

第4回 講義録

平成 21 年 11 月 20 日 (金) 13 : 00 ~ 15 : 00

市電跡を歩く

「市電 (川崎市営軌道) とトロリーバス (無軌条電車)」

山中 敏之 (地域史研究家)

塩浜バス停前

市電 (川崎市営軌道) 昭和 19 (1944) 年 10 月 14 日 ~ 昭和 44 (1969) 年 3 月 31 日

市営環状線計画

市営環状線計画は、戦争中に労働者を臨海地帯に運ぶ交通手段をつくる計画でした。その頃の大師線は大師までしかありませんでした。南側は南武支線の尻手から浜川崎まで、鶴見線も浜川崎 (終点は扇町) までで、北側の川崎大師との間には、交通機関はありませんでした。臨港バスも代燃車しかなく、通勤に困っていました。そこで昭和 18 (1943) 年 12 月 30 日に市議会で「電気軌道設置条例」が可決されました。

これは川崎の駅前を出てから、八丁畷駅の手前までいき、今の京町循環のバスルートを通って、産業道路から池上新田、塩浜を通って川崎大師まで行き、大師線も市電にに入れて、しまうという路線を大きく環状に繋ぐ、壮大な計画でした。

一方の大師線も当時は東急で、こちらも川崎大師から塩浜を通って、池上新田付近まで線路を延長したいとの構想を持っていました。当時の運輸通信大臣である五島慶太さんの采配で、市は南側を周って桜本 3 丁目まで、東急は反対側を周って桜本までということで折り合いがつけました。



市電の開通と空襲被害

昭和 19 (1944) 年 5 月 30 日に工事許可が出たのですが、東急は驚くほど早く、翌日の 6 月 1 日に川崎大師から産業道路まで開通させました。おそらくその前から工事をしていたのでしょう。そして 10 月 1 日に入江崎まで、昭和 20 (1945) 年 1 月 7 日には桜本まで開通させます。

一方市電は、昭和 19 (1944) 年 4 月 17 日に起工式を行い、同年 10 月 13 日に東渡田 5 丁目まで竣工します。今は東渡田 5 丁目という番地はありません。今の市営バス、川 40 系統「鋼管通り 3 丁目」バス停より少し先に行ったあたりかと思います。翌日の 10 月 14 日から運転を始めたということです。

余談ですが、この市電の工事には漫画奉公会の方 35 名と、日本文学報国会の方 26 名が勤労奉仕にきておられます。当時、川崎市の責任者をされたのが、中原区の常楽寺土岐さんでした。この時の縁で、戦後常楽寺の本堂の解体修理の際、襖絵に漫画家の方々に漫画を描いていただいたそうです。以後常楽寺は「まんが寺」といわれるようになったそうです。

川崎市は環状路線の確立を狙っていたので、京浜川崎の大師線ホームに 0 kmポストを置いています。開業当初の電車は東京都電よりボギー車を 5 輛、新潟交通から四輪単車を 2 輛購入し、計 7 輛でした。線路の幅、レールゲージは東急大師線に合わせて 1,435 mm でした。現在の京急も、全線 1,435 mm です。

レールゲージ 1,435 mmを広軌と言っている方がいらっしゃいますが、これは標準軌条です。電圧も東急大師線に合わせて 600Vでした。

翌年、昭和 20 年 4 月 11 日には浜町 3 丁目まで開通しますが、4 月 15 日に空襲にあってしまいます。川崎全体がものすごい空襲にあり、車両も 1 輛しか残りませんでした。同年 5 月 30 日には箱根登山鉄道小田原市内線から車両を 3 輛購入し、運転を再開しましたが、8 月 13 日には再び空襲の被害に遭い、運休になります。

市電の再出発

終戦後、昭和 20 (1945) 年 8 月 22 日には焼け残った 2 輦で運転を再開しています。また同年 12 月 6 日、市電は桜本 3 丁目まで開通しました。線路はつながっておりませんが、市電と大師線がようやく連絡されたということになります。市電の最初の始発駅は、今のさいか屋の向かい側新川通の手前にありましたが、昭和 21 (1946) 年 8 月 16 日に線路を 320m 延長し、ここの始発駅を移しました。今のダイスのすぐ脇です。話を聞いてみますと、この頃の事を知っている



方が結構いらして、市電を降りるとすぐ京浜急行で便利だったとおっしゃっていました。ここの始発駅は約 5 年間運用しましたが、昭和 25 (1950) 年 8 月 18 日に線路を 110m 短縮して、市役所通りの手前に始発駅を移しました。この頃より、市役所通りの交通量が増え始め、京急の踏切と市電とトロリーバスの道路横断が交通の障害になってきたためと思います。そこには約 13 年間駅がありました。この頃のことを「昔は小美屋デパートの前に駅があった」とおっしゃる方も多いようです。

国鉄貨物列車の乗入れ

終戦後、日本の工業が復興してきますと、昭和 21 (1946) 年 9 月 15 日から国鉄の貨物列車が浜川崎から大師線に乗り入れ、市営埠頭や味の素などへ運行を始めました。この時は浜川崎から日本鋼管の構内を通って、入江崎の手前あたりから大師線に乗り入れていたらしいのですが、正確な場所はわかりません。

しばらくしますと日本鋼管から「貨物列車の構内経由は工場の操業に支障を来す」ということになり、昭和 24 (1949) 年 7 月 16 日、日本鋼管の構内を通らないように、浜川崎から市電の日本鋼管前と浜町 3 丁目の中間あたりまで、新たに貨物線を敷設して、市電の上り線の一部を 3 線式 (市電用の 1,435 mm と貨物列車用の 1,067 mm) にして貨物列車を運行するようにしました。この運行は、市電も大師線もいずれも日中の営業が終わった後に、夜間だけ走っていたものです。

塩浜乗り入れ

昭和 23 (1948) 年 6 月 1 日に東急急行電鉄は解体して、京浜急行電鉄、小田急電鉄、京王 (帝都) 電鉄の三社が分離独立しました。この時にも川崎市はチャンスとばかり、大師線を買ってくれと盛んに働きかけてきたそうです。しかし、京急にとっては、大師線は川崎大師への参詣客も多い路線であり、売却することはありませんでした。

少し遡りまして、昭和 22 (1947) 年には、東急は塩浜から桜本の間を単線化しています。お客があまり乗らなかったということでしたが、この時に取り外したレールは、逗子線の複線化に使ったそうです。

そして、昭和 26 (1951) 年 3 月 16 日からは市電が塩浜まで乗入れてきました。このときはまだ線路は京急のものでした。翌年の昭和 27 (1952) 年 1 月 1 日に、川崎市は正式に桜本 塩浜の 2.2 km の路線を買収し、全長 6.95 km の路線となりました。これは市電史上最長の営業距離です。

貨物列車の日中運転開始

どんどん経済が復興してきて、貨物列車の運行が夜間だけでは間に合わなくなり、昼間も運行することになりました。市電は上下線とも 3 線式にして、昭和 29 (1954) 年 4 月 10 日より貨物列車の昼間運行が開始されました。1,067 mm と 1,345 mm の両方が入れるようになり、この時は 1 時間に 1 本くらい貨物列車が走っていたそうです。ですが、これを見たという人の話をあまり私は聞けたことはありません。この貨物列車がたくさん入ってきたことで、川崎市はかなり儲かったようです。予算に通行料を計上されたそうです。

国鉄塩浜操車場建設

昭和 39 (1964) 年 3 月 25 日、国鉄塩浜操車場が完成しました。京浜急行はもろにこの操車場を突っ切る形になっていましたので、小島新田を今の位置に移し、塩浜と小島新田の間を運休にしました。

市電の廃止

一方市電の方も貨物線と交差してしまうので、池上新田と塩浜の区間を休止、後に昭和 42 年 (1967) 年 8 月 1 日そのまま廃止となります。ですから、ここ塩浜まで電車が来ていたのは 13 年間ほどのことでした。

そしてその後昭和 44 (1969) 年 3 月 31 日、ついに全線廃止となり、市電は 24 年 6 ヶ月の歴史を閉じることになります。

トロリーバス(無軌条電車)昭和 26 (1951) 年 3 月 1 日 ~ 昭和 42 (1967) 年 4 月 30 日

当時、川崎市の臨海部への交通機関は、北側は京急大師線、南側は市電が建設され一応整備されており、中心部の交通機関は臨港バスが運行していましたが手薄でした。そこで川崎市は、トロリーバスの導入を計画しました。当時、ガソリンは不足し入手が困難でした。また川崎市には新たに市電を建設する予算もなく、トロリーバスを導入することにしたのでしょう。

昭和 26 (1951) 年 3 月 1 日、小美屋(川崎駅)前 ~ 池上新田 ~ 桜本間が開通し、市電と連絡しました。同年 3 月 16 日市電は、京急大師線の塩浜に乗り入れましたが、線路は京急が保有していました。昭和 27 (1952) 年 1 月 1 日、川崎市は京急大師線の桜本 ~ 塩浜間を買収して市電の線路にしました。この時、池上新田 ~ 桜本間のトロリーバスの運行を休止にしました。

昭和 29 (1954) 年 8 月 16 日には、池上新田から水江町へトロリーバスの線路を延長しました。車庫は大島 5 丁目の今の臨港病院のそばのマンションのところにありました。

トロリーバスは当初は小美屋デパートの前で U ターンしていました。これが交通渋滞の中で行われるということで、さいか屋、皐月橋を通るルートの新設するなど、努力を続けたのですが、残念ながら市電よりも早く、昭和 42 (1967) 年 4 月に廃止されています。約 16 年の営業期間でした。

出発前の説明

この地図の赤い線点線が市電が通っていた線路です。青い実線は京急大師線の線路です。昭和 20 (1945) 年 12 月 (左側の図) と昭和 26 (1951) 年 3 月の地図 (右側の図) を見比べますと、市電の線路が随分長くなったのが分かります。今日歩くコースはここから南に向かって桜本まで歩きますが、線路が残っているところはありません。汐留橋のところから少し入っていきますと左側が線路の跡です。



【左】京急大師線と川崎市電の線路 昭和 20 (1945) 年 12 月 ~ 昭和 26 年 (1951) 年 3 月

【右】京急大師線と川崎市電の線路 昭和 26 (1951) 年 3 月 ~ 昭和 39 年 (1964) 年 3 月

(写真を見せながら)

これが昔の塩浜の駅です。塩浜交差点のコンビニエンスストア辺りに駅がありました。大きな電車が京浜急行大師線、小さい電車が市電です。

昔はこの辺りにも線路の上に鉄塔が残っていたので、線路がわかったのですが、今は無くなってしまいました。今でも大師から東門前の方を見ると、この門形の鉄塔が見られます。

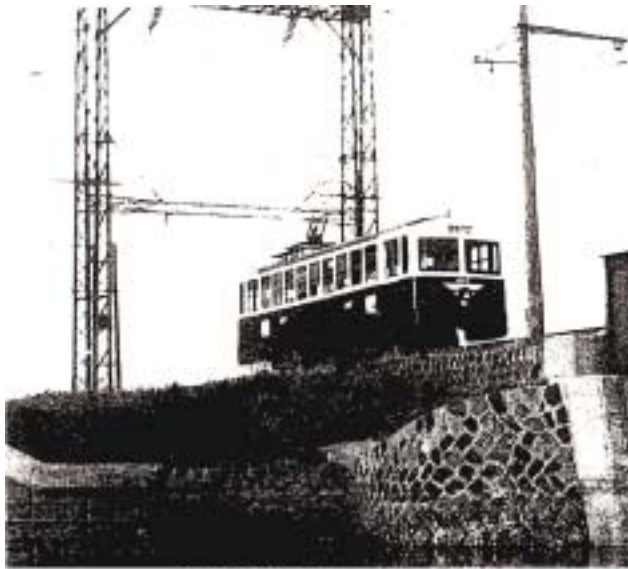


汐留橋

この写真は、市電が汐留橋を渡っているところです。この辺りに汐留橋停留所がありました。この先からが線路の跡です。鉄塔が無くなってしまったので、線路のルートが分かり難くなってしまいました。これから歩いて行く線路の跡は、現在は市道だそうです。

右側のゴルフ練習場は、かつて海苔舟の船溜まりでした。橋の下には、当時この船溜まりに行く水路が残っています。夜光水路といいます。

左側の舗装道路は、市電が運休してから 1 年後の昭和 40 (1965) 年に出来ました。それ以前は土手で細い道があったそうです。



汐留橋を渡る市電（昭和34年）

川崎市交通事業 50 周年記念誌「街の時を走る」より）

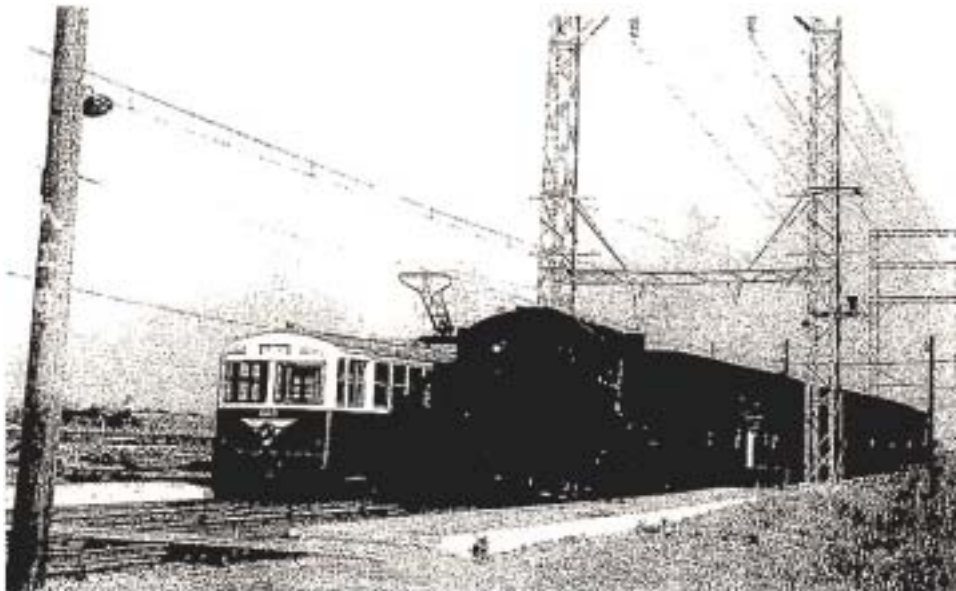


現在の汐留橋と夜光水路

入江崎停車場跡

市電の線路は、池上新田～塩浜間は単線でしたので、ここに入江崎停留所に交換設備がありました。交換設備は 120m の複線でした。線路は市電と貨物列車が通るので 3 線式になっていました。

この写真は、市電と貨物列車との交換風景です。鉄塔は四角い鉄塔でしたが、無くなってしまいました。この先に変電所がありましたので、そこまでは送電線は来ていたのではないかと思います。この先のカーブ付近で線路跡が分からなくなりますが、コンビニ付近から再び線路跡がはっきりしてきます。



市電と貨物列車の交換風景（昭和30年代）

「川崎市電の 25 年」関田克孝・宮田道一 他 より



市電線路跡を歩く



入江崎停車場跡周辺

この辺りには民家はありませんが、東洋ガラス等のいくつかの工場があり、主に通勤に利用されていたのではないかと思います。

神奈川臨海鉄道線路

この線路は神奈川臨海鉄道の水江線です。塩浜操車場～水江間を運行しています。昭和 39 (1964) 年 3 月 25 日、塩浜操車場の完成と同じ日に開通しました。

戦争中に B29 がこの辺りに落ちています。話を聞いたことがある方もいるかと思います。B29 ですから相当大きな爆撃機でした。

市電については、戦争中の空襲被害などの記録がかなり出てくるのですが、大師線については、あまり記録が出てきていません。

ここから表通りの方に再び出ます。



観音川～池上新町緑道

この川を観音川といいます。川崎競馬場付近から中島、大島、石観音の脇を流れてここまできています。さらに J F E 池上工場の構内から海に至ります。

この道は線路の跡で池上新町緑道といいます。

池上新田～入江崎間の線路は単線でしたが、一時期 [昭和 29 (1954) 年 8 月 16 日～昭和 39 (1964) 年 3 月 25 日] 市電とトロリーバスが並走していました。

高架線～臨海消防署

この高架線は塩浜操車場に繋がる貨物線です。当初、この貨物船は地上を通っていたので市電の線路と交差してしまい、市電が休止になってしまいました。

J R 貨物は赤字だそうです。ここを通る貨物列車はかなり頻繁にあります。今通っている貨物列車も相当長いようですね。また、川崎北部のゴミを浮島の廃棄物処理場に運ぶ貨物列車も通ります。貨車はカラフルに塗装されています。

池上新田緑道の看板ですね。ここにせめて市電線路跡など書いてもらえると良いのですが、、(参加された M.H.さんより)



高架上を通る貨物列車



池上新町緑道

浅田緑道・産業道路

この道を浅田緑道といい、JFEの前まで続いています。

右側の産業道路には大正14(1925)年6月5日～昭和12(1937)年11月30日まで、海岸電気軌道(後の鶴見臨港鉄道軌道線、川崎大師～総持寺(現在は廃止)間)が走っていました。

この辺りにお住まいになっている方に電車が走っていたかどうか、記憶を訪ねたのですが、おぼえていらっしゃる方はいませんでした。しかし、地図からみますと、この辺りに通っていたはずなんです。

昭和26(1951)年頃のこの辺りは民家は無く、線路は海側を走っていました。この付近に日本鋼管のノロ捨て場がありました。温度が千度もあるノロを池の中に捨てるのですが、その時に空気が混ざるとものすごい勢いで爆発して、こちらのほうに火の玉が飛んできました。(C.A.さん談)



桜本駅前バス停

ここが、最初に市電と大師線が連絡したところです。先にお話したように、ここに市電が乗り入れたのは昭和20年(1945)の12月6日、一方大師線は昭和20(1945)年1月7日に乗り入れています。

現在このバス停には、市営・臨港と京急のバスが停車し、市営と京急バスは「桜本」、臨港バスは「桜本駅前」と表示しています。京急バスの運行は、平日の朝・夕2便のみです。臨港バスには、川崎駅前～大師間の路線に桜本というバス停があるので、区別するために「桜本駅前」としたものと思います。

この線路は当初複線でしたが、昭和39(1964)年3月25日池上新田～塩浜間が休止になったとき、単線(下り線を市電用にして、上り線は貨物線に提供しました。その後、貨物船は線路を少し、移動して現在の高架線になりました。



桜川公園

やっと本日の終点、桜川公園に着きました。ここに保存してある市電は、市電の廃止まで活躍した 700 形 702 号車です。本日は特別に内部も見学できますので、是非ごゆっくりご覧ください。

また、石田さんが昔の市電の定期をお持ちでしたので持ってきていただきました。60 年前の昭和 26 (1952) 年のもので、当時の料金は 1 ヶ月 200 円でした。

