

# 長大トンネル貨物線の謎

## 武蔵野貨物線

はま線

### 武蔵野貨物線の歴史

武蔵野貨物線は、もともと山手貨物線の代替のための「東京外環貨物線」として計画され、1927年の鉄道敷設法に取り入れられていたが、第二次世界大戦等もあり、計画は凍結された。戦後になり山手貨物線での貨物列車本数の増加から、1964年に日本鉄道建設公団によって工事が着工された。その後、府中本町駅 - 新松戸駅間、与野駅 - 西浦和駅間などが開業し、旅客および貨物の営業を開始した。開業当初は貨物列車の合間の住民への見返り運転であり、昼間は40分間隔、ラッシュ時で15 - 20分間隔での運転だった。貨物列車自体の削減からダイヤに余裕が生まれたことや沿線開発に伴う人口増から、次第に旅客列車も増発された。そして、現在に至る。その中でも、今回は、武蔵野南線(府中本町～鶴見)についてふれる。普段この区間は、旅客定期列車は運転しておらず、貨物中心の運転である。たまに、臨時列車が走ることもある。

### 武蔵野南線の概要

武蔵野南線は、主に貨物を中心とした路線で、多摩丘陵を貫くように走っている。地上の住宅や道路などを無視したように直線にトンネルを通っている。



前ページの地図は、武蔵野貨物線の東名高速東京料金所から宮崎台付近の地図である。この区間は、トンネルとなっており、地上の住宅地の下をまっすぐに貫いている。なぜこのようになったかという、貨物輸送を目的にした路線のため、ほかの路線との接続をとる必要がなく地下をまっすぐ貫いた。そのほかにも理由があり、それは、軍用目的だ。武蔵野線は、都心の山手貨物線を当時走っていた貨物列車を移す目的でつくられた。その貨物列車の中には、危険なジェット燃料を積んだ列車も運行されていた。貨物需要が増え武蔵野貨物線の建設は急務だった。その中、1967年米軍燃料輸送列車の爆発炎上事故が起こった。赤信号を無視した米軍用列車が新宿駅構内で貨物列車と衝突。脱線、転覆して運んでいたジェット燃料に引火して炎上したものだ。新宿駅は、炎に包まれた。この事件が武蔵野貨物線の建設に拍車がかげられた。

## 武蔵野貨物線の今後

武蔵野貨物線は、長らく、軍用、貨物が走ってきたが、最近では、行楽列車が運行されるようになってきた。民間人が、乗れるのは、主にホリデー快速鎌倉号である。この列車は南越谷～鎌倉を運行されている。では、今後、旅客化されることがあり得るのだろうか？武蔵野南線は、駅はないが、京王相模原線稲城駅や小田急線生田駅田園都市線宮崎台駅などの近くを通っている。ここ付近に駅を造れば、乗換もでき、便利になると思うが、稲城駅付近以外は、トンネルのためホームの拡張が難しいため、駅の建設ができないと思われる。また、武蔵野貨物線の沿線民がJRに旅客化を請願したが、断れたという事実が存在する。また、並行して走っている南武線の利用者も少ないことから、たとえ旅客化しても、十分な利益を得られないのも旅客化しない理由であろう。また、貨物列車が昼間でも多く走るため、旅客列車が駅に停車していると、貨物列車の運行の妨げになるため、武蔵野南線の旅客化は難しいだろう。

## 京浜工業地帯の貨物線

### 京浜工業地帯の貨物線

日本の空を支える羽田空港の近くには、あまり知られていないが、JRの路線が走っている。東海道貨物線である。東海道貨物線は浜松町～小田原を主としている。その中でも今回は、浜松町～横浜羽沢貨物ターミナルを取り上げていきたい。

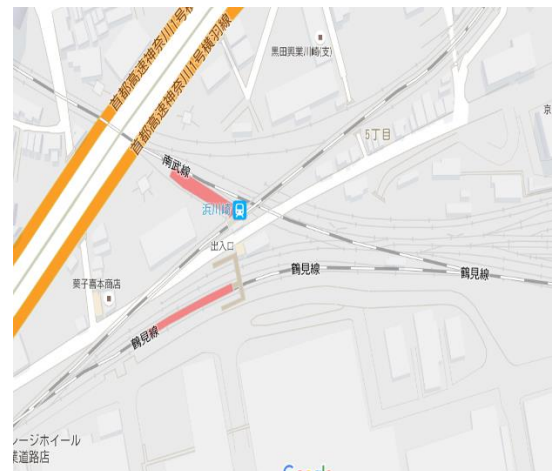


## 1、浜松町～東京貨物ターミナル

この区間は、都営大江戸線の建設により休止扱いとなっている。しかし、一部区間は線路が撤去され、舗装されているため、事実上は廃止である。

## 2、東京貨物ターミナル～浜川崎

東京貨物ターミナルは、J R 東海の新幹線大井車両基地と東京臨海高速鉄道りんかい線の東臨運輸区に隣接している。近くには、首都高速の大井 J C T がある。東京貨物ターミナル駅を出ると、中央卸売市場大田市場の手前でトンネルに入り、ここから川崎貨物駅までは地下区間となる。昭和島からは地上の東京モルロールと並行して東京国際空港（羽田空港）の脇を通る。



京急空港線と東京モレールの天空橋駅付近を通過すると多摩川をくぐり、首都高速神奈川 6 号川崎線との交差点付近で地上に出ると川崎貨物ターミナルにつく。周辺には、京急大師線の小島新田駅がある。同ターミナルからは、神奈川臨海鉄道が分岐している。しばらく進むと、鶴見線と合流し、浜川崎駅構内につく。浜川崎駅では、右地図の右上からきた東海道貨物線が南武線の川崎新町方にも鶴見線武蔵白石方にも直通できるようになっている。今回は南武線の川崎新町方面に進めていきたいと思う。

### 3、浜川崎～横浜羽沢貨物ターミナル

浜川崎を出ると南武支線と八丁畷駅まで並行して走り、八丁畷駅を過ぎたところで、左に大きくカーブして、東海道本線に合流する。鶴見駅の手前で武蔵野貨物線と合流し、鶴見駅構内に到着する。鶴見駅は貨物線のジャンクションのようになっており、府中本町方面、東京貨物ターミナル方面、高島町方面、横浜羽沢貨物ターミナル方面の4方向に分岐している。今回は、横浜羽沢貨物ターミナル方面に進んでいく。同ターミナルを出ると、しばらく東海道本線と並走し、京急生麦駅付近でトンネルに入り、線路は横浜市内陸部に進んでいく。その後、横浜線の大口駅付近を、騒音防止のシェルター付き高架で跨ぎ、横浜市営地下鉄ブルーラインの岸根公園駅付近で左にカーブし、直線で進み、第三京浜の羽沢 I C を過ぎると、横浜羽沢貨物ターミナルに到着する。横浜羽沢貨物ターミナルは、相鉄線と J R 貨物線と東急線の直通運転が行われる際の羽沢駅が設けられることになっている。新線は、相鉄線の西谷駅から羽沢駅を通り、新横浜を経由して、日吉駅につながる計画だ。この路線が開通すると、相鉄いずみ野線の湘南台から日吉を通り、東急目黒線、東京メトロ南北線を経由して三田駅、東京メトロ副都心線、東武東上線を経由して、志木駅まで行ける。このため、慶應義塾の付属校や大学を多く通るため、慶應線とも呼ばれているようだ。

## 貨物線の今後

このように、貨物線を利用して、旅客列車を運行すれば、都心に向かう列車の朝ラッシュが軽減されるだろうと思う。湘南新宿ラインや埼京線も山手貨物線を旅客線に転用したものである。新しい路線を作ることで、所要時間が減り、駅までが遠い地域の交通改善にもつながる。2020年の東京オリンピックに向け、羽田空港付近の貨物線を活用した空港アクセス線を検討されている。今後、このような貨物線の旅客化は進んでいくものだと思う。

読んでいただき、ありがとうございました。