

関東平野ローカル線の旅 第八段  
 ～山から海へ 湘南モノレール体験記～

東海道線の大船駅は国鉄の主要駅で、夜行列車が停まると駅弁売りのおじさんが走りまわるにぎやかな駅だった。昼間の列車に乗ると駅前に大きな観音様が聳え立つ、物静かながらも印象の強い駅だった。大船駅で南西へ行く東海道本線と南東へ行く横須賀線の間大きな三角形のような地域は山が聳え立って、とてもこの先に海があるとは感じられなかった。



大船・鎌倉・江ノ島を結ぶ三角地帯に宅地や工場が広がって、やがて新しい交通機関としてモノレールが誕生した。昭和 45 年に大船から西鎌倉までが開通、昭和 46 年に全線が開通した。当時、一般の交通機関としてのモノレールはまだ珍しい存在だった。一度乗って見たいと思っている内に何十年も経ってしまったが、5 月 13 日遂に実現することになった。

京成成田線八千代台→押上・都営地下鉄經由泉岳寺・京浜急行→上大岡そして横浜市営地下鉄に乗り換えて戸塚経由大船へ。

JR 大船駅の東口から横須賀線に沿って駅の最南端まで進んだところに湘南モノレールの大船駅があった。

ホームで発車時刻を待っている 16 時 37 分発 湘南江ノ島行に乗車。大船観音を JR

の線路越しに右後に見送り、街を見下ろしながら静かにスタートした。

駅前繁華街はすぐに終り、近くに家が立ち並び、その後方に絶えず緑一杯の小山が見える気持ちの良い風景が流れて行く。同じ懸架式モノレールである千葉都市モノレールと比べるとスピードは速いが振動と揺れが大きいような気がする。右にカーブして横須賀線を跨ぎ進路を南西にとるようになると、最初の駅富士見町。その名前前からすると富士山が見える筈だと思って目を凝らしたが、霞がかかったような空の下に、逆扇型の大山が確認できたがその左に見える筈の富士山までは無理だった。冬の晴れた日ならばきれいに見えるに違いない。

富士見町を出て小さな切り通しを抜けてしばらく進むと湘南町屋。右手に三菱電機鎌倉製作所が広がる。駅の東側の小山は海拔 63m。その昔は、山越えて鎌倉に向かう主要ルートのひとつで街道沿いに町屋が形成されていて賑いがあった所なのかもしれない。東京の荒川区にある町屋の地名の遠い起源を辿ると、「真土野（まっちや→まちや→町屋）」という説があるらしい。「真土」は「粘性のある土」を意味するそうで、山の北麓と思われるこの地もそんなことだったのかもしれない。

南西に進むモノレールは町屋を出るとしばらく南に向いた後また南西に向かい、僅かな時間で湘南深沢駅に入る。右側にだだっ広い空き地が広がるが、JR 東日本の工場跡地のような。昔はここに深沢村という村が存在した。住宅地が広がり昔の地形など思いもつかぬ景色になってしまっているが、東側の山は海拔 42m、山麓の「深い沢」があったことが地名の起源なのだろうと思う。深沢と言う地名はもう消えてしまい駅名と学校名として残っているだけらしい。確かに、ここからは山あいを縫うように走る場所が増えて来た。

小さな上り下りを繰り返しながら少しずつ高度を上げて海拔 83m の鎌倉山をトンネルで抜けると西鎌倉。山と山の間を埋め尽くす住宅地、ここは鎌倉市の西端であることを駅名が教えてくれた。地形の関係で山肌

を縫うように走るので小さな蛇行が続く。西鎌倉の住宅地の西の隅っこにある駅が片瀬山。民家が駅や線路の側まで迫り、手入れが行き届いた庭を車窓から楽しませてもらえる。左手遠方に海が見えて来たが、腰越、小動あたりの海岸だろうか、好天に恵まれて碧い空と紺色の海が美しい。

車窓は再び山の中に戻り目白山下駅に入る。「目白山の下」なのか「目白と山下の合成」なのか気になったが、

風景から想像すると「目白山の下」なのだろう。片瀬山から龍口にかけての山なみは宅地開発が進んで行くうちに山のかたちが変わってしまい「山」のような感じがしない容貌になってしまったのでは？



目白山下を出るとすぐにトンネルに入る。海拔54mの山を長いトンネルで抜け出た所が、14分の旅の終着駅の湘南江ノ島。山の懷に5階建ての駅舎がへばりつくように建っている。エスカレーターと階段で一階の出口まで降りると、心なしか潮の香りがするような気がした。道路から見上げると、鉄骨を組んだ5階建ての最上階が駅になっていることが良くわかる。観光地江ノ島の町はずれの山にへばりつくような湘南江ノ島駅の駅前是人通りも少なく田舎の小さな町の風情だが、コーヒーショップやケーキ屋さんなどカタカナの店が目立ち、やはりここ



は湘南江ノ島なのかなと納得。

(写真左上：終着駅湘南江ノ島駅 正面はトンネル)

(写真左下：トンネルから出て5階建ての駅舎に飛び込むモノレール)

次の予定地への移動時間の関係もあり、駅の周りを一巡しただけで再び駅に戻り大船行に乗った。復路は途中から乗ってきた女子高校生で一杯になり、車窓を楽しむどころではなかった。平日の朝晩は三菱電機とその関係の会社に勤める通勤客で満員になるらしいので、車窓を楽しむ暇人にはちょうど良い時間帯だったようだ。

横浜市西部・鎌倉市北部・藤沢市東部が接するこの辺りは、昔は深い山地だったが大胆な宅地開発が進められて山頂や山あいの隅々までが住宅地になった。

先にも述べたように大船駅は国鉄の主要拠点駅だった。旅の途中でここを通過する度に不思議に思っていた。なぜこんな山の中に「大きな船」を意味する地名があるんだろう？



大船駅の周辺はその昔大船村と言ったが、明治の市町村再編にあたり小坂村の一部となり鎌倉郡小坂村となった。昭和8年に町制に移行した時に「大船町」となったらしい。大船村よりさらに遡ると、この地は粟を収穫して船に積んで出荷していたことから「粟船(あわふね)」と名が付いており、これが転じて「あわふね→あわふな→おおふな」となったという説が有力なようだ。境川・柏尾川の沿岸は内陸に入り込む海(入江)だったという。

こんなことが解ってくると地形の変遷も気になるし、時代を遡っていくと興味は尽きないが、深入りするほど時間とページがある訳ではないので、国土地理院の色別高低図に路線をプロットして見たところまでで締めくくりにする。

この図(左図)を見ていると、湘南モノレールはどんな地形の所を走っているのかがよくわかるばかりか、「古代の地形の想像」までもできそうな気がする。 以上