

人、砂利、紙の集まった飯田町駅

理工学部電気電子工学科 1 年 宮園 明

akira.miyazono.2a@stu.hosei.ac.jp

今まさに、飯田橋駅は大きく構造を変える工事が進んでいる。飯田町駅周辺が生まれ変わろうとするこの機会に発表させていただきたい。なお、文中では簡単のため、全て西暦に統一している。

序. 飯田橋駅と飯田町駅

飯田橋駅は、JR 東日本 中央本線(中央東線)の始発駅である東京駅から西 4km ほどに位置し、中央総武線各駅停車(緩行線)と地下鉄 4 線が停車する中規模駅で、通勤客や学生に多く利用される。また、弊学市ヶ谷キャンパスの最寄り駅でもある。曲線区間に作られており電車とホームの間が広く開いていることによる事故が多発していることが問題視され、2014 年より西にホームを移設する工事が行われている。

今回の主役の飯田町駅は、飯田橋駅が生まれる前からその東に存在した駅だ。かつては中央本線長距離列車の始発駅だったが、次第にその地位は低下していき、旅客営業も飯田橋駅に譲った。それでも近年まで山手線内最後の貨物駅としてひっそりと残りつづけていた。

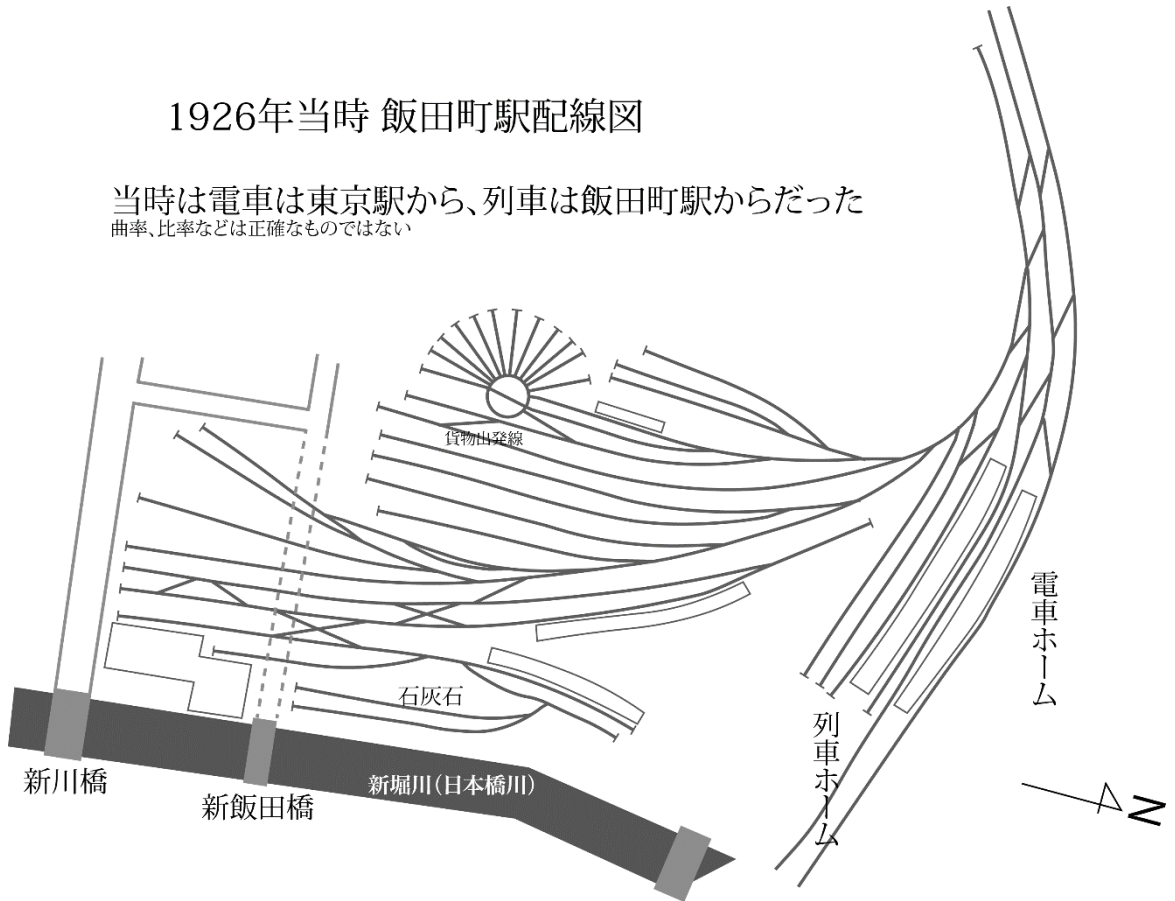
飯田町駅誕生

1889 年 4 月、甲武鉄道が新宿・立川間で蒸気機関車による鉄道事業を開始し、現在の中央本線は誕生した。同社は、日本鉄道の傘下から自立し、単なる日本鉄道線との接続駅であった新宿からさらに東京市街地へ延伸することを望んでおり、市街線を神田まで設置する計画ができた。しかし、初の市街地への乗り入れ路線だったため、政府や行政、軍部か



1926年当時 飯田町駅配線図

当時は電車は東京駅から、列車は飯田町駅からだった
曲率、比率などは正確なものではない



らも横槍が入り、計画は暗礁に乗り上げる。

もともとの計画であった靖国通りをまっすぐ東に向かうルートをも、南の外堀沿いにして青山練兵場への引き込み線を設置できるようにするなどの便宜を図ったことで、開業のめどがたった。開業が近くなった 1894 年 10 月 11 日には、飯田町停車場(以降は駅とも表記)開設予定地内に本社(4 丁目 31 番地、木造 2 階建て)と技術部も移転した。1894 年 10 月に牛込停車場を開業した後、翌年 1895 年 4 月 3 日に飯田町駅を麹町区飯田町 4 丁目を開業し、市街線が全線開業した。もともとこの地域は飯田町と呼ばれており、それがそのまま駅の名前となっている。飯田町駅は市内の終着駅で、陸軍省からまとまった土地を借り受けたことで機関庫と客車庫を併設した大規模な拠点駅となった。ひとまず単線で開業したが、1895 年 12 月 30 日に当初計画通り新宿-飯田町間の複線が開業した。

新宿-飯田町間の通勤通学の旅客をより取り込むため、甲武鉄道はその区間で少量多頻度の輸送をすることを考えていた。ところが、蒸気機関車で頻度

を増加させては、騒音や煤煙によって周辺へ影響を及ぼしてしまうため実現は困難である。そこで 1904 年 8 月、中野-飯田町間を直流 600V で電化し、汽車と同じ線路での電車の運転が始まった。淀橋区柏木(現在の新宿区西部)に発電所を設置し三相交流 3.3kV 25Hz で発送電、新宿以東には市ヶ谷変電所の 100kW 回転整流器で変電して供給した。路面電車のような併用軌道でなく専用軌道に電車を走らせたのは、これが日本で初めてであった。車両は木製で、同社の飯田町工場で自社の技術者たちが独自に組み立てた。飯田町工場では、この後にも多数の客車が製造されている。同時に、これも日本で初めての軌道回路による自動信号機(米 Union Switch & Signal 製 円板形)が導入され、5 分~10 分間隔という現代並みの高密度運転が実現された。

1904 年 12 月 31 日、飯田町駅から御茶ノ水まで電車線が延伸し、中野-御茶ノ水での電車運転が始まった。列車は引き続き飯田町駅始発で、列車ホームと電車ホームに別れ 2 面 4 線となった。甲武鉄道はその後銀座に本社を移転させた後、1906 年、鉄道

国有法に基づき買収され、鉄道院の路線となる。そして現在の「中央東線」という新しい名前がつけられた。

1926 年ごろより、電車線と汽車線に分離して複々線とする工事が進められた。複々線となった理由は次項にて説明する。当初、汽車線は貨物線となる予定であったが、電車の乗車率が高かったため、東京・中野間で急行線(汽車線)を用いて急行電車を運転することになった。また、緩行電車は御茶ノ水駅から総武線と連絡して直通運転をすることとなった。1928 年 5 月に新宿・中野間が、1929 年 3 月に飯田町・新宿間が、1933 年 9 月には御茶ノ水・飯田町間が 4 線化された。工事が進んだ 1928 年、飯田町駅の電車線ホームと牛込駅は中間に新しく作られる飯田橋駅に再編されることになった。ちなみに、開業当時は「いいだはし」だった。飯田橋は 1881 年に架けられて何度か架け替えられつつ駅前に現存する橋で、ここから飯田橋駅の名前がつけられた。牛込駅は 1928 年 11 月 6 日告示鉄道省令第 252 号により 11 月 14 日に廃止され、飯田町駅における電車旅客扱いは同第 254 号により同日廃止された。

飯田町駅からは当時から寝台車を含む夜行列車が一泊 2,3 往復設定されていた。1932 年の書籍「山岳服装近代色」に「夏の登山期に一番多く登山者の集まる駅は市内ではやはり飯田町駅である」とあるように、登山需要も大きかった。

1930 年には、飯田町・甲府間が電化された。これにより、それまで使用されていた 9600 形蒸気機関車に変わって電気機関車が牽引する列車の運行が 1931 年より順次開始した。貨物列車も 1932 年 8 月 1 日より全線で電気運転になった。



飯田橋駅開業当時のレールづくりのスロープ

接続路線がなかった飯田町駅から新宿駅までの長距離列車の乗車率は悪かった。また飯田町駅は狭く、重要視されていた貨物輸送のための容量が不足していた。そのため、1933 年 6 月 11 日告示の鉄道省告示第 243 号により、38 年間にわたった飯田町駅の旅客営業は終了し、列車始発駅は新宿駅になった。

その後も飯田町客車区は 1975 年まで、飯田町機関区は 1982 年まで残った。また、飯田町駅には東京鉄道郵便局飯田町派出所も存在し、沿線に郵便を送る拠点だった。



御茶ノ水	水道橋	牛込	市ケ谷	四谷	新宿	中野	立川	大月	甲府	小淵沢	下諏訪
2 銭	1 銭	1 銭	2 銭	3 銭	3 銭	6 銭	35 銭	86 銭	1 円 28 銭	1 円 52 銭	1 円 72 銭

3 等運賃 飯田町駅から 1907 年改定
立川、大月、小淵沢は 1908 年、甲府は 1903 年

1916 年	1918 年	1922 年	1924 年	1926 年
901 人	1104 人	1480 人	1997 人	2084 人
262 人	414 人	553 人	399 人	369 人

中央線飯田町・新宿 1 日平均片道通過人数
(上段が新宿方面、下段が飯田町方面)

1916 年	1918 年	1922 年	1924 年	1926 年
1417 人	1980 人	2631 人	4078 人	4717 人
1048 人	1310 人	2024 人	2410 人	2400 人

(参考) 中央線新宿・国分寺 1 日平均片道通過人数
(上段が新宿方面、下段が国分寺方面)

単機	直行貨物	急行旅客
7 本	16 本	7 本

1928 年 1 日平均列車回数 飯田町→新宿

単機	直行貨物	急行旅客
4 本	21 本	7 本

1928 年 1 日平均列車回数 新宿→飯田町

砂利を運ぶ中央線

中央線がいち早く複々線となった理由は、なんだとご想像だろう。私も意外だったが、最も大きな理由は砂利を輸送するためだった。

砂利とは、要するに小石のことだ。使用目的にはコンクリートの骨材、浄水場での濾過材、道路などがある。コンクリートは、セメント、砂、砂利、水をよく混ぜて作られる。川砂利は塩分などのコンクリートの品質を劣化させる成分が少なく、採取も容易で、広く

用いられていた。また、砂利は重量あたりの価格が安く劣化しづらいので、鉄道輸送に特に向いているとされる。かつては様々な鉄道が砂利の採取輸送目的で開設され、西武多摩川線、相模線、南武線、相模鉄道線など現在も運行しているものもある。

旅客輸送と同時に貨物輸送も当初から甲武鉄道の役目であり、国有化時点で合計 266 両の貨車があった。また、当初から砂利輸送は行われていた。ほかにも、山梨方面からのぶどうの輸送なども行われていたようだ。しかし、山岳路線で勾配が厳しく輸送力が不十分だったため、当時は重要な物資輸送路線とは考えられていなかった。

当時、東京の代表的な貨物扱い駅は汐留、新宿、飯田町、秋葉原、隅田川、両国橋、錦糸町の 6 箇所だった。特に飯田町と新宿駅は、中央線で西から運ばれてくる物資の到着拠点駅だった。1906 年 9 月、飯田町駅が将来の万世橋までの延長で手狭になると考えられることから、既設道路に跨道橋をわたりて構内を拡大した。また、飯田町駅東側は新堀川(日本橋川)に面しており、水運で大量輸送する土台ができていた。

転機は、1923 年に発生した関東大震災であった。復興には急増する鉄筋コンクリート造の建造物と道路工事のために大量の砂利が必要になったため、中央線は多摩川から砂利を輸送するための路線として重要視されることになる。もともと旅客複線+貨物単線とする予定はあったが、失業対策の一環という理由もあり、震災後には 4 線と計画が変更された。



厚木駅の相模興産専用線跡の道路。奥に本線が見えている。

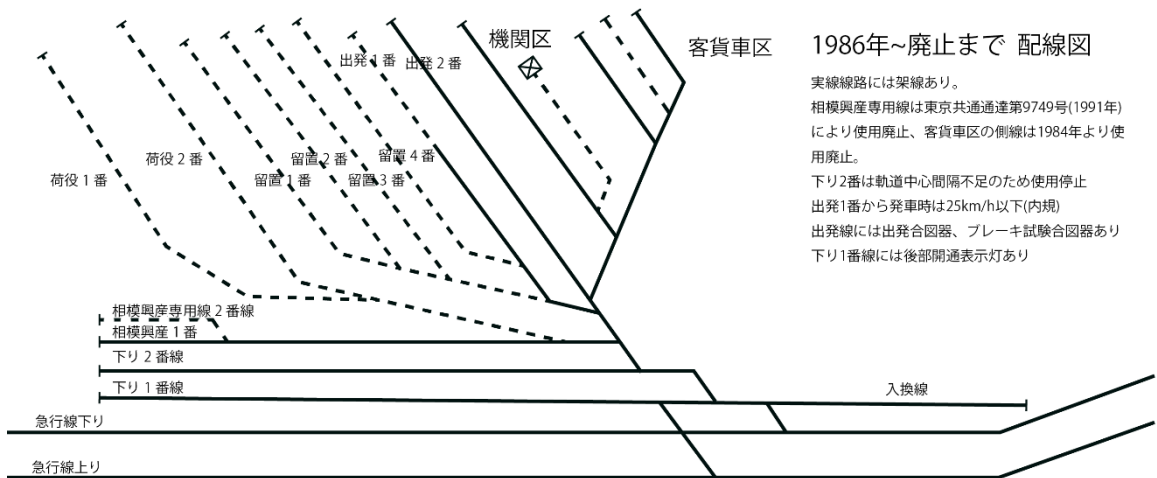
なお、砂利の輸送の急増は中央線に限らず、日本全体のものであった。1918 年ごろは国内での砂利輸送量は年間 150 万 t ほどであったのが、震災後には年間 300 万 t を超えている。一方で平均輸送キロは 40km(25 マイル)であり、多くが大都市近辺の川から採取されていたことがうかがえる。

復興局と東京市は、飯田町駅を東京中心部へ砂利を輸送する拠点と位置づけた。1928 年の鐵道運送施設綱要においても、鐵道書記官であった中山隆吉氏は「飯田町中野間の複々線は殆ど砂利の爲めに之を設けたるやの觀を呈せり。」「中央線の貨物輸送は殆ど其の過半は砂利の運送なり」とまで述べている。

飯田町駅に輸送されていた砂利のもうひとつの発地に相模川があった。相模川より採取された砂利は専用線から発送され、厚木駅付近などから相模線(もともとは相模鐵道線)で茅ヶ崎駅を經由して東海道線で東京方面へ輸送されていた。

効率化のため、1950 年に相模興産株式会社(現人の森株式会社)が飯田町駅内に東京営業所と専用側線、ホッパーを設置した。相模興産は、国鉄相模線厚木駅の南側すぐに本線から分岐する専用線を持っており、相模川河川敷にある砂利を採取して出荷していた。

しかし、次第に過剰な砂利の採取によって河床が低下し、環境に様々な悪影響があったため、1964 年に砂利採取禁止になり、同時に川砂利の輸送も終了した。なお、相模興産の専用側線自体は 1982 年まで残っていた。



紙輸送拠点としての飯田町

かつての鉄道貨物輸送は、目的地がばらばらの貨車を駅や操車場(ヤード)で繋ぎ変えて列車を編成するのを繰り返して、最終目的地まで到達する集結輸送を行っていた。しかし、中継するのに消費する時間が予測できない欠点があり、モータリゼーションの進行に伴い、多数の目的地に輸送する役目はトラックに取って代われつつあった。そこで、大量の需要がある物資を発地から着地まで操車場を介さずに同じ物品で占められた編成を直行させる「物資別適合輸送」が1964年ごろより始まった。その他の貨物はコンテナ化し、ヤードによる集約輸送は1984年4月で全面終了した。

紙は価格の割に重量があり継続的な需要があるため、鉄道輸送が適している。地方の製紙工場の多くには出荷や原料入荷に使われている専用線がある一方、需要家である新聞社や印刷所のある都心には受け入れのできる設備がなかったため、一括した鉄道輸送はできていなかった。また、すでに当時汐留と隅田川駅の車扱の設備能力は限界に達していた。

そこで、周辺に需要家である大手印刷会社や新聞社が多く、それまでも紙の取扱量が多かった飯田町貨物駅が到着基地として選ばれた。1971年4月17日、国鉄が4億円、製紙会社が4億円、通運会社が3000万円出資して紙専用の物資別共同着基地「株式会社飯田町紙流通センター」(資本金8億3000万円)が設立され、1972年11月1日より運用が開始した。なお、これは1962年ごろから進められてい

た国鉄法の投資条項改正によって実現したものの一つである。

このとき、飯田町駅は紙専用のターミナルとなり、それまで扱っていたその他の一般車扱貨物の取り扱いが廃止となった。運用が始まってすぐの1973年10月には、すでにパワム20両編成の列車が一日8本到着するほどの大量の取り扱いがあった。ちなみに、パワムのパはパレット適合の意で、積み卸しにフォークリフトなどの荷役機械を使えるように



(上)1984年航空写真 (下)2009年航空写真



左奥が飯田橋駅、手前が飯田町駅への分岐する(パレチゼーション)流れによって 1957 年に生まれた。

鉄道で運ばれてきた平判紙やロール紙などを1時間以内に取り卸し、保管するものは倉庫へ搬送、直送するものはトラックバスへ搬送してそのまま周辺の需要家に供給する流れになっていた。鉄筋コンクリート5階建て総面積4万6000㎡の規模があり、1階には44台分のトラックバスと事務室、2階にパワム20両×2本の取り卸しのできる荷役ホーム、3階と4階が巻取紙倉庫、5階は平判紙倉庫となっていた。

予讃線伊予三島駅	大王製紙専用線
伯備線伯耆大山駅	王子製紙専用線
城端線二塚駅	中越パルプ工業専用線
中央本線春日井駅	王子製紙専用線
東海道本線島田駅	東海パルプ専用線
東海道本線吉原駅	日本製紙専用線
東海道本線富士駅	日本製紙専用線
常磐線岩沼駅	日本製紙専用線
仙石線支線石巻港駅	日本製紙専用線
室蘭本線苫小牧駅	王子製紙専用線
室蘭本線萩野駅	日本製紙専用線
函館本線江別駅	王子製紙専用線
苫小牧港開発株式会社線 港北駅	日本製紙専用線
宗谷本線新旭川駅	日本製紙専用線
東海道本線尼崎駅	神崎製紙専用線

代表的な発駅

ロール紙は主に新聞用に使用されており、1巻き700kgでおよそ5800紙の新聞になる。構内には重く丁寧な扱いの必要な紙を、コンピュータ管理で垂直・水平に自動搬送する装置が完備されていた。倉庫内には常におよそ一ヶ月分の紙が在庫されていた。

ホーム有効長が216m(およそワム21両)のうえ、下り到着線が26両まで(線路図参照)しか入線できないため、あらかじめ新宿駅の6番線と7番線の間の中線で2個編成に分割するという運用が行われていた。例えば、北海道からの31両編成は14両と17両に分割

されていた。新宿から飯田町までの牽引機はEF65などが使用されていたが、各日の最終の返空に限って、入換を行っていたDE10が牽引していた。1986年には、一日11列車190両、年間72万tもの取扱量になっていた。

使用されていた貨車は最初から最後までワム80000系列だった。1994年には青函トンネルを通過する車扱の列車は飯田町行きの5160レ・5160レの1往復のみとなっていたが、ここで少々の問題があった。ワム80000の引き戸が振動することによる騒音について江差線沿線住民から苦情が上がっていたのだ。そこで、JR貨物は一部のワム28000番代とワム38000番代の引き戸上部の取り付け部を改良して騒音を軽減し、ほぼこの列車専用として運用していた。ワム28000の騒音防止車には、区別のためにマルに防と標記されていた。ほかの地域に散逸してしまわないように、飯田町への輸送後は宇都宮ターミナル、郡山ターミナル、陸前山王などに



岩沼駅発飯田町駅行列車の貨車車票

集め、北海道行のパワム列車のみ積み荷を改造車に載せ替えるという大変な手間がかかっていたようである。

車票には「流通センター側取卸し」とあるため、荷役線は専用線扱いになっていたと思われる。

飯田町駅と新宿

しかし、ついに飯田町駅にも本当の最後が訪れることになってしまった。

理由は主に次の3つである。

- 新聞社の印刷所や大規模印刷工場の郊外への移転により都心部に紙輸送基地を維持する必要性が薄れたこと
- 発着時に使用する新宿駅のJR貨物の車扱からコンテナへ移行する方針により、ワムは片道が空荷となっていたため。飯田町紙流通センターは軌道荷役に弱かったため、コンテナ列車が入線できなかった
- 貨物列車が飯田町駅と他駅を行き来するときに必ず留置や機回しをする新宿駅の改良と単純化の為

3つめの「改良」の結果は「国道20号新宿跨線橋架替工事および新宿駅構内改修工事」と「新宿駅南口地区基盤整備事業工事」として実った。新宿駅南口には広場がなく、出ですぐに国道20号線の甲州街道跨線橋がある。この甲州街道跨線橋は一部が1925年竣工で耐震性に問題があった上、歩道も車道も狭かった。駅から出てきた歩行者が滞留して円滑な通行ができず、渋滞や事故も多く発生していた。そのため、甲州街道跨線橋の架け替え工事が、建設省を事業主体、施工はJR東日本で1994年頃に決定していた。また、新宿駅周辺のバスターミナルは駅から離れて分散しており、交通機関同士の連携に問題があった。諸課題を解決するために1995年8月に新宿駅南口地区基盤整備調査委員会が設立され、架け替え工事と同時に線路上に新設する人工路盤上に「新宿交通結节点」(後のバスタ新宿)を設置する事業を建設省が行うことが決定した。実現には「日本版PFI」や交通結节点、立体道路制度などの枠組みが柔軟に利用された。

発着する貨物列車がなくなって中線や渡り線、入換線をなくす新たな配線が固まったため、甲州街道跨線橋のスパン(柱間隔)を決定することができた。

その後廃止によって発生した中線跡地などを使用して2つの事業は2000年3月に開始し、8回にわたって線路の付替とホームの仮ホームへの移転を繰り返して工事は進んだ。2016年4月バスタ新宿が開業し、10月に全事業が完了した。飯田町駅は時代の流れによって消えてしまったが、新しい東京の姿に貢献することができた。

単純化のひとつにはスリップスイッチの除去がある。スリップスイッチというのはダイヤモンドクロッシングにポイントを合体させたもので、クロッシングの中央で進行する方向が選べる分岐器である。しかし、構造が複雑で保守負荷が高く、他社では脱線事故も発生していた。新宿駅内には貨物列車のためにダブルスリップスイッチが3箇所、シングルスリップスイッチが4箇所あったことが線路図より確認できたが、これらは貨物列車終了に伴い撤去された。

また、中央線特急ホームの出入り時に中央線快速の別方面と平面交差している問題もあったが、これも南口地区工事のホーム移転時に解消した。

配線の単純化の必要性にはほかに、同時期のATOS(東京圏輸送管理システム)の導入のためもある。

専用	専用	専用	専用	専用	専用	専用	専用	専用	専用	専用
260	262	270	272	280	⁽⁴⁸⁶⁾ 286	⁽³³⁶⁾ 330	⁽⁴⁹⁶⁾ 500	5160	5170	5372
75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	伊予三島	金沢	米子	苫小牧	石巻港	東静岡
1502	624	1331	430	1109	1836	1400	550	602	1001	1703
紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙
=	=	=	=	=	(2006)	△1019	△536	△1410	△1218	△2349
1502	624	1331	430	1109	(2040)	1047	600	1431	1301	409
		(日曜日運休)							(日曜日運休)	
1512	633	1341	439	1119	2049	1056	609	1441	1311	418
飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町
1512	633	1341	439	1119	2049	1056	609	1441	1311	418

1992年貨物時刻表より引用

ったと推測できる。同様の例には飯田橋駅西側 市ヶ谷方にあった中央緩行線の折り返し線がある。

1997 年 3 月ダイヤ改正により、飯田町駅を発着する列車はすべて廃止された。飯田町駅は、山手線内最後の貨物駅であった。

これに伴い、飯田町紙流通センターに到着していた都内向けの紙は、株式会社飯田町紙流通センターの倉庫のある隅田川駅と新座貨物ターミナルにコンテナ列車で到着することになった。株式会社飯田町紙流通センターは 2014 年に日本運輸倉庫株式会社に買収された。現在でも紙流通事業は継続しており、IPC[飯田町ペーパーセンター]という名前が隅田川と新座に残っている。

貨物時刻表から振り返る飯田町

貨物時刻表にもとづいて、伊予三島駅発飯田町駅行きの 4866 列車～3866 列車～3266 列車の旅を追体験してみよう。一部推測や想像が入っていることはご容赦いただきたい。

1992 年 9 月 1 日の晴れた昼過ぎ、大王製紙三島工場で生産されて倉庫に保管してあったパレット積みの紙を、フォークリフトがせわしなく動きまわって、大王製紙専用線の屋根のある荷役ホームに留置されたパワム 28000 に積載する。17:00、積載が完了した合図を送信責任者からうけた日本通運のスイッチャーが、手旗での誘導に従って 3 回にわけてホームと行き来して 33 両を着発線に据え付ける。

17:40、高松方面から伊予三島駅に回送してきた電気機関車が、操車からの無線指示により入換扱いで専用線に入線。発送担当者の無線誘導に従って据え付けられたワムを連結。エアホース連結、ブレーキ試験と運転士による貨車点検を完了。再び操車と連絡をとって伊予三島駅に入換をする。

その後、駅の本線で機回しをして出発準備を整える。

18:36、4866 列車は予讃本線伊予三島駅を定刻で発車する。21:20、高松駅の貨物着発線に入線する。機回しをしてから、本務機が自ら、2 両のワムの解放と待ち受けていたコキ 50000 との連結とをしたのち、22:08 発車。予讃線を坂出まで戻り、今度は本四備讃線・宇野線を通り、岡山へと向かう。9 月 2 日 0:26 に山陽本線西岡山駅に到着した後、すべてのコキを切り離し、すぐに 3866 列車として発車し、姫路駅に 2:11 に到着する。

そこからは東海道本線を西にひた走り、3:54 に到着した吹田信号所で数両のワムの解放をして、3:59 にただちに発車。7:03、稲沢駅にて別の種類の紙を載せたワムを連結し、また数両のワムを解放し、7:46 発車。11:07、東静岡駅で数両解放、11:24 発車。14:20、西湘貨物駅で数両解放、15:28 に東海道支線の新鶴見操車場に到着する。



伊予三島駅大王製紙専用線

起点からのキロ	列車種別	集配	集配	集配	集配	集配	集配	集配	集配	集配	
	列車番号	260	262	264	266	268	270	272	274	276	
	速度	75	75	75	75	75	75	75	75	75	
	始発駅	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	
	発時刻	409	438	648	1041	1133	1306	1415	1452	2113	
	編成内容	紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙	紙	
0.0	駅名	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	新宿	
		409	438	648	1041	1133	1306	1415	1452	2113	
6.4	駅名	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	
		419	448	658	1051	1143	1316	1425	1502	2123	
	終着駅	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	飯田町	
	着時刻	419	448	658	1051	1143	1316	1425	1502	2123	

1985 年貨物時刻表より引用



広告枠と、入換線跡の荒地地

15:51、新鶴見を発車、品鶴線を北に向かう。16:07、品川駅に到着する。機回しと再び数両切り離しをしてしばらく留置された後、19:45、山手貨物線を南に発車する。

20:06、山手貨物線から山手出入線を通り、場内信号が進行、その下の三進路表示器が中線を表示しているのを確認、新宿駅 6・7 番線の間の中線に入線。入換信号に従い、機関車のみ北部入換線へ引き上げてから、先頭に誘導員を乗せて、入換標識に従って中央本線のホームを通過して出入り線の車両停止標識で停車、再び進路表示器の中線表示を確認して中線に進入、機回しを完了する。途中駅で解放を繰り返してきたためワムは 18 両となっており、20 両を下回っているため、今回は新宿駅での分割は必要ない。20:40、3266 列車となって、中央線快速の間合いで貨物列車が中央本線上り線に入線し、東に進行する。

20:48、飯田橋駅手前の 2RC 飯田町駅場内信号機の注意現示で構内への開通を確認し、下り線を横断して徐行して下り 1 番線に進入する。20:49、車止めの近くまで寄せて定刻で飯田町到着。駅員が本屋からやってきて、自動連結器の開放てこを操作する。

しばらくすると入換線で待機していた DE10 が最後尾に連結され、ホイッスルの音とともに入換を始める。34L 入換標識が定位なのを確認し、入換標識反応灯が点灯、デッキの誘導掛の手旗指示にしたがって DE10 に牽引されたワムが飯田橋駅ホーム脇の

入換線へ引き上げ、車止めの手前で停車。ホームで電車を待つ人々にとっては珍しくもない日常の光景である。

無線で操車に連絡すると、荷役線 2 番までの進路が確保され、入換通告がされる。誘導の無線の声を聞きながら推進でゆっくりと入れ換えて行く。21:25、やわやわ、とまれとまれの合図とともに、荷役ホームにワムは入線した。

これでやっと、およそ 29 時間におよぶ伊予三島からのワムの旅は終わることになる。

電気機関車は下り 1 番線に戻り、翌朝の返空の発送まで休む。DE10 は構内のワムの入換や返空の発送準備で、まだまだ忙しく動き続ける。

今の飯田町

紙流通センター跡地では、JR 貨物が事業主体となって再開発事業「アイガーデンエア」が実施され、多くのビルが建設された。現在は KDDI 本社、大和ハウス本社(元 JR 貨物本社)、ホテルメトロポリタンエドモントイーストウィング、大塚商会本社などがある。

飯田橋駅ホーム向かいの入換線があった場所には、JR エフボードと書かれた JR 貨物による広告ポスター枠が現在でも残っており、使用されている。飯田橋駅の工事でこの入換線遺構がなくなってしまわないか気がかりである。現在ではジェイアール



JR 貨物の名残のある表記「JR エフボード」

東日本企画に移管されているが、かつては広告枠の販路がなかったのか、ほとんどの枠が空いていたのを記憶している。

現在でも、2つのJR関連の施設に飯田町の名前が残っている。ひとつは、JR東日本飯田町変電所。もうひとつは、東鉄工業など関連保線会社の飯田町基地である。飯田町基地という名前は、荻窪駅の保線車両に貼られたマグネットにその名前を確認できた。また、現地で確認したところ、沿線電話機に「飯田町基地」の表記を確認できた。東鉄工業では当地を「東京線路支店東京軌道工事所」と呼び、上野東京ライン建設や、現在は御茶ノ水駅改良工事で使われている模様。



飯田町基地 基地線と本線

電車に乗っていると、車窓からモーターカー(TMC400A など)やトロ、建設機械が保管してあるのがよく見える。上り線から下り線の渡り線、保線基地へのポイントは乗越分岐器となっているため、線路閉鎖を伴わないと使用できないと思われる。基地内の線路は上の地図にあるものがおよそ正確である。訪問時にはバラストレギュレータのKSP2002が留置されていた。本線沿いに道路際まで続いていてレール取り出し設備(2.9t 明電舎製ウインチ2基)のある2本の線路は、下り1番線と2番線がそのまま残っているのだと思われる。

その存在が忘れられても、遺構は静かに飯田町に残っている。

参考資料・文献

日本国有鉄道百年史(飯田町駅初期、紙流通センター)、鉄道ピクトリアル 1973/12(物資別共同着基地)、1994/10(騒音防止車)、1994/11(飯田町行貨物列車の

新宿駅での機回し)、1997/3(飯田町廃止予定)、1999/07(相模川からの砂利輸送)、計画・交通研究会会報 2016-3(新宿南口改良工事)、土木施工 2015/8(新宿南口改良工事)、鉄道と電気 Vol41-11(紙流通センター)、ヤノ・レポート 775(紙流通センター)、ジェイ・トレイン Vol63(飯田町機関区)、中央

線誕生(甲武鉄道初期)、鐵道運送施設綱要 鐵道省運輸局 昭和3年4月(飯田町駅初期)、

<http://nishimiyaushiro.blog18.fc2.com/blog-entry-513.html> (相模興産の砂利輸送)、自飯田町駅至下諏訪駅賃金表 風俗画報 1908年(飯田町駅初期)、官報 第一九三二號(飯田町駅初期)、貨物時刻表 1985年、1992年、機関区基本線路図 高尾-飯田町[部所蔵]、機関区線路図 平成6年3月 飯田町-甲府[部所蔵]、昭和27年 鉄道80年のあゆみ(飯田町駅初期)

※カッコ内は、その文献において参考にした内容

※写真はすべて2017年撮影

※航空写真提供: 国土地理院

※資料に基づき配線図を作成してくれた砥堀 祐希氏に感謝したい。

※調査に基づいて記述しているが、万が一間違いなどがあつたら、冒頭に記載のメールアドレスまで教えていただきたい。



飯田橋駅東口前。左が本線、中央が入換線跨道橋跡。現在は電力線と通信線の電線路専用橋に架替られている