

# 二度の移転を経験

YOKOHAMA 横浜駅 STATION

## 地下鉄延伸でさらに便利に

横浜市の鉄道を中心として、多くの人たちに利用されている横浜駅。今月十四日には市営地下鉄が新横浜まで延伸し、ますます重要性を増して行くことであろう。今月は、明治四年に誕生してから主要駅としては珍しい二度の移転を経て現在に至っている横浜駅の歴史をふりかえってみよう。

### 初代は、桜木町に

初代横浜駅は、日本で最も古い駅として、今から百十四年前の明治四年に誕生しました。石造りの二階建ての駅舎、場所は野毛浦海岸の埋立地、現在の桜木町駅付近にあたります。

主要貿易港である横浜と首都東京との連絡強化と対外威信を計るために日本で最初に建設された鉄道は、明治五年五月に品川―横浜間で仮営業を始め、九月に新橋―横浜間で本営業を開始しました。単線で一日六往復、カゴで行くと十時間、馬車でも四時間はかかるころを五十八分で結びました（現在の新橋―桜木町間は約四十分）。運賃は片道上等一円五十銭、中等一円、下等五十銭、十二歳以下半額、四歳以下無償で六匹二十五銭でした。

開業当時、横浜駅は「横浜ステーション」と呼ぶのが一般的でしたが、ステーションがなまって「ステンション」または「デンシヤバ」と呼ぶ人もかなりいたそうです。

明治二十年に鉄道が国府津―小田原市まで伸びると、列車は、横浜駅で機関車をよけかえて高島町付近で折返し、程ヶ谷（保土ヶ谷）に向かうようになりました。

日清戦争以降になると、鉄道が速のべという市民の猛反対にもかかわらず、軍事的や産業的な面から、遠距離列車は横浜を経由しな

いで神奈川―程ヶ谷を直結する短絡線を通過することになりました。このため、横浜駅は近距離専用の駅になってしまったのです。

この時、短絡線上、現在の相鉄平沼橋駅車寄りに平沼駅が新設されています。

大正二年から三年にかけては、短絡線が一時廃止されたり、電車専用の高島町駅が新設されたりして連転系統は複雑かつめまぐるしく変わっていきます。

### エキンチックな二代目駅舎

これをすつきのまざる形で、大正四年八月に、現在の東急高島町駅車寄りに二代目横浜駅が新設されました。このため、高島町駅や短絡線は廃止され、初代横浜駅は桜木町と改称することになりました。

二代目横浜駅は、京浜東北線と東海道線の分岐点に位置し、遠距離列車も横浜駅に停車するようになりました。スイッチバック方式では時間と労力の無駄であり、また、平沼駅では中心部から遠ざかるというのが移転の理由です。

二代目の駅舎は、レンガ造りの鉄骨二階建

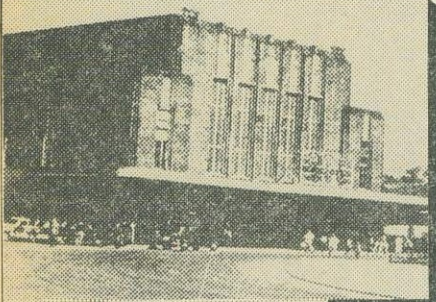
### 震災により現在の地に

安住の地を見出したかのような横浜駅でしたが、大正十二年九月一日に関東地震を襲

国鉄のみ。貨物線及び大正2年から二代目横浜駅開業までの路線図は省略しました。

- 現在の路線
- 初代横浜駅当時
- 二代目横浜駅当時

初代横浜駅  
(現桜木町駅)



昭和26年9月の東口  
(長谷川弘和氏撮影)



震災前の二代目横浜駅



昭和30年9月の西口  
(長谷川弘和氏撮影)



明治10年ごろの初代横浜駅

レンガ色と白色のハイカラなデザインでエキンチックなムードが漂っていました。

大地震により横浜駅は炎上してしまいました。震災後の整備に伴い、短絡線を復活することになり、昭和三年十月十五日に耐震性を考慮した三代目横浜駅が現在の位置に開業しました。当時としては東京―大阪間で最も近代的な駅として、横浜の表玄関にふさわしい貴族を備えていました。駅には東海道、横須賀、京浜東北線と東京急行が入り、その後、昭和六年に京浜急行、昭和八年には相模鉄道、さらに昭和五十一年には市営地下鉄が入りました。

左下の写真は、神奈川県高島台の高島嘉右衛門の屋敷から対岸を眺めた明治十年ごろの写真で、現在の横浜駅周辺はかつて海であったことがわかります。対岸に向かって伸びている築堤は、鉄道建設のため高島嘉右衛門が晴天百四十日間で作成させ、高島町と命名された土地です。当時、列車からの眺めは海の中を走っているように素晴らしかったです。

### 水底から一大繁華街に

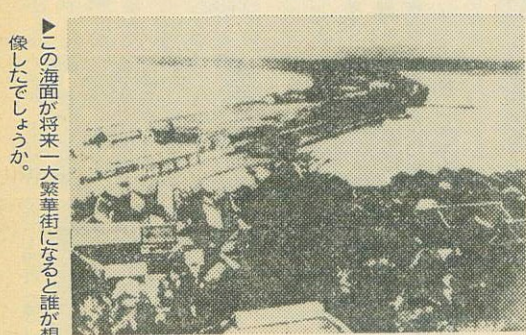
その後、内海や周辺の埋立てが進み、横浜駅は現在の場所に移りました。二代目のこの記憶がある。さんや開業当時の三代目横浜駅を知っている。さんによると、二代目横浜駅周辺にはカフェや商店街などもあり、ある程度にきわっていたのに対し、三代目駅舎の周辺は、表口（東口）には数軒の店、裏口（西口）の空地には水たまりや野菊などがあふれにす

きないということでした。

その後も、横浜駅は市の中心部から離れているため、乗換駅としての役目しかありませんでした。しかし、昭和三十年代以降、横浜市の人口増加にともなって西口が開発されはじめたから商業の中心の駅としても発展していききました。

昭和五十五年十一月は、老朽化した三代目の駅舎代って上屋を駅ビルとした四代目の横浜駅が登場し、同時に駅の東側を一体化させる東西自由通路が開通しました。

現在の横浜駅の乗降客は、日平均約九万三千人（昭和五十八年。今月十四日には地下鉄が新横浜まで伸び、今秋には東口に日本一の売場面積を持つデパートを有する新都市センタービル（仮称）がオープンします。今後横浜駅は交通の要所として、また、商業の中心として、その重要性はますます増大していくことでしょう。



この海面が将来一大繁華街になると誰が想像したでしょうか。