

## 展覧会情報

### 江戸・明治期の地誌

会場 福島県歴史資料館  
電話024-534-9193  
期間 4月11日(土)～6月27日(土)

### 絵図「城下町と藩領」

会場 茨城県立歴史館  
電話029-225-4425  
期間 5月23日(土)～6月28日(日)

### 企画展「パノラマ地図でわが町紹介」

会場 堺市博物館  
電話072-244-9898(電話案内)  
期間 5月16日(土)～7月5日(日)

### 絵地図・浮世絵にみる開港場・横浜の風景

会場 横浜市歴史博物館  
電話045-912-7777  
期間 5月23日(土)～7月5日(日)

### 時刻表

会場 鉄道博物館  
電話048-651-0088  
期間 4月22日(月)～8月31日(月)

## mini地図NEWS

須坂市(長野県)の観光マップ「すざか巨大迷路攻略(わざわざ店)MAP」が面白い。3年前に作られたこのマップ、「須坂は町全体が迷路みたいだと、昔から言われてる」とのこと。このわかりにくさの理由に関しては、「駅から道が放射状に斜めになっていたり、劇場通りなどのかつての中心地から駅が離れたところにポツンとできて、脈絡なく町が広がったこと」などがあるそうだが、この欠点を逆手にとって隣接の小布施などへの観光客をとりこむ戦略。ユニークな観光マップが今後も増えると楽しいですね。(エキサイトニュースを引用)



すざか巨大迷路攻略(わざわざ店)MAPの一部。ダウンロードは <http://www.city.suzaka.nagano.jp/seisaku/maze/> からどうぞ。

## 巡検開催のご案内

### ■ 信越本線横川と坂本宿巡検(日程のみ決定)

平成21年度第2回巡検を10月に開催いたします。かつて碓氷峠越えの起点であった信越本線「横川駅」周辺を見学します。貸し切りバスを利用します。詳細は次号。

ご案内：伊藤 等先生(日本大学)

開催日：平成21年10月24日(土) 雨天決行

### ■ 冬の横浜みなとみらい地区巡検(詳細未定)

平成21年度第3回巡検を12月に開催いたします。今年開港150年を迎えた横浜みなとみらい地区を巡検します。募集は次号。

ご案内：伊藤 等先生(日本大学)

定員他：20名。募集は次号(8月末より)開始。

集合：東武東上線川越駅西口10:00(予定)

ルート：詳細は現在検討中です(以下は見学予定先)。

川越(バス)→横川→昼食(おぎのや釜めし)→碓氷  
鉄道文化むら→めがね橋(碓氷第三橋梁)→旧中山  
道・坂本宿→横川→川越

参加費：5,000円(川越～横川バス交通費、入園料)。  
なお現地での昼食代は各自ご負担下さい。

開催日：平成21年12月5日(土) 雨天は同12日順延

集合：みなとみらい線 元町・中華街駅

ルート：元町・中華街→象の鼻パーク→横浜赤レンガ  
倉庫→横浜海上防災基地(検討中)→海上保安資料館  
(工作船展示)→みなとみらい中央駅

## 地図絡み

### 第37回 相鉄は横浜めざして厚木から建設された

帝京大学理事 井口悦男

相鉄は、東海道本線の「横浜駅」から関東山地の東縁を流れる相模川畔、厚木に近い「海老名駅」までと、途中の「二俣川駅」から分かれ「湘南台駅」とを結び、いずれも小田急線に接続して終わり、両線とも横浜から30kmほどの路線で、それに海老名付近のJR相模線と2kmほどの連絡線（現在客扱いなし）とからなる。

横浜市の内陸部で現在都市化域に、先駆け投資し建設された相鉄は、営業キロ数は短いものの、旅客輸送量が大きい所から、現在大私鉄の一員とされる。以上各路線のうち、横浜から海老名付近連絡線先「中新田口」

（現、相模線「厚木駅」のすぐ南）までが、現相鉄の前身「神中鉄道」当初の建設線にあたる。

ただし、この鉄道の路線延長は、人々が集中する都市の中心側から、その後背地の一定地点まで、集落地あるいはその予定範囲を結び建設するのが通例なのに、周辺終点側から、予定起点地をめざし、だんだん路線を伸ばした珍しい例にあたる（同様に近い例として、現、近鉄南大阪線〈旧、大鉄〉のばあいがある）。

当時鉄道空白域であった神奈川県中央部に、大正末から昭和初めにかけて、相模川べりの厚木で交差する選定で、「神中」「相模（旧）」「小田急」各線がほぼ同時期に開業する（図1）。そして現「相鉄」の元「神中」は、神奈川県中央部走行鉄道として、厚木から港横浜をめざし、辛抱強く小刻みに路線を伸ばし、当初の目的を遂げた（図2、3）。

大正15（1926）年二俣川まで、続けて星川（現、上

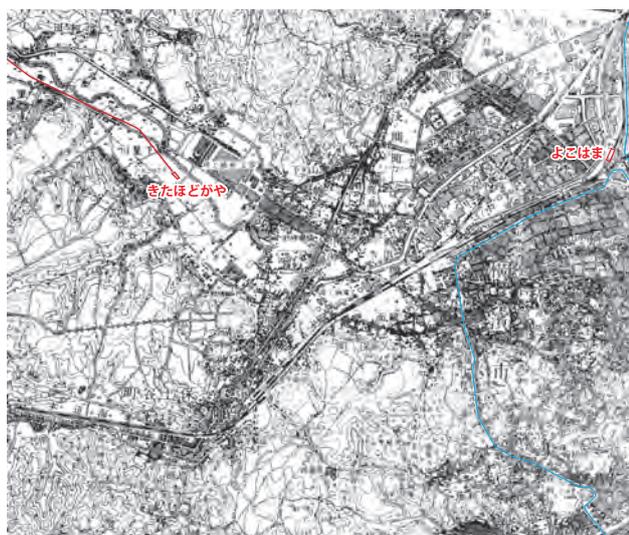


図2:昭和2(1927)年厚木から帷子川の谷間 当時横浜郊外「北程ヶ谷駅」(現、星川)に達した「神中鉄道」(「横浜駅」(2代目)までバス連絡)2.5万1「横濱西部」T11測S2鉄道補入 陸測



図1:神奈川県中央部の鉄道空白域(大正11(1922)年現在) 鐵道五十年祝典記念鐵道畧圖(小型折図) 帝國鐵道協會

星川)に、翌昭和2(27)年北程ヶ谷(現、星川)、同4(29)年西横浜、同6(31)年平沼橋、そして昭和8(33)年12月末ようやく三代目「横浜駅」脇に単線で乗入れて、全通する。

社史では、逆順の路線延長について、その理由に触れてくれない。当初横浜側を東海道線「程ヶ谷駅」に近い久保町付近として、その後「程ヶ谷駅」接続に代え、「横浜駅」(2代目)と届けた時期が、大震災の復興に際し、駅移動計画そして工事と重なり、3代目開業の昭和3(28)年以前には接続点として機能しない状況にあった。このような起点駅の移動と、建設資材搬入ルートを選択、相模(旧)鉄道を經由する(寒川から厚木へ延長工事中)ことも含め、厚木側からの起工となったと推定される。

それにしても、東海道線に面した「西横浜駅」(当初の起点予定駅付近)に達してから起点「横浜駅」(3代目)に乗入れるのに4年かかっているのは永すぎる。東海道貨物線に平行する1本の単線を張りつけるのに時間を要したのを、社史は沈黙したままながら、都市計画に関連する事情があったのだろうか。(09.04.03)



図3:昭和4(1929)年「西横浜駅」まで「神中鉄道」延長、ようやく横浜市街地に路線到達(「横浜駅」(3代目)までバス連絡)ただし市電利用者が多かった)2.5万1「横濱西部」S6修陸測