

さよなら「紙」専用鉄道、北王子線

読売新聞・東京北工場と縁の深かった鉄道が、この春、静かに役目を終えました。JR貨物・北王子線は、東京北区の田端信号場駅と北王子駅間4.5kmを結ぶ貨物専用線で、運ぶのは「紙」だけ。終着駅である北王子駅は製紙会社の倉庫の中であり、東北で生産された紙を、毎日のように運び入れていました。印刷工場に紙は欠かせませんが、東京北工場で使用する新聞用紙も、この貨物専用線の荷物でした。

運行を終えたのは3月14日。倉庫の敷地売却に伴うものですが、「洋紙発祥の地」王子で、約90年にわたり製紙産業を支えてきた鉄道の廃線です。その記録と記憶をとどめておこうと、読売グループきっての「鉄道マニア」原信二、川瀬史朗の両氏が、運行終了直前の列車を取材し、北王子線ゆかりの弊社ホームページに寄稿しました。

<http://www.yomiuri-pm.co.jp/info/>

<http://www.yomiuri-pm.co.jp/SayonaraKitaojisen.pdf>

2014年4月10日
読売新聞・東京北工場
大本晃久

- そこには確かな仕事があった 北王子線見聞録 ……2
- ふるさと十条 私的な横道物語 ……8
- 北王子線と北王子倉庫（メモ） ……16



ディーゼル車と満開の花の取り合わせ…昨年までは人気の「撮り鉄」スポットでした＝日本製紙物流提供

そこには確かな仕事があった 北王子線見聞録

原 信二

国鉄時代ほどのにぎやかさはもうないが、JR の寝台特急や機関車がねぐらにしている広大な基地の一角に、JR 貨物・田端信号場駅（田之上茂駅長）事務所がある。

北王子駅まで紙を運ぶ列車は、午前 2 往復、午後 1 往復の一日 3 往復。コキ 50000 の 10 両にディーゼル機関車 1 両を加えた 11 両編成で、すでに組成を済ませて場内に停車中だ。赤紫色に JR 貨物のロゴ「JRF」をまとったコンテナを 1 両あたり 5 個、計 50 個を満載している。



出発を待つ「入 15」列車。テールライトが向かって左側のみ点灯されている

牽引機は JR 貨物新鶴見機関区所属の DE10 形機 1576 号機。1973 年 1 月、日本車両製造製。2000 年以降、各部機器を更新、それに伴い外部塗色も変更された。それまでの朱色主体から、オレンジと灰色の塗り分けに加えて窓回りに黒を配することで、より現代的なイメージに装いを新たにしている。重量貨物列車を引っ張る EF 形や EH 型機関車に比べれば小型機ともいえるのだろうが、線路わきから見上げる DE10 は、それらの大型機にも劣らない存在感を見せている。

■ 「入換え」扱いの支線

牽引機 DE10 への乗り込みは、車端のデッキから車体側面をつたってキャブにたどりつくのだが、ランボードの幅は二十数センチといったところで、端から見る以上に狭い。キャブ内の運転席には見習い機関士、その後ろに指導役の機関士がすでに準備を整え、発車の待機中だ。普段は機関士と操車掛の 2 人乗務となる。

北王子線は、田端信号場駅から北王子駅まで営業キロは 4 キロ。JR 貨物の営業線では東北線（盛岡～田端信号場）の支線に区分され、北王子支線という。さらに、支線とはいいながらも、実はこの列車の行程は入換え扱い。列車種別は「入」であり、取材した列車は北王子行きが「入 15」、帰りが「入 16」列車なのだ。機関車のテールライト（標識灯）が入換えを示す片側点灯であることも、それを示している。北王子支線は長大な引き込み線といったほうが、理解しやすいかもしれない。閉塞は一つ、タブレットもあるというが、キャリアは駅事務所に掛けたまま実際には使われていないようだ。

左隣の線から新潟方面に向かうコンテナ列車を見送った後、14 時 12 分出発。セミセンターキャブのボンネットの長い方が先頭のため、前方の見通しは良いとはいえない。エンジン音の高鳴りとともにゆっくりと動き出す。計算上は 500 トンとなるコキ 10 両の引き出しのショックは意外にもほとんどない。場内の渡り線をいくつか越えながらゆっくり進む。雨が激しくなり、機関士はワイパーの動きを速める。再度渡り線を右へ進み、北王子線へ。東北新幹線の高架をくぐると、王子駅への上り勾配だ。エンジンの唸りがひとときわ高くなり、京浜東北線と並走する。王子駅ホームで列車待ちをする人々が後ろに流れ、紙列車は快調にジョイントを刻んでいく。

王子駅横を過ぎ、新幹線高架下に潜り込んだ所で一旦停止。操車掛が外に出て、列車前方に向かう。田之上駅長によると、これから先にある踏切の警報器・遮断機を作動させるのだそうだ。そして操車掛はキャブには戻らず、機関車先頭のデッキに立ち、踏切の安全を監視する。王子の街中を通る 4 か所の踏切をのっそりと通過し、貨物ホームに滑り込む。長さ 250 メートル近くはあるだろうか。コキ 10 両が前後に余裕を持って収まる。すでに、荷下ろし係員がフォークリフトとともに待機しているが、こちらは行き止まりとなる線路が気になる。ホームを半分ほど過ぎたあたりから、デッキに立つ操車掛の声がスピーカーから響いてきた。

「あと 80 メートル……50 メートル…40 メートル……10 メートル…8 メートル、5 メートル、3 メートル…止まれー止まれー…」

機関士がブレーキを操作、後方からの突き上げもなく静かに停止。14 時 25 分、北王子駅着。

■でも、今年はないけどね…

乗務員は全く一息もつかない。機関車は再び動き出したのだが、いつの間にかコンテナ車と切り離されている。駅北端の引き上げ線に入ったあと、ただちに後進にかかる。機回し線に入り、今まで牽引してきたコンテナ列車を左に見ながら走る。結構速い。ホームのある線と機回し線の間には1本留置線があり、小型の入換機が1両いた。



田端信号場駅へ向かうため、空のコンテナ車と連結されたDE10

機関車は駅の南端まで来たところでまたまた停止。すぐそこにある踏切は自動車や人が行き来している。これでは先に進めない。機回し線から発着線に転線し、コンテナ車の最後尾に再度連結するには、警報器・遮断機を作動させなければならないのだが…

今牽いてきたコンテナ列車の最後尾に機関車を付け替えて、田端信号場駅に帰る準備をするのだろうと思ったのは早とちり。すぐに機関車は進む方向を変え、ゆっくりと動き出す。一番端の線に進み、留置されているコンテナ車に連結された。

つまり、前の便で来た列車が紙の荷下ろしを終えた後、カラのコンテナを載せたまま留置され、今、この機関車に連結されたというわけだ。このコンテナ車もすべてコキ 50000 の 10 両だ。駅には、その入換え用の小型ディーゼル機が 2 両おり、どちらにも日通マーク「まる通」のエンブレムがついている。そのほかに部品取り用が 2 両いるとのこと。



- ④右は到着後、プラットフォームで荷下ろし中のコンテナ列車と入換え用の小型ディーゼル機。左は荷下ろしを終えて、田端信号場駅への帰りを待つ空のコンテナ列車と、入換え用小型機関車
- ⑤新聞用紙や洋紙を積むコンテナは、側面が両開きの19D形式が中心だが、このコキの1番目に積まれているコンテナをよく見るとV19C形式となっている。Vはベンチレーターのこと、通風コンテナにつく記号。上下に四角い窓があるが、紙輸送の時はもちろん閉めている



ホームでは荷下ろしが行われているのだろうか。線路を 2 本はさんだ留置線まで、作業の音は聞こえてこない。留置線に沿って桜並木が伸びる。花にはまだ遠い黒い枝が、列車を覆うように広がっている。「春には桜とコンテナ車の写真を撮る人がたくさん来ますよ」と駅長。「でも、今年はもうないけどね」と言ったのが、少しさびしそうにも見えた。



屋根に覆われた北王子駅のホーム

空は雪に変わりそうなほどに重い、停止中のキャブ内が随分と暑いことに気付く。アイドリングを続けているエンジンと隣り合わせだから仕方ない。ディーゼル臭はほとんどないが、熱気だけは十分に伝わってくるのだ。「暑いですね」と口に出すと、見習い機関士が「夏に来てみてくださいよ。もう汗だく」。指導役も天井に手を伸ばし「夏なんかとてもさわれない」とおどけて見せた。

操車掛が線路脇のトークバックで信号場駅に復路出発の連絡を入れる。運転台はエンド交替をせず、往路と同じ側、つまり、復路では右側運転台のままで 14 時 40 分出発。前後の動きに機敏に対応できるのは、元々が支線・入換え用として開発された機関車の面目躍如といったところだ。

踏切を 4 か所通過、3 分ほど後、王子駅手前の新幹線高架下で再び停止。デッキで前方監視していた操車掛がキャブに戻ると「雪にかわりましたね」と一言。真夏の炎天下や、秋の台風シーズンの強風下、どのような過酷な状況でも常にデッキに立って安全運行に努める姿こそ、正に鉄道員だと思わずにられない。

カラのコンテナを積んだ 10 両のコキを軽々と牽き、DE10 はエンジン音も軽く王子からの下り勾配を軽快に走り下りる。留置線で次の発車を待つ EF65、FE81 を横目に見ながら 14 時 52 分、再び

田端信号場駅に戻ってきた。往復約 40 分。この後、カラのコンテナを載せた列車は再び仙台貨物ターミナルに向かう。北王子への紙輸送は 3 月 14 日で終わったが、岩沼からの新聞用ロール紙、石巻からの洋紙を載せた 20 両編成のコンテナ列車は、行き先を隅田川貨物駅に変え、これからも走り続ける。そして、新聞や雑誌となって私たちの手元にやってくるのだ。

■線路は消えても

私が小学校時代を過ごした長野県の下諏訪駅には、西に向かって長さ 500 メートルほどの引き込み線があった。築堤の脇には中央工業という木工工場があり、そこへの木材搬入用だったらしい。保育所の友達と、トキ…とび色の記憶があるので…トキ 25000 の車体に取り付き、台車に足をかけて遊んだことがあった。その引き込み線も数年のうちに廃止され、築堤そのものも撤去されてしまった……。

今そこには体育館が建ち、道路ができ、線路の跡は何もない。北王子線の廃止にあたって、そんなことを思い出した。

田端信号場から北王子は関東では唯一、JR 貨物が自ら路線を持つ第一種鉄道事業線区だ。製紙倉庫の閉鎖により輸送の必要がなくなれば、北王子支線の存在理由もなくなる。往復 40 分ほどの行程だったが、そこには乗務員たちの確かな仕事があった。線路はなくなっても、紙を運び続けた列車があったことを記憶にとどめておきたい。

今回の取材にあたり、JR 貨物田端信号場駅と日本製紙物流の皆様のご厚意に感謝いたします。

- ・参考図書「2013 貨物時刻表」(鉄道貨物協会)、「鉄道ピクトリアル No 694、853」(電気車研究会)、「J トレイン vol 53」(イカロス出版)

ふるさと十条、私的な横道物語

川瀬 史朗

「専用線」の英訳語に、日本貨物鉄道は<PRIVATE SIDINGS>という字をあてています。訳し返せば「私的な横道の数々」。

わたくし生まれも育ちも北区は十条。筋金入りの汽車好きで、細いが長くて半世紀。細くて長いのは鉄道の定め。広くて長いのは巻取り紙（新聞用ロール紙）。このたび縁あり故郷の、巻取り貨物を取材して、これが最後と横道に、逸れてばかりの雑談を、しばしご容赦下さいモセ。（*「モセ」は国鉄の略字で「下十条」のこと）

■ パノラマ ジオラマ

私が通った十条台小学校の新校舎は見晴らしがよく、東北・上信越線、京浜東北線の列車が縮尺80分の1の模型さながらに見下ろせた。



左端のガラスドーム付近が十条台小学校、右端に北王子倉庫が見える

「ひばり」「とき」「信州」「ざおう」、華やかな特急・急行の往来の向こうの引き込み線に、鉄道ファンには知られた2軸凸型の珍品EB10が留め置かれていた。北王子貨物線からさらに分岐する須賀（すか）線に1927年、鉄道省唯一の蓄電池機関車として一形式わずか2両が専用で新製され、1971年の須賀線廃線と同時に廃車。国鉄車両には珍しく一度も異動しなかった。形式名は当初の「10」から「AB10」を経て2回も変わった。

北王子線を走るDE10型は700両以上も製作され、特急「あかつき」や「日本海」もけん引した

汎用機関車だが、同じ10という数字を付番されたのは、私には偶然とばかりは思えない。「10」は十条の「十」、「十」は「自由」に通ず。そう思いなすのは地元っ子の自由。因みに十條製紙（現・日本製紙）ゆかりの北海道釧路では緑色のDE10が「くしろ湿原ノロッコ号」を牽引している。

1931年まで下十条駅と呼ばれた「北王子駅」をグーグル検索すると、おびただしい鉄道写真が表示される。北王子駅…つまり日本製紙物流・北王子倉庫は、近隣の桜の名所でもあるようだ。子供時代「十條製紙」「王子製紙」といった社名に親しみを覚えた者に、施設廃止は淋しい。

■田端操車場

かつての田端は、東北、常磐線経由の貨物が東京に流入する北の玄関口だった。

出発地から集まってきた貨車は、操車場で目的地別に編成し直していた。1915年開設の田端操車場には日本最初のハンプ（貨車を仕分けるための丘）が2つあった。「ハンプ」には「坂阜」の字をあてたと記憶する。京浜東北線の北行電車に乗ると広大な施設が見晴らせた。信号所わきに1本の桜があった。雪の夜には分岐器の下に押し込んだ凍結予防のカンテラが、ちろちろとオレンジ色の炎を揺らめかせた。入換機関車がハンプに列車を押し上げると、積荷も大きさもさまざまな貨車を切り離し、信号所で切り替えた線路を、一両一両に取りついた作業員が曲乗りさながらに転走する貨車のブレーキを効かせて、方面別の仕分け線に振り分けていく。

編成が仕上がると、本線用機関車がバックしてきて先頭に着く。自動連結器のぶつかる鈍い音が順繰りに伝わり、貨車の両数分連鎖して構内に響きわたった。

連結器の残響には、物流の大動脈にはおよそ不似合いな、どこかメランコリックな調子があった。田端育ちの作家、中井英夫が「黒鳥譚」（1969年）の中で、蒸気機関車が入れ換えをしていた頃の操車場を書いている。主人公が高台にある陸橋から見おろす町並みには、込み合う家々やガスタンク、煙突などとともに、蒸気機関車の白い煙や黒い貨車の列が描かれ、連結器のあの物憂い響きが伝わってくるかのようだった。

今は貨物列車も拠点駅間を直行するから、煩瑣な貨車の入れ換えはないが、発着駅の関係は複雑だ。日本製紙岩沼工場で製造された新聞用紙はコンテナ貨車に積まれ、石巻工場製の洋紙積み貨車と連結して20両編成で仙台貨物ターミナル駅を出発。東北本線を走り、隅田川駅に着いて切り離し、田端信号場駅から10両編成でJR貨物が保有する線路上を北王子駅に向かう。コンテナを貨車積みのまま開扉して荷下ろしをするプラットホームは、日本製紙物流の北王子倉庫で、巻取りはそこから読売プリントメディア東京北工場に隣接する堀船倉庫までトラックで運ぶ。

■石巻、震災余話

石巻といえば東日本大震災を思い出す。被災した地域紙が連日壁新聞を発行して紙に書いた新聞の底力を見せたが、試練は遠く離れた東京・銀座（当時）の読売新聞東京本社広告局をも襲った。

広告主も代理店も混乱の極みにあり、多くの原稿は「間に合う版からで構わない」という条件付きだった。しかし、被災地東北は締め切りの早い地域だ。被災地は停電していた。紙に刷った新聞

しかないじゃないか。金融機関の営業告知ひとつが被災者の「命綱」になるかも知れない。送り手都合で掲載を遅らせるわけにはいかなかった。新聞人の本分が試されていると思った。限られた時間の中で、言い合いや怒声はしばしばだった。

広告原稿を送りだして、社員食堂に下りると、「炊き出し」のおむすびが銀盆の上にびっしりと並んでいた。鮭フレークを混ぜた飯に海苔の小片が2枚貼り付けてあった。

作家・吉行淳之介は、昭和20年5月25日の空襲体験をもとに「鮭ぞうすい製造法」を書いた。麴町の地下に保管していた缶詰の鮭が焼夷弾の炎で丸焼けになった。拾ってきたその缶詰で焼け出された数日間を食いつないだ。蒸し焼きになった鮭は生臭さが抜けて、雑炊にすると凶らずも大変美味だった。青春を台無しにしてありついた雑炊に値段をつけるならば、一杯1億円以上、自分で対価を支払ったといえはいる、という掌編だ。

空襲で死線をかいくぐった学生と、震災の後背地で歯ぎしりする身をひき比べても詮ないが、21世紀の銀座で「炊き出し」が供され、おむすびに同じ鮭が混じっていたことは書き留めておきたい。

日本製紙石巻工場は被災翌年の3月9日、主力抄紙機の再稼働を告げる新聞広告を出した。1枚の大きな紙を従業員15人が支え持っている写真だ。それは新聞用紙ではなかったがこの地に留まり復興を目指すという力強い宣言だった。純白の紙がまばゆかった。

■ 出発前

田端信号場駅の田之上駅長に説明を聞いた。北王子線の営業キロ数は4となっているが、ディーゼル機関車が牽引する区間は隅田川駅から北王子駅まで10キロ程度ようだ。列車は1日3往復。全区間1閉塞で列車同士のすれ違いもないが、壁には餡色のタブレット・キャリアが掛けてあった。

窓の覆いは閉ざされていた。信号操作はパソコンで行うので外光が差し込んで都合が悪いのだろう。構内をくまなく見渡せる四方ガラス張りの信号所のイメージは過去のものだ。懐かしいハンブは削り取られて跡形もなく、航空写真で見ると新幹線の車両基地になっているようだった。

機関車は新鶴見機関区川崎派出配置のDE10型1576号機。窓まわりをきりりと黒く塗り「JRF」のロゴタイプも堂に入っている。隅田川機関区の運転士が乗務する。すでに列車の姿であって操車作業はしない。

運転室に入るには、ステップを上り機械室外側の歩み板を数メートル進まねばならない。運転台は2セットあり、線路の中心向きに配置されていて、いずれの場合でも進行方向を見通すには横向きに身をねじらねばならない。操車には別の要員のサポートが必要だろう。天井はヘルメットをかぶって立つとつかえそうな低さで、国鉄時代に製造された名残として、小さな扇風機に「JNR」のロゴタイプが銀色に光っている。平べったくて丸い非常灯カバーも昔の国電と同じデザインだ。

スピード感あふれる「JNR」のかっこいい書体は、コンテナや電車の灰皿や国鉄施設のいたるところに描かれていたからご記憶の方も多いただろう。しかし、この名作のデザイナーの名前が分からない。同時に公募された特急シンボルマークの作者は判明しているのに。私にとって国鉄三大ミステリーのひとつだ。



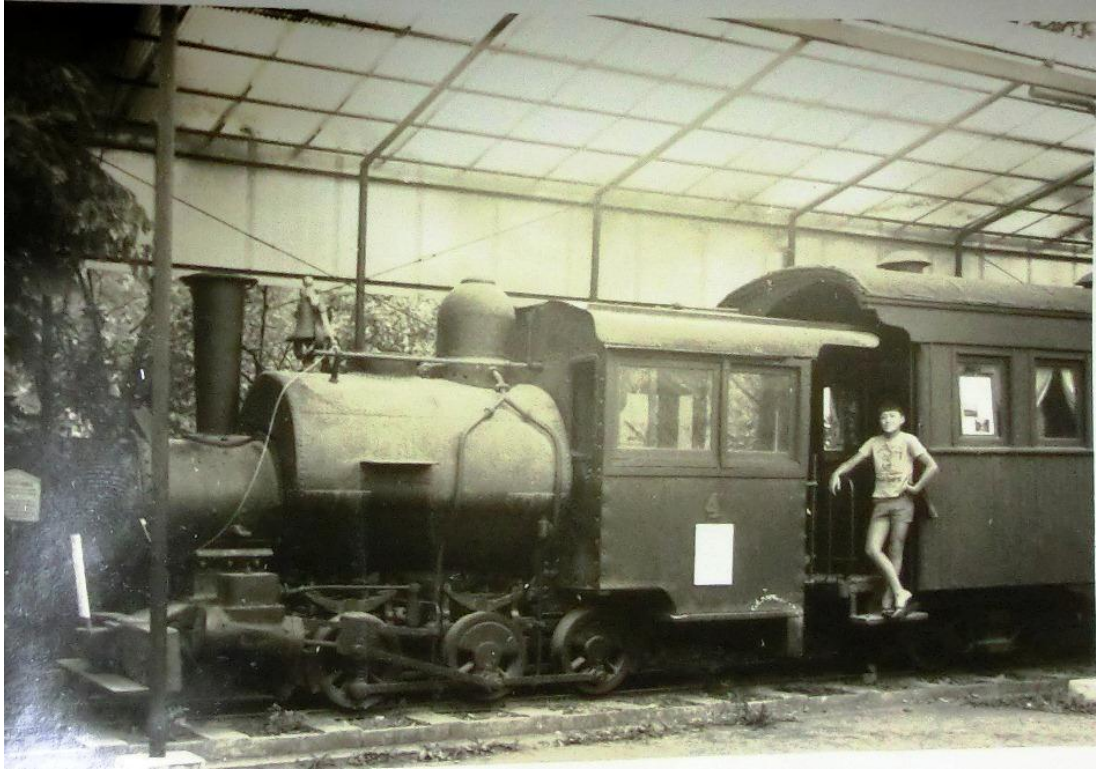
DE10 型 1576 号機。煙突も黒塗りの変則塗装となっている

■ 運転室

ずらりと横に並んだ信号灯はすべて赤だが、列車は時刻通り田端信号場駅を発車した。この列車に指示する場内信号はむろん「進行」を示していたのだろう。列車はいろんな新幹線が並ぶ車両基地を左手に、次第に速度を上げていく。制限速度は 35 キロメートル。乗り心地は意外に悪くない。

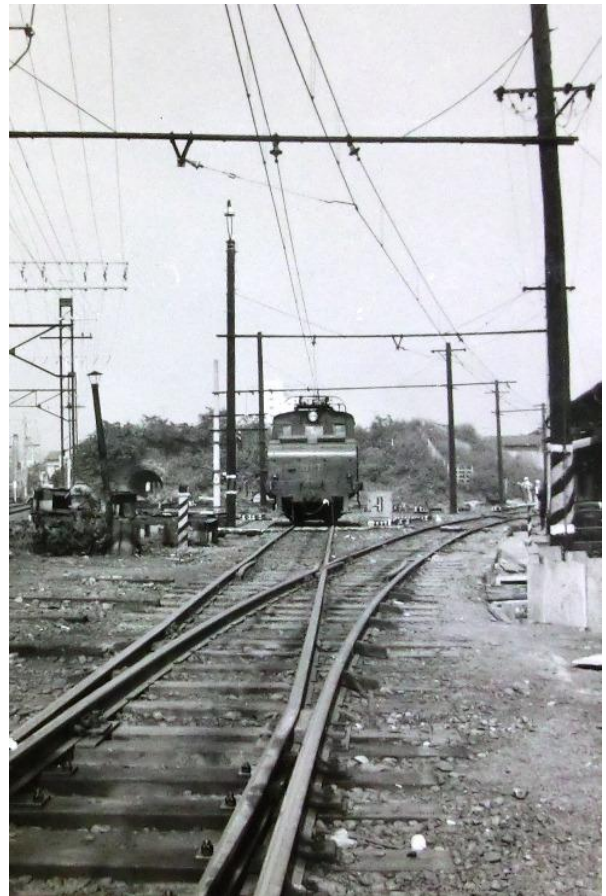
もっとも機関車は乗り心地が悪い、という先入見は、2109 型の乗車体験に基づくものだ。2109 は 1891 年英国生まれの蒸気機関車（日本工業大学が動態保存している）で、明治の産業遺産を現代の DE10 と比べる方が間違っていよう。DE10 は前後非対称な 5 軸 10 輪の機関車で、カーブを滑らかに走るため車軸を横動させる特殊な工夫がある。その機構の恩恵であるかどうか、味わう能力が私にはないが。

王子駅沿いの高架で京浜東北線の線路と並走。線路の様子は通勤線の方が明らかに上等だ。行く手のレールは細く、冬枯れの雑草に覆われた線路はわびしい。右手眼下を都電が走る。あの線路の向こうに、以前は旧王子製紙の煉瓦造りの建物を転用した「紙の博物館」があった（現在は飛鳥山公園内に移転）。和紙の原料である「こうぞ」や「みつまた」は乾燥標本なのに、パピルスは水甕の中で青々としていたと記憶する。前庭に展示されていた亀の子のような軽便機関車＝次頁写真：1972 年 8 月撮影＝は、古巣の苫小牧に移ったらしい。



明治通りの大ガードを跨ぎ越すと線路は地上に下り、操車掛が運転室を出て前部デッキに立つためいったん停止する。乗り込むのに苦労した出入り口が地上向きにではなく歩み板方向に設けられているのは、安全面からなるほど合理的だ。40数年前、いつもEB10が留まっていたのは丁度このあたりだ。思わず四圍に視線をめぐらした一瞬、私は自転車にまたがる小学生の頃に戻ってしまった。

新幹線の高架下を身をかがめるように進んできた列車は、民家の立ち並ぶ街中へゆるやかに右に逸れていく。EB10にはベルが付いていた。踏切でカランコロンと鳴らしたのだろうか。列車は仁王立ちの操車掛が前方監視しながら踏切を越していく。15分足らずで都内ではまれな単線非電化の専用線は終点に近づいた。



北王子線分岐点のEB10（1970年10月撮影）



左から回送列車、入換機関車、荷下ろし線に入った貨物

北王子のホームでは操車掛が運転士に無線で停止位置を知らせる「あと 10 メートル、あと 5 メートル、3 メートル」…。列車は静かに停止した。貨車を荷受け線に残した機関車は直ちに切り離され、分岐器を横切り別の編成に取りついた。乗務する操車掛は鉄道の側の職員だが構内の操車は地上施設側の職員だ。前便で到着した空荷の 10 両を隅田川駅まで回送するのが帰りの列車の仕事である。



1664 号機。塗り分けが 1576 号機と異なる

連結器の形は昔から変わらないように見えるのに、解結の際の音はずいぶん小さい。周辺は住宅地だから騒音は苦情につながる。緩衝器の改良や運転士の配慮もあるだろうが、あの連結音の響きを懐かしむ身勝手なファンには、少々残念だ。

往復で運転台を代えずに折り返す。復路では進行左側の運転台から前が見通せた。操車掛は往路と同じ地点で前方デッキから運転室に戻ってくる。帰路は荷も軽いためか、心なしか足取りが軽く感じられた。



操車掛は仁王立ちで支線に分け入る

■引き込み線に引き込まれ

専用線は工場、鉱山、港湾などで多く用いられた。1965年度の統計では、全国の専用線の分岐駅は1,316駅、側線総延長2,900キロメートル、発着貨物は1億トンで国鉄貨物の半分を専用線が担ったとされる（「写真で見る貨物鉄道百三十年」、日本貨物鉄道、2007年）。

旅客は扱わないので一般の時刻表には載らず、地図に描かれない場合も多い。それでも、細いレールが急カーブを描いて思いがけず道路を横切っていたり、工場や倉庫など部外者が立ち入れない施設に列車が消えていったりするのを見れば、つい引き込まれてしまう秘密めいた魅力がある。管理がやかましくなかった昔には、めったに列車が通らないのをいいことに、子供たちが遊び場にしたり、抜け道として生活道路にもなる。乗車する機会はなくても、専用線は暮らしの中にあった。

軍需関連施設が多く立地した北区には、かつてたくさんの専用線があった。1949年に起きた国鉄初代総裁の不審死について、他殺説を発表した松本清張は、殺害地点を北区内の専用線を持つ施設と推測した。清張が新聞社の広告部意匠係時代を過ごした小倉市にも、造兵廠や小倉炭鉱の石炭採取線など、入り組んだ引き込み線がいたるところに敷かれていた。朝鮮動乱の頃、「黒ダイヤ」増産に湧く炭鉱近くの工員住宅に住んだ彼は、勤務先まで列車に乗らず、自宅脇を通る添田線の線路を歩くことがあったという。きっと「けものみち」のような線路に愛着があったのだろう。時刻表を埋める駅名と数字の列に遠い土地への憧憬を募らせ、「旅情ミステリーの祖」となった清張はまた、立入禁止の引き込み線の魅惑も知る人だったのに違いない。



- ㊦王子駅で見つけた「0キロポスト」
- ㊦倉庫のフェンスに一句
- ㊦球形の全方位型踏み切り警報灯



■春の別れ

渋沢栄一翁の製紙工場設立以来、「洋紙発祥の地」と言われる王子から、収容能力3万トンを超える巨大な紙倉庫が消える。JR貨物が保有する都内唯一の第一種鉄道事業路線もなくなる。

ご縁のできたDE10・1576は、履歴を調べたら1年前には岡山機関区にいたことが分かった。岡山の機関車が石巻の貨車と結びつくのは、私には面白い。

汽車好きで知られた作家・内田百閒に「曾遊」という掌編がある。

岡山出身で東京に住む「私」は友人と石巻を旅する。大正初めのことで方言は分からないし、あたりは暗いし、変な所へ来た、つまらない、と思っていたところで、思いがけなく岡山なまりの若い芸妓に出会い、懐かしくて堪らなくなる。翌日その娘を連れ出して、3人で小山の上の遊園地に登り、渚の遠い太平洋の岸を見下ろす。太平洋の大波も瀬戸内育ちの目には珍しい。「私はその芸妓の側にいると、上ずった気持がして、しまいには寛いだ口も利けなくなった。」既婚者である「私」の、まるで少年の恋のような初心な胸のときめきが伝わってくる佳作である。

機関車が貨車に恋するのではないが、この機関車が石巻・岩沼の専用列車と相まみえる機会もなくなる。今年の桜を見ることなく、DE10(でーいーとー)のデイトは、ホワイトデーの3月14日、ダイヤ改正とともに終わることになった。

北王子線と北王子倉庫

JR 貨物・北王子線は、田端信号場駅と北王子駅間を結ぶ単線の貨物専用線。東京都内で唯一残っていた JR 貨物の専用線で、都内では珍しい非電化区間をディーゼル車が牽引していた。



* 写真はいずれも北王子倉庫で 2014 年 4 月 2 日撮影



田端信号場駅は山手線田端駅東側にある貨物専用駅。上中里駅から王子駅付近まで京浜東北線と並走する。終点の北王子駅は日本製紙物流北王子倉庫の中にあつた。

日本製紙岩沼工場と石巻工場(いずれも宮城県)で製造された新聞・書籍用紙などが、20両編成のコンテナ

列車に積まれ、東北本線を経由して、1日2便、JR貨物の隅田川駅に到着。2014年3月14日までは、このうち30両が1日3便に分けられ、北王子線経由で北王子駅に届けられていた。1両に5コンテナを積載するが、新聞用紙の場合、1本約1トンのロール紙が、1コンテナに4本積まれた。30

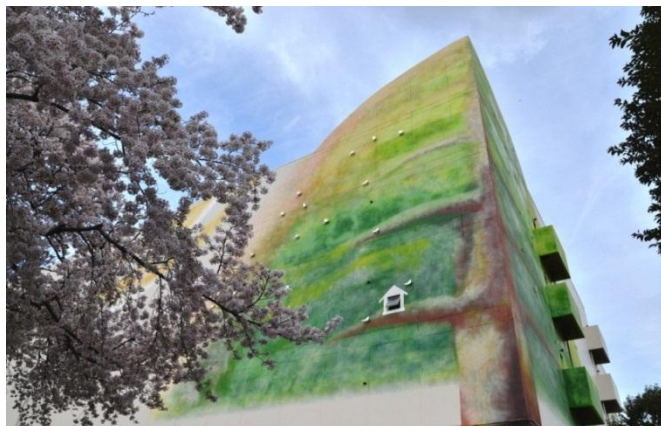


両のうち8両(40コンテナ)が新聞用紙を積んでおり、1日160本が倉庫まで運ばれた。これは40ページの新聞を約960,000部印刷できる量。

1910年、現在の倉庫の敷地に官営の製紙工場が操業を開始(のちの十條製紙十條工場)、26年に工場と王子駅の間で専用線が免許を受けたのが、北王子線のルーツのようだ。翌27年末には鉄道省に移管され、戦後、国鉄、JRに引き継がれた。東北から北王子までの紙専用貨物の輸送は、十條工場閉鎖に伴う石巻工場への生産移管により、1973年から始まった。



.....
満開の桜の下にJR貨物の車両の姿はなく、入れ替え作業用のディーゼル車がひっそりと置かれていた



日本製紙物流の北王子倉庫は1972年、閉鎖された十條製紙(現・日本製紙)十條工場の跡地に設置された。同社によると、敷地面積20,502㎡(6,201坪)、倉庫は7棟で、総面積22,549㎡(6,821

坪)。保管能力 3.2 万トンの巨大な倉庫で、新聞用紙、書籍用紙、教科書用紙などを保管しているが、敷地売却のため、今夏にも閉鎖されることになっている。

1992 年に完成した 6 号倉庫の外壁には、屋上から突き出す形で大きな樹などが描かれ、付近のランドマークとなっている。6 号倉庫は窓のない 5 階建てで、近隣への圧迫感を和らげるためデザインされた。「木と風と鳥」が

テーマで、木々の間にはステンレス製の「青い鳥」が配された（今では色が落ちて「銀の鳥」になっているが）。



新聞用紙を運ぶ
エレベーター

倉庫の前身である製紙工場の歴史は、1910 年、印刷局抄紙部王子工場の分工場として始まった。マシン 1 台で葉書用紙を専門に製造していたという。1916 年、民間への払い下げが決まり、旧・王子製紙が買い取って、王子製紙十條工場に。工場はその後拡大されたが、1949 年の王子製紙分割により、十條製紙十條工場となった。十條工場閉鎖時、引込み線を生かして倉庫を設け、十條倉庫(株)＝現・日本製紙物流(株)＝を設立。工場跡地の大半である 8.8 万平方メートルは日本住宅公団に売却された。



6号倉庫屋上から引込み線を見下ろす



倉庫を囲む桜並木と倉庫群



中央を奥に伸びるのが北王子線。踏切には柵が立てられ、新しい「廃線跡」が出来た（6号倉庫屋上から）



㊦新聞用紙 ㊧平版





⑤6号倉庫屋上から南方向は、さえぎるもののない眺望が広がる（左にスカイツリー、右の高い建物は北区の北とぴあ）

⑥倉庫周辺に広がる団地群の敷地は、十條工場の跡地だった。



新聞用紙を堀船倉庫に運ぶための積込作業

