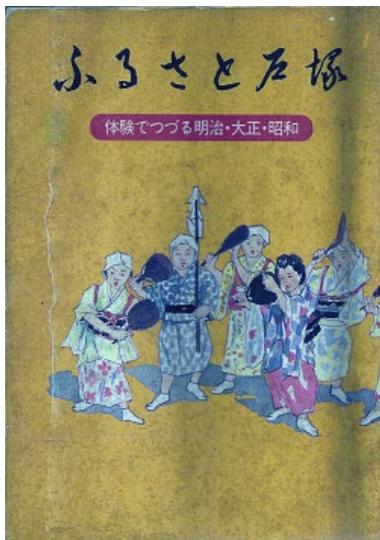


Q6-2 品濃町と川上町を繋ぐガード（地下道）はどのような経緯から造られ、今に至ったのでしょうか？

A

・『ふるさと戸塚（体験でつづる明治・大正・昭和）』という本があります。古老が語った体験談を綴ったものですが、ここに、品濃町から後山田（現在の川上町）に通じる主要な一本の道路が鉄道によって遮断され、苦勞した沿線住民の姿が述べられています。



・その一本の道は、下の絵にあるように、理不尽にも急勾配の迂回路（絵の「急坂」）による踏切に切り替えられてしまったのです。何故このようなことになったのかは分からないと書かれています。下の絵は Q2 で引用した笠原さんが描いた絵の該当部分を拡大したものですが、確かに理不尽な迂回路となっています。



- ・この一本の道は後山田の住民にとっては生命線ともいえるべきものでした。後山田方面からきて鉄道につきあたり、線路に沿って一旦トンネル方向に 150m ほど坂道を登ったところに踏切ができ、これを渡って品濃側をまた同じ距離だけ元の道の続きのところへ戻るといふ不自然な迂回路でした。僅か一両の荷車を曳くのに 3、4 人もの若者が汗を流して氣息奄々と押し上げて遠回りする有様だったそうです。
- ・踏切を変更して地下道を新設することは、この地域の住民の必死の願いでした。
- ・当時の川上村から鉄道院（明治 41（1908）年設立）への請願は大正 5（1916）年 2 月に 出願するも採用されず、同年 5 月にも再度請願したが拒否されたそうです。しかし、翌 6 年 5 月に貨物搬出入量の増加と学童の通学の危険を挙げて請願したところ、同年 9 月 14 日付で当局から村長に対し、費用 400 円の地元負担等を条件に承認する旨の回答があったそうです。しかし、当初から公費による踏切変更の予定であったこと等から受諾することを拒否し、見送ったといひます。
- ・ところが、3 年後の大正 9 年 4 月に出願地点の線路大改修の情報を得、地下道新設の嘆願をしたところ、翌 5 月、鉄道院東京改良事務所長から、桜木町大船間電車線路新設の際に希望どおり設置したいという回答があり、その結果、待望のガードができることになったのです。できたのは大正 14（1925）年に貨物線が増設されたときだったそうです。

- ・この粘り強い住民の行動には頭が下がります。
- ・昭和 30 年代に入って、川上団地の造成をはじめとする川上町の開発、さらに二俣川方面の開発が進むとともにこの道路を利用する車が激増し、ガードが狭隘となったことから現在見るように拡幅されたということです。
- ・ガードとは別のことですが、『ふるさと戸塚（体験でつづる明治・大正・昭和）』には次のような「あっ、そうだったのか」とびっくりさせられるようなことも書かれていますので、ご紹介しておきましょう。
- ・現在、横浜駅から電車に乗って東戸塚駅に近づくと牧場が目に入ってきます。「おやっ、こんなところに」と意外感に襲われます。肥田牧場です。
- ・ところが、その昔、品濃町には先駆けとなる牧場が別にあったということです。字「堂々」、今の品濃町交差点辺りにあった「金子牧場」です。大正 6（1917）年創業とのこと。実は筆者（篠田）は「EAST TOWN NEWS」の取材で金子さんにお会いし、昔話を伺ったことがあります。乳牛を 16 頭ほど飼育していたとのこと。当時、牛乳は病人、虚弱な人、乳幼児などのための特別飲料であり、生産者から需要者への産地直結方式で、毎朝搾りたてを配達したといえます。金子さん自身も配達のお手伝いをしたと語っていらっしやいました。