

相鉄線沿線の旅 2020



2020年1月

旅のチカラ研究所 植木圭二

港街の横浜から神奈川県の内陸に延び海老名や湘南台に繋がる相鉄線の日乗り放題という切符が期間限定で発売された。その切符を使用して妻と沿線の散策に行ってきた。

■JR線乗り入れ

相鉄（相模鉄道）は他社との乗り入れのない鉄道会社であったが、昨年11月にJR線との乗り入れが始まった。相鉄線西谷駅から新しく線路を敷いてJRの横浜羽沢駅付近の線路に繋げた。その繋ぎ目に新しく羽沢横浜国大という駅をつくった。

JRの線路は貨物線だが既に湘南新宿ラインで旅客が運ばれるようになっており、その線路に乗り入れたので羽沢横浜国大の次は武蔵小杉、そして渋谷、新宿へと行ける。

乗り入れ記念で相鉄線全線1日乗り放題の切符が期間限定で販売され、私と妻はその切符を使って相鉄線でも降りたことのない駅に行ってみようと今回の相鉄線沿線の旅になった。



■ ドラマロケのいずみ野線

私たち夫婦は相鉄線本線の沿線に住んでいるので横浜から海老名までは比較的良好に利用しているが、二俣川から湘南台までのいずみ野線はあまり利用したことがない。従って今回の沿線の旅では、まずはいずみ野線の全ての駅の乗降を目指す。

いずみ野線沿線は比較的良好なお洒落な街並みが多く、東京からも近いので最近のテレビドラマのロケに使われることが多い。私たちは最初に終点の湘南台駅に行って、そこから一つずつ各駅に降りて二俣川駅まで8駅を戻ることにした。

湘南台駅はもともと小田急線だけの駅だったが、相鉄線と横浜市営地下鉄線が乗り入れたのでターミナル駅と化して昔のイメージは一新されて驚くほど立派になっている。

外へ出るとビルが建ち並び、道幅も広い。特に歩道の広さは半端でなく、通常の3倍くらいはある。その歩道を東に5分くらい歩くと「湘南台文化センターこども館」にたどり着く。ここにはプラネタリウムがあって、丸い球体の建造物がとても印象的だ。

このプラネタリウムにかつて小学生だった我が家の子供たちを連れて来たのを覚えているが、建物もそして私たちも随分と年をとったという印象だ。



湘南台駅の隣は、ゆめが丘駅になる。

相鉄線の切符で入学試験シーズンに必ず注目を浴びる「ゆめきぼ切符」と呼ばれる「ゆめが丘→希望が丘」という切符があるが、その駅だ。

しかし、ゆめが丘駅に初めて降りた私の感想は、相鉄線にもこんな田舎の駅があるのかというものだ。駅の周辺には建物はほとんどなく畑や雑木林ばかりで彼方には先ほど行ってきた湘南台の街並みも見える。造成中の土地もあるので今後はこの駅周辺も発展するだろうと予測はつくが、現状はその“ゆめ”だけがある。



ゆめが丘駅の次からはドラマに出て来そうなお洒落な駅前が続く。

フェリス女子大のある緑園都市駅は女子大生が歩き、駅名が示すように緑の都市という雰囲気がある。そんな中でも私が最もお洒落だと感じたのは緑園都市駅の隣の弥生台駅だろう。

弥生台駅前のバスのロータリーは広く、その周辺には相鉄 LIFE の店がある。相鉄 LIFE は相鉄系のスーパーマーケットだが、普通の店舗ではなくお洒落な外観をしている。

駅前に本屋の TUTAYA と喫茶店のスターバックスが同居しているビルがある。入ってみると別々に営業しているが、同じフロアで境目なしに同居しているので明らかに相乗効果を狙ったものだ。本とコーヒーといういかにもお洒落なライフスタイルを提案している。

その向いのビルはパッと見た目には何の建物か分からなかったが、よく見るとパチンコ屋だ。街の景観を考慮してかビルの壁面にサイケデリックな模様を付して何となく街に馴染んでいる。



いずみ野線の駅を全て乗降して気が付いたことは、多くの駅はホームが地上階にないということだ。どういうことかということも山や谷という高低差の多い土地に線路を通したので、勾配に沿って線路をアップダウンさせるには無理があって高架かトンネルが多くなっている。そのためにある駅ではホームが地下に、ある駅では地上2階にというようになっている。

昔の鉄道は平地にできた集落を結ぶように線路を繋げたので、線路は山や谷を避けて同じ高さをくねくね曲がって敷設されている。

いずみ野線の場合はむしろ昔からある集落を避けてルートが決まったようで、それは土地の買収の問題や、相鉄主導で新しい街をつくるという発想からだろう。

■初めての横浜国大

今回の乗り入れで新設された羽沢横浜国大駅に行く。そのために相鉄線の線路を走る JR の電車に乗るという初めての体験をする。JR の電車だからといって特に変わらないが、車内の広告が明らかに異なるのが面白い。

それにしてもこの駅前には何もない。



私たちはせっかくの機会なので横浜国立大学に立ち寄ることにした。

この大学は大きな丘、というより山の上にある。今までこの大学に行くには相鉄線の和田町駅から歩いて行くのだが結構な坂道を登っていたという。今回新設された羽沢横浜国大駅からはさほど急な坂もなく 12~13 分で北門にたどり着く。それにしても 10 分以上かかるのに大学名を駅の名前に入れるとは、いかにも何もないということを露呈している。

私はこの大学を初めて訪れるが、なかなか私好みの大学だと思い始める。全ての学部がこの場所に集まっており、山の上なので俗世間と隔離されたような感じがとても気に入る。

私は大学を訪れたら学生食堂、いわゆる学食を利用するようにしている。東京大学ならば安田講堂の地下にある学食は安くて美味い、北海道大学の学食は新鮮な海鮮丼などが格安で食べられる。恐らくこの 2 つの学食が全国の学食の双璧だろう。

しかしながらポーランドに行った時はワルシャワ大学に立ち寄り学食を探したが見つけれず、代わりに売店で大学の名前の入ったジャンパーや T シャツを買ってきた。これが日本では簡単に手に入らないので良い土産になり、相当喜ばれた。

横浜国立大学でも遅い昼食をとる。メニューは豊富で味は普通だが、値段は安い。何よりも学生たちに囲まれて食べることが新鮮で、若いだけではなくアカデミックな感じが嬉しい。

北門から反対側にある正門まで校内を歩くと 15 分もかかった。

正門から相鉄線和田町駅へ歩くのだが、正門を出ても大学の運動施設が続いている。テニスコート、野球場、陸上競技場、サッカー場などがあって迷い込んだらしくなかなか校外に出られない。広く充実した運動施設であるがあまり学生の姿はない。ようやくランニングをしている学生を見つけて道を聞いて何とかあったが、親切に教えてくれた学生に感謝しつつも運動をしている学生の少なさに少し落胆する。まあ寒い時季でもあり、致し方ないかもしれない。

■横浜から西谷

和田町駅から横浜方面に乗って横浜駅の一つ前の平沼橋駅で降りる。平沼橋駅のホームからは横浜駅がすぐ近くに見えて、ここに駅を作る必要があるのかと疑問に感じるくらいだ。

平沼橋駅も隣の西横浜駅も相鉄線と並行している JR の東海道線と横須賀線とを見ることが出来る。妻が面白いことを言う。「ここならば色々な電車が見ることができるから、孫を連れて来るにはいいわね」と、確かに 3 つの路線の上りと下りの線路には様々な電車がひっきりなしに行き来している。

この 2 つの駅には駅前の広場も商店街もなく、出入口だけがポツンとあるだけというシンプルな駅になっている。線路に無理矢理に駅を作ったというもので、ホームもいても線路に立っている気分になる。



西横浜駅から海老名方面に向かっていくつかの駅に降りてみるが、どこの駅前も古い街並みと昔ながらのこぢんまりした商店街が多い。

横浜駅から二俣川駅までの相鉄線本線は帷子川に沿って線路が続いている。それはまず川の沿岸に人々が住み着き、家々や集落を結ぶ道ができて、そして線路が敷かれた。

午前中に乗ったいずみ野線とは全く異なる沿線の景色や成り立ちの違いが実に面白い。

私は街道の歩き旅が好きで、秩父往還という旧街道を歩いたことがあったが、この街道は荒川に沿って人々が住み着いてできた道で平行して秩父から熊谷まで秩父鉄道が敷かれた。あるいは足尾銅山に行く足尾街道は渡良瀬川沿いにあり、当初は銅の運搬に街道や川を使っていたが足尾線（わたらせ渓谷鉄道）ができた。

旧街道の歩き旅では川と鉄道を見ながらの旅になるが、今回はその逆のパターンで鉄道の駅を降りて旧街道や川を眺めることになる。

その旧街道と川を象徴するかのように天王町駅前に面白いものを発見する。

橋をモチーフにしたオブジェともいえるもので駅前の広場に欄干と板張りの橋床、灯籠などがある。ここは昔の保土ヶ谷宿の跡で、広重の浮世絵で描かれた帷子橋がこの付近にあったという説明書きがある。



■日本で一番長い通路

相鉄線本線終点の海老名駅の一つ前のかしわ台駅に降りる。降りたホームから東口改札口までは340mと驚くほど長い。この通路は都心のターミナル駅は別として乗り入れのない単独の駅では日本一長いという通路で、東口改札口に出るまで5分もかかる。あまりに長いので途中にはベンチが設置されて庭園のようなものまである。

なぜこんなに長いのかというと、現在はかしわ台駅の横浜寄りの隣にはさがみ野駅があるが、昔さがみ野駅はなくその隣の相模大塚駅まで結構な距離があった。その間を埋めるように東口を作ったのだろう。

その後にはさがみ野駅ができたからといって、簡単に東口を廃止する訳にはいかなかったのだろう。5分かかっていても利便性は高く、何しろ駅前というだけで地価にも相当影響する。

■相鉄線の歴史

せっかく相鉄線全線乗車を試みたので相鉄線の歴史を調べてみた。

