

御殿場線80周年 今昔物語



松田町を東西に走る御殿場線は明治の鉄道創世期に東海道本線として誕生し、その後の日本の歴史とともにいくつもの変遷を経て現在に至っております。今年の12月に現在の御殿場線となつてから80周年を迎えます。

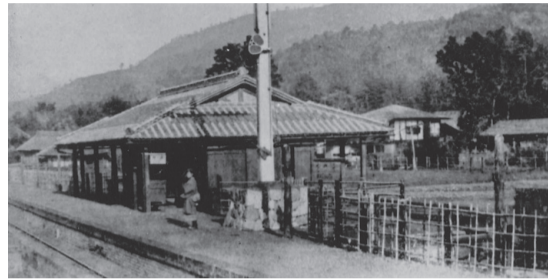
御殿場線のあゆみ

東京―神戸間を結ぶ 幹線鉄道の建設決定

明治政府は明治2年（1869）11月10日、東京―神戸間を結ぶ幹線鉄道を建設することを決定しまし

東海道線の開通

この幹線鉄道の路線の中でも箱根越えの山北―御殿場間は最大の難所であったため、高度な技術を要する工事となりました。当時の土木技術の粋を集め、明治22年（1889）2月1日に国府津―沼津間が開通、同年7月1日には東海道線新橋―神戸間が全通しました。当初は1日4往復、所要時間は下り16時間50分、上り18時間15分で運行され、国府津―沼津間は2時間35分で運行されてきました。この国府津―沼津間が現在の御殿場線の路線となつていま



開業当時の松田駅

（現在の駿河小山）・御殿場・佐野（現在の裾野）・沼津の7駅でした。松田町では、東海道線が敷けると、旅客・荷物の輸送が増加したため、明治30年（1897）以降松田駅付近では、旅館・商店などの開業が相次ぎました。明治34年（1901）4月、松田商業組合が松田村にできたときは、組合人が村内に75人を数えるほどになつており、また同年、松田駅を中心として輸送に従事していた足柄上郡内の人力車業67人（駅に営業車夫は35人）は、松田村で組合を結成しました。

こうして東海道線が敷設されてからの松田村は交通業者・商店が集中し、足柄上郡内の商業・交通の中心になつていたのです。

路線の複線化、 超特急「燕」の誕生

全通はしたものの、小

丹那トンネルの開通、 東海道本線から御殿場線へ

産業の発達に伴い、旅客や貨物が激増しましたが、国府津―沼津間の連続する急こう配区間が大きな障害となり輸送力の限界となりました。このため、新たに国府津から小田原・熱海を経て沼津を結ぶ新線の整備が検討され、熱海と三島の間にトン

年（1930）10月1日には超特急「燕」が運転され、東京―大阪間の運行時間を大幅に短縮し、8時間20分で結ばれるようになりました。

丹那トンネルの開通、 東海道本線から御殿場線へ

産業の発達に伴い、旅客や貨物が激増しましたが、国府津―沼津間の連続する急こう配区間が大きな障害となり輸送力の限界となりました。このため、新たに国府津から小田原・熱海を経て沼津を結ぶ新線の整備が検討され、熱海と三島の間にトン

ネルを建設することとなりました。工事は大正7年（1918）4月1日に着工され、16年6か月の歳月を要し、昭和9年（1934）9月30日に「丹那トンネル」が貫通しました。昭和9年（1934）12月1日には新線区間が開業し、東海道本線は国府津―御殿場―沼津間は「御殿場線」と改称されました。

その後、太平洋戦争時の金属不足のため、複線だった一方のレールが供出されることとなり、以降、御殿場線は単線となりました。

車両の近代化、小田急電鉄の乗り入れ

昭和30年（1955）9月1日より旅客列車のディーゼル車による運転が開始されました。また同年10月1日より小田急電鉄のディーゼル準急「銀嶺」・「芙蓉」が松田から御殿場まで乗り入れを開始、御殿場線の観光路線としての機能が強めら

れることとなりました。昭和43年（1968）4月27日には国府津―御殿場間、7月1日に御殿場―沼津間が電化されました。前日の6月30日には蒸気機関車のさよなら運転が実施されました。この電化に伴い東京―御殿場間に急行「ごてんば」が運行され、東海道線―御殿場線の直通運転が開始されました。また、同時に小田急線の乗り入れ列車も電車に置き換えられ「あさぎり」と命名されました。

小田急線の御殿場線乗り入れ直後より沼津までの運転延長の要望が多くありましたが、昭和60年（1985）ごろより国鉄も御殿場線活性化のため、新宿―沼津間の直通による旅客の利

便向上を図ることを発想し、分割民営化後のJR東海は小田急電鉄との共同開発により特急車両（小田急電鉄のRSE車、JR東海の371系）を新製し、平成3年（1991）3月16日より、新宿―沼津間に電車特急「あさぎり」が運転されるようになりました。その後、平成24年（2012）3月17日のダイヤ改正をもって、「あさぎり」の全列車が小田急電鉄のMSE車に統一され、運行区間は新宿駅と御殿場駅の間に短縮されました。



川音川を渡る蒸気機関車

また、平成11年（1999）12月4日には新造車両313系が導入されワンマンカーによる運転が開始されました。



路線図

