

第3節 鉄道と電力の復旧

1 鉄道の復旧

(1) 市内交通の復旧

a. 東京市電の被害と復旧

震災当時の市内交通で最も大きな役割を果たし、また、震災において最も大きな被害を受けた交通機関が東京市営電車であった。震災当時、市営電車は1,795輛の車両を保有し、307kmの路線で営業していた。震災前日の利用者は118万9千人に達していた。震災発生の時点で運転中であった770輛は、地震発生と同時に停電のために軌道上で停止した。乗客の被害は記録されていないが、このうち393輛は周辺の火災のため焼失した。車庫の類焼によるものも含めると、779輛が失われた（東京府, 1925）。軌道は過半の175kmが類焼してそのままでは使えず（那波光雄, 1926）、枕木11万本が焼失した。橋梁は26が破壊され、あるいは焼失した。架線も66km分が焼損し、品川火力発電所は崩壊した。9月5日に駒込変圧所が使用可能と判明したため、6日に駒込の神明町車庫前から不忍池の東南方にあたる上野三橋までの非焼失地域内3.7kmの区間で12輛の車両で運転を開始した。当時、東北本線が日暮里まで復旧され、日暮里上野間が未復旧であったから、これを代替する路線としての意味もあったと思われるが、当日の利用者は292人に過ぎなかった。既に、日暮里から西回りで品川までの山手線と飯田橋以西の中央線が復旧されていたので、遠隔地との鉄道旅客はこの範囲内での最寄り駅を利用したのであろう。

震災1週間後の8日には、白金変圧所と小石川変圧所が復旧し、これによって四谷塩町（四谷三丁目）－泉岳寺間、青山六丁目－桜田門、目黒－魚藍坂下、大塚－春日町間の運転を開始し、運転路線45km、車輛96両となり、中央線、山手線の鉄道駅を含む焼け残り地域内の交通手段の復旧が本格化した。9日の利用者は3,043人であったが、10日には2万3,372人に伸びた。11日には、新宿－半蔵門－日比谷東京市役所間も含め97.2kmの軌道上で243台の電車が運転され、概ね震災時の3分の1程度の復旧状況となった。これらはほとんど非焼失地域の路線で、20日には44万4千人が利用し非焼失地域内での交通の利便が回復されたことを物語っている。16日まで罹災者は無賃、17日からは証明書のある罹災者のみ無賃で、24日に無賃取扱を廃止したが、無賃乗車の累計は595万人にのぼった。その後、10月1日には運転距離143.7km、前日の利用者は74万人に達し、11月下旬には深川方面を除いて概ね復旧し、12月1日には216.45kmの運転距離となって震災前の乗客数を回復している。路線復旧の完了は、1924（大正13）年9月17日である。この復旧過程自体が市民に震災からの立ち直りを感じさせたであろうが、救護や避難に果たした役割は大きくはなかったと考えられる。

b. その他の市内交通の被害と復旧

市電の路線が東京市内に限られたため、市に隣接する東京府下の郡部では民営の路面電車が市電に近い役割を果たしていた。市の北部には王子電軌、東部には城東電気が走っていた。

- ・王子電軌：大塚駅前から王子を経て三河島の三ノ輪まで、単軌道換算20.3kmの路線に35輛の車輛を運行していた。非焼失地域内であったため被害は軽微で、5日に大塚王子間5.5kmで15輛の運転を再開し、8日以降は全線で30輛の運転を行った（那波光雄, 1926；東京府, 1925）。
- ・城東電軌：市電路線の東端である錦糸町と小松川の間を中心など市の東部に隣接する郡部を走った9.33kmの軌道で、18輛の電車を運行していた。電気関係設備のほとんどと電車3両を火災で失った。10月8日に発電所に新たな発電機を備え、9日から全線復旧となった（東京府, 1925）。

c. 乗合自動車の導入

市電の完全復旧まで時間がかかるところから、東京市電気局がアメリカから乗合自動車1,000台を輸入し、乗合自動車業を兼営するようになった。このことは、日本が本格的なバスの時代を迎えた契機として著名である。しかし、市会の議決を経てアメリカに注文を発したのは10月6日であり、運転開始は救護活動や被災者の避難とは直接関係ない。

当時、市内で運行していたのは、1919（大正8）年に東京市街自動車として営業を始めていた東京乗合自動車で、この他に郡部でも数業者が活動していた。その被害状況はよくわからないが、『東京府統計書』によれば、1923（大正12）年末に東京乗合自動車と思われる麹町区の業者が150台を、郡部の業者が合計84台を運行しており、前年度より台数、収入とも増加しているので、大きな被害は受けずに営業を継続したと推定される。しかし、1923（大正12）年の乗合自動車乗客数は年間2,200万人弱と、市電の20分の1程度であり、東京の公共交通機関としての役割はまだ小さかった。なお、『東京市統計年表』によれば、1923（大正12）年4月1日現在、東京市内の自動車数は3,360台で、このうち乗用は2,808台、残りは荷積用であった。乗用のうち1,291台が営業用である。

d. 横浜市電の被害と復旧

横浜市営電気軌道は、軌道延長38.6kmで105輛の電動車を運転していた。車輛153輛のうち、95輛が焼失あるいは破壊され、常磐町変電所は焼失、千歳橋変電所は倒潰して動力が全滅するといった大きな被害を受けた。陸軍鉄道連隊の助力を受け復旧に努めたが、神奈川一馬車道間で初めて運転が再開されたのは10月2日、全線復旧は10月26日であった（那波光雄, 1926）。

(2) 郊外交通の復旧

郊外私鉄の損害は、概して少なかった。

a. 京浜電気鉄道（現・京浜急行電鉄）

当時の京浜電鉄は、品川と横浜とを結ぶ本線と川崎から川崎大師及び蒲田から穴守の間の支線を有していたが、郊外私鉄の中では比較的大きな被害を受けた事業者である。

被害の主たるものとしては、車庫の倒壊により車輛5輛が大破、六郷川（多摩川）鉄橋の橋脚が折損、本社事務所も倒壊している。9月11日に本線の品川―新子安間で運転を再開したが、六郷橋は電車通過不能のため、橋は徒歩連絡であった。18日には神奈川まで開通し、10月16日に六郷橋が開通した。運転再開から同月24日まで、罹災者、軍人、在郷軍人、青年団員を無賃輸送し、その数4万2,700人であった。最後になった支線の稲荷橋―穴森間の復旧は、1924（大正13）年3月16日であった（東京府, 1925。以下、本項で同書による記述は出典を略す）。

b. 京王電気軌道（現・京王電鉄）

当時の京王電軌は、新宿～府中間等を営業していた。震災により京王電軌は3日間運休したものの、運休の原因は主として送電が停止したことによるもので（同社は当時東京電灯と玉川電鉄から受電していた）、車庫の倒壊や火災によってボギー車輛3輛の車体を失うなどの多少の被害はあったものの、4日には新宿駅西口近くの葵橋から笹塚まで、6日には葵橋以西の全線で運転を再開した。葵橋以東、国鉄新宿駅南口前の陸橋を渡って当時の終点である新宿追分までの区間は、9月29日ようやく開通した。運転再開から20日までに罹災者2万2,700人を無賃輸送し、救護応援団体の665人に無賃乗車券を交付した。震災復旧に際して京王電軌で特筆されることは、全滅に近い被害を受けた横浜市電復旧のために、二軸電車16輛を譲渡したことである（同社営業報告書）。

c. 西武鉄道（現・西武鉄道国分寺線他）

当時の西武鉄道は、国分寺―川越（現・西武国分寺線・新宿線の一部）を結ぶ蒸気機関車運転の川越線と、川越―大宮間の大宮線及び新宿～荻窪間の新宿線という路面の電気軌道（どちらも現存せず）を有していた。震災の被害は概ね軽微にとどまり、川越線は一部区間を運休したものの、9月下旬には平常運転に戻った。大宮線の運休はわずか半日にとどまり、新宿線は送電停止により運休するも9月4日午後には運転を再開している。4日から15日まで4万1,700人を無賃輸送し、その後も20日まで罹災の事実がはっきりしている者は便宜輸送した（東京府, 1925）。

d. 武蔵野鉄道（現・西武池袋線他）

当時の武蔵野鉄道は、池袋―飯能間を営業していた。武蔵野鉄道は特に大きな被害もなく、池袋周辺の線路や駅の建物に若干の被害が生じた程度であった。

e. 東武鉄道

東武鉄道の当時のターミナルは、現在の業平橋（当時の浅草駅）であったが、この浅草駅周辺は火災に見舞われ、浅草駅や東武の本社、機関庫などが焼失、車輛も焼損被害に遭った。線路では、荒川放水路橋梁で橋脚の沈下と橋桁の移動が生じ、この復旧に手間取った。このため、西新井―粕壁（春日部）間は9月6日に開通したものの、西新井―浅草間が開通して全線で運転が復旧したのは9月22日となった（那波光雄, 1926）。

f. 京成電気軌道（現・京成電気鉄道）

京成電気軌道は、当時、押上―千葉間などを営業していた。同社は震災による被害は少なく、ターミナルで本社も所在した押上駅も、近隣の東武浅草駅が焼失したにもかかわらず類焼を免れた。5日には運転を荒川―千葉間で再開、8日には全面復旧している。再開から7日までは全乗客、その後1週間は証明書を持つ罹災者に対し、さらに1週間は避難先を明記した市区町村長の証明書を持つ罹災者の無賃輸送を行い、その合計は約15万人に達した。

g. 目黒蒲田電鉄（現・東京急行電鉄目黒線）

首都圏における郊外住宅地開発の嚆矢として名高い田園都市会社の鉄道部門として、この年3月に開業したばかりであった。同社は、震災による直接の被害は少なく、変電所の建物の倒壊や一部の線路が沈下した程度であったが、電力供給を受けていた富士瓦斯紡績の被災によって電力が途絶し、8日間休業した。その後、東京市電気局の電力供給を受け、運転を再開している。

目蒲電鉄の9月1日時点での営業区間は目黒―丸子（現・沼部）間で、蒲田への路線延長工事を進めていた。延長工事は震災にもかかわらず進められ、11月1日に開業している。

h. 青梅鉄道（現・JR青梅線）

青梅鉄道は、震災当時、立川―二俣尾などを営業しており、この年4月に電化したばかりであった。同社の被害は若干の建物の損傷と一部の線路の沈下程度であったが、石灰石の採掘と輸送を行っていた同社は、中央線の飯田町に貨物引渡し用の出張所を持っており、その倉庫が半壊したほか、同駅にいた貨車10両が火災のために焼失した。

青梅鉄道は、9月4日から月内一杯罹災者に対する無賃輸送（21日からは半額割引）を行ったほか、鉄道省に対し職員を応援に派遣している。

i. 玉川電気鉄道（現・東京急行電鉄）

玉川電気鉄道は、当時、渋谷―二子玉川間などを営業していた。震災による直接の被害はほとんどなかった。送電元の富士瓦斯紡績の発電所の被害によって、震災から約20日間は運行に制約を受けた。運行の再開は8日で恵比寿三軒茶屋間、全線の約半分で、車両は震災前の22輛に対して6輛が使用された。20日に全線復旧し、この日まで一般罹災者を無賃輸送した。

じ. 小田原電気鉄道（現・箱根登山鉄道）

小田原電気鉄道は、震災による被害が極めて大きかった鉄道である。小田原電鉄は、震災当時、鉄道省の小田原駅前―箱根湯本（当時は湯本）までの軌道線、箱根湯本―強羅までの鉄道線、強羅―早雲山（当時は上強羅）までの鋼索線を有しており、また、沿線での電力供給事業及びバス事業を兼業していた。この当時、事業の主力はむしろ電力供給事業にあり、その収入及び利益は鉄道事業によるものを上回っていた。

震災時には、主に小田原市街の火災により軌道線の車輛19輛を焼失し、鉄道線では山崩れによる線路の埋没、路盤の被害が大きかったが、トンネルや主要橋梁は無事であった。また、ケーブルカーにはほとんど被害がなかった。軌道部分は1924（大正13）年に入って部分的に再開し、7月9日に全通、鉄道は1924（大正13）年9月10日部分開通で12月28日全通、ケーブルカーは1925（大正14）年3月31日の運転再開であった。

同社は自動車事業も兼営事業として行っていたが、鉄道の被災から復旧までの間、自動車を東京に派遣して輸送事業を行っている（同社営業報告書）。

以上、郊外電車は焼失地域を通る例がほとんどなかったためもあって、いくつかの橋梁以外の被害は比較的軽微であった。しかし、電力の途絶により、即時の運転は不可能であったから発災直後の避難者は利用できなかった。概ね国有鉄道の運転再開に合わせて、あるいはやや遅れて運転を再開しており、それぞれの路線の状況に応じ、国有鉄道に準じて救護、避難に活用されたといえよう。

(3) 長距離交通の復旧

a. 鉄道省を中心とする鉄道の被害と復旧

当時の陸上輸送の主役であった国有鉄道の被害は、機関車の脱線転覆54輛、焼損49輛、客貨車の脱線転覆449輛、焼損1,429輛、橋脚の倒壊53基、橋桁の墜落12箇所78連、切取の法面崩壊6万3,065立坪、築堤の被害延長78.2kmをはじめ、膨大であった。当時、運転中の列車で脱線したもの23列車、焼損したもの11列車があり、旅客117人と職員13人が死亡した（鉄道省、1925, 1927。本項でこれらによる記述は出典を略す）。被災地と全国をつなぐ鉄道は、震源に近い西方で被害が多く、東海道線及び中央線の復旧には手間取った。一方、被災者の帰郷、避難、そして、救護のために鉄道が必要なことはいうまでもなかった。

震災直後から復旧努力が行われ、1日午後うちに、上野日暮里間で運転が再開されて被災者の避難に益したが、同日夜に上野駅が焼失して中断された。同日中に総武本線の亀戸―稲毛間の運転も開始され、終夜の運転で本所深川方面の被災者を避難させた。翌2日には稲毛―千葉―四街道間も復旧され、3日朝から亀戸千葉間の運転が始まり、佐倉、成田線方面への連絡も可能になった。これにより、亀戸が東京東部での避難、救護の要地となったが、駅周辺の混雑と混乱も激しかった。

常磐線も1日のうちに金町以北が単線で復旧し、東北線も川口以北が単線で復旧した。これらは、常磐線の利根川架橋部が破損により単線運転を余儀なくされたほかは、翌日から複線で運転可能となり、避難や救護の貴重な交通手段となった。しかし、両駅とも都心からは十数キロの徒歩連絡が必要であった。

3日には隅田川橋梁の応急修理を終えた常磐線が日暮里駅まで開通し、翌4日には東北本線荒川橋梁が単線で応急復旧され、赤羽、田端を経て日暮里まで運転された。同日、山手線も田畑から池袋、新宿を経て品川まで、また、中央線も新宿から東は飯田町、西は山梨県の与瀬まで復旧され、細々とながら東京周辺と外部を結ぶ路線が形成された。これによって、各地方への避難も、また、地方からの救援物資の到来も本格化する。これらの日付は開通日であるため、利用者にとっての復旧は翌日であった場合も多いが、橋梁の破損や路線の長さを考えると、電車や民間鉄道の復旧に比べ、かなり早いペースである。

東京以上に壊滅的打撃を受けた横浜への道は、東海道線の早期復旧が望めない以上、この東京への道の先に切り開かれざるを得なかった。品川から東海道線を横浜に向けての復旧作業は、7日に横浜まで達した。この日、中央線もトンネルの被害が大きかった上野原、与瀬間を徒歩連絡する形で復旧した。

東海道線の大船以西は被害が激しく、21日ようやく橋梁が破壊された茅ヶ崎平塚間の渡し舟連絡と箱根三号、四号隧道間で土砂崩れがあった山北一谷峨間の徒歩連絡を残して開通した。中央線の全通は10月25日、東海道線は同28日である。東京都心部でも、外濠の斜面崩壊や高架線の破損などで、中央線と東海道線が繋がって東京駅が機能を回復するのは10月5日のことであった。11月28日の北条線復旧で熱海線を残して応急復旧工事は一段落した。

鉄道省は、4日以降20日まで避難民は無賃輸送しており、21日以降も証明のある避難民は無賃輸送した。一方で、被災地への流入者に対しては、上り列車を乗客を乗せない回送とすることも含め、繰り返し制限を試みている。

国有鉄道は当時の交通の幹線であったために復旧に大きな努力が払われ、その結果、避難、救護の交通機関として中心的な役割を果たした。当時、国有鉄道も、東京周辺においては既に電車による通勤通学者輸送を行っていた。しかし、震災後の急速な復旧は、電車運転ではなく、自動車運転を目的としていた。それは避難者や救援者、救護物資の輸送のために長距離の自動車運転が必要だったためでもあるが、同時にその方がとりあえずの復旧が容易だったことも指摘できる。4日に辛うじて東京の鉄道網が外部とつながった時点で、電力はほとんど供給されておらず、電車運転は不可能だった。1日からの鉄道の部分運転も自動車だからこそできたのである。既に2日の夜に日暮里から赤羽まで自動車に乗って、橋を歩いて渡って川口から東北線に乗ったという避難者の回想がある(東京市二葉尋常小学校, 1924)。短い線路に閉じ込められた車輦と、たまたま残された燃料によるもので限りはあるが、自動車だからこそ線路さえ使えば運転を開始することができたのである。電車運転の復旧は山手線で9月16日に行われたのが最初である。

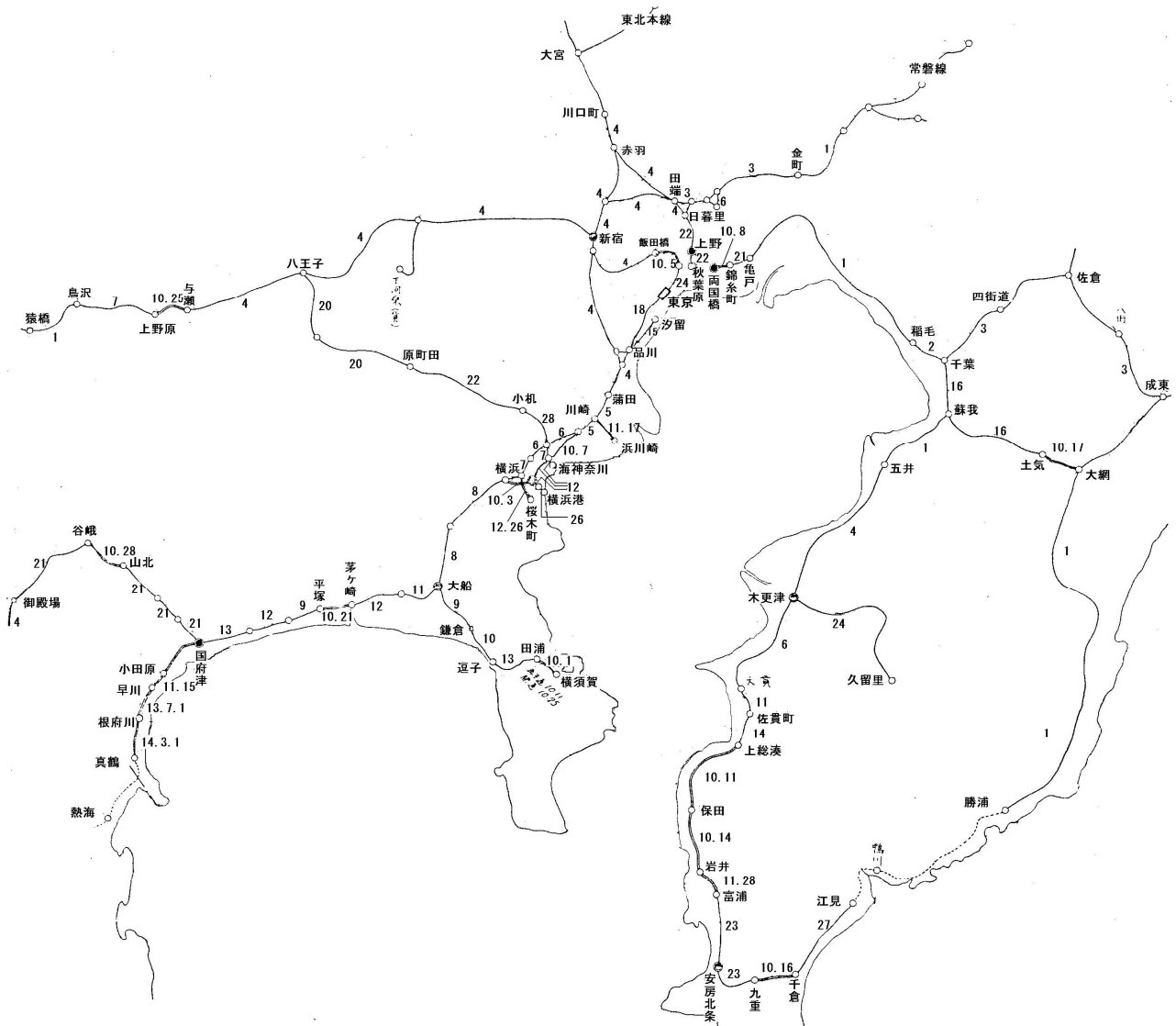


図1-18 国有鉄道の開通状況

注：日付は開通日で9月中は月を略した。

出典：『震災予防調査会』第百号丁より作成

b. 海運による代行

東海道線の途絶と横浜の孤立のため、横浜及び品川からの海路での被災者輸送が行われた。主たる目的地は静岡県の清水港で、被災者はここから東海道線に乗って西に向かった。この経路を最初にたどったのは、9月3日の夜に入港した新嘉坡丸であったが、その後、鉄道省が連絡船を運航し、また、静岡県の雇船や海軍艦船も加わって、10月20日までに8万4,901人が清水に上陸した。このほか、東海道方面の避難者として9月中旬に静岡に入った人々のうち、1万5,758人は徒歩で箱根越えの東海道をたどり、1万0,019人は御殿場線に沿って小山方面から入県した。地域住民や三島駐屯の陸軍部隊は救護所を開設し、あるいは馬が曳く砲車による輸送を行うなど、これを補助している（静岡県, 1924）。なお、海軍は、関西地方への直接の往復も含め、避難者3万6,898人、一般便乗者2万3,500人を輸送した。

(4) 復旧に協力した機関

a. 鉄道連隊

国有鉄道の震災直後の復旧には、陸軍の鉄道連隊が大きく貢献した。鉄道連隊は、各約1,300人の工兵からなり、戦場での鉄道の修理と運転、軽便鉄道の敷設を任務としていた。全国に2個連隊しかなかったが、都合よく、第1連隊は千葉に、第2連隊は津田沼に駐屯していた。震災発生直後、第1連隊は、千葉駅舎と周辺の線路の破損箇所を修理し、2日には近衛師団長の命令で東京に向かい、3日から東北本線荒川橋梁の応急修理、常磐線三河島駅、隅田川駅周辺の復旧工事を行った。また、第2連隊は、1日午後4時から鉄道省職員と協力して、総武本線の運転にあたった。鉄道連隊は、日常的に鉄道省職員の指導を受けながら、総武本線を中心に運転実習を行っていたので、この路線の運転は手慣れたものだったのである。鉄道第2連隊の記録によれば、3日までほぼ連隊独力で運転したという。また、連隊の一部は北総鉄道建設作業に従事していたが、2日に東京に移動して亀戸以西の交通のために江東橋の架設作業を開始し、3日には亀戸以西の線路復旧に着手している。なお、第2連隊は、4日に少佐を長とする13人からなる臨時停車場司令部を亀戸に設置し、罹災者と救護品の輸送整理に着手したが、それまでの同駅の混乱は激しかった。

4日以降は、鉄道省の計画に従って特別応援隊として各線の修理に従事し、第1連隊から上越南線と黒部鉄道に派遣されていた作業隊も、それぞれ6日と7日に帰営して直ちに国有鉄道の修理に加わっている。なお、このとき鉄道隊は、在郷軍人と新潟県の青年団とともに作業し、その給養を担当した（松尾章一監修, 1997）。陸軍では、鉄道隊のほか工兵第15大隊が横浜線の復旧に従事し、横須賀線の復旧には地元の横須賀重砲兵連隊と海軍横須賀海兵団、海軍機関学校からの応援隊が参加した。

b. 鉄道省の全国的活動

鉄道省では、所管の保線事務所が復旧作業にあたったほか、全国から応援部隊を集めた。東日本からは各保線事務所単位、名古屋、神戸、門司の各鉄道局は局として特別応援隊を出し、また、東京建設事務所、東京第一、第二改良事務所、熱海線建設事務所も、それぞれ復旧作業に加わった。応急工事が一段落しても本格的な復旧工事などが必要なため、12月1日に国府津と千葉に工務局派出所を設け、翌1924（大正13）年4月には、それぞれ改良事務所に変えて存続させた。

2 電力の復旧

当時、関東の発電は水力が主流で、発電所のある地域は山梨県以外ではあまり大きな損害がなく、復旧は送電線中心で比較的容易であった。震災前年12月1日の東京と横浜、その周辺で

の電力使用量は約20万kWであった。これに対して、山梨の桂川水系から8万8千kW、猪苗代湖から6万kW、箱根系から4万2千kW、鬼怒川水系から4万kWといった水力発電所からの長距離送電が主な供給元であり、火力発電所は需給逼迫時に用いる予備的な位置づけであった。

電力供給会社としては、東京市電気局と東京電灯が主で、この他に各電気軌道会社が路線周辺に供給していた。箱根にあった発電所は復旧に1か月以上かかり、桂川水系の発電所も被害を受けた。しかし、東京電灯において貸付電灯の47%、電動機・電力装置の37%を喪失するという、主に焼失による需要家の減少も大きかった（東京電力, 2002）。東京電灯猪苗代系は、1日から東京まで送電可能であったので、変圧器や電線など市内配電施設の復旧が急がれた。3日には、桂川系のうち被害を受けなかった笛吹川の発電所からの送電も可能になり、猪苗代系とあわせて3日に送電を復旧した。東京市電気局は、9月4日に、小石川変圧所経由でこの日送電を再開した鬼怒川水力電気会社から1,000kW、東京電灯から20kWを得て、小石川区を中心に警戒・救護用として電灯用電力の送電を開始した。当初は一家一灯で10燭以下の主に外灯に点灯するよう宣伝を行ったが、9日までに供給範囲内全域に送電できるようになり、5日からは急務であった精米用に限り動力用供給を開始し、29日に震災前の供給体制を回復した。焼け跡のバラックなどに対しても13日から供給を始めた（東京府, 1925）。王子電気軌道は3日、京成電気軌道は4日、京浜電気鉄道は6日、玉川電気軌道と京王電気軌道は7日に供給を再開した。東京電灯も、4日に急務であった淀橋浄水場の揚水ポンプへの電力供給を回復し、次いで重要機関、街灯等へ供給を広げて行った。横浜では、東京方面からの送電により、8日に初めて焼け残り地区の神奈川警察署などで点灯し、13日に市中心部の県庁、市役所に点灯した。しかし、一般への供給がひとあたり回復したのは10月半ばごろであった。このため、9月14日から10月上旬まで陸軍が発電機付き自動車を出して、野毛山と伊勢山から市街を照射した（横浜市, 1926）。

東京電灯では、10月3日に桂川水系、11月10日には箱根系の送電も復活し、10月1日には9万kWであった電力使用量は12月末には20万kW以上と、震災前の水準を回復した（渋沢元治, 1926）。

以上のように、交通の応急復旧は、重点的に進められた国有鉄道線を中心に、東京では4日以降、横浜では6日以降に効果を生んだ。焼け残り地域での市街交通や電力の復旧は、これに続いて進んだ。焼失地域内での交通、電燈の復旧、また、地震被害が深刻な地域での鉄道復旧には長い時日を要した。このため、鉄道の迂回輸送のほか海上輸送が行われ、また、徒歩による移動が広範囲で行われた。交通機関は混雑が激しく、疲労した避難者に対する、鉄道駅や港湾、沿道などでの救護活動がなされた。

3 根府川での土砂災害と避難場所としての駅

ここでは鉄道関係の応急対応として、鉄道が大きな被害を受けて救護と復旧が著しく困難であった根府川での土砂災害の事例と、発災直後の鉄道駅の状況について紹介する。

(1) 根府川での土砂災害

関東大震災では火災による被害が大きく取り上げられる一方、土砂崩れや津波による被害は、地震の規模に比すればあまり注目されることはなかった。その中において、山と海に挟まれた鉄道が地震による土砂災害で多大な被害を受けた根府川の事例は、今日の地震対策においても参考にすべき点が多いと考えられる。

震災当時の東海道線は現在の御殿場線経由であり、国府津から小田原方面は熱海線と呼称され、真鶴まで開業していた。熱海線は震源地に近く、また、海岸近くまで迫った急峻な山腹を削り、多くの橋梁や隧道を設けた路線であったため、震災によって大きな被害を受けた。切取や築堤が土砂崩れや土石流によって埋まった箇所が多く、また、隧道の崩落や橋梁の崩壊も多かったが、ここでは特に被害の大きかった根府川駅周辺についてやや詳しく述べる。

根府川駅周辺では、震災に伴う土砂災害で大きな被害が生じた。根府川駅南方を流れる白糸川では、約4km上流の大洞山で発生した崩壊に伴う土石流が河口の根府川集落を襲い、400名以上の死者を出した（中央防災会議災害教訓の継承に関する専門調査会、『1923関東大震災報告書第1編』, p. 55参照）。また、白糸川に架かっていた熱海線の橋梁は、地震によって橋脚が折れ桁が落下した後、この土石流によって押し流された。折れたコンクリート製の橋脚3本と、落下した鋼鉄製の橋桁3基は、土石流に押し流されて行方不明になった。白糸川橋梁の被害はあまりにも大きかったため、応急修理は行われなかった。

直接鉄道の旅客に大勢の死者を出したのは、根府川駅付近で発生した地滑りであった。東京発真鶴行の普通旅客第109列車は、震災発生時ちょうど根府川駅に進入中であり、地震を感じて急制動をかけたが脱線した。その後まもなく地滑りが発生して、根府川駅がホームも駅舎もそっくり、脱線した列車ともども海中に押し流された。第109列車にはおよそ150名の乗客が乗っていたと見られ、また、根府川駅の待合室には約20名の旅客がいたとされているが、救助された者はおよそ50名程度で、また遺体が発見されたのは5名であった。乗客と乗員、駅員を合わせて100名以上が犠牲になったことになる（土木学会では乗客105名乗員6名の111名としている（土木学会, 1927））。

第109列車と根府川駅で交換する予定だった普通旅客第116列車（真鶴発東京行）は、根府川駅南方の塞ノ目山トンネルを通過中に地震に遭遇した。機関車はトンネルの東京方から出たところを土砂崩れにあって埋まり、乗務員が殉職した。トンネル内の客車と旅客は無事であったが、避難のためトンネルの外に出たところ再度土砂崩れに遭って数名の死者を出している（土木学会では乗員のみ6名としている（土木学会, 1927））。

(2) 根府川での救護と復旧

震災時の列車の遭難としては最大の犠牲者を生じた根府川駅の現場での救護活動は、実質的にはほとんど行われなかった。駅の建物は官舎まで含めて海中に押し出され(中野啓次郎, 1969)で勤務中の職員は3名が犠牲になり、無事であった非番の駅長と妻、駅手1名も海中からようやくのことで這いあがった状態で(鉄道省, 1927)、駅には遭難者を収容できる施設も、救護に利用できる物品も残されてはいなかった。

駅周辺では直近の根府川部落が前述のような大きな被害を受けたほか、駅から見て部落と反対の北側で最も近い米神部落も20戸が埋没していた。両部落は片浦村に属していたがこの村の村長は死亡、助役は家族全員を失い、全村民2,715名のうち602名が死亡あるいは行方不明、191名が負傷していた。村で1軒だけの開業医も埋死して医療の手立てもなかった。村に1人の駐在巡查だけが無事で救護に奔走していたが、家族や部落の人々の救出に手一杯の村民に鉄道旅客を救護する余力はあるはずもない。小田原から警察の要請を受けた元軍医の平井医師が片浦村に向け出発したのは4日、陸軍の7人編成の救護班が到着したのは7日、警察が視察のために警部補を派遣したのは10日になってからであった(小田原市, 1993)。食料調達も村民の自力によるしかなく、初めて小田原から救援物資を積んだ船が到着したのは18日であったという(震災共同基金会, 1930)。

鉄道省が記録に留める遭難旅客は、小田原方面に去り、あるいは重傷を負って4kmほど離れた早川駅に救護された者約30名と、航海中の発動機船に救助されて小田原で治療を受けた13名だけである。遺体は5体しか収容できなかったから、鉄道省はのちに遭難乗客を約150名と推定し、確認した生存者を引いて犠牲者数とした(鉄道省, 1927)。一方、小田原警察署は震災の年の11月に乗客約300名、生存者30名と把握しており(小田原市, 1993)、一部ではこの数値が引き継がれている。

海中に転落した列車の車掌は、家族を出迎えに来ていた根府川の住民によって、生存していたその住民の家族とともに安全な場所に案内され、乗員5名、乗客1名と午後4時ごろ根府川を出発して途中で重傷の乗客を発見して同伴し、午後6時に米神の次の石橋部落で村人の炊き出しを受けて宿泊した。彼は翌日に早川駅に到着して4日まで休息、4日に小田原に行つてはじめて救護所医師の治療を受けて12日まで療養している(鉄道省, 1927)。このように生存した職員も負傷していて救護にあたる余力はなく、被災者自身が可能な範囲で助け合いながら移動して炊き出しや医療救護を受けたのである。

1929(昭和4)年に震災共同基金会が懸賞募集した手記の入選作を集めた『十一時五十八分』(震災共同基金会, 1930)には、当時の乗客2名の回想が掲載されている。このうち1名は大神部落の出身のようで、自力で岸に泳ぎ着き、小田原出身の乗客と徒歩で帰宅の途中、迎えに来た弟と友人に出会っている。また、もう1人は熱海出身で、米神よりの海岸に3時ごろに泳ぎ着いて、早川駅の駅長と駅員2、3名が救助に駆けつけてきたのに出会い葡萄酒と豆入り煎餅を与えられた後、15~16人の遭難者とともに山中で夜を明かし、翌日徒歩で帰宅している。隣

接の早川駅としては、状況の視察とできる範囲の救護を行ったのであろうが、この回想以外にその活動を伝える記録は知られていない。回想を残した2人はともに泳ぎが得意で、急いで上陸しようとはしなかった。そして、転落中に一時車体が停止した機会をとらえて脱出した人や、海中転落直後に岸に上がった人々が引き続く土砂崩れで埋没したのを見たという。また、海中で根府川部落を襲った山津波が海に入ったことによる大波を受けたと回想する。その前に潮が大きく引いたというので地震津波と考えられるが、確かに部落を襲った山津波も列車転落の後に海に達しており、その波もあったかもしれない。海上に難を避けようと考えられる水泳が達人な旅客の回想だけが残されているのは偶然ではないであろう。

前述のように当時熱海線はローカル線であったから、乗客が比較的少ない上に地元住民の占める割合が高く、それが泳力や地理認識、また、縁故者の来援などの点で被災乗客の生存や救護に幸いに働いたと考えられるが、これが十数年後のように東海道線の本線となっていたら、より犠牲が大きく、生存者の救護も深刻な問題となったであつたらう。なお、発動機船による海上での救護がかなりの成果を挙げたことは記憶に値する。

熱海線は被害が大きく、その中でも以上のように被害が極めて大きかった根府川駅付近は、到底復旧の見込みがないので路線の変更をすべきとの意見も一時は優勢だったという。しかし、同駅の基底の地層は強固であったため、堆積した土砂を除去して復旧されることとなった。除去した土砂の量は約5,000立方坪にも達した。

このように、多大な被害を受けた熱海線の復旧は9月12日に着手されたが時間を要し、国府津－小田原間が10月15日、早川まで11月15日に開通したものの、早川以遠は新設同様の工事となり、根府川までの開通は翌年7月1日となった。また、白糸川の南に白糸川仮乗降場を設けて根府川－白糸川仮乗降場間を徒歩連絡とすることで、同年10月1日真鶴まで一応の開通を見たが、白糸川橋梁が再建されて真鶴まで完全に復旧したのは、さらに翌年の1925（大正14）年3月12日のことであつた。これは震災によって被害を受けた路線の中で、最後の復旧となった。

(3) 避難場所としての駅

この当時、駅は地域を象徴するランドマークであり、多くその前に広場を持ち、また、敷地や建物に余裕があつたことから、避難場所としても機能した。時には線路の敷かれた構内も避難所となった。以下にその具体的な様相を駅ごとに挙げる。

1914（大正3）年12月に開業していた東京駅は、この当時東海道本線及び京浜線電車（東京－桜木町）、中央線・山手線電車（中野－東京－品川－池袋－上野）が運行されており、東京－上野間はまだ開業していなかった。当時、ホームはまだ4本しかなく、また、八重洲側は操車場で改札口はなかった。駅の震災による直接の被害は、第3・第4ホームの上家が崩壊した程度で大きくはなく、乗降客にも死者はなかった。1日午後8時ごろから火災が駅周辺に及び、官舎や鉄道教習所、車輛55両などを焼失したが、駅員の防火活動によって駅舎や乗降場そのものは無事であつた。

東京駅へは当初、周辺の丸ビルなどから負傷者が運び込まれ、待合室でその救護にあたったが、午後3時ごろ以降、火災が拡大するにつれ避難民が丸の内に集まり、駅にも押し寄せ、待合室は夜半には「立錐の余地もない」ほどであった。避難民は駅舎のみならず駅前広場、構内の客車などに避難し、その人数は3日の時点で7,925人に及んだ。駅では2日から炊き出しを行い、また、4日には警備の大隊司令部が置かれた。

東京駅は9月18日に営業を再開したが、その際、内務省に交渉して明治神宮外苑のバラックの提供を受け、また、芝浦の高等工芸学校から校舎提供の申し出があり、20日夜までに避難民を退去させた。

この当時、東京駅の駅前広場には大きな銀杏の木が植えられていた。この銀杏は震災にも倒れず、この木の下で不安な一夜を過ごした多くの人々にとって心の支えとなったことから、「震災の木」とも呼ばれたという逸話が残っている。

上野駅では、屋根が落ちるなどの被害が生じたものの、地震による直接の被害は致命的なものではなかった。乗降客は駅前広場に避難したが、やがて火災に追われた避難民が駅へと押し寄せ、駅前広場・駅舎さらにはホームや線路にまで人が溢れた。震災当日午後、線路が無事だった赤羽まで上野発の避難列車が2本運転された（1本は田端まで）が、避難民が線路上に大勢いたため、それ以上の運転は断念された。

翌2日、火災に追われた避難民はさらに駅周辺に集まり、周辺に集まった群衆は「無慮数十万」といわれた。しかし、火災の勢いは収まらず、結局、同日午後5時35分、上野駅は焼失した。駅構内の避難民は西側の上野公園に逃れ、駅員も最後はそちらに脱出したため、駅構内でその後発見された遺体は「二、三」であったという。この間、駅の重要物品を構内にいた客車に積載し、日暮里方面へ避難させようとしたものの、線路上の大群衆を退かせて列車を運行することは困難で、結局一部の放棄を余儀なくされている。このような例は他の駅でも存在した。

上野駅の営業再開は9月23日であるが、この時点で既に駅前広場には46軒の露店が営業しており、これは25日限りで退去させている。また、「構内建造物に貼付せる広告建札類」は10月20日限りで取り除いたという。

この他、避難所として活用された駅は多いが、ある程度具体的な様相のわかる例を挙げれば、秋葉原駅（当時は貨物駅であった）は震災当日夜に焼失したものの、一旦鎮火したためやや安全になり、駅構内はこの地域唯一の避難所として1万数千人が集まった。ところが、2日夕刻再度火が押し寄せ、一部の貨車を焼くなどしたが、駅員と避難民が防火に努めて辛うじて事なきを得た。横浜駅（2代目、現在の駅と異なる）は火災によって焼失したものの、避難民を救護して焼け残った建物にアルゼンチン公使を収容したと伝えられ、また、国府津駅は地元の避難民だけでなく、徒歩避難者の休泊もあって最大2,000人が集まった。

しかし一方で、神田駅では駅の待合室やホームに避難していた人々約550人が焼死し、また、錦糸町駅では数千人の避難民の上に、駅前のコルク工場の火災で火のついたコルクが降り注ぎ、駅周辺で700名余りの焼死者を出した。

このように、駅は避難民にとって逃げる上での一つの目標として機能し、また、その広い用地は避難所としても機能した。東京駅における「震災の木」のエピソードは、駅のランドマーク的機能を象徴しているとも考えられる。しかし、多くの避難者を救えたのは駅自体が焼失地域と非焼失地域の境となった場合に限られた。上野駅は上野公園、東京駅は丸の内から皇居前、また、秋葉原駅は神田和泉町、横浜駅は横浜船渠と隣接する非焼失地域があった。すなわち、駅の構造や駅と周囲に通じた多くの従業員の活動もあって、そこで焼け止まったからこそ避難が成功した。本所被服廠跡に隣接した両国橋駅や神田、錦糸町駅は、周囲から迫る火によって地震から数時間後に悲劇の場となった。

交通の拠点としての駅という観点から見れば、押し寄せた避難民が救護や復興のために重要な交通機能の妨げになる場合もあった。上野駅からの当日の列車運行は、それに乗れた避難民を助けた反面、より多くの避難民を呼び寄せて混乱を増長した可能性もある。また、被災地外の駅は列車で到着し、通過する避難民の救護の場となったが、場合によっては避難者の言動や、あまりに悲惨な様相から地域の流言と混乱の発生源ともなった。現在でもなお、駅は都市においてランドマークとしての機能を果たしており、災害時には旅客を含む多くの避難者が集まることが予想される。災害時における駅の役割を高架化や地下化、従業員の減少などの時代の変化に対応しながら検討し続ける必要があるだろう。