

「つながる・広がるかながわ」

武蔵野線がつなぐ、首都圏の未来 ～ 埼玉は翔べるか ～

はじめに

首都圏を取り巻く神奈川県、埼玉県、千葉県を比較した時、何故 神奈川県に圧倒的な人気があるのか。海がない埼玉県、堂々と東京ディズニーランドと称する千葉県。神奈川県と埼玉県を比較するには、観光、地形、歴史、交通網、産業、文化など、様々な観点があるが、千葉県の西船橋駅から東京の府中本町駅、そして貨物線として横浜市の鶴見駅をつなぐ、武蔵野線から検証してみたい。ちなみにわがまち横浜市は出身地を決して神奈川県とは言わず、横浜と口にするのはなぜか。横浜にはブランド力があるとか、知名度が高いからと言われるが、私が思うには「横浜市歌」の影響が絶大だ。横浜市立の小学校から中学・高校、自治会に至るまで、何度口ずさんできたことか。神奈川県民を自覚する以前に横浜市民だが、つながる埼玉・広がる神奈川、首都圏の未来を探る。埼玉は翔べるか。

1. 地味な武蔵野線

1973年（昭和48年）に開業し、2023年（令和5年）に50周年を迎えた武蔵野線は明確なターミナル、核となる駅がなく、地味で乗ったことがない人は興味を抱くこともない路線だろう。そもそも武蔵野線は貨物列車を運行させるために計画された路線で、現在は府中本町～西船橋間は旅客営業、府中本町～鶴見間は貨物輸送のみで武蔵野南線と呼ばれている。掴みどころがなくイメージもわからない。だが、国道16号のような丸みで首都圏をぐるりと包み込み、JR山手線の外側20Kmの郊外を結んでいることがわかる。私鉄も含め首都圏ばかり向いている放射状の郊外路線同士を連絡し、横のつながりを生んだ武蔵野線は地味だが、生活路線として活躍している。

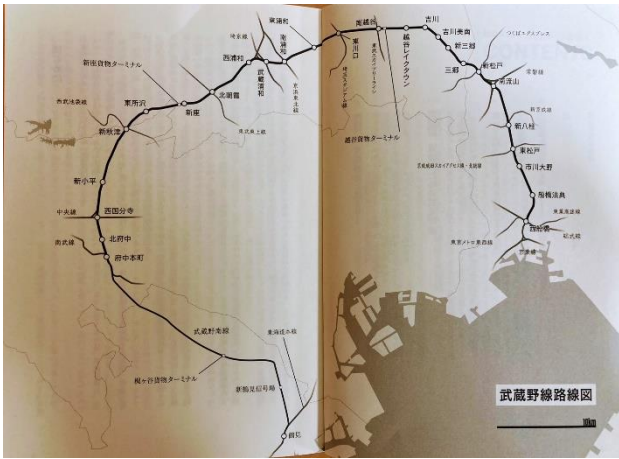


図① 国土地理院の地図を元に筆者作成
外側から国道16号線、武蔵野線、山手線をそれぞれ描く。

武蔵野線と国道16号を地図上に重ねてみると、どちらも東京中心部を避けて通る環状線であり、物流ネットワークの重要な役割を果たし、住宅地と都市部を結ぶライフラインと言え

る。「首都圏の外環的な交通インフラ」という共通点を持ちながら、鉄道と道路という異なる形で首都圏の物流や人の移動、地域発展を支え、どちらも首都圏の効率的な都市間移動や経済活動に不可欠な存在である。さて、乗り換えてどこへつながる？広がる？

2. 郊外路線とのつながり



図② 「開業50周年！武蔵野線をゆく」より抜粋



図③ まっぷるWebサイトより抜粋
<https://www.mapple.net/articles/bk/1367/>

表① 乗換駅と路線（筆者作成）

乗換駅	路線名	つながる・広がる どこへ行く
府中本町	南武線	登戸へドラえもんに会いに行く
西国分寺	中央線	高尾山へハイキング
新秋津	西武池袋線	所沢航空記念公園で航空史を学ぶ
北朝霞	東武東上線	小江戸川越で食べ歩き
武蔵浦和	埼京線	埼玉と東京 どっちへ？
南浦和	京浜東北線	大宮の武蔵一宮氷川神社へ 鉄道博物館もね
東川口	埼玉スタジアム線	浦和レッズ vs 横浜マリノス
南越谷	東武スカイツリーライン	東京スカイツリーで武蔵野台地を眺める
新松戸	常磐線	ずっと乗って宮城県まで行く？

南流山	つくばエクスプレス	筑波山へ行くならこれ！お得なきっぷあり
東松戸	京成成田スカイアクセス線	羽田空港が便利だけど、たまには成田へ
西船橋	総武線	京葉線に乗り継いで憧れのディズニーランドへ
西船橋	東京メトロ東西線	東京へ戻りましょう

武蔵野線は地味な生活路線だが、食べて遊んで学んで体を動かす！多種多様な過ごし方が可能な各沿線につながる。行ってらっしゃいと子供を送り出す母親のようだ。

3. 貨物線としての役割（通称・武蔵野南線）

前項で示したように、行き先は魅力的だが、武蔵野線はわざわざ訪れることのない駅ばかりだ。しかし、府中本町駅から鶴見駅へと続く貨物線こそが武蔵野線の知られざる顔だ。貨物輸送は、新つるみ信号場から梶ヶ谷貨物ターミナル間上り下り1日約150本ある。これからの時代、トラックのドライバー不足は深刻化し、二酸化炭素排出量の削減も社会的要請としてある今、鉄道貨物輸送への期待は高まるだろう。



図④ 武蔵野南線路線図
 乗りものニュースより抜粋
<https://trafficnews.jp/photo/84747>



図⑤ クリーンかわさき号ルート
 マイナビニュースWebサイトより抜粋
<https://news.mynavi.jp/photo/article/trivia-456/images/0011.jpg>

川崎市の地形が南北に長いということもあり、廃棄物収集トラックによるCO2排出や渋滞などが問題視され、課題解決のために1995年（平成7）全国で初となる一般廃棄及び資源物の鉄道輸送「クリーンかわさき号」が導入された。リニア建設残土も運んだ貨物輸送はまさに縁の下の力持ちだ。

過去には武蔵野南線の旅客化も検討されたが、昼夜貨物が長いトンネルを通過し続ける中での工事には無理があり、あとから駅を作ることも容易ではなく、採算面からも断念された。ただ、この武蔵野南線には紅葉シーズンなどに、臨時の旅客列車が走ることがあり、吉川美南駅から鎌倉駅まで特急「鎌倉」が走っている。

4. 埼玉県へ延伸する私鉄路線

通勤路線として人気の埼京線、湘南新宿ラインも武蔵野線が貨物路線として開業したからであり、鉄道の延伸は利用する住民にとっては魅力的だ。横浜駅から埼玉県で人気の観光地・川越までも（東急東横線～東京メトロ副都心線～東武東上線）乗り換えなしで訪れることができる反面、最終的な行き先が見知らぬ駅名であったり、トラブルが起きた時の遅延が広範囲に影響を及ぼす弊害もある。大宮駅を目指す時、横浜駅から湘南新宿ラインに乗るか、上野東京ラインに乗るか、北関東の地名に疎いと迷うだろう。

さらに2023年（令和5年）より、相鉄線が横浜駅を經由せずに、渋谷駅や目黒駅まで直通運転する相鉄新横浜線が開業した。新幹線や横浜線への乗り換えがスムーズになったが、海老名～新宿間は小田急線の方が料金も安くて早く着く。

まとめ

首都圏をぐるりと包み込む武蔵野線から、都市を結び延伸する周辺地域の未来を思い描いてみたが、その車窓から景色を眺め、埼玉と東京・神奈川の一部を占めていたかつての武蔵国に遡れば、どこであっても住めば都だ。そして神奈川県と埼玉県の魅力度を比較することより、横浜につながる貨物線そのものが魅力的だと気付かされた。大量の物流を支え、エネルギー消費量を節約し、環境にも優しい。最終的に実感することは、日本全体の人口が減る中での住民争奪戦は別の地域からの移動に過ぎないということだ。これからも東の間の移動を楽しむ旅行は、神奈川県に軍配が上がるとしても、生まれ育った地域への愛着は変わらないだろう。



写真① 埼玉県 深谷駅



写真② 神奈川県 根岸駅（筆者撮影）

今年一万円の新札の顔となった渋沢栄一は、横浜市とも深い関わりがあり、横浜正金銀行の設立支援、上州生糸貿易、横浜船渠、東京煉瓦会社、ガス灯、日米親善のためアメリカからの人形の受け入れに尽力したなど、功績は計り知れない。埼玉県は控えめに地味に、全国に翔んでいる。

【参考文献】

○論文

- ・田原加奈子「観光地として不人気の埼玉県と人気のある神奈川県の間違点の解明—国内外の観光客のロコミデータによる検証—」https://www.msi.co.jp/solution/stuaward/2020/No11_muc20_VMSTMS.pdf

○図書

- ・鼠入昌史「開業50周年！武蔵野線をゆく」イカロス出版、2023年
- ・JTBパブリッシング都道府県の教科書編集部（編）「埼玉の教科書 大人のための地元再発見シリーズ」JTBパブリッシング、2021年
- ・JTBパブリッシング都道府県の教科書編集部（編）「神奈川の教科書 大人のための地元再発見シリーズ」JTBパブリッシング、2022年
- ・昭文社旅行ガイドブック編集部（編）「埼玉のトリセツ 地図で読み解く初耳秘話」旺文社、2020年
- ・昭文社旅行ガイドブック編集部（編）「神奈川のトリセツ 地図で読み解く初耳秘話」旺文社、2019年
- ・地球の歩き方編集部（編）「地球の歩き方 埼玉」Gakken、2023年
- ・地球の歩き方編集部（編）「地球の歩き方 神奈川」Gakken、2024年
- ・三好好三、垣本泰宏「武蔵野線まるごと探見」JTBパブリッシング、2010年