

トンネルを抜けると葡萄畑だった — 山国甲斐の大変身 —

甲斐には中央本線、信州主体の小海線、駿州富士市と結ぶ身延線、富士急とわずか四路線*しか鉄道はない。リニア新幹線目的地の大半は名古屋・大阪。四方山に囲まれた閉ざされた山国。とはいえ甲斐は人材が綺羅星の如く出ている。黒駒勝蔵・金丸某・知事選政争と近年評判は芳しくないが、実は日本史を動かしてきた。甲斐源氏・武田信玄に始まり柳沢吉保・萩原重秀・田沼意次と理財に長けた江戸人は甲州人末裔。近代財界人の多くは甲州人で鉄と深く繋がる。上方は<三方良し>近江商人、東都は甲州商人が幅を利かせていた。

*: 富士急は二路線あるので、正しくは五路線

<三級鉄乗りファン・銭屋小金丸>

■地勢および歴史

北は甲武信岳・雲取山に代表される武蔵・信州の山々、東南は丹沢+富士山、西は赤石山脈(南アルプス)、北西には八ヶ岳連峰がそびえる。そうした山々から流れ出た川(笛吹川他)が甲府盆地を作り富士川となって駿河湾に注ぐ。

古代から牧が発達し武士団を形成。戦国期はご存知<風林火山>が四方を圧した。江戸期一時の親藩・譜代を除くと幕府直轄地。十八世紀半ば以降は甲府勤番は<山流し>と言われ退任間近の支配役と不良旗本による甲府番外地。これが甲州商人や豪農層を産んだ。

江戸時代は甲州街道で江戸とつながっていたが交通・物流の中心は富士川舟運。平成二十六年二月十四~十六日、豪雪(甲府一〇四センチ)で中央本線・中央高速・国道は全て途絶し、数日間陸の孤島となった。盆地の夏は東京並みに熱い一方、こうした自然災害が稀に生じる。

甲斐は人口八十一万人、県庁所在地甲府市でも人口二十万足らず<図表1>。農産物はブドウ・モモ、富士山・南アルプスを中心としたミネラル・ウォーターとワイン生産日本一である。かつての金山・判子・ほうとう・信玄餅・水晶からワインの国にブランド大変身。工業では世界有数のロボット企業ファナックが富士山麓に本拠を構える。商圈分析では大月・上野原(旧郡内)は八王子・立川につながる。かつて上野原には旅館が軒を並べていたが、東京通勤圏でいずれも廃業。

■甲武鉄道からJR中央本線へ

根津嘉一郎(東武)、小林一三(阪急)、早川徳次(地下鉄)と甲州人と鉄は関係深い。現在の中央本線の元になった甲武鉄道は紆余曲折を経て、<天下の雨敬>甲州財閥の雨宮敬次郎(1846-1911年)を中心に明治二十二(1889)年四月新宿-立川が開業、四ヶ月後には八王子まで延伸。明治三十六(1903)年甲府まで延び、明治四十四(1911)年五月名古屋まで全通した。長さ四百キロ弱の日本を代表する山岳列車。現在東京-塩尻を中央東線、塩尻-名古屋を中央西線と呼ぶものの、東都人にとって東京-高尾は中央線快速電車。中野-立川は珍しく一直線(当時何もなかった)。並走するライバル京王線は甲州街道沿いをクネクネ走ると対象的だ。臨時列車を除い

<図表1> 山梨県の主要都市人口

山梨県	81.3万人
甲府市	18.6
富士吉田市	4.7
都留市	2.9
山梨市	3.4
大月市	2.2
韮崎市	2.8
南アルプス市	7.1
北杜市	4.6
甲斐市	7.6
笛吹市	6.8
上野原市	2.2
甲州市	3.0
中央市	3.0

(公益財団法人 国土地理協会2022年4月調査を元に作成)

て全通する電車はなく特急のほとんどが新宿発で松本・南小谷行き。名古屋発特急も松本・長野行き。新宿発特急あずさは一時間一本、合間の特急かいじは甲府止まり。

高尾を過ぎると急に山間部が迫り長い小仏トンネルを超えていざ甲州入りと思いきや、相模湖駅・藤野駅は何と政令指定都市相模原市！懐かしの神奈中バスも見える。梓川沿いに扇山をはじめ特徴ある山々が次々に見えてくる。甲斐大和駅近くで甲府盆地がチラリズム。長い笹子トンネルに潜ると北上して甲府盆地に下る。そこはトスカーナのごとき葡萄畑が広がる。甲府から再度登り道でピラミッドのような甲斐駒ヶ岳を仰ぎながら枝垂桜が美しい信濃境に到着する。

■高原列車は今日も行く／JR小海線

信州小諸から小淵沢まで約八十キロの我国を代表する高原列車。大正四(1915)年、佐久鉄道として開業した。千曲川沿いを走る。ここは標高千メー

ル以上で野辺山では千三百メートルと日本鉄道最高標高。八ヶ岳山麓が美しいが大部分は信州。またバブル直前は清里ブームがあった。

■富士川舟運の代用品／JR身延線

私鉄は京成／成田山、京急／川崎大師と寺院集客を目当てにしたところが少なくない。

駿州・甲州財界人が中心となって計画された身延線も身延山信者や舟運近代化を目指した。甲府ー富士市八十八キロを結び、富士川の東を走る。赤石山脈・富士川が美しいものの、駿州に入らないと富士は拝めない。特急ふじかわは三両編成で静岡まで行く。風景は素晴らしいが勾配やカーブが多く速度制限あり。また雨にすこぶる弱いのは玉に瑕。

■富士山目指すなら富士急行

明治期に馬車鉄道からスタート、大正期に電車に転換。大月ー富士山、富士山ー河口湖と二路線だが、多くは直行するのであわせて一路線。標高三百五十八



メートルの大月駅を出発して河口湖駅まで五百メートル登る。富士山の様々な風景を楽しめる。＜富士には遊園地がよく似合う＞と絶叫マシーン目指す人も少なくない。新宿発特急の一部、三往復がJR・富士急直通「富士回遊」で河口湖まで行く。また大月－河口湖間を走る豪華列車・富士山ビュー特急も素敵。なを駿州・富士市の岳南電車も富士急グループが経営。

■消えた京王の路線延伸

橋本まで延伸した京王は富士山麓まで延びる構想も

あった。バブル崩壊・人口減でそうした計画は消え、リニアモーターカーだけがやってくる。

甲斐は信玄・温泉地からワインの里へうまくブランドチェンジした。ひっそりとした山国は寺々も立派で独自の存在感がある。鉄もどれも楽しめるが、中央本線はどうなるのだろうか。

参考文献 / 『車窓の山旅 中央線から見える山』山村正光・著
(1985年初版・2017年文庫化、実業之日本社)
本書は、国鉄車掌で著名登山家でもある山村氏による優れた中央線(新宿－松本)沿線ガイド。