

自慢の眺望、地域を支える主要交通 御殿場線80周年

もともと東海道線の一区間だった御殿場線。1934（昭和9）年に丹那トンネルが開通し、沼津－国府津間は御殿場線と改称されました。80年を迎え、今も通勤・通学をはじめ、沿線住民の重要な交通手段として生活を支えています。御殿場線80年の歴史を振り返ります。



（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。

1872年、日本初の鉄道開通

明治政府は1869（明治2）年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た。1872（明治5）年10月に品川－横浜間29kmが日本初の鉄道として開通し、その後相次いで路線が開通しました。そのような中、東西を結ぶ幹線ルートを中山道とするか、東海道とするか未定でしたが、地形や営業上有利である東海道とすることが決定し、1887（明治20）年9月には、国府津から沼津に至るルート（現在の御殿場線となっている路線）が確定しました。

1889年国府津－沼津間が開通

この幹線鉄道の路線の中でも山北－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、1889（明治22）年2月1日に国府津－沼津間が開通、同年7月1日には東海道線の新橋－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分でした。国府津－沼津間は2時間35分で運行されていました。この国府津－沼津間が現在の御殿場線の路線となっています。開通当時の国府津－沼津間の停車場は、国府津、松田、山北、小山

路線の複線化、超特急「燕」の誕生

小山－沼津間は急こう配のため、運転上の障害が多く運行の遅延が発生していました。そこで上下列車の待ち合わせによる遅延を防止し、幹線輸送の円滑化を図るため、1890（明治23）年に複線化工事が始まり、1901（明治34）年に国府津－沼津間の複線化が完了しました。また、複線化に合わせ、鉄道の設備改善が進み、急行列車や寝台列車が運行されるようになりました。1930（昭和5）年10月1日には超特急「燕」が運転を開始し、東京－大阪間がおよそ8時間20分で結ばれるようになりました。

裾野駅

跨線橋に廃レールを使用

1889（明治22）年2月に佐野駅として開業しました。しかし、南海線の佐野駅（大阪府）や両毛線の佐野駅（栃木県）とまぎらわしいという理由で、1915（大正4）年7月に裾野駅と改称されました。1947（昭和22）年には、東口が開設されました。



現在もある跨線橋には廃レールが使用されています。廃レールに記された刻印がその証です。



丹那トンネル開通、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—沼津間は、急こう配が連続するため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1918（大正7）年4月1日に着工され、16年6カ月の歳月を要し、1934（昭和9）年9月30日に丹那トンネルが貫通しました。

同年12月1日には新線区間が開業し、東海道本線は国府津から熱海を経て沼津へと結ばれることとなりました。これに伴い、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、太平洋戦争時に金属不足のため、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、あさぎり号の運行

1955（昭和30年）9月1日から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日から小田急電鉄のディーゼル準急「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。

岩波駅

スイッチバックの跡が残る

1944（昭和19）年12月8日に開業しました。もともと岩波には信号所が置かれていました。信号所の退避線を利用して駅を作ろうとしましたが、勾配が急であったため、珍しいスイッチバック方式のホームが設けられました。列車のディーゼル



化に伴いスイッチバック方式は廃止されました。現在の駅舎は1989（平成元）年に完成しました。

1968（昭和43）年4月27日には国府津—御殿場間、7月1日には御殿場—沼津間が電化され、御殿場線は全線が電化されました。これに伴い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から沼津までの運転延長の要望が多くありました。1985（昭和60）年ごろから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ました。国鉄の分割民営化後の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、1991（平成3）年3月16日から、特急「あさぎり」が新宿—沼津間の運転を開始し、裾野駅にも停車しました。その後、2012（平成24）年3月17日から、「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。

1999（平成11）年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。2002（平成14）年9月7日には、御殿場線19駅目となる長泉なめり駅が開業しました。現在、裾野駅を発着するのは、上りが1日34本、下りが35本で市民にとって重要な生活交通となっています。



▲平成24年3月16日、あさぎり号として上り最終便となった17時41分裾野駅発のあさぎり8号。車両は小田急RSE20000形。右は、同車で利用された自由席特急券。

