



# ご近所探索隊です



鶴見線国道駅編 by うさお

鶴見線の国道駅を「ご近所探索隊（こら、こら、勝手にコロコロタイトルを変えるな!）」でご報告したのは遙か前のこと、2004年10月号で行っております。今回は、横浜ヘリテージからのお誘いで、解説者付きで案内してくれるとのこと。これは是非とも行かなければならない! かどうかは知らないが、兎も角、行って見ることにしました。



小野田氏

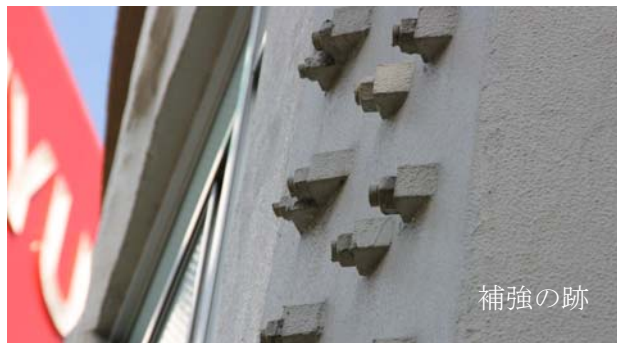
解説を下される小野田滋氏は鉄道総合技術研究所の研究者の方、鉄道史では知る人ぞ知る有名な方。うさおもよく、この鉄道総合技術研究所に出入りさせて貰っているが、個人的には知らない。研究所の理事長さんや各研究室さんと年に2回くらい懇親会を開いているので、その時にお会いしているかも知れない。小野田氏のご専門は何だろう。コンクリートの構造学かもしれない。



鶴見線駅舎外観



この手の説明会には慣れているのか、手慣れた調子で氏の話が始まった。



補強の跡

まずは鶴見駅の周辺からだ。京浜ストアの前で、この鶴見線の駅舎の躯体の説明に入った。拡声器を使っているの、周りの通行人は何をしている集団なのか訝しげに見ていた。怪しげな教団の勧誘じゃあないからね。



鶴見線の高架橋脇を注釈を加えながら散策していく。橋脚と橋脚の間に掛ける床版のリブを土木屋さんは「桁」と言う。建築屋さんには柱と柱をつなぐ材を「梁」と言う。どちらも同じようなものだが、英語で「ガーダー」と「ビーム」と言う。そのほうが判りやすいかな。

まっ、ここでは桁と言うことでね。その桁の置き方を小野田氏は説明している。「三径間高架橋」とか「調整桁」とかね、少し難しいね。

この時の参加者はこんなに沢山いて、車道にはみ出しちゃいそう。この道路は結構交通量もあり、危ないところだ。



2012年と2004年を比較したものが、左の写真だが違いがお分かりになるだろうか。桁面が補修されているのと、空調機の室外機が小さなものに換わっている。歩道との段差解消部が文字入りに換わったことくらいか。

この時にうさおは気づきました。見知った顔があることを…。皆さんは気づきですか。左の写真の右端の方は、以前、浦賀ドックの見学で、説明を下さった亀井さんです。色々見せないところまで案内してくれた、あの方です。暗闇で猫が階段を駆け下りていった時のことが思い出されます。

Caccoは亀井さんに話しかけましたが、2, 3の会話程度で終わってしまいました。他の会員の方とは親しげに話されておりましたが…。

注) 三径間高架橋： 三つの等間隔の橋脚間を一体として作る高架橋。数種類の設計図書で数十kmの設計を賄えるので、とても経済的。少し橋脚のパンを飛ばしてアーチなどの構造を入れた連続桁もあり、それはなかなかフ

オルムが綺麗である。

調整桁：三径間高架橋の同じユニットを使っていると、道路や小川が現れた時に上手くスパンが合わない。その様なときに、現場施工で（またはその部分だけ特注での工場加工で）、一スパンだけ長さの違う桁を掛ける。桁の長さが調整できるので、高架橋が整って見える。



もう一人、見知った顔に気が付きました。この方は横浜港「ぞうの鼻」の転車台の発掘の際に説明をされていた方のお一人です。

狭いなあ、この世界は。本当にマニアックだ。

「横浜ヘリテージ」の会報に、この国道駅の取材の様子が載っており、この左端のグレーの帽子を被った女性が Cacco だと、本人はえらく大喜びをしていました。けど、こんな小さな写真なのでほとんど判りません。



まっ、取り敢えず国道駅だよね。鶴見線は兎に角、古いということ。これが外観。ガラスは破れているし、コンクリートは鉄筋が錆びて爆裂しているし、終戦直後に戻ったみたいに昭和しているよ。駅としては橋上駅に分類される。高架下はお店や住宅として使われているようだ。

大分住人が減ったようだが、今でも数軒のお宅はそのまま利用している。特に飲み屋さんには健在だ。ビールケースが外に野積みになっていた。駅は無人駅だ。ぼつねんと suica の器械が乗客を見張っている。

ここの住人には迷惑なことであつたらうな。でも見学のおじさん、おばさんは真剣だ。（この手の見学会に若い人がまれないのはどうしてだろう。廃線マニアは若い層にも浸透している





今は無き高島町駅

ようだが、もっと若い人が喜びそうな催しがあるのだろうか。)

東横線の高島町駅（今はもうありません）の高架下もこのようなアーチでした。小野田さんに聞いてみると、設計者は同じ阿部美樹志氏のものだとか。高島駅を知っていたので、ちょっと得意になっていたが周りの反応は冷ややか。どうやらそんなことは最低限知っていることで、「知らんで来たんかい！」って雰囲気でした。いいじゃんねえ、知らなくたって。



阿部美樹志氏は「コンクリート博士」と呼ばれていた方で、今の浅野学院の前身である「浅野混凝土学校」の先生でもありました。前回同様、横浜市の情報誌、今は亡き「横浜」からの引用で、1988年の時のもの。国道駅の真ん中の通路を通過して、裏に回った処に高架下を利用した床屋さんがありました。

2000年の時には、床屋さんは辞められていたようですが、住居として使われていた様子が見てとれます。窓とかは新しいサッシになっていますし、ここの部分は道路を跨いでいる所ですから、2000年では新たに落橋防止の鋼材が付いています。トタンの外壁はパネル材になりましたが、右側の街路灯や町内の伝言掲示板

は変わっていません。なんと右隣のイワモリ印刷所の看板までが、まったく変わらずに残っています。

それでは、2012年ではどうなっているのか？見ていただくと分かるように、床屋さん一家は見事に無くなっており、ぼっかりと大きな空間が出来ていました。

道路には自動車と歩行者を分ける安全柵が設けられておりましたし、道路ミラーが付いています。流石に街灯は無くなっていましたね。



2000年の時代の道路標識は同じ所に同じ向きで残っていました。何故か、感動！





1975年



2000年



1988年



2000年



2012年

2012年なのに未だに昭和しているのが凄いが、時の流れには逆らえず住民が居なくなっている。ベニア板で隔離された家やお店がなぜか痛々しく感じる。(トマソン隊「鉄ちゃん編」参照)



「三室住宅社」や一杯飲み屋「とみや」は健在のようだが、釣り船屋の「荒三丸」の看板は無くなっていた。この駅の裏手にある生麦の町がどんどん平成化しているのに比して、この駅下の空間は昭和ロマンを感じさせる。



同潤会アパートのモデルルームのように、非常にせせこましい部屋割りがあるんだと思う。昔はその狭さで充分だと感じていたのだが、今の時代が豊かなのかとても狭く感じる。天井の高さの影響もあるのかと思うけれども……。Cacco が気が付いたのだが、二階の窓はほとんど塞がれていた。確かにコンクリートの劣化は激しく、至るところで、鉄筋露出やコンクリートの剥落が生じていた。



こんな路地があったか？

小野田氏はここで一旦外に出てみましょうと、高架下の家と家の隙間の路地を指し示しました。あれっ、こんな処、あったっけ？



補修が必要で、落下を防ぐためネットが張られている。

外観は確かに老朽化が激しく、海辺近くと言うこともあるでしょうが、それにしても劣化が激しい。うさおも会社の仕事で老朽化調査を行っているが、これは「危険」の部



生麦川からの入口、床屋の向かい

類だ。住んでしまえば怖いと言うことは無いのかも知れない。耐震補強を行われつつあるので、地震の時や北朝鮮からのミサイル攻撃の時には、守って貰えるかもしれない。

駅の反対側の入口は、左右にホームの分だけ構造物があり、これが住宅に使われているのだ。3 ページ目の国道側の外観でも判るとおり、国道



側の窓は破れており、何やら危ういものを感じさせる。こちらの生麦町側は人が住んでいるか、今も健在のようで綺麗な外観を保っている。

もう一度、国道駅の改札口を見てみよう。ここは無人の駅であり、一応駅員さんが立てる場所がありますが、suicaの器械が置いてあります。2000年の時の写真を調べてみると、もうsuicaがありました。でも、出入り自由です。国道駅から海芝浦駅間などは、薩摩守忠度など、もうやりたい放題ですね。

この駅は改札口を通ると、壁に沿って階段があり、それが中階の渡り廊下となり夫々のホームにつながっています。



これは結構、立体的に面白い作りです。一箇所の改札（鉄道屋さんは「ラチッ」って言いますね。）から客を誘導する仕組みで、気持ちエッシャーの絵のようです。

阿部美樹志氏は大正期においては、「万世橋高架橋」、「横浜生糸検査場」、大正昭和にかけて、「東京横浜電鉄渋谷—横浜間高架橋他駅部」、「目蒲線大井町駅」、「阪神梅田駅」、昭和の初期・戦前期に「鶴見臨港線高架橋駅部」、「南武線尻手駅」な



1975年

どを手掛けており、「鉄っちゃん」には堪りませんね。(ちなみに鉄道屋さんは「鉄」を「鉄」とし、失うという字を嫌う風習があります。

また、阿部美樹志氏はコンクリート構造物だけではなく、鋼構造（これも鉄道屋さんはメタル構造物と言います）も得意で鶴見駅から国道駅間の跨線トラス橋も設計されましたし、鶴見川を渡る



1982年



1985年



2004年

六連のアーチ橋も設計されました。多才な人だったんですねえ。

以前の「トマソン隊からのパクリ」で申し訳ありませんが、このあたりに住んでいた時には「1982年」の写真のように、釣り船屋さんには木製の栈橋が架かっており、ハゼ釣りには絶好の場所でした。

何せハゼは食いが旺盛で、ぱくりと飲み込むので姿かたちは小さくても、その手応えは面白く、病み付きになりました。

今はアーチ橋が無くなり、堤防が整備され、遊歩道や手摺も付きました。

アーチ橋は満潮の時に船が通れるスペースが無いので（真ん中だけしか確保できない）、四角いスペースの取れる鋼桁橋になったそうです。せっかくの文化財なのに、勿体無い事をしたものです。



2012年





鶴見駅から国道駅まで、駅間は0.9 km程度ですが、高架橋の周りを巡ったり、国道駅から鶴見川に出たりすると、意外に距離があるので、往復で3 km位歩いたでしょうか。息も上がりながら鶴見駅まで帰ってきました。

うさおはここ数年、慢性的な胃痛と高血圧で悩んでいましたが、覚悟を決めて医者に行きました。取り敢えず胃痛は数か月の投薬と、抗生物質でピロリ菌を退治したので、取まり始めていますが高血圧はこの肥満の身体です。なので気分と同様に高まってしまいます。



お昼になりましたので、TVで有名な「レストラン ばーく」に入りました。お店は汚いけれど、美味しいお店だと言う認定証が飾ってあります。石橋高明と木梨憲武のサインがしてあります。この番組は見た

ことがありません。うさおが頼んだのがこれ！「ハムカツ」だったか、「ベーコンカツ」だったかであるが、この厚さ！ボリューム感たっぷり、ライスもたっぷり。戦後の動乱期に生まれたうさおも、流石に残しました。食糧事情に困難な時代を生きた身としては、普段は無理してでも胃袋に入れちゃうんですけどね。

Cacco もオムライスを頼みましたが、ギガ・ボリュームでした。食べ疲れるということを実感しながら、鶴見の町を離れたのでした。

