

横浜 鉄道と都市の150年

岡田 直著 有隣堂発行 有隣新書

87



初代横浜駅(絵葉書) 1910年頃 有隣堂所蔵

## 【目次】

### 序章 鉄道開業の前史……………23

横浜と鉄道の因縁／江戸と横浜の鉄道建設の企て

### 第一章 横浜停車場（桜木町）の時代……………27

#### （一）新橋・横浜間の鉄道創業……………28

明治政府の鉄道計画／開港場横浜への鉄道建設／神奈川の築堤と野毛浦の埋立地／開業した官設鉄道／吉田橋と桜木町

#### （二）東海道本線の建設とスイッチバック……………38

東西の幹線鉄道の建設／神奈川と横浜／横浜より西進する東海道本線／東海道本線の支線の横須賀線／「横浜停車場問題」と平沼駅／

鉄道の誕生をめぐって(1)／鉄道の誕生をめぐって(2)

#### （三）横浜港への輸送と横浜鉄道……………53

国有鉄道の路線網の充実／横浜港への生糸輸送／横浜鉄道の開通

#### （四）横浜電気鉄道、京浜電気鉄道と神奈川駅／市内・郊外電車のはじまり……………59

路面電車の誕生／横浜電気鉄道の開通／京浜電気鉄道

#### 【コラム】開港場・神戸の駅と鉄道……………66

## 第二章 桜木町駅と、高島町にあった二代目横浜駅

67

- (一) 東海道本線の改良と横浜……………68  
東海道本線の整備／二代目横浜駅の開業
  - (二) 「京浜線」電車の運転開始……………72  
省線電車の登場／京浜線電車の運行／桜木町からの延伸計画
  - (三) 臨港貨物線の形成……………78  
新港ふ頭と税関線／高島線の全通／横浜港の貨物輸送
  - (四) 横浜市電の成立……………83  
横浜電鉄の拡張計画と経営の悪化／横浜市電の成立
  - (五) 関東大震災……………86  
震災による被害／震災からの復旧
- 【コラム】 神奈川の路線バスのあゆみ……………91

## 第三章 大ターミナルとなる三代目横浜駅

95

- (一) 横浜の鉄道網を決定した震災復興事業……………96  
震災復興都市計画／三代目横浜駅の開業／道路整備と横浜市電の路線網拡充／郊外の形成と横浜市域の拡張
- (二) 私鉄・高速郊外電車の横浜市内乗り入れ……………107

- 郊外電車のターミナル／最古のインターアーバン京浜電気鉄道／  
電鉄経営のビジネスモデルとなった東京横浜電鉄／難航する横浜進出／  
ルート選定で紆余曲折の湘南電気鉄道／「京浜・湘南電車」の直通実現へ／  
郊外電車として機能した神中鉄道
- (三) 東京近郊の省線電車網と特急「つばめ」号……………121  
急行電車としての横浜貨線電車／横浜線の電化と沿線の変化／  
桜木町駅からの省線延伸／特急「つばめ」号と横浜
- (四) 京浜工業地帯と貨物鉄道の発達……………129  
京浜工業地帯の誕生／浅野理立地と鶴見臨港鉄道／  
新鶴見操車場から工業港横浜へ向かう貨物列車
- (五) 戦争・接収と横浜の鉄道……………135  
戦時体制への移行／鉄道による被害／占領下の鉄道輸送／  
鉄道事業者の再編／桜木町事故

## 第四章 首都圏のベッドタウンと横浜ステーション

145

- (一) 横浜市電の全盛と国電根岸線の開通……………146  
全盛期の市電と桜木町駅／「桜大線」の建設へ／  
根岸線の開通と横浜・根岸湾／限界を迎える路面電車
- (二) 特急「こたま」と東海道新幹線の開業……………154  
東海道本線の電車化／東海道新幹線の建設／第四代の横浜駅＝新横浜駅

(三) 首都圏の二核となる横浜駅……………160

高度成長期の横浜地域の変容／私鉄の沿線開発と進化／相模鉄道／私鉄の沿線開発と進化／京浜急行／根岸線の延伸と団地の造成／東海道本線と神奈川県

変容を重ねる横浜の鉄道……………171

(四) 『通勤五方面作戦』と横浜貨物線反対運動／ダンチ 集中と国電横浜線の改良／

市営高速鉄道（地下鉄）の開発／東京都心を直結する田園都市線

(五) 横浜駅周辺の商業開発……………184

「未開の原野」横浜駅裏口／西口「横浜センター」の建設とターミナルデパートの誕生／

民衆駅と地下街 繁華街「西口」の拡張／東口開発の着手／横浜駅と横浜の商業地図

(六) J R・私鉄・地下鉄の時代……………198

J Rの誕生と鉄道貨物／高速鉄道の整備計画／いずみ野線開通と大手私鉄となった相鉄／

ブルーラインとグリーンライン／第三セクターの地下鉄「みなとみらい線」の開通

【コラム】横浜の特殊な交通機関……………206

## 終章

伸びるネットワークと「サグラダ・ファミリア」と呼ばれる駅……………209

首都圏の新たな鉄道ネットワーク／令和から未来へ／日本の「サグラダ・ファミリア」

横浜の鉄道年表 主な参考文献

このお試し読みPDFは

目次と「終章」のみを抜粋して収録しています

本文はぜひ書籍にてご覧くださいます

## 終章 伸びるネットワークと「サグラダ・ファミリア」と呼ばれる駅

### ■首都圏の新たな鉄道ネットワーク

一九七〇年代後半から八〇年代前半、機関車にヘッドマークを取り付けて本州と九州を走る寝台特急列車が、「ブルートレイン」と呼ばれて人気を博した。横浜駅には、「あさかぜ」「富士」「さくら」「はやぶさ」など、東京駅から九州方面へ向けて出発した特急列車が全て最初に停車した。しかし、JR化後は夜行や長距離の列車が削減され、東海道本線も完全に首都圏の通勤路線に変わっていく。

国鉄末期の一九八四（昭和五十九）年、上野～大宮駅間で回送される特急車両を活用して、座席定員制の通勤列車「ホームライナー」が営業を開始した。東海道本線・横須賀線では、他方面と異なり、昭和前期より通勤時間帯も普通列車にグリーン車（旧・二等車）が連結されていたが、一九八六（昭和六十一）年十一月、東海道本線の東京～小田原駅間にも同様の列車が登場し、「湘南ライナー」と名付けられた。「湘南ライナー」は、ブルートレインを始め全ての定期旅客列車が停車する横浜駅を史上初めて通過し、もしくは貨物線を經由して、品川～大船

駅間を無停車で走る。

その後一九九二（平成四）年四月には京急電鉄も通勤時間帯に、座席指定制の通勤列車「京急ウィング」号の運転を開始した。やはり品川～上大岡駅間が無停車であり、大ターミナルの横浜駅を通過する。高度成長期に比べて混雑の緩和が進み、旧習にとられない列車の設定が可能となり、その後も次々と新しい鉄道ネットワークが首都圏に生まれていく。

二〇〇一（平成十三）年十二月に湘南新宿ライン（大宮～池袋～新宿～大崎～横浜駅）、二〇一五（平成二七）年三月に上野東京ライン（上野～東京駅）が開業したことで、JR東日本は東京の都心・副都心を貫通して神奈川県と埼玉県、さらに栃木・群馬県とを直結する中距離電車の運転を開始した。

一方、私鉄では、まず京急電鉄が空港アクセスの強化をはかり、一九九八（平成十）年十一月に空港線を羽田空港の地下まで延伸して羽田空港駅（現在の羽田空港第一・第二ターミナル駅）を開業。しばらくは東京方面からのアクセスが重視されたが、二〇一〇（平成二二）年五月、羽田空港駅から横浜駅を経て新逗子駅（二〇二〇年に逗子・葉山駅に改称）まで直通する「エアポート急行」を登場させ、頻発運転を開始した。途中、仲木戸駅（同じく京急東神奈川駅に改称）に停車させ、横浜線からの乗り換えの便を図ることも行い、神奈川県から羽田空港へのアクセスを向上させた。

次に、最も大きな変容を遂げたのは東急電鉄であろう。二〇〇一（平成十三）年三月、JRの湘南新宿ラインに対抗して、東横線に初めて特急電車を設定し、渋谷駅と横浜駅の速達をはかった。また、二〇〇〇（平成十二）年八月、目蒲線の目黒～田園調布駅間を「目黒線」として分離し、複々線化された田園調布～武蔵小杉駅間に目黒線の電車が乗り入れるようになった。九月には目黒線と東京メトロ南北線・東京都営地下鉄三田線との直通運転が開始され、二〇〇八（平成二〇）年六月、目黒線の電車の始発・終着が日吉駅まで延伸された。

さらに二〇一三（平成二五）年三月、東横線の渋谷駅が地下に移され、東京メトロ副都心線との直通運転を開始する。これによって東武東上線、西武池袋線への乗り入れも開始され、みなとみらい線の元町・中華街駅から、渋谷・新谷・池袋の副都心を経て、埼玉県の小川越市や所沢市までが一本の路線でつながることになった。

#### ■令和から未来へ

そして近年、相模鉄道が初めて東京都内に電車を走らせた。新規に開通させた線路は西谷～羽沢横浜国大～新横浜駅間（相鉄新横浜線）だけだが、まず、二〇一九（令和元）年十一月、横浜羽沢貨物駅に隣接して設けた羽沢横浜国大駅を介して、相鉄・JR直通線（海老名～西谷～羽沢横浜国大～武蔵小杉～大崎～新宿駅。一部、埼京線直通）の運転を開始。JR線内は貨

物線を活用し、羽沢横浜国大駅から武蔵小杉駅まで16・6km、十七分間にわたって駅に停車することができない。途中、鶴見駅に停車できると最善だが、貨物線のジャンクシヨンの鶴見駅には、京浜東北線以外に旅客ホームがなく、構内を通過せざるをえない。

そして、二〇二三（令和五）年三月、日吉駅から延伸された東急新横浜線と新横浜駅にて連結し、相鉄と東急（目黒線・東横線）、都営地下鉄（三田線、東京メトロ（副都心線・南北線）、東武鉄道（東上線）、埼玉高速鉄道）との相互直通運転を開始した。これは二〇〇〇（平成十二）年の運輸政策審議会の答申で、「神奈川東部方面線」という名称で示された路線がもたれている。相鉄の海老名駅および湘南台駅から、横浜駅を介さずに新横浜を経由し、東京都心・副都心や城北地区（板橋区等）、埼玉県南部へ直行することが可能になった。

さらに将来、横浜周辺で整備が検討され、開通が期待される鉄道路線として、市営地下鉄ブルーラインのあざみ野駅から新百合ヶ丘駅への延伸、高島貨物線を含む東海道貨物支線（品川～浜川崎～桜木町駅）の旅客化、そして、横浜環状鉄道（元町・中華街～根岸～上大岡～東戸塚～二俣川～中山駅、日吉～鶴見駅）の三つが上げられる。特に規模が大きいのは三つ目で、開通済みの横浜高速鉄道みなとみらい線や（軌間は異なるが）市営地下鉄グリーンラインと連絡し、一九四九（昭和二十四）年の「横浜市建設計画」に描かれたような、大きな環状鉄道が横浜地域の外縁に形成されることになる。

なお、これらはいずれも都市圏のレベルでの計画である。国土レベルの輸送においては、東海道新幹線に代わるリニア中央新幹線の建設が上げられる。それは磁気浮上式の超電導リニアモーターカーによる超高速鉄道である。その神奈川県におけるターミナルは、横浜線の橋本駅（相模原市）付近に設置されることになるが、これを新横浜駅に続く五代目の横浜駅の誕生とみなすこともできるだろう。

### ■日本の「サグラダ・ファミリア」

横浜駅については、平成・令和の時代になり、横浜駅を通過したり、経由しない路線や列車が多く見られるようになった。だが、その存在の大きさは変わっていない。横浜駅に集まる鉄道事業者の数は、みなとみらい線の開通（二〇〇四年）によって、JR東日本、東急電鉄、京急電鉄、相模鉄道、横浜市交通局、横浜高速鉄道の六つを数え、新宿駅を抑えて日本最多である。この六社局を合計した横浜駅の一日あたりの乗客数（降客は除く）は、今世紀を通じておよそ一〇〇万人である。これは同様に算出した新宿駅、渋谷駅、池袋駅、大阪（梅田）駅のそれに次ぐ数字であり、つまり、横浜駅は日本で五番目の巨大ターミナルである。

みなとみらい線の開通とともに、直通する東急東横線のホームは、同線の旧ホームとJR横須賀線ホームの地下に設けられた。同時に東口・西口を結ぶ自由通路が、既存の中央部の北側

と南側にも設けられることになった。これは東急電鉄、横浜高速鉄道、JR東日本、さらに横浜市が関わる大工事で、一九九〇年代前半から二十一世紀にかけて続けられた。

そして、みなとみらい線の開通後も、東横線の高架旧ホームの撤去や、横須賀線ホームの拡幅（二〇一〇年）が行われ、一方で京急電鉄のホームの増設も行われた（二〇〇六年）。それらが完了するや否や、横浜市の主導する横浜駅周辺大改造計画「エキサイトよこはま22」が二〇〇九（平成二十一年）年に策定された。横浜駅の西口・東口の周辺から平沼地区やポートサイド地区にかけての二帯で、みなとみらい21地区も視野に入れながら、再開発事業を行おうとするプロジェクトである。

その中の主要な事業として、二〇一一（平成二十三年）年には、「横浜CIAL」となっていた西口のステーションビルの建て替えが始まる。二〇二〇（令和二年）年六月、駅ビルは「JR横浜タワー」としてリニューアルされ、また、駅構内の中央自由通路と西口地下街との間を遮断していた、「馬の背」と揶揄される構造物が整理され、歩行者の階段のない通行が可能になった。

このように一九九〇年代より常に工事が続けられている様子からか、二〇一〇年代にはマスコミなどが横浜駅を、「日本のサグラダ・ファミリア」として盛んに取り上げるようになった。サグラダ・ファミリアとは、十九世紀より工事が続くスペインの教会で、二〇〇五年にユネス

コ（国連教育科学文化機関）により登録された世界遺産である。

また、そんな拡張し続ける横浜駅を増殖する巨大な生物になぞらえて、SF小説の『横浜駅SF』（二〇一五年）がインターネット上に発表されるなどした。

長らく工事が続く状況は、渋谷駅や大阪（梅田）駅でも同じはずだが、横浜駅が特に注目をされるのは、明治・大正時代に場所が定まらず移転を重ねた歴史や、戦後に駅前が繁華街としてあまりに急速な発展をとげた記憶が背景にあるからだろうか。ともあれ、昨年（二〇二二）令和四年、横浜を発祥の地とする日本の鉄道は、創業から一五〇年を迎えた。横浜駅を中心に横浜の鉄道は、これからの五十年、百年もさらに進化を続けていくだろう。