

部長プレゼンツ

# 高輪地区の鉄道スポット

高2-F 前川凜

高輪学園の周辺には鉄道趣味的に興味深い場所（鉄道スポット）がたくさんある。有名なところから、高輪生ですらあまり知らないようなところまで様々だ。今回はそんな鉄道スポットを紹介していこう。

1.京急と言えばここでしょ!!

## 八ツ山橋・品川第一踏切

八ツ山橋は、品川ー北品川間にある、あの緑色のトラス橋だ。有名な撮影地となっているから、見たことがある方も多だろう。

この橋は、東海道線を越えるために、1933年（昭和8年）に架けられた。当時、京浜電気鉄道は、東京市電に乗り入れて、省電品川駅前まで運行していた。この市電の線路は国道1号（当時）の橋を渡っていた。つまり、併用軌道を京浜電気鉄道の車両が走っていたのだ。しかし、やはり市電と普通鉄道の直通は無理があったのか、新たに、京浜電気鉄道専用の橋を架けることとなった。それがこの八ツ山橋だ。八ツ山橋が完成したことによって、市電への乗り入れを廃止した。また、八ツ山橋の完成を機に、京浜電気鉄道は改軌（1372mm→1435mm）を実施し、横浜ー浦賀間を走っていた湘南電気鉄道（軌間1435mm）との直通運転を開始する。これによって、現在の京急本線の前身が完成した。八ツ山橋は、



↑八ツ山橋を渡る京急 新1000形



↑「開かずの踏切」品川第一踏切

初期の京急において重要な役割を果たしていたのだ。

品川第一踏切は、八ツ山橋の北品川側に位置する踏切だ。ここでは隣接する品川第二踏切についても紹介する。品川第二踏切は、映画「シン・ゴジラ」で京急 800 形がゴジラにふっ飛ばされた踏切としてご存じの方もいるだろう。これらも、もともと併用軌道だった線路を付け替えて誕生した踏切だ。しかし今では、特に朝の通勤時間帯「開かずの踏切」となっている。列車が 3 本通過するまで開かず、さらに開いてから 10 秒ほどですぐにまた閉まってしまうことも多い。私が見ていた目の前でも、遮断機が下りた踏切を渡っていく人が後を絶たなかった。

この開かずの踏切を解消しようと、現在品川ー北品川間の立体交差化計画が進んでいる。これが完成すれば、品川第一・第二踏切が解消され、行き来が非常に便利になる。しかし、この計画を紹介するパンフレットのイラスト（概略図）を見ると、八ツ山橋の鉄橋とは違う位置に線路が通っている。つまり、立体交差が完成すると、八ツ山橋は撤去される可能性があるのだ。便利になるのは嬉しいが、歴史ある八ツ山橋が撤去されるとなると、少し複雑だ。

高輪学園からは少し遠いが、京急だけでなく、都営・京成・北総など、様々な種類の列車がひっきりなしに通るこの八ツ山橋や品川第一・第二踏切はぜひ訪れて欲しい。

### ・アクセス

高輪学園正門を出て、第一京浜（国道 15 号）を川崎方面に約 20 分歩くと左側に八ツ山橋が見えてくる。京急に沿って左に折れ、橋を渡ると品川第一踏切である。

## 2.とつても低い!!

# 高輪橋架道橋

続いては、山手線・京浜東北線その他の田町ー品川間にある架道橋である。といっても、列車内から見てもほとんど気付かないだろう。なぜなら、下を通るのは一方通行の狭い道だからだ。面白いのは鉄道側ではなくこの道路だ。

さて、さっそくこの「ガード下」に入ってみよう。最初に目に入ってくるのは、高さ 1.5m制限の標識だ。1.5m。つまり、多くの大人は頭を下げながら歩かなくては



↑ガード下の入口

ならないということだ。低すぎる。さらに、「降雨時の冠水に注意」「自転車から降りて走行してください」といった、様々な注意を促す標識が出迎えてくれる。

入口を潜ると、まず山手線と京浜東北線の線路の下に出る。しばらく待っていると、列車が近づいている音がする。だが、列車はなかなかやってこない。遠くを走っている列車の音が、レールを伝わってやってくるのだ。映画「スタンド・バイ・ミー」を見たことがある方ならおわかりだろう。普段はレールに耳を近づける機会がないからあまり意識しないが、ここはレールの直下に位置していて、ガード橋なのでレールがむき出しになっている。伝わってくる音が良く聞こえるのだ。

しかし、ここは頭を下げなければいけないほど低くはない。意外とそうでもないんじゃないかね？と思いつつ進んでいく。

少し進むと、「ガード下」から本格的なトンネルに移行する。「ガード下」区間では、日光が直接差し込んでくるが、トンネルでは完全に遮られて薄暗いので圧迫感がある。ナトリウム灯のオレンジ色の光が異様な雰囲気醸し出している。しかしガード下区間よりも高さが低いものの、まだ頭を下げるほどではない。さすがに 1.5m は余裕を持った標示だったのか、と思いつつさらに進んでいく。

ちなみにこのトンネル、約 200m（ガード下区間含む）ある。元々この地にあった田町車両センターや東京機関区等をくぐるためにこれほど長いトンネルが出来たのだ。しかし、2013 年に田町車両センターが廃止され、跡地は再開発されるので、このトンネルも無くなる可能性が高い。

さて、トンネル区間も中程まで進んできた。すると、前方の天井に段差とゼブラ模様が見えてきた。そう、このトンネルは途中でさらに天井が低くなるのだ。脅威の天井 3 段攻撃。さすがにここまで来ると身長約 1.6m の私も頭を下げなければならない。やはり制限



↑高さ 1.5m 制限



↑ガード下区間。すでにトラックは通れない



↑トンネルも初めのうちはまだ余裕がある

1.5mは正しい標示だったのだ。確かにこれでは自転車で走るのは危険だろう。しかし、自転車に乗ったまま走っている人をよく見かけた。通り慣れているのだろうか。頭が天井すれすれだったのでぜひ歩いて欲しい。

頭をかがめながら歩き続けると、ようやく出口が見えてきた。トンネルを出ても、急カーブで急勾配だ。最後まで窮屈な「ガード下」だった。

トンネルに出たところに公園がある。ここには猫がいっぱいいるが、そこからは東海道新幹線の回送線と、東海道貨物線の高架が見える。東海道貨物線は、JR が計画している羽田空港アクセス線のうち、いわゆる東山手ルート（東京－田町付近－東京貨物（タ）付近－羽田空港）の一部を担う予定だ。これからこの付近は大きく変貌していくだろう。



↑これでも目線の高さ。天井が迫ってくる!!

#### ・アクセス

高輪学園正門を出て、第一京浜（国道 15 号）を田町方面に 2～3 分ほど歩くと右側に見えてくる。横断歩道はないので、あらかじめ山手線側の歩道を歩くこと。

### 3.未来の最寄り駅？

## 品川新駅（仮称）



高輪橋架道橋の項でも少し触れたが、元々田町車両センターなどがあった土地は再開発される予定であるが、この再開発の目玉がこの「品川新駅」である。品川新駅は、山手線・京浜東北線の田町－品川間に出来る予定の駅だ。2020 年の東京オリンピック・パラリンピックまでに暫定開業予定。ということで、現在中学 3 年生の高輪生からは山手線を最寄りの路線として利用することが出来る。しかし、あと 3 年になった現在に至っても駅名が決定していない。

民間の各種アンケート等によると、トップはダントツで「高輪」だった。やはり、知名度があり、印象もよいからだろうか。高輪学園の鉄研でも、新駅は「高輪」がいいという意見が多い。さらに、「新駅は たかなわ」と題したポスターを地元商店街で製作、無料配布している。新駅の駅名を「高輪」にしようというポスターであるが、店先や掲示板など、様々な場所で見かける。このポスターの宣伝効果も大きいのではないだろうか。

アンケートでは、他に「芝浦」「泉岳寺」などが挙がっていたが、「泉岳寺」になる可能性は低いだろう。かつて、都営1号線（現浅草線）・京急本線が「泉岳寺」を駅名としたところ、(宗教法人)泉岳寺が、間違い電話などがかかってきて迷惑だとして、裁判になったことがあるからだ。結果的に泉岳寺側が敗訴となり、現在も「泉岳寺」駅となっているが、JR東日本が「泉岳寺」を選ぶことはないと思われる。



↑「新駅はたかなわ」なぜか写真は205系

現在、まだ工事は始まっていないが、今後工事が本格化すれば、毎日のように車窓が変わり、興味深いだろう。先項で触れた羽田空港アクセス線もあり、高輪周辺はこれからが一番面白い時期だろう。

#### ・アクセス

高輪学園正門を出て、第一京浜（国道15号）を川崎方面に10分ほど歩くと「建設計画のお知らせ」がある。現在はまだ駅舎の建設などの本格的な工事は始まっていない。



↑建設計画のお知らせ。

駅名は「品川新駅 (仮称)」となっている

#### 4.学校の中にもありまっせ

## テラスから見える留置線



高輪学園の中にも鉄道スポットは存在する。鉄道スポットといってもビルの隙間から留置線などが見えるだけだが、学校から毎日見ることが出来るのは鉄道ファンとして大きい。

見えるのは、品川駅電留線・東海道本線・東海道新幹線・東海道新幹線大井回送線・東海道貨物線と、東京モノレールだ。品川駅電留線は、田町車両センターの機能を一部引き継いだ留置線で、昼間には285系「サンライズ瀬戸・出雲」や上野東京ライン系統の車両が留置されている。上野東京ラインが開業したとき、常磐線のE231系やE531系が窓から見えて、運転系統が大きく変わったことを実感した。また、東海道本線を走るE233系

や、東海道新幹線 700 系・N700 系も見る  
ことができる。つまり、天下の東海道新  
幹線からも高輪学園が見えるということ  
だ。実際、修学旅行で京都に行くときに、  
右側の窓から一瞬見えた。見える場所は、  
下り列車で東海道新幹線が高架線になっ  
てしばらくしたところだ。また、現在東  
海道貨物線に列車は走っていないが、羽  
田空港アクセス線が開通すれば毎日列車  
が通るだろう。

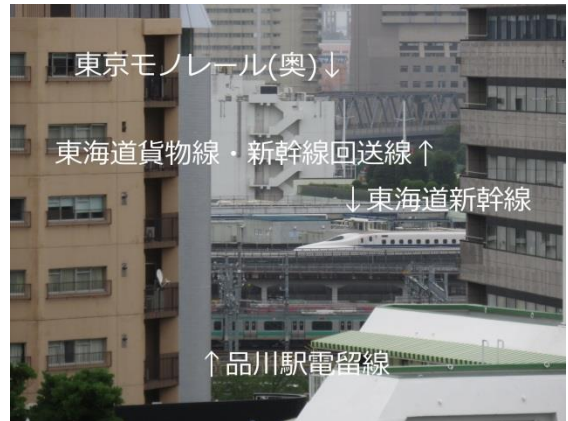
さらに遠くに、東京モノレールも見え  
る。東京モノレールは現在、10000 形・  
2000 形新塗装・旧塗装・1000 形新塗装・  
旧塗装・各種復刻塗装と、様々な列車が  
入れ替わり立ち替わり現れる。休み時間  
に教室から眺めていると、JR も含め実に  
多様な車両を見ることができるので、自  
分のクラスが電留線を眺めることが出来  
る教室になったらぜひ見てみて欲しい。

オープンキャンパス・高学祭で高輪学  
園に来た方や、自分のクラスが電留線が  
見えない教室だったとき（中 1 の教室は見えない）は、5 階のテラスを訪れるのがオスス  
メだ。ここは、教室よりも眺望が少し劣るものの、いつでも誰でも入れる。高輪生は昼休  
みや放課後に行ってみよう。

### ・アクセス

高輪学園校内 テラスは中校舎 5 階

いかがだったでしょうか。あまり知られていないが、高輪学園の周りには様々な鉄道スポ  
ットがある。品川新駅の開業、羽田空港アクセス線の開通、さらには 2027 年に開業予定  
のリニア中央新幹線と、高輪周辺はこれから一番面白い時期に突入していく。大きく変貌  
していく高輪周辺に期待しよう。



↑テラスからの眺め



↑ 5 階のテラス

番外編：

# 東京貨物ターミナル駅

高輪学園では、毎年5月に「体育祭」を、大井埠頭海浜公園で行なっている。新幹線大井車両基地・東京貨物ターミナル駅が、この公園の目と鼻の先なのだ。高輪学園の学校行事として毎年行く場所なので、番外編としてここで紹介しよう。

大井車両基地は、東海道新幹線の車両基地だ。東京ー博多間を日々往復している新幹線車両を点検・修理・洗浄している。この名物は、923形、通称「ドクターイエロー」だ。ドクターイエローは東海道新幹線の検測車で、ダイヤが明かされていないことから、見ると幸せになれると言われていた。ドクターイエローは、検測が無い日は大井車両基地にいる。経験上、ほぼ毎日いるので、高輪生は一年に一回必ず幸せになれるというわけだ。

東京貨物ターミナル駅は、東海道本線へ行く貨物列車の拠点だ。東海道本線を走るほとんどの貨物列車は、この東京貨物ターミナル駅を始発としている。東京貨物ターミナル駅にはコンテナがたくさん集積しているので、貨物ファンの私としては、1年に1回ではなく何度も訪れたい。

東京貨物ターミナル駅の荷役線の反対側には、機関車の留置線がある。EF66・EF210・M250系などの東海道本線の貨物列車を牽引する機関車や、HB300・DE10などの東京貨物ターミナル駅の入換機関車が休憩している。

東京貨物ターミナル駅は、羽田空港アクセス線の重要拠点となる予定だ。羽田空港



↑大井車両基地で休む「ドクターイエロー」



↑東京貨物ターミナル駅



↑休憩中の機関車たち

アクセス線は3路線で構成されており、それぞれ「東山手ルート」「西山手ルート」「臨海部ルート」と呼ばれている。「東山手ルート」は、田町駅から、現在休止線となっている東海道貨物線を通り、東京貨物ターミナル駅から羽田空港まで新線を建設する。「西山手ルート」は、東京貨物ターミナル駅に隣接している、りんかい線の東臨運輸区から東京貨物ターミナル駅への連絡線を新設、りんかい線に直通し、大崎・新宿方面へ繋げる。東京貨物ターミナル駅からは新線を通る。「臨海部ルート」は、おなじく東臨運輸区からの連絡線を建設（現行の単線のを複線化）、新木場から京葉線に直通する。これも羽田空港へは新線を通る。というわけで、東京貨物ターミナル駅は羽田空港アクセス線の接点となるので、旅客駅が出来る可能性もある。もしかしたら、高輪生の体育祭の時の最寄り駅が一つ増えるかもしれない。

### ・アクセス

東京モノレール羽田空港線 大井競馬場駅から、南に徒歩約15分。



### 参考文献

PDF「京浜急行電鉄湘南線（京急本線）  
泉岳寺駅～新馬場駅間の  
連続立体交差化計画について」

Google Map

Wikipedia 各項

その他 ブログ等