

# 汽笛一斉新橋を

## — 鉄道先進国／相模国 —

先日、ある経済団体祝賀会で因幡狸／石破宰相が「日清戦争まで日本の人口ナンバーワンは新潟県。日本海側を裏日本なんて呼んでほしくない」と挨拶しました。鳥取出身宰相の言い分はその通り。しかし古代出雲神話を除けば、東海道・東山道・北陸道を比較すると、鎌倉幕府成立からは東海道が主役。江戸時代は北前船で日本海側も非常に繁盛したものの、近代に入り脇役に。近代鉄道は東京（とうけい）新橋と横浜を結ぶ突貫工事で完成。以来、鉄道「初物」は東海道中心に展開\*1。＜三級鉄乗りファン・銭屋小金丸＞

### ■相模国の歩み—武蔵一部含む

現在、東京都と神奈川県東部は多摩川を境に区分。近代までは川崎・横浜の大部分は武蔵国。今駅伝でよく中継される権太坂が国境。東国（関東）は上野・常陸・上総・下総と大国多く、上総も含め親王受領国が目立つのに対して、相模は土地狭く生産力も並の国／上国。

古代はヤマトタケル東征神話くらい。国庁と国分寺は現・海老名市（異説は平塚市）、一宮は現・寒川神社と想定。高麗人／帰化人が大磯（高麗山）に上陸し、川を遡ったらしい。上総国府から京に戻る『更級日記』には、大磯浜の美しさや足柄峠の寂しさが活写されている。

平安末期から武士団成長、頼朝が鎌倉に幕府を構えてから上方に対する東西対抗軸。鎌倉期には貴族・武士・後家・僧侶の往来が盛んに。「いざ鎌倉」の合言葉のように鎌倉街道（上：府中から上州、中：下野、下：常陸房総）整備。メインは上街道。鎌倉末期から室町までは、多くの軍勢がドタバタと東奔西走南北往来。歴史は忙しすぎる！

十五世紀末からは元祖『七人の侍』伊勢新九郎が伊豆・小田原を占領。後に北条五代で関東に覇を立てたものの、太閤征伐でおじゃん。江戸時代は小田原城のみ。残りは譜代大名・旗本領に細分化。そんな中、幕末に二宮尊徳翁が出て殖産興業を進めた。本当の偉人です。

近代の相模語るには、幕末の神奈川（現・横浜）開港が大トピックス！東照神君が江戸に幕府を置いたように、何もなかった寒村があつという間に貿易でハイカラ文明地として急成長。新聞もビールも皆横浜発。八王子・秩父・上州・信州と結んだ生糸貿易繁栄の名残は三溪園に残されている。横浜は関東大震災で東京以上の大被害！これについては横浜シネマ現像所（現・

ヨコシネディーアイエー）の映画に記録されている。

### ■地勢

西北は山、東は東京湾、南は太平洋。房総や伊豆と比べると、ちっぽけな三浦半島が突き出る。

●海＝ハマの港・鎌倉・横須賀軍港・湘南イメージが強いので、神奈川＝海になりがち。ところが、どこい・・・

●山＝西北部は丹沢山地と箱根で、千メートルを越す山々が連なる。サル、カモシカ、イノシシ、クマも！足柄山金太郎は熊を掬い投げ。伊勢原で猪鍋を振舞われた。大山は雨降り信仰。江戸期は手頃なハイキングコース+精進おとしで大山詣が盛ん。余が相模原にかよっている頃、雷が落ち死人が出た。おお怖！。

＜図表1＞神奈川県内の主な市町村人口（2024年）

団体名	人口	人口の増減
神奈川県	920.3万人	↓
・横浜市	375.3	↓
・川崎市	153.5	
・相模原市	71.6	
・横須賀市	37.9	↓
・平塚市	25.7	↓
・鎌倉市	17.5	↓
・藤沢市	44.5	↓
・小田原市	18.6	↓
・茅ヶ崎市	24.7	↓
・逗子市	5.8	↓
・秦野市	15.9	↓
・厚木市	22.3	↓
・大和市	24.6	
・伊勢原市	10.0	↓
・海老名市	14.1	↓

出典：神奈川県ホームページ  
「令和7年 市町村別人口、世帯数（2025年1月1日現在）」（速報値）より

●丘＝川崎・横浜は武蔵から連なる多摩丘陵、アップダウンがきつく丘・坂多し。横浜も同じく。横須賀中央駅近くの住宅地は、高齢化とともに空家増加。KO大学湘南キャンパスなんて、鎌倉街道・乳牛小屋・ごみ処理場を超えた山の中。余の「湘南」イメージは完全に壊された。

●川＝ちょうど丹沢山系からは小田原脇を流れる酒匂川。相模中央を流れ、国を東西に分離する相模川(馬入川)。横浜を南北に分ける鶴見川。東京境の多摩川(旧六郷川)。

## ■現況

神奈川県は人口920.3万人。四十七都道府県銀メダル！大阪府より多い！！ただ横浜・川崎・相模原と政令指定都市三つ。県知事は人口の1/3を治めているだけ。ねえ黒岩くん暇でしょ。面積では43位、工業出荷額銅メダル、商業消費5位。また人口は横浜・川崎を中心に東に集中。多くの市が人口減少に転じている<図表1>。

横浜は余の世代だと憧れの街、「ブルーライト横浜」。「港の見える公園」デートなんていうと、前日から眠れなかった。ワクワク。海浜族も湘南ブランド。『太陽の季節』主人公は決して九十九里では泳がない。松竹大船、古都鎌倉、大磯ロングビーチ、サザン、茅ヶ崎市役所前には若大将様銅像が鎮座します。

一方、川崎市・横浜市港湾部は大正末から重化学工業が栄え、煙突モクモク。高度経済成長期は品川・大森・蒲田と京浜工業地帯形成。平塚は戦前海軍工廠の流れ。相模原三菱重工、鎌倉三菱電機、厚木ソニー、戦後は日産自動車モータリゼーションで栄えたのも今は昔の物語。横須賀は軍港として発展。敗戦後米海軍が大きな顔でのさばり、我らは端っこに停泊。

今や海外からの人・文物は空港中心。ハマの威光は薄れた。さらに産業サービス化で大東京の周辺地域／住宅街化している。東急・小田急沿線に住む川崎住民は「二子玉川」「百合ヶ丘」と言って、「川崎」住民とは名乗らない。確かに1960年代の川崎駅前には小汚かった。旧・川崎球場はしょぼかった\*2。横浜も、昔のイメージで港の見える公園なんて思っているのは余の如き滅びゆく昭和族。港北区・都筑区新住民は丘の横浜。

## ■相模の鉄ちゃん

### <旧国鉄／JR>

●JR東海道本線＝明治五(1872)年6月12日、新橋(汐留)－横浜30キロが仮オープンした我国初の

<図表2>開業時の新橋－横浜

距離	32.3km
時間	平均53分
料金	上等 1円12銭5厘 中等 75銭 下等 37銭5厘(翌年、若干値下げ)
明治6年 旅客収入	1日平均4,347人、1年173万人 43万円
貨物収入	2万円

鉄道。お雇い外人指導のもと、突貫工事。現在の東京港区は海の上に築堤して鉄道を建設した。これについては当時の錦絵や写真で記録が残されている。それまでのてくてく・カゴと比較して、とにかく速く新橋－横浜を53分で結んだ。電信共にと文明開化の力を見せつけた<図表2>。部分的に各地で建設が進み、明治二十二(1889)年、新橋－神戸六百キロ東海道本線が完成。足柄峠・木曾川・関ヶ原と、難所も乗り越えた。

なを建設当初は、機関車・レール全て英国製、ついで北海道は米国製、その他独製で、機関車とレールが国産化するのは明治末から大正にかけての国内鉄鋼業確立にある。相模内では国府津から足柄峠越えて現在の小田原－熱海－沼津経由になったのは、一大難工事で多くの犠牲者を出した昭和九(1934)年の丹那トンネル開通後。戦前の特急富士・特急燕、戦後の夜行個室寝台特急あさかぜと伝説の優等列車が走っていた。現在は東京上野ライン・新宿湘南ラインで、宇都宮、高崎(新前橋)から熱海まで。特急列車は臨時便を除くと、伊東・下田(一部修善寺)に行く踊り子号だけと寂しい。主要路線だけに電化も早く、昭和三十二(1957)年には神戸までオール電化。新幹線以前の花形電車特急こだまは、神戸まで6時間50分。浜松までは海というより山が多い印象が残った。仙台に行くための東北本線・常磐線と比較すると、馴染みは薄いが東京モンには東海道線＝湘南電車というイメージ強し。昭和三十年代は、熱海は新婚カップル定番\*3。

▶路線＝川崎駅前には再開発で綺麗になった。横浜も鶴見川で風景が変わる。ハマ過ぎて次第に丘が目立ち、大船越えるとやっと湘南らしくなる。昔は驚いた大船観音も、今は小さく可愛く見える。藤沢で進行方向右手に富士山が顔出す。昔は辻堂で海の松並木が一望できたが、商業施設繁栄でもう昔話。平塚川で風景がまた変化。大磯は<何はなくても高麗山！>。そして高い山でないものの、開発規制されているので山なみが広重「東海道五十三次」。鴨宮で南

に松並木と海が見え、国府津。丹那トンネル開通以前は、足柄峠越えの重連蒸気機関車はじめ一大鉄の街だった(北海道岩見沢と同じ)。小田原過ぎて、いよいよ東海道線でも一二を争う絶景が。早川では海と北側は寺や新幹線。そして真打は根府川駅。大正大震災で大被害が出たが、後ろを振り返れば東に鎌倉や三浦半島、冬だと房総半島も視認できる。崖下の海もいい。初島や大島も。ここから熱海は、まさに湘南電車！！

●**JR御殿場線**＝旧東海道本線で、丹那トンネル開通後「御殿場線」に。国府津－沼津六十キロで、相模／足柄越えは谷蛾駅まで二十キロ。複線で完成したものの、戦時中「不要不急」金属供出であえなく単線に。インフラ壊して戦争に勝てるか？

▶**路線**＝要は足柄超え。御殿場から発する酒匂川沿いをくると半回転。相模側はそれほど峻険に思われないが、昔の蒸気機関車では大変だったらしい。坂は鉄の天敵なり。それよりもなんと国道246(青山通り)がここまで伸びていることに驚く。小田急ロマンスカー特急が、松田経由で御殿場まで乗り入れている。

●**JR横須賀線**＝大船から久里浜までの23キロ路線。東京人にとって横須賀線＝鎌倉。小津映画で憧れた北鎌倉のイメージが強い。東京から鎌倉は約五十キロ。大船までは東海道線と思っていたが、現在は品川から別ルート。さらに君津・木更津からも電車が伸びている。大船－横須賀が明治二十一年に建設された理由は、横須賀軍港への軍事路線。

▶**路線**＝東海道線と同じだったが、やはり北鎌倉の閑静な路線が円覚寺・建長寺などの寺敷地内を通過していることにびっくりシャックリ。

●**JR京浜東北線**＝大宮から大船まで約60キロ。横浜までは東海道線と並行。川崎－横浜は京急と競争。武蔵人にとって中央線／橙、山手線／緑、京浜東北線／青という認識。日中は快速も走っている。横浜駅変遷で、路線も変化している。桜木町・関内・石川町・山手とかつてのハマ中心地をめぐるが、繁華街も次第に移動している。

▶**路線**＝特に新杉田から三台(洋光台・港南台・本郷台)は高級住宅地として知られるが、アップダウンきつく高齢化人口減も見られる。

●**JR相模線**＝相模を南北一直線の鉄。茅ヶ崎から相模原橋本まで南北33キロ路線。途中まで相模川沿いと相武台台地疾走と言いたいが、所詮単線。よく駅で対向車待ち。大正年間、相模鉄道が敷設

したのを戦時中お召し上げ。住民の複線化要求にもウマの念仏と、いかにもJR東日本らしい。

▶**路線**＝厚木で小田急、海老名で小田急・相鉄線と乗り入れ。橋本の発展ぶりに驚く。沿線は大山を横から眺められる。

●**JR南武線**＝川崎から立川まで北西33キロ(本線)。大正年間に南部砂利鉄道として創立され、浅野財閥などの支援で昭和初期に開通。当初は工業貨物用だったが、戦後は次第に通勤用に。実は川崎市は東西に長く、「川の手文化」をテーマとしていた。東は工業地帯だが、西は王禅寺といった美しき里山がある。支線も含め、鉄ファンにとって一度は行くべきところかも。

▶**路線**＝余が学生時代初めて乗った時は山手線お古で床が木製、乗客は朝から酒臭い。競艇・競馬・競輪電車と言われていた。しかし今や川崎内部の通勤通学＋沿線私鉄との乗り継ぎが中心で、朝夕は混んでいる。川崎から稲田堤までは16駅が川崎市、ついで稲城・府中・国立・立川と武蔵国となる。武蔵小杉駅は横須賀線・湘南新宿ライン＋相鉄線直通・東急東横線・目黒線と一大ターミナル化。タワマン群と並んで川崎聖地。大混雑ぶりもすごい。鉄に詳しくない人は茶色の相鉄電車見てびっくりシャックリ！武蔵溝ノ口も発展。こっちは東急田園都市線・大井町線との乗り換え。以前は乗り換えが意地悪だった。ちょっぴりハイソで昼間から女子高校生が群がってる？登戸はあまり見栄えがしないが、小田急との乗り換え。稲田堤は京王線との乗り換えだが、距離があり過ぎる。ここまで16駅の4つが「武蔵」を主張！川崎は武蔵だ。

●**JR南武線支線**＝南武線尻手駅から京浜東北線八丁畷を経て浜川崎まで4キロ。まさに工業地帯に行く。

●**JR鶴見線**＝京浜東北鶴見駅から広い鉄道路線をまたいで川崎市扇町まで行く路線。川崎・鶴見工業地帯を結ぶ。合計10キロ足らずだが、海芝浦支線、大川支線といった各埠頭・大工場を目指す。主に大工場通勤者のための通勤路線だが、鉄ファンにとって見逃せない場所が多い。昭和初め開業で、駅名の「浅野」「安善」という名前も京浜工業地帯を形成した浅野セメント、安田財閥に因んでいる。鶴見の次の国道駅はアールデコスタイル駅舎で非常にユニークな内部構造をしていた。海芝浦はなんと東芝工場に到着し、びっくりする。

●**JR中央本線**＝ほとんどの人が忘れていますが、中



央本線高尾の次相模湖・藤野は政令指定都市・相模原市の駅。十数年前相模湖(旧浅川)で降りたら、懐かしの神奈中バスが！調べたら、ここから伊勢原厚木方面に行けるらしい。このバスも今は廃線問題が出ている。

◎**東海道新幹線**＝先の東京オリンピック時／昭和三十九(1964)年に、東京－新大阪で開通した新幹線。相模では新横浜・小田原の二駅。東京・品川をスタートした新幹線はカーブや音規制のため、新横浜までトトロ走る。新横浜は余の大学生時代には何もなかった！今や新開地として大発展。イベントも多い。ここを出ると少し速くなるが、高麗山を左手(南)に見て北には大山で、あっという間に小田原。

### ＜私鉄＞

●**京浜急行電鉄**＝相模の私鉄というと小田急が連想されるが、川崎大師線から出発した京浜急行がトップバッター。今や経営資源は羽田空港に傾いているが、東海道線(京浜東北線)と競争していた頃を思い出す。仕事で新子安に通っていた。京急好きなのは、関東では稀な標準軌1435を採用している点。以前は踏切が多くその特徴を生かしきれなかったが、品川－川崎／羽田は高架・地下化が進んでいる。また横浜駅過ぎるとくねくね走り、丘陵の多い地形。弘明寺あたりからは三浦半島の趣。

京急は明治三十二(1899)年、川崎－川崎大師を結ぶ川崎電気鉄道が開業、京浜電気鉄道と改称してから蒲田・大森に路線延長。震災後、大正十五(1925)年に高輪、昭和五(1930)年には横浜、それ以降三浦半島を南下した。国鉄(JR)と競争していたと書いたが、三浦半島でもJR横須賀線と絡む。

- ・大師線＝京急川崎－小島新田4.5キロ
- ・本線＝泉岳寺－堀之内－浦賀57キロ(三浦半島東部)
- ・久里浜線＝堀之内－三崎口13.4キロ(ほとんどの特急はこっちなので本線だと思っていた)
- ・逗子線＝金沢八景－逗子・葉山6キロ(三浦半島の西付け根。すぐ近くにJR駅がある)
- ・空港線＝京急蒲田－羽田ターミナル6.5キロ、(相模ではないが、現在のドル箱路線。昔は国道一号を通過して渋滞の元だったが、高架になった。京急蒲田は品川・横浜両方から電車が来るので、乗り慣れてない人は要注意)
- ▶**路線**＝とにかく都営地下鉄・京成と結んでいる

ので、長い路線が印象。そのうち羽田－成田ラインに改称か？高架になってすごいスピードという感じが消えた。秋冬は、高架になった梅屋敷あたりで富士山ご対面。京浜工業地帯も工場減少で、マンション目立つ。ただ金沢文庫からは先は、海浜地形や鄙びた寺が面白い。仕事でYRPやNTT通研に行ったが、やはり遠く感じる。結局三崎口止まりで、三崎港につかない。三浦半島は人口減で乗客も減少気味、ただ馳走になった三崎魚屋二階のマグロの味は忘れられない。

京急出発点となった大師線は工業地帯だった。まだ子供だった頃、親戚に連れられて大師様にお参りし。帰りに料理屋で東京湾名物青柳を腹一杯食べたことを記憶している。嗚呼バカ貝も遠くになりにつけり。大森蒲田同様、工場移転でマンションが増えた。

●**小田急電鉄**＝大正十二(1923)年、旧小田原急行の名前のように新宿－小田原が主力。オーナーだった利光鶴丸は鬼怒川水力発電経営者で、余剰電力を使うために電車に着目。歴史は省くが、なんといっても戦後のロマンスカーに代表される関東私鉄には珍しい先取性が際立つ。

- ・小田原線＝新宿－小田原82.5キロ(一部特急は松田駅でJR御殿場線の御殿場まで乗り入れ)
- ・江ノ島線＝相模大野－片瀬江ノ島27.6キロ
- ・多摩線＝新百合ヶ丘－唐木田10.6キロ(相模国内は新百合からはるひ野まで。多摩センター・唐木田は武蔵国)
- ・箱根鉄道線＝大正八(1919)年開業。小田原から箱根湯本まではロマンスカーがのろのろ進む。ここからはスイス登山電車をモデルとした登山電車。山崩れ事故で当初と路線が変化。はっきり言って、高所恐怖症の人にはスリル満点。さらにロープウェイ＋芦ノ湖遊覧船で、鉄・空中・船の乗物三役揃い踏み！

▶**路線**＝相模部分は多摩川を渡った登戸から。柿尾を過ぎると町田市(武蔵)に入る。東京私鉄で最も高級そうな住宅が並んでいる。相模大野あたりから次第に大山が印象深い。伊勢原過ぎると、大山だけでなく丹沢山系がくっきり。富士山は多摩川からも見えるが、秦野近くで左手に映る。秦野通過するとしばらくして山風景になるが、松田で平野に。東名高速高架に見惚れる。西に向かっているが、松田からは南下。なを一部ロマンスカーは北千住発で、有楽町線内を走る。結構シュールな感じ。ロマンス

カーは紅茶がガラスカップで出された。今は昔の物語。大秦野タバコ農家に震生湖、海老名大鳳、相模原大学講義と、思い出いっぱい「喜びも悲しみも幾年月」。なを向ヶ丘遊園から遊園地までかつてモノレールがあり、この頃はロマンスカーも停車。さようなら昭和・・・

●**東急電鉄**＝小田急・京王は新宿、西武東武は池袋に対して、渋谷を拠点として相模方面に展開。日本一の私鉄コングロマリットだが、鉄路線はいずれも短い。

- ・東横線＝渋谷－横浜24キロ（相模は新丸子から横浜）
- ・田園都市線＝渋谷－中央林間31キロ（相模は二子新地から中央林間）
- ・大井町線＝大井町－溝の口（相模は二子新地から2キロ）
- ・目黒線＝目黒－日吉（東横線と並走）
- ・こどもの国線＝長津田－こどもの国3キロ強（この路線は乗ったことがない）

▶**路線**＝東横線は昔から混んでいるという印象。以前は地下鉄日比谷線が延伸し、東武と仲良し。風景は住宅街ばかりという印象だが、駅を降りるとアップダウンがきついことを知った。大昔、田園都市線は玉電あるいは砂利ころ電車と異名をとっていた。田園都市線は学生時代アルバイトで行ったあざみ野駅・長津田駅前にはしょぼいラーメン屋しかなかった。その後「金妻路線」で、華やかな団塊世代の住まいとなった\*4。この路線は地下鉄半蔵門線＋東武乗り入れて遠く、南栗橋や久喜まで伸びる（あとわずかで上州）。目黒線は地下鉄・都営地下鉄で高島平や埼玉まで延伸。東急は路線が短いが、相互乗り入れてかなりの中距離路線。

●**江ノ島電鉄**＝通称「江ノ電」。おそらく相模ピカイチ！それは江ノ島・長谷大仏・七里ヶ浜・鎌倉文士という歴史ブランドが大きく寄与。現在は小田急100%子会社。沿線は実に絵になる。余も写真・ビデオで散々撮影。テレビドラマ・映画の舞台になることも少なくない。歴史は古く、明治三十五（1902）年藤沢－片瀬（現・江ノ島）開業。弁天様参拝観光電車としてスタート。いろんな歴史があったが、鎌倉駅乗り入れは戦後昭和二十四（1949）年。路線は10キロ16駅。

▶**路線**＝藤沢から南下し、江ノ島へ。ここから東西で稲村ヶ崎まで海沿いが素敵。極楽寺・長谷は山が目立つ。後は古都の狭い狭い家屋が集まる中を走る。電車の速度もあまり速くないの

で、楽しめる。もっともコロナ以後は、とにかく外人観光客で混雑。鉄車両マニアにも注目されている。

●**相模鉄道**＝いわゆる相鉄。東京モンには縁なき鉄道で、二度くらいしか乗っていなかった。ところが、令和元年（2019）から相互乗り入れて新宿駅・和光駅で遭遇。この間は都営地下鉄高島平である紺色電車を見かけた。武蔵人には知らない人も多く、恐々乗っている。歴史はお可哀想。大正五（1916）年、現在の相模線（茅ヶ崎－橋本）で免許取得。一時は茅ヶ崎－大船も計画。大正十（1921）年に茅ヶ崎－寒川を開業した。全通は昭和6（1931）年だが、相模線は戦時中お召し上げ、会社は大東急に合併、戦後独立。なを京急・小田急は設立当初から電車で、相鉄は蒸気機関車だった。

- ・相模本線＝横浜－海老名25キロ（厚木は操車場）
- ・相鉄いずみ野線＝二俣川－湘南台11キロ（KO大学に行く時初めて乗った。この鉄道の駅名は「～台」や「～丘」が多く、なんとかならない？ちなみに本線にも「希望ヶ丘」がある。「あなたどこにお住まい？」「希望ヶ丘です」って、うーん・・・）
- ・相鉄新横浜線＝西谷から新横浜6キロ強（ここから東急経由で東京進出！）
- ▶**路線**＝東急・小田急沿線と比較するとしょぼい住宅地という感がした。海老名は一時期仕事で通ったが、いつも小田急。先日新宿から乗ったら、意外に速かった。

●**京王相模線**＝稲田堤－若葉台－橋本と相模を走るが、多くは武蔵。

●**横浜シーサイドライン**＝横浜市が64%出資している三セク。京浜急行、西武鉄道、相鉄、横浜銀行も出資。平成元年1989年開業。

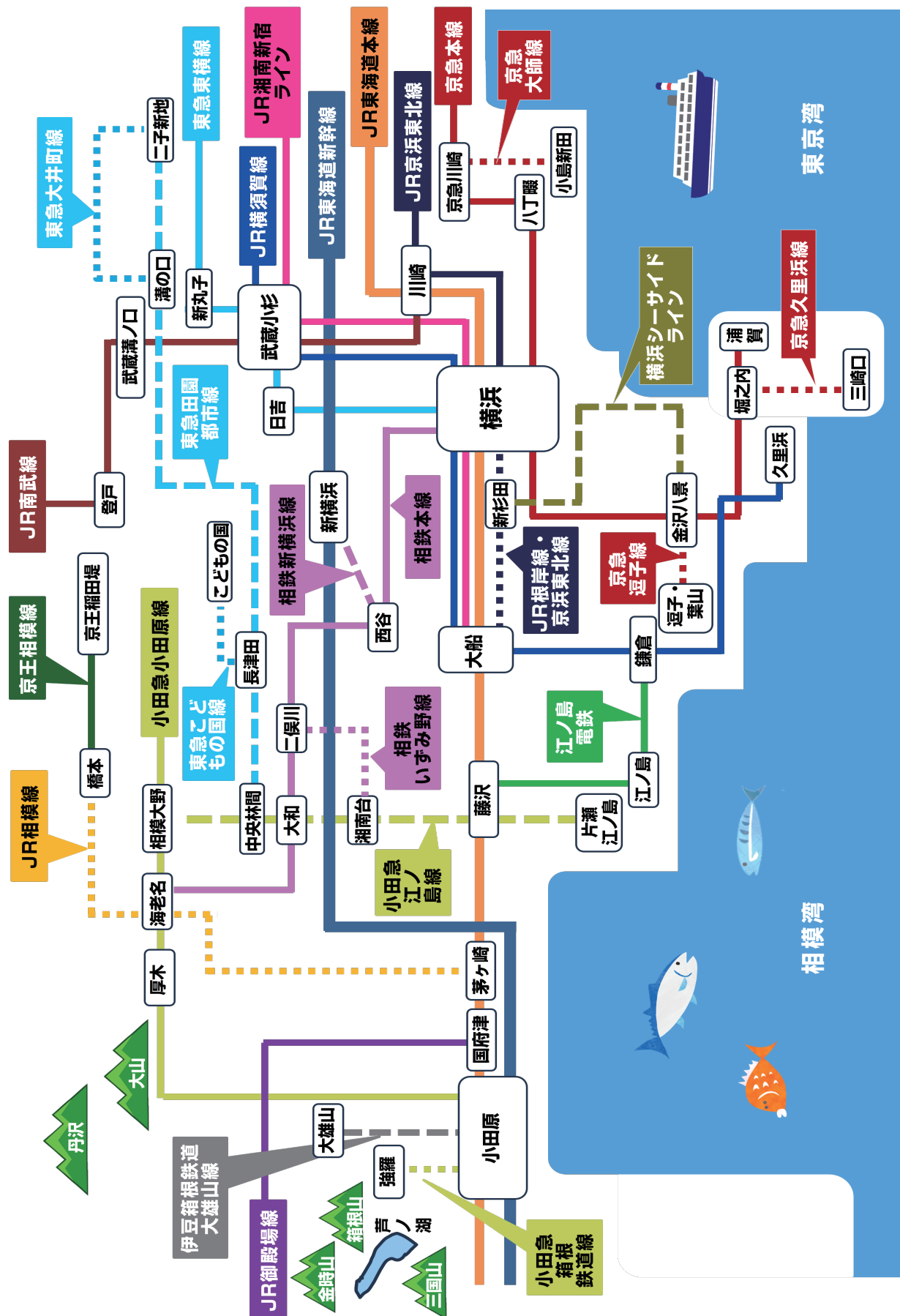
- ・金沢シーサイドライン＝JR京浜東北線杉田駅－京急金沢八景を結ぶ11キロの無人自動運転。余には八景島行きレジャー電車だが、結構地元通勤通学者も多い。
- ▶**路線**＝金沢八景からは海沿いを走るの、海崖・松が目立つ。

## ＜小田原からの私鉄＞

●**伊豆箱根鉄道**＝西武・東急＜箱根伊豆の戦い＞も昭和伝説となった。伊豆は痛みわけ。箱根はローカルを伊豆箱根鉄道（西武）が運営。

- ・大雄山線＝小田原駅から南足柄市大雄山駅まで北上する（南下）。十キロ足らずの単線。

＜図表3＞神奈川県（相模）の主な鉄道図（略図）



【割愛した路線】JR(横浜線・鶴見線・東急目黒線・小田急多摩線・湘南モノレール・横浜地下鉄(3路線)

(江古田鉄道研究会©)



▶路線＝この地域は戦後大企業工場(化学)が集積、朝夕は定期乗客が多い。大雄山駅の一つ手前は富士フィルム駅で、一時磁気製品開発拠点であった。沿線は近郊農村で、川や田園が明るい。予も若かりし頃、ここの本部長氏や技術部長さんに親切に教えていただいた。また大雄山駅からはバスで足柄・丹沢に行くハイキング客も見かける。

## ＜大船からのモノレール＞

●湘南モノレール＝大船名物といえば、松竹大船撮影所・大船駅弁・ニコロと顔出す大船観音。そして山中走る「湘南」モノレール。大船が鎌倉市とは知らなんだ。

余の子供時分、モノレールが未来の乗り物という記事があった。羽田ー浜松町(東京)、北九州市、上野動物園、その後千葉市(地下鉄諦めてモノレールに)。でも、地下鉄の方が運送能力ははるかに大きい。湘南モノレールは昭和四十五(1970)年、部分開通。三菱重工・三菱電機独占で、通勤客の多くが三菱電機。通勤時間を外すと、＜湘南＞イメージでなく山の中。鎌倉市役所移転騒動もある。終点まで7キロ弱。

▶路線＝鎌倉の新興住宅街。カメラ撮影中揺れで顎怪我した。終点でやっと海にご対面。

## ＜横浜の地下鉄＞

かつて横浜市にも路面電車が桜木町中心に張り巡らされていた。日活映画で散々見たが、残念ながら余が大人になった昭和四十七(1972)年、路面電車廃止で乗る機会を失した。東京に次ぐ大都市だから当然地下鉄は導入されているが、地形問題＋他鉄道との関係で、大阪・名古屋と比較するとあまり発達していない。1ー4号線のうち2号線は廃止。また路線計画もしばしば変化。

●市営地下鉄ブルーライン(旧一号線)＝三号線(湘南台／小田急線)・戸塚(東海道線)・上大岡(京急)と各線を結び、関内・桜木町・高島町・横浜と繁華街を横断、新横浜を経てあざみ野(東急)へ。地下鉄としては40キロと長路線。計画から紆余曲折したが、昭和五十一(1976)年部分開業し、以後拡張。

●市営地下鉄グリーンライン(旧四号線)＝日吉から中山(横浜線)までの13キロ路線。港北ニュータウンの足で、日吉から行ける。平成二十(2009)年開業。なをブルーラインは第三軌上方式(銀座線)／グリーンラインは架空方式(東西線)で、互換性

がない。

●3セクみなとみらい線＝浜に住まないものにとってブルーもグリーンも縁なき鉄で2回ほどしか乗ったことないが、ここ数年必ず乗るのは後発みなとみらい線。横浜市財政が悪いので、3セク(横浜高速鉄道運営／筆頭株主の横浜市出資18、4%、他は神奈川県・東急・三菱地所etc.)に。池袋どころか武蔵山奥(森林公園・飯能)から東武・西武が浜に進出。イベントや博物館見学と、実に便利。新しい路線だけに地下深い。横浜から本町・中華街5駅。

## ■相模鉄の現状と将来

相模国は鎌倉幕府以来、東国中心。幕末の浜開港で、貿易の中心になった。気候温暖。海のない埼玉・房総半島過疎化が進む千葉と比較して、優位にある。人口も東京都に次ぐ九百万人越え。産業も愛知・大阪と並ぶ三大工業出荷高。金属・化学に加え、自動車・電機・化学・医薬が目立つ。しかし川崎や横浜新住民は東京志向が強く、ベッタウン的色彩も強い。政令指定都市横浜・川崎だけで五百二十五万人。住宅地では高齢化が進み、人口減になっている地域も目立つ。

鉄道事業は人口密度で営業が決まる。その意味で相模の鉄は、相模川東側では周密または乱立／西側ではまばらで、対照的。

JR東海道線・東海道新幹線。さらに大手私鉄京急・小田急・東急・相鉄が入り乱れ、モノレールから新システム、登山電車とバラエティに富む。またリニア新幹線期待で、寒川や橋本周辺が活況を呈している事も面白い。

横浜・みなとみらい、川崎・武蔵小杉と繁華街変化も目立つ。自動車会社苦境ではないが、産業盛衰で相模の鉄も大きく左右される。

\*1:東海道線、新幹線、電車特急だが、寝台車・食堂車サービスは山陽鉄道(私鉄)が早い。

\*2:川崎駅前にはチンピラが多かった。川崎球場も異常に狭く、レフトフライかと思ったらホームランになっていた。当時のパ・リーグ試合では公式発表三千人とあっても千人も入ってない試合もあった。

\*3:昭和三十年代、東京の新婚さんは熱海が定番。東京発熱海行きの湘南電車だった。鉄道描写に定評ある松本清張『眼の壁』(映画松竹、昭和三十二年、大葉秀雄監督)では、熱海までの新婚さんが描かれている。

\*4:『金曜日の妻たちへ2』は京王相模原線が舞台。ああ高橋恵子様！