
清水谷戸トンネル・猪久保トンネル・品濃トンネル

品濃町にはJR東京～小田原間で唯一のトンネルが3本ある。すなわちJR東海道線に使用されている「清水谷戸トンネル」、JR横須賀線に使用されている「品濃トンネル」、そしてJR貨物線に使用されている「猪久保トンネル」の3本である。

少し歴史に触れると昭和55年にJR東戸塚駅が開業するまではJR東海道線とJR横須賀線は同じ線路を使っていたので「清水谷戸トンネル」を使用し貨物線が「品濃トンネル」を使用していた。

JR東海道線とJR横須賀線が分離され、新たにJR貨物線用の猪久保トンネルが掘られ計3本になったのである。

個々のトンネル情報を紹介すると「清水谷戸トンネル」は全長214メートルで3本の中で一番短いトンネルである。しかし、歴史が一番古く、供用されたのが明治20年（1887年）で、なんと現役で使用されている日本最古のトンネルである。

いずれ世界遺産にも登録されようかという品濃町民自慢のトンネルである。

次の「品濃トンネル」は全長980メートルで品濃町側から入ると出口が保土ヶ谷区の法泉町でやや長いトンネルである。

供用されたのが大正13年（1924年）で、こちらも約90年の歴史を持つ古いトンネルである。

前述したように昭和55年まではJR貨物線専用トンネルであったが、今



猪久保トンネル・右は品濃トンネル(品濃町)

はJR横須賀線専用になっている。

最後の「猪久保トンネル」は品濃トンネルがJR横須賀線に転用されたため貨物線用として新設されたもので全長4キロメートルもある長いトンネルである。

なんと品濃町から入り出口は保土ヶ谷区の坂本町という長いながーいトンネルである。

次になぜ、ここにトンネルができたかであるが地図を見れば一目瞭然、ここは昔の武相国境で多摩丘陵から三浦丘陵へと連なる小さな山並みとなっている。

標高は僅か60メートル程度であるが山あいという開けた部分がないため、どうしてもトンネルを掘らなければ越えられないという事情があったからである。

トンネル部分の標高は約40メートルでJR保土ヶ谷駅から徐々に上り勾配となりトンネルを過ぎると下り勾配になりJR戸塚駅辺りで標高13メートルとなる。したがってJR東戸塚駅とJR戸塚駅間には標高差が27メートルもある。電車に乗っていても、そんなに下っているという感覚はないが実際には下っているのである。

メとして、これらトンネルに纏わるエピソードをいくつか紹介する。
品濃町の奥には、通称埋地といわれる土地が何か所かある。

北天院の前、字寺前と字池袋といわれている土地は昔は田んぼだったそうであるが大正13年「品濃トンネル」が掘られた際に出た土砂で埋め立てられたものである。

また、字二反所から十愛病院辺りまでは、30年くらい前までは、これもまた田んぼであったが「猪久保トンネル」工事で出た土砂で埋め立てられた土地である。ミスターKの畷には埋め立てられる前の田園風景が鮮やかに残っている。

次にミスターK子供のころの思い出話。ミスターKそんなに悪ガキではなかったが子供のころから好奇心が強くトンネルの先はどうなっているのかと、いつもいつも思っていた。まだ電車に乗ったことがないころであったから、まだ見ぬ未知の世界に憧れていたのである。

まだ小学生の低学年だったころ、ガキ仲間数人を誘ってトンネルの向こうまで歩いてみないかということになった。いわゆる探検ごっこ。

「清水谷戸トンネル」は長さが200メートル程度で首尾よく歩き抜け、その先が境木町であることを知った。

次に挑戦したのが、「品濃トンネル」で「清水谷戸トンネル」は入口から出口が見通せたので軽い気持ちであったが「品濃トンネル」は出口が見えない真っ暗闇で長いことはわかっていたが、どの位歩けば出口に辿りつくのか見当もつかない不気味な気持ちであった。とにかく行けるところまで行こうと意を決して入ってみた。

どのくらい歩いただろうか、トンネル内に轟音が響いてきた。とっさに、あれは蒸気機関車だとわかり背筋が寒くなった。トンネル内には、何か所か避難壕があることを予め知っていたので大急ぎで避難壕を探した。運よく近いところに避難壕があった。間一髪滑り込みセーフで難を逃れることができた。

あの時もし避難壕に辿りつかなかっただらどうなっていたのであろうか、いま思い出してもゾッとする怖い思い出である。

結局、怖気づいてしまって目的を達せず引き返す羽目になってしまった。

そんな怖い思い出のあるトンネルも今は電車で数分。このトンネルを潜るたびにその時のことがトラウマとして脳裏にこびりついている。