

関東平野ローカル線の旅 第十段
～歴史秘話たっぷりの 鶴見線体験記～

川崎から鶴見にかけての海岸線の工業地帯を走る鶴見線、どんな景色が眺められるのだろうかに興味を持ったのはもう五十年も前のことになる。この辺りは地図で見ると無数の線路が敷かれており、乗客輸送が目的の線もあれば貨物輸送線もあり、中には工場が持つ引き込み線等もある。鶴見線の他に浜川崎線・扇町線などと名が付いた支線が沢山あったが、廃止や管理上の統合などが進み、現在では乗客輸送を目的とした線は「鶴見線及びその支線」と「南武線の支線（旧浜川崎線）」だけになった。

川崎へ落語を見に行く機会が出来たので、その帰り道に旅して見ることにした。

<図-1 鶴見線 周辺地図>



平成 28 年 9 月 10 日 (土)

鶴見駅に着いたのはもう 16 時半頃で、夕暮に向かう太陽との競り合いのような時間帯になった。

鶴見駅の 1・2 番線は京浜東北線、特に興味を持たなければこれだけの駅のようにしか見えない。出口に向かう階段に「鶴見線 3・4 番線」とその存在が示されていた。東側（海側）へ向かうはずの鶴見線のホームは西側（山側）の、駅からはみ出しそうな所にあった。飛び乗った電車に乗客は僅かしか乗っていない上に外国人ばかり。理解できない言語が飛び交っている内に、右手の総持寺があるこんもりとした緑の塊を見送り電車は南南西に向かって走り出した。

800mほど走ると左にカーブを始めて、東海道線・京浜東北線・京急本線の線路をゆったりと跨いで海側に出る。南東に向きを変えた所が第一京浜国道の上の駅で、何ともわかりやすい「国道（こくどう）」と言う名の駅。目立つものは、足元のマンションと鶴見川や運河の水の色、そして遠くに倉庫群。

鶴見川を渡って、南東に向かって川岸に立つマンションの間をすり抜けるように進むと「鶴見小野（つるみおの）」駅。東側は一戸建ての住宅が広がる住宅地だが、西側は川岸に建つ横浜サイエンスフロンティア高校という舌を噛みそうな名前の学校。駅のホームには昔懐かしい白い板塀が施されており、その痛み具合から

見て相当長期間メンテナンスされていないようだ。その歴史を刻んだような板塀の向こう側から巨大な積乱雲が伸びあがっている景色は、どことなく昭和30年代の雰囲気が漂っていた。

産業道路と首都高速横羽線の下を潜り抜けると、左にカーブして東北東に向かうようになり「弁天橋（べんてんばし）」駅。線路に沿って並木道のように木が植えられているのは、工場の防音対策だろうか。

駅の周囲にはJFEの関連会社が目立つ。駅にほど近い所にある弁天様に架かる赤い橋が駅名の由来とのことらしいが、地図を見ても弁天様がどこにあるのかわからなかった。弁天様は漁師の守り神、東京湾を漁場とした漁師が住んでいたことを示すものだろう。

弁天橋から1Kmも行かぬ所で右に支線を分けると入船公園の南側にある「浅野（あさの）」駅に入る。海や漁師に因む地名・駅名が続く中で「浅い野原」は少々違和感があったが、後に調べて見たらわかった。鶴見線の前身である「鶴見臨港鉄道」の創始者浅野総一郎（浅野財閥）に因むものだった。右に分けた支線は海芝浦へ向かう線で、分岐点であるこの駅の二本のプラットホームはV字方に離れて存在する。（図-2参照）直進する鶴見線本線は引き続き東北東に進路を取り旭運河を渡る。

「安善（あんぜん）」駅の山側は中小の工場が並び、海側には引き込み線が並ぶ。そしてその向こうに石油基地と思われる貯蔵タンクの群れとタンク車をつなげた長い貨物列車。昔はここから埋立地の先端の浜安善まで支線が走っていたが、今は貨物用の引き込み線だけのようだ。何とも意味を思い浮かべ難い「安善」という駅名（地名）が気になったが、この地の開発にあたり浅野財閥に力を貸した安田財閥の安田善次郎に因むものだとわかった。

殖産興業の策により埋め立てが進められてきたが、弁天橋から浜川崎迄の間の鶴見線の線路が旧海岸線と思われる。国土地理院の地形図を見ると明瞭に海岸線を想定することができる。旧海岸線から少し入った陸地は海拔2m程度で、汐入・浜町・朝日町・潮田町などの地名が昔の景色を想像させてくれる。地図を眺めていたら安善の駅前に「寛政町」という町を見つけて気になった。宝暦年間に開拓された荒井新田の一部で、寛政元年から年貢の取り立てが始まったことから「寛政耕地」と呼ばれていたが、そのまま町の名前として残ったということらしい。

安善駅の前に広がる無数の引き込み線の分岐の一番奥から数百mのところにはもう次の「武蔵白石（むさししらしい）」駅がある。日本鋼管創始者の白石元次郎が駅名の由来らしい。駅からは日本鑄造の大きな建物が目立つ。武蔵白石駅の手前で右に分岐して行く線路は大川まで行く支線だが、この支線は安善駅から出る線で武蔵白石駅には止まらない。（図-2参照）

武蔵白石駅を出ると左に大きくカーブして北上の後、首都高速道路と産業道路の手前で右にカーブをとり、「浜川崎（はまかわさき）」駅に入る。駅の南側には広大なJFEスチール東日本製鉄所の敷地が広がる。煙突と煙と巨大な化学系のプラント、人間が生きて行くことが可能だろうかと心配になるような空の色。砂利の山とコンクリート系の貨車が並ぶ風景の中を東に向かって走り、南渡田運河の手前で南東に向きを変える。運河を渡るとすぐに「昭和（しょうわ）」駅が待ち構えていた。この駅もプラットホームの板壁が木製で白い剥げかかったペンキが風に揺れていた。年号を駅名にしたとは何とも味気ない・・・と思ったらそうではなかった。昭和電工（当初は昭和肥料）の工場へのアクセスのために出来た駅とのことだった。

林立する煙突・煙・大規模プラント、南南東に向きを変えてしばらくで終着駅「扇町（おうぎまち）」駅に到着した。目の前に広がるのは昭和電工川崎事業所とJR東日本の発電所。「扇町」



は浅野財閥の家紋が由来の地名らしい。ここまで財閥の名前をびっちり折り込まれると、少々食傷気味になってきた。（左写真：扇町駅で折り返す電車）

奥多摩から石灰などの採石を運びコンクリート文化へのシフトを支え、京浜地区のコンビナートから燃料を立川基地・横田基地へと運んでベトナム戦争時代を支え、様々な形で

時代の変化の中にいた南武線の終端がここにある。

終着駅ならば、やはり下りて景色を楽しまねば・・・。折り返し電車の時刻表を見たら15分ほど時間があることがわかったので周辺を散歩して見た。

扇町駅は緑のアーチを潜り抜けて入るようになっており、（右写真：駅入り口）



猫たちが闊歩するが人間さまはあまり姿を見せない。時折走る車が近づく暗闇に備えてライトを点けて走っていた。折り返しの上り電車は鶴見行、南武線支線を通して尻手方面へ行くには浜川崎まで二駅戻って乗り換えなければならない。

「浜川崎 (はまかわさき)」の駅の構造もユニークだった。南側にある鶴見線の駅舎と北側にある南武線支線の駅舎の間には道路が一本走っている。(図-2 参照) 別な建物ではあるが同じ駅である上に無人駅なのか、「乗り換える客は Suica /Pasmo のタッチをしないように」と音声案内が流れ続けていた。



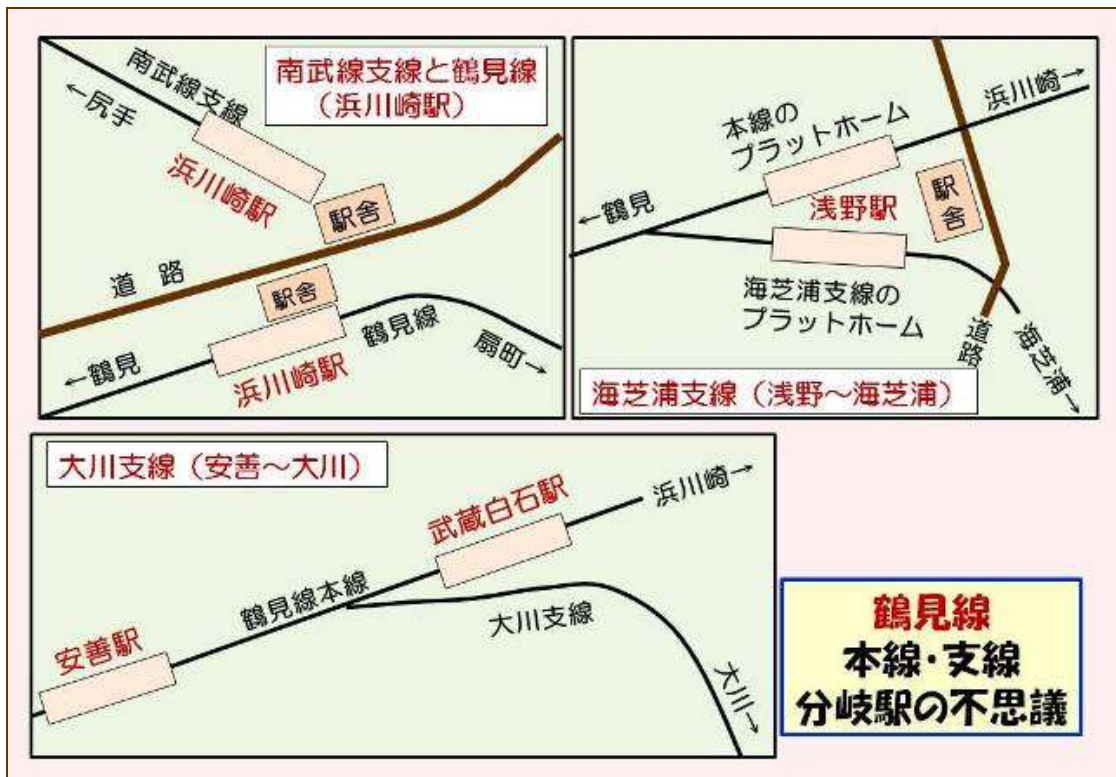
(写真左：南武線支線駅舎 右：鶴見線駅舎)

この地に出来た鶴見臨港鉄道の浜川崎駅と渡田貨物駅、南武鉄道(南武線の前身)の新浜川崎駅などが、時代の流れの中で様々に姿かたちを変えた末、こんな形の駅になったのだらうと想像した。

南武線支線の尻手行を待つ間に迫りくる闇は景色を一変させてしまった。巨大なプラントの中で照明を備えた物だけが漆黒の壁紙に浮き出始めた。一車両に数名の乗客しかいない尻手行は、気落ちするでもなく静かに走りだした。

「小田栄 (おださかえ)」 「川崎新町 (かわさきしんまち)」と進むにつれて人里が増えて行くのがわかる車窓。「八丁畷 (はっちょうなわて)」駅で京急本線に乗り換えて家路についた。 以上

<図-2 鶴見線本線・支線分岐駅の構図>



<Appendix> ついでに不思議な地名についてもう少し

- ◆八丁畷 (はっちょうなわて)・・・その昔、東海道の川崎宿から田圃道が一直線に八丁 (約 800m) 続いていたことから、この地名が付いた。
- ◆尻手 (しって)・・・地名の由来が気になる駅名だが、由来は定かではないらしい。一般論で解釈すれば、「尻」という言葉は「奥のはずれの方」または「下の方」を意味するので、「多摩川の下の方」多摩川の下流を意味するのだろうか。昭和 40 年頃に聞いた話だが・・・、川崎競輪がある日、レース終了後に川崎駅で電車の切符を買うお客さんが、キセルをするために運行案内図を見て「一番安い駅」の切符を買おうとする。ところが、川崎駅から一番安い切符を買おうとしたら「尻手」という難読駅だった。窓口の駅員は、「しりて」などと誤読する客は「キセル」だらうと見破っていたそう。