

【東京港貨物専用鉄道のあゆみ】



東京港の貨物専用鉄道は、東京市が昭和5年（1930）に汐留駅から芝浦駅を結んだのがはじまりです。

その後、昭和28年（1958）に深川線が敷設され、さらに晴海線、芝浦線、日の出線と増設され、東京港の貨物専用線の総延長は24 km余になりました。

昭和40年代の高度経済成長期には、石炭、コークス、塩、新聞巻取紙、米、小麦、果物野菜などの生鮮食品を取り扱い、その取扱貨物量は170万トンに達しました。

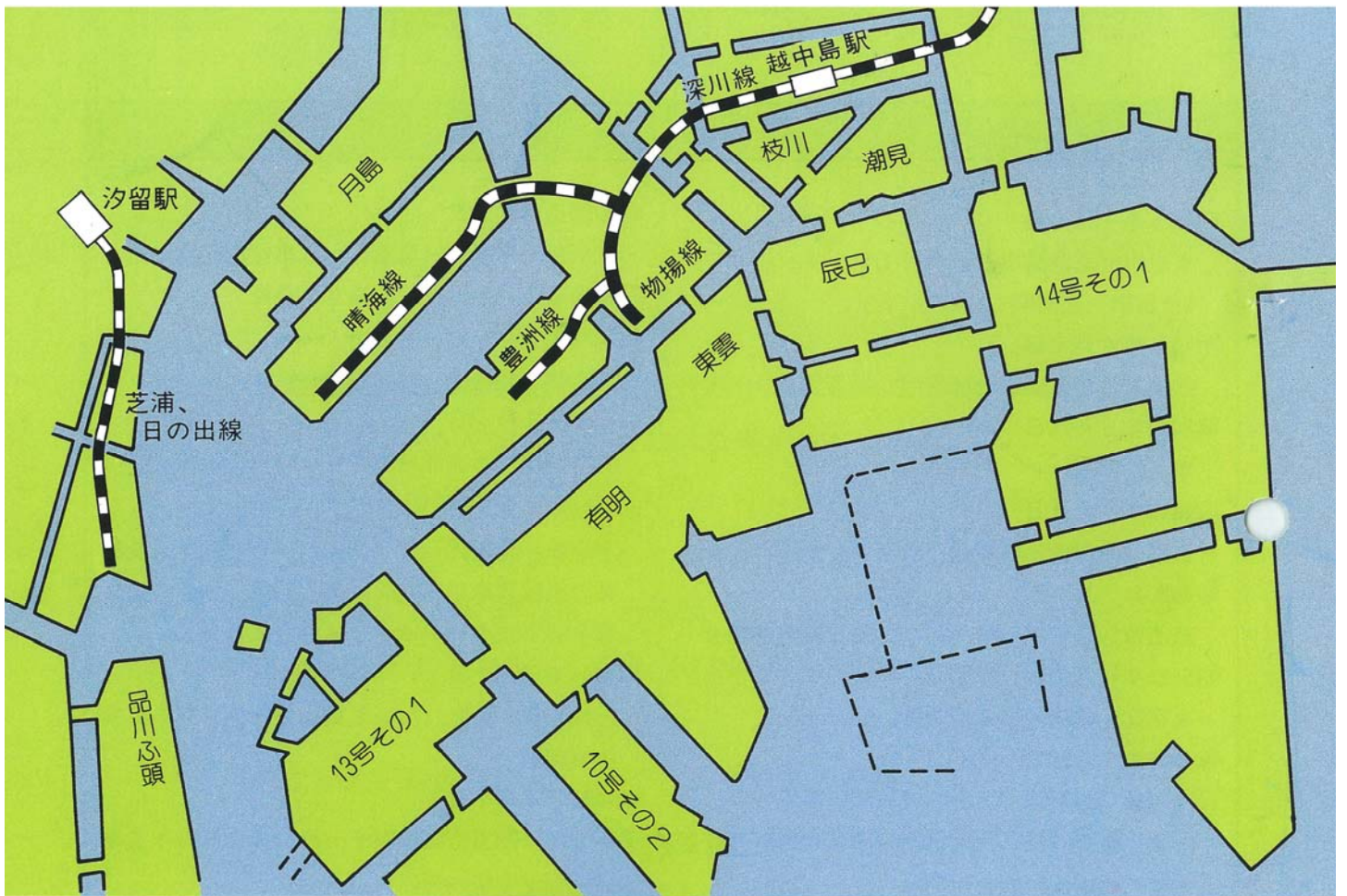
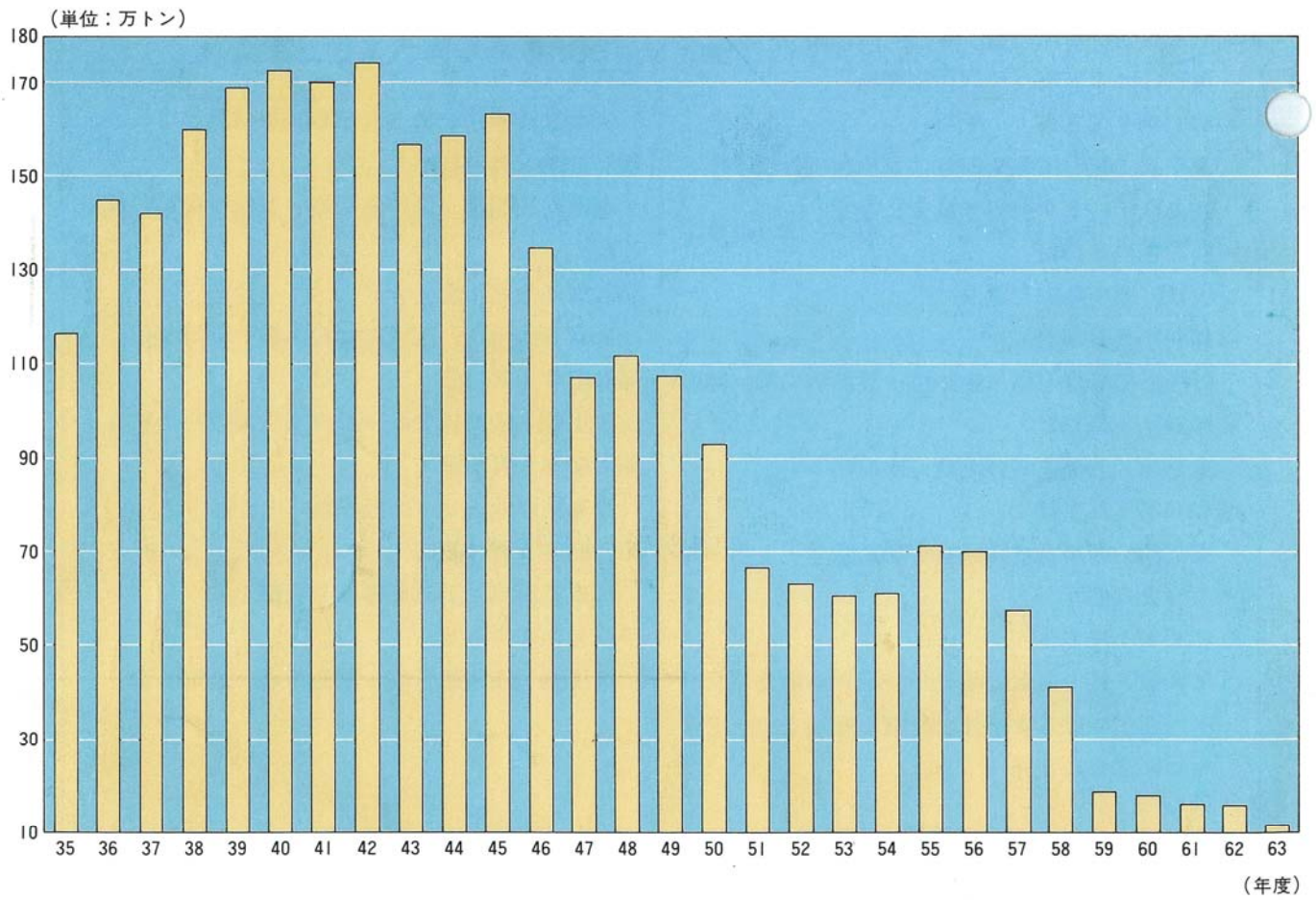
しかし、昭和50年代に入り、コンテナ船、フェリー、RO/RO船の就航など輸送革新が進み、陸上貨物は鉄道輸送から自動車輸送に転換しました。このため、鉄道貨物取扱量も年々減少し、昭和60年（1985）に芝浦・日の出線、昭和61年（1986）に深川線、平成元年（1989）には深川・晴海線が廃止になりました。

こうして、東京港と全国の国鉄鉄道駅を結ぶ鉄道貨物輸送に貢献してきた東京港の貨物専用線は、約半世紀にわたる使命を終え、全て姿を消しました。

専用線跡地は、おもに倉庫、野積場、工場などに使われていましたが、現在ではマンション、オフィスビル、公園などに変わっています。

こうした東京港貨物専用鉄道の歴史を紹介します。

取扱い貨物の推移



東京港臨港鉄道路線図

年 表

昭和5年7月31日 東京市、芝浦臨港鉄道敷設工事完成 (汐留駅～芝浦駅)	昭和36年4月1日 東京都、専用線（芝浦線）貨車仕訳作業を (社)東京ポートサービス協会に委託
昭和5年8月1日 鉄道省、汐留駅～芝浦駅間 開通	昭和39年3月31日 東京都、日の出埠頭線の改良工事完成
昭和16年5月20日 東京港開港	昭和40年4月1日 晴海埠頭日通倉庫進出に伴い晴海線延伸
昭和19年9月2日 東京都、越中島駅敷地を鉄道省に引継ぐ	昭和40年4月1日 東京都、専用線（日の出線）貨車仕訳作業及び 日の出線列車諸施設の点検、整備、維持、補修 等を(社)東京ポートサービス協会に委託
昭和20年3月 鉄道省、小名木川駅～越中島間に鉄道を敷設	昭和41年10月1日 国鉄、越中島駅において貨車仕訳及び列車組成 作業開始
昭和25年11月17日 東京都、豊洲石炭埠頭開設	昭和44年4月1日 東京都、(社)東京ポートサービス協会への作業委 託を管理委託へ移行
昭和28年7月20日 深川線（越中島～豊洲石炭埠頭）開通 国鉄による入換、仕訳作業（小名木川駅分岐東 京都専用線深川線使用開始）	昭和55年12月18日 (財)東京港サービス公社設立
昭和29年10月11日 (社)東京ポートサービス協会設立	昭和56年3月31日 (社)東京ポートサービス協会解散
昭和32年12月17日 晴海線（深川線分岐～晴海埠頭）開通 国鉄による入換、仕訳作業開始	昭和56年4月1日 (財)東京港サービス公社が事業を引継ぐ
昭和33年5月8日 東京都、晴海埠頭構内線の貨車仕訳作業を (社)東京ポートサービス協会に委託	昭和60年1月16日 豊洲物揚場線（深川線分岐～豊洲物揚場）供用 廃止
昭和33年11月10日 国鉄、越中島駅を開設	昭和60年3月1日 東京都専用線（芝浦・日の出線）供用廃止
昭和34年3月30日 豊洲物揚場線（深川線分岐～豊洲物揚場）開通	昭和61年1月13日 深川線（晴海線分岐～豊洲石炭埠頭）供用廃止
昭和34年3月31日 東京都、芝浦埠頭線改良一部竣工	昭和63年3月31日 (財)東京港サービス公社解散
昭和34年4月1日 東京都、専用線補修作業を(社)東京ポートサー ビス協会に委託	昭和63年4月1日 (財)東京港埠頭公社が事業を引継ぐ
昭和35年4月1日 東京都、越中島駅分岐以降の都専用線及び会社 専用線における貨車仕訳作業を(社)東京ポートサ ービス協会に委託	平成元年2月10日 晴海線（深川線分岐～晴海埠頭）供用廃止



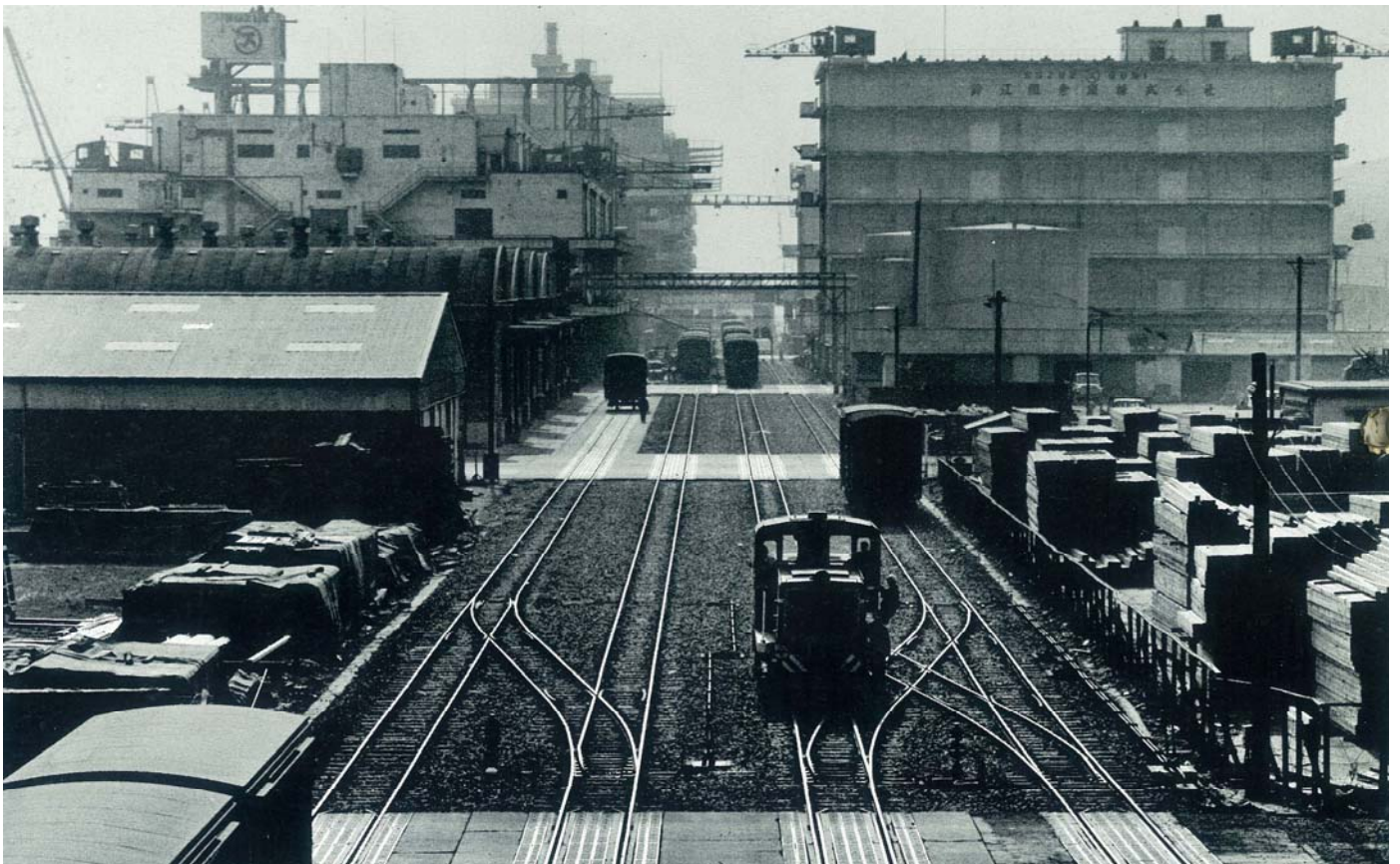
昭和32年（1957）12月 晴海線開通



晴海線の荷役作業



深川線（越中島～豊洲石炭埠頭）開通
昭和28年（1953）7月



最盛期の臨港鉄道引込み線 晴海心頭 昭和42年（1967）頃



昭和40年代の荷役風景



臨港鉄道晴海線 昭和45年（1970）



晴海線春海橋を走るディーゼル機関車 昭和63年（1988）頃



汐留駅～芝浦駅（現在の日の出ふ頭）を走る貨物列車 昭和10年（1935）