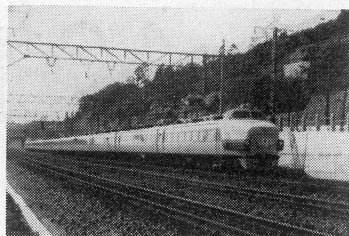


# 鉄道ピクトリアル

1965年5月号 Vol.15 No.5



列車線を行く「しおじ」2010M  
須磨一塩屋間 40.3.28 貴志彰夫写

表紙 「400両目の花形」	岸 幸男 撮影
カラー頁 「高野山新ケーブルカー」	南海電鉄 提供
グラフ	
春ひらく	佐竹 保雄・篠崎 巖…7
拡がる山陽路	国有鉄道・佐竹 保雄…8
東京馬車鉄道の面影	高松吉太郎…10
終戦当時の供出車と規格型電車	中川 浩一…12
改造181系出場	河 昭一郎…14
早朝のセメント列車(第9回鉄道写真コンクール佳作)	新井 良輔…39
ローカル線に憩う(鉄道写真コンクール作品)	
小休止	神川 義尊…40
連結終って・昼下りのローカル駅	下川 隆利…41
五月空(鉄道写真コンクール作品)	
窟山を背に・晩春の朝	庄野 鉄司・高田 利武…42
さつきの空に・ローカル線の午後	荒井 英一・下川 隆利…43
さようなら汽車ポッポ一富士製鉄専用線廃止	馬場 正夫…44
立石峠に行く(第9回鉄道写真コンクール佳作)	加地 一雄…46
“good bye” C51225	巴川 享則…48
遠鉄奥山線始末記	武田 彰・内藤 正己…50
わだいのくるま(160)高野山新ケーブルカー	…52
わだいのくるま(161)近鉄吉野特急車16000	…53
廃止の色濃い茨城交通水戸市内線	根本 幸男…54
トピックフォト	
関西・関西九州・中国・中部・関東・東北常磐だより	…79
記事	
「今月の話題」待望の4線運転開始	…3
40年度の国鉄電化計画	小西国太郎…4
山陽線鷹取一西明石間線路増設工事の概要	好田 豊…15
国鉄車両の将来計画(続)	菅井満寿男…18
EF 65形式直流電気機関車	粟田 四朗…21
EF 64形式直流電気機関車	粟田 四朗…23
京阪電鉄2200系通勤電車	谷口 正夫…25
書評「日本の電気機関車」	宮本 政幸…28
資料・日本の私鉄(1)	和久田康雄…29
私鉄高速電車発達史(5)	中川 浩一…33
スタートする第3次長期計画	国有鉄道…37
鉄道の話	…38
釜石製鉄所専用線を訪ねて	馬場 正夫…55
釜石鉱山鉄道覚書	中川 浩一…56
失われた鉄道・軌道を訪ねて(19)遠鉄奥山線	武田 彰…58
読者短信(関東編)	…65
鉄道記念碑めぐり(16)国鉄旧千葉駅記念碑	根本 幸男…66
東北ローカル線シリーズ(6)陸羽東線	久保田 博…68
急行列車誌上案内(5)「銀河」	海老原浩一…70
車両の動き	…72
質問に答える	…73
読者短信	…76
3月のメモ帳	…78
後部車から・TTKだより	…87

## 今月の話題

### 待望の4線運転開始

10年の歳月と約87億円の巨費を投じて進めてきた山陽線鷹取一西明石間(17.6キロ)の複々線化工事の最終切替作業は、別掲のように3月27日深夜から28日未明にかけて須磨駅西端および西明石駅東端の2カ所で行なわれたが、予定どおり28日2時過ぎ工事は無事終了した。これで同区間はいよいよ山側2線を列車が、海側2線を電車が走るという待望の4線運転が開始されたわけである。平田地の17.6キロの線増工事に10年もかかったことは異例とされるが、最後の2年間に全体の50%以上の仕事を片付けたといわれるだけに、終り頃は文字通り突貫工事で行なわれた。しかし工事が難航したこと最大の理由はやはり用地取得難であったらしい。

国鉄はどこでも線路沿いに幾分余分の土地を確保しているのだが、鷹取一西明石間の場合は山側に海に迫った部分が多いため、余分の土地をほとんど持っていなかった。そのため167,000平米の用地を買収したわけだが、沿線に民家が多く、しかも景勝地であるだけに美観をそこなう、価格が安いなどの理由で設計が進まなかったもの。

また、垂水・明石の両駅が高架駅になったため、その工事量も相当のもので、ここで使った盛土は424,000立米、擁壁その他の鉄筋14,100立米コンクリート177,300立米、盛土の量は6トン積みトラック12万台分といわれるが、この工事で65あった踏切が19カ所にへり、都市計画と合せて南北に通じる主要道路の立体交差が完成したのは大きな特色であろう。

〔表紙〕「400両目の花形」岸 幸男  
西武鉄道新車700系4連 東村山  
付近 40-3-21

マシヤプレス セコール F3.5 絞り8  
1/250 エクタクローム

〔口絵〕「高野山新ケーブルカー」  
南海電鉄提供

南海電鉄コ11+コ21 極楽橋一  
高野山頂 39-12-10

ゼンザプロニカ ニコール75mm 絞り  
8 1/100 エクタクローム

TETSUDŌTOSHO KANKŌKAI  
Nihon Kōtsūkyōkai Bldg.  
Marunouchi4, 3 Tōkyō/Japan