

## 【20】大河川に接近した駅の悩み

鉄道線路の縦断勾配は、道路と異なり緩く設定されています。最大でも千分の25以下、幹線では千分の10以下、駅のホームと線路は水平という具合です。わが国の平野の河川の堤防は地表よりかなり高いので、平地を走ってきた列車は川を渡るときには勾配のある土手を登って橋を渡り、対岸に到ったら今度は坂道の線路を降りるのです。

昭和46年(1971)当時、東北本線の利根川橋梁(栗橋～古河の間)の架替工事のとき、不足していた桁下高を増やすため橋面も1mほど嵩上することになりました。問題は、利根川の南側(右岸)の堤防から東京方向へ降って水平部にさしかかる処に栗橋駅のホームの北端があることです。

明治以来のくり返された河川改修で、線路の勾配部が、南へ南へと延長され、それに伴いホームも動かされ、とうとうホームの北端の脇に駅舎があるという変則的な配置の駅になっていました。勾配千分の10のしぼりだと橋面が1m高くなると線路の勾配部が100m延びるから大変です。線路の高架化も駅舎の移転も不可という困難な状況だったのですが、幸いにも栗橋駅に停車する全列車を電車化する、電車化に伴い駅ホームの勾配(水平)を緩和するなどの好条件もあり、何とか数十メートルのホーム移設(延長)で収まりました。

地元の為でもある河川改修が地元の人々に不便をかけるという皮肉な結果に複雑な感慨を抱いたものでした。

先日、久しぶりに栗橋駅に降り立ったところ、駅舎は橋上駅に立体化され駅舎とホームのくい違いはかなり改善されていました。