

まーるい緑の山手線…よもやま話

JJ1SXA/池

♪まーるい緑の山手線♪…ご存じ「ヨドバシカメラ」のテーマソングだ、ここで山手線はどう発音されていたかと言うと、当初は「ヤマテセン」だった、だが後に「ヤマノテセン」に変更された。

山手線は、元々は「ヤマノテセン」だったが、戦後、GHQが路線名にローマ字表記を求め、「YAMATE LINE」と「の」が抜けたが、このため国鉄に批判の声が届くようになる、「下町に対する山の手なのにおかしい」ということだ。

そんなことを踏まえ、国鉄は1971年2月26日に、日本国有鉄道線路名称の一部を改正し、「山手線」を「山手線→やまのてせん」に改めるなど線路名称にふりがなを付し読み方を統一して3月7日に施行した、これで晴れてヤマノテセンに戻った。

国鉄時代の線路縦断図によると、最も標高（施工基面）が高い駅は代々木駅で39.2メートル、最も低いのは品川駅で2.9メートルだ。実に40メートル近い高低差がある、標高を調べてみると、目黒駅と田端駅が分岐点となっていることが分かる、山手線は台地と低地を結ぶ環状路線、目黒駅と田端駅がちょうどその境目になっている、目黒～田端間の西側、渋谷・新宿・池袋側は台地で標高も高いが、一方の東側、品川・東京・上野側は低地になっている。

実は、かつてこの2カ所にトンネルがあったという、目黒駅周辺の永峯トンネルと、田端～駒込間の道灌山トンネルだ、それぞれ台地と低地が切り替わる場所だった、道灌山トンネルはまだ痕跡が残っている、場所は田端駅から駒込駅に向けて坂道を上った先、線路脇ののり面に、トンネルの一部が露出している。

左に見えるレンガ造りの構造物が道灌山トンネルの遺構（右は拡大写真）



道灌山トンネルは山手線開通時に造られ、この区間が複々線化された後、1928年に廃止されたという、現在、山手線内にトンネルは無い。

トンネルは無いが、踏切は今でも1カ所だけ残っている、こちらも田端～駒込間で、「第二中里踏切」という、近くにあったもう一つの「中里踏切」は既に撤去されて、ここが山手線唯一の踏切だ。

第二中里踏切の黄色の看板の下段には、山手線 19K616M 幅員 4.8Mの文字が見える、19K616Mは、起点品川からの距離を表しているのだ。

左が第二中里踏切、右は撤去された中里踏切跡。



線路管理上で見ると、山手線は環状線ではない、厳密には品川～新宿～田端間が山手線で、田端～東京間は東北本線、東京～品川間が東海道本線だ。

品川駅の線路上には、山手線の起点を示すゼロキロポストが設置されていて、コンコース上にもレプリカのゼロキロポストが置かれ、案内板には「山手線は一回りしているため、起点があまり知られていませんが、山手線は品川から新宿を經由して田端までをさします」と書いてあります。

品川駅のホーム上に「鉄道発祥の地」と書かれたタイルがある、恐竜風の絵と一緒に「山手線0km」「Since1885」と書いてある。

山手線0kmは起点であることを示し、1885年は前身の日本鉄道が品川～赤羽間で開業した年にあたる、一般的に、鉄道発祥というと1872年10月14日の新橋～横浜間を指し、「鉄道の日」にも認定されている、だが実は、その4カ月前に品川～赤羽間が先行して仮開業したのだ、「汽笛一声新橋を…」の前のことだ、恐竜風の絵は何なのか？JR東によると、1954年公開の映画「ゴジラ」で、ゴジラが品川付近に上陸したことにちなんでいるという、「シナガジラ」と呼ばれているそうだ。

山手線の起点を示すゼロキロポストと、「鉄道発祥の地」と書かれたタイル



山手線の路線や駅は二転三転している、中でも「歴史を変えた」といえるのが、池袋駅を巡る物語だ、池袋駅は当初の計画には入っていなかったという、山手線の前身、日本鉄道品川線が品川～赤羽間で開業した1885年当時、池袋に駅は設置されなかった、その後、品川線を分岐させた豊島線が田端に向けて敷設されることで現在の山手線が形作られていくわけだが、当初は池袋の手前にある目白駅から分岐する計画だったというがここで難題が浮上、ルート上に巣鴨監獄があり曲折の末、監獄を避けて池袋に駅を置くルートに変更となった、巣鴨監獄が無かったら池袋駅も無かったから、繁華街の勢力図は大きく変わっていたことでしょう。