

80年前

そして現在…

丹那トンネルは、東海道本線の熱海〜函南駅間にわたる全長7804mのトンネルで、昭和9年に開通し、複線トンネルとしては、当時日本一の規模を誇りました。

丹那トンネルは、世紀の大土木工事として世界の注目を浴びて完成され、その名声を世界中に高めました。しかし、その名声の陰には、長い歳月と莫大な費用、それにもまして67人の尊い命が失われました。

このような歴史がありながら、今年丹那トンネル開通・函南駅開業80周年を迎えます。先人にトンネル開通・開業を感謝すると同時にリニューアルされた函南駅を見つめ直しましよう。



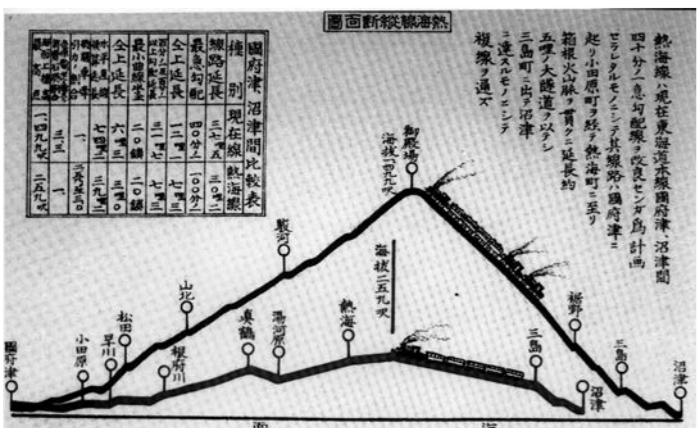
トンネル開通前の東海道本線

丹那トンネルが開通するまでの東海道本線は、小田原の手前の国府津（神奈川県）〜御殿場を経由して沼津に至っていました。（現在の御殿場線）

この区間は東名高速道路でもカーブが多いように急な勾配が続くため、電車のスピードも思うように上がらず、下り列車は国府津駅、上り列車は沼津駅で全列車に登坂専用の補助機関車を連結していました。この連結作業に時間を

要するため、輸送面で東海道線最大のボトルネックとなっていました。（当時の東海道本線の最高地点は447.4メートル）

そこで、鉄道総裁だった後藤新平は、明治44年に箱根越えの新路線の測量を指示しました。小田原（神奈川県）・湯河原（神奈川県）・熱海の各地点と三島を結ぶ三案が立てられ、実測を何度か行い比較検討を行った結果、今までのルートより38分間の時間短縮が可能な現在の熱海と函南を結ぶルートに決定しました。



▲トンネル開通前の東海道本線と(上)と丹那トンネル開通後の東海道本線(下)

函南駅は計画されていなかった

函南駅は当初函南信号所として計画され、旅客・貨物の取り扱いを行わない予定でした。しかし、地元住民の強い要望によって計画を変更し、旅客・貨物の取り扱いを行うことになりました。

駅名は、丹那駅・函南駅・畑毛駅と候補が出ましたが、当時の村名をとって「函南駅」に落ち着いた開業を迎えました。

開業時は、1日あたり上りが15本、下りが13本で、利用者も平均400人程度でした。