

《春の見学会(巡検)が2月23日開催されました》 「多摩都市モノレール沿線をゆく」

春の巡検「多摩都市モノレール沿線をゆく」開催

平成14年2月23日(土)「多摩都市モノレール沿線をゆく」と題し、立川を起点として南北を結ぶモノレールを1日乗車券を使って巡検を行いました。

参加人数は21名。春のうららかな日差しの下、彫刻の並ぶ立川駅周辺を歩き、モノレールで玉川上水駅に移動。上水周辺の武蔵野の面影を残す雑木林を見ながら、東大和市南街を巡検します。再びモノレールで立川に移動し、昼食の後は立川駅の南側を歩きました。残堀川沿いの立川公園から、立川の地名のおこりである「立川氏」の史跡のある普濟寺を見学したのは予定外のコース。

そして、モノレール万願寺駅を降りて、土方歳三記念館や、お墓のある石田寺を訪ね、最後は多摩センターで解散となりました。



立川公園で
記念撮影

土方歳三の墓は新しくなっています(石田寺)



写真はホームページでも公開しています

《平成14年度第1回見学会(巡検)を6月8日開催》 「大森としながわ水族館」

平成14年度の第1回見学会は、大森駅を起点として、鈴ヶ森やしながわ水族館を見学する比較的短距離のコースです。

開催日：平成14年6月8日(土曜日)〔予定〕

集合：JR山手線「品川駅京浜急行改札前広場」
午前10時

ルート：下記のとおり

定員：20名程度

ルートは、JR京浜東北線大森駅下車 大森貝塚(2箇所)見学(大田区側、品川区側) 鈴ヶ森刑場跡見学 しながわ区民公園散策 昼食 しながわ水族館見学(午後12時30分 - 午後2時) 水上バス乗船(午後2時25分)..少し並んで待ちます(大井競馬場、羽田空港近くなどを航行します) 日の出橋下船(午後3時10分) 解散：午後3時30分頃。

利用地図：1万分1地形図「品川」。

参加切は5月31日(金)です。

参加申し込みは電話03-3262-1486か、E-mail :

k_murano@mac.com(全て小文字)まで

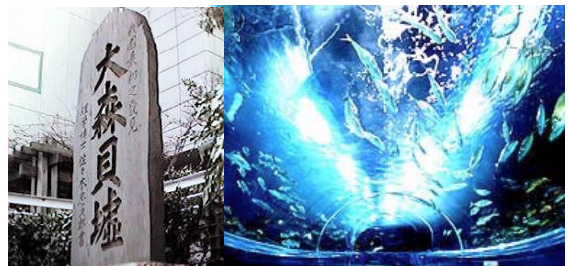
参加者には資料をお送りします。

当日は、暑さに対応した服装や街歩きに適した、はき慣れた靴でおいでください。街中では交通にご注意下さい。

梅雨入りが微妙な時期ですが、当日が大雨の場合は順延となります。催行が不明の場合の連絡先は、資料と同時に参加者の皆様にお知らせします。

参加費2,000円(予定・水族館入場料、水上バス乗船料、資料代ほか)。なお、大森駅までの交通費と昼食代は各自ご負担下さい。参加人数により、レストランの予約を致します。

天候や諸事情により、ルートを変更する場合がありますがご了承下さい。



地図 絡み

第13回 山手貨物線 井口悦男(帝京大学講師)

渋谷で、山手線品川方面、内廻りホームに立つと、目の前にもうひとつ平行する2本の線路が見える。これは大崎から駒込まで、ずっと見られる。小学生のころ、親にせがんで、ときおりしか来ないSL貨物列車見物にでかけた。恵比寿駅の貨物側線が見渡せる場所で、じっと待った。その後中学時代になると、戦時下輸送力強化で、連結両数も回数も増え、キシャはつぎつぎあらわれた。



“品川線 図中東京西南のくの字状路線 20万分1「東京(陸地測量部、S9修、を約87%に縮小)



“山手貨物線田端操車場付近”山手線電車線アンダークロス-トンネル-京浜東北線電車線アンダークロス-田端操車場 1万分1「上野(国土地理院、S58編、を約78%に縮小)

それから50年以上すぎ、いろいろあった末に、この線をいく貨物列車は、いま僅かとなり、代わって旅客電車の快速線として、機能を高める途中にある。埼京線電車に成田エクスプレス、そして近ごろは湘南新宿ラインに拡大された、新宿経由で東京周辺の南北間を結ぶ運行も開始された。ということは、貨物線時代には例外事項であった、この線にいつでも乗れることで、乗りまわし好きには年々新たな魅力が加わることであった。

東京に何本が存在した貨物線のうち、最初に乗れる夢がかなえられたのは、通称品鶴線の、品川から丸子橋近くで多摩川を渡った先までの部分に、新幹線が腹付け建設されてからである。おかげで、馬込あたりの台地と谷間の入組みを、西下のおりに展望できる。いま家々ばかり見下ろすが、この貨物線開通の昭和初期には、一面の畑地を削ったSLの通る線であったという。

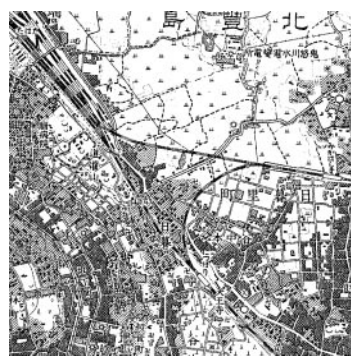
山手貨物線北端は、駒込から田端に向かい、電車線の下をくぐると同時にトンネル入り、先が見えない。それだけに乗って確かめたい路線であった。このトンネルは、ごく短く、京浜東北の電車線の下を抜け、田端操車場北側へ出て、この先東北本線の貨物線として、赤羽、大宮に向かう。上野発着の東北・高崎線中距離電車の一部が、この路線で池袋に達することから、山手貨物線の転用が進められた。貨物駅の広い構内の整理、乗客用ホームの選定、建設の上であった。

しかし、なお貨物線のままの部分が東京にある。2つを例示すれば、ひとつは常磐線の金町と総武本線の新小岩との間を結ぶ、通称新金線(単線)である。

住宅地化が進み、旅客線化の声も出ているが、実際に進まない。もうひとつは、常磐線開通時路線の一部、田端、三河島間である。いま三河島から急曲線で日暮里に向かい、上野発着しているが、当初この線はなく、常磐線列車は上下とも田端で方向転換し、機関車付替えしていた。この不便を解消して以来、田端、三河島間は貨物線を通して現在に至る。田端仕立ての常磐線貨物列車は、豪快に煙や蒸気を吐き、三河島の高架線上下をめざしたものだ。



“新金線 5万分1「東京東北部(陸地測量部、S7修、を約57%に縮小)



“常磐線 田端-三河島間貨物線 2万5千分1「東京首部(陸地測量部、T8鉄補、を約65%に縮小)

ICIC ニュース Vol.6 No.3 通巻 21 号
発行年月日: 2002年(平成14年)3月25日
編集・発行: 財団法人 地図情報センター
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町2-5
神保町センタービル5階
.03-3262-1486 動.03-3234-0872
<http://wwwsoc.nii.ac.jp/icic/>