

月刊

通巻

615

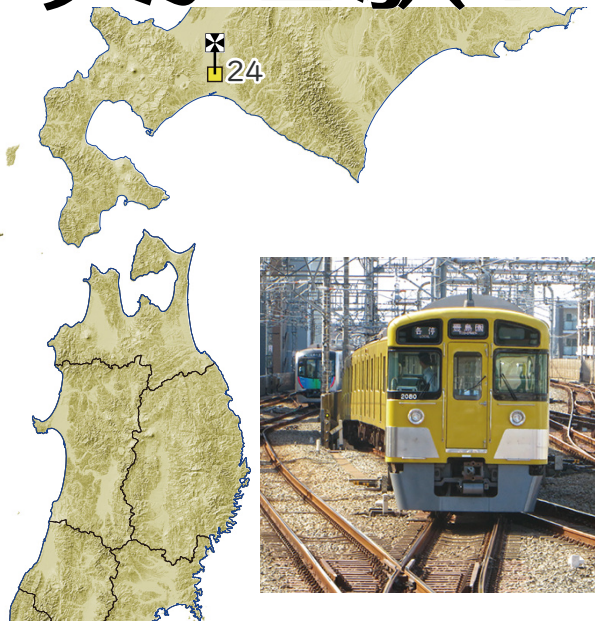
2023年12月



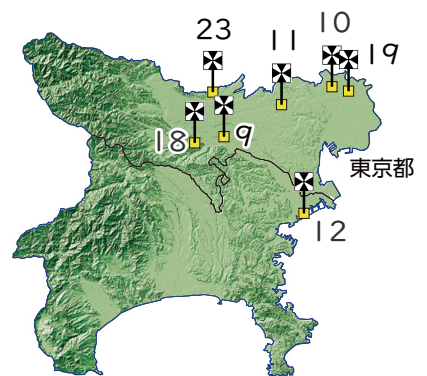
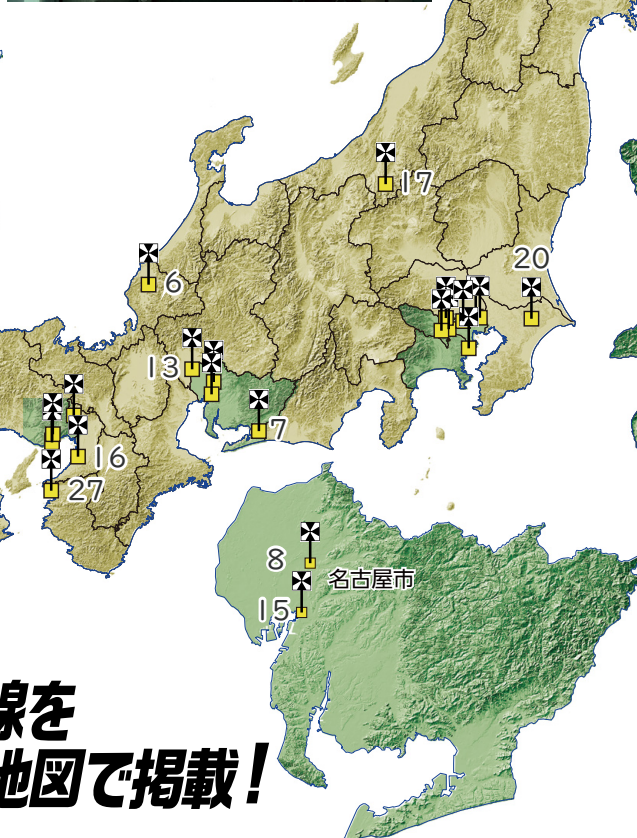
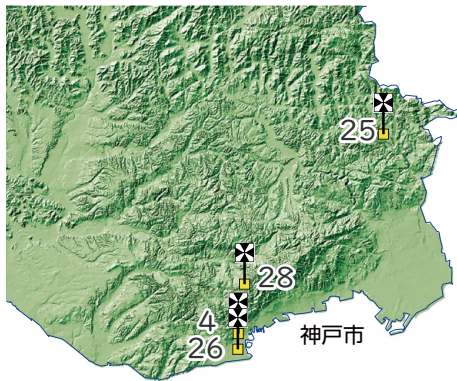
地図と学ぶ

地図中心

特集 起点の次は終点！ 1路線わずか2駅！



**能町みね子氏
本誌初寄稿！！**



**全25路線を
同一縮尺地図で掲載！**





1 路線わずか 2 駅!?

いまお けいすけ
今尾 恵介

「1 路線わずか 2 駅」などという特集はこれまでどの雑誌でも見たことがない。地図中心編集部ならではの感覚であろうが、本誌にはもっとすごい地形特集もあるから、むしろ普通の方かもしれない。地図でこれらの路線を眺めてみれば、ちろりと 1 駅だけはみ出したような図柄から、歴史的な成立の経緯に深い趣を感じる人は少なくないであろう。

そのような路線がなぜ誕生したかといえば、路線それぞれの事情がある。最もわかりやすいのは、大人数の集客が期待できる施設への路線だ。動物園へ向かう京王電鉄動物園

線(高幡不動^{たかはた}～多摩動物公園)、同じく京王競馬場線(東府中～府中競馬正門前)、西武鉄道の西武園線(東村山～西武園)などが典型だ。いずれも戦後生まれだが、戦前にも京成電気軌道が遊園地へ向かうために敷設した花輪(現船橋競馬場)～谷津遊園地(初代)間の谷津支線(1.2km)がわずか 7 年の短命ながら存在した。これは地形図に一度も載らなかったもので超レアものである。

町の中心へ行くための支線もあった。たとえば五能線が最初に明治 41 年(1908)に開業した区間は、奥羽本線の能代(現東能代)から市街

に近い能代町(現能代)までの区間で、同様に東北本線の前身である日本鉄道からは、後の岩切駅で分岐する塩竈線(当初は仙台～塩竈間がひと駅)、八戸線の尻内(現八戸)駅～八ノ戸(現本八戸)間も同様である。多くが後の延伸や途中駅の新設でリストから脱落したが、過去帳を厳密にあたれば他にもありそうだ。

鉱山や砂利採取のための支線もある。旅客を扱った路線では京王相模原線の前身の調布～多摩川原(現京王多摩川)間が砂利線由来で、相模線の今はなき寒川～西寒川間(昭和 59 年廃止)の支線も相模川の砂利を

地図中心 615 号 目次【特集 起点の次は終点！ 1 路線わずか 2 駅！】(路線距離の短い順に掲載)

1 路線わずか 2 駅!?				今尾 恵介	2
神戸電鉄・神戸高速線	新開地-湊川	0.4km	兵庫県	今尾 恵介	4
伊予鉄道・花園線	南堀端-松山市駅	0.4km	愛媛県	今尾 恵介	5
福井鉄道・福武線支線	福井城址大名町-福井駅	0.6km	福井県	津沢 正晴	6
豊橋鉄道・東田本線(豊橋市内線)	井原-運動公園前	0.6km	愛知県	野月 貴弘	7
名古屋市営地下鉄・上飯田線	平安通-上飯田	0.8km	愛知県	高橋 悠	8
京王電鉄・競馬場線	東府中-府中競馬正門前	0.9km	東京都	高橋 悠	9
東武鉄道・大師線	西新井-大師前	1.0km	東京都	小林 政能	10
西武鉄道・豊島線	練馬-豊島園	1.0km	東京都	野月 貴弘	11
JR 東日本・鶴見線大川支線	武蔵白石-大川	1.0km	神奈川県	能町 みね子	12
名古屋鉄道・羽島線	江吉良-新羽島	1.3km	愛知県	藤富 郷	13
JR 九州・宮崎空港線	田吉-宮崎空港	1.4km	宮崎県	今尾 恵介	14
名古屋鉄道・築港線	大江-東名古屋港	1.5km	愛知県	藤富 郷	15
JR 西日本・阪和線支線(羽衣線)	鳳-東羽衣	1.6km	大阪府	小河原 正樹	16
JR 東日本・上越新幹線	越後湯沢-ガーラ湯沢	1.8km	新潟県	津沢 正晴	17
京王電鉄・動物園線	高幡不動-多摩動物公園	2.0km	東京都	小河原 正樹	18
東京メトロ・千代田線北綾瀬支線	綾瀬-北綾瀬	2.1km	東京都	能町 みね子	19
芝山鉄道・芝山鉄道線	東成田-芝山千代田	2.2km	千葉県	能町 みね子	20
JR 西日本・山陰本線支線(仙崎線)	長門市-仙崎	2.2km	山口県	能町 みね子	22
西武鉄道・西武園線	東村山-西武園	2.4km	東京都	吉田 健洋	23
JR 北海道・千歳線支線	南千歳-新千歳空港	2.6km	北海道	野月 貴弘	24
能勢電鉄・日生線	山下-日生中央	2.6km	兵庫県	今尾 恵介	25
JR 西日本・山陽本線支線(和田岬線)	兵庫-和田岬	2.7km	兵庫県	野月 貴弘	26
南海電鉄・和歌山港線	和歌山市-和歌山港	2.8km	和歌山県	小河原 正樹	27
神戸市営地下鉄・北神線	新神戸-谷上	7.5km	兵庫県	今尾 恵介	28
JR 西日本・博多南線	博多-博多南	8.5km	福岡県	小河原 正樹	29

【連載】

地図書窓 『今こそ学ぼう地理の基本 防災編』長谷川直子・鈴木康弘 編 / 『天を測る』今野敏 著					31
《日本列島 1/20 万 鶴の目鷹の目 26》電子地形図 20 万「名古屋」				小泉 武栄	32
《地図づくり最前線 016》現代の地図デザインで昔の日本を再現した「れきちず」				片岡 義明	34
《脳内散歩地図 144》信長公記地図 その 23				江川 達也	36
《日本百名山が見える鉄道 見えた鉄道 13》高崎線、上毛電鉄、上越線から赤城山				清水 長正	40
《歴史舞台地図追跡 86》江戸・東京をめぐる虚像と実像(その拾陸)				谷口 榮	42
《地図を片手に大地を駆ける 80》相模野基線めぐり				田島 利佳	44
《ベクター地歴地図孤軍奮闘記 53》悪法もまた法なり				小島 豊美	46
《地図心中 復活版 29》絵解き-26 鉄道の聖地 田端				高橋 美江	48
新刊地形図案内 / 50	今月新刊の見どころ!・日本地図センター便り / 51	編集後記・次号予告 / 52			

《表紙》地図：地理院地図(陰影起伏図)より作成
写真：大師線・芝山鉄道・豊島線・上飯田線(左上より)
数字：路線の掲載ページを示す。



運んだ路線だ。北海道では函館本線南美唄支線(美唄～南美唄・昭和46年客扱い廃止、同48年路線廃止)や胆振線の脇方支線(京極～脇方・昭和45年廃止)も。それぞれ炭鉱、鉄鉱山への路線であった。

ハシゴを外されたタイプもある。これは当初の目的地や経由地が事情で変更になったため生じたものだ。たとえば東北本線が太平洋戦時中に建設された海岸沿いルートが本線になった際、岩切～品井沼間の明治の旧線の生き残りのうち岩切～利府間。後に新利府という途中駅ができたのでこの特集対象に含まれていないのは残念である。明治38年(1905)開業の美祢線大嶺間(山口県)もこの形で、大正期の延伸に際してひとつ手前の伊佐(現南大嶺)から分岐・延伸してしまい、「本家」だったはずのこの区間は平成9年(1997)に廃止されている。

最後に最も多いかもしれない「いつの間にかタイプ」。神戸電鉄神戸高速線や名古屋市営地下鉄上飯田線、芝山鉄道、能勢電鉄日生線、神戸市営地下鉄北神線など、接続する他線とはいろいろな事情で「別扱い」ではあるが運転系統は同一なので、この特集であまり取り上げたくない類型だ。これらの仲間は地図を見ても感興が湧かない。そんなわけで、本欄では理想的な孤高のタイプを旧版地形図から探していくつか挙げて墓碑銘としよう。

本ページ掲載地形図は、すべて縮小している(×0.7)。



●函館本線南美唄支線(北海道・美唄～南美唄 3.0km 昭和48年廃止)

昭和3年(1928)に三井鉱山が炭鉱を稼働開始、同6年に貨物線として開業した。大規模な市街地も形成され、客扱いは同19年から閉山後の同46年まで。[1:50,000「岩見沢」昭和43年編集]

●胆振線脇方支線(北海道・京極～脇方 7.5km 昭和45年廃止)

鉄鉱石の運搬用に敷設された路線で、終点・脇方の褐鉄鉱床は日本最大規模だった。当初は京極軽便線の終点で、後に本線は京極から南へ延伸して伊達紋別に至る。[1:50,000「倶知安」昭和6年鉄道補入]

●静岡鉄道秋葉線可睡支線(静岡県・可睡口～可睡 1.1km 昭和20年休止、同37年廃止)

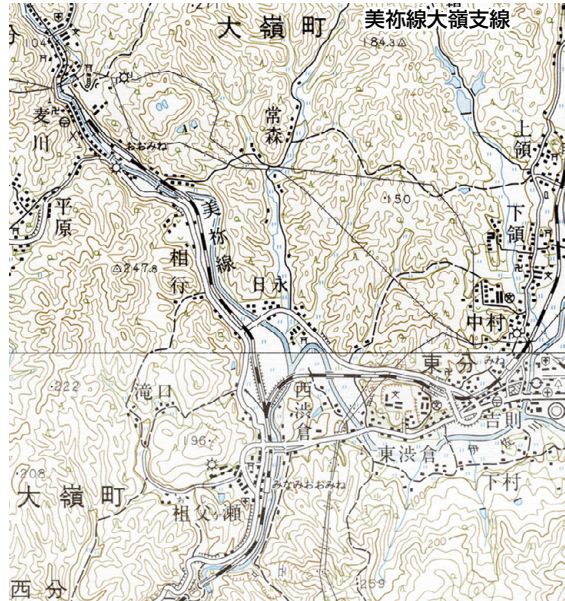
徳川家康ゆかりの曹洞宗寺院・可睡斎への足としてあきは秋葉馬車鉄道の可睡支線が開通したのは明治44年(1911)で、後に電化して最後は静岡鉄道。



[1:50,000「見附」昭和5年鉄道補入]

●美祢線大嶺支線(山口県・南大嶺～大嶺 2.8km 平成9年廃止)

大嶺炭鉱の石炭搬出のため明治38年(1905)に山陽鉄道の手で敷設された。閉山後は旅客列車のみと



なったが、最晩年も意外に多い6往復が運転。[1:50,000「西市」昭和48年修正+「厚狭」昭和51年修正]

●臼ノ浦線(長崎県・佐々～臼ノ浦 3.8km 昭和46年廃止)

臼ノ浦港は周囲に広がる松浦炭田の石炭積出港として整備された。世知原の炭鉱との間に佐世保鉄道が敷設、その後は路線変更して国有化された際に途中駅を廃止。[1:50,000「佐世保」昭和43年資料修正]





神戸電鉄神戸高速線

いまお けいすけ
今尾 恵介

鉄道マニアでもなければ、誰も独立した路線だとは思っていないだろうし、「神戸電鉄神戸高速線」という名称を聞いたことのない人の方が多数派かもしれない。阪急や阪神、山陽の各電鉄の列車が乗り入れる新開地駅と、昭和3年(1928)に神戸有馬電気鉄道として開業して以来のターミナルであった湊川を結ぶ短い線路がこれである。

神戸市に乗り入れる各私鉄のターミナルはもともと別々であった。阪急が三宮駅(昭和43年までの駅名は「神戸」)、阪神が元町駅、山陽が電鉄兵庫駅、そして神戸電鉄が湊川駅という4か所である。各ターミナ

ル間の連絡はかつて神戸市電が担っており、さらに山陽電鉄は起点の電鉄兵庫駅付近で路面を走っていた。

これら分散していたターミナルを、戦後になって便利に結ぼうとする目的で立ち上げられたのが神戸高速鉄道である。出資比率は神戸市が40%、乗り入れ私鉄4社が併せて40%、その他(関西電力、金融機関など)が20%という第三セクター会社。地下鉄の線路を保有して車両は持たず私鉄4社が乗り入れるという当時としては珍しい形態をとった。現在の鉄道事業法(昭和62年施行)で言えば第三種事業者である。その後は事情により出資比率を変

更して私鉄4社が他社線に自社車両を乗り入れる「第二種事業」として、それぞれ阪急神戸高速線(新開地~神戸三宮)、阪神神戸高速線(新開地~元町)、山陽電鉄神戸高速線(西代~新開地)、神戸電鉄神戸高速線(新開地~湊川)と呼ぶようになった。その後は山陽電鉄神戸高速線が平成22年(2010)に第二種から撤退、その区間は阪神神戸高速線(西代~元町)として現在に至っている。阪急、阪神、山陽はそれぞれ神戸高速線に乗り入れており、軌間は1,435mmの標準軌だが、神戸電鉄は軌間1,067mmの狭軌なので3社線とは乗り入れできない。



新開地-湊川 0.4km

新開地駅の神戸電鉄神戸高速線ホームに停車する神戸電鉄車両 (663高地, CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons)

編集後記

1路線わずか2駅・ボツ写真集



本特集に際して、25路線中8路線に取材に行きました。どの路線も魅力的でたくさん写真を撮ったのですが、紙面の都合上、残念ながら掲載できる写真には限りがあります。

特集内で掲載したくても出来なかった写真から「1路線わずか2駅・ボツ写真集」を、余韻に浸りながらご紹介いたします。(編集長・小林政能)



次号予告 2024年1月 通巻616号

毎月10日発行

地図と学ぶ月刊

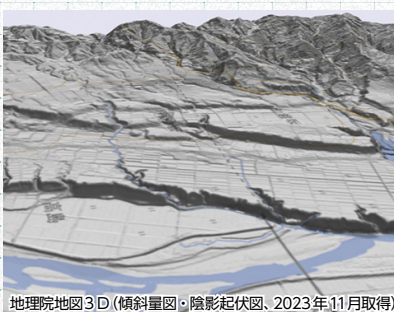
地図中心 総特集

日本段丘図鑑

川や海などに沿って分布する階段状の地形＝段丘。何気なく上り下りしていた段々が段丘だとわかると、気になることがたくさん。

- いつごろ出来たの？
- どうやって出来たの？
- どこまで続いているの？
- どう利用されているの？

段丘を地図で調査・分析いたしましょう!!



バックナンバーのご案内

地図中心

検索

「地図倶楽部」へのご入会をお待ちしています! 03-3485-5417(事務局)

地図中心 2023-12 通巻615号

発行 2023年12月10日
発行所 一般財団法人日本地図センター
〒153-8522
東京都目黒区青葉台4-9-6
電話 03-3485-8125
FAX 03-3485-5593
(「地図中心」編集室)
メール chushin@jmc.or.jp
URL https://www.jmc.or.jp
©一般財団法人日本地図センター
定価 880円(税込)
印刷所 昭栄印刷株式会社

地図と学ぶ月刊誌



本誌の一部あるいは全部を無断で複写・複製・転載することは、法律で認められた場合を除き、禁じられています。

発行 一般財団法人日本地図センター 定価880円(税込)

雑誌86689-12



4910866891239 00800