

第4.1節 武蔵野線

(2019年01月 第11号)

梶ヶ谷貨物ターミナル駅という、何を思い浮かべるでしょうか。これから数回に分けてお伝えするのは、駅長の渡辺氏との聞き取り調査による実状です。第2章に掲載したJR南武線の南側に走る日本貨物鉄道(JR貨物)は、川崎市民の為に地味ながらも大きな活躍をしています。

4.1 武蔵野南線

梶ヶ谷貨物ターミナルは武蔵野線経路の一部です。武蔵野線という路線名を聞くと、ほとんどの人は府中本町駅～南船橋駅間を走る鉄道路線を思い浮かべるでしょうが、相当熱を入れている「鉄道マニア」や鉄道を本業としている方は「違う」と答えるでしょう。

武蔵野線を厳密に言うと、鶴見～梶ヶ谷貨物ターミナル～府中本町～南船橋を指しています。鶴見から新鶴見迄は東海道貨物線を構成している品鶴線と重複していますが、正式な起点は鶴見駅です。

新鶴見信号場から約1km 強東京方面へ行くと、地下に潜るトンネルが口を開いているこのトンネルこそが武蔵野線の「武蔵小杉トンネル」です。鶴見～府中本町間は旅客営業を行わずに、もっぱら貨物列車が運転されている区間なので、この線路の存在を知る人は少ないことと思います。

武蔵野線でこの旅客営業を行っていない区間がある理由は、武蔵野線の建設に至る経緯があります。鉄道貨物輸送が日本の物流の主役だった1927年(昭和2年)に、武蔵野線は旅客営業を行わない貨物専用鉄道で東京外環貨物線として計画されました。1945年太平洋戦争終結前の計画なので現在の武蔵野線そのものではありません。

当時の鉄道貨物輸送はヤード継走方式(貨物列車を操車場で組替えながら貨車を継送し、各取扱い駅で貨車を解結していく輸送方式)が主流で、多くの貨物列車が運転されました。

首都東京の貨物駅は西の玄関口として汐留駅、北の玄関口として隅田川駅が置かれていましたが、東海道方面と東北・常磐方面を結ぶ貨物列車は、山手貨物線と呼ばれる山手線に並行する形で走る貨物線を使用していました。

ところが、戦後首都圏の著しい人口増加とともに、山手線の旅客輸送量も増加したことで、旅客列車の運転本数も増加の一途を辿り、やがて高度経済成長期の頃になると各方面から流入する貨物列車も増加し、山手貨物線の輸送力も限界に近づいていたのです。そこで、山手貨物線のバイパス線として、1964年に鉄道建設公団の手によって武蔵野線の建設が始められたのです。

4.1 梶ヶ谷貨物ターミナル駅

4.1.1 駅の所在地

武蔵野線(武蔵野南線)「梶ヶ谷貨物ターミナル駅」は新鶴見信号場を起点に約9kmの川崎市宮前区にあります。駅に向かうには新二子橋を渡り国道246号線を厚木方面に進み、約4kmで尻手黒川道路との立体交差になります。駅は尻手黒川通沿いにあるのですが東京方面からの近道は、国道246号線で梶ヶ谷の交差点で左折し、川崎方面に約300mの交差点で右折すると梶ヶ谷貨物ターミナル駅の進入口が現れます。このスロープを登ると目的の駅です。尻手黒川道路を川崎方面からくると、DIYで有名な

ロイヤルホームセンター（7時から20時迄開店し、この駅の賃貸者です。）の入口からもアクセス出来ます。

4.1.2 梶ヶ谷貨物ターミナル駅

渡辺駅長が「川崎市民の為に、地味でありながらも大変活躍をしている。」と胸を張る駅は高台（多摩丘陵の一部）にあるので、道路からは見にくい位置です。このターミナル駅は東京ドーム3.5個分の面積（総面積約16.3万㎡）で、1976年3月1日（昭和51年）に開業し、武蔵野南線開通と同時期です。

また日本貨物鉄道㈱の発足は11年後の1987年4月1日（昭和61年）の国鉄分割民営化時です。

武蔵野線に沿った広い構内南端を武蔵野線の上下線が走り、その北側には10本の引込線路となります。さらにその北側の敷地にはコンテナホームと5本の引き込み線があります。

渡辺駅長の好意で、電気機関車でコンテナを積み込んだ貨車の出発線へと引き込む作業を見学させて頂いたところ、南側の敷地外は住宅地が接近していますが、たいへん静かに粛々作業が進みとても気持ちの良い雰囲気でした。

梶ヶ谷貨物ターミナル駅の管理棟屋上には開業当初からあるコンテナを模した看板があり、時代とともに黄緑6号色から青22号、そしてJRFレッドへと変化しています。コンテナホームは1面2線の構造で、有効長はそれほど長くはなく、待機する貨車が停車され、私有コンテナの中でも珍しい地方自治体所有となる川崎市生活廃棄物専用コンテナも見えます。



人生を豊かに（雑学のすすめ）

昨年は東京タワー（正式名称は日本電波塔）が完成して60年でした。工事期間は約1年半（延べでは543日）と異例のスピードでの工事でした。設計は塔博士と言われている有名な内藤田仲博士で、構造は手計算で行われました。高さ380mの予定でしたが、台風や地震等の影響を考慮して333mになりました（パリのエッフェル塔は312m（現在は324m））。最上部で風速90m、下部で風速60mと大地震時の水平震度は関東大震災時の2倍の設計にしたそうです。

敷地は正方形で最も建物を安定させる形で、4本の塔脚がこれ以上広がらない様に地中で5cmの鋼棒20本を対角線上に結束しています。地上部分には5階建てのフットタウンを設置して重し替わりにしています。1本の塔脚には8本杭（1脚で約4000tonの重量に耐える）が鉄塔の基礎地下9mにまで達し、タワーを支えています。

外観を美しく保つために、5年に1度のペースで塗装をし、施工期間は約10か月。延べ約4500人以上の職人が約94,000㎡の面積を34,000リットルの塗料を使用しています。現在の足場は電波障害を受けないFRP製パイプですが、2007年までは丸太が用いられていました。

第4.2節 川崎は環境先進都市

(2019年02月第12号)

4.2.1 梶ヶ谷貨物ターミナル駅の開設場所

何故梶ヶ谷貨物ターミナル駅がこの場所に出来たのでしょうか。

- ① 工業都市川崎の内陸部（南武線の沿線には多くの企業が集積）にある工場関係の貨物の出荷や到着の期待が出来ること。以前は南武線の大きな駅には〇通マークの日本通運が有りました。
- ② 多摩田園都市・港北ニュータウン等、周辺地域の増加した人口で消費する物資の受け入れが期待出来ること。
- ③ JR貨物はトンネル内走行が多く、小杉トンネルと生田トンネルに挟まれた地上区間なので、貨物の拠点駅に適すること。
- ④ 梶ヶ谷貨物ターミナル駅開業により、南武線稲城長沼駅や武蔵溝ノ口駅の貨物取扱いが集約できたこと。
- ⑤ 尻手黒川道路を経由して、東名高速道路、第三京浜道路、国道246号線とも近く、これらの幹線道路によって東京南西部の駅を勢力内に出来ること等から、実際に山手線恵比寿駅や渋谷駅の貨物取扱いが梶ヶ谷貨物ターミナル駅に集約しました。
- ⑥ 川崎市民の廃棄物を専用列車に積んだ川崎市のコンテナを、多摩川の河口に一番近い埋め立て地である浮島の末広町迄輸送をしています。1995年（平成7年）から2013（平成25年）年迄の記録を見ると、1995年10月2日（平成7年）に川崎市廃棄物鉄道輸送開始（クリーンかわさき号-16両）、1999年4月1日（平成11年）川崎市資源物積替施設使用開始、2011年4月1日（平成23年）川崎市ミックスペーパー輸送開始、2013年9月2日（平成25年）川崎市廃プラごみ輸送開始となります。

4.2.1 川崎市の列車輸送に至る経緯

川崎市は南東の臨海部から北西の自然が色濃い内陸部迄の約30kmの細長い地形です。この川崎市が1990年（平成2年）に「ごみ非常事態宣言」を発した時の人口は約118万人でした。市の人口は1985年（昭和60年）から毎年約5%の増加をして、処理場候補地近くが住宅地として開発され、処理場の拡大は困難でした。更にプラスチック系のごみも急増し、高温処理が出来る処理場も少なかったのです。

一方、川崎市は1995年（平成7年）に1日に900トンの処理能力を持つ「浮島処理センター」を完成させ、北西部で発生した



クリーン川崎号

ごみを南東部で処理することを考えました。しかし、この縦貫する道路が少なく、大量のごみを積載したトラックでは排気ガスが大幅に増加します。交通渋滞も発生するでしょう。そこに鉄道によるごみ輸送が発案されたのです。そして梶ヶ谷貨物ターミナル駅の存在がヒントになり、梶ヶ谷貨物ターミナル駅にスポットライトが当てられたのではないのでしょうか。

近年は北海道の「タマネギ輸送列車」(黒柳徹子のタマネギ頭みたい?) が風物詩としてニュースになり、佐川急便と提携した「スーパーレールカーゴ」やトヨタ自動車の部品輸送列車等が知られています。

川崎市が日本貨物鉄道(株)の協力で、集荷したごみをコンテナの貨物列車で浮島処理施設へ運ぶ輸送専用コンテナ列車を「クリーンかわさき号」と名づけて、1995年10月2日(平成7年)から梶ヶ谷貨物ターミナル駅での輸送を開始し、2018年の10月で23年が経過しました。川崎市のように、鉄道による貨物輸送でごみ専用列車を運行しているのは、現在日本では「クリーンかわさき号」だけです。誇らしいです。さすが、川崎市は環境先進都市ですね。(ここはポイントです。)

更に、この「クリーン川崎号」は川崎市にとどまらず、他県に対しても大変貢献しています。次号をお楽しみにして下さい。

人生を豊かに(雑学のすすめ)

2008年(平成20年)に創設されたふるさと納税による市や区への影響は、過熱する返戻金競争等もあり、年々大きくなっています。ふるさと納税は、本人の故郷やお世話になった地域、地方自治体の取組みを応援することが目的です。これ以上の返礼品競争が大きくなると、市や区民税の減収で、行政サービスに影響を与えます。

例えば総務省のHPを見ると、去年2018年(平成30年度)の減収額の1位は横浜市で約104億円、2位は名古屋市で約61億円、3位は大阪市で約55億円、4位は川崎市で約42億円、5位は世田谷区で約41億円となります。

16.5億円があると園庭付き認可保育園が5園建てられ、31億円あれば学校が1校改築出来ます。お返し品に目を(心を)奪われないようにしたいものですね。

おことわり: この号掲載の「武蔵の国橋樹郡梶ヶ谷村」および「耳寄り情報(美輪明宏の故郷長崎時代のこころに刺さる思い出)」の記述は紙面の関係で第12章に掲載しました。



クリーン川崎号川崎市専用コンテナ連結作業

第4.3節 川崎市における家庭ゴミの処理

(2019年03月 第13号)

環境先進都市川崎市のごみ問題とJR東海が行うリニア新幹線工事への協力についての説明をもって、この章の終わりとします

4.3.1 家庭ごみの処理

1) 家庭からターミナルまで

川崎市北西部の家庭ごみは「パッカー車」と呼ばれる清掃事業用トラックで回収され、王禅寺処理センターや橘処理センター（現在休止中・再稼働は2022年（令和4年）か2023年（令和5年）の予定）に運ばれます。そこで処理しきれないごみは、ごみ専用の鉄道コンテナに積み替えられます。また北西部の処理場排出された焼却灰も川崎市専用のコンテナに詰められます。さらに粗大ごみは専用ごみコンテナに収納し、全てのコンテナは車で梶ヶ谷貨物ターミナル駅に搬入され、貨物列車「クリーンかわさき号」に積み込まれます。

ごみ輸送時の臭気や塵が漏れないのはどうしてでしょうか。それは川崎市が臭気や塵が漏れないコンテナを開発したからです。一般ごみ用コンテナは20フィートサイズのUM13A型（全長約6m）、焼却灰用は20フィートサイズのUM11A型（全長約6m）、粗大ごみやプラスチックごみ用は12フィートサイズのUM8A型（全長約3.6m）と用途によって分けています。ごみ積載時はシリアルナンバー付の封印環で、厳重に管理されていますので、安心して下さい。



2) 「クリーンかわさき号」の搬送ルート

「クリーン川崎号」は次のように運行されています。

- ① 「梶ヶ谷貨物ターミナル駅」（始点）を17時52分に出発
- ② JR貨物武蔵野線～南武線～新鶴見駅経由～東海道貨物線～川崎貨物駅で一時停車
ここで空き瓶・かん・ペットボトルを積んだコンテナ貨車を切り離し、
コンテナはトラックで南部リサイクルセンターに運び、再資源化します
- ③ 川崎貨物駅を出発～神奈川臨海鉄道浮島線～末広駅（終点）着19時18分

所要時間 86分、走行距離 29.7kmのルートで輸送されています。末広駅に着いたコンテナは、再びトラックで「浮島処理センター」に運ばれて処理されます。同様に、焼却された生活廃棄物の灰は、車輸送で「浮島埋め立て処分場」に埋められます。「クリーンかわさき号」は一日一往復の運行で、運休は毎日曜日と正月（元旦を含む三日間）のみです。素晴らしい働き者ですね。



3) 災害時の活躍

2007年（平成19年）に新潟中越沖地震時には、柏崎市の震災ごみが大量に発生しましたが、柏崎市の処理センターが被災したため、川崎市が一部の粗大ごみを鉄道貨物輸送で受け入れました。東日本大震災時のガレキ輸送も鉄道貨物で輸送しました。熊本地震のガレキの輸送時には、川崎市は震災用コンテ

ナを製造し、川崎のイメージキャラクター「キレイクン」「かわるん」が描かれたコンテナが大いに活躍をしました。川崎市は自ら交通渋滞、CO2 発生を低減する鉄道輸送を実行した先駆者ではないでしょうか。以前に紹介しました「川崎市は他県にも貢献している」とはこのことで、災害は困りますが、今後も川崎市は災害発生時に梶ヶ谷貨物ターミナル駅を拠点に、協力をしていくと思います。



4.3.2 駅北側の工事

現在、梶ヶ谷貨物ターミナル駅の北側で「ある工事」が進んでいます。渡辺駅長の説明では JR 東海のリニア中央新幹線計画による工事です。梶ヶ谷非常口（本設）と資材搬入及びシールドマシンの搬入口（工事中のみ使用）の新設工事で、工事中の発生土は専用コンテナで輸送されます。工事ヤードが武蔵野線梶ヶ谷貨物ターミナル駅に隣接しているので、周辺地域の生活環境に配慮しています。

梶ヶ谷非常口の地下構造物は、直径約 50m、深さ約 80m で、完成後は本線トンネル掘削用シールドマシンの発進地として使用し、新幹線営業後はトンネル内の換気や異常時の対応等に使用されます。資材搬入口は直径約 30m、深さ約 80m で、直下は本線の保守用車停車施設の予定です。将来は本線の保守用資機材の搬出入に使用する予定です。JR 東海が進めているリニア中央新幹線計画工事での発生土の搬送を専用コンテナ列車で輸送し始めています。当工事は「梶ヶ谷貨物ターミナル駅」発で、武蔵野南線～尻手短絡線～南武線経由で鶴見線扇町駅に近い三井埠頭に運び、船舶輸送で千葉県内部の民間採石場跡地の埋立てに活用するそうです。

なお神奈川県内のリニア新幹線延長距離は 39.4km で、5 か所の非常口を設置し、梶ヶ谷貨物ターミナル駅隣接の非常口はその一つです。市民の目に触れにくい場所である梶ヶ谷貨物ターミナル駅と武蔵野線が、市民の為にも大活躍をしていることをご理解願います。

（註：今回の川崎便り作成に当たり、梶ヶ谷貨物ターミナル駅渡辺駅長からの取材に際し、資料提供も合わせて多くのご協力を頂きました。改めてお礼申し上げます。誠実で責任感の強い駅長です。）

閑話休題 30 年程前に隅田川に架かる永代橋のたもとで、超高層ビル（高さ約 100m で敷地内に 2 棟同時の建設工事で、搬出土量約 17.9 万 m³（立方メートル）の建設工事を施工した時に、工程計画から搬出掘削土を運搬するダンプカーが延べ 120 台/日必要でした。計画地には某大手倉庫業の敷地開発工事にともない、運搬船が係留できる杭が残っていました。それを利用すると隅田川に船（だるま船）を横付することが出来、ベルトコンベアで船に直接積み込み、横浜方面の埋立地に搬送を考えました。ベルトコンベア迄の現場内小運搬は数台のダンプカーで済み、船の手配や河川管理事務所の対応等は土木部門の協力を得ました。これにより、交通渋滞も起こさず、環境汚染も少なく、工事が無事に完成で来たことを思い出しました。

おことわり：本号掲載の「武蔵小杉（プラタモリ）」と「皇居宮殿造営」は第 12 章に収録しました。