

令和6年度 企画展示(第1回) 【新幹線開業60周年記念展示】 「新幹線・駅・街 —かながわの記録たち—」 展示目録

令和6(2024)年7月19日(金)から10月6日(日)まで

神奈川県立公文書館 1階展示室

| 番号 | 資料名 | 内容等 | 年代 | 資料ID等 |
|-------------------------|---|---|-------------|---------------------|
| 第1章 新幹線を育んだ街 小田原 | | | | |
| 1-1 | 御願（日本電気鉄道地方鉄道布設免許申請） | 京浜急行創業者立川勇次郎らにより発足した日本電気鉄道は、当時としては夢のような東京～大阪間を6時間で結ぶ高速電気鉄道を計画し、明治40(1907)年以来7回にわたって免許申請を行うも、いずれも却下となり、実現には至りませんでした。当館では第7回目の昭和3(1928)年に行われた免許申請時の出願関連書類等を所蔵しています。 | 昭和3年(1928) | 1199411369 |
| 1-2 | 日本電気鉄道線路図 | 日本電気鉄道が計画していた「超高速度ノ電気鉄道」の線路図です。いわば知られざる「まぼろしの新幹線」である本線の神奈川県における停車駅は、明治40年(1907)の計画当初は現在の松田町に置かれていましたが、昭和初期の出願時には、現在のJR横浜線鴨居駅～中山駅付近に「西横浜駅」を設けることが予定されていました。 | 昭和3年(1928) | 1199411369 |
| 1-3 | 「昭和18年5月18日提出 参事会議案原稿」より「恩賜県有地売却調書」 | 弾丸列車計画の用地買収 | 昭和18年(1943) | 1199404031 |
| 1-4 | 「昭和37年度裁決申請書 東海道幹線大和市内小田原市内試運転線敷設之事」より議事録 | 弾丸列車計画当時の用地確保の様子 | 昭和37年(1962) | 1199504492 |
| 1-5 | 「昭和37年度裁決申請書 東海道幹線大和市内小田原市内試運転線敷設之事」より事業計画書 | 鴨宮モデル線区の意義とその所在地について | 昭和37年(1962) | 1199504492 |
| 1-6 | 新幹線試乗会の写真 | 地元の高校生たちを対象とした試乗会の様子 | 昭和38年(1963) | 『写真アルバム小田原・足柄の昭和』より |
| 1-7 | 「新幹線の発祥地・鴨宮」の碑の写真 | JR東海道本線鴨宮駅南口を降りて右手すぐに建立されています | 令和6年(2024) | 担当者撮影 |
| 1-8 | 東海道新幹線の開業 | 小田原駅に到着するこだま号と乗務員に花束を渡す鈴木市長 | 昭和39年(1964) | 「広報おだわら」175号より |
| 1-9 | 「昭和56年度 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（総会その5）」 | 小田原市長のひかり号の小田原駅停車要望 | 昭和52年(1977) | 1199602667 |
| 1-10 | 「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議（部会その7）」 | ひかり号の小田原駅停車を要望する小田原市企画課企画調整係長の談話 | 昭和53年(1978) | 1199602668 |
| 1-11 | 佐々井典比古関係資料 | 「小田原新幹線ビル図面」 | 昭和46年(1971) | 2601202968 |
| 1-12 | 「昭和59年度 小田原駅前周辺地区まちづくり」 | 「小田原駅東西自由連絡通路整備事業」の図 | 昭和59年(1984) | 1200482121 |
| 1-13 | 「平成10年度 県西地域広域市町村圏協議会」 | 小田原を中心とした広域ネットワーク及び主要プロジェクトの図 | 平成9年(1997) | 1200507505 |

| 番号 | 資料名 | 内容等 | 年代 | 資料ID等 |
|--------------------------------|--|--|---------------------------------|------------|
| 第2章 蛭飛びかう水田から賑わいの街へ 新横浜 | | | | |
| 2-1 | 新幹線以前の 新横浜 (昭和の横浜：写真集 横 浜開港150周年記念出版) | 東海道新幹線の開通前、新横浜駅の予定地には農村が広が っていました。 「のどかに白鷺が舞い、蛭が飛びかっていた水田は埋め立 てられて、広大な駅舎が建ち、バスターミナルができ、飲 食店やホテルなど数多くの建物がたち並んだ」(「港北区 史」p.558) | 昭和36～ 37年 (1961～ 62)撮影 | 3200608830 |
| 2-2 | 県内で進む路線工事 (かながわ県政15年のあ ゆみ) | 東海道新幹線は、わずか5年での完成を求められたことか ら、神奈川県内では急ピッチで路線工事が進みます。 この資料は、昭和37(1962)年に神奈川県が発行した終戦から の復興15年を振り返る刊行物です。 | 昭和37年 (1962) | 3199300844 |
| 2-3 | 区画整理で夢ひらく新横 浜駅前 | 横浜市が東海道新幹線の開業直前に発行した、新横浜駅前の 区画整理リーフレット。開業9カ月前のパノラマ写真が掲載 されていますが、見事に何もありません。パノラマ写真の右 端にある④が駅前広場の予定地です。 | 昭和39年 (1964) | 3200206572 |
| 2-4 | 二俣川付近までの路線図 (東海道新幹線工事誌／ 一般編) | 東海道新幹線の開業翌年、国鉄は工事記録や振り返りを記載 した刊行物を発行しました。 このページは、そこに綴じられている東京駅から二俣川付近 までの路線図です。赤色の線が新幹線のルート。全ての橋(B) とトンネル(T)が、その長さ(L=* * m * *)と共に記載され ています | 昭和40年 (1965) | 3199322786 |
| 2-5 | 開業時のホーム時刻表 (東海道新幹線工事記録 (東電工関係)) | 新横浜駅が開業した昭和39(1964)年10月、ホームに掲示され ていた時刻表です。 「ひかり」は通過し、各駅停車の「こだま」だけが停車しま した。下り列車は1時間に1本程度しかありません。 | 昭和39年 (1964) | 3199322785 |
| 2-6 | 開業時の全線ダイヤ (東海道新幹線工事誌／ 土木編) | 東京駅からの下り列車は「ひかり」が毎時0分、「こだま」 が毎時30分に発車しています。車両基地からの回送ルートや 折り返しも示されています。 | 昭和40年 (1965) | 3199322787 |
| 2-7 | 新横浜駅の立体図 (東海道新幹線工事誌／ 土木編) | 駅の建設でも突貫工事が続き、開業後も一部工事のやり直し が生じていました。 「電線管は雨ざらしとなり、昭和39年11月末にやっと上家が 完成したような状態である。(中略)異常がなかったからいい 様なものの、施行者としては一番気をもんだ事であった」 (p.453) | 昭和40年 (1965) | 3199322787 |
| 2-8 | 神奈川県鉄道地図1971年 版 | 開業7年後に神奈川県が作成した県内鉄道地図。県の中央を 東海道新幹線が横切り、新たな大動脈となりました。 オレンジ色の線は、当時計画中の路線です。相鉄いずみ野線 も平塚まで計画されています。 | 昭和46年 (1971) | 3199404940 |
| 2-9 | 県外からの新規学卒者新 横浜駅到着 | 県外の高校を卒業し、神奈川県内で就学・就職する方たちが 東海道新幹線を利用して新横浜駅にやってくるようになりました。 大きなカバンを持って降り立った彼らも今は70歳代と思わ れます。【県広報課撮影写真】 | 昭和46年 (1971) | 4199401361 |
| 2-10 | 空撮新横浜駅付近 | 開業9年後の新横浜駅周辺です。 2-3の開業直前リーフレットに記載された区画整理のイメ ージへ近づいている様子が分かります。横浜線と環状2号線の 立体交差も完成し、自動車が行き交っています。しかし、建 物はほんの少ししかありません【県広報課撮影写真】 | 昭和48年 (1973) | 4199401869 |
| 2-11 | 新横浜駅の送別風景、新 横浜駅 | 親戚一同で新婚旅行のお見送りでしょうか。熱海まで？ まだホームドアが無いため、新横浜駅に止まらない「ひかり」 が通過する時は怖かったのかも知れませんね。【県広報課撮 影写真】 | 昭和46年 (1971)頃 | 4199204264 |
| 2-12 | 要望書 ひかり号を新横浜駅に停 車されたい | 各駅停車の「こだま」しか停車しない状況を変えるべく、地 元から要望書が作成されます。その後、昭和51(1976)年に「ひ かり」が2本停車し、昭和60(1985)年には51本と大幅に増え ていきます。いまでは「のぞみ」を含む全ての列車が停車し ています。 | 昭和48年 (1973) | 3199503383 |

| 番号 | 資料名 | 内容等 | 年代 | 資料ID等 |
|------|---|--|-----------------|------------|
| 2-13 | 市営地下鉄の延伸・1 (昭和59年度 地方鉄道法4条認可(横浜市営地下鉄)2) | 昭和60(1985)年に横浜市営地下鉄が横浜駅から新横浜駅まで延伸します。これにより横浜駅と直通で結ばれ、利便性が向上しました。この資料は、延伸にむけて横浜市が神奈川県へ提出した路線図です。 | 昭和59年 (1984) | 1201515402 |
| 2-14 | 市営地下鉄の延伸・2 (昭和61年度 横浜市営地下鉄) | 更に横浜市営地下鉄は、平成5(1993)年に新横浜駅からあざみ野駅まで延伸します。この段階の路線図には、北新横浜駅が記載されておらず、仲町台駅は大熊駅と記されています。 | 昭和61年 (1986) | 1199702376 |
| 2-15 | ドラマが始まる新横浜都心 | 平成元(1989)年に横浜アリーナ、平成10(1998)年に横浜国際総合競技場(日産スタジアム)がオープンし、新横浜駅周辺は賑わいを増していきます。開業後の寂しい風景から大きく変わりました。 | 平成11年 (1999) | 3199803504 |
| 2-16 | 新たな路線の開業 (運輸政策審議会における「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備について」の答申について) | 平成12(2000)年に神奈川東部方面線(仮称)の新設が運輸大臣へ答申され、相鉄線と東急東横線を結ぶ路線の具体化が動き出します。その結果、令和5(2023)年3月に相鉄新横浜線・東急新横浜線として開業し、新横浜駅に新たな路線が加わりました。 | 平成12年 (2000) | 3200200973 |

第3章 新駅に託した「まちづくり」の夢

新幹線だけじゃない。新宿へ、横浜へ。 「地元駅を！」(その1・相模線海老名駅の場合)

| | | | | |
|-----|--------------------------------|---|-----------------|------------|
| 3-1 | 昭和61年度 神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 対策部会 | 昭和61(1986)年7月30日、国鉄相模線への海老名駅の新設についての国鉄の承認が海老名市に正式に伝えられたことを報じる新聞記事のコピーが会議資料に綴じられていました。このときまで、相模線の駅としては海老名駅が存在していなかったことに驚かされます。なお、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議は、東海道新幹線開業の翌々月、昭和39(1964)年12月、県、県内全市町村及び関係経済団体を構成団体として発足しており、国鉄(現・JR)及び県関係各鉄道事業者に対する要望活動を継続的に行っています。 | 昭和61年 (1986) | 1199702370 |
|-----|--------------------------------|---|-----------------|------------|

「リニアを止めろ！県内に！」

| | | | | |
|-----|---|--|----------------|------------|
| 3-2 | リニア中央エクスプレス建設促進神奈川県期成同盟会設立総会議案(書)・同平成2年度総会議案(書)ほか | 平成2(1990)年6月4日、リニア中央新幹線(予定線)の沿線自治体の一つである神奈川県として、同線の建設促進と県内への停車駅設置を図ることを目的として、県知事、担当副知事、県内全市町村長ほかを会員として発足し、関係各県庁等への要望活動等を行ってきました。設立時の要望書(案)によれば、当時、予定ルート上の山梨県内に選定された実験線も完成していなかったことがわかります(山梨実験線の開設は平成8(1996)年)。 | 平成2年 (1990) | 1199612749 |
| 3-3 | リニア中央エクスプレス建設促進神奈川県期成同盟会平成3年度総会議案ほか | 前資料に引き続き、リニア中央エクスプレス建設促進神奈川県期成同盟会の設立翌年度の総会議案その他の文書です。多色刷り・配布用のリーフレットが作成され、リニア中央新幹線建設の機運を盛り上げようとしています。他方、東海道新幹線の輸送力が飽和しつつあるとの分析も示されていますが、やがて、神奈川県は、東海道新幹線の新横浜・小田原間に新駅設置を要望する立場にもなるのです。 | 平成3年 (1991) | 1199707739 |

「『こだま』だけでも。」新幹線新駅誘致の決め手はまちづくり？

| | | | | |
|-----|--------------------------|---|-----------------|------------|
| 3-4 | 夢のゲートづくり：寒川町倉見に新幹線新駅をよぼう | 平成8(1996)年5月、県知事及び関係11市町(相模原市、平塚市、藤沢市、茅ヶ崎市、厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、寒川町。大和市は平成15年度退会)の長ほかを会員として、神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会が発足し、JR東海に対し、東海道新幹線の新横浜・小田原間に新駅の設置を働きかけることとなりました。平成9(1997)年11月には、新駅の候補地を寒川町倉見地区に決定し、ここに「環境と共生する都市づくり」を目標に掲げ、相模川対岸の平塚市側をも一体とした整備・開発をめざす「ツインシティ」構想が動き出しました。 | 平成9年 (1997) | 3200904213 |
| | 寒川町倉見地区に東海道新幹線新駅を | | 平成10年 (1998) | 3200309864 |

| 番号 | 資料名 | 内容等 | 年代 | 資料ID等 |
|--|---|--|-------------------------|------------|
| 3-5 | [神奈川県議会] 平成11年度常任委員会記録(農政企業・建設) | 平成11(1999)年の神奈川県議会6月定例会の建設常任委員会における報告事項として、 ・「県央・湘南都市圏整備構想」の推進に係る「ツインシティ基本計画」等の計画原案について が取り上げられ、同基本計画の策定にあたっての基本的な考え方を問われて、県当局は、「東海道新幹線の新駅とリニア中央新幹線の停車駅を誘致して南北二つのゲートを形成し、この新駅を核として環境共生のモデル都市を整備し、拠点づくりを行っていきたくと考えている。」と答弁しました。 | 平成11年 (1999) | 1201018819 |
| 3-6 | ツインシティ整備計画のあらまし ツインシティ(大神地区)基本計画調査概要版(平塚市) 「ツインシティ倉見地区まちづくり基本計画」ダイジェスト(寒川町) | 「ツインシティ」の構想が、より具体的な計画へと発展していく過程がわかるリーフレットです。 神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会と県が連名で作成したもの、平塚市が同市大神地区について、寒川町が同町倉見地区について、それぞれまちづくりに係る基本計画をまとめたものの3点です。 このうち、平塚市大神地区のまちづくりは土地区画整理事業のスキームにより行われ、令和5(2023)年1月、同地区のまちびらきを祝う記念式典が催されました。 | 平成14年 (2002) 6月 | 3200607471 |
| 3-7 | [神奈川県議会] 平成15年度常任委員会記録(建設・文教) | 平成15(2003)年7月、神奈川県議会建設常任委員会における報告事項として、 ・県央・湘南都市圏における環境と共生する都市づくりの概要について が取り上げられ、東海道新幹線の倉見新駅について、JR東海のスタンスとして、 ・(リニア)中央新幹線の開業など、東海道新幹線の輸送力に余裕が生じた場合などに検討の対象となり、 ・その検討の際には、周辺地区の都市形成やアクセス整備が進んだ上で、十分な需要の見込みを検証するという、かなり高いハードルが示されていることが明らかになりました。 なお、この質疑に次いで、東海道新幹線で最も駅間距離の長い米原・京都間の新駅(滋賀県栗東市)の設置の決定について触れられていますが、同駅はその後の滋賀県知事選挙での争点の一つとなり、当選した新知事の下で中止されました。 | 平成15年 (2003) 7月 | 1201415156 |
| 新駅設置に向けた様々な調整 「地元には駅を！」(その2・東海道本線村岡新駅(仮称)の場合) | | | | |
| 3-8 | 記者発表資料 JR東海道本線の大船駅と藤沢駅間における村岡新駅(仮称)の設置に関する覚書の締結について | JR東海道本線の大船駅と藤沢駅との間に村岡新駅(仮称)を設置する事業について、神奈川県、藤沢市、鎌倉市及びJR東日本の四者間で締結された覚書であり、新駅設置に要する費用の負担割合を ・神奈川県 30.0% ・藤沢市 27.5% ・鎌倉市 27.5% ・JR東日本 15.0% とすることが合意されました。 | 令和3年 (2021) 2月8日 | 3201803551 |
| 3-9 | 記者発表資料 JR東海道本線の大船駅と藤沢駅間における村岡新駅(仮称)の設置及び自由通路整備に関する基本協定書の締結について | 村岡新駅(仮称)整備事業に要する費用の負担割合は、前資料の覚書から変更はありませんが、 ・自由通路整備事業が事業内容に追加され、 ・新駅整備事業及び自由通路整備事業の設計及び施行はJR東日本が行うこと、 ・自由通路整備事業に要する費用は藤沢市が負担することが新たに決定されました。 | 令和4年 (2022) 3月28日 | 3201804294 |

| 番号 | 資料名 | 内容等 | 年代 | 資料ID等 |
|------------------------|--------------------------------------|---|-----------------|------------|
| 第4章 時代を表す「駅」の記録 | | | | |
| 「駅」と「停車場」 | | | | |
| 4-1 | 【横須賀鎮守府文書】 送達大日記 | 「駅」という言葉は、かつて「街道に置かれた宿場」の意で用いられていました。新橋～横浜間に鉄道が敷かれて間もない頃に作成された本資料では、「駅」は「品川駅」「神奈川駅」と宿場を表す語として用いられているのに対し、開業間もない横浜駅(現：JR桜木町駅)は「ステーション」と表記されています。 | 明治7年 (1874) | 2200431118 |
| 4-2 | 当館撮影写真「桜木町駅 前の『鉄道発祥の地』記念碑とその原標点」 | JR桜木町駅近くには「鉄道発祥の地」の記念碑がひっそりと設けられています。あまり知られていませんが、実はこの碑は平成元(1989)年に移動しており、元あった場所である記念碑近くの歩道には「原標点」が、これまたひっそりと設置されています。 | 令和6年 (2024) | — |
| 4-3 | 【小尾嘉郎氏関係資料】 明治42年度 暑中休暇日記 | 建築家小尾嘉郎(1898-1972年)の尋常小学校5年時の夏休みの日記です。展示箇所は温泉に出かけていた母親を自宅から甲府駅に迎えに行く場面ですが、「駅」とは書かず、「停車場」と記しています。なお、小尾嘉郎は後に神奈川県庁本庁舎(通称「キングの塔」)の設計競技一等当選者となる人物です。 | 明治41年 (1908) | 2601600001 |
| 4-4 | 【小尾嘉郎氏関係資料】 明治43年 休暇日誌 | 本資料は4-3の翌年、6年時に書かれたものです。1年前と同様、母親を甲府駅へ迎えに行く場面が挿絵とともに描かれています。挿絵は甲府駅の構内を筆で描いたものですが、驚くべき腕前で、学校の先生も挿絵右上に朱書で二重丸を付けています。後に建築家となる小尾の才能の片りんを感じさせる資料です。 | 明治42年 (1909) | 2601600020 |
| 「駅」に見る時代の一面 | | | | |
| 4-5 | 大正15年 大正天皇関係 書類 | 大正天皇は葉山御用邸で崩御されたため、当館の公文書にも当時の様子を記録した資料が若干残っています。本資料には、大正天皇が亡くなる数日前から逗子駅にテント張りの仮設事務所を設け、要人の応接や連絡調整にあたった県職員の復命書が綴られているほか、各駅における皇族の奉送迎に関する復命書などが収録されています。 | 大正15年 (1926) | 1199404701 |
| 4-6 | 大正天皇肖像写真 | 大正天皇(1879-1926年)の肖像写真です。即位後は体調が思わしくなく、のちの昭和天皇を摂政とするなど、病弱なイメージをもたれがちですが、皇太子時代には日本国内各地や朝鮮半島などを度々行啓するなど、活発な一面もありました。 (写真出典：国立文化財機構所蔵品統合検索システム) | 年不詳 | — |
| 4-7 | 【神奈川県津久井郡串川村 佐藤家文書】申収第二〇九七号 戦死者二関スル件 | 本資料は、津久井郡串川村(現：相模原市緑区)における、上海戦線(第二次上海事変)で戦死した村民の遺骨出迎えに関する通知文書で、村長から村会議員等の村政関係者へ宛てられたものです。本通知では、各種団体の代表者が与瀬駅(現：JR相模湖駅)に集合して出迎え、その他の関係者は戦死者の自宅前に集まることを求めています。 | 昭和12年 (1937) | 2200830062 |
| 4-8 | 在営者ノ慰問面会歓送二関スル件 | 県内務部長・警察部長から発せられている本通知は、「入営及応召時ノ歓送ハ最近駅迄トシ」と、戦局の悪化や交通事情のひっ迫を背景として、出征兵士の見送りを最寄り駅までとすることを求める内容でした。駅は実生活と軍隊生活との境界、まさに「別れの場所」であったのです。 | 昭和19年 (1944) | 1199409068 |
| 4-9 | 【神奈川県特高関係資料】〔出征前記念写真〕 | 家族や職場の同僚などと出征前に撮影した記念写真と思われませんが、裏書等がないため、いつ・どこで・だれが写っている写真かは残念ながらわかりません。このように、写真資料は写された人物や場面に関する情報も併せて保存しないと、撮影者や被写体、その関係者以外にはいったい何の写真なのか分からなくなってしまう、資料価値が損なわれてしまうことがしばしば発生します。 | (昭和) | 2600200231 |

| 番号 | 資料名 | 内容等 | 年代 | 資料ID等 |
|-----------------|--|--|------------------|--------------------------|
| 4-10 | 【葛野重雄氏旧蔵資料】 1. 第二次学童集団疎開輸送計画表 | 戦局の悪化に伴い、米軍による空襲が行われるようになると、神奈川県でも横浜市などの都市部で学童疎開が行われるようになりました。本資料には横浜市内のどの学校から何名をどのような鉄道経路で疎開輸送をするかが細かく書かれており、疎開の実態を把握することができます。 | 昭和19年 (1944)頃 | 2202004196 |
| 4-11 | 【葛野重雄氏旧蔵資料】 横浜市集団疎開学童復帰計画書 | こちらは児童らを疎開先から自宅へと送り届ける際の輸送計画書で、4-10の対角に位置付けられる資料です。横浜市内の小学生たちは、箱根や松田・秦野といった県西部の地域へ疎開しており、小田原駅や松田駅、小田急小田原線渋沢駅などから横浜駅に戻ってきました。 | 昭和20年 (1945) | 2202004078 |
| 「駅」をもとめて | | | | |
| 4-12 | 【相模国足柄上郡谷ヶ村武尾家文書】 停車場設置願一件綴 | JR御殿場線の山北駅と駿河小山駅の間に、今では谷峨駅が置かれています。本駅は明治期以来の地域住民の度重なる要望を背景として設置された駅です。本資料は明治44(1911)年に鉄道院総裁後藤新平に宛てて出された願書の控えと思われるもので、その文面からは何としても駅を設置したいという人々の情熱が伝わってきます。 | 明治44年 (1911) | 2200200187 |
| 4-13 | 当館撮影写真「JR御殿場線谷峨駅」 | 谷峨駅は、明治40(1907)年に信号所として開業後、昭和22(1947)年に旅客の取扱いを行う「谷峨駅」として新たに設けられました。今では三角のかわいらしい屋根が住民やハイカーらを迎えてくれています。 | 令和6年 (2024) | — |
| 4-14 | 【相模国高座郡茅ヶ崎村文書】 東海道鉄道茅ヶ崎停車場道路費寄附簿（第五号）／東海道鉄道茅ヶ崎停車場道路費寄附簿（第十号） | 東海道本線開業当初、茅ヶ崎駅は設置されておらず、地元住民らの設置運動により明治31(1898)年に開業することとなりました。本資料は、駅設置が決定した翌月に作成された、同駅へ通じる道路の新規設計に係る費用の寄付受入れを行うための帳簿です。これら2冊の帳簿に記された寄付者名から、寄付は遠く横浜でも募られていたことが読み取れます。 | 明治29年 (1896) | 2200900455 2200900456 |
| 4-15 | 昭和57年度 国鉄栗木駅設置に関する陳情書について | JR根岸線(京浜東北線)の桜木町～大船間は東海道新幹線と同じ昭和39(1964)年の開業です。昭和50年代後半には、同路線で最も駅間距離の長い新杉田～洋光台間に新駅を設けようとする運動が地元住民を中心に展開されますが、結果として新駅は設置されませんでした。 | 昭和57年 (1982) | 1200454713 |
| 4-16 | 昭和56年度 第66回神奈川県都市計画地方審議会 | 小田急線沿線の地方自治体で唯一、線路が通りながら駅が置かれていなかった足柄上郡開成町。小田急線が開通した昭和初期以来の同町と町民らの宿願であった新駅設置決定後、駅設置予定地付近では区画整理事業が計画されますが、地権者らの理解を得ることができず、計画は予定通り進みませんでした。 | 昭和56年 (1981) | 1202193684 |
| 4-17 | 広報かいせい(昭和60年4月号) | 昭和60(1985)年3月、小田急線開成駅は、横浜市営地下鉄の新横浜駅や東北・上越新幹線の上野駅と同日に開業しました。本資料はその開業を伝える開成町の月刊広報紙で、宿願であった新駅誕生への喜びが紙面から伝わってきます。 | 昭和60年 (1985) | 3199339147 |
| 4-18 | 開成駅前街づくり基本構想策定調査報告書 | 開成町が作成した、開成駅周辺地区土地区画整理事業区域の整備イメージ図(鳥瞰図)です。向かって奥が酒匂川で、駅周辺には公共施設や大型商業施設、あるいは中高層の住宅から低密度の戸建てなどが整然と配置されています。開成駅は現在、急行列車の停車駅ともなり、駅周辺には新しい市街地が形成されています。 | 平成5年 (1993) | 3200211592 |
| 駅弁小話 | | | | |
| 4-19 | 【相模国愛甲郡飯山村石川家文書】 東華軒弁当広告ビラ | 国府津停車場のお弁当屋さん、東華軒の広告ビラです。同店は現在も営業を続けており、神奈川県を代表する老舗駅弁屋としてその名が知られています。 | (近代) | 2199430461 |
| 4-20 | 【相模国足柄上郡谷ヶ村武尾家文書】 弁当代受取証 | 山北駅前にあった弁当屋、中川商店が発行した弁当10本(代金1円20銭)・寿司60函(箱)(同4円20銭)の領収証です。右の領収証に記載されている「寿司」は、山北駅の名物として当時名高かった「鮎寿司」であると思われます。 | 明治33年 (1900) | 2200103083 |

| 番号 | 資料名 | 内容等 | 年代 | 資料ID等 |
|------|-----------------------------|--|----------------|------------|
| 4-21 | 当館撮影写真「かつての中川商店所在地付近」 | 山北駅と言えば鮎寿司という具合に、同駅の名物として知られた鮎寿司。その鮎寿司を販売していた中川商店は、山北駅の目の前、現在のさがみ信用金庫山北支店付近にありました。 | 令和6年 (2024) | — |
| 4-22 | 鉄輪轟き一世紀—山北駅開設百年記念誌 | 山北駅開設100年を記念して刊行された記念誌をひもとくと、鮎寿司に関する記述が見つかりました。御殿場・沼津方面へ向かう列車は、急な勾配を越えるための補助機関車をここ山北駅で連結させる必要がありました。その待ち時間は、駅弁を販売・購入する格好の機会であったわけです。 | 平成元年 (1989) | 3200301112 |
| 4-23 | 当館撮影写真「JR山北駅の駅舎」 | 御殿場線の途中駅である山北駅の駅舎です。現東海道本線の熱海～函南間を結ぶ丹那トンネルの開通(昭和9(1934)年)とそれに伴う東海道本線のルート変更以前は、箱根越えを控えた東海道本線の要衝、鉄道の町としてにぎわいました。 | 令和6年 (2024) | — |
| 4-24 | 【相模国愛甲郡飯山村 石川家文書】東華軒弁当 広告ビラ | 国府津停車場のお弁当屋さん、東華軒の広告ビラです。同店は現在も営業を続けており、神奈川県を代表する老舗駅弁屋としてその名が知られています。 | (近代) | 2199430461 |

第5章 実現した鉄道・実現しなかった鉄道

【武蔵国橋樹郡北綱島村 飯田家文書から】

| | | | | |
|-----|---------------------------------------|---|-----------------|------------|
| 5-1 | 武相鉄道株式会社設立認可願及設立目論見書 | 横浜と八王子を結ぶ武相鉄道の設立発起認可願です。現在の横浜線と似たルートで計画されていますが、実現しませんでした。 | 明治27年 (1894) | 2199301518 |
| 5-2 | 両毛鉄道足利神奈川間・大和田東京間延長線布設目論見書 | JR両毛線の前身となる両毛鉄道(小山駅—前橋駅)が途中の足利駅から分岐し、東京・横浜へ至る2ルート(朱色の太線)を計画したものです。更に前橋駅からは新潟県長岡に至るルート(朱色の破線)も記載されています。この2年後に両毛鉄道は日本鉄道に買収され、実現しませんでした。 | 明治28年 (1895) | 2199301520 |
| 5-3 | 京浜鉄道株式会社御進達願・創立請願書・起業目論見書・収支概算一覧表・仮定款 | 京浜鉄道株式会社の創立請願書等の資料です。現在の京浜急行と似た名前ですが、異なる会社です。新宿から横浜を結ぶルートとなっており、こちらも実現しませんでした。 | 明治29年 (1896) | 2199301537 |
| 5-4 | 京浜遊覧案内 | 現在の京浜急行の前身である京浜電気鉄道が発行した沿線ガイドです。「郊外生活のすすめ」と題する章では、都心の環境が大変劣悪であること、反面、沿線は理想的な生活地であることがアピールされています。 | 明治43年 (1910) | 2200920512 |
| 5-5 | 横浜鉄道沿線遊覧案内 | 東神奈川駅—八王子駅を結ぶ横浜鉄道(現在の横浜線)が明治41年9月に開通した際に発行された沿線案内冊子と優待乗車証です。 | 明治41年 (1911) | 2200920542 |
| 5-6 | 庶務並農会書類 | 横浜線の東神奈川駅と小机駅の間は4哩70鎖(約7.8km)と長かったことから、途中にも駅を設置するよう、大綱村の村長・飯田助夫が神奈川県知事・安河内麻吉に提出した意見書の写しです。この後、東横線の開通もあり、菊名駅が実現します。 | 大正12年 (1923) | 2200710409 |
| 5-7 | 大山電気鉄道線路図 | 鎌倉駅から藤沢駅を経て、伊勢原に至る大山電気鉄道の構想図です。鶴岡八幡宮と大山阿夫利神社の両参拝客をターゲットとしたのでしょうか。 | 明治期 | 2199301533 |
| 5-8 | 大山鉄道線路略図 | 横浜から長後、門沢橋を経て伊勢原へ至る大山鉄道の構想図です。同じく実現しなかった武相中央鉄道(千駄ヶ谷駅—小田原駅)や相王鉄道(平塚駅—八王子駅)が予定線として示されており、明治後期の発行と思われます。 | 明治期 | 2199301534 |
| 5-9 | 箱根温泉案内 | 小田原電気鉄道(小田原駅—強羅駅)が発行した箱根温泉の案内リーフレット。国府津駅—小田原駅が他社線として記載されていることから、大正期の発行と思われます。 | 大正期 | 2200920536 |