

「横須賀線」誕生

ように要請した。
と連絡して横須賀軍港を結ぶ鉄道の建設について閣議を開く
山巌は内閣総理大臣伊藤博文に対し、次のとおり東海道線
明治十九年六月二十二日、海軍大臣西郷従道、陸軍大臣大

ノ義至急御詮議有之度此段請閣議候也 カラズ。 馬ヲ通ゼズ、陸運ノ便ナキヲ以テ平時ト雖ドモ風波 リ而シテ東京ヨリ横須賀観音崎へ八独リ海運ノ便アルノ ミナラズ、其背面ニアル長井湾ノ如キハ、 庫 クハ横浜ヨリ横須賀又ハ観音崎近傍便宜ノ地へ布設スル ヲ得ス可ラザルニ於オヤ。 セントスルモ、 台ヲ置キ其防禦二充テ、 ヲ得ズ。又観音崎ハ東京湾口ニ斗出スル岬角ニシテ、 給二至ルマデ、 大二両軍勝敗ノ関係スル所ニ有之候条 二運輸シ、 メ輒モスレバ運輸ノ途全ク断絶シ、 ノ地ナルヲ以テ、 ノ製造修理、 其他病院兵営練習艦等ヲ置キ、 州横須賀八第一海軍区ノ海軍港ニシテ、 陸海両軍軍略上最モ緊要擱ク可ラザルノ事業ニシテ、 神奈川又八横浜ヨリハ連岡其間ヲ隔テ、 況ンヤー朝事アルニ際シテハ兵器糧食ヲ横須賀 陸軍軍隊ヲ長井湾地方ニ派遣シテ敵兵ヲ防禦 海軍艦船ニ在リテハ之ヲ此港ニ仰ガザル 運輸ノ途ナキガ為軍機ヲ失スルコトナキ 兵員ノ補充ヨリ兵器弾薬被服糧食等ノ供 是亦陸軍二於テ最大枢要ノ地トス。 実二東京湾防禦ノ要路ニ当ルノ 故二此際汽車鉄道ヲ神奈川若 鎮守府之ヲ管轄シ、 困難ヲ生ズルコト尠 汽車鉄道布設 敵兵上陸 造 峻坂嶮路車 船所武 グノ為 要衝 砲 然

くして軍部が要求した横須賀線が完成したのであった。とで建設が決定された。明治二十一年一月着工、二十二年六月十六日、かか承諾しなかったが、結局明治二十年四月に一時流用という臨時措置のもこの建設について、東海道線建設費からの流用問題で、大蔵省がなかな

鉄道局長官である。 井上長官は調査結果を次のように報告した。 は出されたのであった。この鉄道についての調査を命じられたのが、井上た。こうした背景のもとで上段のごとく上申書が内閣総理大臣伊藤博文に 中営、病院等の海軍施設が次々と建設された。明治十七年には横須賀に鎮本営、病院等の海軍施設が次々と建設された。明治十七年には横須賀に鎮明治五年の徴兵令公布以来、軍港に適していた横須賀には水兵屯営所、同

須賀鉄道線路布設之義ニ付復命

万ノ見込ニ有之。 間著シキ工事ハ隧道ニシテ其延長凡ソ十弐、 程八本支等分ト雖モ其支線ノ負フヘキ費額八五十万円計二可達欺。 賀二至ルノ間則チ全ク支線タル分多ク隧道ノ工事等アルヲ以テ、 ラスト雖モ難易比較シカタク、 達ス此里程十壱英里、 り此里程十壱英里、 路設置等ノ手順可相立右復命候也 ヒ橋梁ヲ架設スル等一切ノ費額壱英里二付凡ソ四万円、 右線路ノ撰定及費額調査為致候処、 ノ概算二基キ布設ノ可否御決議二相成候ハ、 乍去横浜・戸塚間八 将来幹線ト見做、 左折シ鎌倉二入リ雪ノ下ヨリ長浦ヲ経横須賀ニ 延長合テ弐十弐英里也。 結局該線ヲ以テ最良ノ経路トス。 横浜ヨリ東海道ヲ戸塚駅ニ至 三町、 又他ノ線路ナキニ非 直二実測二取掛リ線 其他海岸埋築及 合計八十八 夫ヨリ横須 此

は開始された。横須賀線建設資金は、四十五万円に定められた。とは先に書いたが、とにもかくにも東海道線建設資金を流用することで工事横須賀線の建設は、資金不足の理由で、大蔵省の賛同が得られなかったこ

鉄道局長宮は、

にさしつかえないとし、

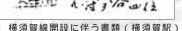
横須賀線の終点を陸・海軍は観音崎付近と要請していたが、

終点を横須賀海軍兵営東南の地点にとどめても軍需品の運搬

次のとおり陸・海軍両大臣に照会をした結果、

陸





毫二指導河河に可りまる、建義、攻河には、可失道ヲロ及2ノフ

海軍両大臣から異存のない旨の回答があった。

図面相添へ此段及御照会候也 得スシテ、 ヲ貫イテ便利ヲ計ラント欲セハ、 ルニ本線ノ費額多カラスシテ径捷、 ルノ労費少ナカラスト雖ドモ、 険阻ニシテ、 左折鎌倉二出テ長浦港ヲ経テ横須賀二達スルノ一線ヲ得タリ。 タメ実測スル所ノ結果ハ、 変更スルニ要セスシテニ線ヲ布設スルニ不過候ニ付、 用スルニ決定セハ、 及軍港ノ需要品ヲ運搬スルニ充分ト存候ニ付、 計画不致候間、 ル所ノ四十五万円乃至五十万円ノ支持スル能ハサル所ニ付、 アルニ如カサルニ依リ、 試測スルニ更ニ迂回ニシテ工事一層困難ナルカ上労費益加リ、之ニ比ス ク労費ノ点ニ至リテ猶深ク講窮セサルベカラサルモノアリ。 嚢二陸海軍両大臣ヨリ其筋へ建議ノ趣旨ニ基キ、 其費用ノ多キ僅二家屋移転等ノ類ニアラサレハ、 海浜二接シ工事極メテ易カラズ、従ッテ山ヲ鑿チ海ヲ填ム 本線路八暫ク水兵営ノ東南端二止メ候テモ、 同処水兵営ヲ経過セサルヲ不得モ幸ニ鑚鑿ノ地形ヲ 到底本線ヲ以テ最良ト見込撰定致候。 其一端ヲ東海道鉄道戸塚・藤沢両駅間ニ起シ、 線路八稍直行ニ近ク、 同所全体ノ市街二大改革ヲ与ヘサルヲ 且水雷局所在ノ長浦港ヲ経ルノ便利 他二異議ナク弥本線ヲ採 同鉄道ヲ布設センカ 御承認相成リ度 然レトモ述ルカ如 曽テ確定ス 他ノ数線ヲ 船渠ノ用品 目下此儀八 尚横須賀 此間地勢

明治二十年十一月二十四日

鉄道局長官子爵井上

勝

海軍大臣伯爵西鄉従道殿陸軍大臣伯爵大山巌殿

これに対し井上

横須賀線 120 周年記念

鉄道の思想 創生のこころ

フランス、一年後にはアメリカ、一八三五年にはドイツと、欧米 展をいちじるしく促進していっ 諸外国では産業革命の移行と前後して鉄道が建設され、 イギリスの鉄道が一八二五年に開通したのち、 一八三〇年には、 産業の発

反対者があったが、 政府は鉄道建設にともなう民間の影響による反対の他、 通制度の導入が政府によって保護育成されることになった。 ため富国強兵とともに、 道の建設も諸外国からはるかに遅れる結果となり、 徳川三〇〇年の鎖国政策をとっていた日本は、 大隈重信や伊藤博文らの努力で、 距離、 時聞の短縮を果すため、 産業の発達 近代化促進 イギリスに 官界にも 新しい交 明治 も の

半世紀おくれて導入をした。これは基幹産業ということもあって、 る鉄道運営となっていった。 された鉄道はその後京阪神と敦賀港を結ぶ鉄道の建設につながり、 より優先して実現化したものであった。 それが明治五年に開通した新橋・横浜間の鉄道である。 人材とも依存していた建設と列車の運転は資金面とともに、日本人によ 官設鉄道で開設 他の産業 外国に技

盛り込んだ「鉄道敷設法」 五年には、 輸送する目的で明治十五年に幌内・札幌間に鉄道を完成させた。 る釜石鉄道を開設し、北海道においては「開拓吏」が官営幌内炭鉱の石炭を 明治十三年には、工部省釜石鉱山局は釜石港に鉱石、石炭輸送を目的とす また明治二十二年には待望の東京から神戸を結ぶ幹線が全通。 我が国に必要な鉄道を敷設するための法律、いわゆる主要幹線を が、 公布された。 そして二十

鉄道の建設がすすめられていった。 さらに、 二十九年には「北海道鉄道敷設法」の公布により、 全国にわたる

ながら、二十四年には上野・青森間を完成した。 民間では、 明治十四年に創立した日本鉄道会社が政府の手厚い保護をうけ この幹線鉄道は、 部開設

> ところとなり紡績とともに企業ブームになった。 の当初から良い営業成績を収めたこともあって、 全国の企業家が関心を持つ

ど全国で五十三杜の発起がそれである。 伊予、日光、 両毛、甲武、 武蔵、 山陽、 水戸、 九州、 関西、 北海道炭鉱

びブームをひき起した。 さらにこの企業熱は日清戦争後において、 戦後の好況の波にのってふたた

を促進した。 市場を提供し、 資金の潤活化、 そして日清戦争の勝利は、 外資の導入、 然も清国から獲得した賠償金の流入は積極財政の推進 金本位制の採用を可能にし、 朝 鮮 清国の市場の確保によって紡績業に良 企業ブームの機運 企業





鎌倉駅停車場(明治40年代)

リーの持参した

品があった。したアメリカ大統領から将軍への贈りものの中に、はなはだ珍しい発明したアメリカ大統領から将軍への贈りものの中に、はなはだ珍しい発明にアめ艦隊で嘉永七年再度浦賀沖に来航したが、このときペリーが持参

でアメリカ人の手によって運 転された。そしてこの模型は何回かにわたり、幕府の応接掛その他多くの日本人の前機関車 (炭水車付) と客車からなる蒸気機関車の模型が組立てられた。それは蒸気機関車の模型であり、横浜応接所に軌道が敷かれ、その上に

構造は軌間一尺八寸一分・軌条幅五分七厘、高さ四分。「金海奇観」の絵巻物に描かれた蒸気機関車の図解によると、この軌道の

枕木の幅は一寸八分となっている。

リス兄弟商社が製作したことを表わしている。 そして蒸気車の煙室扉のプレ・トは一八五三年フィラデルフィアのノ

黄兵でこり莫型の重伝中、屋艮の上から野祭シに入り日己に模型の車両については「嘉永年間渡来蒸気車」の絵図もある。

安じ分寸軌に合す。平担堅整にして周環数百歩、以て馳駆に便にす。「其の火輪車は即ちまず車路盤を置き鋳鉄にて梁を為り凸線を起し輪をような記載がある。横浜でこの模型の運転中、屋根の上から考察した人の日記には、次の

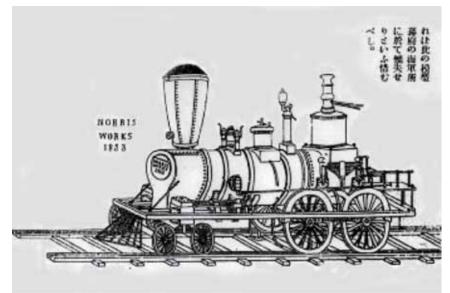
前車

ーは煙筒、

火箱及び諸機関を載す。

後車一は人を載する輿にして、そ

下には四輪を置き鉄鉤を以て之れを前車に接連す」中には数十人の安座の位を設く。の形櫃の如く左右に門を啓き以て出入に通ず。



初期の外来の機関車模型図

A present to the Tokugawa shogun

横須賀線工事の経過

明 治二十一年一月大船・横須賀間の工事が着手されたが、 管理のもとに六等技師大屋権平氏が直接の監督にあたっ 原口建 築課長

間の二ケ所は各三百行以上の長さがあった。 の埋立てと八ヶ所の橋梁、 全線の主な工事は、横須賀停車場敷地の一部である海軍施設のある逸見海 及び八ヶ所の燧道であった。 隧道のうち名越、 沼 岸

の度重なる請願に基づいて設置された。 になかったが、逗子村をはじめ付近七ヵ 間に設けられた大船駅のほか、 停車場は横須賀線の接触点として東海道線の戸塚~ 三ヶ所に設けられた。逗子停車場は、当初鉄道局の計画 鎌倉・逗子・横須賀の 村の地元民から ·藤沢

横須質間線路図 類 開業年月日 構成長間 物治22.6.16

大船

を予定したが、横須賀市内の町並みが出来ていたため また終点の予定地は東京湾口で陸軍の施設のある観音崎 白浜 (稲岡町)を考えた。

が現在の横須賀駅である 希望もあって、 然し海軍の将来の線路延長の希望も考え、 逸見に設置されることになった。 更に逸見村の この地

構内には、 移管を請求したときの添付図面によれば、 明治二十四年七月鉄道局が海軍省へ横須賀停車場の 土木量は、 よび仮乗降場などの建築物があっ 工事のほとんどを完了していた明冶二十一年 駅本屋の他 機関車庫・客車庫・鉄道官舎 た。 大船・横須賀間 横須賀停車場 用 の お 地

> 算)であった。 度末において、 切 取り 四万四千坪、 築堤三万七千坪、土留石垣の築造は千坪 (概

た横須賀線の建設費の補充がはかられた。 補充公債条例案が閣議に提出され、 明治二十一年七月六日松方大蔵大臣から二百万円の公債を募集する鉄道費 東海道線建設費のうちから流用して支払っ

Iţ 地十万七千坪、 に新橋建築課の管轄で工事にかかった。国有鉄道百年史によれば、路線計画 鉄道局は二十年七月に線路の実測に着手し、十二月に終了して年明けととも 建設費の総額は四十万八千円程であり用地面積は明治二十五年度末で線路 測量結果の「 停車場その他の用地二万坪で合計十二万七千坪であっ 大船ヲ左折シ長浦港ヲ経テ横須賀ニ達スルノー線ヲ得タリ。

用

という報告から、他の数線を試測するに更に迂回して、 リテ猶深ク講窮セサルベカラサルモノアリ」 線路八稍直行二近ク、然レトモ述ルカ如ク労 費 ノ点ニ至 従ッテ山ヲ鑿チ海ヲ填ムルノ労費少ナカラスト雖ドモ、 此間地勢険阻ニシテ、海浜ニ接シ工事極メテ易カラズ、 I

は現業社、 請 負で行われ、 一月に着手した工事は、鉄道技師の監督のもと、 横須賀周辺は日本土木会社があたった。 大船・逗子間は杉井組、 逗子・横須賀間 全て 事困難であったと記録されている。

古倉程道

切通しは施工が最も困難であった。 この区間は、 地勢高低凸凹が非常に多く、 特に名越の

も赤字を負い、 倉市内の線路が高いところを走っているのは隧道の土を 距離に、 たといわれており、 現業社は本線の最難工区を請負い、 大きな隧道や田畑の埋立てが相い次いだ。 社運が衰える因にもなったようだ。 同時に進行していた箱根の隧道で か なりの損失を受 僅か

け



もしており、大宮・宇都宮の工事も独占的に行っていた。使ったためといわれている。 杉井組は日本鉄道の品川・赤羽間の請負に参

加

分の一。横浜・大垣間よりも20%も安くあがっている。また工事費は一哩あたり四万一千三百円であるが、東京・横浜間の工事の

鉄道工事と外国人

かなりの外国人が来日している。国土の地理的な特性から受入れを推めるとともに、鉄路の敷設、運用の指導に、国土の地理的な特性から受入れを推めるとともに、鉄路の敷設、運用の指導に、日本の大の東道の文明開化には、その事始めに、多くの欧米人が関わっているが、

を終えた、鉄道関係者名を何人か発見することが出来る。の技術者とともに傭招されている。横浜・山手の外人墓地では、日本で一生り、エドモンド・モレルは鉄道知識を持っていなかった日本に明治三年に他鉄道建設に当って大いに力があったのは逸すべからざる事実……と言ってお英国公使バークスを、伊藤博文が『日本鉄道の起源』で、バークスが我国

の上にあって、更には小坪港もあり、要の地であった。城であったが、北条早雲に攻められ落城した故事がある。交易の地和賀江島住吉城跡は、海光まぶしい、逗子マリーナのすぐ上。三浦道寸の弟道香の居小坪の住吉城跡に、馬に乗った横須賀線の外人鉄道監督の話しが残っている。風聞として、いくつかの話しが伝わっているが、相模湾の展望のきく逗子市ところで、明治二十年代、横須賀線の工事に関する外国人の協力について、

山の下の田畑の道より、峰づたいの道が地元の人によく利用され、横須賀

Yokohama Foreigner Cemetry

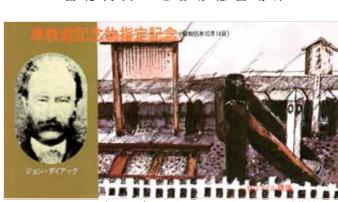
その英人の名を消している。とが考えられる。だが百年の歴史は、とが考えられる。だが百年の歴史は、とが考えられる。だが百年の歴史は、とが考えられる。だが百年の歴史は、とが考えられる。が国人も異国の夢にならない距離である。外国人の着にならない距離である。外国人の着を消している。

日本の鉄道創始期に傭招された外田本の鉄道創始期に傭招されたといい。 その後の同地は、勝景と雑踏離れを買われて、実業家・や政治家がれを買われて、実業家・や政治家がいません。 その後の同地は、勝景と雑踏離れを買われて、実業家・や政治家が、

たのだ。

大の指導で横須賀線は造られていっ人の指導で横須賀線は造られていっした時から四分の一世紀の後、英国した時から四分の一世紀の後、英国の指導で横須賀線は造られていない鎌倉の大





ジョン・ダイアック エドモンド・モレルの建築副役 新橋・横浜間の鉄道建設工事に従事

6

関領線汽車から電車へ

かん高い汽笛、黒い車体の上に突き立つ丸味を帯びた金色に光る煙突、そし設のころの鉄道車輌と、その後の電車にふれてみよう。 大船から田園風景の続く横須賀へは、どんな列車が走ったのだろうか。創

造ボギー客車の列。これが、横須賀線のて付随する炭水車のうしろに引かれる木が、高い汽笛、黒い車体の上に突き立つ丸味を帯びた金色に光る煙突、かん高い汽笛、黒い車体の上に突き立つ丸味を帯びた金色に光る煙突、

開

蒸気機関車に引かれた列車の姿である。

通前に東海道線で利用された標準的

関車) が登場する。 地ソン」のネームで呼ばれたDのロコ (機 車が初期に、その後明治中期からは「ネ 四〇〇型に始まったシリーズの蒸気機関 四、サスミス・ウィルソン製の が表現の技術とシステムを導入した東海

構成はトップが手荷物合造車で、中央がネルソンに引かれた木造ボギー客車列の



明治時代の列車



首和~平成の电手

を持っていた。が並び、屋上には油灯のカバーがとび出して古典的ボギー客車特有の雰囲気が並び、屋上には油灯のカバーがとび出して古典的ボギー客車特有の雰囲気が設けてあり、前後の車室を分けていたようだ。車体は14粒位で横面には棧手荷物室になっており、続く下等車、中等車、上等革も各車の中央にトイレ

大船間の電車延長計画で、震災前には電鉄化工事もかなり進み、東京呉服橋た山手、中央、京浜線につづいて、東京・熱海間の電化と、桜木町 (横浜)・省の発足とで、運転計画は雄大なものとなっていった。すでに電車化してい大正時代になると、大量輸送と電気エネルギーの普及と、大正九年の鉄道

東京・ 長距離 ばれるようになり、 以後は同区間の列車は単に横須賀線と呼 正十四年十二月の東京・横須賀間の電化 話題に が戦中・ 更に67分にまで時間短縮していった。 で他の路線からの車輌転用もあったらし 日東京・ 気機関車が活躍した。 のガード下に飾られたモデル車はかなり 時期もあった。 電車化に伴い、 横須賀問が列車の8分から72分に、 なったそうだ。 電車が登場した。 戦後は 横須賀間に正式に鉄道省待望の 時スピードが低下した 列車運転に比較して、 E D 50 や E D 51 昭和五年三月十五 震災の復興後、 当初は日に5本 の電

能は変っていったが、スカ線も新製車はと昭和十年ごろまで次々とデザインや機をして電車の車体は、大阪型・流線型

内灯は通風孔を兼ね、 丸屋根の採用と窓を大きくする工夫が施され、 その後の電車の基本となっ 通風器は屋上中央に設 た 置

室

現し、 運転速度の上昇とともに制御も改良が必要となり、 電動機回転数の増加をはかり、さらに歯車比を縮少して速度の向上を実 その後の新車計画に採用されている。 界磁制御 運転 試験を行

圧力によっ 昭和十三年三月二十四日の国家総動員法の成立により電車線の延長や新設は 久里浜の延長を急いで実現が計られた。 ζ 縮少傾向になっ たが、 横須賀線は基地周辺整備のため横須賀な

例えば、 用資材、 戦時においては、 れた職工や軍人の輸送とともに、 日中戦争以来、 逗子・田浦・横須賀・久里浜には 軍需品の運搬と兵員の輸送であったであろう。 ダイヤも優先して組まれたこともあったようだ。 横須賀線の利用は、 三浦半島の産物搬出の他 初期の海軍工廠へ通う青ナッパと言わ 専用の引込線も多く用意され 何といっても軍

> 乱はひどかっ 戦 延長と新車の投入で12輌までの連結も出来るようになっ 後の混乱期には7輌編成のうち、 た。 3~4輌の増結が可能になっ 白帯車と二等車が含まれていたため、 たのは二十六年度で、 ホ | 混 Δ

戦後の二十年九月下旬から進駐軍の施設及び車輌の接収があっ 保存状況の良い車と、 上級車である。 た。 選ばれ

た

車は、

送司令部が大井工場を視察した際に徴収した一等車に端を発しているそう これが我々の目に残っている白帯車である。 般車と区別したわけだが、 進駐軍が専用車標識に白帯を選んだ動機は、 白帯の描かれたのは十二月で、

二十二年九月連合軍及び家族の無賃乗車が廃止されて有料となってから、 一日からは日本人も二等料金で乗れるようになった。

+

月

らめしき白帯車であった。 横須賀線は常時中央に白帯車を二両組立てていた、なつかしくもあり、 又う

海水浴臨時電車 臨電クハ 55 形 1963年

230(1903~1910;汽車)

1901;N.Wilson,V.Foundry,Dűbs)

A10, 北海道 B1 他

A8, 日鉄 D2/4 他



横浜鉄道蒸気出車之図 鉄道開業 120 周年 記念オレンジカード

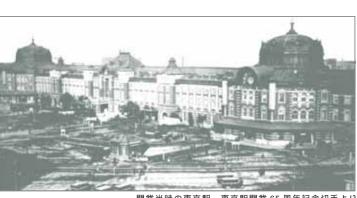


横浜海岸鉄道蒸気車図 鉄道開業 120 周年 記念オレンジカード

貝会は、

横須賀線沿線の駅

東京駅



後のことだった。

から数えて、

四十二年

初の汽車が走った明治五

新橋と横浜問に、

わが国

十二月十

八日

にでき

東 京

駅

Ιţ

大

正三年

東京から終点の久里浜までは七〇・四キロ

開業当時の東京駅 震災には 老朽化が心配され、 なって現在に至っている。 空襲を受け、 かったが、 大 である。シンボルだった イカラぶりは、 ムステルダム中央駅を模 計による。 E 舎は、 た 匠 小のドー 辰野金吾博士の設 赤レンガ造りのハ 明治の建築界 微動だもしな 昭和二十年の ム屋根は、 オランダのア 六角屋根と 今も建 昨今、 大 在

展覧会、 相まって、 とり壊し 音楽会などの催しも盛んで、 現在の建物のままで保存すると発表。 計画ももち上がったが、 赤レンガの東京駅は、 単なる乗降駅から、 東京駅周辺地区再開発調査委 駅舎の新しいあり方を見 レトロブームと 構内での

> 線はそれまでの地上ホームから地下五階のホームへと移った。 昭和五十五年十月一日に横須賀線と総武快速線の直通電車が開通し、 横須賀

新 橋駅

皇が臨んで、 明治五年九月十二日、 新橋は、 日本の鉄道史はじまりの地 開業式が華々しく行なわれた。「汽笛一声新橋を……」と鉄道 新橋から横浜まで汽車が開通し、 一番

列車には明治天

唱歌に歌われた新橋駅だが、 近くに鳥森神社があることから、 ヘルマン・ルムシュッテルの設計で誕生。 の新橋駅は、 された汐留駅が当初の新橋駅だった。 森駅と呼ばれていた。 新橋のシンボルは、 現在の新橋駅ではなく、 大正三年の東京駅開業の年である。 明治四十二年、 駅前広場に置かれた 新橋駅と改称したの ドイツ人技師 つい最近閉 その駅はし 当時は鳥

当時

C11型の機関 姿を誇ってい せの人々にノ 感じさせ、 スタルジアを 待ち合 勇





品川 駅

東京駅、

橋駅と、

地下を通過してきた横須賀線が、

外 Ш



駅。 られていない。 り四ケ月も前から品川駅が仮営業を始めていたことは知 気の中にさっそうと車体を現わしてすべり込むのが品 日本最初の駅は新橋駅というのが定説だが、

ている。 当初の 高輪口には、

品川駅の創業記念碑が立

で、 も 駅舎は、 岸に近く、 っ と ホームは海 南寄 今より IJ

りこんで、 ぶきが窓から入 があわてたとも 高い日には、 乗客

波 が

品川駅創業記念碑

西大井駅

昭和五十五年十月一日。 見を結ぶ品鶴線) と並行した西方う回ルー た横須賀線が、 和 ニュー フェイスである。 六十一年四月二日の 東京から一〇・三四キロ、 輸送力増強と混雑緩和の に乗り入れ、 開業。 これにともない それまで東海道線を走ってい トの貨物線 (品川と横浜、 十三分の西大井駅は、 横 分離運転を始めたのが 須賀線の駅のな ため、 地元住民が 新幹線 の 昭

野 宿+西 +両 田 喰町 昭和61年4月2日西大井駅誕生

61 - 4 -

確

駅

めてのことと注目された。 舎建設費に当てられ、 ら捻出するとし、 新駅誘致にのり出した。

それよ

間を貨物専用の品鶴線を走ることになり、 た川崎駅から、 と分離運転をはじめた昭和五十五年十月一日、 東京から多摩川を渡ると、 約六キロ経れている。 新川崎駅である。 ح の日から横須賀線は、 山側に三キロう回することになっ かつて横須賀線が停車してい 開業は、 横須賀線が東海道 品川、 横浜

駅舎は、 のダイヤ改正とともに閉鎖され、 いた東洋一の規模を誇り、 新 鶴見操車場に隣接している。 京浜工業地帯の発展に貢献したが、 物資輸送の様変りを強く印象づけた。 新鶴見操車場は、 貨物列車がひしめ 昭和五十九年

浜駅

町駅である。 明治四年、 アメリカ人建築家、 野毛浦を埋め立てて、 ブリジェンスが設計をしている。 初代横浜駅ができた。 現在の根 岸線 桜 木

古い IJ 京)を結ぶ鉄道は、 要であるか知らしめた。 幕府がペリーと日米和親条約を締結したのが、 駅ということになる。 は模型の蒸気機関車を走らせてみせて、 まず完成したのが品川駅と横浜駅 (桜木町駅)で、 こうして急ぎ敷かれたのである。 諸外国との通商のために開かれた横浜港と江戸(東 根岸線桜木町駅内に、 鉄道が日本の近代化にいかに重 横浜の神奈川宿。 鉄道発祥記念碑がある。 新 橋、 両者は日本で最も 横浜間の鉄道 この時ペ

開通すると、 明治二十年代、 横浜から西へは、 鉄道は横浜から西に伸び、 横浜駅で機関車を前から後につけかえ、 東海道線、 横須賀線が相ついで 後部

その売却益が駅

駅舎を含む地区開発事業のなか

民間企業が同地に高級マンションを建設。

駅舎建設費用を、

公有地の再開発に民間企業が全面的に協力するのは初

横須賀線 120 周年記念

辺がかつての宿場跡である。

昭和六年まで程ケ谷駅と掲げていた。

古くは程ケ谷と書い

た。

五十三次」

にも登場する宿場

保

土ヶ谷

Ιţ

安藤

広

重 の 描 L١ た

東

海

道

活している。



明治 5 年開業当時の横浜駅 鉄道開業 120 周年記念オレンジカ



赤レンガづくりの元横浜駅 の 程ヶ 駅間 日清戦争が

直

土ヶ . 駅

遠距離急行列車 軍用線はやが ŧ て

日に、 そして、 昭和五十五年に駅ビルをともなった新駅舎となり現在に至っている。 東 急高島町駅付近に新たに、 駅は崩壊。 東京駅開業にともない電車が走るようになっ 昭和三年十月十五日、 横浜駅ができた。 現在地に赤レンガづくりの横浜駅 U て かし八年後の関東大 大正四年八月十五

て開設された。 軍用線路が平 ると神奈川 部を埋め立 谷(保 ĺĆ

て 沼

るように な る

駅は明治二十年七月の 駅

帷子橋(安藤広重作 保土ヶ谷) 保土ヶ谷駅橋上駅舎落成記念より

塚駅

う運

5

走り 転を続けて

出

牧歌的風景を変貌させている。 に真新らしい住宅がその数を増して、 開設とともに周辺の宅地化が活発になり、 開始した昭和五十五年十月一日に開業をし 東戸塚駅は、 横須賀線が東海道線と分離運 それまでの た。 日に日 転 を

かれたという塚の跡が偲ばれる。 |塚公園があり、 駅 から旧東海道に出て保土ケ 江戸から東海道の 谷に向 ちなみに江戸 一里ごとに置 いかう بخ

里

町 通過となっ 和五年の横須賀線電化で、 尾川岸に駅がある。 とうたわれ、 らここまでは九里あっ 江戸から十里、 与謝野晶子に たが、 かつて指おりの桜の名所だった柏 その後、 小田 折ふしにいかずちのごと汽車過ぐる 柏尾堤の山さくら花. 開業は明治二〇年七月。 原 + 東海道線の停車が 東海道線は戸塚駅を 里。 保土ヶ谷と同じ 復 昭 Ź

線でも 抱 帰る吉田茂も業を煮やしたとか。 え 京浜工業地帯から進出した大手企業の工場 まっ 北隣り 指おりのマンモス駅だが、 一日の平均乗降客数約十八万人。 てしまう。 の開 かずの踏切。 この踏切には大磯の別邸 日の三分の ひと泣かせ 横須賀



あかずの踏切

昭和 56 年の東戸塚駅と周辺 東戸塚駅開業1周年記念切符より

駅

ばれ、 二十二年、 賀への最短地として東海道線との分岐点に選 びた時、 明治二十年に、 駅に昇格したのは翌年十一月。 ここは信号所だっ ここから横須賀線が単線運転を開 東海道線が国府 た。 鎌 津まで伸 明治 横 須

始した。 亜の大観音像は、 大船駅と江ノ電を結ぶ懸垂式の湘南モノレールは、 大船駅といえば、 ホームを砂押川が横切り、これが横浜市と鎌倉市との境になっている。 完成まで三十余年の時が流れた平和祈念のシンボル。 観音様と鯵の押寿し。 小高い山の頂から駅を見下ろす白 昭和四十五年の開通



の間四十五分と記録されている。

横須賀線の開設とともに誕生した鎌倉駅

線路は若宮大路を横断して逗

一日四往復で八本運転され、

Iţ

当時、

田と畠に囲まれてポツンとあった。

111 電車

横須賀線 111 周年記念

車で、

鎌倉、

逗子、

横須賀の各駅に停車し、

明治二十二年六月十六日、

大船・横須賀間を横須賀線が走った。

蒸気機

倉駅

倉駅

願書に、

土地を提供するとある。 北鎌倉駅は、 円覚寺、 地元住民の誘致運動で誕生した。 建長寺住職の名が見える。 諸寺遊覧のために、 の 二年に北鎌倉駅は誕生した。 にぜひ交通の便をというのである。 臨時停車場だっ た。 参禅のために、 そして駅設置には、 正式な駅に昇格したのは昭 大正十五年に出された設置 当初は夏季のみ停車 修学旅行のため こうして昭和 我ら願主が

の建物だった。

トンガリ屋根の時計塔は関東大震災をまぬがれた後、

壁面に縦じまをあしらった、

北欧風

昭和初

急勾配の三角屋根に雪止めをつけ、

けたアメリカ人建築家フランク・ライトの弟子のひとりが設計したといわれ

たび水びたしに見舞れた。ガード開通にともない、

江ノ電が駅前の旧役所前

(島森ビル前) まで伸びていた。

大正五年、

横須賀線の複線化で、

鎌倉駅の新駅落成。

旧帝国ホテルを手が

高さを調整するために道路が堀り下げられた。このためにガード付近はたび

明治四十三年に踏切がガード化。

ガードの

そこに踏切が築かれた。

この時、

下馬ま

であった段葛が寸断されている。 子へ向かう。若宮大路に土を盛り、

だたる禅刹はみな駅から程近い からあじさい寺の明月院まで長蛇の列となる。 乗降客の七割は観光客という。 円覚寺をはじめ東慶寺、 浄智寺など、名 特に梅雨時は、



ಠ್ಠ

木造の駅舎は開業当初のもの

和五年のこと。

円覚寺の境内を線路が横切ってい





現在の鎌倉駅舎

乗り入れた。 期から盛んに文学などに登場する。 昭和二十四年に江ノ電が現在地の西口に

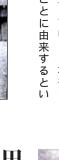
た切妻屋根の和風建築で、 にも時計塔をつけることを望んで、 昭和五十七年、 現在の駅舎は昭和五十九年十月三日落成。 駅改築が始まる。 屋根には二代目の時計台が取りつけられ 旧い時計塔は永久保存へと運動が起こっ 時計塔への市民の愛着は深く、 市民からの人気投票で選ばれ 新駅

逗子駅

われる。 延命寺に弘法大師が地蔵を安置し、それを厨子に納めたことに由来するとい 逗子は海辺で小坪と、 山側で名越切通しを境に鎌倉と接している。 地名は

候温暖、 心に、 開通とともに大いに開け、 の多くが一等、逗子組は二等が多かったとか。 須賀線には一、二、三等の別があり、 鎌倉に隣接するとあって、 開設当初の駅舎は、 逗子駅は横須賀線開設とともに開業。 次々と別荘が建ち並んだ。 風光明眉な葉山の海を控え、 ペンキ塗りの木造で、 逗子は横須賀線 葉山御用邸を中 戦前の横 葉山組 気

ıΣ たのが、いかにも御用邸を控えた逗子駅らしい。 一、二等の待合室のほかに皇族待合室があっ 皇族が発着に使用するホームには階段が 階段の柱には古いレールを使用している。 市民が使用するホームには階段があ



たのは、 山岳丘陵の多い交通不便の地に駅が開かれ 明治三十七年五月一日、 軍用の必然性からであった。 田浦駅ができた。 長浦

ムがあり、 はトンネルが印象的な駅で で電車が停車する。 ンネルに入りかけたところ トンネルを抜けるとホー 最前部が次のト 田浦駅

東逗子駅



にしようとの意向もあったが、 ここには沼間信号所があり、 和二十七年四月一日に東逗子駅ができた。 逗子駅からわずかニキロ、 地名のままに沼間駅 住民の強い希望で昭 東逗子に落ち着い かつて

寺に移したと伝えられている。 たことから政子はそれを夢告のままに鎌倉の寿福 枕に義朝が現われて、 代には源義朝の屋敷があり、 駅のある沼間は、 古くは沼浜と書かれ、 邸を壊してほしいといわれ 後に、 北条政子の夢 平 安時

駅

は海軍軍需部がおかれて 港に面して、 当時の田浦に

いた。





帝国海軍最大の軍港となってゆく。 うけつがれ、 という。 のである。 横須賀港を選んだのは、 ソワ・レオンズ・ウェルニーがあたった。 介忠順に造船のための製鉄所建設を命じた 海防の強化を痛感し、 が開国を求めて浦賀沖に来航して、 ・都横須賀は、 製鉄所の事業はやがて明治政府に 顧問はフランス人技師のフラン 富国強兵のもとで、 製鉄所に始まる。 勘定奉行の小栗上野 ウェルニー の意向 横須賀は 幕府は

する横須賀線が実現し、 ある。 IJ 横須賀駅が誕生した。 ą ようになった。 に頼っていた物資輸送に鉄道が注目される 軍の施設が増える一方で、それまで船便 長井湾は想定上の敵兵上陸の背後地で 観音崎灯台は東京湾を見渡す要衝であ こうした背景のもと東海道線に接続 横須賀は海軍の重要地であ 軍都の玄関口たる

は軍都横須賀を生んだ小栗上野介とウェル 物部門が廃止された。 ている。 はピーク時の三分の一の利用客にとどまっ = T の胸像がある 後 横須賀駅の利用客は激減し、 昭和五十九年の機構改正で、 駅近くの臨海公園に 現 貨



ンネルは、

京浜急行のトンネルと立体交差しており、京急トンネルを避けて、

最底部が満潮時の水面とほぼ同じにな

約二キロにわたるトンネルを貫く必要があっ

横須賀トンネルは凹字型に掘られた。

湧き出す地下水は揚水ポンプで地表に排出された。

距離をとるため、

横須賀駅から長いトンネルを抜けるとすぐ衣笠駅がある。

久里浜への最短

た。

横須賀ト

脈として、

鉄道の延長が急がれた。

突貫工事であったという。

軍需物資や人員を運ぶ大動 第二次世界大戦のまっ

た

だなか、三浦半島全域が一大軍事基地に発展し、

昭和十九年、

横須賀線は久里浜まで延長された。

ıΣ

ケ所同時に手で掘る人海作戦。

そして資材不足の折る

戦時中は、

労務者を運ぶために、

金谷に相模金谷の仮駅をつくった

軌道は御殿場線から移 工期を急ぐために数

横須賀停車場 (大正時代)

里浜駅

という。 された。

現在、この相模金谷駅は存在しない。

史は、 参した模型の蒸気機関車だった。 近代化の象徴が、 国は破れ、 幕府はペリーを受け入れた。 書を掲げ、 が上陸した地である。 衣笠駅とともに開業した。久里浜は、 終点久里浜駅は、 千葉県金谷へのフェリーボートの連絡地で ペリー 海辺の公園にペリー 日本は近代化に目ざめるのである。 開国を迫るペリー についに折れ の久里浜上陸に始まるといって ペリー がその後、 昭和十九年四月 大統領フィルモアの親 上陸記念碑がある。 この瞬間に、 日本の鉄道 横浜に持 日に

横須賀線開通 100 周年を記念して植樹された桜



ムの横の沼に横たわる戦火で焼けた電車

横須賀線 120 周年記念

マメ知識

鉄道一〇〇年シリーズより

そして日本国有鉄道、(国鉄)。 IRは、百年の間に幾度か改名を繰り返した。 道寮、 鐵道局、 鐵道院、 鐵道省は、 鐵道省、院線、省線、 提灯がまだ

をきかせていた。

い。いたのを覚えている戦中派も多が回送されてきて、横たわってが回送されてきて、横たわっていたのを覚えている戦中派も多い。

新橋品川

西大井

新川崎

横須賀線 路線図

衣笠

久里浜

横浜

保土ヶ谷

逗子

東逗子田浦 横須賀

東戸塚

大船 北鎌倉



最終停止信号 横須賀線

横須賀線の0ポイント

大船駅 8 番線出発信号機の手前に横須賀 線の起点を示す 0 キロポストがある。



である。 そし りていた。 τ̈́

大船駅ホームの北鎌倉寄りで、 昭和五十五年(1980)九月までは、 今では東京~ その地点から久里浜までの距離は23・89キロメートル 単独運転が行われている。 ルの地点に横須賀線の0ポイントがある。 東京駅地下ホームの0ポイントから46・52キロメ 十月以降、 久里浜間 旧貨物線を利用して分離運転が実施さ ば 関係者以外は出入りは出来な 自 前 の路線を走っているが 東海道線の路線を借

開通前に走った御召車



記録がある。 前に御召車が走ったという 行われた横須賀線に、開通 に、驚異的な早さで工事が

あった。 重山の進水式への臨席で 月前の三月十二日、軍艦八 それは、同線開通(明治 二十二年六月十六日)の三ヶ

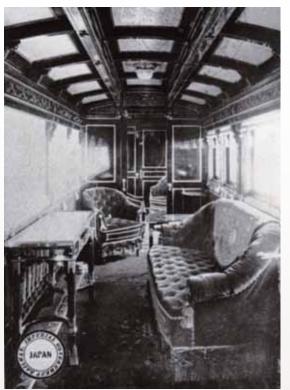
躍した報知艦で、速力二十 史としての評価の高い『横 横須賀海軍の側面と、技術 新鋭の鋼鉄第一号船であっ 須賀海軍工廠史』によると、 ノットで、一、六〇〇トン。 八重山は後の日露戦争で活

年六月に起工し、同二十二年三月には晴れやかな進水式となった。 欧米に追いつく軍備の拡充を考えた軍部待望の軍艦であったのであろう。明治二十

> 御環幸あらせらる」とある。 令長官以下に拝謁を賜ひ・・・。後一時五十分鎮守府御出門同二時十分横須賀発車 七時四十分宮城御出 しも工事完成に付、特に横須賀屯營内にて御少憩の後馬車にて鎮守府に臨み、 同工廠史によると 「軍艦八重山進水式挙行せらる。当日、天皇陛下には、午前 門新橋駅より御発車戸塚横須賀間汽車は未だ開業せられざり

に技師が不在のため開通が延長されていると記述がある。 十時二十分聖上ご到着軍艦八重山の進水式に臨まれ午後汽車にて帰京」とあった。 尚『横須賀新報』の同年五月二十五日付では、既に同線の工事が終わっているの 当時の地元紙『横須賀新報』の同年四月五日付には「去月十二日予定の如く午前

の特色ある事柄であろう。 僅かの期間に工事が終わり、 正式開業前に、明治天皇が利用していたとは、同線



御召列車内部(明治38年)

橋からの一時間の過ごし方が、なつかしく感じられる。

久米正雄の「鎌倉音頭 (初版:昭和6年平凡社)

横須賀線と文学

写した高浜虚子の『道』は、 なかでも、 または居住が盛んになるにつれ、 文学者などの鎌倉・逗子・横須賀などへの来訪 車内情景を扱ったものも多くなった。 鎌倉駅西側の住宅地が広がる地域と駅を描 街並みと駅の情景を描く 文学作品にも鉄道や

作品として名高い (別項十八頁)。

の情景を細かく描写している。 宮内寒弥の『七里ヶ浜』には、 里ヶ浜の逗子開成中学校生のボート転覆事故を書いた の横須賀線での情景を詳しく再現していた。また、七 そして横須賀駅からの上り列車の周辺の情景を描いた は戦時の英雄・山本五十六将軍の南方からの英霊帰国 芥川龍之介の『みかん』、『山本五十六』(阿川弘之)で 関係者の横須賀線車内

の終電車族の姿がリアルに浮かび、その友好ぶり、 車内の情景などが詳しく描かれ、 更に『鎌倉夫人』(深田久弥)では帰宅時の新橋からの 気を活かして描いている。 表現し、「鎌倉音頭」では横須賀線を一節、 久米正雄の『鎌倉生活の一日』では、 名高かった鎌倉文士 時刻まで明確に 二節で雰囲

「どうせ行くなら一足先に 鎌倉鎌倉行くなら鎌倉 波もささやく由比ガ浜」 君の姿はまだ見えぬ 駅の待合隅なくみたが にくきやチョークの走り書き フイと氣がつきや掲示の板に 一人で二人で三人で

その他の文士の作品描写に車窓、 車内、 駅頭の風景がある。

作品と作家名

横須賀線は「文化列車」でもあった。 その他、 『古い手帖』より蛸の唄 『或る女』 『北鎌倉周辺』『駅と梅』 『世の行く末を』『鎌倉にて』 『あの時代』『線路』 『野球チーム』 高見順日記』第3·4巻 電車を降りて』 安城家の兄弟と 時々の文化人が雑誌や新聞、 川 端 久保田万太郎 広津 門田 有島 高見 永井 里見

康成

和 郎

武郎

龍男

書籍に表現している。

高浜虚子「道」に描かれた鎌倉

東京を日帰りにする人も少なくはない。横濱に通勤する人は其よりも多い東京を離れることが余り遠くない此の駅を昇降する人には私のやうに

て擧手の禮をした。(傍点筆者) もよくプラットホームに見えた。驛長はいつも其前に立って腰をかゞめものにはにこくし乍ら近づいて世間話などをした。所謂元老の一人の顔比前迄ゐた駅長は此地に別荘住居をしている顯官だとか豪商だとかいふ其等の人は大方挙手の禮をして自由に改札口を出入りするのである。

財政家として知られ、明治二十四年と二十九年に二度内閣総理大臣に就いている。あたり)に別荘のあった松方正義のことと考えられる。松方正義は明治・大正期の理解できる。「所謂元老の一人」というのは、由比ガ浜一の鳥居(現在のNTTの鎌倉に別荘居住しているのが政府の顯官であり、横浜の豪商たちであったことが

である。横浜で手広く回漕業を営み県会議員や貴族院議員などを務めている。る。朝田又七の別荘は由比ガ濱二五八にあり、本住所は横浜住吉六、職業は回漕業庫)豪商の一人としては「まだ亡くなって間もない豪商の朝田氏」と実名で出てく「松方老公薨去」のニュースが報じられたりした。(大曲駒村「東京灰儘記』中公文大正十二年九月一日の大震災は鎌倉で罹災、家屋倒潰により負傷するが、東京では大正十二年九月一日の大震災は鎌倉で罹災、家屋倒潰により負傷するが、東京では

プラットホームからは手に取るやうに見えた。とかを穿物をよごさぬやうに難澁して歩く姿が少し高みになってゐる其荘からは洋服姿の人も羽織袴の人も出て来た。其等の人が田圃路のぬかがった。向うの方に一かたまり此方の方に一かたまりといふ風に在る別朝七暗から八時頃の間に發車する汽車には慌て、此驛に駈附ける人も多

の方に一かたまり」と別荘が建てられ、次第に拓かれている様子が理解できる。ればならず、道さえ十分整備されていない中で、「向こうの方に一かたまり、此方駅近くもいまだ、田圃や畑が残り、ぬかるみには穿物をよごさないように歩かなけ

出した儘慇懃に上半身を屈めて禮をした。赤帽の手に握らせた。赤帽は右手に其赤い帽子を取って其を右の方に突ラッコの皮を巻いた其婦人は鷹揚に、切符を受取る時過分の釣錢を其儒に鋏を入れさせる婦人などもあった。「お釣錢はいらないのよ。」と首に中にはプラットホームに這ってから赤帽に切符を買はせて改札口で驛夫

「お客様」であった。別荘地の人間関係、人事が見えてくる情景なのではないだろうか。別荘族はいわば

うに「道」である。当時、改札口が東口 (若宮大路側) 一ケ所にしかなく、そのたもとより、この短編の、主題は「駅」でも「別荘地」でもなり。タイトルが示すよ

の会話が中心に置かれている。 の会話が中心に置かれている。 単であった。したがって、自然と西側へも道ができ、そこから駅へ出入りする人が の出入りが再び始まる。再々度、柵がつくられる。その繰り返しの中で「道という の出入りが再び始まる。再々度、柵がつくられる。その繰り返しの中で「道という のとであった。したがって、自然と西側へも道ができ、そこから駅へ出入りする人が めに、町の西半分、長谷や笹目、扇ケ谷等に居住する人にとっては遠回りとなり不

である。

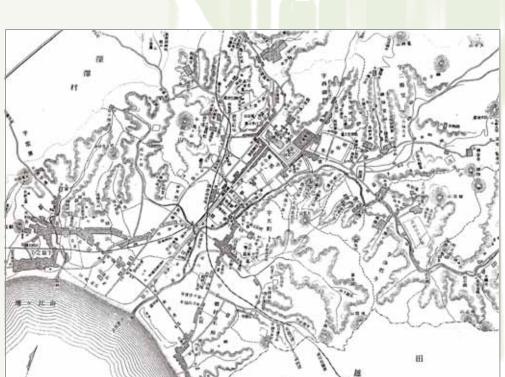
「である。
である。

である。

である。

の政札が正式に始まるのはいつのことであろうか、地下道や跨線ところで、西口の改札が正式に始まるのはいつのことであろうか、地下道や跨線ところで、西口の改札が正式に始まるのはいつのことであろうか、地下道や跨線

彼らが、明治末から大正初にかけて、朝の鎌倉駅の主な利用者であった。は政府の顯官であり横浜の豪商たちであった。横須賀へ通う海軍軍人も入ってきた。(は政府の顯官であり横浜の豪商たちであった。横須賀へ通う海軍軍人も入ってきた。(彼らの多く本来、横須賀への兵員、物資の輸送を目的とした横須賀線の建設であったが、鎌



大正時代の鎌倉駅周辺地図

そして寄付や献町を横切った横須賀線

での完成とが課せられていた。 目的ということで、 東海道線の大船信号所から駅になった大船駅を岐れた横須賀線は、 短時間で横須賀へ到達すること、工事の容易さ、 軍用の 短期間

代表からの開設希望のための請願(大正十五年)には、 力がにじみ出ている。 田や畑や小川を弧を画いて越えた線路は、やがて北鎌倉(山ノ内)へ入る。 開設当初、 駅が設置されないで協力だけであった円覚寺・建長寺と、檀徒 線路建設のための尽

円覚寺八横須賀線布設当時多大ノ犠牲ヲ拂フテ同寺境内ノ横貫ヲ承認シ 鉄道ハ山門ノ中ヲ通リナガラ鉄道ノ不便ヲ嘆ズル...」

住職菅原時保、 .駅の夏期簡易停車場設置願には、 両山信徒代表栗田伝兵衛氏らの連名で、 更に願主円覚寺住職古川 慧訓、 建長寺

- 駅指定地ガ円覚寺所有地二決定シタルトキハ、 付スル事 円覚寺二於テ直接寄
- 指定地ガ同地以外二決定シタル場合八栗田伝兵衛ガ買収シテ鉄道省 へ直接寄付スル事。」

と条件づけられている。 の覚書きがつけられており、 請願者二於テ所要増用地七拾坪ヲ寄付シ且ツ地上物件ノ移転補償ヲ為ス。」 大正十五年十一月の鉄道省からの返信も

付のかたちで利用されていったのであろう。 大船 ・山ノ内(北鎌倉)の他の場所においても、 寺領や民地が献納又は寄

> 勾配や、 街道から分かれた線路は第一のトンネル扇ヶ谷隧道に入る。 高低と曲線のあるところより、 取り合いに、 便利であったのであろう。 同隧道を堀ることが、 その後の線路 小袋坂の横幅が の

南側は、 の一つといわれている。 た法泉寺は、 が出来る。 扇ヶ谷から旧市内にかけて残された証言をたどってみると、 江戸時代後期の扇ヶ谷村絵図 (鎌倉国宝館蔵) でうかがい知ること 線路は、 山号は竹園で、 切り込みの深い法泉寺谷戸を抜けている。 今も周辺の竹の群生が往時を偲ばせる鎌倉十刹 同谷戸にあっ 扇ヶ谷隧道

じ鎌倉彫の三橋家(寿福寺前)が切断されたことを残念がっていた。 が線路の東側まであったことを表している。 丁目辺の沼や田が埋立てられたそうだ。又、 の場所と同じ様に突貫で作業はすすめられ、 当時の持主は、 開通以前の山の所有者、 河内長左衛門長義氏で、 扇ヶ谷の河内家の元当主吉太郎氏の話しによると 国家の方針・計画ということで、 鎌倉彫宗家後藤俊太郎氏は、 扇ヶ谷村絵図は、 隧道の土で、 扇ヶ谷から小町二 英勝寺の敷 同

Ιţ の正面衝突があって、 車がトンネルの手前の坂を上りきれずに、 扇ヶ谷に残る話では、 かなり後戻りして何度も反復しながら進んだことや、 火が上った事などを伝え聞いているそうだ。 日露戦争の時、 横須賀馬堀の重砲を戦地に運ぶ列 前と後押しの機関車を配した車列 単線のころ、 列車

١J の土地に往き来出来る様に踏切りが数多くあったり、 たりの配慮があったそうだ。 駅に近づいたあたりには、 人家や耕地も多かったため、 枕木型の道境が抜けて 分断された反対側

辻町の建設業石津一男氏の家も線路の下になり、 と材木座に分断されている。 土地の分断のはなしは、当時人々の生活のあった沿線に数多く残っており、 残された土地の地番は、

大

地

点が土盛りされた。 下馬の延命寺もやはり削られて、 寺領が狭くなっている。 若宮大路も横断

横須賀線 120 周年記念

柬

扇ヶ谷村絵図(江戸末期)

が出来た。

やはり、

東西は自由に往来 出来るまで、

駅の

かも知れない。 民間の土地利用の 扇ヶ谷と同じく、 力があったから

協力であったのであろう。 開平右衛門と弟の保兵衛が寄付や提供をしており、今も県知事の感謝状が残 されている。 鎌倉駅の土地は、鉄道計画時、 明治三十年の絵図によると、駅周辺は、 東口には、 これは、 日に数本の列車客を目当てに商家が出来てきた。 後日の北鎌倉駅開設の経過を見ても地元発展のための 東鎌倉村・西鎌倉村の総戸長を務めてい 西口には人家がなく、 広漠たる畑

当時繁栄していた長谷・坂ノ下や材木座にも便利で、 く、障害の少なかっ 若宮大路にも近

であったようだ。 設置の基本的な考え 各 た土地...... それが 地で見られた駅

た土は、 埋立てに使われた。 の土盛りと材木座 く東へ廻り名越隧道 へ。トンネルから出 横須賀線は、大き かつて地下道が やはり路盤

 株道に提言を行った 鎌倉同人会=

> が作った同会の提案は、 四年 (1915)の同会発足以来、 も大きかったのであろう。 横浜への足である鉄道への必要・ 設などの功績が有名であるが、 段葛への桜の植樹、 東京から移住した有識者と地元有志 多の提言、 通機関である横須賀線にも、 を行っていた鎌倉同人会では、 街づくり」、「生活改善」などの提言 改善希望を行っていた。 鎌倉国宝館の建 鶴岡八幡宮 東京・ 期待

画を陳情した。 舎を北側へ移し、 それまで現東急ストアの裏にあった駅 まった鎌倉駅の改築を鉄道院に提言 発足の年 (大正四年)には、需要の高 広場を大きくする計

鉄道は町民、市民のものであった。 降階段の増設の提言、公衆水飲場を昭 戦後まで親しまれていた。それから乗 その駅舎は大正十二年の震災にも耐え 利用者が増え、たくさんの車の出入り も予想されだした時期の展望であった。 十二年に寄付している。 大正五年に二代目駅舎が完成した。

横須賀線一二 周年にあたって

賀には旧海軍の軍港・工廠、旧陸軍の砲台が造られていた。その軍の要請と三浦半島の産業振興のための基幹として開通した。 それから一二〇年。大船から鎌倉、逗子、横須賀を経て久里浜までの三浦半島の血脈として活きている。 明治二十二年 (1889) 六月十六日、横須賀線は三浦半島の動脈として誕生した。それ以前に東京の防衛のため、

そして地域の近代化への貢献は計り知れない。

や軍需品を送った。そして終戦で癒えた兵員を南から郷土へ還した。 旧海軍は日清、日露の戦略にこの鉄道を利用した。兵担基地に人々や物資を運び、大東亜戦争では久里浜から南方へ兵員

白帯車に米兵が乗り、東南アジアからの義勇隊は国へ帰って行った。

このようにその時々の話題があった。

鉄道の必要から当時の国家は横浜(桜木町)の東京湾側から横須賀への路線延伸を考えたが、鎌倉の発展のため、土地の

有志は土地を国に献納して、現在の路線を計画してもらった。

業家が鎌倉に着目し、続いて文化人や別荘族が増え、御用邸も出来た。 以来一二〇年。明治の賢人たちの展望がなかったなら、今日の鎌倉の発展はなかったであろう。それから保養のため、実

横須賀線のレールは宇都宮、内房・外房へ伸び、企画電車は他地へとつながってゆく。二十一世紀の交通のアクセスは多

様化したが、今後とも鉄道の恩恵とターミナル性は変わらないであろう。

ここに市民として一二〇周年をお祝いし、今後の発展を祈りたいと思います。

また、この行事を催するにあたり、ご協力を賜りました関係各位に厚く御礼申し上げます。

横須賀線一二〇周年記念事業実行委員会

委員一同

委員長

鎌倉駅の歩み



明治時代のホーム



開設時の鎌倉駅



旧鎌倉駅舎



震災で崩れたホームと難を逃れた駅舎 (大正時代)



ガードの改修工事



現駅舎の組立工事



今日の鎌倉駅

横須賀線 120 周年記念

THE PHANANA

昭和 40 年代



鎌倉市役所前 昭和 40 年代



江ノ電ビルの工事 昭和 57 年

あのころの景色 鎌倉駅 西口



昭和 40 年代



平成元年



西口広場の 旧駅舎時計台

あのころの景色 鎌倉駅 東口



日本実業銀行開店 若宮大路 明治 40 年代



若宮大路 出初式 昭和30年代



東側正面 明治時代



江ノ電を望む 昭和 19年



正月寸景 昭和 40 年代



旧市役所庁舎 昭和 30 年代



ネオンサイン広告 昭和 30 年代



旧西武百貨店 昭和 40 年代



東口北側風景 昭和 40 年代



小町通りパレード 昭和 60年



蛭子神社祭礼 平成5年



鎌倉駅開業 100 年記念 平成元年

横須賀線 120 周年記念

大船駅 大船駅



横須賀線大船自動車道架橋工事 昭和 5 年



田園都市構想 昭和初期



大船駅西口全景 昭和 28 年



現大船駅全景

■■■■ 北鎌倉駅

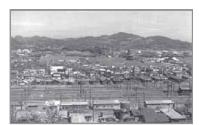


北鎌倉駅開業 昭和2年

大船駅 北鎌倉駅



鎌倉山行の自動車 昭和5年



田園都市風景 昭和 26 年



現大船駅の工事 平成2年



現大船駅北口の落成式



北鎌倉駅開業 昭和2年

関東大震災と 横須賀線

けても三浦半島では大きな被害を生じた。相模湾が発生源の大正十二年九月一日の関東大震災は、首都圏、

わ

幹線の東海道線とともに膨大な被害を受けた。 活に密着していた鉄道網も寸断され、震源地に近かった横須賀線も、運行が軌道にのり、物流や人の交流に、通勤や通学に、足 として生原から三浦までのみならず東京、横浜にも大きな損害を与えているが、その日、鎌倉沖南西約四十キロの相模湾で発生した地震は沿岸の小田

害状況と、その応急処理は、約二ケ月後の十月二十七日、担当の鉄道後の電化計画は、大幅に遅れることにもなった。横須賀線の具体的被蒸気から電気へと、電化工事がすすめられていた時期であり、その

事遂行に当っていたと思われる。されている。同事務所は当時全線の電化の工省第二改良事務所長から鉄道大臣に報告が出

五号随道 (七釜)及び八号随道 (吉倉)の五号随道 (七釜)及び八号随道 (吉倉)の五号随道 (七釜)及び八号随道 (吉倉)の日い。

二十三日には、田浦・横須賀間の単線復旧



震災で焼け残った駅舎

主な横須賀線の被害を記録でみると、

(大船・鎌倉間)

扇谷随道が一部損壊するとともに、扇ケ谷架道橋の袖石が破壊。円覚寺踏切道の前後の築堤が約三呎沈下するとともに、線路の法面が孤張

(鎌倉・逗子間)

鎌倉駅構内の築堤が全般的に一呎六吋の沈下。

二呎傾斜、下り線の分約二呎傾斜、橋梁前後で約二呎沈下した。滑川橋梁(徑間三十呎)の東橋台上下線共に前方に約六呎傾斜、西橋台上り線約八幡架道橋(徑間十七吋二連・三十呎一連)東橋台約一呎二吋が傾斜。

大町川の開渠上り線八呎、下り線四呎徑間が縮少。

名越側の築堤 (約二百六十四呎) が一呎六吋沈下。

名越随道(第二号)の入口上り継坑門の上部の土砂が崩壊

(逗子・田浦間、田浦・横須賀間)

(註一呎:約〇·三メートル、一吋:約二·五センチ) 料の補填として後日鉄道省から千五百八十八円が支払われている。 めかも知れない。長期にわたって、組織的な応援のあった海軍工廠の職工の 給傷旧に努力がはらわれたのは、横須賀線の成りたちと重要さが認識されていたた復旧に努力がはらわれたのは、横須賀線の成りたちと重要さが認識されていたた横須賀線の特徴である谷合いの線路と随道のため被害も多く、復旧に時間がか(対立 日汐間 日汐 村の線路と随道のため被害も多く、復旧に時間がか(対立)

「新聞が読める通勤電車」 をめざして傾須賀線の分離電車

ることになった。 横須賀線が、通勤ラッシュの緩和のため、昭和五十五年十月一日から分離運転をす開業以来、しばらく東海道線 (湘南電車) を利用して東京駅まで乗り入れていた

れて千葉方面にルートが連結するというものだ。に入り、その先は地下にもぐって東京駅地下ホームへ入り、さらに総武線に乗り入利用。いままで停車していた川崎駅方向へは行かず、新たに新川崎駅を設けて品川大船から東京へは、従来品川と鶴見の間で使われていた貨物専用線(品鶴線)を

されると、もくろまれたのであった。船・東京問の新ルート利用で、朝のラッシュ帯の電車も増発され、通勤地獄が解消船・東京問の新ルート利用で、朝のラッシュ帯の電車も増発され、通勤地獄が解消に、強縮率三百十一パーセントと、全国一のスシ詰め通勤電車だった横須賀線が、大

さて、横須賀線の分離運転で総武線乗り入れとなった時、グリーン車廃止問題がの大改造は今後望めないと言い切られた一大プロジェクトであった。計画は約十五年もの歳月と三千三百億円をかけた超大型級。首都圏ではこれ以上

よる乗客が多い。総武線のほうがグリーン席の売り上げが良いとのことだ。ないが、グリーン車利用客は、横須賀線では定期券乗客が多く、総武線では切符に通車を増やして混雑回避をしたらというのである。この間題はいまだ具体化してい起った。東京から総武線となる横須賀線に、グリーン車利用客が少なくなる分、普さて、横須賀線の分離運転で総武線乗り入れとなった時、グリーン車廃止問題が



大船駅と鎌倉駅の歩み

大船駅

船駅は、 であり、 駅である。 ている他 と島式ホーム五本には一日千七十本の旅客列車が発着し、 と、ほぼ半数の乗り換え人員があり、 尾川を境として東京方が横浜市栄区、 東海道線・横須賀線・根岸線の接続駅となっている。 駅の所在地は鎌倉市であるが、 古都鎌倉市は人口十七万三千四百七十五人(平成二十年十一月一日現在) 大船駅は、 特に春・秋の観光シーズンには、 湘南モノレールの接続駅でもあり、一日約十八万人の乗降人員 大船運輸区 神奈川県の中心に位置し、 ,鎌倉車両センターの入出区を含めた運転拠点 ホームを横断する形で砂押川が流れ、 神戸方が鎌倉市大船となっている。 運転線路は客線十線、 鎌倉・湘南方面の玄関であり、 鎌倉を訪れる客で賑わう。 旅客を輸送し 貨物線二線 大

所在地 明治二十年七月十一日横浜~国府津問単線運転 〒二四七 — 〇〇五六 信号所として発足 鎌倉市大船一丁目一番一号

明治二十一年十一月一日駅に昇格運輸営業を開始

鎌倉駅

開通の日の列車運行時刻

平成十二年十月に関東の駅百選に認定された。駅付近には、神社仏閣

現在の駅舎は三代目で、古都のたたずまいを感じさせる駅舎として、

心にあり、市民の声を反映したモダンな三角屋根と時計台が特徴である。

鎌倉は武家が初めて自ら造った政権都市である。当駅は「鎌倉」

自然に恵まれた四季折々の花々を楽しみに、幅広い年齢層の客や遠足 鎌倉五山、史跡とともに、三方を山で囲まれ谷戸と呼ばれる無数の谷と

下り						
大船	鎌倉	逗子	横須賀			
9:30	9:44	9:56	10:15			
11:30	11:44	11:56	12:15			
16:15	16:29	16:41	17:00			
19:35	19:49	20:01	20:20			
上り						
横須賀	逗子	鎌倉	大船			
7:15	7:36	7:48	8:00			
10:30	10:51	11:03	11:15			
14:55	15:16	15:28	15:40			
18:15	18:36	18:48	19:00			



大船駅 (明治21年)

修学旅行の学生などで一年を通して賑わう。

方だけが開いた籠のような地形からきている。 鎌倉地名の由来は、 鎌は穴、倉は谷で、穴の多い谷の意。三方が山に囲まれ、

所在地 鎌倉駅 〒二四八 — 〇〇〇六 鎌倉市小町一丁目一番

(開業当時:東鎌倉町小町) 大船起点四キロ四八○メートル(東京起点五○キロ九八○メートル)

北鎌倉駅 〒二四七 一〇〇六二 鎌倉市山之内五〇 大船起点ニキロ三二〇メートル(東京起点四八キロ六六〇メートル)

鎌倉駅 明治二十二年六月十六日横須賀線大船駅~横須賀駅間開通

北鎌倉駅 昭和二年六月一日 (仮営業) 開業

昭和五年十月一日 (本営業開始)

明治 22 年 7 月 1 日改定時の時刻表

	大船	鎌倉	逗子	横須賀
下 り →	7:35	7:49	8:01	8:20
	9:45	9:59	10:11	10:30
	13:45	13:59	14:11	14:30
	16:05	16:19	16:31	16:50
	18:15	18:29	18:41	19:00
	20:30	20:44	20:56	21:15
上 り ←	7:25	7:13	7:01	6:40
	9:32	9:20	9:09	8:50
	12:00	11:48	11:36	11:15
	15:33	15:21	15:09	14:50
	17:45	17:33	17:21	17:00
	20:15	20:03	19:51	19:30

大船・横須賀間の運賃 明治 22年6月16日より施行

駅名 等級	大船			
上等 中等	9 銭 6	鎌倉		
下等	3			
上等	15	6銭		
中等	10	4	逗子	
下等	5	2		
上等	30	21	15 銭	
中等	20	14	10	横須賀
下等	10	7	5	

キロメートル)の営業が開始された。 の改正から二往復増加の一日六往復となり、上下列車とも、本線列車に接続して運 海道線の全通による時刻改正が鉄道局線全線にわたって行われたが、横須賀線はこ ピードアップし、表定速度は毎時二十七・八キロメートルになった。 転された。 明治二十二年六月十六日、 また、明治二十三年一月一日の改正から、 明治二十二年六月十六日、 中等は下等の二倍、 上等は下等の三倍と定められた。(一マイル=一六〇九 横須賀線大船・横須賀聞十マイル三チェーン(十六:一 横須賀線大船・横須賀間が開通後、 この区間の賃率は一マイルにつき下等一 横須賀線列車は運転時問三十五分にス 同年七月一日、

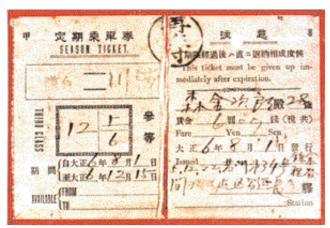


銭

三四四メートル)



東







横須賀線のあゆみ(明治~昭和)

昭和元年12月25日 大正元年7月30日 14 13 年年 12 12 月月 13 25 日 43 43 41 年年年 10 4 10 月月月 30 1 日 日 23 22 年 年 1 月 月 1 日 27 24 24 年 年 年 11 12 1 月 月 月 10 年 7 月 30 年 11 月 19年4月1日 9年10月19日 6年3月 5年9月13日 3年8月12日 5年10月1日 5年3月15日 5年3月15日 2年6月1日 元年12月27日 12年9月30日 12年9月1日 37年5月1日 35年9月25日 22年6月16日 22年3月25日 21年11月1日 21年1月 20年5月11日 20年4月22日 20年3月10日 7年9月1日 12年9月8日 東京・横須賀間電気機関車を電車で運転開始。 関東大震災により不通となっていた横須賀線全通。 横須賀線大船・鎌倉間複線開通。 鎌倉 若宮大路の国鉄踏切をガードに改修。 新橋・横浜間、 横須賀線でイタヤー氏タブレット式単線用閉塞器による通票式閉塞方式を施工。 横須賀線に新聞輸送荷物電車運転。 横須賀線電車に社内広告の取扱い開始。 北鎌倉駅仮設駅として開設 (鎌倉駅長管理) 逗子・原宿間に霊柩列車、逗子・東京間にお召列車を運転 横須賀線の電化工事完成。東京横須賀間に電気機関車による運転を開始、 線路の被害区間延べ営業 キロ584.2KM) 鎌倉駅は無事。 横須賀線沼間・田浦間複線開通。 横須賀線鎌倉・逗子間複線開通。 横須賀線逗子・沼間間複線開通 大正と改元 江ノ電開通 (小町・藤沢間10・3キロ) 田浦駅開業。 大船・横須賀間 大船・横須賀間 鉄道 電信、大船・横須賀間開通。 横須賀線の工事に着手。 建設予算額45万円を通達。 北鎌倉駅本駅として開設。 大正天皇崩御昭和と改元。 横須賀線田浦・横須賀間複線により全線複線完成。 大船・横須賀間 新橋・神戸間全通直通列車運転。(横須賀線一日六往復) 横須賀線の実測に着手を指令 内閣は横須賀線開設を可決。 横須賀線電車にはじめてトイレが設置される。 一日10往復20本に改正。 上下16本運転。 上下14本運転。

海軍大臣西郷従道、陸軍大臣大山巌が連署で内閣に横須賀線大船・横須賀間建設の請議。 横須賀守府長官中牟田倉之助が海軍卿川村純義に軍用鉄道の開設を建議

12月に測量完了。

横須賀線大船・横須賀間単線で開通、蒸気機関車で45分。 一日四往復運転。 鎌倉、 逗子、

横須賀駅開業

横須賀線の時刻改正実施 (運転時分35分にスピードアップ)

運賃等級を1・2・3・等級制とする。(明治5年3月運賃等級を上・中・下等に区分)

新橋・横須賀間の列車に喫煙車を連結

東京から直通運転

泉各り皮唇区閉正く営業 ドコ584.2くMン 兼倉沢は悪富。 関東大震災により国鉄大被害。(焼失した駅有楽町ほか16、倒壊大破した駅大船ほか15、焼失又は破損した車両83両、村彡資終汗間・F泝間补終閉近

使用機関車1040形(ED50)6000形(ED51)

関東大震災により不通となっていた大船・鎌倉間復旧。

横須賀線横須賀・久里浜間開通、衣笠駅・久里浜駅開業。

運輸通信省が運輸省となる

横須賀線2等車進駐軍専用となる。(白帯車)

20年5月18日



