驛本屋、乘降場、貨物上屋、車庫、工場及び本省始め各事務所の廳舍、病院、教習所、官舍等でその棟數頗る多く、建築の用材及び樣式は多種多樣であつたが震害を受けたもの五萬一千二百十九坪（延坪以下同し）、火災に遭つたもの七萬三千八百四十八坪に及んだ。

これを構造別に見ると、木造が大部分を占め全潰せしもの七千五百七十二坪、半潰又は大破せしもの二萬九千八百八十六坪、火災に罹つたもの六萬五千七百五十五坪であつたが他の材料を使用せしものは被害比較的に少なかつた。而して木造本屋の倒潰せしもの半潰せしもの及び傾斜沈下せしものは特に多かつた。

木造上屋の大部分は埋込柱で屋根は裏板を用ひ亞鉛引鐵板張りであつて、東海道線の一部及び熱海線の様な震度の激しい地方に在つたものは倒潰したが、その他の地方に在つたものは乘降場沈下のため傾斜した處があつたのみで大した被害はなかつた。

煉瓦石造（石造を含む）のものは主要な數驛の本屋、機關庫、工場、發變電所等であつて、その内全潰せしもの百三十坪、大破せしもの八千十二坪に及んだが尚燒失せしもの三千七百四十二坪あつたが新橋驛及び萬世橋驛本屋はその燒跡に殘された壁部の龜裂の程度によりて震害は頗る輕微であつたやうに推定された。

鐵筋混凝土造（鐵骨造を含む）のものは發電所機關庫及び高島驛貨物上家等であつて震害を受けしもの一千五百十九坪、火災を受けしもの三百八十三坪であつた。高島驛貨物上家は全部倒潰しその他は多少破損した。赤羽發電所は地盤最も脆弱であるため、建築當時礎工に就いて多大の苦心を拂はれたため、多少沈下せしのみで殆んど被害はなかつた。

鐵骨煉化石壁造は單に東京驛本屋の一筒所のみであつてこれは全然被害がなかつた。

亞鉛引鐵板葺で鑄鐵管を柱とする乘降場上家は七棟あつたがその内二棟（東京驛に於けるもの）は全く倒潰し、二棟は倒潰を免れたが柱の大部分折斷し、殘餘の三棟は燒失して僅に柱を殘せるのみであつた。尚古軌條を使用した貨物上家で屋根に鐵筋混凝土スラブを用ゐたものは全部倒潰したが亞鉛引鐵板葺のものは異狀がなかつた。

跨線橋　跨線橋は他の建造物に比して被害著しく尠なかつた。區域内には木造のもの四十九筒所、鐵桁で橋脚鐵鑄柱なるもの二十九筒所、鋼柱のもの九筒所あつたが、何れも地震に依る被害は輕微であつて、激震地に於けるものでも鑄鐵柱又は繋桿の切斷若はこれを取付けた柱の鑄出し部の缺損、脚の受臺の移動等したのがあつたに過ぎなかつた。別に火災に罹つたものが一筒所横濱驛あつた。

地下道　地下道は激震地方の築堤下に在つたもの卽ち熱海線小田原、早川、眞鶴の三驛、東海道本線下曾我驛横須賀線鎌倉驛横濱櫻木町間電車線櫻木町驛等に設けられたものに被害があつたのみで、東京附近に於けるものは殆んど損害を被らなかつた。

信號機　信號機自體の震害を被つたものは少數であつたが、建植地盤の沈下又は移動のため傾斜し或は直立の位置を失つたもの多く、折損倒壞せしものこれに次いでゐる。東京横濱市中に設けられたもので火災に罹つたもの亦尠くなかつた。

給水設備　給水臺の疊築工より成るもの十箇所の内三箇所木造のもの二十五箇所の内六箇所、鐵製のもの十五箇所の内二箇所破損した。又給水臺崩壞のため水槽の轉落破損せしもの、木造鐵製を合せて十一箇所あつた。尙掘拔井戸八十四箇所及び堀井戸二百九十九箇所に就いて地震の影響を檢査したるに概して被害輕微であつた。掘拔井戸で全部鐵管を挿入せしものには全然被害なく、上部鐵管下部掘放しのもの及び竹管を用ゐしものの一部に湧水又は減水せしものがあつたに過ぎなかつた。掘井戸は堀拔井戸に比して淺いものであるが二百九十九箇所の内被害のあつたものは六十箇所のみであつた。

軌道　總延長一千九十三哩中被害延長は約百七十九哩であつて、築堤箇所に於ける被害は東海道本線國府津下曾我間及び熱海線國府津鴨宮間最も甚しく、軌道はその中心より七十呎乃至八十呎の遠距離に投げ出され、軌條繼目部に於て切斷し甚しく彎曲せしもの、或は築堤の崩壞せる土砂中に埋沒せしものなどがあつた。切取箇所に於ける被害は熱海線根府川驛附近最も甚しく、軌道は山崩れのため全部海中に押出されて形跡を留めざる程の慘狀を呈した。尙その他の區間に於ても彎曲沈下及び埋沒等の被害頗る多く、火災のため枕木等の燒損せしもの亦尠くなかつた。

建設中の工事　建設中の鐵道線路で著しい被害があつたのは熱海線眞鶴熱海間及び安房線江見鴨川間である。熱海線では竣工せし下長窪一本松兩隧道の坑門附近の覆工に大龜裂を生じ又工事中の逢初山隧道が崩壞して工夫二十六人を坑奥に閉塞した。尙工事中であつた千歳川橋梁橋臺及び橋脚切斷し。殆んど竣工に近かつた湯ヶ原驛本屋及び附屬建物は倒潰し構內地下道も大破壞を來たした。この外切取法面の崩壞築堤の沈下等亦數箇所に及んだ。

安房線では工事中の嶺岡隧道崩壞し、尙竣工せし拱橋に龜裂を生じ築堤の沈下せしもの數箇所あつた。

本節中本項と次の第二項は鐵道省官房研究所の震害調査報告をその儘載錄せしものなることは前に記した通りであるが、同報告に於ては被害區域を次の如く定めてゐるから、以上工種別被害分量に關する數字はその範圍內に於て起つたものを計上したのである。

被害區域トハ列車運轉ニ支障ヲ生シタル震源地ヨリ最遠ノ驛ヲ連續セル線內トス。

東海道本線	東京御殿場間	横濱線	東神奈川八王子間
横須賀線	大船橫須賀間	熱海線	國府津眞鶴間
中央本線	東京猿橋間	東北本線	秋葉原上野、古河間
山手線	品川、赤羽、池袋、田端間	常盤線	日暮里土浦間
總武本線	兩國橋成東間	房總線	千葉大網間

北條線　　蘇我江見間
久留里線　　木更津久留里間

第二項　線路別被害概況

第一　東海道本線（東京御殿場間七十哩三分）

一　東京御殿場間

本線の被害區域は東京御殿場間約七十哩の長さに亘り、その被害程度は區間に依り大差がある。

東京横濱地方に於ける如き火災に因る被害を除き、直接震災に因るものは東京より西下するに從つて漸次その度を增し、清水谷戸隧道にを越へ戸塚驛附近よりその程度一層甚しく、國府津、下曾我附近に於てその極に達しこれより西するに從ひ被害の度減少し、足柄信號場附近にて再びその度を增し、御殿場驛に至つて著しく輕微となつてゐる。卽ち本區域を直接震害の程度より大別すると、戸塚驛足柄信號場間、六鄕川戸塚驛間、足柄信號場御殿場驛間、東京驛六鄕川間の順序となり、戸塚驛足柄信號場間の如きは熱海線と大差ない程度の損害を被つたのである。

切取　東京程ヶ谷間に於ては切取の崩壞せるものなく、程ヶ谷戸塚間に於ては清水谷戸隧道の東京方坑門附近約千坪の崩壞を最大とし、同隧道沼津方坑門附近の約五百坪これに次ぎ、その他に三、四箇所の崩壞があつた。松田驛足柄信號場間は箱根山間部なので從て切取の被害多く、箱根第三號及び第四號隧道間を閉塞した數萬立坪の崩壞を最大なるものとしこれに次ぐものは山北驛構內の約九百坪、駿河驛足柄信號場間汐留驛起點六十六哩十三鎖附近（以下哩程は汐留驛起點とす）の約七百坪、六十六哩七十八鎖附近の約六百坪等でこの外に五百坪以下の崩壞箇所は數十箇所あつて線路開通のため取除いた土積約一萬坪に達した。足柄信號場御殿場驛間に於ては大なる崩壞箇所なく、只切取法面空積石垣に多少の被害があつたに過ぎなかつた。

築堤　東京驛六鄕川間に於ては田町驛附近の汽車線延長約六十六呎に亘る約三呎の沈下を最大とし、その他品川蒲田間に三、四箇所の小沈下があつたに過ぎなかつた。

六鄕川戸塚間驛では程ヶ谷戸塚間二十三哩二十九鎖附近の延長約二百呎に亘る約八呎の沈下を最大なるものとし、その他七呎以下の沈下は十數箇所あつた。

戸塚驛足柄信號場間は東海道線中に於ける最大被害區間であつて、國府津下曾我附近延長約二哩半に亘つて殊に甚しく全部堤形を止めない迄に潰滅し最大の沈下約三十呎に達した。これに次ぐものは二宮驛東京方の最大沈下約二十呎、二宮國府津間四十七哩二十五鎖附近の延長千三百二十呎に亘る最大沈下約十二呎、下曾我松田間五十三哩二十五鎖より延長約二哩間の沈下最大約二十呎、松田山北間五十五哩七十三鎖附近の沈下最大約十五呎、同上五十六哩十二鎖附近の沈下最大約二十五呎、駿河驛足柄信號場間六十七哩二十七鎖より同哩四十八鎖に至る最大沈下約十五呎等であつて、この外十呎以下の沈下は各所にあつた。尙本區間に於ては築堤の罅裂も亦甚しく、茅ヶ崎平塚間茅ヶ崎川附近三十八哩二十鎖乃至三十八哩五十五鎖に於ては幅八呎深五呎延長四十呎に達するもの及び幅六呎深六呎延長三百三十呎に達するものがあつた。

足柄信號場御殿場驛間に於ては六十八哩三十七鎖より同哩七十一鎖に至る沈下約七呎を最大のものとしその外に六呎以下の沈下が數箇所あつた。

土留壁　東京驛六鄕川間に於ては大森驛構內で築堤土留石垣（間知石空積）の小被害があつたのみである。

六鄕川戸塚驛間に於ては築堤土留石垣（間知石空積）の崩壞六箇所、孕出六箇所、切取法留石垣の小崩壞一箇所あつた。

戸塚松田間に於ては築堤土留石垣の空積又は練積で崩壊せしもの十二箇所切取法留空積石垣の崩壊三箇所あつた。

松田驛足柄信號場間に於ては築堤土留石垣(間知石又は割石)の空積又は練積で崩壊せしもの十八箇所切取法留石垣(間知石又は割石)の空積又は練積で崩壊せしもの六十箇所の多きに達した。

足柄信號場御殿場驛間に於ては築堤土留石垣(間知石又は割石)の空積で崩壊せしもの四箇所切取法留石垣(間知石又は割石)の空積で崩壊せしもの十五箇所あつた。

橋梁　東京驛六郷川間に於ては高架線有樂町新橋間の拱橋火災の爲煉化石の表面剝落せる外直接地震に因る被害は橋臺の中央部に縱に罅裂一條を生ぜしもの三箇所橋臺の僅か前方に傾斜せしと認めらるるもの四五箇所及び袖石垣の沈下せしもの數箇所あるのみであつた。

六郷川戸塚驛間に於て被害の大なるものは六郷川橋梁(徑間約四十呎鈑桁二十四連四列、百十呎桁桁五連二列)であつて兩橋臺共縱に龜裂を生じて前進し橋脚の内一基は縱に龜裂三條を生じ一基は平水位附近にて切斷し六基は地盤附近にて切斷して沈下移動した。この外鶴見戸塚間に於ける各橋梁の多くは橋臺多少前進又は傾斜しこれがため徑間短縮した。尙橋臺橋脚の切斷せしもの一箇所バラス止に罅裂を生ぜしもの橋臺に罅裂を生ぜしもの各二箇所あつた。又神奈川橫濱間帷子川橋梁は猛火のため鈑桁三連使用に堪へなくなつた。

いまでに彎曲した。

戸塚松田間に於て最大の損害を被つたのは馬入川橋梁(徑間七十呎鈑桁二十八連單線二列)で橋臺は何れも前進し橋脚五十四基中四十八基は切斷し、その内四十四基は倒壞し鈑桁も亦五十六連中四十七連は河中に墜落した。その他の各橋梁は橋臺傾斜又は前進して徑間を短縮せしもの多く、又軀體工の切斷崩壞せしもの或はバラス止の破壞せしもの等甚だ多かつた。獨り下曾我松田間川音川橋梁(徑間六十呎鈑桁六連)のみは被害輕微であつた。

石垣崩壞せし外被害を認めなかつた。

松田御殿場間に於て被害の最大なのは第五相澤川橋梁(徑間七十呎鈑桁二連單線二列)であつて東京方橋臺は一部沼津方橋臺は大部分崩壞し橋脚又切斷して鈑桁二連は墜落した。尙第一酒匂川橋梁(徑間二百呎桁桁一連七十呎鈑桁一連)は橋脚一呎餘沈下し又その他の橋梁に於ても橋臺の切斷バラス止の破壞せるもの等多く、拱渠は何れも著しい損傷を受けた。

隧道　被害の最大なのは箱根第七號上り線隧道で拱部延長約四十八呎間崩壞して上部土砂陷落し尙兩坑門及び拱に罅裂を生じた。次に同第三號上り線隧道は内部拱及び側壁を通じて切斷し、その幅一呎餘に達して上部より土砂崩壞し沼津方坑門口は切取土砂崩壞のため約十呎間破壞して隧道を閉塞し東京方坑門口及びその附近の内部は各所に罅裂を生じ下り線隧道は内部拱及び側壁を通じて切斷しその幅一呎六吋に及び上部より土砂崩壞し沼津方坑門口は切取土砂崩壞のため閉塞され東京方坑門及びその附近は内部各處に罅裂を生じた。又第二號上り線隧道は内部拱に煉化石の剝脫二箇所あつて尙兩坑門及び内部所々に罅裂を生じた。第一號上り線隧道も亦兩坑門及び内部各所に罅裂を生じた。その他箱根山間に於ける隧道及び程ヶ谷戸塚間清水谷戸隧道に在つても兩坑門口及び内部に多少の罅裂を生じた。

停車場本屋　停車場本屋で火災に罹つたのは有樂町、新橋汐留濱松町及び橫濱の各驛であつた。直接震災に因る被害は東京蒲田間に於ては極めて輕く、川崎戸塚間に於ては沈下傾斜せし所もあつたが大した損害はなかつた。大船松田間に於ては國府津驛本屋が傾斜大破して殘された外悉く倒潰した。山北御殿場間に於ては足柄信號場倒潰し、山北驛は傾斜大破し、谷峨駿河兩驛は傾斜沈下したが御殿場驛は被害輕微であつた。

乘降場上家　乘降場上家で燒失したのは有樂町新橋、濱松町、橫濱の各驛及び神奈川驛下り線のものであつた。

直接地震に因る被害は東京蒲田間に於ては東京驛の汽車線用二棟(梁行二十八呎)は孰れも鑄鐵柱折損して屋

根墜落し電車線用二棟一棟は梁行十八呎一棟は梁行二十八呎)は鑄鐵柱大半切斷したが倒壞を免れた。田町驛山手線上家は地盤陷落のため一部倒壞し、その他は損害輕微であつた。川崎戸塚間で倒壞したのは東神奈川驛第二乘降場及び程ケ谷驛のものであつたが戸塚驛のものは古軌條の柱を用ひてあつたので地盤は沈下したが倒壞を免れた。大船松田間に於ては二宮驛のもの傾斜大破し國府津驛のものが小傾斜に止まつた以外は全部倒壞した。山北御殿場間に於ては山北下り乘降場上家倒壞し、駿河驛のもの傾斜したが、御殿場驛のものは被害輕微であつた。

貨物積卸場上家　東京蒲田間に於ては被害極めて輕微であつた。川崎戸塚間に於ては程ケ谷驛のもの沈下傾斜せし外被害少く、大船松田間に於ては國府津驛のものの小傾斜し下曾我松田の兩驛のもの半潰大破し、その他のものは悉く倒壞した。山北御殿場間に於ては被害輕微であつた。

乘降場擁壁　東京蒲田間に於ては笠石目地の一部罅裂を生じ又は擁壁小傾斜せしのみで被害大でなかつた。川崎戸塚間に於ては笠石の墜落し擁壁の一部崩壞又は傾斜せしもの多く、戸塚松田間に於ては大部分崩壞又は大傾斜沈下屈曲等大破せるもの多く、山北御殿場間に於ては罅裂傾斜等の被害があつた。

積卸場擁壁　東京蒲田間に於ては小罅裂を生じた箇所があるが大部分は殆んど被害なく、川崎戸塚間に於ても大なる被害を認めなかつた。戸塚松田間に於ては大磯、二宮、下曾我各驛のもの罅裂崩壞大傾斜をなし、大船、藤澤國府津各驛のもの沈下小破し、辻堂驛茅ケ崎驛平塚驛のものは殆んど被害がなかつた。松田御殿場間に於ては松田驛のもの一部崩壞し山北驛のものは龜裂沈下した。

諸建物　停車場本屋及び附屬建物を除いた諸建物に於ては、鐵道本省廳舍鐵道省教習所東京第一改良事務所東京第二改良事務所新橋運輸事務所新橋保線事務所新橋電力事務所東京建設事務所鐵道病院汐留倉庫東京汐留及び横濱等の官舍被服工場公報印刷場永樂町變電所等は孰れも全燒し横濱倉庫矢口發電所川崎大井大船二宮の各變電所大井工場及び品川高島山北の各機關庫等は傾斜破損等部分的損害を被つたもの多く尙沿線各驛の官舍は前記燒失せしものを除き倒潰傾斜破損等の損害を被つたものが多かつた。

跨線橋　何れも大なる被害なく、多くは乘降場面の沈下に伴ひ脚柱基礎と土臺石との目地の切斷又は階段全體移動せしに過ぎない。震動の劇しかつた大船松田間に於ては脚柱基礎と土臺石との喰違ひ二呎に及び階段も移動甚しく、從て橋體取付部の弛緩せるものが多かつた。尙橋脚用鑄鐵柱の切斷されしもの及び鑄鐵柱の間の筋違の取付部缺損せしもの多かつたが著しい傾斜をなせしものはなかつた。その他の區間に於けるものゝ被害は輕微であつた。

地下道　東京附近のものは殆んど被害はなかつたが、下曾我驛のものは盛土内に設けられしもの全く舊形を止めないまでに崩壞した。

給水設備　給水槽臺は大船國府津、山北三驛の煉化石造又は石造のもの、東神奈川驛の鐵製のもの及び國府津驛に於ける木造のもの各一個破壞し、給水槽は孰れも鐵製であつたが墜落破損した。

信號機　信號機の被害として最も多かつたのは基礎の沈下又は鐵塔傾斜のため信號機の傾斜せしものであつてその數九十六基であつた。次に柱の折損せしもの三十二基、柱又は附屬品の破損せしもの二十五基倒壞せしもの十四基である。この外東京横濱間で沿線火災のため燒損せしもの八基あつた。

軌道　有樂町濱松町間及び汐留驛構内竝に神奈川横濱間の各軌道は猛火に襲はれて枕木の大部分を燒損したが、地震に因る被害は築堤沈下のため軌道の沈下彎曲せしもの、切取崩壞のため埋沒屈曲せしもの、橋桁墜落のため墜落屈折せしもの等であつて、その最も甚しく沈下彎曲したのは國府津下曾我間約二哩半に亘る間であつた。戸塚驛足柄信號場間に於ても各所に大被害があつた。而して東京驛六鄕川間に於ては田町驛附近

約十鎖間及び品川蒲田間に數箇所の小被害ありしのみであつた。

二、濱川崎支線(川崎濱川崎間二哩七分)

築　堤　本線は全區間殆んど築堤と橋梁とより成り橋梁の前後には高い築堤を有してゐるが、築堤の被害著しく大であつて、就中京濱電軍線架道橋前後の如きは最大沈下約二十呎に達し、汐入川橋梁の前後は沈下約十呎に及んだ。

橋　梁　袖石垣は崩壊若は孕出を生じたが、橋臺橋脚には大なる被害なく僅かに橋臺の傾斜せるものあるのみであつた。

軌　道　築堤の被害に伴ひ軌道の沈下異動變曲等を起し、軌條繼目ボールドの切斷せる箇所ありて殆んど全線に亘り損害があつた。而して川崎驛起點一哩三十鎖附近に於て枕木の間隔著しく變化したが、終點附近ではこの間隔に變化なく、軌道全體として南東に移動した。

三、鶴見程ヶ谷間貨物線(鶴見程ヶ谷間約四哩一分)

築　堤　本線路は海岸の平地を通過し、各所にて電車線國道等を乘り越え全線殆んど築堤なので被害は全區間に亘つてゐる。而してその最も大なるものは横濱驛前第一第二高島町架道橋前後の沈下約十呎である。

土留壁　十三哩七十鎖より十五哩三十四鎖に至る區間に於ては護岸石垣は練積と空積とを問はず全部崩壊して大部分海中に沒し、又十六哩七十三鎖附近の石垣も崩壊した。而してこれ等被害の總坪數は三百八十四面坪の多きに達した。尙この外高島驛構内荷揚場等の護岸壁も練積空積の區別なく崩壊しその量八百十三面坪に及んだ。

橋　梁　橋梁の被害の最も大なるものは浦島第三號橋梁(徑間四十呎四連)であつて、兩橋臺共バラス止大破し、橋臺前進傾斜し第一號第二號及び第三號橋脚は何れも沈下傾斜した。この外バラス止の切斷せしもの、橋臺の傾斜せしものが多かつた。

停車場　入江信號場は本屋傾斜し、高島驛本屋は木造二階建であつたが傾斜移動し壁には龜裂を生じ、木造上家は倒潰燒失した。又同驛貨物上家は海岸陸中繼何れも古軌條使用の鐵骨鐵筋混凝土造で屋根は混凝土スラブ葺であつたが全部倒潰した。積卸場擁壁も亦沈下傾斜した。

信號機　入江、千若兩信號場及び高島驛構内で遠方場内及び出發信號機合計二十四基傾斜した。

軌　道　全線に亘り軌道は沈下移動し、殊に横濱驛前附近高架線の如きは沈下最大約十呎に及んだ。

四、東神奈川海神奈川間貨物支線(東神奈川海神奈川間一哩二分)

築堤及び軌道　本區間は殆んど全線築堤であるが第一第二運河橋梁附近の築堤約三呎沈下し軌道亦從て沈下した。海神奈川構内に於ても線路屈曲して沈下二呎に及び尙岸壁延長約百五十呎崩壊した。

橋　梁　橋梁は第一第二運河の二橋梁であるが何れも袖石垣は崩壊し、橋臺は前進傾斜し、第一運河橋梁兩橋臺はバラス止切斷し軀體は水平に切斷された。又第二運河橋梁海神奈川方橋臺上部に横に罅裂を生じた。

建　物　海神奈川驛に於ける貨物取扱所及びその他の建物小破した。

五、高島横濱港間貨物支線(高島横濱港間二哩八分)

築　堤　築堤は高島東横濱間を除き第一、第二第三橋梁前後の區間に於て著しく沈下し最大十呎に及んだ、この外横濱港驛構内でも陷落龜裂を生じた所が多かつた。

橋　梁　本區間に於ける橋梁の被害は甚大で第一號橋梁(徑間三十呎二連百呎一連の東横濱方橋臺徑間三十呎用にして井筒基礎二個の上部を穿拱にて連絡せるもの)は井筒上部水平に切斷して前進及び移動を生じ第一、二號橋脚(井筒基礎二個の上部を穿拱にて連絡せるもの)も亦井筒上部切斷傾斜した。横濱港方橋臺徑間百呎用にして井筒基礎四個の上部を穿拱にて連絡せるもの)は井筒上部切斷し軀體に縱横數條の大龜裂を生じ約

二呎前進傾斜した。

第二號橋梁(徑間百呎一連)は兩橋臺井筒基礎四個の上部を穹拱にて連絡せるもの)とも穹拱の下部に於て斜に切斷し軀體に縱橫及び斜に數條の大龜裂を生じ上部は切斷崩壞した。

第三號橋梁(徑間三十呎二連)東横濱方橋臺は(井筒基礎三個を穹拱にて連絡せるもの)橫及び斜に二條の大龜裂を生じて前進し橋脚(井筒基礎三個を穹拱にて連絡せるもの)は井筒項部にて切斷し且つ縱に一條の大龜裂を生じ橫濱港方橋臺は地盤附近にて水平に切斷し隅の一部切斷脫出した。

停車場　東橫濱驛竝に橫濱港驛本屋及び貨物上家は何れも燒失し尙東橫濱驛積卸場擁壁は不同に沈下して所所に罅裂を生じた。

信號機　橫濱港驛構內に於ては場內及び出發信號機四基傾斜して火災に罹り東橫濱驛構內にては遠方場內及び出發信號機何れも傾斜した。

軌道　軌道の被害は高島東橫濱間は輕微であつて僅に沈下屈曲せしに過ぎなかつたが第一號橋梁前後より第三號橋梁前後に至る(高島驛起點零哩六十五鎖より一哩十八鎖に至る)區間は沈下屈曲甚しく最大沈下十呎に達し尙東橫濱驛より橫濱港驛に至る間は火災のため枕木の燒失せしもの多かつた。

六、橫濱櫻木町間電車線(橫濱櫻木町間一哩)

築堤　本區間は殆んど全部築港より成る高架線であるが四呎乃至六呎沈下した。

土留壁　本線路は一部分を除く外兩側に築堤土留用混凝土擁壁を設け約三十呎毎に伸縮接合を有してゐたがこの伸縮接合は何れも間隙を生じ擁壁は前方に押し出され傾斜罅裂を生じた箇所があつた。而して斯く擁壁が押出された結果架空線支特用鐵塔は上部に於て四、五呎屈曲した。

橋梁　內田町第一第二及び第三橋梁は何れも橋臺前方に傾斜し縱に大なる罅裂を生じ橫にも亦切斷罅裂を生じた。就中內田町第一橋梁橫濱側橋臺は被害最も大きく修繕使用を困難ならしめた。

停車場　櫻木町驛本屋(石造二階建)乘降場上家は倒潰全燒し擁壁は押出されて沈下崩壞又は罅裂を生じた部分があつた。

地下道　築堤內に設けられた櫻木町驛地下道は側壁及び楷段側壁に數條の大龜裂(大なるものは幅二呎餘に及ぶ)を生じ且つ移動して大破した。

信號機　櫻木町驛構內場內信號機及び出發信號機三基傾斜し一部燒損した。

軌道　築堤の沈下に伴つて軌道も沈下彎曲等の損害を被つた。

第二　橫濱線(東神奈川八王子間二十六哩四分)

切取　切取の被害は相原隧道南口の約千立坪及び相原八王子間東神奈川驛起點二十四哩三十四鎖附近(以下哩程は東神奈川驛を起點とす)の約千二百立坪の崩壞を最大なるものとし東神奈川小机間寺尾隧道口、長津田原町田間十二哩五十鎖及び同哩六十鎖附近の崩壞これに次ぎ、その他數箇所に小被害があつた。

築堤　築堤の被害は長津田原町田間最も甚しく、十三哩附近の如きは最大約二十呎の沈下を生じ、尙同區間には最大沈下七呎程度のもの三箇所あつた。

又東神奈川小机間には最大約十五呎の沈下を生じ小机中山間に於ては最大沈下約六呎乃至八呎のもの三箇所、六呎以下のもの十數箇所を生じた。原町田相原間に於ては被害比較的輕微であつた。

土留壁　土留壁の被害は寺尾隧道前後坑門口附近の切取に於ける間知石空積合計百八十面坪の崩壞を最大なるものとし、原町田淵野邊間の築堤土留間知石空積の崩壞これに次ぎ、その他切取箇所に於ける間知石空積の崩壞せるもの數箇所に及んだ。

橋梁　橋梁の被害は東海道線乘越橋梁(徑間五十六呎二連)の八王子方橋臺崩壞し東神奈川方の橋臺は水平に

切斷して上部傾斜し、橋脚も亦水平に切斷して上部八王子方に傾斜し、第二徑間の鈑桁は汽車線上に墜落した。長津田原町田間南橋跨線人道橋徑間二十八呎二吋二連、二十四呎二吋二連は古軌條を使用せる鐵筋混凝土桁を架設してあつたが、桁はその軌條接合部より中斷し、この部分より北側橋臺間の桁墜落し、尚北橋臺は崩壞し南橋臺は約三呎沈下した。その他橋臺に罅裂を生じ又はバラス止の破壞或は罅裂のため橋臺の傾斜せしものが多かつた。又相原八王子間第一兵衛川橋梁徑間十二呎工形桁に於ては兩橋臺傾斜して徑間一呎短縮し、これが為め直角輻壓工形桁が斜角に變形した。

隧道　東神奈川小机間寺尾隧道は兩坑門口、內部の穹拱及び側壁に縱橫の罅裂を生じ、且橫に切斷されるなど相當大なる損害を被り、又相原八王子間相原隧道は兩坑門口附近、穹拱及び側壁に縱橫の罅裂數條を生じたが、小机中山間城山隧道は何等被害を認めなかつた。

停車場　本屋の倒潰せしものは小机原町田の二驛であるが淵野邊驛本屋は著しき損害を受け、その他各驛の本屋も傾斜破損した。原町田驛本屋附屬上家及び下り乘降場上家は何れも倒潰し、積卸場上家は小机驛中山驛共に倒潰した。

乘降場及び積卸場擁壁　木造又は古枕木造りのものは被害極めて輕微であつたが、混凝土又は煉化石造のものは笠石墜落擁壁の崩壞、沈下或は罅裂等多少の損害を受けないものはなかつた。

跨線橋　原町田驛に於ける跨線橋は階段部傾斜破損せし外特記すべき損害はなかつた。

信號機　中山長津田原町田淵野邊間及び相原各驛に於て信號機各一基傾斜した。

軌道　軌道の被害は築堤の崩壞に依る沈下彎曲最も多く、切取崩壞のため埋沒せしものこれに次いでゐる。前者に在りては東神奈川小机間長津田原町田間原町田淵野邊間及び相原八王子間に於ける各延長一哩餘に亘る沈下を最大なるものとしその他に十數箇所あつた。後者に在つては相原八王子間延長約四鎖間の埋沒を最大としその他に數箇所あつた。

第三　横須賀線（大船横須賀間十哩）

切取　切取の被害は沼間横須賀間最も多く、就中最も大なるものは吉倉隧道大船方坑門口に於ける土砂約三千立坪の崩壞であつて、七釜隧道大船方坑門約千二百立坪、沼間隧道横須賀方坑門口の約千立坪及び大船驛起點八哩十鎖附近三百立坪の崩壞これに次いで主なるものであるが、その他に小被害數箇所あつた。

築堤　築堤の被害は大船鎌倉間最も甚しく、大船驛構內横須賀方の延長二千四百四十呎に亘る約八呎の沈下を最大とし、一哩五十鎖附近の延長三百三十呎に亘る最大約六呎の沈下これに亞ぎ、その他鎌倉架道橋の前後より滑川橋梁前後に於ける最大沈下約五呎、三哩七十鎖附近の最大沈下三呎外數箇所の小被害があつた。

土留壁　築堤土留壁の被害は鎌倉驛地築間知石空積約百二十面坪の崩壞を主なるものとし、切取土留壁は法面崩壞の爲間知石空積の上部崩壞を來せしもの數箇所あり、合計百十三面坪に達した。

橋梁　橋梁の被害最も大なるものは鎌倉驛横須賀方の滑川橋梁（徑間三十呎單線二列）であつて、上り線兩橋臺とも前進大傾斜をなし、大船方橋臺バラス止崩壞し且徑間十九呎五吋に短縮し、下り線亦兩橋臺共前進大傾斜をなし、バラス止破壞し横須賀方橋臺は水平に切斷して徑間二十一呎二吋に短縮し、又上り線鈑桁は墜落した。これに亞ぐものは同じく鎌倉驛の横須賀方八幡架道橋（徑間十七呎二連三十呎一連）で、大船方橋臺は前方に約一呎二吋傾斜し、バラス止破壞し、第一號橋脚は上り線のもの約一呎、下り線のもの約六吋横須賀方面に向つて傾斜し、第二號橋脚は上り線のもの地盤附近にて切斷約四吋、下り線のもの約二吋横須賀方面に向つて傾斜し上下線共橋脚の頂部破壞し、横須賀方橋臺は約四吋前方に向つて傾斜した。その他の橋梁にあつては橋臺の前方傾斜し、徑間の短縮、アンカー・ボルトの切斷等を生じたるものが多かつた。尙拱渠は前面壁拱に罅裂を生じたるものが多かつた。

隧　道　吉倉隧道及び七釜隧道は坑門口の切取法面崩壊のため坑門附近破壊して隧道を閉塞し名越隧道は穹拱及び側壁に大なる罅裂及び剝落を生じた。その他の隧道に於ても坑門に罅裂を生じ、穹拱及び側壁に縦横の罅裂及び切斷箇所を生ずる等何れも多少の損害を被つた。

停車場　停車場本屋の倒潰せしものはなかつたが多くは沈下又は傾斜等を生じ、その内にても鎌倉逗子兩驛は被害最も大であつた。

上　家　乘降場上家に在つては鎌倉及び田浦驛のもの倒潰し、逗子驛のもの大破した。横須賀驛の上家は古軌條使用のものであつたが被害輕微であつた。

貨物積卸場上家に在つては鎌倉驛のもの倒潰し、田浦驛のもの約十度傾斜し、逗子横須賀兩驛のものは損害少なかつた。

擁　壁　乘降場擁壁は鎌倉驛のもの(約十五呎の盛土)不規則に沈下して傾斜、罅裂崩壊等を生じ、その他の各驛に於ては鎌倉驛ほどの損害はなかつたが笠石移動し軀體に罅裂を生じたものがあつた。積卸場擁壁は各驛共縦に罅裂を生じ、乘降場上面は不規則に沈下し縦横の龜裂を生じた。

跨線橋　逗子驛に於ける跨線橋は鑄鐵脚柱を繋ぐ筋違切斷し、田浦驛に於ては乘降場上家倒潰のため階段下部の屋根一部破壊した。

地下道　鎌倉驛地下道の側壁沈下して床との間に龜裂を生じ、尙地下道側壁と階段側壁とは切斷され幅約九吋の大龜裂を生じ、その他側壁に數條の龜裂を生じた。

信號機　逗子驛の遠方信號機折損倒潰し、田浦驛のものは崩壊せる土砂のため埋沒破損した。

軌　道　軌道の被害は築堤の沈下に伴つて沈下移動せしものと、切取法面崩壊のため埋沒屈曲せしものとであるが、前者に在りては大船驛の横須賀方に於ける約八呎の沈下を最大なるものとし、大船起點一哩五十鎖附近に於ける約六呎の沈下これに亞ぎ、その他各橋梁前後等に數箇所の小被害があつた。又後者に在つては吉倉隧道大船方坑門口のものを最大としその他に七釜、沼間隧道大船方坑門口外數箇所の被害があつた。

第四　熱海線（國府津眞鶴間十一哩二分）

本線は震源地に最も接近してゐた計りでなく、地質の大部分は粗密互層の集塊岩であつて所々に節理の多い安山岩を夾雜し、上部は土砂又は崩土を以て蔽はれ比較的崩壊し易い急峻な山腹を削りて僅に線路を設けたところが多いので、その被害の劇甚なことは各線中第一である。就中根府川驛附近より熱海方に向ふ約四哩間の如きは復舊困難なるを以て線路の變更を斷行すべしとの議が一時優勢であつたのに徴しても、その程度を窺ひ知ることが出來るのである。

切　取　本線の地質上記の如くであるから切取の被害は頗る大なるものがある。

根府川驛附近の地滑りは、その崩壊數萬立坪に達し線路開通のため取除きを要した坪數約五千立坪に及んだ)停車場諸施設並に將に同驛に到着せんとせし下り第百九列車は共に海中に隧落して乘客及び乘務員合計百十一名の死者を生じ、驛前の山腹は赭色の斷崖と變し、停車場敷地には巨大なる岩石と土塊相重疊し起伏凸凹甚しく殆んど歩行し能はざるまでの慘狀を呈した。然し同驛の基面以下の地層は堅固な集塊岩であつたため、その後推積せる岩石土砂を取除いて再び停車場を復舊することが出來たのである。

又同驛南端の白絲川は大泥流奔下し來つて同橋梁を押し流し、北岸に在つた十數戸の民家を埋沒し、且溪谷の屈曲部に於ける四側の山腹に奔騰して河底より二百余呎の高所まで泥土を推積し當時の悽然たる激勢を記した。

この外早川眞鶴間に於て著しい損害を被つた箇所十箇所、その總坪數二萬九千坪に及び國府津驛起點九哩二十五鎖附近(以下哩程は國府津驛を起點とす)の如きは崩壊土砂七千六百余坪に達した。

築堤　築堤の被害は國府津小田原間最も甚しく、零哩十五鎖より同七十鎖に至る區間の如きは全く原形を止めないまでに沈下し、最大なる箇所は深さ約三十三呎、崩壊土砂一萬二千立坪に及んだ。これに次ぐものは三哩三十鎖より同六十五鎖に至る區間(小田原驛を含む)で、崩壊土砂三千五百立坪に達した。根府川眞鶴間十哩二十鎖附近の山腹に築かれてゐた片築堤は約二十五呎下の溪底に滑落したが、軌道は上方に殘されて空中に懸り、道床は整然と枕木の跡を印した儘溪底に存在する奇觀を呈した。又米神澤は高築堤で渡る處であつたが、泥流のため上部の澤は築堤と平に埋沒され尙泥流は築堤を越へて溢流した爲附近一帶の地形は全く一變した。

土留壁　切取築堤の被害に伴つて土留石垣の被害も亦大であつて崩壊數箇所に及んだ。殊に國府津小田原間築堤腰土留石垣の如きは練積空積の別なく崩壊又は埋沒した。

小田原早川間切取法石垣は練積には異狀はなかつたが、空積の上部崩壊又は孕出し、築堤腰石垣空積は殆んど全部崩壊し、練積は傾斜及び龜裂を生じた。

小田原架道橋附近には築堤法土留として混凝土壁を設けてあつたが、これ亦大傾斜切斷等を生じ大破した。

早川眞鶴間切取法面崩壊箇所又は山崩の箇所に於ける切取法石垣は練積空積の別なく上部の崩壊せしもの多く、崩壊しないまでも、空積のものは上部孕出を生じ、練積のものは罅裂を生じたものがあつた。

橋梁　本線に於ける橋梁は被害著しく、その最も大なるものは白絲川橋梁(徑間百五十呎構桁三連徑間四十呎鈑桁四連)であつて、上流溪谷より流下して來た泥流のため、小田原方橋臺第一號第二號橋脚及び第一第二徑間四十呎鈑桁三連、徑間百五十呎構桁一連を殘す外、他の橋臺橋脚及び鈑桁全部は埋沒又は行方不明となつた。玉川橋梁徑間四十呎鈑桁一連、六十呎鈑桁八連二列(但二列)は兩橋臺傾斜し、各橋脚は一條又は二條の水平切斷を生じ、切斷した上部は下部に對して回轉し、鈑桁上下兩線總計十八連の內上り線七連下り線一連は墜落した。

双龍瀧橋梁(徑間四十呎鈑桁三連)は國府津方橋臺バラス止破壞して軀體僅かに傾斜し、第一號第二號橋脚共二箇所に於て水平に切斷され上部回轉した。又熱海方橋臺は水平に切斷されて上部前進傾斜し且中央部より垂直に切斷され鈑桁の架設されてゐなかつた部分は前方に倒潰した。尙鈑桁は二連墜落し、一連は小田原方に約五呎六吋移動した。

酒匂川橋梁(徑間六十呎十六連百五十呎八連)は橋臺橋脚には殆んど被害はなかつたが、百五十呎構桁一連は桁座より川下の脫出し頭部を川上に向けて橫轉墜落し、他の構桁も摺動した。

井細田街道架道橋(徑間三十九呎六吋鈑桁一連、斜角左四十度)は國府津方橋臺下部前方に押し出され上部甚しく後方に仰傾し、熱海方橋臺は前方に傾斜して翼壁崩壞した。尙橋脚は上部は鐵柱、下部は石張混凝土構造であつたが、鐵柱は傾倒し、鈑桁二連は墜落破損した。

小田原驛構內の熱海方に在る狹窄街道跨線橋(徑間四十八呎鈑桁一連)は、橋臺基礎は粘土盤に混凝土工を施し根入り五呎餘軀體は石張混凝土で高さ二十呎餘であつたが、左側橋臺は移動し、右側橋臺は土壓のため前方線路上に倒壞し、桁はこの倒壞橋臺の上面にその右端を接して左方橋臺上に高く押し上げられた。

その他江戶尻川橋梁(徑間七十呎鈑桁一連)堀切澤橋梁(徑間六十呎鈑桁一連)は橋臺崩壞鈑桁墜落し、上新田橋梁(徑間三十呎單線鈑桁一連、徑角右五十度)中澤橋梁(徑間十五呎鈑桁一連)等は橋臺切斷又は龜裂傾斜したものが多かつたが、早川橋梁(徑間四十呎十四連七十呎四連)は小田原方橋臺バラス止罅裂し鈑桁僅かに摺動し、袖石垣崩壞せしのみで他の橋梁に比し被害極めて少なかつた。

溝橋及び拱橋の被害も極めて大であつて、前者に在つては橋臺の罅裂傾斜切斷等を生じ後者にあつては穹拱側壁及び前面壁に大なる罅裂及び傾斜を生じ何れも大破したものが多かつた。

尙建設線に屬する鍛冶屋陸橋の橋臺及び千歲川橋梁の橋臺及び橋脚等何れも被害があつた。

隧　道　隧道の被害も亦甚だしく、根ノ上山、下牧屋山、八本松及び長坂山の四隧道は穹拱崩壊して土砂内部に充塡し不通となり、この内根ノ上山隧道は全部八本松隧道は一部復舊に際し切取とした。寒の目山隧道は國府津方坑門崩壊して旅客列車の一部を埋沒し、又小峯隧道は抗門口より約二百八十呎間は側壁押し出されて傾斜大破した。その他抗門口附近の崩壊せしものは殆んど隧道全部に亘つてゐたが、穹拱及び側壁とも剝落し或は罅裂切斷せしものも亦尠くなかつた。尙伸縮接合部の被害は比較的多く、その大なるものは接合部の開き五吋、喰違ひ四吋乃至五吋に達してゐた。

停車場　本屋の倒潰せしものは山崩れのため海中に一掃された根府川驛及び鴨宮、早川の三驛であつて、小田原眞鶴雨驛の本屋は傾斜大破した。

乘降場上家は何れも倒潰し、積卸場上家の内小田原驛のものは倒斜し眞鶴驛のものは傾斜した。尙當時開業準備中であつた湯ヶ原驛の旅客乘降場上家は倒壊した。

乘降場擁壁は何れも笠石の墜落擁壁の沈下崩壊等の被害多く、唯鴨宮驛のみは木造假擁壁であつたから他に比して損害は少なかつた。積卸場擁壁は小田原眞鶴の二驛のみであつたが、何れも沈下龜裂崩壊等の被害があつた。

跨線橋　鴨宮驛に於ける跨線橋は被害少なかつたが根府川驛のものは山崩れの爲に本屋その他の設備と共に海中に押し出され形跡を留めなかつた。

地下道　切取内に設けられた地下道は小田原眞鶴雨驛でありて、小田原驛のものは伸縮接合に於て僅かに離隔し且喰違ひ罅裂を生じたのみであつたが眞鶴驛のものは兩壁共龜裂傾斜を生じ大破した。又築堤内に設けられた早川驛の地下道は兩側壁傾斜して混凝土の一部剝落し、尙開業準備中の湯ヶ原驛地下道も亦破壞した。

給水器　小田原及び眞鶴驛の給水槽は大なる被害はなかつたが根府川驛に於けるものは山崩れのため海中に一掃された。

信號機　信號機は全線に於ける三十一基の内傾斜折損等の被害のあつたのは二十四基であつた。

軌　道　軌道の被害は築堤崩壞のため沈下破壞せるものと切取法面の崩壞及び山崩れの爲埋沒破壞せるものとの二種が最も多かつた。前者に在りては國府津鴨宮間及び小田原驛構内の被害が最も大であつて、後者に在りては根府川驛前後最も甚だしく軌道は約百二十餘呎下方の海中に轉落して殆んどその形跡を留めず僅に驛の熱海方に於ける軌條が斷崖に沿ひて懸垂せるを見るのみであつた。又米神澤に於ては泥流のため軌道埋沒され、十哩三十鎖附近の築堤約六鎖（高約二十五呎）は道床少しも散亂せずその儘滑落し、軌條と枕木とは原位置に懸架されてゐた。

第五　中央本線（東京猿橋間五三哩）

切　取　切取の被害は御茶ノ水水道橋間に於て延長約二百六十呎に亘り約千七百面坪崩潰せし外、淺川猿橋間に於て隧道抗門口の切取崩潰せしもの四箇所あつたが、その坪數は何れも百五十立坪以下であつた。

築　堤　與瀨上野原間、八王寺驛起點十一哩十二鎖澤井澤に於ける高さ百六十五呎の高築堤に、延長五百三十呎に亘り二條の縱走せる罅裂を生じ五呎の沈下を爲したが、この外全線に亘り最大二呎以下の沈下數十箇所あつた。

土留壁　石垣の被害は孕出し最も多く崩壞これに亞いでゐる。孕出しは猿橋驛構内排水路石垣（間知石割石玉石空積）約百三十面坪の外數箇所あり。崩壞は御茶ノ水驛附近に於ける切取及び築堤崩潰の爲に生じた約二百五十面坪を最大とし、その他市ケ谷驛構内に於ける約六十面坪のもの以下十數箇所あつた。

橋　梁　東京萬世橋間の各橋梁は火災のため床石並に石積の部破損し、各拱橋の煉化石積のものはその表面剝落し、又鐵筋混凝土のものは混凝土剝脫して鐵筋の露出せしものが多かつた。而して地震動に因る被害は鴨

川橋梁の架達橋脚頂部突出部に罅裂を生ぜしもの二三箇所及び橋臺の傾斜、鈑桁の摺動せしもの數箇所あつた。

隧　道　與瀬隧道に於ける煉化石拱延長約二百呎崩壊して上部土砂陷落せるを始めとし、各隧道何れも抗門口附近に罅裂を生じた。

停車場　驛本屋は煉瓦石造の萬世橋驛を除いて悉く木造であつたが、萬世橋、御茶ノ水、水道橋、飯田町の各驛は燒失し、牛込驛は倒壊し、その他の各驛とも傾斜小破等を生じた。而して萬世橋驛の燒殘せる煉化石壁には地震に因る著しい龜裂等の被害は之を認めなかつた。

乘降場上家　水道橋及び飯田町驛の乘降場上家は燒失し荻窪驛のものは倒壊し、その他の各驛に於ても傾斜小破した。

附屬諸建物　燈室の倒壊せしものは中野、荻窪、吉祥寺及び武藏境の四驛便所の倒壊せしものは荻窪及び國分寺兩驛で、荻窪驛に於ては浴場も亦倒壊した。尙その他の諸建物の傾斜破損せるものが多かつた。

貨物上家　荻窪及び淺川兩驛の貨物上家倒壊し、その他のものは小破した。

乘降場及び積卸場　乘降場及び積卸場に於ける盛土の沈下龜裂等を生ぜしもの多く、又擁壁の崩壊沈下せしものもあつた。

跨線橋　牛込驛の跨線橋は約九吋移動傾斜し、その他に鑄鐵脚柱の筋違取付部の切斷せしもの二箇所あつた。

地下道　殆んど被害がなかつた。

給水器　飯田町驛に於ける木造水槽二個及び木造水槽臺一個燒失し、又鑄鐵給水柱の罅裂を生ぜじもの二三あつた。

信號機　東京飯田町間に於ける信號機は大火災のため悉く燒損し、その他の區間に於ては自働信號機の倒壊せしもの五基、ポールサツポートの罅裂せしもの三基場内信號機並に遠方信號機の折損せしもの五基、傾斜せしもの三基あつた。

軌　道　東京飯田町間に於ては火災のため枕木約七千挺燒失したが、御茶ノ水、水道橋間の懸崖に沿へる部分に於ては延長二百六十呎間切取法崩壊のため軌道破壞した。淺川猿橋間平野隧道外三箇所の隧道東京方抗門口に於ても切取崩潰のため軌道破損し且同區間に於ては山腹より岩石崩落のため軌條彎曲せしもの五箇所あつた。この外築堤沈下のため軌道の沈下せしもの數十箇所あつたが、就中澤井澤附近に於ては延長約五百三十呎に亘つて約五呎沈下を生じた。

第六　東北本線（秋葉原古河間四十哩）

築　堤　築堤の被害は蕨浦和間に於て延長百三十呎間最大約二呎六吋沈下せし外約一呎以下の沈下數箇所を數ふるに過ぎなかつた。

土留壁　上野日暮里間に於て土留石垣約八十面坪崩壞した。

橋　梁　荒川橋梁は鈑桁用橋臺並に橋脚悉く沈下し、傾斜せるもの亦多かつた。鈑桁用橋脚第三十五號の如きは五呎餘沈下し構桁用橋脚第三十九號（二個の井筒の上端に拱を架して一體と爲せるもの）は井筒上端連結部に於て水平に切斷され、又第四十號はその一部に水平龜裂を生じた。

利根川橋梁は上り線第三號橋脚に水平罅裂を生じ第二號及び第九號橋脚は傾斜竝に床石目地切斷し第十一號橋脚は沈下し、又下り線に於ては六個の橋脚沈下した。

停車場　驛本屋は上野驛の煉化石造、上家は上野驛乘降場の木鐵混造なりしを除き他は全部木造であつたが、上野驛本家及び上家は全燒し秋葉原驛は本屋及び上家の過半數燒失し、蕨驛本屋及び上家は倒潰し、その他は何れも被害少なかつた。尙秋葉原倉庫はその貯藏品と共に燒失した。

諸建物　嘗て上野の機關庫なりし煉瓦石造の建物は半潰して火災に罹り、田端機關庫煉化石造は壁に龜裂を生ぜしのみで損害は少かつた。

大宮工場に於ける建物中、煉化石造の發電動機室は煉化石壁倒壊し、木造小屋組墜落して室内の機械も亦損害を被り、又旋盤仕上工場は鑄鐵柱鋼製小屋組亞鉛引鐵板葺であつたが、鑄鐵柱折斷し小屋墜落した。

乘降場及び積卸場　蕨驛乘降場の擁壁一部崩壞したが、その他には沈下傾斜等の小被害のみであつた。

跨線橋　跨線橋には殆んど被害はなかつた。

地下道　王子驛地下道に罅裂を生じたのみで、他には殆んど被害がなかつた。

給水器及び信號器　上野秋葉原に於て給水器及び信號機の燒傷せし外殆んど損害はなかつた。

軌道　火災に因り秋葉原上野間軌條枕木等燒損したが、地震動による被害は輕微であつた。

第七　山手線（品川赤羽間一三哩及び池袋田端間三哩三分）

切取　切取法面石垣の崩壞及孕み出せるもの二、三箇所のみであつた。

築堤　新宿新大久保間青梅街道架道橋前後に於て築堤延長約千四百五十呎に亘り最大約一呎沈下し、又下目黒川橋梁五反田陸橋及び目黒乘越橋梁（電車線）前後に於て約二百呎乃至二百七十呎間最大約一呎沈下し、その他十條赤羽間並に二、三橋梁前後に於ても最大約六吋の沈下を生じた。

土留壁　新宿驛構内土留石垣間知石空積約百二十四面坪崩壞し、尚惠比壽驛及び原宿驛構内に於ても土留石垣間知石空積の崩壞並に孕出を生じたものがあつた。

橋梁　目黒惠比壽間乘越橋梁（電車線）に於ける橋脚の混凝土工にして方柱七個を拱にて連絡せるものの一部起拱線附近に於て剝落切斷し、これと略同樣の構造より成る代々木新宿間乘越橋梁の一部亦水平に切斷した。又大崎驛構内大崎跨線道路橋橋脚（混凝土工）下部切斷し、市外側橋臺の床石上面斜に切斷せる外橋臺の傾斜移動せるもの二、三あつた。

尚當時新築工事中であつた新宿驛甲州街道跨線道路橋及び同驛出札所を支ふる混凝土方柱（橋脚）十四本は何れも數片に切斷して顚倒散亂した。又同じく工事中の淀橋乘越橋梁は、框構橋脚の上に鈑桁四連を架設したものであつたが桁の固定端に當る橋臺上の混凝土面著しく破壞し、可動端は最大約二吋半の移動を示し、框構橋脚下端は浮上つた。

停車場　驛本屋の最近改築されたものは悉く木造スレート葺であつたが何れも損害頗る輕微であつた。又新築中であつた新宿驛新本屋は鐵筋混凝土造で、軸部構造は大半竣成し內部造作に着手せんとせる際であつたが、壁と梁との接續部及び空洞煉化石を用ひたカーテンウォルに龜裂破損を生ぜしため震災後接合部を修理し、間壁は全然空洞煉化石を廢して鐵筋混凝土造に改めた。

又同驛貨物上家は古軌條造りで屋根にプレカストした鐵筋混凝土スラブを用ひたもの四棟の內一棟倒潰し三棟傾斜したので震災後古軌條造り亞鉛引鐵板葺に改築した。

乘降場及び積卸場　代々木驛新設乘降場は盛土の代りに鐵筋混凝土スラブであつたが柱と梁との接合部殆んど全部破損した。この外五反田惠比壽外二、三驛の築堤上に設けた乘降場の路面沈下した。

跨線橋　惠比壽驛の跨線橋は乘降場面の沈下に伴つて脚柱基礎並に階段昇り口沈下し、ために階段上部と橋體との接合部約一吋分離したが他には殆んど被害がなかつた。

地下道　板橋驛地下道壁に罅裂を生じたのみであつた。

給水器　給水器には殆んど被害がなかつた。

信號機　自働信號機の倒壞せしもの一基傾斜せしもの二基、小罅裂を生ぜしもの一基あつた。

第八　常磐線（日暮里土浦間三九哩六分隅田川支線二哩七分、田端三河島間一哩）

切　取　切取は特記すべき被害がなかつた。

築　堤　築堤の被害は馬橋北小金間に於て高十六呎のもの約四百呎に亘り約八呎沈下せしを最大なるものとし、北千住金町間に於て四箇所總延長約五千三百呎に亘り最大約一呎以下の沈下及び龜裂を生ぜるものこれに次ぎ、その他數箇所に最大約一呎以下の沈下を生じた。

土留壁　隅田川驛岸壁(粗石練積延長約四千六百呎沈下した。

橋　梁　南千住北千住間隅田川橋梁(徑間二百呎桁桁二連六十呎鈑桁十九連は、第三號橋脚及び第四號橋脚(井筒二箇の上端に拱を架し一體となせるもの)に罅裂を生じ、井筒も亦一部損傷した。

我孫子取手間利根川橋梁(徑間二百呎桁桁八連六十呎鈑桁二十二連)は上り線第十七號橋脚の地盤附近に於て水平の大罅裂一條とそれ以下に鉛直の大罅裂二條を生じ、又第十八號橋脚はその中央部に於て水平の大罅裂一條とそれ以下に鉛直の大罅裂二條を生じたために軀體及び井筒に亘りて四分され、その一部分は後脫離して水中に墜落した。この外橋臺に罅裂及び沈下を生じたるもの二箇所あつた。

荒川放水路新橋梁は被害輕微であつたが、これと平行して約四百呎下流にある東武鐵道の橋梁(省線と同一構造は西新井方最初の構桁桁坐を脫して川下に移動し、床桁川下の桁坐に支へられて僅に墜落を免れた。

停車場　隅田川驛貨物上家の內二棟及び同構內大宮工場派出所諸建物並に南千住驛本屋は燒失した。震災に依る被害は隅田川驛馬橋驛最も大きく、隅田川驛に在つては官舍悉く倒壞又は大破し、經理課倉庫半ば倒壞し、船渠は沈下した。馬橋驛に在つては本屋、貨物上家、便所、待合所及び官舍何れも大傾斜し、本屋の一部は倒壞した。尙その他の驛に在つても本屋並に附屬建物の傾斜、屋根破壞等多少の被害を受けないものはなかつた。

跨線橋及び地下道　特記すべき被害はなかつた。

給水器　隅田川驛に於ける木製水槽は臺と共に倒壞し、取手驛に於ける鐵製水槽臺傾斜した。

軌　道　火災のため隅田川驛側線約一哩二十鎖を燒損せし外馬橋北小金間約四百呎に亘り約八呎の沈下を最大とし、その他約二呎以下の沈下數箇所あつた。

第九　總武本線（兩國橋成東間四五哩七分）

切　取　切取は殆んど被害がなかつた。

築　堤　稻毛千葉間兩國橋驛起點二十二哩三鎖附近に於て延長二百六十呎間約七呎の沈下及び千葉驛都賀信號場間に於て延長三百三十呎間約四呎の沈下を最大なる被害とし、その他龜戶千葉間に三箇所、千葉成東間に十六箇所の沈下崩壞があつた。

土留壁　特記すべき被害はなかつた。

橋　梁　兩國橋龜戶間の橋梁は全部火災の損害を受けた。震災に因る直接の被害は兩國橋錦糸町間高架線用橋脚の水平に切斷せしもの十一基縱に大なる罅裂を生ぜしもの八基の外橋脚の移動沈下せしもの(最大沈下二・一二呎)七十七基あつた。尙床石の破損は頗る多かつた。

その他の橋梁に於ては橋臺の罅裂せしもの一基移動沈下せるもの五基あり、又袖石垣に罅裂を生せしもの數箇所あつた。

停車場　兩國橋及び錦糸町構內に於ける本屋並にその他の建物及び諸施設全部燒失した。震災に因る被害は龜戶驛最も甚だしく、本屋及び上り乘降場上家は倒潰し貨物上家は傾斜し、上下乘降場及び積卸場擁壁並に盛土は沈下した。その他の建物亦傾斜し、乘降場及び待合所は大破し、その他の驛に於て倒潰せしものは平井驛の貨物上家のみであるが本屋の傾斜せしものは下總中山、千葉佐倉及び日向驛等で就中千葉驛は被害比較的大であつた。

この外乘降場並に積卸場擁壁の沈下、乘降場上家並に貨物上家の傾斜等の被害があつた。

諸建物　兩國運輸事務所及び保線事務所附屬建物、龜澤町及び石原町所在官舍木材防腐工場並に錦糸町工場等總て燒失し、この延坪約三千三百六十六坪に達した。

跨線橋　特記すべき被害はなかつた。

地下道　錦糸驛の地下道上家燒失せし外被害はなかつた。

給水器　燒損の外被害はなかつた。

信號機　兩國橋驛構內上り場內信號機一基折損した。

軌道　兩國橋龜戶間（龜戶驛構內を除く）は火災のため軌條枕木等全部燒損したが、直接地震に因る軌道の被害は比較的少く、稻毛千葉間兩國橋驛起點二十二哩三鎖附近に於て延長九百二十呎に亘り約七呎沈下せし外、四呎以下の沈下十數箇所あつた。

第十　房總線（千葉大網間十四哩四分）

本區間に於ける被害は土氣大網間土氣隧道（延長千百五十九呎）千葉方坑門口內約百七十呎附近の穹拱延長約六十呎崩壞し、上部土砂陷落して隧道を閉塞した。築堤に在つては本千葉蘇我間都川橋梁前後約七十呎に亘りて最大三呎沈下し尙七呎以下の沈下數箇所あつたが、切取土留石垣橋梁暗渠等には殆んど被害を認めなかつた。

又停車場に在つては蘇我驛本屋の一部傾斜し、本千葉、土氣及び大網驛本屋の壁一部剝落し、大網驛乘降場の擁壁一部傾斜せしのみで、停車場附屬建物にも大なる被害はなかつた。

第十一　北條線（蘇我江見間六十九哩三分）

切取　切取の被害は比較的大きく崩潰總土坪約七千二百立坪に達した。この內約六千九百立坪は上總湊濱金谷間の軟砂岩又は凝灰質頁岩より成れる山腹切取法面の崩壞であつて、蘇我驛起點三十五哩二鎖附近の約千五百立坪、三十八哩五十鎖附近の約三千立坪の崩壞はその主なるものである。その他大貫佐貫町間に一箇所、南三原和田浦間に二箇所の崩壞があつた。

築堤　築堤の被害は崩潰沈下最も多く、鰐裂亦少くなかつた。崩潰の最も甚しかつた區間は那古船形千倉間である。就中那古船形驛江見方の築堤（高十九呎）の如きは本線中最大の沈下をなした箇所であつて延長約千呎に亘り沈下約十三呎に及んだ。千倉和田浦間も那古船形千倉驛間に次ぐ被害區間であつた。而してこれ等の被害は橋臺裏に生じたるもの多く、周西以南の橋臺裏の築堤で被害のないものは少なかつた。又鰐裂は周西青堀間の築堤沈下箇所に於ける幅一呎深さ二呎長さ二百七十呎のもの最大である。木更津驛以北には築堤の被害は殆んどなかつた。

土留壁　佐貫町上總湊間に築堤土留布石空積石垣一箇所、岩井富浦間に築堤練積間知石垣一箇所、那古船形北條間に築堤土留空積間知石垣三箇所、九重千倉間に切取練張野面石垣一箇所崩壞し、又九重千倉間築堤混凝土擁壁二箇所、南三原和田浦間切取練積間知石垣一箇所鰐裂を生じた。

橋梁　橋臺の被害は變位最も多く、バラス止の鰐裂切斷及び軀體工の切斷これに次いでゐた。橋脚の被害は軀體工の切斷最も多く變位鰐裂も亦尠くなかつた。橋桁の被害は九重千倉間第一瀨戶川橋梁に於て墜落せるもの二連、その他の橋梁に於ては移動せるものが相當に多かつた。尙袖石垣の被害は最も甚だしく崩潰せるものが多かつた。

被害の最も大きかつたのは九重千倉間第一瀨戶川橋梁（徑間四十呎鈑桁三連）であつて、橋脚一基折損轉落し、他の一基は水平に切斷し、橋臺は東西共にバラス止切斷して一基は傾斜し、一基は切斷し鈑桁二連墜落した。これに次ぐものは湊川橋梁（徑間四十呎鈑桁各九連）で、橋脚總計十七基の內十三基は水平に切斷し、且切斷部に於て上下兩部は多きは一呎六吋の喰違を生じ、橋臺も亦一基切斷したが鈑桁には損傷を認

めなかつた。又小磯川橋梁、合磯川橋梁、岡本川橋梁、大和田川橋梁第二瀬戸川橋梁、丸山川橋梁の如きは各橋脚何れも切斷しその上部傾斜或は移動した。この外上總湊驛以南の橋梁には何れも相當大なる被害があつた。尙混凝土拱は營業線に屬するものには被害がなかつたが、安房線鴨川工區に於けるもの一箇所拱頂に罅裂を生じた。

隧　道　隧道の被害の最大なのは岩井富浦間南無谷隧道（延長二千四百二十九呎）であつて、穹拱二箇所に於て崩壞し、土砂陷落のため隧道中央部約八百呎を閉塞し、崩壞直上部山丘の地表又陷落し、隧道全長に亘り穹拱及び側壁に大小無數の縱橫罅裂及び變形を生じた。これに次ぐ損害を被つたのは濱金谷保田間鋸山隧道（延長四千百六呎）及び岩井富浦間小浦隧道（延長六百六十一呎）である。鋸山隧道は側壁及び拱の一部分崩壞せる外、兩坑門口より各約百二十呎の間覆工に多數の罅裂を生じた。又小浦隧道は崩壞せる箇所はなかつたが、殆んど全長に亘つて覆工に多數の縱橫罅裂を生じた。その他の隧道に於ても坑門口附近に罅裂を生じたものが多數あつた。尙安房線に於て建設工事中の嶺岡隧道も崩壞した。

停車場　停車場の被害は蘇我檜葉間は極めて輕微であるが、木更津南三原間に於て著しく、和田浦江見兩驛に於ては殆んどなかつた。

本屋の倒潰せるものは木更津南三原間十六驛中周西、佐貫町、保田、岩井、那古船形、安房北條、九重、千倉及び南三原の九驛の多きに達し、その他木更津、青堀、大貫、上總湊、安房勝山及び富浦の六驛の如きも使用に堪へない程度の破損を被り、濱金驛も亦傾斜した。又蘇我檜葉間の各驛本屋は幾分の傾斜を生じ壁の一部剝落せるものがあつた。

本屋の附屬上家は本屋の倒潰せし驛に於ては概ね共に倒潰し、上總湊安房勝山兩驛に於ては上家のみ倒潰した。尙その他の驛に在りても上家の被害は本屋よりも甚だしかつた。

貨物積卸場上家は佐貫町上總湊及び岩井三驛に於て倒潰したが、他は傾斜せるのみで甚だしい震害を受けたものはなかつた。

沈下又は罅裂の被害があつた。

乘降場積卸場　乘降場及び積卸場擁壁は木更津南三原間に於ては倒潰沈下しないものはなく、その他に於ても潰したものは少なかつた。官舍は北條驛本屋の北に在つたもの五棟中四棟は全潰し、一棟は半潰したが、その他には大なる被害がなかつた。

諸建物　驛附屬物置燈室便所等の被害は本屋の被害に比すれば遙かに小さく、傾斜罅裂等の損害を生じたが倒

跨線橋　跨線橋は木更津又び安房北條の兩驛に設けられてゐたのみであるが何れも殆んど被害を認めなかつた。

給水器　木更津、安房北條の給水臺は何れも小傾斜をなしたが槽及び臺には移動又は罅裂等の被害がなかつた。

軌　道　本線に於ける軌道の被害は總延長約十七哩に達して東海道線の次位に在り。被害は沈下最も多く、上總湊濱金谷間、岩井富浦間、那古船形北條間等にして、殊に築堤の沈下甚しく四呎乃至十呎に及び、軌道も亦これに伴つて沈下した。この外南三原和田浦間に於て十三呎の沈下を生じた箇所があつた。移動は安房北條九重間、千倉南三原間最も多くして、最大二呎に達した。而して埋沒の被害の多かつた區間は上總湊濱金谷間の如き切取箇所であつた。

第十二　久留里線（木更津久留里間一四哩一分）

切　取　切取の被害はなかつた。

築　堤　築堤の被害は小櫃俵田間木更津驛起點十一哩十六十二鎖附近に於て延長四百六十呎に亘り最大五、五呎の沈下崩壞をなしたのを最大とし、その他全線に亘り二十餘箇所の沈下及び龜裂を生じた。而して龜裂の大

なるものは幅一呎深さ三呎長さ百三十餘呎であつた。

土留壁　土留石垣は袖石垣の外殆んど被害がなかつた。

橋　梁　橋梁の被害の最も大きかつたのは上總清川横田間小櫃川橋梁徑間二十呎鈑桁一連、六十呎鈑桁三連であつて、久留里方橋臺は傾斜し且バラス止に罅裂を生じ、第一號橋脚は水平に切斷し第二號橋脚は下流に九吋移動傾斜し、第三號橋脚は四吋上流に移動傾斜した。その他橋梁もバラス止に罅裂を生じ、或は橋臺の傾斜せるもの多く、又袖石垣は殆んど全潰又は罅裂を生じた。

隧　道　本線には隧道はない。

停車場　横田驛は本屋(官舍共)倒潰、線路物置傾斜破損し、馬來田驛は本屋及び貨物上家(官舍共)共に傾斜し、尚小櫃驛に久留里驛は本屋及び貨物上家(官舍共)共に傾斜し、尚小櫃驛の貨物積卸場も破損した。

給水器　横田驛に於ける給水器は傾斜破損し久留里驛のものは倒潰した。

信號機　被害はなかつた。

軌　道　軌道の被害は小櫃俵田間木更津驛起點十一哩六十三鎖附近の沈下五呎を最大なるものとし、その他三呎以下の沈下は二十餘箇所あつた。

第三項　線路の被害詳說及び應急工事

東京鐵道局は第三章に記す如く應急の事務を處理するため臨機の處置として臨時事務分掌を定め、線路の應急工事は土木工事部に於てこれを管掌し聯絡統一を保つたのである。

その最初に於ては通信杜絶のため被害情況が少しも判らなかつたが諸方面より萬難を排して東京に歸つて來た乘務員や各課の出張員の見聞並にこれに托した保線區主任等の報告によつて、九月五日頃には熱海線小田原驛以南を除いたその他の地方に付ては極めて大體ではあるが被害の概況を知りその損害の甚大なるを推測し得たのである。恰も各方面より期せずして應援隊が來たので土木工事部に於てはそれぞれ部署を指定し應急工事を急施した。

第一　東海道本線

一、東京品川間

主なる被害箇所は田町驛附近の汽車線約六十六呎に亘る約三呎の沈下であつたが、本區間の應急工事は東京第一改良事務所が擔當し所員三百五十名を以て九月三日より先づ東京新橋間高架線下の消火に從事し、九月六日より拱下の補強工事並に東京品川間列車運轉開始に必要なる應急工事を施行し、同二十一日これを竣成した。又鐵道第二聯隊も本區間線路應急工事を援助してゐる。同隊の日誌には次の如く記されてある。

一、九月七日間田大隊は品川横濱間單線開通の期近づきたるを以て一部を以て品川東京間の復舊に着手す。

一、九月九日(前略)東京品川間單線作業も亦終日終夜の努力に依り午前十一時既に完了せり。

秋田保線事務所の木工手十名は九月六日より同二十一日まで東京川崎間の建物復舊に努めた。

高架線の橋梁修繕工事、東京有樂町、新橋濱松町、田町等の各驛乘降場上家取片付工事及び電車手押作業等には大井工場技工が應援施行した。

又本區間の線路補修工事は仙臺保線事務所の線路工手五十名青森保線事務所の線路工手三十名が九月十五日より同月二十九日までこれに從事した。

二、品川横濱間

本區間に於ける主なる被害箇所は六鄕川橋梁であつた。依つて同橋の構造概要被害の狀況及び應急工事に關する官房研究所の調査報告を載錄する。

(イ)構造概要

本橋梁は蒲田川崎間汐留驛起點九哩四十九鎖六十八節五の六鄕川に架設せるものであつて、蒲田寄(東京方)に於て徑間三十九呎六吋、上路鈑桁九十二連を以て四線二十三徑間を塞ぎ、次に徑間三十九呎一吋十六分ノ五、三十五呎七吋二分ノ一、三十呎一吋十六分ノ九、二十六呎七吋四分ノ三の各一連を以て一徑間を構成し、最後に徑間百十呎複線用曲弦ワーレン型桁十連を並列して五徑間を作り、全長千六百四十五呎三吋十六分ノ三に達す。

橋梁上線路は平坦直線でその方向は南三十七度三十八分西である。架橋地點一帶の地質は施工當時の圖面に依れば上面は砂層、軌條面下二十六呎より三十四呎迄は砂礫層、三十四呎より八十八呎迄は軟青粘土層で以下は軟岩盤である。

東京方橋臺及び橋脚第一號乃至第二十三號の基礎は混凝土工、横濱方橋臺及び橋脚第二十四號乃至第二十八號の基礎は煉化石井筒工中埋混凝土を採用し、混凝土工基礎根入は橋臺に於て十三呎、橋脚に於て八呎乃至十呎、橋脚井筒根入は四十呎乃至七十三呎、橋臺井筒根入は七十九呎である。

橋脚第一號乃至第二十三號は汽車線電車線に各々一基の複線用橋脚を用ひ、第二十四號架違橋脚は直徑十二呎の圓形井筒四箇を沈下し、これを連ねて一基の橋脚を構成し、第二十五號乃至第二十八號橋脚は川上並に川下に直徑十四呎六吋の圓形井筒各一個中央に長徑二十一呎六吋、短徑十四呎六吋の楕圓形井筒一個を沈下し、各別に井筒の上に高さ十七呎五吋の軀體を建造して橋脚とする横濱方橋臺は前方に直徑十二呎の圓形井筒四個、後方に二個を沈めこれを連ねて一基の橋臺を造つた。

兩橋臺及び第二十四號橋脚軀體工は粗石煉化石混用でその他の橋脚軀體工は粗石積である。

本橋梁は明治四十三年十二月改築工事に着手し同四十五年六月竣工せるもので設計荷重は桁桁鈑桁共にE四三、橋桁使用材料は總て鋼である。

(ロ)被害狀況

東京方橋臺は電車線汽車線の接合部に、上部に於て四吋二分の一基礎に於て七吋の縱龜裂を生じ橋臺全體に約二吋沈下し、電車線橋臺は基礎に於て約八吋前進しバラス止は桁に接觸した横濱方橋臺はバラス止より井筒上端拱に至るまで幅約二分ノ一吋乃至一吋の縱龜裂四條を生じ東京方に約三吋前進した。橋臺及び橋脚の上昇並に沈下を測定するに當り何等根據となすべきものがなかつたが、測量の結果横濱方橋臺及び架違橋脚は比較的變化が少ないので横濱方橋臺を基準として測定した處橋脚は何れも沈下又は上昇を爲した。而して汽車線に於ける沈下の最大は第五號橋脚の約一吋二分ノ一、上昇の最大は第十五號橋脚の約四吋、電車線に於ける沈下の最大は第六號橋脚の約一吋二分ノ一、上昇の最大は第十五號橋脚の約一吋四分の一であつた。

第二十四號架違橋脚は縱に床石面より井筒上端拱に至る間幅約二分ノ一吋乃至二吋の縱龜裂三條を生じ、第二十六號川上方圓形橋脚は軀體切斷して川上方に約一呎移動傾斜し桁桁の爲め辛うじて轉倒を免れ、又同川下方圓形橋脚は桁下約二十五呎地盤附近の所に於て基礎井筒並に中埋混凝土破壞した。第二十七號川上方及び川下方圓形橋脚第二十八號川上方及び川下圓形橋脚竝に楕圓形橋脚は共に河底附近に於てその基礎井筒破壞された。尙測量の結果によれば第二十七號川下方橋脚は約一吋四分ノ一、同楕圓形橋脚は約二分ノ一東京方より第一號電車線桁桁はその幅子端に於て六吋餘川上方に、同汽車線桁桁は桁全體に約二吋川下方に移動した。第二號電車線桁桁は第二十六號川上方圓形橋脚傾斜の爲めその川下方に、幅子端は沓より川上方に外づれて橋脚上に落下し、且つ東京方に約三吋移動した。尙同汽車線桁桁は川上方に約五吋八分ノ三移動した。又第二十六號川上方橋脚切斷傾斜せし爲め第三號電車線桁桁は川上方に牽かれ、川下方固定

端に於て杏より川上方に外れて橋脚上に落下し、杏も亦河中に轉落した。尙同汽車線構桁は川上方に約八吋移動した。第四號電車線構桁は固定端に於て川上方に外れて橋脚上面に落下し、輻子端に於て川下方に約二吋移動した。尙同汽車線構桁は固定端に於て川上方に約六吋四分ノ三輻子端に於て川下方に約二吋、全體に横濱方に約三吋移動した。第五號電車線構桁は約四吋横濱方に移動してバラス止に接觸し同汽車線構桁も亦約四吋横濱方に移動した。而して構桁と杏との連結ボールトは殆んど全部切斷又は屈曲した。構桁の移動に關しては主桁の間隔に何等の變化も認められないのに、一方の杏は川上に移動し、他方の杏は川下に移動せる如き不合理の點がないではないが、本調査は床石を正しいものと假定して計つた結果に基くものであるから如上の數字は果して事實上の移動であるか施工當時の誤差であるか明瞭を缺く嫌はあるが暫くその儘を掲載することゝした。

(ハ)應急工事

東西兩橋臺進出のためバラス止の桁に接觸せし部分はその部を缺きとり、第二十四號架達橋脚の龜裂に對しては鋏桁の下に四組構桁電車線と汽車線との主桁には共通に一組の木製假橋脚を作つてこれを保持せしめた。

第二十六號川上方圓形傾斜橋脚に對してはその兩側に各一組の木製假橋脚を作つて主桁を支へ、且つ橋脚の轉倒を防ぐため切斷上部の川上方半分を垂直に缺きとつた。構桁の各方面に向つて移動せるものはジヤツキを用ひて出來得る限り舊位置に戻し、杏の轉落せるものは木材を以て假桁受を作つて運轉せしめた。

(以上官房研究所震害調査報告による)

品川横濱間線路の應急工事は軌道に關する分は鐵道第二聯隊がこれを擔當し、六鄕川その他の橋梁は新橋保線事務所に於て大井工場の應援を得て施行した。左に鐵道第二聯隊の震災業務詳報中より關係記事を抜抄する。

一、日誌抜抄

(一)九月三日早朝在龜戸町連絡將校岸少佐より第一師團警備管區内の鐵道修理を行ふべき旨の聯隊命令を受領せる間田大隊註間田少佐以下五百九十一名は午前六時龜戸を發し東京驛に移動す途次一部隊を派遣して兩國橋の火災を救助し又三井銀行を鎭火せり間田大隊は東京驛附近に於て數時間休養の後更に品川に轉進し作業準備を整ふ。

(一)九月四日間田大隊は早朝より京濱間鐵道復舊作業を開始し先づ品川横濱間の單線と電信線二回線の復舊に着手す。

(一)九月五日品川東神奈川間汽車單線開通。

(一)九月七日間田大隊は品川横濱間單線開通の期近づきたるを以て一部を以て品川東京間の復舊に着手す。間田大隊は連日連夜不休の努力に依り午前十時三十分品川横濱間單線の復舊完成し午後より列車の運轉開始せらる爾來一日の輸送人員四萬に達し品川驛し雜踏名狀すべからざるを以て品川に位置せる大隊本部の兵員を以て停車場司令部の業務を把り乘下車の整理を援助す。

(一)九月八日品川横濱間の單線を完了せる間田大隊は引續き複線の復舊に着手す。

(一)九月九日品川横濱間の復舊作業終了す。(中略東京品川間單線作業も亦終日終夜の努力に依り午前十一時既に完了せり。東京横濱間作業の完了と共に聯隊は直ちに八王子横濱間の作業に着手せんとし聯隊の編成改正を實施し別紙命令を下す。

(別紙命令は横濱線の項に載錄しあり)

二、東京横濱間復舊作業　自九月四日　至九月九日

九月二日柏より轉進せる演習大隊は三日夕品川に到着し翌四日より作業に着手せり偵察の結果知り得たる被害狀況別圖の如し、大隊長は四圍の狀況を顧慮し緩急を考察して作業區分を定め左の如く作業を實施せり。

作業區分並に作業工程

第一次作業

品川橫濱間汽車線(單線)着手九月四日完成九月七日

品川橫濱間電信線(二回線)着手九月四日完成九月六日

第二次作業

品川橫濱間汽車線(複線)着手九月八日　完成九月九日

品川橫濱間電信線(四回線)着手九月七日　完成九月八日

東京品川間汽車線(單線)着手九月七日　完成九月九日

運行開始　右の內品川東神奈川間の單線復舊作業は九月五日これを完成せるを以て鐵道省は翌六日より一日四乃至五往復列車の運行を開始し更に複線の完成を待ちて十四往復を增加せり。電信線は二回線完成後直ちに一回線を戒嚴司令部に於て專用せられたり。

作業要領　本作業に於て品川橫濱間は六鄕川帷子川內海川等の橋梁はその被害輕微なりしを以て主として汽車線電車線四線を彼此連接して良好なる部位を利用し陷沒せる數箇所及び橫濱驛構內に局部的作業を施し他は僅少なる保線作業を實施し以て應急修理を完成せり。東京品川間は燒夷せられたる枕木交換及び龜裂崩壞せる窯篠部の强度增加を主要なる作業とす。

三、鶴見橫濱港間東神奈川高島間及び高島程ヶ谷間

この附近は水戶保線事務所及び仙臺鐵道局應援隊が主として擔當した區間があるが、その模樣は主として左記水戶保線事務所の應援記錄に依ることゝした。

水戶保線事務所の技手二名書記一名、工手百九名より成る一隊は九月七日水戶を出發し同八日東神奈川に到着し、高島驛を中心とする東京灣沿ひ貨物線路の應急工事急速施行の命を受けた。蓋し東海道本線竝に中央線與瀨驛等列車不通の爲め關西地方との運輸連絡全く杜絕し東京及び橫濱地方に物資の供給をなすには海路輸送に依るの外途がなかつた。然して當時唯一の船舶碇泊所たる芝浦は海陸連絡の設備不完全であつた荷役に多大の不便を伴ふため船舶輸送の物資はこれを橫濱港附近に陸揚すべく該線路の急速復舊を企畫したものゝ樣に認められたから本隊の責任重大なるを自覺し、、、、、、

○線路被害の狀態

該線橋梁全部異狀卽ち橋臺一呎乃至二呎前方に押出され橋臺裏は三呎乃至四呎陷沒殊に高島驛構內各線路間巾二呎深約五呎餘大龜裂縱走加ふるに路盤の高低凸凹著しく恰も波狀をなし、軌條又飴の如くに屈曲せるものが多かつた。又各線滯留貨車機關車は脫線顚覆又は傾斜し居るもの多數であつた。構內建物は傾斜し、壯麗であつた鐵筋混凝土造ホーム」工家は三箇所共倒壞その慘狀言語に絕せり

○工事施行の方法及び順序

土木工事部の指命に依り東神奈川驛砲臺ドツク驛高島驛東橫濱驛間を連絡する一線を第一に開通すべく九月九日より着手した。應急工事材料は橫濱保線區より供給を受くることに打合せたが震災後間もないことゝて備出人夫供給不足のため已むなく當所出張線路工手の勞力に待つことゝし勤務時間を延長し午前五時就業午後七時終業とし、必死の力を以て銳意工程の進捗に努力した結果九月十二日稍々復舊することが出來直に試運轉を施行した。この間勞力過度飮料水等の關係に起因して約二〇%の落伍者を生じ歸還させた。九月十三日落伍者の補充として平塚二宮間第一應援隊より四十名の來援を得、土木工事部の命により高島驛

構内軌道その他の整理に就いた。（中略當時人心稍々安定し人夫の供給漸く充分となつたので各班にそれ等の人夫を分屬させ各班協力工事の完成に努力しつゝあつた處、九月十六日東横濱横濱港間臨港線の開通作業に從事すべく指命されたので當時高島驛構内整理は全工程の二分ノ一も進捗してゐなかつたが已むなく四十名の線路工手を分離し仙臺鐵道局應援隊（技手以下五十名）の協力を求め第一臨港線（複線）第二東横濱驛構内整理第三高島驛東横濱驛間複線の修復第四横濱港驛構内に散亂せる陸揚貨物破壞せる諸建物及び燒失貨車殘骸の取除き並に線路修復等の作業に從事した。

第三の高島驛東横濱驛間複線修理は九月二十四日終了同日試運轉を施行し結果良好であつた。

第二の東横濱驛構内の整理は燒失貨車の殘骸並に滯留貨車焦土取片付線路修理等であつて、大宮工場員の應援を得て協力作業し九月二十五日全く終了した。

第一の臨港線はその距離僅かに五十一鎖であるが被害の程度は激甚であつて、第一橋梁前後並に第一、第二橋梁間の線路は平均約四呎以上陷落し、路盤は枕木付軌條と全く分離してゐた。第一、第二橋梁は何れも橋臺橋脚龜裂甚しくこれが應急修理には頗る困難した。

(イ)各橋梁の應急作業方法並に順序

(甲)橋梁防禦工事

先づ各橋臺橋脚下部ウエルを潛水夫をして精査せしめた處何れも異狀がないのを確認したから大略左の方法で竣功期限を二十五日とし大丸組に命じ請負はせ施工した。

(乙)施行方法

第一橋梁橋脚第二橋梁の橋脚兩橋臺間に胴締工を施行し第二橋梁の港寄橋臺の上部は全くこれを破壞撤去し假橋臺（サンドル）工を施し、百呎ワーレントラスは假ステージンを以て假受工を施設した。本工事は頗る難工事であつたが請負人を督勵して期限通り竣成せしむることが出來た。

(ロ)線路の修復

工事施行方法

線路全體に枕木サンドル並に軌條桁等を以て路盤を築造する方法を取るより外ないと認め先づこれ等に要する多數の工事材料の蒐集に努めた。當時横濱保線區には持合せがなかつたから高島倉庫に交渉し軌條並に枕木その他工事材料品を艀で現場に廻送して貰ひこれを使用して工事を急いだ結果九月二十五日漸く列車運轉に差支ない程度に修復することが出來た。

第四の横濱港驛構内取片付並に線路修理に就いては線路も見へない程に散亂してゐた石片、煉瓦、燒トタン板、燒木等を取巧付け、燒失貨車の殘骸を取除き、線路を修理し、尙陸軍糧食配給部の應援を得て陸揚貨物の取除きに着手し、九月二十五日保稅第十二番線第五號上家道路側操車線路の應急修理を全く終り、九月二十六日試運轉列車を入れ良好な成績を得た。

一方高島驛構内は臨港線の修理のためその能率を減ぜられたが、努力の結果九月二十七日全部の復舊までには至らなかつたが大體終了し列車編成に差支ない程度に應急工事が出來た。

高島驛構内全部の復舊並に高島程ケ谷間の複線修理は新鋭なる勞力に待つこととゝし更に派遣した應援隊と交換歸所のことに決定し、二十八日事務引繼を了し、九月二十九日歸所した。（以上水戸保線事務所記錄要領）

その後のことに就ては記錄がない。

仙臺鐵道局の應援日誌には次の如く記されてある。

一、九月十五日　東神奈川方面に出動の仙臺保線事務所管内線路工手註この隊は九月二日常磐線に向け仙臺を出發したるものゝ如し疲勞甚しきを以て川渡及び一ノ關より左記の通派遣更替手配をなせり。

一、線路工手五十名

内三十名川渡二十名一ノ關十五日第八〇四列車出發前記水戸保線事務所記錄中仙臺鐵道局應援隊(技手以下五十名)の協力を求め」とあるのはこの隊のことである。

一、九月二十五日　當時天候朝來漸次靜穩に歸する模様見へたるを以て直に出發手配をなし左記の通派遣することゝせり。

一、線路工手　百名

内五十名仙臺線保線事務所より第二〇八列車出發

五十名福島保線事務所より第〇六列車出發

右器具食料携帶に及ばざる趣なるを以て毛布その他防寒の用意をなし出發せしむ。

一、九月二十七日　九月十五日仙臺保線事務所より派遣の工手は左記の通り歸還の旨引率者より報告あり。

一、線路工手　五十名川渡一ノ關分廿八日歸還

尙福島仙臺兩保線事務所より新に派遣の工手は鶴見より高島に向ひ應急工事に從事することになれり。

横濱臨港線本日試運轉無事終了の由。

尙十月中の仙臺鐵道局工務課震災應援概況に依れば次の如く記してある。

仙臺福島より派遣せる線路工手百名より成る應援隊は引續き鶴見高島間應急工事、入江信號場待避線工事に從事し十月六日開通と同時に第一第二第三浦島川橋梁工事並に十四哩附近線路搗固め作業に轉從し兩者とも十月十二日歸還せり。

四、橫濱大船間

この區間は主として鐵道第一聯隊の應援擔當區間であるが、以下同聯隊の震災關係業務詳報中の一節を採錄する。尙宇都宮保線事務所の線路工手三十名は九月五日より同七日まで橫濱程ケ谷間の應急工事に從事した。

九月四日聯隊の東海道方面復舊の戒嚴命令を受くるや聯隊長は五日上越南線より歸還せるもの及び六日朝赤羽鐵橋應急作業隊より歸隊せるものを合し吉原第二大隊長を長とする一作業隊(二中隊約百五十名材料廠一個通信班一個)を編成し七日早味屯營出發橫濱に至らしむ。時恰も黒部鐵道作業隊は歸還の途次本日田端驛に到着したるを以て更に將校以下約二百名を吉原作業隊に增加し共に午後二時三十分品川發列車により橫濱に急行せしめ(當時聯隊長は作業指導の爲吉原作業隊と共に橫濱に至る)直に橫濱程ケ谷間複線の復舊作業に任せしむ。當時橫濱驛以西は僅に單線運行を開始しありしも該區間の複線は全線に亘りて線路の蛇行波狀あり、且橫濱停車場附近には客貨車の燒損せるもの多數線路上に放棄せられあり、程ケ谷停車場構內亦構築物倒壞の爲下り本線を閉塞せられ又鐵道電線は橫濱大船間既に應急通信設備を終了しありしも尙未だ橫濱附近に於て所々電柱(六十條架線)の傾倒切斷を數ふるの狀況なりしが、吉原作業隊は鋭意これが復舊に任し同十一日を以て橫濱程ケ谷間複線線路並に電線の復舊を完了せり。

聯隊長は作業の進捗に伴ひ將來の復舊を顧慮し出動部隊の編成を改正するの必要を認めたるを以て更に屯營殘留隊より所要の將校以下を出發せしめ九月十二日吉原作業隊を解散して新に概ね戰時聯隊編制、聯隊本部二大隊(二大隊は二中隊とし一中隊は將校以下約百六十名材料廠一個通信班一個)の一作業隊を編成し聯隊本部を大船に移し左の如く新任務を課せり。

一、第一大隊をして橫須賀線(含大船停車場)の復舊

二、第二大隊は依然前任務を續行し橫濱大船間複線線路の復舊

三、材料廠は右大隊作業の爲の諸準備

四、通信班は依然任務續行

第二大隊長は十二日以降その本部を程ケ谷に置き吉原作業隊の作業に繼續して程ケ谷大船間の複線復舊並に横濱程ケ谷間の保線に任ぜり。當時該區間は依然單線運轉を開始せられありしも程ケ谷驛以西は複線の全部に亘りて築堤の崩壞、路盤の龜裂陷沒、線路の蛇行波狀等あり、且二十六哩附近に於て一列車遭難の儘線路上にその殘骸を横たへあるが如き狀況なりしが大隊長は鋭意これが復舊に努め特に十二日以降は戒嚴司令部より配屬せられたる在鄉軍人會百十一名（十二日より十六日迄埼玉縣比企郡聯合分會三十二名、十三日より十七日迄宮城縣名取郡聯合分會七十九名の應援を得同十六日午後三時三十分全線作業完了同十一時三十分試運轉終了翌十七日午前五時より横濱大船間複線運轉を開始するを得茲に東海道方面の輸送に大なる效果を生ずるに至れり。

材料廠は十二日以降大船停車場に位置して同驛構内に於ける陷沒線路及び脫線車輛の整理並に器材の補給等に任じ二十四日第二大隊と共に屯營歸還す。（以上鐵道第一聯隊記錄拔萃）

五、大船平塚間

東海道線大船平塚間（馬入川橋梁を含む）應急工事は東京建設事務所に於て施行した。

大船平塚間線路應急工事

(イ)概　說

九月三日上越南線沼田派出所へ勞働者の輸送、食料品その他材料の蒐集及び貨物自動車の供給、出働者は何れも三日間の食料を携帶、品川驛構内の車掌宿泊所その他の建物を出働者の收容所とし新橋保線事務所に於て食事を供給することとした。沼田發の先發隊は東北本線荒川橋梁不通のため川口町驛より徒歩にて、後發隊は貨物自動車三輛に土工その他線路器具及び食料品等を滿載し何れも四日品川に到着翌五日人夫並に物資の輸送に就き八王子平塚藤澤方面各道路を實地調査の結果、目黒より多摩川二子渡しを經て藤澤に至る道路を選定し、六月一同出發、七日藤澤に到着の上藤澤驛を根據とし、藤澤驛向乘降場上家内に假泊所を設け大郡線より到着した人夫も全部これに宿泊せしめ八日より應急工事に着手した。

工事の順序は先づ馬入川東岸迄の單線工事を急施し續いて複線工事に着手すると共に一方本工事中最も難關である馬入川橋梁工事に着手したのである。

馬入川に於ては工事中に大小三回の洪水に襲はれその度毎に本橋の架桁用足場及び旅客連絡用假橋は全部或は一部流失破壞されたが、各從事員の努力により十月二十一日工事竣成と共に開通を見るに至つた。

(ロ)勞働者の募集

工事施行に當つて勞働者の募集に就ては非常に困難を感じた。現場附近の人家は亦大なる損害を受け大部分の家屋は倒壞又は傾斜したため附近の人々は各自の應急處置に忙殺されてゐる樣な有樣であつたから、現場附近で人夫を募集することは當初不可能のことであつた。例へ應募者があるにもせよそれは極めて少數であつて、斯くの如き大被害の應急工事をなすには到底間に合ふべくもなかつた。依て東京建設事務所は上越南線を始め長岡、盛岡、秋田、米子各建設事務所に應援を求め、差當り上越南線の直轄工事に使役中の人夫を百人及び大郡線請負人鐵道工業の使役せる人夫百五十人を續いて藤澤に急行させ又附近の宮代組から漸く六十人を集めさせて工事に着手し、旁ら東京近在各方面に募集を努め鐵道工業、大丸組及び熱海線に使役中の有馬組より集めた結果十日後の十三日には總計千三百人に數ふるに至つた。

その内交通機關の復舊に伴つて應募者益々增加し又現場附近の失業者などの應募するものもあつて計畫通り使役することが出來た。

尙人夫の收容所は空貨車又は藤澤茅ヶ崎馬入川東西岸に假小屋を設置しこれに充て寢具は藁莚毛布等を貸與したのである。

當時の人夫賃は左の通り定めた。

職名	九月中賃銀	十月以後賃銀	職名	九月中賃銀	十月以後賃銀
並人夫	三〇〇	二五〇	人夫付馬車	一〇〇〇	一〇〇〇
鳶	四〇〇	四〇〇	舟付船頭		一〇〇〇
大工	五〇〇	四〇〇	船頭	五〇〇	四〇〇
木挽工	五〇〇	四〇〇	舟	二五〇	
鍛冶工	六〇〇	四五〇	石工	五〇〇	四〇〇
女人夫	一八〇	一二〇	潛水夫	九〇〇	
土方		二七〇	潛水夫助手	三〇〇	

(ハ)材料の蒐集

材料品の蒐集に就ても勞働者の募集と同樣上越南線を始とし熱海線丹那隧道の(熱海口)工事材料及び長岡秋田盛岡岐阜等の各建設事務所から蒐集した。尙これ等の材料が現場に到着する以前に急を要するものは現場附近の相模鐵道會社の在庫品同工場の倒壞材料海軍火藥庫の貯藏品及び神奈川縣廳馬入川國道改修工事用材並に茅ヶ崎平塚國府津の商人の在庫品等を借用或は購入し又茅ヶ崎驛構內に於て顚覆せる貨物列車には幸にも直ちに必要とした繩吹木材類を多數積載した貨車があつて大部分は荷受人不明のものであつたので驛長の立會を求めてこれを使用したこれは後日荷主の申出を待つて驛長立會の上單價は震災前のものに準じこれを處理した。

材料の現場蒐集に付て第一に困つたことは土地不案內であることはいふまでもなかつたが官廳と軍隊との事業は徵發令を適用するといふことが一般地方民に信じられてゐたことと第二には物資供給絕無の折柄物價騰貴を豫想し在庫品を隱匿することであつたがそれ等の事情は大體想像も付いたので現品持込と同時に現金引替を條件として漸く了解を得る事が出來たやうな次第である。

斯くして茅ヶ崎驛又は馬入川東岸迄の線路が開通見る內に各方面から續々材料が輸送され材料蒐集も緩和されたがこれ等の材料の大部分を使用した馬入川は前後三回の水害のため主要材料丸太材は流失したので流失材料を拾つたり補充分の購入に各方面へ人を派遣する等又一入の苦心を要した。

材料運搬の內上越南線より輸送した最初のものは新宿八王子間四列車の運行があるので八王子より座間厚木町を經て平塚及び藤澤方面に運搬を計畫し現場を視察した處が各所の橋梁十數箇所流失しこれを復舊するのは困難で交通不可能であつたから不止得品川より貨物自動車で陸送した。又熱海線丹那隧道工事材料の運搬には陸送到底不可能であつて海送するより外なかつたが船を得るのも又困難であつた。併し漸く沼津でこれを調達し續いて東京にて朝日丸(三百噸)を大丸組に調達させ馬入川河口迄の輸送をすることとした。

(ニ)被害の狀況

(一)線路その他

大船藤澤間は三十哩二十八鎖より十鎖間の築堤は崩壞し線路は波狀を呈し三呎乃至四呎の沈下を生じた。上り線は下り線に比して被害がなかつた。宮の前避溢橋(三十哩七十九鎖)の第一橋臺は約二呎前に移動し尙これより六鎖間は無數の龜裂を生じた所があつた。第二報寺川拱橋(三十一哩六十四鎖)は本線

に横斷的に約八寸の龜裂があつて、土砂が陷落してゐた。堺川橋梁(三十二哩)の前後の築堤は六呎乃至十呎の沈下を生じ、本區間の被害中最も大なるものであつた。これ等は主として築堤の上り下り線の中央に縱斷的に龜裂斷層を生じ、陷落の程度は施工基面にて上り下り線の差約六呎乃至十呎であつて斜に地辷した所が多かつた。

藤澤辻堂間は藤澤驛より約一哩の處にて下り線進行中の貨物列車脫線顚覆して、上下兩線を支障し約一哩半の鵠ヶ澤川橋梁の前後は築堤沈下四呎乃至八呎で最も大なる處は二十呎に及んだ。これより築堤初取の崩壞、陷落等あつたが大なるものは無かつた。

辻堂茅ヶ崎間は基面の陷沒大小十數箇所あつて線路は波狀をなしてゐるが被害は比較的僅少であつた茅ヶ崎平塚間は全體に亘り基面陷沒し法尻の石垣は倒壞し線路は大波狀を呈し殆んど舊體を認められなかつた。馬入川橋梁東方橋臺附近に連なる十數鎖間の十數尺の築堤に至つては殊に甚しく周圍の田面と同高位に陷落した。同橋梁西方橋臺に連る築堤は約五鎖間陷沒しただけであつた。

(ニ)馬入川橋梁

沿革及び構造概要

本橋梁は茅ヶ崎平塚間東京驛起點三十八哩六十一鎖十九節六の馬入川に架設せられ、上下總延長四千二百五十三呎六吋、單線並列式にして、上下兩線共徑間七十呎の鈑桁二十八連より成り、橋梁上線路は水平直線であつてその方向は南八十一度西である。上り線は明治二十一年八月下り線は複線增設として明治三十一年四月の建設にかかり、上り線に於ては橋脚第二十二號及び第二十三號は明治四十五年一月に第二號、第四號、第八號及び第十一號は大正五年二月に何れも强度不足の故を以てその上部を補强改築し、又第十號乃至第二十七號及び沼津方橋臺は煉鐵製の舊鈑桁を三三新鈑桁に更換するに當り(機關車荷重の增加に對する强度不足のため)兩橋桁の高さの相違に應じて橋脚頂を低下させる必要が起つて、大正十一年四月これが改造を行つた。而して震災當時に於ける本橋構造の大要は次の如くである。

下部工

上下線用橋臺　基礎は杭打混凝土工軀體は煉化石積で隅角には石材を用ひ、形は凹字形である。

上り線用橋脚　基礎は第十五號より第二十號に至る六基の(橋脚を除き、他は煉化石積の短徑七呎六吋長徑十二呎二吋の楕圓形井筒を用ひ、その深さは約二十七呎乃至三十七呎であつて第十五號より第二十號に至る橋脚は杭打混凝土工である。軀體煉化石積で隅角の水切又は半圓形をなせる部分には石材を混用してゐる。

下り線用橋脚　基礎は短徑七呎六吋長徑十三呎八吋の楕圓形井筒を笠石下約三十四呎乃至四十五呎の地點迄沈下したものである。軀體はその構造上り線に同じ

上部工

上り線用鈑桁第一號より第十號迄は重量約二十二噸(工務型と稱せしもの)第十一號より第二十八號迄は二十七噸三(E三三)のもので(大正十一年春架換を行ふまでは第十一號乃至第二十八號は錬鐵製工務型鈑桁で重量約二十二噸であつた)下り線用鈑桁は上り線と同じく二十二噸のものである。材料は何れも鋼である。

被害狀況

上り線に在りては東京方竝に沼津方兩橋臺共河心に向つて傾斜し、移動六吋に及んだ。東京方橋臺はバラス止破壞し、四字形軀體の川上方側面部は縱に切斷し川下方側面部には大なる龜裂を生じた。第一號より第四號に至る四基の橋脚は地盤面以下約二呎六吋乃至四呎の箇所にて切斷摺動し、切斷面以下の軀

體工には數箇所龜裂を生じ又第七號第十號第十一號及び第十四號乃至第二十號合計十基の橋脚は核座面より十五呎乃至二十二呎の箇所にて切斷顚倒し殘餘の十三基は桁座面より下十二呎乃至二十一呎の箇所にて切斷顚倒せるのみならず井筒も亦笠石面下三呎乃至十一呎の箇所にて切斷し上部の摺動せるものが多かつた。

鈑桁は第一號より第四號に至る四連は東京方橋臺に向つて六吋乃至一呎摺動したが墜落するには至らなかつた。殘り二十四連は盡く墜落して大半川下に横たはり東京方橋臺に向つて約三呎乃至十呎移動した位置に在つた。下り線に在りては東京方橋臺は前方に約十吋移動し、且つバラス止切斷して川上方側面に斜に龜裂を生じ沼津方橋臺は前方に約二呎移動した。而して第一號乃至第五號及び第十號の六橋脚は龜裂を生じ中心點に於て一吋四分の一乃至八吋の狂ひを生じたが殘りの二十一橋脚は何れも桁座面より下十三呎乃至十八呎の箇所で切斷顚倒した。

橋臺及び橋脚の地盤以下の被害は未だ調査するに至らないが多少の被害あるのは推測に難くない。

鈑桁は第一號より第五號に至る五連は東京方橋臺に向つて六吋乃至一呎六吋移動し殘りの二十三連は盡く川下に墜落し東京方橋臺に向つて約三呎乃至三十呎進出した位置に横たはつた。

被害狀況は概ね上記の如くであつたが本橋の被害調査は震災發生後旬日を經過して着手しその間驟雨のための出水等があつたので震災直後に比し轉倒橋脚及び墜落橋桁の位置等に多少の差異あるのは免れなかつた。又下り線は應急工事に際し殘存せる基礎工を假橋に使用したので地下に於ける破損は未だ調査するを得なかつたが上り線に在つては改築のため折斷せる橋脚の基礎の周圍に箱枠を降下したから平水面以下約十五呎間に於ける井筒の被害をも知ることが出來た。

次に各橋脚の顚倒せし位置を見るに橋の中心線に平行(南八十一度西)して橋脚頭を東京方に向け線路中心線より稍川下に於て扁平に倒れたるもの上り線十二基下り線二基これと直角を爲し橋脚頭を川下(北九度西)に向け倒れたもの上り線四基下り線七基小端竪に倒れたもの上り線一基この兩方位の中間に扁平に倒れたもの上り線四基下り線九基この外調査の際出水のために水中に沒して位置不明となりしもの上り線二基下り線三基あつたが何れも東南四分圓圈外に出たものはなかつたといふてもよい。斯くの如く顚倒方位は大別して三種となるがこれは桁の重量構造等と何等かの關係があるのではないかと疑はれたから仔細にこれを檢べた處前に述べた如く本橋に於ては二種の鈑桁を使用し上り線沼津方十八連は重量二十七噸三(E三三)のもので爾餘の上り線十連及び下り線二十八連は盡く二十二噸(工務型)のものであつた。而して橋脚で線路中心線に平行に倒れたものは二十七噸三の桁を支ふるものの十二基に對し二十二噸の桁を支ふるものは二基線路中心線に直角の方向に倒れたものは前者の無に對し後者は十二基又斜の方向に倒れたものは前者の三基に對し後者は十基であつた。これに依つて見ると線隊に平行に倒れたものは二十七噸三の桁を支ふるものに多く然らざるものは二十二噸の桁を支ふるもの一であつて定着法は固定端に在つては床鈑を定着桿を以て橋脚に締着し又可動端に在つては床鈑に楕圓形孔を穿ちこれに圓形定着桿を挿入せるものであつて高さ等にも多少の差はあるが定着法及び構造は全然同玆に注意すべきは上り線第十五號橋脚下り線第十號橋脚及び第二十三號橋脚の床石部分は何れも鈑桁に附着したまま軀體工より切斷分離せることである。これ本橋に於ては定着桿の強度に比し軀體上部の强度餘りに薄弱なことを示すものといふことが出來る尙上り線橋脚の修理に當り井筒にも地下數尺の處で龜裂、切斷偏倚壓挫傾斜等のあることを發見し地表上の露出部に大破損を與ふるが如き力の加

はる場合には地下にも亦地質及び構造物の地表上下の質量等に應じて相當の被害の存在を考慮するの要あることを指示してゐた。(馬入川橋梁の沿革及び構造概要、被害狀況は研究所の震害調査報告に依る)

(ホ)線路その他の應急工事

九月七日上越南線の一行は藤澤に到着し各丁場の線路工手の配置を定め地方傭出人夫六十人(官代組)及び保線事務所線路工手二十人その他雜役五十人を以て築堤橋梁の修理係と轉覆機關車及び貨車並にその他の障害物片付係とに分ち、先づ單線工事を急施し而して後複線工事を施工することとし、茅ケ崎平塚間は被害が甚大であるのと人夫不足のため、大船茅ケ崎間に全力を注ぎ、一と先づ茅ケ崎驛迄開通の見込を立てた後に於て茅ケ崎平塚間を施工する豫定で線路その他の應急復舊工事に着手したのである。

大船藤澤間は上り線が比較的被害少く凡て高い位置にあつたので專らこれを利用し、下り線の土砂を用ひ低所は勾配を付し或は枕木サンドルで基面を作り列車を通すのに適當な程度に修理することとし、九月八日着手十日午前中に竣成し午後零時三十分試運轉の上一時より單線運轉を開始した。依つて線路補修上必要な人員を殘し全部茅ケ崎方面に配付した。

藤澤辻堂間に於ては障害の大なる箇所(線路被害又は顚覆列車等にて)はその儘に線路を迂回し處々にて上下線を切替ふることとし、九月九日着手した。この頃は勞働者も續々增加し物資の供給も行渡つて來たので工事も案外進捗して十一日午後一時竣成と共に開通した。人夫の殘餘は茅ケ崎驛以西馬入川東岸の工事應援に手配した。

辻堂茅ケ崎間は十日に着手して十二日開通した。

茅ケ崎驛馬入川東岸間は十一日に着手した。この區間は被害甚大ではあるが一日も早く幾分でも徒歩連絡の距離を短縮し旅客の便を圖る必要があるので、茅ケ崎驛より約一哩の鳥居戸川踏切に假驛を設置し十三日ここまで開通始めて徒歩連絡を開始した。

鳥居戸川假驛より馬入川東岸假驛間及び平塚驛より馬入川西岸假驛迄の應急工事は十三日に着手し、これと同時に大船驛馬入川東岸迄の複線工事を鐵道工業、大丸組、宮代組等の請負として着手した。

應急工事用の土砂は簀などで運搬したものであるが主として相模鐵道會社の輕便機關車を借用してこれに充てた。又複線工事に用ゆる土砂の大部分は辻堂茅ケ崎間の切取箇所の砂山を土取場として建築列車で運搬したのである。大船平塚間に於ける橋梁の內鳥居戸川橋梁(四十呎六連)及び茅ケ川橋梁(四十呎二連)は何れも凡て丸太材又は枕木サンドルで應急修理し橋臺裏及び翼壁の崩壞せしものは空俵及び叺又はセメント空袋を利用して土俵となし所定の高さに疊築し運轉に差支ない程度に補强及び修理したのである。

連絡設備は最初徒歩連絡の距離の短縮を謀つて茅ケ崎驛より平塚方へ約一哩の地點鳥居戸川踏切に假驛(假乘降場)六百呎上下二箇所小荷物取扱所上家二十坪一棟旅客待合所上家三十坪一棟假便所三箇所)の設備をなし、これと同時に徒歩連絡用馬入川道假橋(巾六呎延長百五十間)を急造し十三日右假驛と共に使用を開始し乘客その他の交通上に至大の便宜を與へた。然るに十四日暴風雨のため馬入川增水し右假橋全部流失したので直ちに復舊手配をなし、橋杭その他の木材類は神奈川縣廳の材料を借用し上越線より持ち來つた六十封度軌條を桁とし前回よりも堅固な構造に更へて築造した。この間渡船十二艘を仕立て渡船場は水利の都合上これを馬入川鐵道橋下流とし旅客その他の連絡に供したのである。

十五日出水は減退しなかつたが連絡用假橋の杭打に着手し、十七日正午人道橋落成し同時に渡船を廢した。施工中であつた鳥居戸川假驛より馬入川東岸假驛間の單線應急工事は竣成し九月二十七日試運轉の上翌廿八日より列車を同所迄進め同時に鳥居戸川假驛は之を廢止し徒歩連絡區間を短縮した。

この間にも又々水害に遭遇し、廿四日の增水には連絡橋の西岸一部長さ十五間墜落したが直に復舊し、廿五

日增水六呎に及んだため再度その全部を流失した、依て二十六日より全力を注いで復舊に着手し二十九日完了した。

一方神奈川縣廳の依託を受けて陸軍工兵隊の手で工事中であつた馬入川人道橋は十月四日落成したので徒歩連絡に非常に好都合になつた。

(ヘ)馬入川橋梁應急工事

馬入川橋梁應急復舊工事はこれを請負に付せず直營を以て萬事臨機の手段に出づるを得策とし、九月十日現場の調査を完了し東岸現場附近の民家を借り受け假事務所、職員宿泊所、人夫小舍、炊事場等の設備をなし職員及び工手の一部を藤澤より移轉させ十三日馬入川の西岸に假事務所を設け應急工事用材料の蒐集の關係等を考慮して左の計畫を決定した。

一、單線ニテ開通スルコト。

一、假橋架設ノ位置ハ下リ線ヲ選定ノコト。

右は被害の狀況に顧みて墜落鐵桁の橋脚礎基を妨げて居る處割合に少いのと架設上、下流の方が安全なのを認め且又材料運輸に便を得る爲である。

一、施工基面ノ高サハ被害前ト同高トスルコト。

一、鐵桁徑間七十呎二十八連ハ凡テ現場ニアルモノヲ架工使用ノコト。

右は平塚驛構內に存在する新桁と架設替した舊桁九連と下り線の墜落桁を取揚げ使用のものが九連及び下り線に殘つてゐる桁五連をその儘、又上り線に殘つてゐる五連を使用することとしたのである。

一、假橋脚ハ在來ノ基礎ヲ應用シ壞倒支障セル橋脚上部ヲ排除シ下部ノ切斷部ヲ水平ニ切均シソノ高サニ應ジテ「コンクリート」ヲ補足シ高低ヲ整理シ是レヲ土臺トシテ米國松挽材ヲ以テ堅固ニ「ベント」ヲ建込ム

コト。

右計畫は要するに神奈川縣廳馬入川國道橋改修工事場に使用中の角材及びセメントその他の材料が貯藏してあるのに着眼し且これが借用の協議纏りたることと、當所の材料配給の日數を考慮して決定したのである。

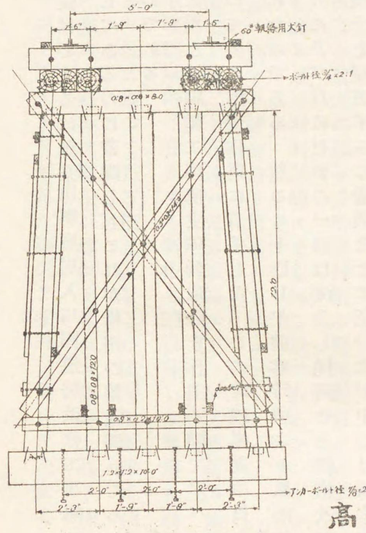
この計畫に從ひ橋脚施工箇所支障物取除き作業基礎工事「ベント」切組、及び建込、桁架設の組を作り材料の蒐集と相俟つて直に準備作業に着手した。この時現場從事員の數は人夫を合せて總計千五百人といふ盛況となつてゐたのである。然るに十四日午前零時頃より風雨起つて午前五時頃には馬入川の出水は平水位より約七呎に及び、爲に材料の一部は流失し墜落せる鐵桁及び倒壞橋脚はその位置に異動を生じ忽ち當初の計畫の幾分を變更するの餘儀なきに至つたが、十七日減水すると共に一齊に各種の作業に着手し各從事員は全力を傾注して日夜その任に當つたのである。

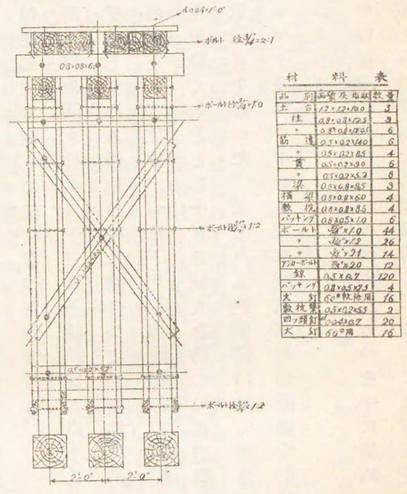
橋脚施行箇所支障取除き作業は十三日全線に亘り着手したが十四日の出水で流木と塵芥とが軌條枕木の取付いた儘墜落してゐる鐵桁の間に嚙合つて工事施行が思ふ樣に行かなかつたのみならず上り線の折斷橋脚が今回基礎として使用すべき下り線切斷橋脚の基礎に乘り重なつて支障してゐるものが多數あるので先づこれを取除くこととし十五日減水を待つて鐵道聯隊の爆發隊によりダイナマイトでこれを取除き十八日には取除きを終つた。又七、八、九號橋脚の如く墜落せる鐵桁がその切斷面を支障せるものは二十噸卷チエンブロツク及びウヰンチ或は酸素瓦斯切斷機で引落し又は切斷して二十二日全く支障物取除作業を完了したのである。

基礎工事は折斷橋脚の切斷面の不規則なものを平に切均しその上に一定の高さにコンクリート工を施し又徑間の長短を整理するために橋脚に添加して杭打基礎工を施した。二十三號、七、八號橋脚の如き水面よ

馬入川橋梁應急工事用橋脚

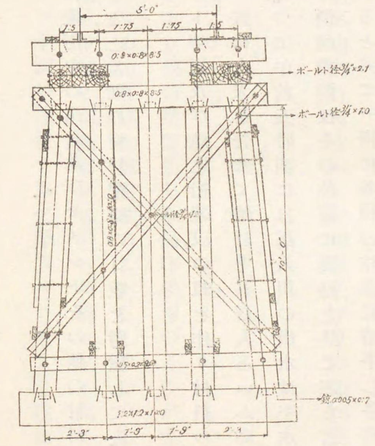
高拾貳呎

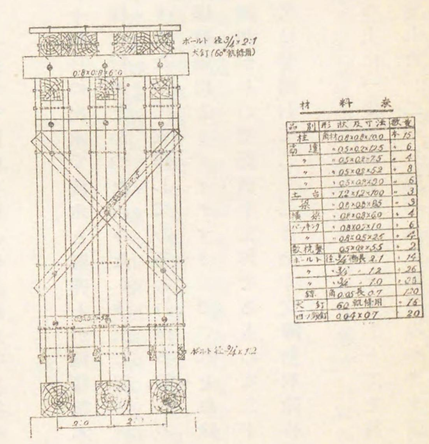




材　料　表

名　別	寸法及重量	數量
土　台	12×12×180	2
柱	0.8×0.8×12.0	3
〃	0.8×0.8×10.0	6
筋　違	0.5×0.2×14.0	6
〃	0.5×0.2×8.5	4
貫	0.5×0.2×3.0	6
〃	0.5×0.2×5.7	8
桁	0.8×0.8×8.0	3
横　桁	0.8×0.8×6.0	4
敷　桁	0.8×0.8×8.5	4
パットン	0.8×0.5×1.0	6
ボールト	¾"×1.0	44
〃	¾"×7.1	24
〃	¾"×2.1	14
下ノ8-ボルト	¾"×20	12
鎹	0.5×0.7	120
パットン	0.8×0.5×2.1	4
犬　釘	60°鉄道用	16
敷枕鋲	0.5×0.2×8.5	2
四ツ頭釘	0.3×1.0×7	20
犬　釘	60°用	16

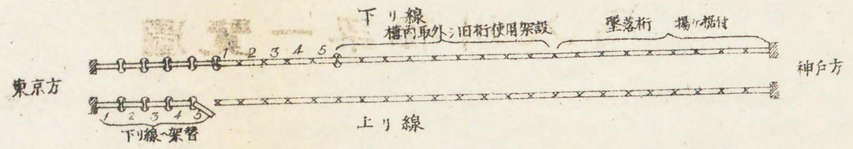




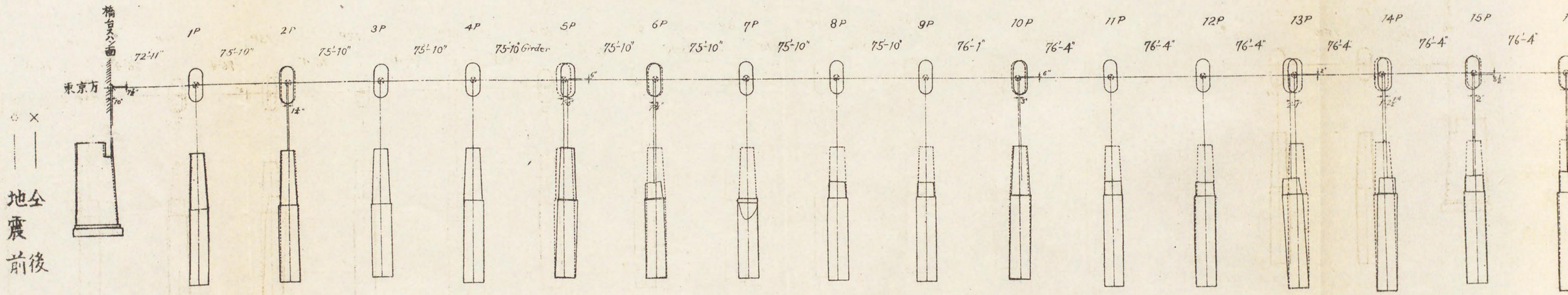
材　料　表

名　別	寸法及重量	數量
柱	新0.8×0.8×10.0	4
筋　違	〃 0.5×0.2×7.5	6
〃	〃 0.5×0.2×7.5	4
〃	〃 0.5×0.2×5.2	8
〃	〃 0.5×0.2×4.0	6
土　台	〃 12×12×180	2
桁	〃 0.8×0.8×8.5	3
横　桁	〃 0.8×0.8×6.0	4
パットン	〃 0.8×0.5×1.0	6
〃	〃 0.8×0.5×2.5	4
敷枕鋲	0.5×0.2×5.5	2
ボールト	徑¾"強長 2.1	14
〃	〃 ¾" 〃 1.2	26
〃	〃 ¾" 〃 1.0	22
鎹	角0.5×0.7	120
犬　釘	60°鉄道用	16
四ツ頭釘	0.3×0.7	20

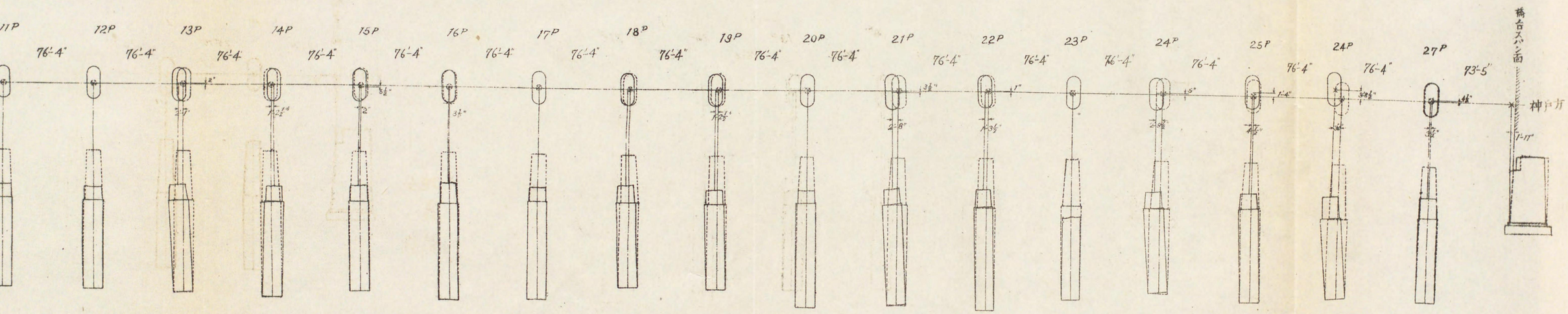
馬入川橋梁一覽圖

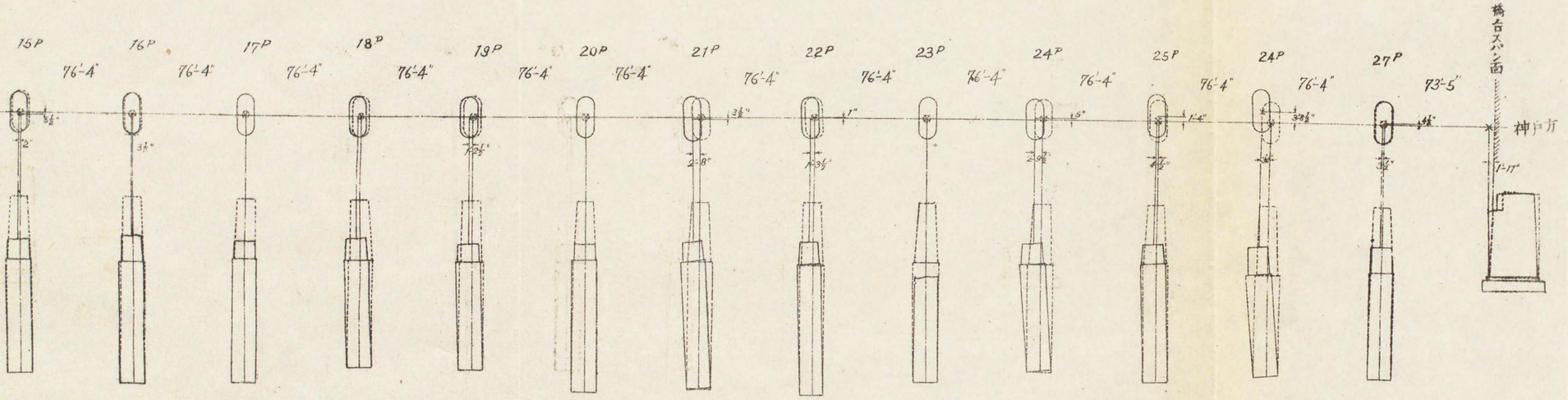


凡例 × 印ハ橋脚ノ倒壊セルモノ ◎印ノ龜裂アルモ尚使用シ得ルモノ ═ 細線ノ個所鐵桁ノ全部墜落セルモノ



入川橋梁一覽圖


11P
12P
13P
14P
15P
16P
17P
18P
19P
20P
21P
22P
23P
24P
25P
24P
27P
76'-4"
73'-5"
橋台ス下面
神戸方


15P
16P
17P
18P
19P
20P
21P
22P
23P
24P
25P
24P
27P
76'-4"
73'-5"
橋台スパン面
神戸方

り五呎ー七呎の水中で切斷せるものは矢板工又は沈床枠締切を施して箱枠を下げ殊に七號橋脚の如く切斷面が著しく傾斜し泥土中に沒してゐるものはその周圍に杭打を施し軌條を格子形に組んで鐵筋コンクリートとなし、八號の如きは潛水夫をして箱枠の下部を洩はせ橋脚の周圍に充分喰込ませて橋脚と箱枠の間隙には袋詰コンクリートを詰込んだ後水中コンクリートを施した。

ベント切込は前述神奈川縣廳の材料を借用し別紙圖面の通りその高さを十呎と十二呎とに分ち、九月十三日に着手し西岸より基礎工事の完成を待つて二十六日建込に着手し豫め基礎中に埋め込んだボルートで土臺を取付筋違振止を充分に取り付けた。これ等の材料は凡て宮代組砂利線を借用布設して運搬し十月十七日全部建込を終了したのである。ベント建込中ロープ切斷のため角材の下敷となり一名即死した、桁架設は先づ下り線の墜落した二十一號より二十八號迄の鐵桁の引起方に十三日より着手し二十六日に全部引起濟となり、これを枕木サンドルで横取して原徑間に架設を終り、東京方臺より五徑間は移動を修正して原位置に復した儘とし二十六日より架桁用足場に着手し水中に於ける足場は凡て杭打とし特に第九徑間は水深甚大なので舟を兩橋脚間に繫留し、その上に足場を組立て十月十日架設用足場の組立を竣成し、十一日には早朝より西岸では平塚驛構內に於て古桁の四つに分解せしものを組立て、鋲鋲を終へた桁を送り込む準備を整へ、東岸方では上り線に殘つてゐる桁五連を送出しの下準備をしたが、十日夕刻よりの暴風雨のため夜半に至つて五呎の增水となり遂に旬日の苦心に成れる前記足場は大部分流失してしまつた。十二日減水を待つて極力復舊に着手した、流失した箇所は主として基礎杭打箇所であつてこれ等の杭は半數打替をしなければならなかつた。日夜勞力の結果十五日早くも足場復舊し同時に東岸に於ては手卷ウインチにて、西岸は機關車を使用して桁架設を始め十九日無事全徑間を終了した。尙第一、二、三、四橋は龜裂を生じてゐるので安全を期するため枕木サンドルでこれを補足し、又二十八號桁の如きは平面に於て桁中

心迄約一呎の彎曲のある桁を使用したのでこの桁の中間を杭打基礎の上に枕木サンドルを以てこれを完全に補強したのである。

橋上線路布設は架設の終つた分から進め二十日午前中に終了し午後二時試運轉の結果良好であつたから引續き待避所その他の設備を終へ翌二十一日早朝より營業列車の運轉を見るに至つたのである。

又開通直後第六號より第九號橋脚に電柱を親柱とし三角形の水刎を築造した。

馬入川鐵道橋爆破作業に關し鐵道第一聯隊震災關係業務詳報に次の如き記事がある。

九月十三日聯隊長は戒嚴司令官より左の要旨の命令を受く。

一、鐵道省は馬入川破壞橋梁應急修理のため轉覆飯桁の若干を爆破により清掃するを決しその實施を當部に依頼し來れり。

一、貴官はこれが實施に任ずべし。

一、實施の細部に關しては現場に於て鐵道省當事者と協議すべし。

依て聯隊長は第二大隊橋本工兵中尉以下七名を以てこれに當らしめ九月十五日以降破壞橋臺四個の爆破を實施完了せしめ同十八日横濱に歸還せしめたり。

又大井工場の技工三十二名が九月十三日より馬入川橋梁工事に出張し九月三十日迄引續き從事した旨同工場の應援日誌に記載されてゐるが十月一日以降のことは省略してある。

六、平塚二宮間

本區間は水戸保線事務所の應援擔當區間である依つて同應援隊の記錄をその儘摘錄する。

新橋保線事務所管內震災應急工事應援の命を受け直に當所技師以下百八十名を派遣することゝせり、一行は九月四日(晴)午前五時三十分第八〇八列車にて水戸驛發十時三十分南千住驛着下車當時南千住驛以南列車不通直に人員點呼をなし晝食後各自作業用具を荷車三輛に積載同所を出發午後三時東京驛に到着す。

それより土木工事部に於て東海道本線平塚二ノ宮間線路震災應急に從事すべき命を受け併せて滯在中食糧は本局に於て手配し難き旨申渡されたりとの日又人員の點檢をなしその夜は不逞詳人騷ぎに安き心もなく東京驛乘降場に露營せり。九月五日(晴)午前五時半作業用器具を「トロリー」二輛に分載し東京驛を發し品川驛に至り同驛乘降場に於ける新橋保線事務所假事務所に於て同所長竝に工務課長改良掛長に面接し食糧品は又事務所にても手配致し難き旨の通告を受け已むなく四日分の食糧として玄米九俵の交付を受けたり依つて他は現場にて供給を受くることゝ困難なる場合は横濱迄引返し同保線區の應援をなすことに決し午後十二時三十分品川驛發鶴見驛に至り(當時鶴見驛以南列車不通)下車、作業用具その他を「トロリー」二輛に積替へ同驛より線路を辿りて夜行を續けたりしもその間線路不通箇所多數あるのみならず線路內に點々として罹災民の假小屋あり「トロリー」運轉上不尠困難を來したるも各員努力し漸く午後十時三十分戸塚驛に到着せし處同驛を去る約二十鎖前方に脫線貨車あるを發見同車を假宿舍に充て午前十二時夕飯を喫したり。この日前記の如き强行に不拘一人の落伍もなかりき。

翌六日午前九時同所を出發し午後二時茅ケ崎驛に至りそれより平塚驛に向け進行中同驛を去る約一哩の箇所に於て東京鐵道局工務課技師に出會せし處同所より馬入川橋梁に至る間は線路崩壞陷沒地割等劇甚にして「トロリー」運轉不可能なる趣話有之その日は同所線路內に露營し九月七日全員を三分し一隊六十名は前日藤澤驛にて東京鐵道局工務課技師の購入し置きたる白米四十俵の交付を受け運搬の任に當り、尙一隊百名は野營地馬入川橋梁間線路を「トロリー」運轉に支障なき程度迄修理することにせしめ、殘餘の一隊十二名は炊事掛となし炊事に必要ある諸器具及び食糧品を「トロリー」に積載線路修理を俟つて先發せしめたり。同區間は又想像に餘る慘況線路は兩側陷沒して上下線路中間に大地割を生じ路盤は恰も筋骨の如き

軌條を上せたる儘兩側に傾き,馬入橋臺のみ徒らに高くして同橋梁橋脚は大分倒潰し鐵桁は河中に横はりその慘狀目も當てられず,彼の一瞬時の災禍の及びし處更に絶大なるに喫驚したり。而して馬入川を渡船し再び線路に出て大磯驛に到着同驛長と打合せ平塚大磯間二哩附近に脫線顚覆し在りし旅客列車の內脫線せざる客車五輛を發見し大磯驛下り場內信號機附近迄手押しこれを一行の宿舍とし應援隊本部に充當せり。當日中前記作業のため一人の負傷者を出したるは遺憾なり。こゝに於て線路被害箇所を視察し左の順序に依り九月八日より被害箇所の應急工事に着手することゝせり。

○九月八日　晴

平塚二宮間自四十一哩七十六鎖至四十二哩八鎖及び自四十一哩二十五鎖至四十一哩五十鎖線路應急工事に從事(下り線)

(イ)自四十一哩七十六鎖至四十二哩八鎖附近現場の狀態

同所は築堤にして上り線は右側に地盤割れ軌道傾斜し梯子形となり彎曲し電化用柱金物等軌道內に横はり所々建築定規に牴觸せり上り旅客列車は脫線顚覆しその儘にあり。

作業の方法

下り線を約六呎軌道中心に通じ高約一呎扛上し土砂及び砂利盛上げ搗固め障害物取除き復舊せしむ。

(ロ)自四十一哩二十五鎖至四十一哩五十鎖現場の狀態

同所は築堤にして古花水川,新花水川,花水川の各橋梁あり築堤の陷落一呎乃至六呎にして花水川橋梁前後の軌道は梯子形となり各橋梁は龜裂を生じ花水川橋臺は中央より縱に割れ東橋臺の翼壁は切斷傾斜す。

作業の方法

花水川橋梁橋臺割目に古枕木押込み土留とし東詰は土砂留として古枕木及び橋梁步板にて約二鎖間土留工を施し軌道高二呎乃至五呎を扛上し土砂盛上げ勾配は前後切盛し約百分ノ一に取付砂利撒布搗き固め障害物取除き復舊す。

○九月九日　晴

(イ)平塚大磯間自四十二哩三十七鎖至四十二哩四十七鎖下り線復舊工事

(ロ)大磯二宮間自四十四哩十六鎖至四十四哩五十三鎖上り復舊工事

(イ)現場の狀態

同所は築堤にして軌道は約四十五度右側に傾斜し砂利殆んどなく軌條はS形に彎曲し四十鎖附近は六呎許り地割し電化用金物横れり築堤一鎖間崩壞す。

作業の方法

高約三呎扛上し通り直し勾配は前後に約百分ノ一に取付土盛し砂利撒布搗固め障害物取除きたり。

(ロ)現場の狀態

同所は築堤にして路盤陷落二呎乃至六呎軌道中心間(十二呎)は三十呎に擴り又上り線のみ路盤の崩壞あり軌道の傾斜右側に四十五度あり十七鎖附近の不動川(徑間四十呎)の前後は路盤の陷落四呎以上,下り線西橋臺翼壁及び袖石垣は崩壞し五十二鎖附近下水(コンクリート造)は崩壞し電化用電柱及び金物倒れ障害甚し。

作業の方法

高三呎乃至六呎を扛上し土盛し砂利撒布搗固め勾配は前後の路盤切盛をなし約六十分の一に取付障害物を取除きたり。二宮驛乘降場擁壁(煉瓦造)崩壞せるを以て崩壞煉瓦を取片付杭打板張となせり。平塚大磯間下り線應急修理終了に付午前九時二十分試運轉し引續き運轉を開始す。

○九月十日　雨(暴風雨の模様あり)

一、大磯二宮間自四十二哩六十一鎖至四十二哩六十二鎖箇所を線路工手の半數にて應急修理せしむ以上午前中に終了。

一、午後線路工手その他全員にて自四十五哩六十六鎖至四十五哩七十四鎖箇所應急修理に從事。

一、建築工手は二宮驛乘降場修理に從事。

自四十二哩六十一鎖至四十二哩六十二鎖現場の狀態

同所は築堤にして上り線の路盤崩壞し軌條は右側に約三十度傾斜せり。

作業の方法

線路右側の一部は假土留工を施し土砂盛上げ線路扛上し砂利撒布搗固めをなす。

自四十五哩六十六鎖至四十五哩七十四鎖現場の狀態

同所は築堤及び切取箇所にして六十八鎖附近築堤約二鎖間は路盤の崩壞陷落約十二呎軌道の心々間は二十呎以上に擴り梯子形に吊らる。

作業の方法

上り線を土砂盛上げ勾配約八十分ノ一に前後の路盤を切上げ砂利撒布し搗固め障害物を取除きたり。

○九十一日　晴

一、大磯二宮間自四十五哩六十六鎖至四十五哩七十四鎖箇所應急修理に從事午前十時終了。

一、自四十四哩十六鎖至四十四哩五十三鎖箇所線路扛上土砂盛を施す。

一、二宮驛乘降場擁壁應急修理

一、大磯驛倒壞土家取片付

午前十一時大磯二宮間試運轉し引續き平塚二宮間單線運轉す。

右運轉開始に伴ひ給水設備の必要生じたるため平塚驛より海軍省平塚火藥廠工場に引込みある線路を利用同工場より給水を仰ぐことゝしこれがため同引込線震災箇所は當應援隊に於て應急修理を施すべく交渉同工場の承認を得たり。當日東神奈川駐在應援隊より來援を求められたるにより技手以下四十名を派遣することゝせり。

○九月十二日　晴

海軍省平塚火藥廠工場專用線應急修理し尙馬入川砂利線をも修理す右の內專用線は○哩六十鎖附近橋梁(徑間十二呎)前後約六鎖間築堤約六呎陷落し砂利線は所々不良箇所あり且つ砂利のため埋沒せり。

作業方法

土砂盛上げ線路扛上し搗固め砂利線は線路修理し砂利取除きたり。

○九月十三日　晴後雨

一、大磯二宮間四十四哩四十鎖附近下り線を建築列車運轉土砂盛上げ應急修理す。

一、四十四哩十七鎖附近不動川橋梁支保工用材料運搬

一、二宮驛乘降場擁壁應急修理及び大磯驛倒壞向乘降場上家取片付

○九月十四日　雨風

一、大磯二宮間四十五哩六十四鎖附近及び四十四哩四十鎖附近箇所下り線を建築列車運轉土砂運搬修理す。

一、大磯二宮間四哩九鎖附近は兩切取土留石垣にして約二鎖間左側石垣及び土砂崩壞下り線埋沒せるを取除き從事。

○九月十五日　雨風

一、大磯二宮間四十五哩六十鎖附近下り線應急修理(建築列車運轉土砂及び砂利運搬)
一、二宮驛乘降場擁壁修理
一、不動川橋梁支保工及び袖土俵積に從事。
○九月十六日、十七日　晴
一、建築列車運轉平塚大磯間四十一哩四十鎖及び四十二哩附近上り線修理。
一、不動川橋梁支保工及び袖土俵積に從事。
○九月十八日　晴
一、同　上
一、不動川橋梁支保工及び袖土俵積修了。
○九月十九日　晴
一、平塚二宮間建築列車運轉土砂及び砂利を撒布す。
一、不動川橋梁下り方面橋臺を古枕木サンドル組立假軌條(片側七本)桁架設し敷設軌條を整正す。
○九月二十日　晴
一、大磯驛構內を複線式に線路切換複線運轉す(午後四時開通)
一、建築列車運轉土砂及び砂利を運搬す。大磯二宮間四十四哩六十鎖附近に撒布す。
一、午後十時工務課長の命に依り平塚二宮間單線運轉の目的にて大磯構內二宮方面にて下り線を上り線に切換す。
○九月二十一日　晴
一、大磯驛構內に於て下り第二〇三列車切換線に入り機關車脫線す直ちに復舊に從事一時間にて線路を移設し開通せしめたり。
一、平塚二宮間建築列車運轉砂利撒布す。
○九月二十二日　雨
一、平塚二宮間建築列車運轉砂利撒布す。
○九月二十三日　晴風前日に同じ
午後七時大磯驛二宮寄線路を複線運轉すべく切換す。
○九月二十四日　雨後暴風雨
午前五時平塚二宮間線路を初列車通過前に徒歩巡回複線運轉せしむ大磯二宮間建築列車運轉砂利撒布す、これにて大體應急工事施行を了したるに依り線路を同日午後國府津保線區へ引渡し九月二十五日午前五時大磯發歸途に就く、この行程二十二日間の長期間中過度の勞務に服せしめたるに不拘病氣その他の爲歸還者僅かに十名に過ぎざりしは幸なりき。

一、單線開通
(イ)平塚大磯間　九月九日午前九時二十分作業期間自九月八日至九月九日
(ロ)大磯二宮間　九月十一日午前十一時作業期間自九月九日至九月十一日

二、複線開運應急修理終了
(イ)平塚二宮間　九月十八日
(ロ)大磯二宮間　九月二十日

試運轉施行　九月二十三日午後六時

三、複線開通

二平塚二宮間　九月二十四日午前六時

七二宮國府津間

宇都宮保線事務所の線路工手五十六名は九月十日より本區間の應急工事に當り同十三日複線工事を終了した。尙同隊は引續き本區間の築堤その他の補修工事に從事し全部を終へて歸還したのは九月二十六日である。

八國府津下曾我間

本區間線路應急工事は門司鐵道局應援隊(工務系從業員約百五十人を中心としその他を併せて二百七十一人より成る)が擔當し九月十一日より工事に着手した。

本隊の擔當區間は最初國府津松田間であつたが神戸鐵道局應援隊に增援が到着したので九月十三日下曾我松田間を割いて同局の擔當區域に追加し結局門司鐵道局は本區間を受持つことゝなつたのである。

本區間第一線は九月十七日、第二線は同月二十五日應急工事終了し以後隨所に線路補修工事を施行したが九月二十九日作業を打切つて國府津保線區に引繼ぎ門司鐵道局應援隊は順次歸路に就いた。

本區間線路の被害及び應急工事の狀況を知るため同局の記錄を載錄する。

門司鐵道應援隊應急工事狀況

(イ)線路震災概況

伊豆半島を中心とする今回の大震災地域に於ける線路及び建造物の被害多しと雖も震源地に最も近き熱海線に次ぎては東海道本線國府津松田間一帶をその最大なるものとす。當局應援團の應急作業に從事せる右區間中の國府津驛以西梅林跨線水路拱橋附近(起點五十一哩五十二鎖)に至る震災實況を略圖を以て概說すれば

(甲)在來線路は國府津下曾我間一帶に築堤連り下曾我驛以西も梅林跨線水路橋前後の一部を除き又築堤より成り國府津驛西部四十九哩二十五鎖附近最も高く約三十呎に達す。

(乙)本區間中五十哩四十鎖以西約半哩間大なる異狀を呈せざりし區間を除き殆んど全部の築堤崩壞又は陷落兩側の電柱倒壞せざるはなく更に原狀を止めず。殊に四十九哩二十五鎖前後下り線の如きは在來築堤を想像し得ざる程度に自然地盤迄沈下せり。軌條面は勿論この慘害に伴ひ全區間不陸を生ぜざるものなく上下線の間隔甚しきは五十呎以上に隔離し彎曲弧狀を爲すもの無數にして枕木と共に梯子形に殘留せる箇所少なからざるのみならず各所軌條接目より切斷せられ枕木の離散せるもの亦多數あり。

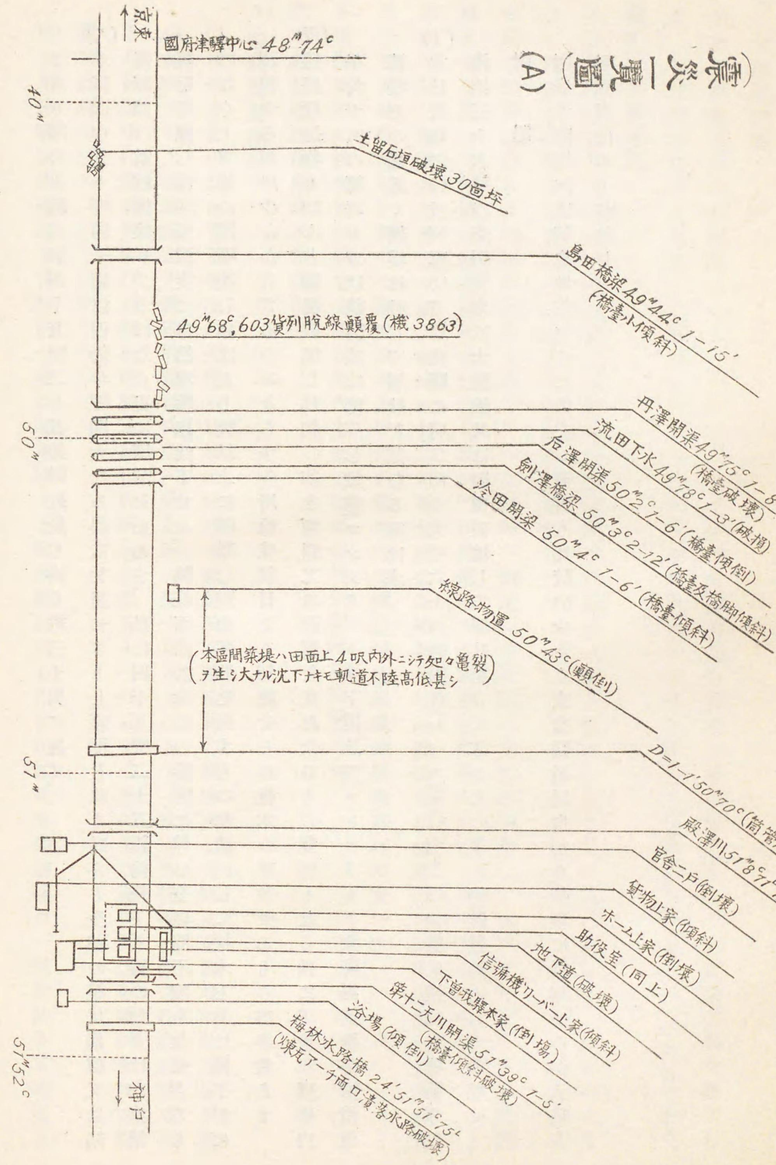
(丙)線路建造物も殆んど顚覆破壞し建物の如き傾斜又は顚覆を免れたるもの幾何もなく殊に下曾我驛構內平均十呎の築堤も或は龜裂或は陷落し鐵筋「コンクリート」地下道及び「コンクリート」乘降場擁壁等慘澒信號機その他悉く倒壞移動して原狀を認むる能はず。

(丁)當日貨物六〇三列車は下曾我驛に向ひ四十九哩六十八鎖附近(レベル)進行中この强震に遭遇し機關車は橫倒三十六輛の牽引貨車は大脫線又は顚覆破壞して原狀を存せざるもの多く殘骸雜然として錯綜せり。

附記

國府津驛構內は切取地盤なるためその被害も比較的少なく東京鐵道局自から修理に從事せるが大略左記圖面に示すが如し。

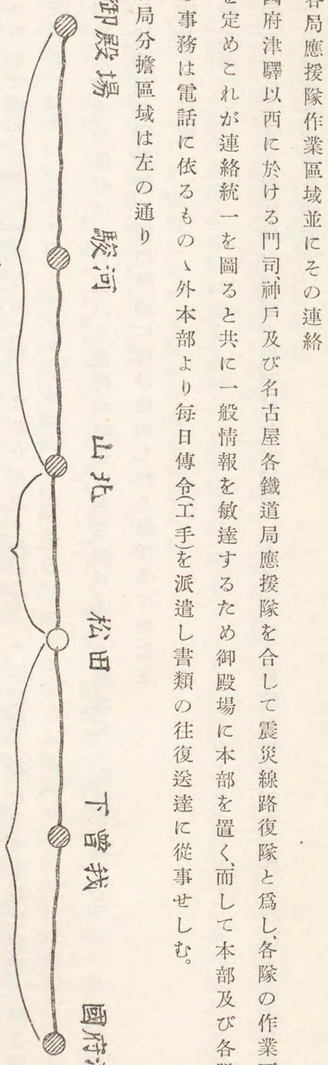
震災一覽圖 (A)



(ロ) 各局應援隊作業區域並にその連絡

國府津驛以西に於ける門司、神戸及び名古屋各鐵道局應援隊を合して震災線路復隊と爲し、各隊の作業區域を定めこれが連絡統一を圖ると共に一般情報を敏達するため御殿場に本部を置く而して本部及び各隊間の事務は電話に依るもの、外本部より毎日傳令(工手)を派遣し書類の往復送達に從事せしむ。

各局分擔區域は左の通り



その後門司隊の擔當たる國府津松田間の內下曾我驛の西方五十一哩五十二鎖以西は神戸隊に於て作業工手五十名增員に付同隊の擔當に移す。

(ハ) 應急工事施行の方針

一、線路の應急は先づ單線開通の急速を要するを以て在來の二線中比較的破壞程度の勘少なる部分を選み軌條を敷設し在來線にしてその儘使用可能の場所は出來得る限りこれを利用す。これが爲め中間切換箇所數多生ずるも止むを得ざるものとす。

一、切換箇所その他曲線は可成大半徑を可とするも十五鎖迄を許す。

一、勾配は六十分の一を標準とし出來得る限り緩勾配を採ること但し國府津驛西口在來百分の一の箇所は築堤陷沒甚しく殆んど地山に達しこれが復舊に最多日數を要し開通期日を決定するものなるを以て四十分の一迄は差支なし。

一、施行基面は幅十五呎以上とし法勾配は土俵を使用する箇所以外一割五分を標準とす。
一、切取部分勾配は現場に應じ適當に切開き芝工を要せず。
一、橋梁溝橋破壊されたる箇所にしてその取毀困難なるものはこれを迂廻して敷設するも差支なし。
一、川筋又は道路上を横斷する橋梁溝橋は通行疏水に支障を來さざる範圍に於てこれを低下し假橋或は土工を節約すること。
一、線路の山手に水溜を生ずる虞ある箇所は排水道を設くること。
一、軌條類不足するを以て軌條桁代用として在來鐵桁中使用せざるものを利用すること。
一、枕木は第二次復舊箇所の分を一時流用差支なし。
一、線路砂利は附近川筋より切込を採集撒布し或は從來上下線間堆積のものを充用し不足は第二次復舊箇所の分を使用すること。
一、下曾我驛の在來上下線を復舊するには地下道及び「コンクリート」擁壁破壞甚しく、これが取除き亦困難なるを以て寧ろ作業を輕易ならしむるため在來上り線を下り本線に、廻り線を上り本線に使用し得る樣敷設すること。
　同驛本線有效働長は八百呎以上乘降場延長は四百呎以上とし枕木にて假設すること。
一、信號機及び聯動機は線路開通に伴ひ使用し得る樣手入すること。

(二)工事施行の狀況

直營工事

　前記方針に基き各保線隊の現場分擔區域を別圖(其二)の通り定め、直營を以て工事の外臨時職工人夫を使役して單線應急作業を開始す。

　第一期(自九月十一日至九月十四日)

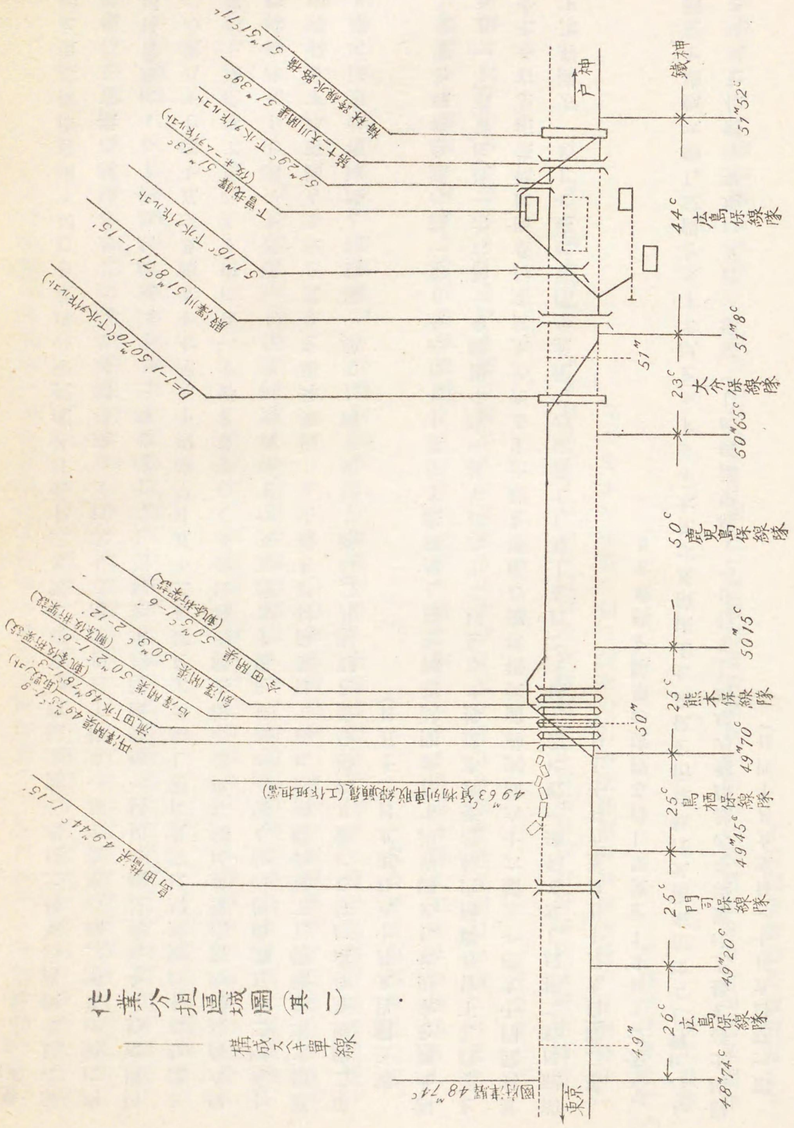
崩壞土砂を掻上げ築堤その他路盤の地均しを行ひつゝ橋梁溝橋にして破壞され又は地勢の變化を來せるものに對しては在來桁又は軌條桁を使用し土俵積及び枕木「サンドル」を以て下氷を假設し順次軌道を接續して先づトロリーを使用し得る程度の單線を構成せり。

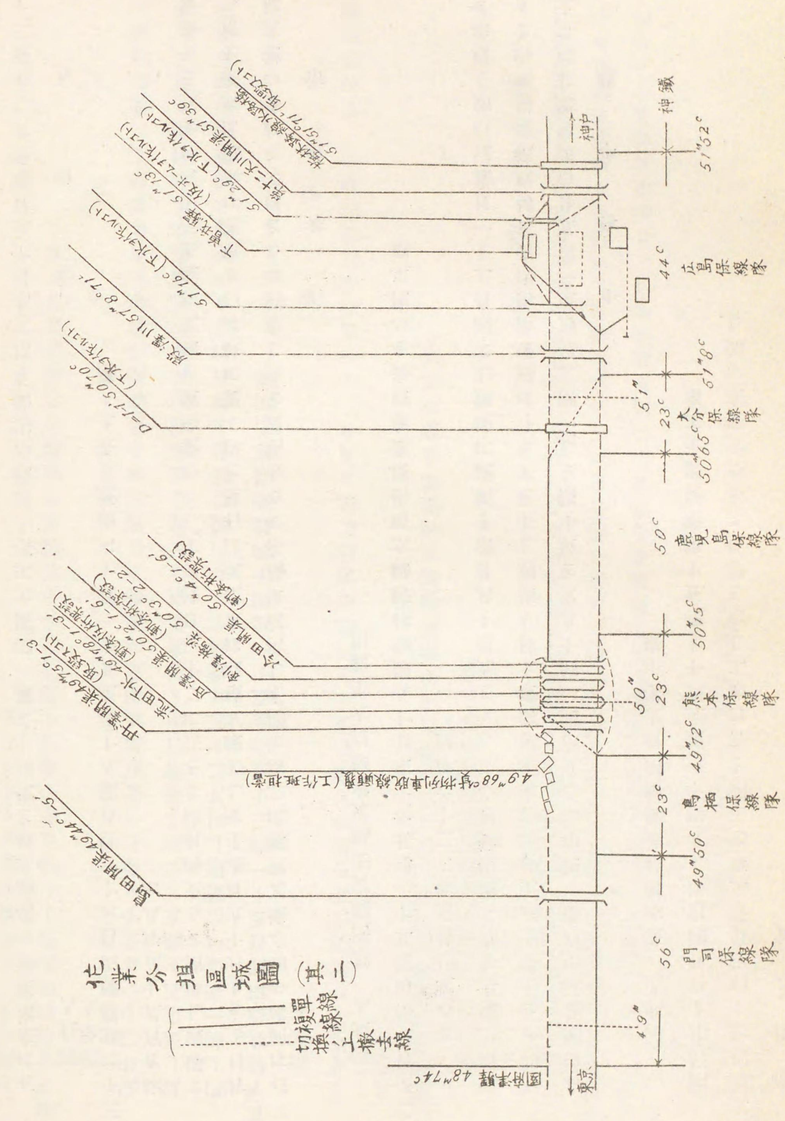
　第二期(自九月十五日至九月十七日)

前記に於て構成したる軌道一般に對し徐々これを上昇して豫定の勾配並半徑迄に達せしめ、一方國府津下曾我間四十九哩十九鎖六十六節天神前拱橋拱部の陷落を防止するため上部施行基面に軌條桁(左右各七本)を架設し下曾我驛構內軌道修理亦進捗せるを以て十六日午後一時半機關車一輛(六六一號)に貨車(ト一五五四九號を牽引せしめ國府津下曾我間試運轉を爲し無事終了す翌十七日に至り第一線の應急修理を完成す。

　第三期(自九月十八日至九月二十五日)

第二線應急作業に移るに當り現場分擔を別圖(其二)の通り變更す、而して第一線施行と略圖樣の方法に據り直營工事を繼續し下曾我驛構內に於ては側線材料を撤去して假乘降場を急設したるも國府津下曾我間四十九哩二十五鎖前後の如く盛土の多量を要する箇所及び下曾我松田間五十一哩五十一鎖七十五節梅林跨線水路拱橋の轉潰壁並に殘存拱部の撤去整理等は尙多くの手數を要すべきに由りその他工事進捗上得策と認むるもの數箇所は請負に附し極力工を進めニ十五日早朝四十九哩七十五鎖及び五十哩七十八鎖の二箇所に於て今回敷設線に切換へ建築臨時列車を利用して午前七時三十分試運轉無事終了、こゝに擔當區域內に於ける第二線の應急工事一旦終了を告げたるも本日より現場輸送を開始したる砂利の撒布その他隨所に於て線路の補修に從事し應急線路の完成に努めニ十九日各應援隊の作業を打切り國府津保線區に引繼げり。


戸神
鐵神
51"52c
44c
広島保線隊
51"
51"8c
23c
大分保線隊
50"65c
50c
鹿児島保線隊
50"15c
25c
熊本保線隊
30"
49"70c
25c
鳥栖保線隊
49"45c
25c
門司保線隊
49"20c
26c
広島保線隊
49"
48"74c
東京
D=1-1,507m(下水内径1.35)
51"8c 71'-13'
51"16c 下水内径1.35
下曽根橋 51"43c
51"29c 下水内径1.35
第十五川橋梁 51"38c
横林信号所 51"51"71c
51"16c (下水内径1.35)
50"65c
49"63 貨物列車取扱線踏切(工作担当)
49"74c
構成スキ間線
(一)圖域担分業作


戸神
鐵神
51"52c
44c
広島保線隊
51"
51"8c
23c
大分保線隊
50"65c
50c
鹿児島保線隊
50"15c
23c
熊本保線隊
50"
49"72c
23c
鳥栖保線隊
49"50c
56c
門司保線隊
49"
48"74c
東京
D=1-1,507m(下水内径1.35)
51"8c 71'-13'
51"16c 下水内径1.35
下曽根橋 51"43c
51"29c 下水内径1.35
第十五川橋梁 51"38c
横林信号所 51"51"71c
49"68c 貨物列車取扱線踏切(工作担当)
(二)圖域担分業作
構成スキ間線
切換え接手線

請負工事

工事進捗上前記直營工事第三期と併行施工したる請負工事の大要左の如し

一、國府津下曾我間自四十九哩十八鎖至四十九哩五十鎖築堤盛土工事

請負人　茨木縣結城郡絹川村大字小森　小林半藏

右は應急既成の第一線中心より左側へ約十九呎を最小幅とし、一割三分乃至一割五分の法勾配を以て土羽叩きとし盛土用土砂は在來築堤崩壞土砂を使用し不足する分は國府津構内西寄切取鐵道用地内より臨時土運車を以て現場輸送のことゝし九月十八日着手順調に進捗して同月二十一日豫定の如く竣功せり。この竣功數量四百二十六坪四

二、下曾我松田間五十一鎖七十五節梅林跨線水路拱橋應急撤去その他工事

請負人　靜岡縣富士郡元吉原村大字鈴川　石井與市

右は前述の如く煉瓦壁轉潰二線を閉塞し拱部は殘存せるも龜裂を生じ危險なるを以てこれ等の撤去取片付方を九月十九日着手せしめ煉瓦積塊は火藥又は石鑿を以て更に破碎の上取運び拱部は火藥を用ひて爆破し堆積せる土砂取除きと共に二十一日竣功す。この竣功數量煉瓦積撤去三十八坪七五三、土砂取除き百五十五坪八七

三、下曾我驛構内自五十一哩八鎖九十節至五十一哩十六鎖築堤盛土工事

請負人　右同人

右は在來築堤の壞崩土砂を使用して第一項盛土工事と同樣の方法を以て九月十九日着手せしめ翌二十日竣功す。この竣功數量土留石垣及び側溝石垣應急修理工事

四、下曾我松田間五十一哩五十一鎖三十節附近土留石垣及び側溝石垣應急修理工事

請負人　右同人

九月二十一日着手を命じ土留石垣は相當の根掘りを爲したる後在來の崩壞石材を使用して概ね布積と爲し裏込石を填充して積上側溝石垣も相當根掘りを施し在來石材又は附近梅林拱橋取毀煉瓦積塊を使用し約一基並べに築造し同月二十三日竣功す。この竣功數量土留石垣二十一坪七六四、側溝石垣百八間。

五、下曾我松田間自五十一哩三十九鎖至五十一哩四十四鎖築堤盛土工事

請負人　右同人

在來築堤の崩壞土砂を使用し前記盛土と同樣の方法に依り九月二十一日着手同日竣功す。この竣功數量百坪五〇

六、國府津下曾我間四十九哩二十鎖附近天神前拱橋(松田街道)應急修理工事

請負人　茨城縣結城郡絹川村大字小森　小林半藏

右は第二期直營工事に於て施工基面に軌條桁を挿入せるもその後の狀態尚不安に付九月二十五日請負に附し築堤右側の拱橋切開口より立一坪に付約二百俵の割合を以て土俵と拱上部との空間には特に土砂を填充して小棒撞きを爲さしめ同日竣功せり。この竣功數量十一坪四一六

上述工事の狀況を一覽圖表に示すもの別紙の通り。

(ホ)職工人夫の使役

直接職工人夫の傭出に當ること困難なるを以て、主として東京鐵道局の手配に依り請負人に供出を命じたるも地元に於ては各自ら相當の災厄を蒙れるため出場するもの少なく既に震災地各方面に從業せるものもあり。これが爲め拂底を告げ當初の作業に打撃を受けたること不尠、止むを得ず遠隔の地よりも召集することゝし漸次到着して九月十五日に至り先づ苦痛を感ぜざる程度の從業を見たり。

傭出地域	請負人住所	氏名
地元附近	神奈川縣足柄下郡國府津村	讓原爲次郎
常磐線湯元附近東北本線寶積寺方面	茨城縣結城郡絹川村小森	小林半藏
東海道本線沼津及び靜岡方面	靜岡縣駿東郡小山町	小方正之助
東海道本線鈴川方面	靜岡縣富士郡元吉原村鈴川	石井與市
同　沼津方面	沼津市八幡町	渡邊武

職名別使役人員は次表の通り。

（E表）

請負人	職名	9月11日	〃12	〃13	〃14	〃15	〃16	〃17	〃18	〃19	〃20	〃21	〃22	〃23	〃24	〃25	〃26	〃27	〃28	〃29	計
小林組	夫		140	130	130	123	107	149	94	81	54	139	170	348	342	411	60	95	30	23	2 626
	並人		122	117	121	126	111	142	92	78	44	92	137	266	255	320	66	103	33	24	2.249
	土方		26	29	29	14	12	39	28	11	32	10	10	17	9	26	17		2		311
	石工			3	11	4	19	14	31	18	26	18	23	18	8	17					210
讓原組	夫	50	60	75	58	70	26	37	40	147	298	247	114	304	112	42	97	87			1.864
小方組	夫			42	79	56	25	67	68	108	118	109	103	46	51	67	55	51			1,045
	並人			42	80	55	54	69	69	108	119	109	101	49	49	66	60	53			1.083
	土方																1				1
	石工																				
石井組	夫				46	64	59	76	115	81	86	139	83	79	80	70	68	77		14	1.137
	並人				48	64	58	73	107	85	84	142	80	79	79	68	71	79		14	1.131
	土方		4		16	18	19	19							2						78
	石工							5	6	5	2	4	4	4	2	2	5	2			41
	大工																				
渡邊組	夫										6	6	6	6	3	6					33
	並人										6	7	7	7	3	6					36
	土方																				
計	夫	50	200	247	313	313	217	329	317	417	562	640	476	783	588	596	280	310	30	37	6.705
	並人		122	159	249	245	223	284	268	271	253	350	325	401	386	460	197	235	33	38	4.499
	土方		26	29	29	14	12	39	28	11	32	10	10	17	9	26	17		2		311
	石工		4	3	27	22	33	33	31	18	26	18	23	18	10	17	1				289
	大工							5	6	5	2	4	4	4	2	2	5	2			36

使役時間は概ね午前五時より午後五時に至る十二時間にして通常作業と異り實働の稍過激に亘ると前述の如く傭出の困難にして大部分連越なるの情勢に照し賃金の如きも特に上昇の必要を認め、名古屋鐵道局、神戸鐵道局の二應援隊と協定の上左の通り査定す。而して提供者の要求を容れ資金を東京鐵道局より受け一人一日金三圓の割を以て隨時特約日數に應じ假拂を爲せり。

職名	並人夫	土方	鳶	石工	大工
賃格	三、〇〇	四、〇〇	四、五〇	五、〇〇	五、〇〇

(ヘ)工事材料

線路不通所々ありて工事材料並に器具の調達困難なるべきを豫想し土工用として必要なる簀(荷棒共)は往路神戸港に於て若干を調達(兵站部手配し更に途中御殿場驛に於て名古屋鐵道局應援隊より百枚を貰受けたるに付これを以て到着直に作業を開始したるも、傭出人夫の從業增加するに伴ひ不足を來すを以て土工用空俵藁繩類その他と共に兵站部に要求して極力現場購入に努め、一面空俵は特に多數を要するに付名古屋鐵道局靜岡保線事務所に托しこれが調達を圖れり。

而して軌條並に附屬品枕木等の軌道材料は在來品にして使用可能なるもの、外當初の計畫に基き先づ第一線用として不足するものは第二線の分を隨所に於て撤去利用し且つ臨時に軌條桁の架設又は枕木サンドル積等に使用するを以て第二線所要の新規材料は取纏め更に靜岡保線事務所に調達を托し尙幾分は保線區持合品及び國府津驛構內敷設材料を撤去流用することとせり。

靜岡保線事務所の手配に依る工事材料その他の器具は神戸鐵道局要求のものと共に清水港に於て臨時派遣せられたる運輸事務所員の指揮に依り同港より海運を以て國府津に陸揚げすることゝなり九月十二日空俵九十五梱及びハンドカー二輛を積載入港したる見寶丸を始めとし、その後十七日朝眞盛丸(杭木、松丸太、杉丸太、空俵藁繩、洋釘等積載十四日午後清水出帆)同日午後一時頃伊勢丸(杭木積載十三日朝出帆十八日朝曉丸(空俵藁繩、簀、ジョベル等積載並に神戸鐵道局傭上勝呂組人夫二百名糧食と共に便乘十二日夕出帆)の三隻何れも途中風雨に遭遇し避難の上前後して入港したれども、國府津海岸亦波高く荷役容易に捗らざるため急要の器具材料を先にし、曉丸は十九日午後四時、伊勢丸は二十一日午後一時、眞盛丸は二十二日午後四時に至り全く陸揚を終る、これがため工事材料の現場配給遲延して工事の進捗を妨げたる點少なしとせず。然るに單線工事進捗し十八日より擔當區間に建築列車の運轉開始するに伴ひ前記陸揚材料及び國府津驛構內撤去品等は同驛及び各現場間順調に輸送することを得たり。

本應急工事に於て補充使用したる材料並に器具の重なるものを總括すれば次表の如し。(上表)

品名	品質形狀寸法	稱呼	數量	記事
軌條鋼	75㎏33′	本	67	國府津構內ヨリ輸去流用
繼目板鋼	〃	枚	73	〃
ボールト繼目板用	〃	個	370	〃
座鐵ロツクナット		〃	432	〃
犬釘		本	3.436	〃
轉轍器標識	中型ランプ共	組	1	國府津保線區持合品
フワングボールト	3/4″×8 3/8″	個	50	〃
洋釘	6″及5″	听	20	〃
四頭釘	1/2″×7 1/2″	本	530	〃
チヨツク木	60㎏2及60㎏3	個	1.100	〃
信號器附屬品	硝子	枚	2	〃
軌條鋼	60㎏3　18′	本	14	〃
〃	75㎏　28′	〃	6	〃
繼目板異形	75㎏×60㎏3	枚	4	〃
空俵		〃	1.086	現場購入
〃		〃	7.800	名鐵ヨリ保轉
藁繩		〃	260	現場購入
土砂用シヨベル	丸形	丁	380	名鐵ヨリ保轉
簀	藁製	枚	50	門鐵持込品（神戸購入）
〃	〃	〃	100	名鐵御殿場本部ヨリ保轉
〃	〃	〃	200	現場購入
〃	〃	〃	620	名鐵ヨリ保轉
荷棒	杉　6′	本	29	門鐵持込品
〃	〃	〃	50	名鐵御殿場本部ヨリ保轉
〃	〃	〃	302	名鐵ヨリ保轉
枕木	並	丁	1.859	〃
杉丸太	12×5″乃至13×8″	本	5	現場購入
〃	12×3″	〃	172	門鐵持込品
檜丸太	13×5″	〃	2	現場購入
松丸太	7×8″乃至10×5″	〃	4	〃

品名	品質形狀寸法	稱呼	數量	記事
松板	3×1	坪	4	〃
〃	6×.8×.08乃至12×1×.1	枚	59	〃
杉板	並　6分	坪	42	門鐵持込品
檜板	18×1×.1	枚	16	現場購入
杉押角材	鼻上木12×.4×.4	本	14	〃
タル木	12′	〃	180	門鐵持込品
貫	杉　12′	丁	104	〃
雜種ボールト	3/4×1′×3″乃至7″	個	12	現場購入
〃	3/4″×1×6″	〃	12	名鐵ヨリ保轉
雜種金具	軌條釣	組	10	現場購入
〃	石鑿　1×.1乃至1×0.8	個	20	〃
洋釘	2″乃至4″	听	242	門鐵持込品
鎹		丁	500	名鐵ヨリ保轉
砂利		坪	3	國府津保線區檢收

(ト)工事費概算

本應急工事費を概算すれば次の如し。

種別	金額	摘要
直營請負	五五、〇〇〇	軌條及び附屬品代を除く
	九、八八九	
軌條及附屬品	一一、八〇〇	撤去流用品見積代價を含む
砂利	一五、二〇〇	
旅費	三〇、〇〇〇	職員以下傭人の分を計上す
雜費	一、五〇〇	焚出その他
計	一二三、三八九	

右を第一線第二線に區分すれば

第一線　五六、七〇〇圓

第二線　六六、六八九圓

にして尙本區間を在來線通復舊するとせば約十三萬圓を要する見込なり。

(チ)運轉關係

單線應急工事の大略竣成を俟ち九月十六日午後一時半單機(六六一號)に依り國府津下曾我間試運轉無事終了したるを以て翌十七日午後線路釘し及び材料運送の爲め三回の建築列車を運轉し、翌十八日より小林組請負に係る四十九哩二十五鎖附近盛土工事用土砂運搬を主なる目的とし愈別紙第一號圖表)の通り建築列車(九輛編成)を當區間に運行開始すると共に十九日より一日三往復を平塚驛以西當區間迄延長して避難旅客の便乘を許せり。

神戸鐵道局擔當區間の應急作業亦進捗し馬入川第三酒匂川假乘降場間旅客列車試運轉機五八、六八五號ボギー客車六臺を行ひ同日午後五時無事終了。翌二十一日より別紙第二號圖表)に依り普通旅客列車の運轉營業を開始せり。

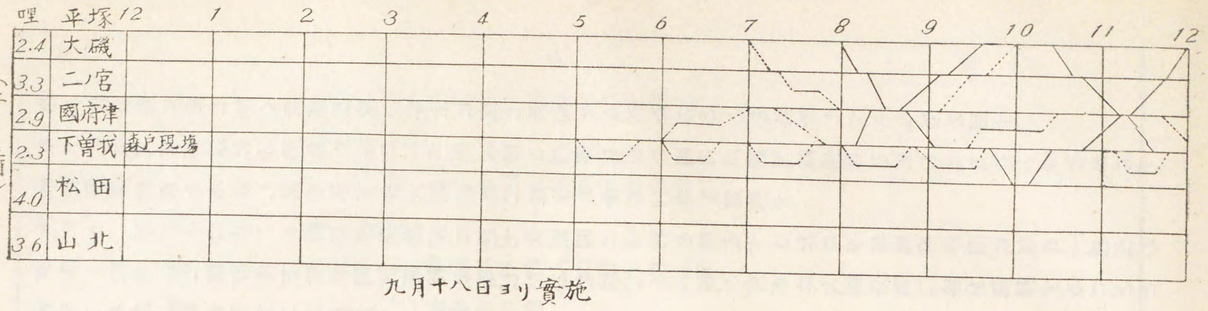
右に由り應急既成の單線に全く營業線路に移れりと雖も曲線、勾配舊に復せず。橋梁溝橋又假桁にして築堤も尙不安定なるを考慮し、別紙第三號圖表)の通り運轉速度の制限を爲し各現場には相當の臨時信號を現示す。當時運轉線路の狀態は別紙縱斷面圖(第四號圖表)に示すが如し。

九月二十二日より神戸隊及び我門司隊の作業進捗上屢々建築列車の時刻又は回數の變更を行ひ二十五日に至り我第二線の應急工事竣成するや前述の如く二箇所に於て今回敷設線に切換へ同日建築臨時六〇三列車を利用して國府津下曾我間試運轉を了したるを以てその後の列車は大部分第二線を運轉することとなれり。翌二十六日より國府津保線區に於て當區間に砂利を補充するため平塚國府津間に每日一往復の砂利輸送列車を增設し國府津下曾我間には二往復の撒布列車を運轉す。

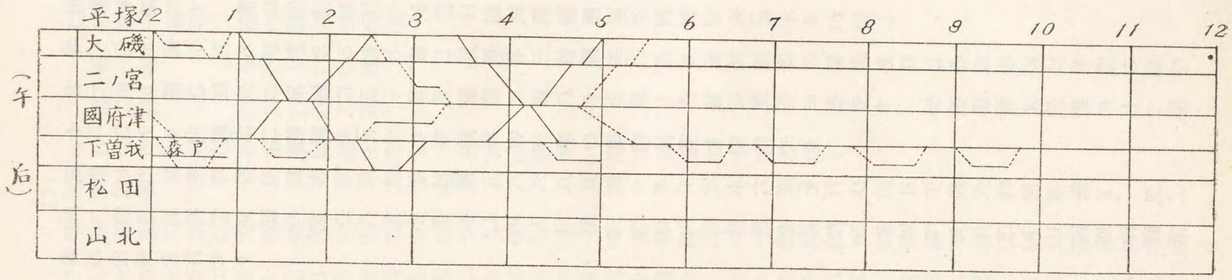
叙上建築列車の運轉計畫並に每日の手配は頗る頻繁を極め國府津驛運轉係員を煩したること少なからず。事多忙の際に處し能く我應援隊の要求に應じ活動せられたることを特筆してその勞を謝す。

（第一號）

平塚下曽我間列車運行圖表　（建築列車）

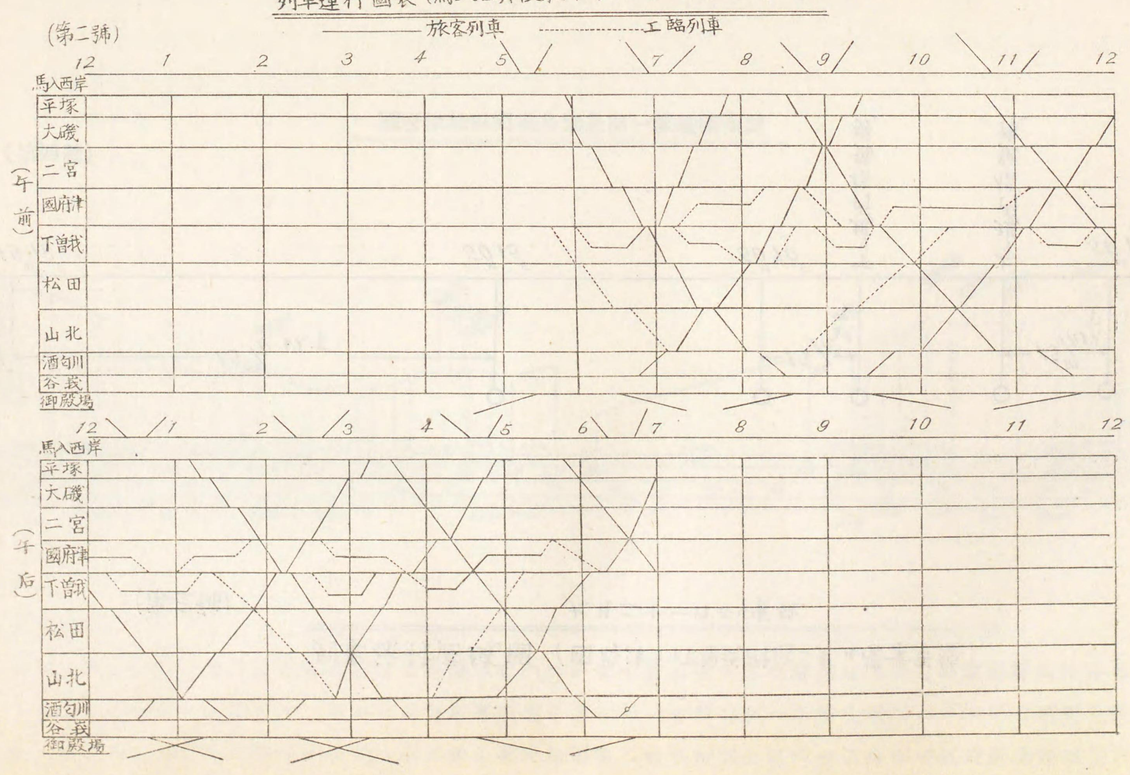


九月十八日ヨリ實施



列車運行圖表（馬入西岸仮乘降場、酒匂川仮乘降場間）

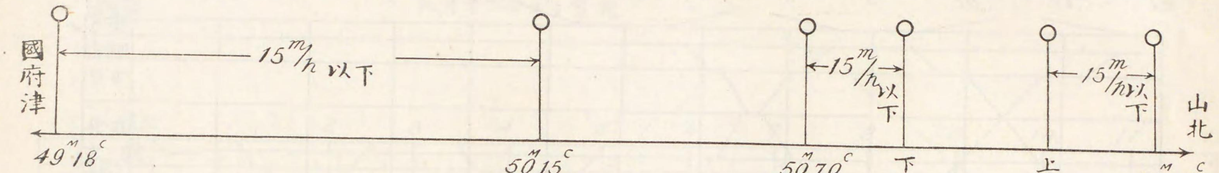
（第二號）



列車徐行區域圖（國府津ヨリ下曽我附近ニ至ル營業單線）

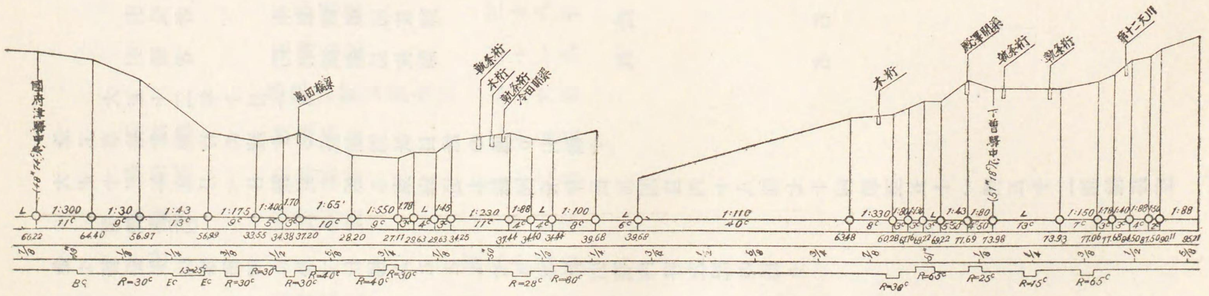
（第三號）

九月二十一日ヨリ實施



國府津松田間震災應急第一線縱斷面圖

（第四號）


酒匂川
大橋
酒匂川
大橋
大橋
酒匂川
大橋
酒匂川
酒匂川
大橋
酒匂川
大橋
酒匂川
大橋

手が疑似赤痢を病み僅か一日休業したる外何れも輕病にして炊事施設整ひ食養の漸次良好に向ふに隨ひ一般に健康狀態恢復せり。云々

(ヌ)事務引繼

九月三十日各保線隊出發歸還の途に就きたるも工務課幹部は引續き事務括整理に從事し同日中に新橋保線事務所技師に使用殘品及び撤去品の引渡しを了し翌十月一日直營工事使役諸職工人夫賃金全部仕拂を告げ請負工事の分は關係書類と共に同日午後八時國府津保線區主任立會の下に全部の引繼を了し請負代金は新橋保線事務所に於て仕拂ふことゝせり、事務引繼內容左記の通り

引繼書(寫)

大正十二年九月一日震災に係る東海道本線國府津松田間自四十八哩七十四鎖至五十一哩五十二鎖線路應急工事擔當施行に關する書類別紙目錄の通り引繼す。

大正十二年十月一日

引繼者　門司鐵道局技師　氏　名

引受者　東京鐵道局技師　氏　名

(別紙省略)

門司鐵道震災日誌拔抄)

○九月四日

課長會議を召集して後發救援隊の出發に付最後の協議をなす。

本日の派遣隊は工務系を中心とし別項の通り各系統より集合組織せられ先發の通信隊と合し門司鐵道局救援團と稱し工作課長團長となり諸般の準備を整へ午後二時景福丸に便乘無事出帆せり。

救援隊數並に救援材料搭載數量左の如し

人員

團長	工作課長	一名	
庶務班	庶務系統	九名	
作業班	工務系統	百四十三名	
	電氣系統	五十七名(先發)	
	工作系統	三十八名	
	運轉系統	二十一名	
	運轉系統及炭水夫	六十六名	
兵站部	經理系統	二十五名	
船舶班	船舶系統	十二名	
救護班	鐵道病院	十一名	
計		三百八十三名	
	先發課長	二名	
合計		三百八十五名	

積込品

米千三百二十五俵,木炭百俵,味噌四十樽,漬物五十樽,砂糖百俵,梅干二十樽,醬油百十七樽,鹽五十俵,罐詰五十箱,ビスケット二十箱,

自動自轉車一臺,自轉車二臺,荷車八臺,

杉丸太垂木貫各二百本、杉板百坪、亞鉛板五百枚、藁繩五十貫、疊表千八十枚、洋釘一樽、針金百听
右は到着地に於て差當りバラック假設を豫想して持參す。その他天幕荷車、照明燈、その他保線工作、電氣等工事用品、醫療用品等總數約百七十噸。

本日派遣の救援隊に本局主任出納官吏所屬出納員として經理課員九名に對し金九千圓を、景福丸事務長へ壹千圓を携行せしめ救援に關する臨機出納の處理を爲さしむるの便を與へたり。

○九月六日

遠州灘に於ける景福丸の航海は折柄の好天にて滑るが如く拂曉の富士を賞しつゝ更に相模灘に入觀音崎沖を航行するとき崩壞せる岸上の燈臺の傾斜せるを見るこれ震災の第一印象なりゝゝゝゝゝゝ斯くて午後二時三十分品川沖に碇泊するや門司鐵道局船舶課長及び神戸鐵道局工務課長の來訪あり。東京方面の狀況說明と共に左の本省命令通達せらる。

門司鐵道局救援隊の部署

（作業場所）

電氣系　東京品川間
救護班　本省直屬となり東京上陸後數宿澁谷に分駐
工務系　國府津松田間
工作系
船舶系　清水芝浦間連絡作業
庶務、運輸運轉系　何れも東京隊國府津隊に分屬

尙食糧品は必要數量を殘し他は全部東京鐵道局に引繼ぐこと。

人員配置（後多少移動あり）

（系統）	東京行	國府津行	計
庶務系	七名	三名	十名
工務系		百四十三名 六名	百四十九名
外ニ神戸鐵道局員			
工作系	三名	三十六名	三十九名
電氣系	五十九名（先發共）		五十九名
運轉系	一名	二十名	二十一名
運輸系	二十三名	四十六名	六十九名
經理系	九名	十七名	二十六名
救護班	十一名		十一名
船舶系	十三名（船員を除く）		十三名
計	百二十六名	二百七十一名	三百九十七名

右に決定せしも當日は已に日暮れたる爲め東京隊の上陸を見合せ翌日早朝より上陸することゝせり。糧食品その他の必要品は團員を三十日間養ふに足るべき量を標準として分割處分せり。

○九月七日

品川沖碇泊中の景福丸は午前四時半拔錨滿潮を利用して芝浦に進み五時半着八時より前記東京隊一同上陸す。

景福丸は本日より高麗丸と交互芝浦清水間の輸送に當るべく船内の一等食堂及び圖書室談話室等の上等各室の敷物椅子その他の備品を撤去し全部に避難民を乘船せしむべき用意を整へ、本便は二千百五十二名

の罹災民と清水港に引き歸すべき當局救援隊とを混乘せしめ午後五時三十分拔錨清水港に向へり。この日海上波高く船中の雜踏甚敷二三の船暈者を出したるも幸に大事なく航行せり。

○九月八日

景福丸午前一時半清水入港先づ園長は拂曉を待つて上陸し國府津方面の狀況をさぐりしが海陸何れの行路も困難にして國府津に入ること容易ならず種々協議の結果海路を採るに決し、三天丸(千二百噸)伊勢丸(三百噸)の二隻を傭ひ入れ、三天丸は作業班(工務工作系)及び線路用具積載とし伊勢丸は兵站部員(庶務運輸經理系)及び食糧品建築用品輸送に當て、景福丸は再び今夕出港品川に向ふべき使命を帶べるを以て救護團員用の食糧品その他工事材料品を荷卸し、午後六時三天丸へ全部移乘を終りて出帆を待ちしも伊勢丸は入港せず。これを待つ折柄海上の風加はりて航海氣遣はれたるに、午後九時に至り國府津保線區主任より「國府津海岸は波高く今く二間餘に達し着船到底不可能低氣壓襲來の警報もありて當分風ぐる見込なし」との報導に接し茲に豫定の急變を餘儀なくされ愈陸路踏破のことゝし食糧品並に附隨する兵站部員二十名のみ伊勢丸を借り天候快復を待つて出帆することゝせり。依つて陸路隊たる作業班は再び三天丸より荷卸し江尻驛に運びて貨車積とし發送の用意を整へ當夜は江尻在鄉軍人愛國婦人會等の好意に依り江尻町歌舞伎座に宿泊せり。時に午前二時なり。

○九月九日

國府津に入るべき陸行部隊は午前七時半江尻驛に集合し各自用の手廻品と差當り必要なるジョベルその他の線路用具を脊負ひ別に食糧品の一部(白米十俵及び澤庵一樽)天幕その他の用具を携へ工事用臨時列車に便乘して沼津に至り同驛より臨時列車にて午前十一時半御殿場に着し名古屋鐵道局の給與になる晝食を喫し午後一時三十分豫定の踏破にかゝりしが震災を被れる線路の崩壊は意外に甚大にして固より車輛を用ゆるを得ず僅に足柄信號所迄建築臨時列車を利用し後トロリーを使用せしも破壞箇所多くして到底用をなさず道路亦大破して危險いふばかりなく或を過り一時に荷物を運び難き隘路に於ては再度往復を重ね漸くにして午後五時駿河驛に到着し同驛ホームに天幕を張りて假泊せしが偶々夜半驟雨沛然として至り隊員は一睡の假眠さへも出來ず箱根踏破の本隊の困苦は正に文字通りの最難事であつた。一方海路を採りし兵站部は午後二時全部の積込を了し出帆の運びに至りしが伊豆島端に出るに從ひ波浪は愈々高くこれ亦下田港に一時避難し風を待て暗夜を衝いて續航せしも尙ほ浪高く殆んど船暈に惱まされざる者なく再び網代沖島影に難を避くるの已むなきに至れり。

○九月十日

駿河驛に宿泊せる國府津行陸行隊は午前六時用意を整へしが折柄の降雨に陸行の一層容易ならざるを慮り作業用具中車力照明燈等の重量品は貨車積として同驛に保管を託し他は十二分に用意を整へて出發せり。箱根第四號及び第三號隧道附近酒匂川に添ふ假道は千仞の絕壁の上に在り脊に數百尺の峻嶺を負ひその巾尺餘に過ぎず、洞へ夜來の雨の爲泥濘膝を沒し行く人をして心膽を寒からしむる難所中の最難所なりしも無事踏破して午前十時早くも山北驛に到着せり。當初同驛に宿泊の豫定なりしも作業の着手は一日も忽に出來ず併も餘程僅に十哩に過ぎずして寧ろ一氣に强行突破することの容易にして好都合なるを認め、再び豫定を變更し携帶の天幕蓐蓙等は同驛に預け更に士氣を鼓舞して續行し一時十五分に松田に達し愈受持區域に入りしが、前進するに從ひ災害は益々甚しく一同啞然として下曾我驛を通過し午後六時無事國府津に入れり。本日の行程十五哩四分然も一同士氣旺盛なり。海路隊は午前十時投錨し積載品の陸揚荷役に着手せしが、陸海兩隊偶然にも同日に無事目的地に達するを得就業上懸念せられたる不便の杞憂に過ぎざりしを喜び、愈國府津驛構内に在る客車六輛に居を定め本部炊事場を準備し午後十時園長は一同

を召集し作業方針に付說明せらる。

○九月十一日

本日より國府津下曾我間二哩二分を六區に分ち各保線事務所の順位により分擔し愈作業に着手せり。

○九月十三日

五十哩十鎖及び五十一哩五鎖附近を除き軌條略連續す。下曾我松田間は當初全部當局の分擔に在りしも神戸鐵道局にて新に線路工手を招集することゝなりしを以て一部これに讓り受持區域を變更す。

○九月十六日

國府津下曾我間應急作業略竣成し本日試運轉を了す。

○九月十七日

本日午後一時より建築臨事列車を運轉し材料運搬を始む。

○九月十八日

本日より復線應急作業に從事す。

○九月二十日

午三時五八六八五機關車にボギー車六輛を牽引し山北驛迄試運轉す。

○九月二十一日

本日よりボギー六輛編成にて平塚山北間六往復普通旅客の輸送を開始し東海道不通區間徒歩連絡を以て交通開かる。

○九月二十五日

第二線工事竣成せるを以て午前七時二箇所切拔試運轉を爲し今後主として上り線を運轉することゝせり。

出發後正に二旬割當られたる應急工事一應完成するを得たるを以て一回は夕食と共に祝杯を擧す又言ひ難き趣あり懷郷の嚊を耳にするも亦宜なりと云ふべし。熊本鹿兒島保線隊は松田開渠軌條桁挿入の爲殘業して午後九時に至る碧空拭ふが如き月明の下に打つビーターの響は頭上に聳ゆる秀峯富士に谺して士氣殊に振ふ。

○九月二十七日

保線作業は一旦終了を告げたること既記の如くなるも更に本日より線路の補修に從事して完成に努む。

○九月二十九日

下曾我驛有效延伸場內信號機並に假乘附場延長補足施行す。

これを以て救援作業を全部完了す。午後五時に現場を引上げ所要具は貨車に格納して國府津驛に托し線路開通を待つて追送を受くることゝせり。

○九月三十日

工務課幹部は引繼準備の爲殘留し他は全部引揚歸局の途に就けり。

○十月一日

國府津に於ける殘務整理者は本日午後八時職工人夫賃金の支拂及び工事書類全部の引繼を完了せり。

○十月二日

引繼並に殘務整理に當れる保線系幹部一行は本日午前九時出發歸局の途に就けり。

九、下曾我山北間

神戸鐵道局應援隊約二百五十人(內工作隊約五十人)は最初松田山北間の線路應急工事を擔當し九月九日より工事に着手したが、同月十二日更に百六十一名の增援を得て十四日その區域を下曾我山北間に擴大し、同二十

日本區間の單線應急工事を、同二十七月第二線の應急工事を完成した。
箱根第一號隧道の被害に就ては研究所の震害調査報告を載錄する。

箱根第一號隧道

○構造概要

本隧道は山北谷峨間に在りて上下二線より成り、上り線は汐留起點五十九哩三十九鎖五十節に起り、長さ九百三十四呎にして明治二十一年の建設に係り、下り線は汐留起點五十九哩三十九鎖四十七節に起り、長さ九百三十五呎十吋にして、明治三十一年の建設に係る。線路の方向は北七十四度西にして、五十五分ノ一の勾配に在り、附近の地質は泥灰岩及び土砂である。隧道斷面は上り線に於ては幅十四呎、高さ十五呎六吋、下り線に於ては幅十五呎、高さ十六呎六吋である。

覆工は煉化石でその厚さは場所によりて異り九吋乃至一呎十吋二分ノ一である。

○被害概況

上り線東京方坑門には異狀がないが、沼津方坑門は拱頂石及びその左右拱石の目筋切斷し、又上部煉化石の目筋も二三切斷した。下り線東京方坑門は拱頂石及び拱の目筋三箇所切斷した。

尙上り線に於ては東京方坑門より始まりその拱頂に近く縱走する龜裂を生じ六十五呎迄達し、而してこれと交切して東京方坑門より七呎、二十六呎、三十呎、三十八呎、四十四呎の所に橫龜裂があつた。

又沼津方の坑門より右側拱部及び側壁部に長さ約八呎の縱龜裂及び八呎五の處に橫龜裂があり又二十二呎の右側々壁にも橫龜裂があつた。下り線に於ては橫龜裂甚だ多く、東京方坑門より六呎五、十呎、十五呎、二十六呎、六十呎及び沼津方坑門より四呎五に於けるものは拱及び側壁に亘る稍大なるものであつて、尙側壁のみ或ば側壁より拱部に及べるもの約十條あつた。その他縱龜裂が約四條あつた。

斷面は上り線に於ては東京方坑門より約七十三呎迄の間は略右方へ傾斜し(卽ち山側へ傾斜す)沼津方坑門より內部十呎迄は壓下された。下り線に於ては東京方坑門より十呎の箇所では拱壓下され、これにつれて側壁部の幅は擴大し、又十五呎及び二十六呎の箇所に在りては斷面幅收縮した。これより八呎六の箇所に於ては斷面幅何れも擴大した。沼津方坑門及びこれより八呎六

○應急工事

損傷箇所に軌道セントル工を施して拱を支へた。(以上研究所震害調査報告による)

作業狀況を知るため左に神戶鐵道局救援隊の作業日誌を抄錄する。

神戶鐵道局救援隊日誌(抜抄)

○九月三日　月曜日　驟雨後晴

本局會議室に於て幹部會を開き左の如く擔任事務を定む。

庶務、會計、糧食其他輸送、賄、物品購買、線路修理、電線路修理、車輛修理、工事用品の配給管理、救護、

(擔任者省略)

午後四時派遣全員は小野濱荷扱所附近に集合し高麗丸の入港を待つ、高麗丸は豫定(午後二時)より遲れ午後五時入港第二號突堤下岸壁に繫船す。卽ち貨物を積込み炭水の補給を了り各班乘船して午後十時半頃解纜震災地に向ふ。

派遣救援隊の人員左の如し

救援隊長　　工務課長

幹　部　　副參事二人　技師三人

幹　部　附　　書記十三人　技手三人、雇四人

工務隊

第一隊　隊長技手一人

第一班　班長以下二十六人

第二班　同　二十六人

第三班　同　二十六人

第一隊　隊長技手一人

第四班　班長以下二十六人

第五班　同　二十六人

第六班　同　二十九人

電氣隊　隊長以下五十四人

工作隊　五十二人

自働車班　四人

救護隊　十七人

以上　三百十四人

○九月四日　火曜日　曇

午前十時半幹部會を船内の一等食堂に開き左の事項を決議す。

一、先發せる郵船山城丸又は備後丸に無電にて横濱港の荷役狀態を問合すこと。

一、第一項の返電如何により行動に變更を來すことあらんも大體の方針として品川沖に直行し荷揚等に對しては極力交渉すること。卽ち品川沖着の上は

(甲)海軍の助力を得んがために交渉委員を遣はすこと。

(乙)本省及び東京鐵道局と聯絡するため委員を上陸すること。

一、第二項以外の荷役方法を講ずること、卽ち委員を上陸せしめ沖仲仕上組と荷揚を打合すこと。

一、各班を編成し班長名と共に報告すること。

(各班の編成替をなし前記電氣隊を第七班第八班に工作隊を第九班(第十班とす)

(甲)班員は白布に神鐵第何班と書したる腕章を附すること。

(乙)班長は右白布に更に赤の腕章を併附すること。

(丙)幹部は右白布に神鐵と書したる腕章を附すること。

(丁)戒嚴令布かれあるを以て上陸する各人に對し左の證を渡すこと。

神鐵救第　號

證

神戸鐵道局派遣線路復舊救援隊員タルコトヲ證ス

大正十二年九月三日

第一回神戸鐵道局派遣救援隊長

神戸鐵道局工務課長　氏　名

氏　名

山城丸を時々無電にて呼出したるも他の强力なる無電に遮られ遂に消息を得ること能はざりき。

○九月五日　水曜日　晴

午前三時頃先發隊の旅客掛長より「横濱ハ秩序亂レ物資陸揚困難ナリ」との無電着せるため幹部は眠より覺めて凝議し玆に前日の計畫を變更し先づ横濱に寄港したる上一部委員を上陸せしめ陸上の狀況を視察し物資陸揚方法を講策すると共に旅客掛長等の一行を探り一同を高麗丸に收容することとせり。

船は沿岸の慘害を指呼しつつ進み午前六時二十分横濱港外に投錨す。玆に於てか拂曉の凝議に從ひ左の一部隊を海軍ランチに便乘し上陸す。

副參事二人(貨物掛長,文書掛長)書記一人,自動車運轉手一人外に郵便係員

貨物掛長は上陸後横濱驛に旅客掛長一行を探りたる上本省に通話し品川廻航の命を受け一同相携へて歸着す。

高麗丸は上陸隊全部の歸還を待ち午後零時三十分品川に向つて出帆午後一時四十分品川沖に投錨す。

前日の部署に從ひ工務課長,貨物掛長その他の一行は本省及び東京鐵道局と連絡を取り荷揚方法講策のため直ちに上陸せり。高麗丸投錨後時を移さずして海軍ランチは本船を訪ひその目的を尋ねたる上明朝を期し上陸を援助せんことを約したるを以て海軍行交涉委員はその訪問を中止し本船に殘留せり。

○九月六日　木曜日　晴

全員午前五時起床,六時上陸の準備をなす。時に軍艦富士より昨約の如くボートを派遣し來りたるを以て第四及び第五班はこれに分乘し陸揚のため芝浦に上陸す。

前日の上陸隊は早朝歸船し本省及び東京鐵道局との左の協定事項を各員に傳へたり。

一,神戸鐵道局救援隊は,名古屋及び門司鐵道局救援隊と相呼應して國府津御殿場間の線路應急工事に從事すべく物資輸送上差當り御殿場方面より前進するを有利なりと認むるにより高麗丸によりて清水港に歸航し上陸後東上すること。

一,電氣隊救護隊の大部及び自動車班は芝浦に上陸し各所定の部署に就くこと。

一,東京鐵道局行糧食その他及び神戸鐵道局救援隊上陸部隊に對する糧食並に材料器具は芝浦に荷揚すること。

卽ち右協定事項に從ひ直ちに動作を開始し午後五時を期し出帆することに定む。

門司鐵道局救援隊の乘船景福丸は午後一時半品川沖に投錨す。工務課長等はこれを訪ひその幹部と打合す所ありたり。高麗丸は上陸者の歸船を待ち午後五時神戸鐵道局救援本隊を乘せて品川沖を解纜し清水港を指して西行す。午後六時船內に幹部會を開き明七日の行程を協議す。

決議事項左の如し。

一,技師外四名は第一先發隊として本船が清水港着後直ちに上陸し御殿場に赴き名古屋鐵道局と打合せ後續本隊の宿舍を準備すること。

一,工務課長その他より成る第二先發隊は第一先發隊より一列車遲れて出發し御殿場に赴き相共に連絡を取ること。

一,大部隊は荷揚を了したる上貨車への積込を作業したる後江尻附近にて宿泊すること。

一,最後に貨物掛長その他輸送員は荷役を督したる上貨車輸送の手配を完了したる後江尻附近に宿泊すること。

○九月七日

前夜來波高くして船の動搖烈しかりしも一行元氣旺盛にして午後五時清水港に到着せり。卽ち昨部署の如く第一先發隊は直ちに上陸し第七四列車にて江尻發御殿場に向ふ。續て第二先發隊は第八〇二列車にて江尻發沼津より建築列車にて午後二時裾野驛に着し第一先發隊と合す。

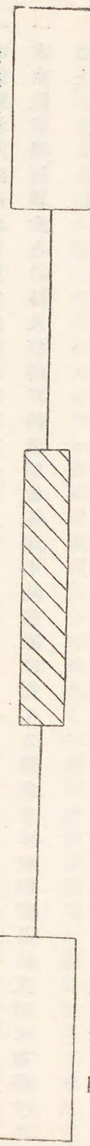
偶々裾野驛東入口に於ける昨六日の貨物列車脫線顚覆事故により豫定を遮られこゝにて線路開通を待合はすこととせり。工務課長他二名は名古屋鐵道局救援隊幹部と打合せたる上午後四時五十分裾野驛發建築臨時列車にて再び江尻に向へり。蓋し明八日品川沖より清水港に來着すべき門司鐵道局救援隊の任務に對し更に打合せをなさんが爲なり。

午後九時辛じて裾野驛線路開通す。この頃より雨降り風漸く强からんとす。午後十時十五分先發の一行は建築列車にて裾野驛を發し豪雨を突いて進み午後十一時御殿場驛に着し幹部は福田運送店内に宿泊し他は構内の客貨車内に分宿す。

○九月八日　土曜日　晴

先發隊は午前七時御殿場驛發の建築臨時列車にて前進の豫定なりしも建築臨時列車の運轉意の如くならざりし爲未だ出發し得ざりしに後續大部隊は早くも午前八時半御殿場驛に來着し先發隊と合せり。

足柄信號場迄は建築列車を運轉し得るも該信號場は貨車收容力に乏しきを以て糧食及び材料輸送の中繼地となさざる可からず。依て到着の中前進せしむべきものと殘留せしむべきものとを整理し、應急の物品のみを前進せしむべき四輛の貨車に積込みこれを建築列車に連結し、一同相共に午前十時十分御殿場驛を發し同十一時過ぎ足柄信號場に到着せり。前記四輛の貨車はこれを待避線に收容したる上左記の部署により人員を配置し十臺のトロリーを使用して糧食及び材料を駿河驛に向つて輸送することとせり。



手渡し三班五班

爾後引き續き糧食及び材料の輸送を要するを以てこの目的の爲書記二名、倉庫手一名、線路工手五名以上八名を足柄に幕營せしめたり。

先發の幹部は駿河驛に至り第二班竝に第九班を指揮して構内に滯留せる客車五輛及び天幕三張を以て宿舍炊事場救護室等に充つることと準備せり。

景福丸にて門司鐵道局救援隊約二百六十人清水港に來着す。工務課長はその幹部と受持區間その他に對し打合す所ありたる後門司鐵道局關係者と共に江尻に宿泊せり。

○九月九日　日曜日　晴

神戸港出帆以來海上の無聊に飽きたる工手等は漸く本日よりその本務に從ふことを得たるを以て一同は勇躍してその勤務に臨みたり、卽ち第一、二、四及び六班は六十四哩十五鎖(註駿河足柄間附近の線路應急工事に從ひ、第三、五班及び工作班の大部は人夫四十名を伴ひ足柄駿河間の物資運搬に從ひたり。

神戸鐵道局救援隊は松田山北間線路應急工事を擔當することに決定したるを以て線路震災調査及び測量のため技手五名、雇二名、建築工手七名計十五名を山北に先發し尙本隊前進の豫備調査として書記一名同行せり。

工務課長一行竝に門司鐵道局救援隊は早朝江尻を發し午後六時頃駿河に來着し神戸鐵道局救援隊にて豫備せる天幕及び乘降場上家内に一泊せり。

○九月十日　月曜日　雨後晴

第一、四、六、九及び十班は人夫五十名と共に前日に引續き足柄駿河間の物資運搬に從事す。

第五班は六十三哩三十鎖註駿河驛附近、附近に於て線路切替二箇所を施行す。明日を期して本隊を山北驛

に前進せしめんがため本日より山北驛に向つて一部の物資運搬を施行せり。即ち第二及び第三班は人夫二十名行共に豫め開通し置きたる線路上はトロリー運搬により箱根第三及び第四號隧道の土砂崩壞不通箇所はその對岸に辛ふじて通ぜる峻路を辿りつゝ荷擔によりて糧食及び材料を運搬せり肩重くして路遙なり蓋し足柄山北間の糧食及び材料輸送は救援隊作業中最も困苦せるものゝ一つたるを失はず。爾後糧食及び材料の夜警として各班より若干名を交代勤務せしむることとせり。工作班は材料運搬或は炊事に從ひたるのみならず駿河驛構内にて脫線傾斜せる貨車六輛を復舊せり。

○九月十一日　火曜日　晴

この日本部を山北に移轉す。その輸送計畫左の如し

御殿場驛には書記二名足柄信號場には書記一名駿河驛には文書掛長他書記三名線路工手十名止まりて物資輸送中繼を司り技師一名技手四名は先發して宿營の準備をなし本隊は人夫と共に物資の輸送に從事す。技師一名書記一名第九及び十班は六十哩三十鎖(註山北谷峨驛寄り)に於て顚覆破損せる貨物列車復舊のため便宜上當分北足柄村の民家に宿營しこれに從事す。

救護班は明日山北驛に移轉することとす。

先發隊は山北驛着後直ちに左記の如く宿舍を定め炊事場その他を配備せり。

購買支部の半を割きて幹部の室とし破損せる本屋に第二及び三班を跨線橋に第一、四、六班を收容し同乘降場派出所に五班を人力車置場に測量班をそれぞれ宿泊せしむることとし別に三等四輪客車一輛を豫備とし本屋前廣場に天幕一張を張り救護所とし本屋側西側に天幕を張り炊事場とす。

○九月十二日　水曜日　晴

本日より幹部並に各員相共にその擔任區域の應急工事の速成に努めたり。工事實施の方略として先づ單線開通を急施し續て複線路の應急を策すことゝとし五十七哩附近土俵工假工事は夜を徹し五十六哩十二鎖櫻觀音附近震災應急工事現場は爾後深夜に至る迄作業を續行し極力工程進捗に努めたり。救護班は駿河驛より山北驛に移轉し來れり。

工作班は六十哩三十鎖附近の貨車復舊作業に從ひ貨車三輛か復舊し廢車としたる貨車二輛を貨車に積込み整理したり。建物班は山北驛構內に於て救援隊用假便所建坪五坪を建設し尙松田驛構內假官舍建設に着手す。

○九月十三日　木曜日　晴後驟雨

神戸鐵道局救援隊本部を山北保線助手詰所內に置く。

線路隊は人夫を使役し線路應急工事に從ふことゝと前日に同じ。前日第十六列車にて神戸驛を出發せる增遣隊技師以下百六十一名は午前九時御殿場驛に着し更に建築臨時列車にて足柄信號場に達したる後徒歩にて午後一時駿河に着す。偶工務課長此處に在りて增遣隊に會す。仍ち同課長は班長以上を集め激勵す。

同隊は午後一時駿河驛を發し午後四時半頃より順次山北驛に着し豫め仕度せる辨當の配給を受く時に驟雨沛然として到り前進の困難を加へしも少憩の後松田驛に向つて出發午後八時豫て宿舍に準備せる松田尋常小學校に到着す。增遣隊を以て松田に神戸鐵道局救援隊支部を設けたり。

松田支部

幹部		技師	一人
幹部附		雇	二人
第三隊	隊長	技手	一人

第十一班　二十六人
第十二班　二十六人
第四隊　隊長　技手　一人
第十三班　二十六人
第十四班　二十六人
第五隊　隊長　技手　一人
第十五班　二十六人
第十六班　二十六人
合　計　百六十二人

工作班は貨車三輛を復舊し、廢車としたる貨車二輛の積込を完了す。
本日より木工手十八名は當分松田小學校に宿泊し松田驛構内建物工事に從事す。
建物班は松田驛構内の倒壞建物を整理し尚引續き假官舍を建設す。

○九月十四日　金曜日　降雨

增遣隊の到着により神戸鐵道局救援隊の擔當區域として自五十一哩五十二鎖至松田驛區間を增加することゝなれり。而して右の增加區間は主として松田支部隊にて施行することゝせり。工事施行の方略は前に同じく單線應急を先にし複線應急を後にす。
本日降雨甚しかりしも各從事員は不撓不屈能く第一線の開通に努めたり。
工作班は貨車三輛を復舊す。
建物班は松田驛構内假官舍假本屋を進捗し倒壞官舍踏切番所等の整理を了したり。

○九月十五日　土曜日　暴雨

現在神戸班の配置部署左の如し

總本部(御殿場)　工務課長
神戸鐵道局救援隊指揮官　技師一人
本部(山北驛)
庶務　書記一人(駿河驛)　技手雇各一人(松田驛)
計算　書記三人(山北驛)
會計、購買及び炊事　書記一人(山北驛)書記二人(松田驛)
物品及び輸送　書記一人(駿河驛)書記一人(御殿場驛)雇一人(松田驛)
線路工事　技手一人、雇一人
工事監督　技手二人、雇三人
測　量　技手一人、雇二人
甲　隊　技手二人以下第一班より第六班までの保線員
建　物　技手二人
支部(駿河驛)副參事一人(文書掛長)
支部(松田驛)技師一人
線路工事
乙　隊　技手三人以下第十一班より第十六班迄の保線員
工作隊　技師一人、書記一人、雇一人以下第九班より第十班までの工作員

救護隊　鐵道醫二名書記一名(品川に上陸せる者を除く)

本日は暴風雨中に於て各従事員の努力目覺しきものありたり。

線路班は五十七哩六十三鎖尺里川附近の應急工事及び昨日來の暴雨により土砂流出の夥しき五十五哩三十六鎖七十六節の庶子開渠浚渫作業のため深更まで雨中就業せり。

夜來の大雨により御殿山北間通信線不通となり不便極まりなし。

本日午後自五十六哩二十鎖附近至山北驛間の試運轉をなせるにその結果良好なりき。

工作班は貨車五輛を復舊す。

建物班は松田驛構內假本屋及び假官舍建設を完了し合宿所起し方に從事せり。

○九月十六日　日曜日　快晴

夜來の豪雨は松田山北間に於て水害を與ふること多大にして既往の進捗せる線路應急工事を害すること夥し、就中被害の著しき箇所左の如し。

一、五十五哩三十六鎖七十六節庶子開渠大に氾濫し土砂の線路を埋沒すること遠く松田驛構內跨線橋下に及び埋沒土砂約八百坪にして最高約十呎なり。

一、五十五哩六十三鎖附近線路延長約五鎖は平均高さ約二呎土砂に埋沒せり。

一、五十六哩十二鎖櫻觀音附近震災應急工事箇所出水特に甚しく西假橋臺裏その他被害甚しく震災應急工事の進捗を損すること大なり。

一、五十七哩七十二鎖附近線路左側より土砂崩壞し下り線は素より上り線までも約二鎖閉塞せるため前日の試運轉開始を空しうせり。但しこの箇所は從事員の努力により午後五時開通せり。

本日建築臨時列車を山北驛より松田驛まで送る豫定なりしも右の如く暴雨の阻害によりこれを達することを得ざりしは憾少からず。被害斯くの如く而も應急の速成は一日も猶豫すべからざるあるを以て當夜は庶子開渠及び櫻觀音附近共終夜不眠不休應急工事の進捗を圖れり。

工作班は六十哩三十鎖附近の破損貨車の復舊を終了し更に山北驛構內の脫線車輛整理に進み當日構內於て貨車一輛を復舊せり。作業の進捗に伴ひ工作班は山北驛構內客貨車內と松田小學校內に分宿せり。

建物班は松田驛構內合宿所起し方を了し山北驛構內本屋假修繕に着手す。

○九月十七日　月曜日　晴

五十五哩三十六鎖七十六節庶子開渠現場は雨後不眠不休川底の低下及び埋沒土砂取除きに全力を盡したり。

工作班は脫線顚覆せる機關車二九六〇五號を復舊せり。

建物班は山北驛構內本屋假修繕を半ば終了し松田支部隊用便所を建設せり。

○九月十八日　火曜日

松田山北間は特種箇所を除き線路修理工事は前日までに第一線を終了せるを以て本日より第二線の應急修理に着手す。工作班は脫線顚覆せる機關車二九六八四號を復舊せり。

建物班の作業左の如し。

山北驛構內　本屋假修繕　完成

同　東信號扱所建設　六分通り完成

同　西同　同

同　東轉轍手詰所修繕　完成

同　西同　箱番假設　同

○九月十九日　水曜日　曇

御殿場及び駿河驛に駐在し連日物資輸送を計畫せる係員は當日にて大部分の輸送を了したるを以て總て

山北本部に集合す。本日山北驛以東五十五哩三十鎖附近間試運轉を行ふその結果良好なり。

工作班は脫線顚覆せる機關車九九〇二號を復舊せり。

建物班作業左の如し。

山北驛構内	東假信號扱所建設	完成	
同	西同	同	
同	職員集會所起し方	同	
同	假官舍床一部修繕	同	
松田驛構内	跨線橋假修繕	同	

○九月二十日　木曜日　晴

午前下曾我山北間第一線試運轉を了すその結果良好なり。

午後國府津第三酒匂川假乘降場間に於て第一線試運轉列車を運行すその結果良好なり。

下曾我松田間に於ては前日第一線應急工事竣成せしにより本日より第二線復舊工事に從事せり。

線路班は五十六哩十二鎖櫻觀音附近及び五十九哩十五鎖附近崩壞土砂取除工事現場は徹宵作業の進捗に

努力せり。

工作班は山北驛構内脫線機關車九九〇六號を復舊し該構内の作業を終了せるを以て更に下曾我松田間の

脫線貨物列車及び機關車二八六三九號を復舊ぜり。

建物班は松田驛構内貨物上家起し方を完成せり。

○九月二十一日　金曜日　晴

本日神戸鐵道局救援隊擔當區域の單線營業運轉を開始す。松田驛内堆積土砂取除のため終夜建築列車運

轉をなし作業す。

工作班は松田驛構内脫線貨車二輛復舊を最後とし工作班の作業全部終了せるを以て木工手等を殘し技師

以下三十一名本日歸局せり。

建物班は金子踏切番所起し方を完成しこれにて作業全部完成せり。

○九月二十二日　土曜日　曇少雨

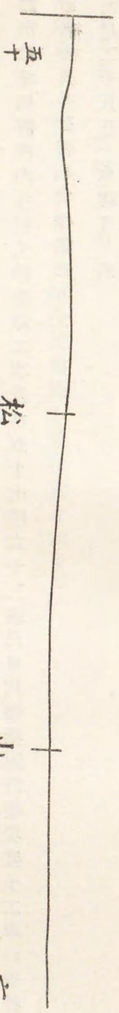
線路班は終家建築列車を運轉して極力松田驛内堆積土砂取除けに從事するとともに五十七哩六十三鎖尺

里川橋梁附近築堤盛土工事に努力せり。

工作班は殘部員にて線路用チョツク製作を完了す。

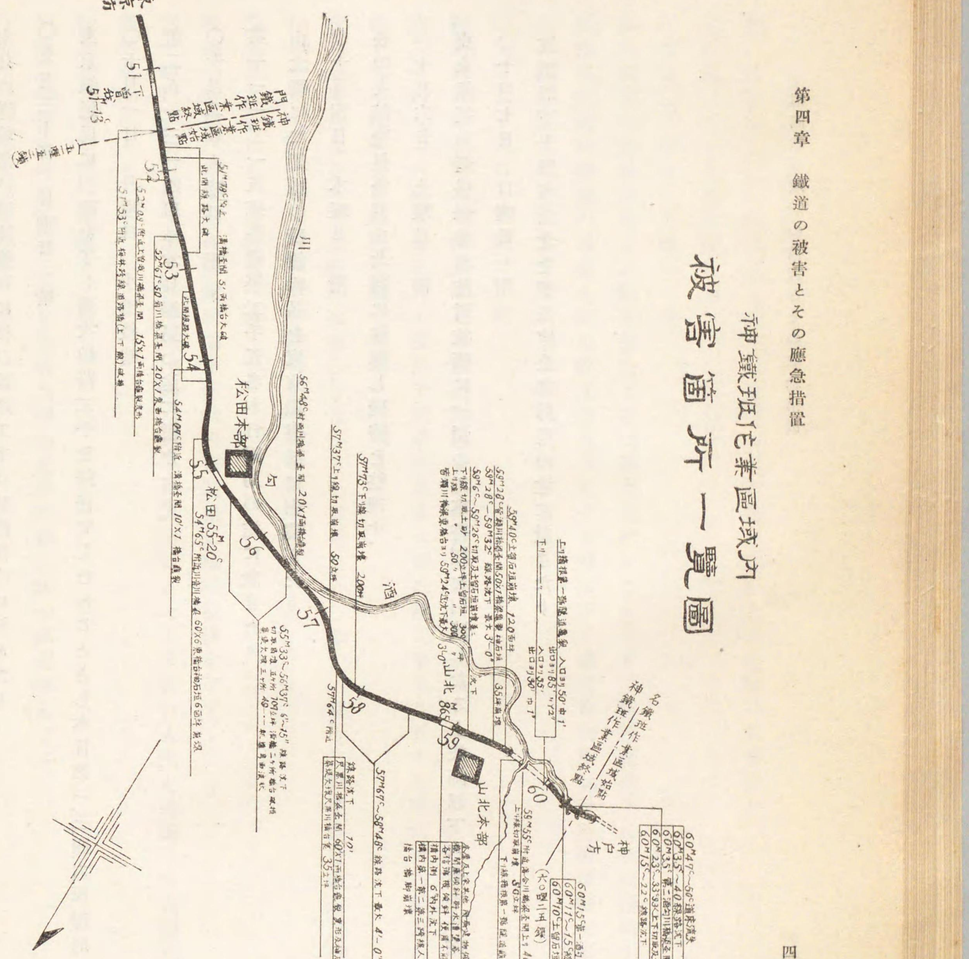
○九月二十三日　日曜日　雨

神戸鐵道局救援隊擔當區域に山北驛第二酒匂川橋梁間を追加す。從つてその擔當全區域は左の如し。



神戸鐵道局より神戸鐵道局救援隊慰問のため經理課長及び技師一人來着す。
工作班二十一名は救援作業を了し歸局す。
○九月二十四日　月曜日　雨
神戸鐵道局救援隊擔當の線路應急工事は漸次進捗せるにより工務課長以下五名は歸局す。
線路班は松田驛構内堆積土砂取除工事及び五十七哩六十三鎖尺里川橋梁附近築堤盛土工事の進捗を圖るため徹宵人夫を督して作業せり。
○九月二十五日　火曜日　晴
線路班は本日を以て殆んど松田驛内堆積土砂取除を終了したり。
尚二十四日より着手せる六十哩三十鎖附近崩壞土砂取除工事及び五十七哩六十三鎖里尺川橋梁附近築堤盛土工事は人夫を督して徹宵作業を行へり。
夜來暴風雨なりしも比較的被害の少なかりしは幸なり。五十六哩十二鎖櫻觀音附近工事現場築堤崩壞せしにより夜間土俵工の作業を遂行し水害を防ぎたり。
○九月二十六日　水曜日　晴
午後一時神戸鐵道局救援隊所屬下曾我松田間第二線試運轉を了す。
六十哩三十鎖附近崩壞土砂取除工事は前夜に異ることなく多數の人夫を督勵して夜間作業を行ひ工事の進捗を圖れり。
○九月二十七日　木曜日　晴
午後二時松田山北間第二線を午後八時山北以西第二線の試運轉を了す。
○九月二十八日　金曜日　雨
本日以降幹部は殘務整理に從ひ線路工手は線路保守に努めたり。
○九月三十日　日曜日　晴
東京鐵道局に引繼を了し漸次線路工手を歸任せしむることとし本日第一、三四、六班歸局の途に就きたり。
○十月一日　月曜日　小雨後晴
第二、五、一三、一四班は本日歸局の途に就きたり。
○十月二日　火曜日　雨
第一一、一二、一五班外建築工手五名本日歸局の途に就きたり。
山北驛にて所藏の殘餘物品を東京鐵道局に引繼ぎたり。
○十月四日　木曜日　晴
松田支部殘員全部山北驛に移轉し殘務を整理す。
○十月六日　土曜日　雨
東京鐵道局新橋保線事務所技師に一切の工事書類を引渡したる上技師以下六名本日歸局せり。
○十月七日　日曜日　雨
技師以下十四名山北を引上げ全部歸局の途に就きたり。

神鐵現在業區域内
被害箇所一覽圖



一〇、山北裾野間

本區間の内裾野御殿場間の線路應急工事は靜岡保線事務所長の指揮する應援隊により九月四日早くも單線開通(事故のため再び不通となり七日開通)九月十七日複線開通した。

山北御殿場間は次いで派遣された名古屋鐵道局應援隊(約四百五十名)の手によりて應援施工され谷峨第三酒匂川間徒歩連絡區間を除き九月二十一日より單線開通、十月十日豪雨のため一時連絡杜絶、十月十五日連絡再開した。この頃には東京鐵道局に於ても從事員に多少餘力を生じたので協議の上十月十五日を以て工事を打切り未竣成の儘東京鐵道局に引繼いだ。而してこの區間は十月二十八日に至つて完全に開通し東海本線は全通したのである。

本區間の震害狀況に就ては名古屋鐵道局應援記錄に概要記されてゐるが、尙官房研究所の震害調査報告中より第五相澤川橋梁及び第三、第四、第七隧道の被害狀況等を轉載する。

第五相澤川橋梁

構造概要

本橋は駿河驛足柄信號場間汐留驛起點六十六哩二十九鎖五節に位し、全長百四十六呎單線竝列式にして徑間七十呎の上路鈑桁二連より成る。架橋地點の地質は砂利混り砂層で兩橋臺の基礎は幅十五呎六吋厚さ十六呎、高さ十四呎の混凝土工二個を三呎隔てて竝置し、その上に高さ三十七呎の粗石煉積四字形軀體工を築造せるものである。橋脚の基礎も略々橋臺と等しく幅十六呎六吋、厚さ十四呎、高さ十四呎の混凝土工二個より成り、その軀體は粗石煉積であつて幅三十一呎、九吋、厚さ九呎九吋、高さ三十七呎六吋あり。而して橋臺橋脚共に外側に二十分ノ一の竪勾配を附し、根入りの深さは共に約二十二呎である。

本橋は始め單線として明治二十一年一月起工、同年九月竣工せるものであつたが明治二十四年二月複線工

事成りその後明治三十六年冬及び同三十八年秋の兩度に鈑桁及び橋臺上部を補修した。降つて大正四年一月乃至八月の間に於て駿河足柄間一部線路の變更に伴ひ現在の位置に架換へた。尙大正六年十月の暴風雨に川床著しく洗掘されたので橋臺橋脚の根固め沈枠工を施した。

被害狀況

東京方橋臺はバラス止に罅裂を生じ、その一部は崩壞して軀體中央部に龜裂を生じた。側壁も亦上部崩壞或は移動しその最大移動量約八呎に及んだ。沼津方橋臺は桁座以下約二十呎間側壁と共に崩壞した。中央橋脚は上端より約二十五呎の處にて切斷し東京方に約六吋移動し、又鈑桁は沼津方橋臺崩壞のため上下兩線共桁端墜落するに至つた。この外アンカーボルト及び床鈑の損傷を受けたるものがあつた。

應急工事

兩橋臺及び橋脚の前後に木橋臺を作り根固めとして捨石を爲し尙軌條桁を架した。

箱根第三號隧道

構造概要

本隧道は山北駿河間汐留驛起點六十哩五十五鎖三十一節に起り單線竝列式のもので延長上り線千二十三呎六吋下り線千四十三呎六吋、線路は五十分ノ一の勾配に在り、且半徑二十鎖の曲線を爲し、その方向東京方坑門に於て南四十度西、沼津方坑門に於て南八十度西であつて、施工基面より地表面迄の高さは三十呎乃至百七十呎である。

隧道斷面は馬蹄形にして、上り線に在つては幅十四呎、高さ十五呎六吋下り線に在つては幅十五呎、高さ十六呎六吋である。又覆工材料は煉化石で覆工の厚さは場所によりて相違があり、九吋乃至一呎十吋二分ノ一である。

尙上り線は明治二十一年下り線は明治三十一年に建設せられたものである。

被害狀況

上り線に在つては東京方坑門拱頂石及びその左右に隣接する各三拱石の上端目筋に龜裂を生じ、その中央及び兩端より上方に向ひ煉化石の目筋に沿つて龜裂三條を生じ、尙拱頂石の左側三拱石は少しく垂下した。沼津方坑門に於ては多量の土砂崩壞し坑門を破壞し、且これを閉塞した。又內部に於ては東京方坑門より約十一呎の箇所左側々壁に橫龜裂あり、これに次いで入口より十六呎の坑奥にて隧道は拱より側壁に亘り橫斷せられ幅約一呎開口し、これと約七呎を隔てた奥にて更に橫に切斷され、又奥に約三十七呎を隔てて拱部のみを橫斷する罅裂を生じた。而して同坑門より第一切斷面に至る間の拱部に三條、第一切斷面と第二切斷面との間拱部に一條、第二切斷面とこれに亞ぐ罅裂との間の拱頂に近く三條の縱走罅裂を生じた。沼津方は坑門から約十二呎の間の拱、及び坑門より約六呎の間の左側側壁亦崩壞するに至つた。

斷面の變形を測定せしに東京方坑門附近は拱部扁平となりて兩側に擴り、十六呎の處にては縮まり、二十三呎の處にては右側(山腹より溪谷に向ふ方向)に歪み、五十五呎の處にては上方へ突き上げられた如くに變形した。尙沼津方坑門に於ては殆んど異狀がなかつた。

次に下り線に於ては東京方坑門は拱頂石の右側の目筋切れて、これより直上する罅裂を生じ、又左右拱腰(Haunch)に近き拱石の目筋切斷し、これに接する煉化石目筋にも龜裂を生じた。沼津方坑門に在りては第四號隧道東京方坑門と本坑門との間に左方山上より崩れ落ちた土砂のため坑門より約七呎の間の拱を全く崩壞してその附近に罅裂を生じ且これを埋沒した。

隧道內部に於ける橫罅裂は東京方坑門より七呎の右側側壁及び拱に亘る幅六吋餘のもの、二十三呎の奥に於て拱及び側壁に亘るもの、三十八呎の奥に於て拱及び左側側壁に走るもの、竝に六十四呎の奥にて左側拱

及び左側壁に及ぶもの等で、縦罅裂は同坑門内二十三呎の奥より始まり、拱頂の左側を走る長さ約二十八呎のものの外數條あり、尚同坑門より約九呎の處にて隧道は横斷され、拱頂部に於ける開口幅約一呎六吋に及んだ。沼津方坑門内部には異狀を認めなかつた。

斷面の變形を見るに東京方坑門より五呎と二十四呎との二箇所に於ては左側即山側に傾き、三十八呎、五十一呎、六十四呎及び九百九十三呎（沼津方坑門附近竝に沼津方坑門に於ては兩側壁共線路中心に向ひ狹まつた。

箱根第四號隧道

構造概要

本隧道は山北駿河間に在る單線竝列式にして上り線は汐留驛起點六十哩七十三鎖十五節下り線は六十哩七十一鎖四十節に起り、その延長上り線は八百八十五呎六吋下り線は千六呎六吋である。

線路中心は東京方坑門口に於ける七十呎餘を除くの外は直線で五十五分ノ一の勾配をなし、その方向は北四二度西である。上り線隧道は明治二十一年の竣工にして幅十四呎高さ十五呎六吋、下り線用のものは明治三十一年の建設に係り、幅十五呎高さ十六呎六吋の斷面を有し何れも煉化積である。覆工の厚さは九吋一呎一吋二分ノ一、一呎六吋及び一呎十吋二分ノ一の四通りであつて兩坑門に近く厚く中央に近く薄くなつてゐる。

尚施行基面より地裏面迄高のさは三十呎乃至百九十呎である。

被害狀況

上り線（酒匂川溪谷寄）に在つては東京方坑門は山崩のため深く埋沒し、沼津方坑門は拱頂石の左右の拱石の目筋に龜裂を生じ、尚坑門中央部より稍右に偏して煉化石目筋を縫へる鉛直罅裂を生じた。而して隧道内部に於ては東京方坑門より約八呎迄の間及び同坑門より約二十六呎乃至六十五呎の間の三部分に縦横の罅裂を生じ、その割目の最も大なるは幅四吋に及んだ。又煉瓦石の脫落せる部分があつた。

斷面の變化は東京方坑門より四呎、七呎、十七呎、二十八呎、三十九呎、七十二呎の各箇所に於て略右側即ち酒匂川溪谷側に向つて歪を生じたる如く、沼津方坑門より一呎八呎、三十六呎に於ては殆んど變化がなかつた。次に下り線に在つては東京方坑門は上り線と同じく山崩れのため埋沒し、沼津方坑門に於ては拱頂石の周圍の目筋に沿ひ罅裂を生じ、尚これより直上に煉化石の目筋を縫ひて齒狀を呈せる龜裂あり、又右側壁及び左拱腰（Haunch）の拱石の目筋の切斷せるものもあつた。隧道内部に於ては東京方坑門より七呎迄は山崩れのため煉化石拱は破壞墜落して内部は土砂を以て充滿し、これより奥約二十呎の間に六條、七十呎の間に三條の縦罅裂あり、又これに交はる横罅裂二、三條あつた。沼津方に於ては坑門より十呎の間に幅約三吋の横龜裂一條ありて拱より起り左右側壁に於てその方向を縦に變じ沼津方坑門に達してゐた。

斷面の變形を見るに東京方坑門より約二十七呎、五十四呎、七十八呎の箇所に於ては溪谷側より山側に向ひ著しく歪みを來し、又沼津方坑門より十五呎及び十呎の箇所に於ては稍壓縮された如き觀を呈した。

應急工事

罅裂箇所にレールセントルを挿入補强せり。

箱根第七號隧道

構造概要

本隧道は山北駿河間に在る單線竝列式で上り線は汐留驛起點六十三哩四十四鎖十二節、下り線は六十三哩四十三鎖七十二節に起り、延長上り線六百九十三呎、下り線七百六十四呎を有し、線路中心線はその方向南七

二度西である。上り線は明治三十一年の竣工に係り、幅十五呎、高さ十六呎六吋、下り線は明治二十一年の竣工にして幅十四呎、高さ十五呎六吋である。隧道の覆工には總て煉化石を用ひその厚さは場所により異り一呎一吋二分ノ一乃至一呎十吋二分ノ一である。

被害狀況

上り線東京方坑門に於ては拱頂石及びその右側に隣接せる二拱石の上部目筋切斷し、兩拱石共稍垂下し、尙煉石の目筋に沿つて拱頂石より左上方へ斜に走る龜裂及び直上に走る龜裂があつた。沼津方坑門には異狀はなかつた。

隧道內部の罅裂としては東京方坑門拱頂より稍左に偏して走れる長さ八呎の縱罅裂竝に坑門內七十二呎の奥より始まり拱頂に對し左右對稱的位置に在りて縱走する長さそれぞれ四十二呎及び二十八呎のものがあつた。又沼津方坑門の左側より起り七呎の箇所にて拱軸を橫斷し、約十呎の箇所より再び縱走して約六十呎の奥に達するものがあつた。而して上記の罅裂は何れも比較的被害の少なるものであつて、本隧道に於ける被害の最も大なるものは東京方坑門八呎の奥より二十六呎の奥に至る延長十八呎間の右半拱竝にこれより五十六呎の奥に至る約三十呎間の拱全部墜落して上部の土砂陷落し隧道を閉鎖したのである。斷面の變形に就いて見るに東京方坑門、坑門より八呎、三十三呎、七十二呎、百呎に於ては何れも右側に(卽ち山側より相澤川溪谷側へ)又沼津方坑門より七呎及び二十一呎の箇所に於ては稍左側(前者と反對)へ歪みを生じた。次に下り線(山側)は上り線に比して山寄りに在るためか、被害極めて少であつて、東京方坑門及び沼津方坑門共殆んど損傷なく又中間部にも龜裂等の著しいものはなかつた。唯東京方坑門附近に於て拱に橫罅裂及び右側側壁に縱橫罅裂があつた。又沼津方坑門の拱に縱罅裂があつたが何れも微小であつた。斷面の歪みは上り線と同じく山側より相澤川溪谷に向つて生じた。

應急工事

煉北石拱墜落箇所に軌條セントルを入れて應急施工した。(以上研究所震害調査報告による)

◎名古屋鐵道局震災應急工事應援記錄

(イ)概　況

九月一日

大正十二年九月一日の震災にて神奈川縣下を中心とし關東一帶に亘る東京鐵道局管內鐵道線路は未曾有の慘害を蒙り當時所管鐵道局に於ては力及ばず他局所の應援を受け東海道線裾野國府津間の應急工事は門司、神戶及び名古屋の三鐵道局應援隊に於てこれを引受け施行したるものなるが本記錄は右三局應援隊の內主として名古屋鐵道局應援隊の執りたる處置等に就きその概要を記述したるものなり。

(一)概　況

九月一日東海道線に於ける震災の被害は東京鐵道局管內最も甚敷裾野驛以東は全然不通となれり。仍て名古屋鐵道局に於ては東京鐵道局より應援の依賴を受け先づ靜岡保線事務所長指揮の下に九月三日より四日に亘り裾野御殿場間の單線應急工事を施行し四日午後開通せしめたるが、偶六日午後七時九分裾野驛構內に於て下り貨物列車脫線轉覆し應急工事の歸路便乘したる線路工手十數名の殉職者を出せり。この事故のため裾野御殿場間は再び不通に歸したるも脫線車輛の取片付と共に翌七日午後八時三十分開通せり。又同區間複線應急工事は御殿場驛以東に於ける應急工事を障害せざる範圍に於てこれを施行し九月十七日竣成直ちに複線運轉を開始せり。

名古屋鐵道局應援隊は漸次東進して應急工事に從事したるが、九月七日神戶鐵道局應援隊翌八日門司鐵道局應援隊何れも清水港に上陸したるを以て三局應援隊に於て御殿場國府津間の應急工事を施行すること

に決し、御殿場驛に震災線路復舊隊本部を置き所屬應援隊を率ひて現場に出張せる名古屋鐵道局工務課長及び神戸鐵道局工務課長全般の指揮に任じ名古屋鐵道局應援隊は御殿場驛、神戸鐵道局應援隊は山北驛、門司鐵道局應援隊は國府驛を本據とし本部及び各本據地並に主なる工事現場間には工事用の專用電話を設け且日々傳令を往復せしめ連絡を執り鋭意工事の進捗に努めたるが、九月十五、十六兩日に亘る豪雨の爲各所共その被害を增大したるは勿論新規被害の箇所をも生じ工事進捗上多大の打撃を受けたるも各局應援隊は擧げて日夜作業を督勵したる結果、九月二十一日に至り谷峨信號場第三酒匂川假乘降場間徒歩連絡の區間を介し全區間に亘り列車單線運轉を開始することを得たり。その後十月十日豪雨に依る被害のため一時徒歩連絡を不能に歸せしめたるも十月十五日より再開せり。又御殿場谷峨間に於ては十月八日より複線運轉を開始せり。右各局應援隊の擔當區域は左の如し。而して門司及び神戸鐵道局應援隊の執りたる應急工事の處置等に就ては各その應援隊に於て報告あるべきを以てこれに讓り以下名古屋鐵道局應援隊擔當區域内に於ける被害の程度並に應急工事に對する處置の概要に就き項を分ちて順次これを記述すべし。

一、國府津松田間　　門司鐵道局應援隊
一、松田山北間　　神戸鐵道局應援隊
一、山北御殿場間　　名古屋鐵道局應援隊

備考　その後工事進捗の必要上國府津下曾我間を門司鐵道局應援隊、下曾我山北間を神戸鐵道局應援隊の擔當區域に變更せり。

援隊の擔當區域に變更し又複線應急工事施行に當り名古屋鐵道局應援隊の擔當區域たる山北驛第三酒匂川假乘降場間を神戸鐵道局應援隊の擔當區域に變更せり。

(二)被害の程度

線路その他被害の狀態はこれを大別して次の五種とす。

一、線路の沈下及び移動
一、土砂及び石垣の崩壞等に依る線路の支障
一、橋梁溝橋橋桁の落下並に橋臺橋脚の破損
一、隧道の破損
一、停車場建造物の倒壞

更に區間別としてその大要を擧ぐれば左の如し。

裾野御殿場間

一、各所に亘り線路の沈下竝に道床砂利の亡失せるもの多數にして御殿場驛本屋傾斜大破す。

御殿場驛足柄信號場間

一、六十九哩五十一鎖附近より六十九哩五十五鎖附近に至る間線路の沈下約四呎六吋その他線路の沈下せる箇所多數。
一、六十九哩附近土留石垣約百九十坪崩壞その他石垣の崩壞せるもの多數。
一、足柄信號場に於ける建造物全部倒潰。

足柄信號場駿河驛間

一、本區間殆んど全部に亘り線路彎曲波狀沈下す。沈下最大深約八呎の箇所あり。
一、六十六哩二十鎖附近切取面土砂約七千八百坪崩壞その他土砂及び石垣の崩壞せる箇所多數。
一、第五相澤川橋梁神戸寄橋臺崩壞鐵桁二連墜落反對側橋臺及び橋脚亦破損す。その他橋梁二箇所溝橋五箇所橋臺崩壞又は龜裂を生じ袖石垣大半崩壞。
一、駿河驛ホームその他諸建物破損。

駿河驛谷峨信號場間

一、六十二哩七十五鎖附近より六十三哩十六鎖附近に至る間線路彎曲波狀沈下せる箇所多數。

一、六十二哩四十二鎖附近切取面岩石約三百坪崩壞その他土砂及び土留石垣の崩壞せる箇所多數。

一、大澤川橋梁上り線橋臺上部崩壞第一相澤川橋梁橋脚に龜裂を生ず。その他橋梁溝橋袖石垣等崩壞又は龜裂したるもの多數。

一、下り線甲第六號隧道入口及び出口より内部に向つて龜裂を生じ下り線は乙第六號隧道入口より内部に向て龜裂を生ず。

上り線第七號隧道入口より長約百五十間アーチ崩壞その他大龜裂を生じ内部に土砂多數充滿し下り線第七號隧道入口より内部に龜裂を生ず。

一、谷峨信號場官舍その他諸建物及び信號機等傾斜破損す。

谷峨信號場山北驛間

一、六十哩十一鎖附近より第一酒匂川橋梁に至る間は線路彎曲波狀沈下し沈下最大深三呎その他線路彎曲波狀沈下せる箇所多數。

一、箱根第三號隧道出口より第四號隧道入口に至る間の山腹土砂約一萬坪崩壞し兩隧道間を埋沒し、その他土砂及び土留石垣の小崩壞せるもの多數。

一、上下線箱根第一第二號兩隧道入口及び出口より内部に向つて龜裂を生ず。又同第三號隧道は入口より内部に向て大龜裂を生じ出口附近は土砂充滿し同第四號隧道は内部に向つて龜裂を生じ袖石垣崩壞す。

一、山北驛官舍その他諸建造物は殆んど全部倒潰又は大破せり。但し同驛構内は神戸鐵道局應援隊の擔當區域に屬す。

(三)請負工事

線路崩壞土砂切取、橋梁の修理及び假建物等は主として請負に付し施行し工事材料は全部官給せり。

谷峨信號場第三酒匂川假乘降場間に於ける徒歩連絡區間に屬する箱根第三第四號隧道間の線路に崩壞せる土砂は約一萬坪の多きに達し被害の最も大なる箇所なりとす。右土砂の切取工事亦請負に付し施行したるがその數量前迹の如く莫大にして且酒匂川の斷崖に臨み作業の地域狹くして工程意の如くならず殊に十月十日豪雨のため當時單線分土砂の切取大部分終了したるに際し土砂約六百坪俄然崩壞し來り再び線路を埋沒し且徒歩連絡の通路に供したる第四號隧道内に多量の泥土流入し通行不能に歸したるを以て極力土砂の切取を續行すると同時に隧道内泥土の處分に努め十月十五日徒歩連絡を再開せしめたるが東京鐵道局に於てもその後從事員に多少の餘力を生じ强て他局の應援を受くるの要なきに至りたるを以てそれぞれ協議の上同工事は十月十五日を以て打切り工事未竣功の儘これを東京鐵道局に引繼ぎたり。而して引繼當日迄に切取りたる土砂の數量は約四千三百坪に達したり。

(四)直營工事

前項請負工事の外は全部直營施行したるものなるが所要の職工人夫は非常の際にて東京鐵道局に於ける平時所定の賃格にては傭上不能なるを以て同局の承認を得て特定賃金を以て雇傭せり。

(五)工事材料

工事材料は先づ以て靜岡保線事務所持合品を一時流用して當面の急需を充たすと共に更に神戸、名古屋、靜岡方面にこれを求め軌條及び附屬品信號機等は神戸倉庫より長尺木材の大部分及び枕木等は名古屋鐵道局經理課よりそれぞれ配給を受けその他は靜岡江尻岩淵沼津等の各地に於て現場購入の手配をなし尚名