

3 鉄道

文明開化の象徴でもある鉄道は、明治初期の開業以来、人々の暮らしや物流、国の発展に大きな影響を与えてきました。鶴見区においても、まちの発展と鉄道は密接な関係にあります。

● 鶴見駅

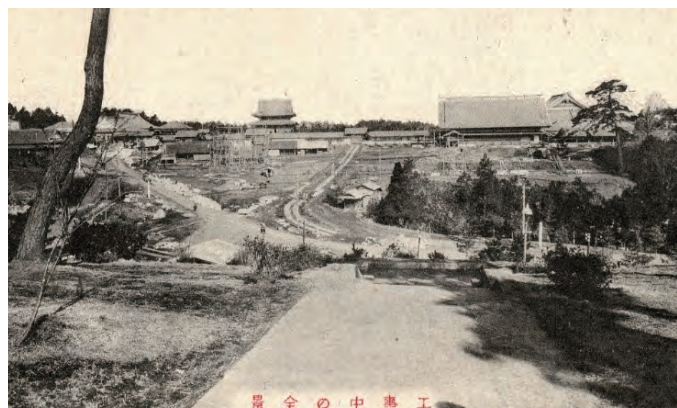
日本で最初の鉄道である新橋・横浜間が開通した明治5年に鶴見駅も開業しました。鶴見駅は、現在の位置より少し横浜寄りに設置されました。



明治時代の鶴見駅（開業当時は東口だけだった）



大正9年に開業した鶴見駅西口



▲ 總持寺の移転

能登にあった曹洞宗大本山總持寺は、明治31年に火災で焼失。明治44年、能登から鶴見駅の近くの現在地に移転しました。移転後、多くの参拝客が訪れるようになりました。



▲ 大正6年浅野造船所開業式当日の鶴見駅

大正時代、鶴見の臨海部が埋め立てられ、造船所や製鉄所などの工場が次々と建設されました。工場群の発展とともに工場労働者の集住が進み、駅周辺の賑わいも増していきました。

(写真提供：鶴見歴史の会)

◀ 昭和30年頃の鶴見駅東口

鶴見区は、昭和20年の大空襲により焼け野原となり、壊滅的な被害を受けました。終戦直後、鶴見駅前では、やみ市が開かれていましたが、復興が進み商店街も徐々に復活していきました。高度成長期を迎えた昭和30年には、鶴見区の人口も戦前の人口を上回る20万人を突破しました。



● 鶴見臨港鉄道

大正 15 年、浅野総一郎氏らの尽力によって、鶴見線の前身「鶴見臨港鉄道」が開通しました。埋立地に建設された工場群への輸送機関として京浜工業地帯の発展を支えました。



全線開通時の鶴見臨港鉄道



扇町駅



◀ 浅野駅

浅野総一郎氏の姓から命名。浅野造船所と製鉄所の工場従業員等が利用していました。



◀ 国道駅

アールヌーボー調建築の国道駅の駅構内には、かつて「臨港デパート」があり、食品や日用雑貨、文具、衣料品などが販売されていました。

(写真提供：鶴見歴史の会)

● 新鶴見操車場

京浜工業地帯の発展に伴い、原料や製品を輸送する貨物列車の編成や車両の入れ換えを行うために、農村地帯だった矢向・江ヶ崎に「新鶴見操車場」が建設されました。昭和 4 年に第 1 期工事が完了し、東京・川崎・横浜の三都市で発着する貨物輸送と、東北・上信越・常磐・総武と、東海道線、臨港地帯相互間の貨物中継が行われました。

トラック輸送が主流になり、京浜工業地帯の発展と日本の貨物輸送を支えた操車場は、昭和 59 年にその役目を終えました。跡地には、平成 7 年に新鶴見小学校や新鶴見小学校コミュニティハウスができ、平成 28 年には、矢向・江ヶ崎・尻手歴史資料室および交流室「史季の郷」が地域の人々によって整備されました。



黒煙をあげる D51



機関車が並ぶ新鶴見操車場



◀ 旧江ヶ崎跨線橋

旧江ヶ崎跨線橋は、新鶴見操車場建設に伴う地域分断解消のため、隅田川に明治 29 年に架けられた英国製の鉄道橋を転用して架けられました。「かながわの橋 100 選」に選ばれましたが、老朽化が進み、平成 25 年に新しい橋に架け替えられました。

(写真提供：土田泰敏様)