

## 第2.1節 生まれは南武鉄道

2018年05月 第3号

川崎市を縦断するように走る JR 南武線。一時期東京の山手線と並び数少ない JR の黒字路線と言われた路線ですが、幾多の紆余曲折を経て今日の姿になっています。まず南武線の発祥過程をたどってみましょう。

多摩川に沿って川崎市の海側から東京都稲城市に入り、多摩川を渡り立川まで川崎市の東から西まで背骨のように走っている鉄道が南武線です。

川崎市の上平間で代々名主を務める家の 16 代当主秋元喜四郎氏が 1919 年 5 月 5 日(大正 8 年)に鉄道院へ「多摩川砂利鉄道敷設免許申請書」(川崎駅～東京府南多摩郡稲城村)を出願したのが南武線誕生の始まりでした。

1920 年 1 月 29 日(大正 9 年)免許は公布され秋元氏は同年 3 月 1 日「南武鉄道(株)」を設立し、同年 3 月 17 日には終点となった立川までの延長を追加申請しました。



提供：亀井康充氏（非会員）

ところが用地買収の問題から工事着工時期の目途が不透明になりかけたころ、浅野セメント(現太平洋セメント)の創業者浅野総一郎氏が名乗りを上げられました。浅野氏は既に青梅鉄道(現青梅線)を傘下に収めており青梅鉄道から南武鉄道経由で川崎の工場までの石灰の輸送を目論んでいました。浅野氏の息子の泰二郎氏が筆頭株主になり、次のように路線拡張が進みました。

1927 年(昭和 2 年) 3 月 9 日 川崎～登戸間と矢向～川崎河岸間開業

11 月 1 日 登戸～大丸(現南多摩)間開通

1928 年(昭和 3 年) 12 月 11 日 大丸～屋敷分(現分倍河原)間開通

1929 年(昭和 4 年) 12 月 11 日 屋敷分～立川 全線開通

1930 年(昭和 5 年) 3 月 25 日 支線の尻手～浜川崎間開通

その後浅野氏は川崎臨海部に大規模工場を誘致、目黒競馬場を府中に誘致(現東京競馬場)。稲田堤の桜や久地の梅林などの花見客を誘致するなどして、南武鉄道の利用客を増やす努力も精力的に行ってきました。南武鉄道が敷設(ふせつ)される以前は、当時、浅野セメントが傘下に収めていた青梅鉄道(現在の青梅線)で立川まで輸送し、現在の中央線に乗り入れ～山手線～東海道線経由で川崎の工場まで、セメントの原料である石灰石を送るのがルートでした。しかし「南武鉄道」が敷設され、使用すれば大巾な石灰石輸送費の削減が出来ると考えました。

JR 南武線の旅客線主要駅をたどりますと、川崎駅(川崎市・幸区)から武蔵小杉(中原区)、武蔵溝ノ口(高津区)、登戸(多摩区)を経て稲田堤までが川崎市でその後、矢野口(稲城市)、府中本町(府中市)を経て国立市を通り立川に着きます。7 区ある川崎市の 4 つの区(高津区、中原区、幸区、多摩区)を通過しています。ちなみに川崎駅は川崎区と幸区の境に位置します。また尻手から川崎区の浜川崎までは支線が走っています

南部鉄道時代には久地梅林駅(久地駅)と宿河原駅の間に「宿河原不動駅」がありました。この駅

の開業は1934年(昭和9年)4月1日です。そして1944年(昭和19年)4月1日に南武鉄道が戦時買収私鉄指定で国有化(南武線)されると同時にこの駅は廃止されました。実は、筆者河合の本家が当地に有ります。新明国上教の協会(通称宿河原不動尊)の教祖・関山佐吉氏とは地元で親交があり、「宿河原不動尊駅」を作る時に本家の用地を駅舎用地として提供したと、伝え聞いています。

### 人生を豊かに(雑学のすすめ)

日本人のDNAに深く根付いた味噌は、生きるために必要な必須アミノ酸が豊富で、美容から健康までサポートする頼もしい素材です。例えば、乳がんや胃がん、生活習慣病のリスクを下げる事が分かっています。また抗酸化力や老化抑制機能、肌を明るくするとも言われていますので、お勧めの食材です。その効果は次の様に発表されています。

- ・1日3杯以上のみそ汁で乳がんの発生率が40%減少(厚生労働省研究班 2003年)
- ・みその塩分は胃がんを促進しない(広島大学・渡邊敦光名誉教授 2006年)
- ・みそは脳卒中、痴呆症、心臓疾患などの発症を低下させる(大妻女子大学・青木宏教授 1994年)
- ・みそ汁のある食事パターンが骨粗鬆症に効果(財団法人癌研究会付属病院・陳瑞東医長 1994年)
- ・発酵によってみそに老化制御機能が生まれる(東京農業大学・小泉武夫教授 1995年)

### 耳寄り情報

- ① 東横女子短大出身の女優井川遥さんが雑誌「LEE」の表紙を飾っています。手に取って見て下さい。
- ② 春と言えば桜を思い浮かべる方が多いと思いますが、梅も忘れてはいけません。南武線の「久地駅」は南部鉄道時代の「久地梅林駅」であったと話しました。駅名の変更が示すように、この辺の梅林はほとんどなくなり、僅かに久地梅林公園として存続しています。(高津区久地1丁目、地名は久地ですが最寄り駅はJR南武線「溝口」駅です)

また明治天皇が観梅のため御幸されたとの歴史がある幸区の「御幸公園」では「梅香(うめかおる)事業」の一環として梅林の復活を目指した梅の植樹活動が行われています。(幸区古市場、多摩川沿線道路添いの場所で、「川崎駅」や「武蔵小杉駅」からのバスの便が便利。多摩川の対岸大田区からは多摩川大橋の右側です)

- ③ 箴言一則(武蔵高等工科学学校第2代校長 猪狩亮介氏(陸軍中将))

猪狩校長が自己の研鑽に有益であった亡父から授かった教えを、1938年(昭和13年)3月の卒業生に対し処世の要諦として送った冊子。

- |                |               |
|----------------|---------------|
| 第1款 長上に對する心得   | 第2款 服務上の心得    |
| 第3款 朋輩に交わるの心得  | 第4款 部下に接するの心得 |
| 第5款 一身を處理するの心得 |               |

から成り、さらに夫々数項目の教えが記されています。時代は変わりましたが現代に生きる言葉として読んでみたいものです。(武蔵工業大学同窓会誌第109号 1979年11月に掲載)

## 第2.2節 シン・ゴジラと南武線

(218年6月 第04号)

新丸子橋が破壊されました。まるであめ細工の様に鉄橋が赤子の手をねじる様に、いともたやすく曲げられました。これは2016年7月に公開された「シン・ゴジラ」の映画での話です。羽田沖に上陸し南武線をも破壊したゴジラと南武線を話題にします

## 2.2.1 ゴジラは羽田が好き

ゴジラに関する映画は29本作製されているそうです。そのなかで他の怪獣の助演を得ることなく、ゴジラ1頭(?)だけで暴れまわったのは2本だけです。1954年(昭和29年)公開の第1作と2016年(平成28年)公開の第29作「シン・ゴジラ」です。この2頭はいずれも東京湾から現れました。最接近するまで認識できなかったという設定が疑問でしたが、東京湾の水深図を見ますと太平洋からの深さは東京湾の神奈川県より続きます。羽田沖で浅くなることが分かります。多分ゴジラはこのコースを進み最初に深くなった羽田沖で姿を現したのでしょう。



映画シン・ゴジラですが 主演は石原さとみ、長谷川博巳という逢いたくなる様な俳優です。

野村萬斎(狂言方和泉流能楽師)も出演していました。どこに?判りませんよね。シン・ゴジラの中です。(着ぐるみではありません) プロモーションです。今の新丸子橋は2回目の架け替えで、現役です。また関東の鉄道の社名で、武蔵の「武」の上に方角を付ける例は「東武鉄道」と「西武鉄道」、そしてこの「南武鉄道」の三社です。「南部鉄道」ではありません。何故「北武鉄道」が無いのでしょうか。謎です。どなたか教えて下さい。

## 2.2.2 南武線の北部沿線

南武線は1927年3月9日に開通し、支線を含めて30駅を擁しています。立川を出発し武蔵野台地を走行、立川崖線を経て多摩川を渡り川崎市内に入ると二ヶ領用水と並走します。その本川や川崎堀とはそれぞれ中野島駅・宿河原駅・久地駅・武蔵小杉駅・平間駅の近くで、計5回交差をします。特に宿河原駅近くの交差点は写真のように川面からガードまでが狭く、名所と言っても良いと思います。

もともと南武鉄道は創業当初府中から分かれて国分寺に達し、川越鉄道



と結ぶ計画でした。これが実現すれば、武蔵野線よりも早く人や物の効率的な輸送線が出来ることになったのです。

さて、2018年3月24日（土）に津田山駅脇の緑ヶ丘公園で行ったお花見は創刊号で紹介しました。ところが風景が以前とは様変わりした感が有ります。溝の口周辺を含め、北西部の久地・宿河原・登戸・中野島・稲田堤辺りは多摩川梨・桃・葡萄等の産地でしたが、現在は宅地に代わり生産量がかなり少ないようです。周辺を散歩すると、高齢の方が自宅農園を守り、慈しむように果実を育てている微笑ましい光景に出会えます。残しておきたい光景ですね。NHKの「小さな旅」に出ても良いのでは。

この津田山駅の開業時の駅名は「日本ヒューム管前」で、国有化の時に「津田山」（1944年4月1日昭和19年）と改称されました。駅の南北には小高い丘があるので駅名は近くの山の名前と思いきや、人の名前です。昔ここに遊園地や空地を作った玉川電車の経営者の名前を付けて「津田山」駅としました。南武線で人名がついているのは、この「津田山」駅のみです。

主として土木工事で使用する大口径のヒューム管の輸送は、南武鉄道から工場まで長い引込線を敷設し、この引込線に貨車を乗入れさせ、貨車で輸送していました。

### 人生を豊かに（雑学のすすめ）

池波正太郎作の「鬼平犯科帳」がTVで再放送されています。中村吉右衛門主演版が気に入っています。鬼平役者は、過去何名いたのでしょうか。なんと、4名もいたのです。中村錦之助さん、丹波哲郎さん、そして初代松本白鸚（はくおう）のシリーズです。

原作者の池波正太郎氏は、中村吉右衛門の鬼平が一番のお気に入り、実在感が有り、原作者のイメージ通りと、生前語っていたそうです。初代松本白鸚（はくおう）は言うまでもなく吉右衛門の実父で、この「鬼平犯科帳」が大当たりしたことから鬼平ブームが今に続いています。

秘話：息子中村吉右衛門が鬼平の息子辰蔵役で出演した、粋な父子共演でした。

### 耳寄り情報

南武線の車両を見るとモハ、クハ、クモハ等と車両に記載しています。これは電車の型式をあらわす記号で次のものがあります。

- ① ク・・・運転台付き（正しくは制御車で、先頭車です。）
- ② モ・・・中間電動車（運転台は有りませんが、モーター付きの中間車両です。）
- ③ サ・・・モーターも運転台もない車両です。

これを組み合わせて例えば

- ④ クモ・・・運転台とモーター付きの制御電動車です。

のように表します。これに旧1等車（皇室専用）、2等車（現グリーン車）、3等車を区別する記号

- ⑤ ロ・・・グリーン車（特急の他、東海道線の通勤電車にも有ります。）

- ⑥ ハ・・・普通車です。（自由席、指定席等）

を続けてクモハ（運転台とモーター付きの普通制御電動車）のように表現します。さらに客車、機関車、貨車等多くの記号があります。

### 第2.3節 南武鉄道の国有化と小田急線への乗り入れ

(2018年07月 第5号)

南武線の歴史でも太平洋戦争による南武鉄道の国有化は一大転機だったでしょう。また南武鉄道には多くの支線がありました。そのことについても触れてみます。

#### 2.3.1 南部鉄道の国有化

1930年(昭和5年)以後は日本電気、富士通信機製造(現富士通)の工場が南武鉄道の沿線に進出し人口が急増し、通勤客も運ぶことにもなりました。1934年(昭和14年)までには川崎一溝ノ口間は複線化になりました。この人口増に対応する住宅の供給には、日本光学、東京電気、南武鉄道の三者により川崎住宅(株)を設立して経営に乗り出しました。(溝口高津小学校の裏手には日本光学の相当大きな敷地に平家の長屋造りの社宅がありましたが、現在はマンション群となっています。)

1941年(昭和16年)に始まった太平洋戦争下で、民間企業初めての徴用令適用事務所となった日本光学を初めとした軍需産業が川崎に集中し、1943年(昭和18年)には全国から一万人の農村の女性が勤労報国隊員として川崎の軍需工場に動員されてきました。軍事施設も沿線に多く造られ、軍事輸送を南武鉄道が担う一方、石灰石輸送で浅野の資本系列の奥多摩電気鉄道・青梅電気鉄道・南武鉄道・鶴見臨港鉄道の合併の協議もありましたが、鶴見臨港鉄道が国有化されました。残る3社は1943年(昭和18年)に合併を決定しましたが、南武鉄道は東海道線や工業地帯と中央線を結ぶ重要路線であること、重要物質の石灰石を輸送していること、軍需施設や重要工場が沿線に存在することなど、軍事上重要路線であることが理由で、1944年4月1日(昭和19年)に戦時買収私鉄指定で国有化されて、国有鉄道「南武線」となりました。

ところが、今の高津区の北、多摩区の大部分であった山林をすっかり変貌させる事態が突然発生しました。陸軍がこの地域に広大な演習場を作る計画を立てたのです。川崎市と横浜市を跨ぐ面積約838ヘクタールの地域が、有無を言わず買収され、住民が退去させられたのです。昭和16年(1941年)東京から陸軍の部隊が入りました。南部鉄道の武蔵溝ノ口駅はその様な兵力の輸送の為に、そのまま施設では運びきれない輸送を強制させられたのです。当時は、総合的な計画が全くない近視眼的な状況でした。

#### 2.3.2 小田急線への乗り入れ

南武鉄道の登戸と小田原急行当時の稲田登戸との間に、連絡線がありました。ただし旅客を想定したものではなく、多摩川の砂利運搬の専用線でした。

「鉄道ピクトリアル」第568号(1992年(平成4年)12月)の「南部・青梅・五日市線特集」によると、両社所属貨車の相互乗り入れ認可は、1936年(昭和11年)9月11日で、この連絡線の成立が判ります。当時小田急線の東北沢に東京への砂利輸送の基地があり、多摩川で採取された砂利をここまで運搬する手段に使われたものです。

東北沢当りが東京への砂利輸送の基地であった事も興味深いのですが、当時の鉄道は、こうした砂利輸送にかなりの重点を置いていたのです。1967年3月には廃止され、いまの川崎市道が小田急電鉄の

線路に平行している辺りに、電気機関車に牽引された貨車が走る線路があったことは、いまは夢物語です。

南武線の支線に関しては他にも存在していました。これについてはまた取り上げます。

### 人生を豊かに（雑学のすすめ）

#### ① 列車番号

昔の南武線では、ホームに入って来る電車の前面に二カ所番号がありました。窓の左上にその列車の運行番号を示し、窓の左下には編成番号が掲げてありました。そのころの南武線には青色や黄色の車輦が混在する列車も走っていました。多分京浜東北線や山手線のお下がりだったのでしょう。

最近では写真のように正面から見て窓の左下に2つの番号があります。下の大きな表示が列車番号で、4ケタの数字アルファベット1文字を加えたもので、これは運転業務等で使用します。JR南武線では立川行きが奇数、川崎行きが偶数となっている様です。



#### ② 時刻表の記号やシンボルマーク

最近ではスマホの乗換案内などの便利なアプリがあるので、使用する人が少なくなりましたが、時刻表に使用する記号も決められています。1964年（昭和39年）東京オリンピックに備えて、町中の案内表示を新しく分かりやすくする運動がありました。どの様な表示が良い表示かを調べる目的で、駅、ホテル、公園などのトイレの表示を写真にとる作業をしていた時、正面から写真を撮った瞬間中から大きな外人が出て来たこともありました。最近の表示は格段に良くなっていますが、国際貨物の天地を示す表示↑をアフリカでは逆に解釈されたとか。温泉マークを外人に誤解されるなど笑えない問題もある様です。

### 耳寄り情報

毛穴が目立つ原因は、肌が乾燥していること可能性も大きいそうです。なぜ夏の肌は、うるおっていると勘違いしてしまうのでしょうか？ それは「汗」を多量にかくことに関係があります。角層にある保湿成分は水溶性のうるおい成分で、汗も水溶性なので、汗をたくさんかくと汗の水分で保湿成分が一緒に流されてしまうのです。

汗をかいたあとは、肌がガサガサしているように感じませんか？ 汗をかくと、皮膚表面が濡れているだけで、角層内はすでに乾燥に傾いています。皮膚表面がベタベタしているのは、うるおいではなく皮脂だけがそこに残っているからです。水分不足の肌はキメが乱れて、毛穴が目立ちますので、ご注意下さい（今回は女性目線です。）。

## 第2.4節 南武線の歴史と相互に影響しあう鉄道

(2021年06月 第41号)

南武線の歴史を陰で支えた支線や南武線の誕生に影響を与えた他の鉄道、表面に出た話題や出なかった南武線の苦勞の歴史を紹介します。

簡単に述べると、南武線本線は、神奈川県川崎市の川崎駅から東京都立川市の立川駅を結ぶ35.5kmの線区です。東京地区の電車特定区間のひとつで、川崎市とその細長い北部地域を貫く鉄道の動脈で、市内は多摩川の西南側をほぼ並行し、南多摩駅～府中本町間で多摩川を北側に渡り武蔵野台地の崖線を上がって立川駅に向かいます。川崎市内では、江戸時代に開削された二ヶ領用水と並行して、その流路と5回交差しています。

## 2.4.1 南武線の歴史

1) 1919年(大正8年)5月5日「多摩川砂利鉄道」として、当時の「鉄道院」に神奈川県橘軍川山町から東京府南多摩郡稲城村間の鉄道敷設の申請を出しました。敷設発起人総代秋元喜四郎を含め、初代川崎市長の石井泰助や近郷の名主達13名が発起人でした。

2) 1920年(大正9年)1月29日に免許が交付されました。

許可内容：区間は川崎町～東京府南多摩郡稲田村までの23.3km。目的は「旅客及び貨物の運輸営業を免許する」ことでした。当時の総理大臣原敬の印と、赤文字で「相当の収益が有り、且地方交通上有利起業」と許可理由も記されていて、期待されていたことがわかります。

また、発起人側のPR文の一つに、「本鉄道は武蔵野ノ南部を縦断する最も緊要(非常に重要)なる線路」とあり、武蔵国の南、武蔵野の南に位置する鉄道から、「南武鉄道(株)」の名称誕生の由来と考えられます。

3) 1920年(大正9年)3月1日「南武鉄道(株)」と「多摩川砂利鉄道」から名称を変更して、会社を私鉄として設立し、資本金は200円でした。この時の計画は、川崎から稲城まではほぼ直線の計画でした。(右図参照)

4) 1920年(大正9年)3月17日稲城から終点立川までの延伸追加申請をする発起人達は、鉄道が産業を興し文化水準を上げ、砂利は片手間との自信がある様でした。



## 2.4.2 南武線の活動内容

## 1) 物資輸送の南武線

最初は多摩川から採取した砂利の運搬を目的にした事も大切な点です。明治時代には海外から日本にはなかった多くの知識や技術が入ってきました。1888年3月(明治21年)布告の、「東京市区改正条例」(基本的には幕藩体制下の「封建都市」であった江戸の延長にすぎなかった江戸の都市構造を、明治国家の「首都」に改装するための事業)によって、明治・大正と大量の建設資材が必要となり、その中でも砂利、砂、石灰石(セメントの材料)が膨大な量を必要とした時代でした。後に紹介しますが、すでに開業していた鉄道が砂利輸送に注目し、更に砂利を採掘して駅まで運搬する砂利採掘・輸送専門

の鉄道が生まれました。これに対して「南武鉄道」は砂利を採掘し、市場に近い所まで自分の手で輸送する新しいタイプの鉄道でした。

1923年（大正12年）9月30日の営業報告書に浅野セメント社長の浅野泰治郎（浅野総一郎の幼名）が5000株を取得し、筆頭株主になったことがさりげなく記されていたとのことです。設立発起人総代の秋元喜四郎達は土地の買収や資金にも苦勞をし、工事が思う様に進められませんでした。浅野セメントが筆頭株主に入ったことは、1920年（大正9年）に立川までの延伸申請が提出された時から関与していたのではないかと、私は想像します。また、立川までの延伸申請は砂利輸送だけでなく、旅客輸送も十分に考えていた結果と、私は思います。

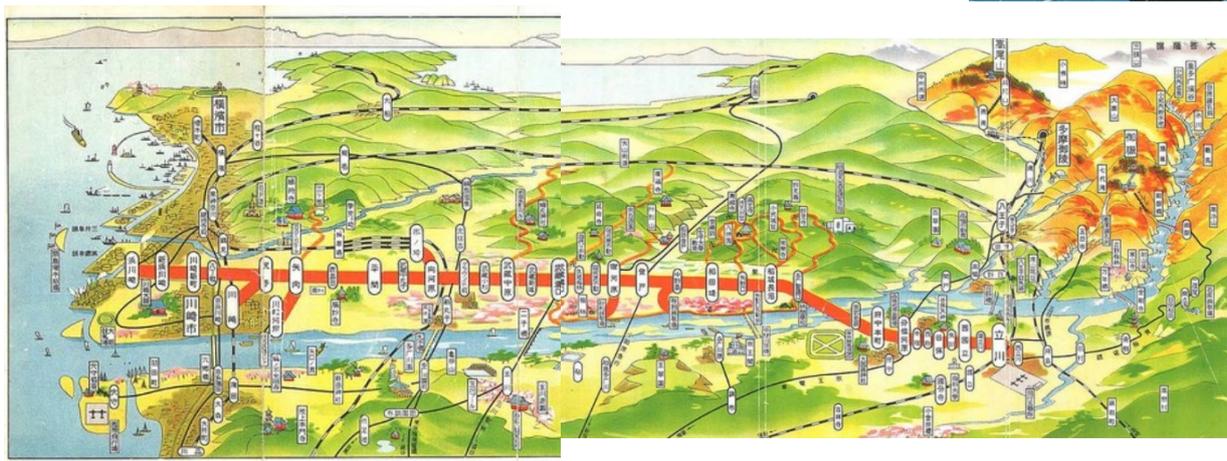
### 2) 旅客輸送の南武線

南武線の旅客輸送の起点は川崎駅で、東海道線他と接続する駅です。一方、立川駅も中央線他と接続し、それぞれがターミナル駅になります。また、川崎市を横切ったり、接近する鉄道もあり、他線との接続も可能ならば、お互いにメリットが有ります。

南武線の「矢向駅」から分岐し、1.7km進むと「川崎河岸駅」です。砂利を運んできた貨車の終着点で、「六郷支線」と呼ばれていました。現在の矢向駅には待機線はありますが、その先の線路はありません。

「川崎河岸駅」は川崎駅西口の多摩川沿いにある河原町団地近くの川縁にありました。砂利はここから船に積み込み、多摩川を下り、京浜工業地帯や需要の地へ搬送されました。

この時代、川崎市内の南武線を横断し、多摩川を介して接近する鉄道を示します。東海道線（川崎駅で接続）、東横線（武蔵小杉駅で交差）、東急多摩川線（多摩川を介している）、東急池上線（多摩川を介している）、大井町線、玉川電気鉄道（多摩川を介している）、小田急線（武蔵登戸で交差している）、京王電気軌道（交差と多摩川を介している）。



### 2.4.3 1930年（昭和5年）頃の南武線と近接の鐵道たち

#### ① 東海道線（川崎駅で接続、乗り換え可能）

1889年（明治22年）新橋駅～神戸駅間を開業。

1914年（大正14年）東京駅～神戸駅間が全線開業。589.5Km。

- ② **東横線**（武蔵小杉駅近くで交差、乗り換え可能）  
 1926年（昭和元年）2月14日 渋谷駅～横浜駅間が開業。24.2Km。  
 南武線と交差する鉄道で、南武線とトラブル発生。
- ③ **東急多摩川線**（多摩川を介して、近接）  
 1923年（大正12年）3月11日 多摩川駅～蒲田駅間が開業。5.6Km。  
 NHK大河ドラマ渋沢栄一が描いた理想の街で、田園調布駅前ロータリーから放射状の道路の自然を生かしている。高級住宅街の第一回目の分譲後に開通した。
- ④ **東急池上線**（多摩川を介して、近接）  
 1922年（大正11年）10月6日 五反田駅～蒲田駅間が開業。10.9Km。
- ⑤ **大井町線**（溝の口駅が終点、乗り換え可能）  
 1927年（昭和2年）7月6日 大井町駅～溝の口駅間が開業。昭和30年代には二子橋の中央を単線で路面電車のように走っていました。
- ⑥ **玉川電気鉄道**（後の東急玉川線・多摩川を介して近接）—最初の目的は多摩川砂利輸送が目的  
 1907年（明治40年）3月 道玄坂上駅～三軒茶屋駅間が開通（路面軌道）  
 1907年4月1日 三軒茶屋駅～玉川駅（現二子玉川）間が開通（路面軌道）  
 1907年8月 道玄坂上駅～渋谷駅まで延伸して、渋谷駅～二子玉川駅間全線開通  
 （1969年（昭和44年）廃止、新玉川線として田園都市線の一部が地下鉄となる）  
 1924年（大正13年） 玉川駅～砧駅間  
 （砧線）間が開通。二子橋上流の砂利輸送が目的。（左図の緑色が砧線）  
 1925年（大正14年） 三軒茶屋駅～下高井戸駅間（現世田谷線）が開通。  
 1927年（昭和2年） 玉川駅～溝の口駅間が開通。（1925年二子橋完成）  
 （1968年（昭和43年） 砧線は廃止）
- 
- ⑦ **小田急線**（小田原線）（小田原線・登戸駅で交差、乗り換え可能）  
 旅客及び砂利輸送も行っていました。  
 1927年（昭和2年）4月1日 新宿駅～小田原駅間が開業。82.5Km。  
 1930年（昭和5年）11月4日 相模厚木駅～東北沢駅間が開業。  
 昭和2年の開業時から相模川の砂利が東京方面に輸送され、「東北沢駅」の新宿寄りに荷捌き専用施設が設置されていました。  
 1966年（昭和41年） 貨物輸送は廃止。
- ⑧ **京王電気軌道**（現京王電鉄京王線）  
 1913年（大正2年）4月15日 新宿駅～京王八王子駅間が開業。（多摩川を介して近接）  
 1916年（大正5年）6月1日 調布駅～多摩川原駅（現京王多摩川駅・多摩川を介して近接）  
 ・上記の路線は、現在京王相模線として神奈川県橋本まで延伸し、全線開通は1990年（平成2年）でした。現在は、南武線稲田堤駅より約250m立川寄りで見え、歩きますが乗り換え可能です。

- ・大正5年に開業した調布駅～多摩川原駅間の当時の路線は、多摩川で採取された砂利を都心に運搬する支線として開業されました。
- ・1923年（大正12年）9月1日の関東大震災により、東京での復興建設資材のコンクリートに欠かせない砂利の需要は莫大な量でした。その為、砂利採掘は多摩川環境悪化を招き1934年（昭和9年）に始まった採掘規制は、第二次世界大戦後の戦災復興の状況を見て、1964年（昭和39年）には多摩川原駅周辺での砂利採取が全面禁止されてしまいました。

この状況になることを予測していたのか、1927年（昭和2年）多摩川原駅前に京王閣を開業しました。当時は大変珍しい施設を備えた東京近郊屈指の遊園地として栄えたそうです。また、京王閣は砂利の集積場の跡地でした。

- ⑨ 中央本線（現中央線・JR）・青梅線（開設時は私鉄、現JR）立川駅で接続。（乗り換え可能・貨物は相互乗り入れ可能）

・中央本線

1889年（明治22年）9月11日 新宿駅～立川駅間開通

1911年（明治44年）5月1日 全線開通

東京駅～新宿駅～塩尻駅（長野県）～名古屋駅（愛知県）

・青梅線

1894年（明治27年）11月19日 立川駅～奥多摩駅間開（石灰石運搬が目的の路線、立川駅を介し、貨物列車は直接進入可能駅）

【表1】 関東大震災による車両の被害

	破損	焼損
蒸気機関車(タンク型)	11	16
蒸気機関車(テンダー型)	49	30
電車(電動車)	0	20
電車(付随車)	0	20
客車(ボギー車)	55	308
客車(四輪車)	7	116
貨車	281	923
合計	403	1433

典拠：内田宗治『関東大震災と鉄道』55ページ。原典は『国有鉄道震災誌』

人生を豊かに（雑学のすすめ）

紀元3世紀末～7世紀ごろまでの期間は「古墳時代」と呼ばれています。およそ400年の間にたくさんのお墓が作られました。現在確認されている古墳の数は、小さいものまで含めるとなんと約16万基！単純計算で、年に約400基も作られていたことになります。ものすごい数ですね。

古墳の分布は、北は北海道江別市、南は鹿児島県指宿市まで、全国各地に作られています。全長が長いのが仁徳天皇陵の特徴！なんと東京都庁の第一本庁舎(高さ243.4m)2個分です。また、全長200m以上の古墳は全国に約40基ありますが、そのうちの11基は百舌鳥・古市に位置するもの。このエリアに権力者が集まっていたことがわかります。世界遺産登録されたのは、百舌鳥・古市古墳群にある49基の古墳です。

	仁徳天皇陵	クフ王のピラミッド	秦の始皇帝廟
全長	約486m	約230m	約350m
高さ	約35.8m	約146m	約76m
体積	約140万m <sup>3</sup>	約260万m <sup>3</sup>	約300万m <sup>3</sup>

## 第2.5節 南武線の支線今昔

(2021年07月 第42号)

南武線シリーズを終えるにあたり、特に砂利など物資に輸送のために設置された支線や専用軌道をまとめました。時の需要と供給にあわせ幾多の変遷のあったことが分かります

## 2.5.1 六郷支線

1927年(昭和2年)3月9日に「川崎駅」～「登戸駅」間17.2Kmの開通と同時に、「矢向駅」～「川崎河岸駅」間1.7Kmも開通しました。以前にもご紹介しましたが、この間が「六郷支線」と呼ばれていました。旅客車輛の発着駅「川崎駅」に対して、貨車(砂利運搬)の発着点が「川崎河岸駅」です。

川崎河岸駅は多摩川右岸に造られた船着場の上に、砂利運搬貨車から直接運搬船に積込む設備があり、ここから舁(はしけ)等で京浜工業地帯や東京、横浜等大都市の工事現場に輸送する計画をしていました。この頃は多摩川の水深も浅く、大型船で砂利の運搬が出来ないので能率が低いことと、南武鉄道の貨物輸送収益を上げることも有った様です。

南武鉄道の当初の計画は、旅客車輛も貨物車輛も、現在の「川崎駅」を発着の起点と計画をした様です。しかし、南武線敷設の難問の一つが、現在の「川崎駅」の土地確保でした。当時の川崎駅西口の土地は、東京電気(現在の東芝)が所有していました。南武鉄道「川崎駅」の建設には、東京電気と国鉄との連絡が悪くしないように配慮する必要がありました。そこで南武鉄道川崎駅を少し横浜寄りに設置し、旅客車輛の発着起点としました。最初の計画の貨物(砂利運搬)車両も旅客駅と同じ駅を発着起点として、ここから多摩川まで支線を設置する土地の確保が出来ない為、貨物車輛は「矢向駅」より「川崎河原駅」ルートに変更されました。

南武鉄道の敷設計画に浅野セメントが株主として参画してくると、最初の計画にはなかった「尻手駅」～「浜川崎駅」間の貨物線が、1930年(昭和5年)3月25日に運行開始されました。この為、六郷支線は砂利専用支線になりました。

太平洋戦争中は軍用品をこの支線も使用して船積みしたと言われていました。更に戦後は砂利輸送もなくなり、1972年(昭和47年)5月25日に廃止されました。

現在、線路のほぼ全区間が「さいわい緑道」と名付けられ、整備されています。現在、線路や駅の跡地の北側は、河原町団地と河原町小学校、そして南側は幸町小学校となり、緑道は二つの学校が挟む形になっています。また、南武線川崎駅西口の東京電気(現在の東芝)の跡地は、「ラゾーナ川崎プラザ」となって開発されています。「川崎駅」周辺は工業都市川崎の時代から大きく変貌しています。是非散策をお勧めします。

## 2.5.2 宿河原砂利専用軌道

現在の宿河原駅より多摩川に向かって、梨畑の中に弧を描く様に支線が資料地図(昭和12年参謀本部陸地測量部発行地形図登戸 1/10,000)にあることが分かります。多摩川から東に折れて、川筋を川下方向に伸びています。他の地図ではもっと



長く、線路は現在の東名高速の先の多摩区堰（せき）の県立向の岡工業高校の辺りまで伸びていました。昭和2年発行の「南武鉄道図絵」や昭和5年の「南武鉄道沿線図」にも軌道が描かれ、南武鉄道の開業当初からあったことが分かります。

宿河原の河川敷は砂利採取の最も有力な地とされ、線路の長さからそのことを物語っています。この線路後は現在の地図上でも、見事に線路跡がそのまま弧を描いた道として、宿河原駅北側から稲田中学校の裏を通り、多摩沿線道路まではっきりと残っています

その後、砂利の乱掘によって、多摩川の河床低下、洪水等の問題、金融恐慌によるセメント価格の低落等により砂利採取が衰退し、引き込み線は長く使われず、昭和30年頃まで線路は残されていたと言われています。

（以上、稲田郷土史全機関誌「あゆたか」第25号より）



左は宿河原駅。電車は待機線で出番待ち。  
上が登戸方向で、右下歩道マークの右手  
が砂利運搬支線のあった方向

### 2.5.3 中野島砂利専用軌道

中野島駅より二ヶ領用水中野島取入口（上河原堰）付近まで伸びていました。また、地図上で線路の記号が途中で変わっているようで、おそらく引込み線の先の河川敷内は手押しトロッコの様な簡易軌道が敷かれていたのでないかとのことです。昭和初期の「沿線案内」にも軌道が描かれて「砂利採取場」の名が描かれています。

現在、宿河原の様な軌道跡は留めていないが、当時は現在のカリタス学園辺りの一面桑畑や梨畑の中を、トロッコの様な砂利運搬車が行き来したことが考えられるとのこと。この軌道も長く続かず、短期間で姿を消したものと思われています。（以上、引用書類は「あゆたか」第25号より）

### 2.5.4 登戸連絡線

前節で少しふれましたように南武鉄道の登戸と小田原急行の当時の稲田登戸（現在の向ヶ丘遊園駅）間に連絡線路がありました。

1935年（昭和10年）9月

両車の新設協定成立

1936年（昭和11年）9月11日

所属貨車の相互乗り入れ認可

これで両社の連絡線の成立が分かります。この成立で、「登戸連絡線」は1936年（昭和11年）には、現在の小田急線「向ヶ丘遊園駅」（当時は稲田登戸駅）から多摩川方面に向かい、現在の向



ヶ丘遊園駅と登戸駅の間辺りから、東に（川崎方面）向きを変えて、ゆっくりとカーブを取り、南武線の登戸駅と宿河原駅の間で南武線軌道に接続しました。

この登戸連絡線の目的は、多摩川沿いの稲城長沼方面他で取れた砂利、相模川の砂利を、南武線を利用して、京浜工業地帯方面や、「川崎河岸駅」より船で運搬されたのかもしれない。また、1937年（昭和12年）10月には、小田急線側から南武線に入り、東京の府中市に誘致した府中競馬場への客の輸送にも使われたそうです。

更に、南武線は1947年（昭和22年）の太平洋戦争の終戦後、乗客輸送の車両不足から、小田急線の客車両を借りて運行をしたそうです。これは、1947年の5月～10月の約半年間であったそうです。小田急線の車両が、南武線の軌道を運行した事実は有ったのです。そして、ことによると、この借りた客車の移動が「登戸連絡線」の使用の最後であったかもしれないそうです。その後、軌道は長く放置されていたようですが、1967年（昭和42年）3月、完全に廃止されたそうです。

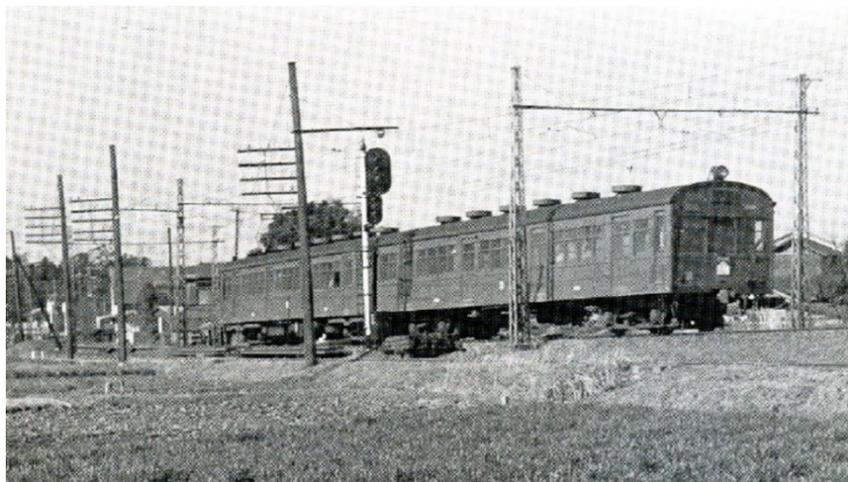


南武線登戸駅から宿河原方向（直線部分の右側から連絡線が合流）



向ヶ丘遊園駅ホームから登戸方面を撮影

1



中野島方面より登戸駅に向かう列車。  
手前に連絡線の線路が写っている



向河原駅の NEC 側に用地が残されている

人生を豊かに (雑学のすすめ)

隠れ犯罪者をご存じですか。FBI 元心理分析官が教えています。危険な人たちの特性と行動についての指摘があります。深刻なパーソナリティ障害の一つです。 要点を以下に示します。

- |                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| ① 上面だけの浅薄な魅力    | ② 壮大な自尊心           |
| ③ 息をするようにウソをつく  | ④ 狡猾で、人の操作に長けている   |
| ⑤ 罪の意識や良心の呵責がない | ⑥ 感情が薄っぺらである       |
| ⑦ 冷淡で、共感にかける    | ⑧ 自分の行動に責任を負おうとしない |
| ⑨ つねに刺激を求める     | ⑩ 現実的な目標を持たない      |
| ⑪ 衝動的           | ⑫ 無責任              |
| ⑬ 行動の制御が出来ない    | ⑭ 少年時の非行           |
| ⑮ 若年での問題行動      | ⑯ 犯罪にかけては多才        |

如何ですか。あなたのお知り合いの方に、似た行動をとる方はいませんか。他のパーソナリティ障害とははっきり区別出来るのは、良心の呵責や罪の意識を持たない、浅薄な感情、冷淡さや他社への共感の欠如、責任を負おうとしないことです。世間のルールは、自分には当てはまらいているそうです。まるで隠れ犯罪者だそうです。「危険な人物の見分け方」(メアリー・エレン・オトオール著 株学研)を読むと、詳しく記載されています。思わず引き込まれます。

**閑話休題** 隠れ犯罪者という考え方は「暴力の解剖学」で紹介されているある実験の結果考案されたものです。

一般にこうした実験ではグループを2つに分けます。たとえば犯罪を犯したグループと真っ当な生活をしているグループに分けて、それぞれに属した人について違いを調べるといったように。

ところがある実験者が良く調べてみると、頻繁に日本で言う職業安定所を訪れる人たちが存在すること気が付きました。そこで彼らが頻繁に職探しをする理由について次の仮説を立てることにしました。

- ① 事件にならない程度のトラブルを起こすから長く同じ職場に定着しにくい
- ② かなり優秀であるからすぐ次の職場が見つかる

このグループを隠れ犯罪者と呼びました