

## 第三章 明治期の社会と文化

### 第一節 交通通信網の拡充

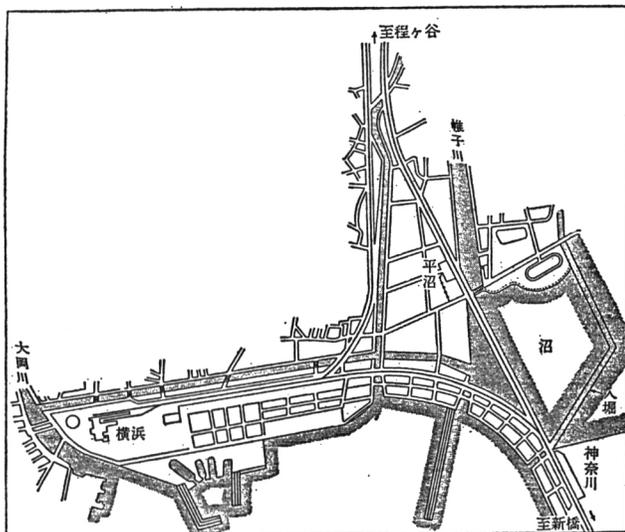
#### 一 幹線鉄道の開通

横浜から 東海道を走る鉄道の路線は、明治五年（一八七二）に新橋—横浜（桜木町）、一八七七（明治十）年に京都—大  
 国府津まで 阪—神戸の間が開業された。しかし、その後は一八八〇（明治十三）年七月十五日に京都—大津の間が開業され

たのみで、横浜から大津に至る間の鉄道は、久しく着工にも至らなかつた。というのも、東京と京都を結ぶ幹線鉄道は、  
 中山道なかせんどうを通すことに、政府の方針が決定したためである。こうした方針にしたがって、一八八七（明治二十）年四月二十五日  
 には長浜—米原—大垣—岐阜—名古屋の路線が開通した。この路線は中山道を経由するものである。

ところが一八八六（明治十九）年七月に至り、中山道經由の路線は、工事がすこぶる困難であり、建設費も増大するところか  
 ら、幹線鉄道は東海道を通すことに変更された。これより、にわかには東海道筋の鉄道建設が進められる。

まず横浜—国府津の間（四十九・八はちじゅう）が、一八八七（明治二十）年七月十一日に開通した。馬車で結んでいた区間に、よう  
 やく汽車が走るに至つたのである。新しく開設された停車場は保土ヶ谷・戸塚・藤沢・平塚・大磯および国府津であつた。



横浜付近線路図

『日本国有鉄道百年史』3から

ただし神奈川―保土ヶ谷の間は、横浜駅（現在 桜木町駅）が東南に偏しているため、列車は変わった運行をするようになった。下り列車についてみれば、神奈川駅から横浜駅に着くと、機関車が後尾に付け替えられ、それまで最後尾であった車両が先頭になって、同じ線路をもどる。そして高島町の付近で線路は西方にまがり、保土ヶ谷駅に向かうわけである。上り列車も同様に、保土ヶ谷―横浜―神奈川の間を運行した。急勾配こうの線路を上下するとき用いるスイッチバックの方法を、ここで試みたのであった。

保土ヶ谷から戸塚に至る間では、いまの区境に横たわる品濃坂しなのをくぐるため、延長二百十三丁の清水谷戸トンネルが掘削された。関東地方としては初めて掘削された鉄道トンネルであった。

こうして横浜―国府津が開通し、七月十一日から新橋―国府津の間は、一日三往復の列車が運行される。所要時間は列車によってまちまちであったが、二時間五十分から三時間十分の間であった。

開通後まもなく、国府津駅では握り飯を売り出したという。すでに最初の駅弁は、日本鉄道（私営）の小山駅おやまや宇都宮駅で売り出されていたが、ここに国府津駅でも官営鉄道としては最初の駅弁を発売したのであった。取り扱った業者は、いまでも国府津駅構内に本店を設けている東華軒であった。

第10表 横浜・国府津間運賃 (明治20年7月11日から施行)

等級	駅名							
	横	浜	程ヶ谷		戸塚		藤沢	
上中下	10 6 3	銭						
上中下	32 19 9	銭	22 13 6					
上中下	58 34 16	銭	48 28 13		26 15 7			
上中下	90 54 25	銭	80 48 22		58 35 16		32 20 9	
上中下	1 00 60 28	銭	90 54 25		68 41 19		42 26 12	
上中下	1 25 75 35	銭	1 15 69 32		93 56 26		67 41 19	
							35 21 10	
							10 6 3	
							25 15 7	
							大磯	
							国府津	

明治20年7月9日の『官報』から作成

東海道線の全通

国府津から西に向かって静岡に達する路線は、箱根山を越えねばならぬた

め、きわめて難工事であった。はじめ三島付近の地元民から、箱根山から三島に抜ける路線の建設を強く要望され、調査に当たったが、この路線は工事がいっそう困難であることが予測されたので、山北から御殿場へと迂回する路線に決定された。すなわち国府津から西北に向かって山北に達し、それより酒匂川の上流に沿って急坂を上る。箱根山系を突破しつつ、静岡県に入り、小山をへて最高所の御殿場(四百四十七・四八)に至って、路線は南に向かい、沼津に達する。

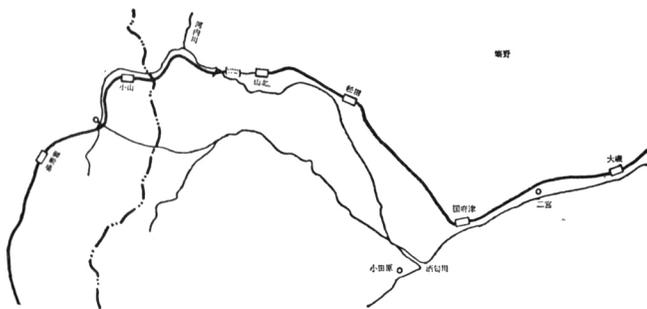
山北と御殿場間の約八キロの区間には、トンネルを七か所、延長二・一キロにわたって掘削せねばならなかった。また酒匂川を越えるために、二十か所に橋梁を架設した。しかも地形の関係から、橋台や橋梁を高くせねばならない。こうして箱根を越える山北—沼津の路線(四十三・五キロ)は、曲折し迂回し、つとめて勾配をゆるやかにしたもの

第3章 明治期の社会と文化

第11表 新橋・横浜間運賃 (明治20年7月1日改正)

等級	新橋	品川	大森	川崎	鶴見	神奈川	横浜
上等	15						
中等	8						
下等	5						
上等	27	12					
中等	15	7					
下等	9	4					
上等	42	27	15				
中等	25	17	10				
下等	14	9	5				
上等	51	36	24	9			
中等	30	22	15	5			
下等	17	12	8	3			
上等	66	51	39	24	15		
中等	40	32	25	15	10		
下等	22	17	13	8	5		
上等	75	60	48	33	24	9	
中等	45	37	30	20	15	5	
下等	25	20	16	11	8	3	

明治20年6月30日の『官報』から作成



国府津・静岡間線路図

『神奈川県地図』から作成

の、なお四十分の一(千分の二十五)の勾配区間が延長十六  
 キロメータに及んだ。したがって列車の運行に当たっては、牽  
 引する機関車に特別の配慮を加えねばならなかった。

第12表 国府津・静岡間運賃 (明治22年2月1日から施行)

等級	国府津		松田	山北	小山	御殿場	静岡
	上中下	円 銭					
上中下	23 14 7						
上中下	36 22 11	円 13 銭 8 4					
上中下	56 34 17	33 20 10	円 20 銭 12 6				
上中下	81 49 25	58 35 18	45 27 14	円 25 銭 15 8			
上中下	2 67 1 60 82	2 44 1 46 75	2 31 1 38 71	2 11 1 26 65	円 86 銭 11 57		

明治22年1月25日の『官報』から作成

二年五か月に及ぶ難工事が竣工して、国府津―静岡の間は、一八八九(明治二十二年)二月一日に開通した。この日から新橋―静岡の間に一日二往復の列車が運転された。あらたに開設された停車場は、松田と山北の両駅であり、静岡県に入って小山と御殿場の両駅となる。下りは国府津駅で、上りは沼津駅で、強力な機関車に付け替える。さらに列車の後部にも、補助機関車を付けて、急勾配に備えたのであった。開通初日の模様を、当時の新聞報道によって、うかがってみよう。

山北よりするも沼津よりするも御殿場へは平均四十分の一の登りにて普通は廿度位熱すれば足れりと雖此間の往復には百六十度以上を要するより従て汽罐の熱すること甚しく山北を発したる汽車が小山にて水を取り御殿場に至る迄には汽罐の水も

尽き煙筒は真赤に熱する程なりと云ふ 墜道は山北の方より順を追ひ最も長きは二号の墜道にして三百六十間以上半円形を為せり短きは六号にして六十六間なり 所ろにより列車の前頭は既に前なる洞口に達するも後車は未だ後なる洞口を出でざるべしと思ふものあり 此の山道に用ふる汽罐車は通常のものにて間に合はざるより殊に英国に注文して取寄せたる十輪車の汽罐なりと云ふ 此の十輪車なれば平地にては八十列車を牽き四十分の一の登りにても四十車位を牽き得るものなりと此二輪の十輪車は百二号と百四号にて百二号は御殿場沼津間百四号は山北御殿場間に使用するよしにて

第3章 明治期の社会と文化

第13表 新橋・長浜間運賃（明治22年4月16日から施行）

着 駅	発 駅 等 級	新 橋			着 駅	発 駅 等 級	新 橋		
		上 等	中 等	下 等			上 等	中 等	下 等
		円 銭	円 銭	円 銭		円 銭	円 銭	円 銭	
品川		15	8	5	島田	5 33	3 19	1 62	
大森		27	15	9	堀ノ内	5 63	3 37	1 71	
川崎		42	25	14	掛川	5 80	3 47	1 76	
鶴見		51	30	17	袋井	6 01	3 59	1 82	
神奈川		66	40	22	中泉	6 18	3 69	1 87	
横浜		75	45	25	浜松	6 44	3 85	1 95	
程ヶ谷		85	51	28	舞坂	6 68	4 01	2 02	
戸塚		1 07	64	37	鷺津	6 90	4 16	2 09	
大船		1 21	72	38	豊橋	7 29	4 42	2 21	
藤沢		1 33	79	41	御油	7 49	4 55	2 27	
平塚		1 65	99	50	蒲郡	7 69	4 68	2 32	
大磯		1 75	1 05	53	岡崎	8 03	4 91	2 43	
国府津		2 00	1 20	60	刈谷	8 41	5 16	2 54	
松田		2 23	1 34	67	大府	8 52	5 24	2 57	
山北		2 36	1 42	71	大高	8 70	5 36	2 62	
小山		2 56	1 54	77	熱田	8 82	5 44	2 66	
御殿場		2 81	1 69	85	名古屋	8 98	5 55	2 71	
佐野		3 17	1 90	96	清洲	9 15	5 66	2 76	
沼津		3 40	2 04	1 03	一ノ宮	9 37	5 81	2 83	
鈴川		3 76	2 25	1 14	木曾川	9 51	5 90	2 87	
岩淵		3 96	2 37	1 20	岐阜	9 67	6 01	2 92	
興津		4 30	2 57	1 30	大垣	10 01	6 24	3 02	
江尻		4 42	2 65	1 34	垂井	10 20	6 36	3 08	
静岡		4 67	2 80	1 42	関ヶ原	10 33	6 45	3 12	
焼津		4 99	2 99	1 52	春照	10 57	6 61	3 19	
藤枝		5 16	3 09	1 57	長浜	10 86	6 81	3 28	

明治22年4月16日の『官報』から作成

第14表 新橋・神戸間下等運賃 (明治22年7月1日改正)

着 駅	発 駅		着 駅	発 駅		着 駅	発 駅					
	新橋 から	神戸 から		新橋 から	神戸 から		新橋 から	神戸 から				
	円	銭		円	銭		円	銭				
新橋			焼津	1	28	2	48	関ヶ原	2	71	1	05
品川	4	3	藤枝	1	32	2	44	長岡	2	78		99
大森	7	3	島田	1	37	2	39	米原	2	84		92
川崎	12	3	堀ノ内	1	46	2	30	彦根	2	88		88
鶴見	14	3	掛川	1	50	2	26	能登川	2	97		80
神奈川	18	3	袋井	1	56	2	20	八幡	3	02		74
横浜	20	3	中泉	1	61	2	16	草津	3	13		64
程ヶ谷	20	3	浜松	1	68	2	09	馬場	3	19		57
戸塚	26	3	舞坂	1	74	2	02	大谷	3	21		55
大船	30	3	鷺津	1	80	1	97	山科	3	24		52
藤沢	32	3	豊橋	1	90	1	86	稲荷	3	27		49
平塚	40	3	御油	1	96	1	81	京都	3	29		47
大磯	43	3	蒲郡	2	01	1	75	向日町	3	32		43
国府津	49	3	岡崎	2	10	1	66	山崎	3	38		38
松田	55	3	刈谷	2	20	1	56	高槻	3	43		34
山北	59	3	大府	2	23	1	53	茨木	3	47		30
小山	64	3	大高	2	28	1	49	吹田	3	51		25
御殿場	71	3	熱田	2	31	1	45	大阪	3	56		20
佐野	80	2	名古屋	2	35	1	41	神崎	3	61		16
沼津	86	2	清洲	2	40	1	37	西ノ宮	3	65		11
鈴川	96	2	一ノ宮	2	46	1	31	住吉	3	71		6
岩淵	1	01	木曾川	2	49	1	27	三ノ宮	3	76		1
興津	1	10	岐阜	2	54	1	22	神戸	3	76		
江尻	1	14	大垣	2	63	1	14					
静岡	1	20	垂井	2	68	1	09					

備考 1) この表は明治22年6月24日の『官報』(付録)から作成した  
 2) 中等運賃は下等の2倍, 上等運賃は下等の3倍  
 3) 程ヶ谷(いまの保土ヶ谷), 小山(いまの駿河小山), 佐野(いまの裾野), 鈴川(いまの吉原), 江尻(いまの清水), 堀ノ内(いまの菊川), 中泉(いまの磐田), 舞坂(いまの舞阪), 御油(いまの愛知御津), 刈谷(いまの刈谷), 一ノ宮(いまの尾張一宮), 長岡(いまの近江長岡), 八幡(いまの近江八幡), 馬場(いまの膳所), 大谷(大正10年7月廃駅), 稲荷(いまの奈良線稲荷), 神崎(いまの尼崎)

第3章 明治期の社会と文化

第15表 新橋・神戸間 官設鉄道実測マイル程および営業マイル程表

駅名	各駅間実測マイル程		営業マイル程		駅名	各駅間実測マイル程		営業マイル程	
	マイル	チェーン	各駅間	新橋からの累計		マイル	チェーン	各駅間	新橋からの累計
新橋		0	0	0	御油	5	19	5.25	195.75
品川	3	18	3.25	3.25	蒲郡	5	32	5.50	201.25
大森	2	58	2.75	6.00	岡崎	9	23	9.25	210.50
川崎	4	12	4.25	10.25	刈谷	9	73	9.75	220.25
鶴見	2	17	2.25	12.50	大府	2	79	3.00	223.25
神奈川	4	0	4.00	16.50	大高	4	36	4.50	227.75
横浜	1	55	1.50	18.00	熱田	3	39	3.50	231.25
程ヶ谷	2	38	2.50	20.50	名古屋	4	15	4.25	235.50
戸塚	5	46	5.50	26.00	清洲	4	39	4.50	240.00
大船	3	40	3.50	29.50	一ノ宮	6	3	6.00	246.00
藤沢	2	67	3.00	32.50	木曾川	3	43	3.50	249.50
平塚	7	74	7.75	40.25	岐阜	4	62	4.75	254.25
大磯	2	37	2.50	42.75	大垣	8	56	8.75	263.00
国府津	6	12	6.25	49.00	垂井	5	3	5.00	268.00
松田	6	26	6.25	55.25	関ヶ原	3	35	3.50	271.50
山北	3	45	3.50	58.75	長岡	6	28	6.25	277.75
小山	5	42	5.50	64.25	米原	6	54	6.75	284.50
御殿場	6	56	6.75	71.00	彦根	3	57	3.75	288.25
佐野	9	35	9.50	80.50	能登川	8	45	8.50	296.75
沼津	5	74	6.00	86.50	八幡	5	30	5.50	302.25
鈴川	9	41	9.50	96.00	草津	10	50	10.50	312.75
岩淵	5	18	5.25	101.25	馬場	6	43	6.50	319.25
興津	9	7	9.00	110.25	大谷	1	72	2.00	321.25
江尼	3	28	3.25	113.50	山科	3	27	3.25	324.50
静岡	6	55	6.75	120.25	稲荷	3	1	3.00	327.50
焼津	8	3	8.00	128.25	京都	1	63	1.75	329.25
藤枝	4	6	4.25	132.50	向日町	4	7	4.00	333.25
島田	4	55	4.50	137.00	山崎	4	60	4.75	338.00
金谷	3	29			高槻	4	57	4.75	342.75
堀ノ内	5	54	9.00	146.00	茨木	4	5	4.25	347.00
掛川	4	30	4.50	150.50	吹田	4	31	4.25	351.25
袋井	5	36	5.50	156.00	大阪	4	64	4.75	356.00
中泉	4	69	4.75	160.75	神崎	4	48	4.75	360.75
浜松	6	73	7.00	167.75	西ノ宮	4	52	4.75	365.50
舞坂	6	33	6.50	174.25	住吉	5	21	5.25	370.75
鷲津	5	58	5.75	180.00	三ノ宮	4	63	4.75	375.50
豊橋	10	46	10.50	190.50	神戸	1	3	1.00	376.50

明治22年6月22日の『官報』から作成

汽罐の装置も多少異りたる処あればとて 機関士も殊に熟練なる者を用ゆるよしなり 以て該山道の困難を知るに足るべし 而して御殿場へ登りつめたる頂上にして 海面より高きこと二千七百尺 富士山の麓に在りて 氣候も殊に寒く四十度より五十度の間なりと思わる (『毎日新聞』明治二十二年二月三日付)

国府津―静岡の開通につづいて、四月十六日には静岡―浜松の間も開通した。ここに横浜―熱田の間が全通する。さらに大津から琵琶湖に沿って米原(―長浜)に至る湖東線の工事も、六月二十四日には竣工した。米原からは、長浜から岐阜をへて名古屋―熱田に至る中山道ぞいの路線が、すでに完通している。このたびは米原から関ヶ原に至る新しい路線をもって、距離の短縮をはかった。

一八八九(明治二十二年七月一日、東海道線は全通し、新橋―神戸の間(六百五・七マイル)に一日一往復の直通列車が運行を開始した。所要時間は二十時間五分(下り)、あるいは十分(上り)であった。また東海道線の全通とともに、旅客運賃も改正された。新料金は一々につき下等一銭、中等はその二倍、上等は三倍となる。新しい料金、および各駅間の里程は、第十四・第十五表のとおりであった。

### 横須賀線の開通

横須賀には一八八四(明治十七)年十二月、鎮守府が設けられて、第一海軍区の軍港となった。さらに造船所をはじめ、兵器倉庫や水雷營(船越)なども、つきつぎに建設されている。陸軍もまた突端の観音崎に砲台を設け、東京湾を防衛する要衝としていた。しかし東京から横須賀、あるいは観音崎に達するには、もっぱら海運に頼るほかはない。神奈川または横浜から横須賀に至る間は、丘陵がちならなつて、急坂が多く、馬車を通すこともできなかった。ところが海上の場合、風波のために輸送が杜絶とぎやすることも、しばしばある。そこで海軍は一八八五(明治十八)年二月、神奈川から横須賀に至る馬車道の開設を要望した。この案は一年後、鉄道建設案に代わり、同月六月には陸海軍が連名をもって、横

第3章 明治期の社会と文化

第16表 大船・横須賀間運賃  
(明治22年6月16日から施行)

等級	大船		鎌倉		逗子		横須賀
	上中下	等	上中下	等	上中下	等	
上等	9	銭	6	銭	15	銭	
中等	6		4		10		
下等	3		2		5		
上等	15		21		30		
中等	10		14		20		
下等	5		7		10		

明治22年6月8日の「官報」により作成

須賀あるいは観音崎付近までの鉄道建設を要請するに至った。

こうして横須賀線は、軍事路線として建設が進められたのである。路線の調査、および測量の結果、線路は戸塚―藤沢両駅の間における大船村において、東海道線と分岐し、それより鎌倉・逗子をへて横須賀に達するのが適当と考えられた。終点は横須賀海軍兵営の東南に置く。ここまで線路を延ばせば、船渠の用品や軍港の需要品を運搬するには充分である。それより先方、観音崎の方面まで延長するには、横須賀の市街を貫通することが、予算面からみて困難と判断された。横須賀までの建設費(約四十万円)も、資金不足の理由によって大蔵省から新規支出の賛同が得られず、東海道線の建設費から流用することに決めたのである。計画は陸海軍の賛同を得て、一八八八(明治二十一年一月から工事は開始された。

停車場は、東海道線上の接続点として設けられた大船のほか、鎌倉・逗子・横須賀の三か所であった。このうち逗子は、当初の計画になかったけれども、逗子村をはじめ付近七か村の住民から、たび重なる請願をうけたことによって設けられたものであった。横須賀停車場は、海軍側の希望によって、逸見村に設けられた。

大船―横須賀の間は十六・二トンであり、その間に八か所の小橋梁が架設され、また八か所のトンネルが掘削された。こうして着工から一年半の後、一八八九(明治二十二年六月十六日、横須賀線は開通し、一日四往復の列車運行が開始された。所要時間は上下列車とも四十五分であった。

横浜駅の変遷

一八九四(明治二十七年八月一日、清国に対する宣戦が布告され、軍部は全国にわたる大動員を行って、大量の

兵力を輸送せねばならなくなった。九月には大本営も広島に進められる。当時、官設の東海道線に接続して、私設の山陽鉄道が神戸―広島の間に通じていたのであった。

ところで東海道線は、横浜駅においてスイッチバック運転を行っていた。これは急を要する軍事輸送にとって、きわめて不便であった。そこで軍部は輸送の効率を上げるため、神奈川―保土ヶ谷の間に直通線を設ける計画を立てた。その間、三・五キロの間の工事は一八九四（明治二十七年）八月中旬に起工され、九月下旬に完成した。この直通線工事は軍事費によってまかなわれ、もっぱら軍用に供されたのであった。

一八九五（明治二十八年）二月二十三日、官設鉄道の線路名称が、初めて正式に定められた。東海道線という名称も、このときから正式のものとなったわけである。

戦争が終わって、一八九六（明治二十九年）年には神奈川―保土ヶ谷の軍用直通線は、軍から鉄道院に払い下げられた。そして一八九八（明治三十一年）八月一日から、新橋―神戸の間に直通する列車は、横浜駅に寄ることなく、この直通線を走ることとなった。これにより、神奈川―保土ヶ谷の間は、横浜駅を経由するのにくらべて、三・二キロを短縮できた。

すでに一八九六（明治二十九年）九月一日から新橋―神戸の間には、急行旅客列車が運転されていた。所要時間は、下り十七時間二十七分、上り十七時間九分であった。このときは横浜―国府津に停車したが、一八九八（明治三十一年）八月からは横浜駅を経由しない。時間は短縮されたが、横浜の住民にとっては不便となった。横浜駅からは、いったん神奈川駅または保土ヶ谷駅まで出て、そこから東海道線に乗り換えねばならなくなったのである。しかも急行列車は停車しない。

こうした不便を解消するため、直通線路の上に新しく平沼駅を開設することになった。平沼駅は一九〇一（明治三十四年）十月十日に開業され、この日から新橋―神戸の直通列車も、同駅に停車する。当日、駅の構内では数百本の花火を打ち上げ、余

<p>平沼驛營業開始</p> <p>来る十日より平沼驛に於て旅客の取扱を開始し、新橋神戸間及新橋大塚間直行の列車は總て同驛に停車す又從來に於ける横濱程ヶ谷間列車時刻を變更し、横濱神奈川間1列車を増發す</p> <p>直行列車平沼驛發着時刻</p>	
<p>上</p> <p>午後七時五十九分 午後七時五十六分 午後七時五十三分 午後七時五十分</p>	<p>下</p> <p>午後六時三十分 午後六時三十三分 午後六時三十六分 午後六時三十九分</p>
<p>上</p> <p>午後六時四十五分 午後六時四十二分 午後六時三十九分 午後六時三十六分</p>	<p>下</p> <p>午後五時十五分 午後五時十八分 午後五時二十一分 午後五時二十四分</p>
<p>上</p> <p>午後七時三十分 午後七時三十三分 午後七時三十六分 午後七時三十九分</p>	<p>下</p> <p>午後六時十五分 午後六時十八分 午後六時二十一分 午後六時二十四分</p>
<p>上</p> <p>午後六時三十分 午後六時三十三分 午後六時三十六分 午後六時三十九分</p>	<p>下</p> <p>午後五時十五分 午後五時十八分 午後五時二十一分 午後五時二十四分</p>
<p>上</p> <p>午後六時四十五分 午後六時四十二分 午後六時三十九分 午後六時三十六分</p>	<p>下</p> <p>午後五時十五分 午後五時十八分 午後五時二十一分 午後五時二十四分</p>

平沼驛營業開始廣告

『横浜貿易新聞』明治34年10月8日付から

興も催されたが、駅の位置は市街地から遠く離れ、周辺は湿地帯であって、降雨があれば、ぬかるみと化した。したがって新駅は必ずしも好評ではなかった。なお平沼驛の開業にさきだち、一八九八（明治三十二）年六月十五日には藤沢―平塚の間に茅ヶ崎駅が開かれていた。一九〇二（明治三十五）年四月十五日には、大磯―国府津の間に、二宮駅が開業した。

平沼驛と旧来の横浜駅（桜木町）との中間、高島町二丁目の地に、新しい横浜駅が開設されたのは、一九一五（大正四）年八月十五日のことである。東海道線も、この横浜駅を経由することになり、平沼驛は廃止された。また旧来の横浜駅は、桜木町駅と改称された。すでに鶴見―神奈川の間には、一九〇八（明治四十二）年九月二十三日、東神奈川駅が開かれていた。横須賀線では、逗子―横須賀の間に一九〇四（明治三十七）年五月一日、田浦駅が新設された。

さて新しい横浜駅も、一九二三（大正十二）年の大震災で被害をこうむる。そこで神奈川駅の西側の三代目の横浜駅を新設することになり、新駅は一九二八（昭和三）年十月十五日に開業した。これが現在の横浜駅である。二代目横浜駅、および神奈川駅は、このときに廃止された。

**中央線の開通**

東京―甲府―名古屋を結ぶ中央本線は、神奈川県の西北端、いまの相模湖町・藤野町を横切っている。その間に設けられている駅は、相模