

甲府盆地も面白い  
八月末の甲斐路散歩

◆笹子トンネル

中央本線は、相模川の支流である桂川を遡り、大月を過ぎると車窓に迫る山並みは1000mを越す高さになってくる。大月駅は海拔約360mの高さだが、次の初狩駅は459m、その次の笹子駅まで来ると海拔600mを超える。笹子駅の下を流れる川は、さらに源流を遡り笹子川と名を変えている。

スイッチバックで上がった笹子駅を出るとすぐに列車は笹子トンネルに入り、トンネルの西側にある次の甲斐大和駅は海拔621m。この駅は「初鹿野（はじかの）」と言っていたが、町村合併の結果甲斐大和という名になってしまった。駅名ばかりでなく、電化によって便利にはなったがスイッチバックもなくなり、鉄道が山越えするという実感も味わいも失ってしまったのが残念でもある。

鉄道が開通する前は、海拔1100mの笹子峠を越えなければ甲府盆地には入れなかった。

東海道の箱根とはまた異なる風情の「街道の難所」だった。

中央本線の笹子トンネルは1896年に着工し、1903年に開通した。当時の鉄道技術やトンネル掘削技術からしたら、かなりの難工事だったに違いない。長さ4656mで、現在は下り線に使われている。

上下線で二本の鉄道トンネルのほかに、国道20号線（現甲州街道）の新笹子トンネル、中央自動車道の笹子トンネルもある。そして今や忘れられかけているかもしれないが、旧甲州街道の笹子トンネルも残っている。それぞれのトンネルの形を比べてみると、それぞれの時代の「先端技術」がうかがえて面白い。（旧甲州街道の笹子トンネル <https://yahoo.jp/u06Ocg>）

◆遠廻りする中央本線

トンネルを抜けた中央本線は、そのまま日川（ひかわ）の流れに沿って一直線に走れば石和駅まで15Kmしかないのに、そうは進まなかった。いくつかのトンネルを抜けて、笛吹川の東側の山裾を北上して塩山駅まで行く。

そしてここから南西に向かい、笛吹川の西側の山裾を擦るように21Kmも走って石和駅に入る。石和駅は海拔271m、観光で稼ごうという意図もあり石和温泉駅に改称された。

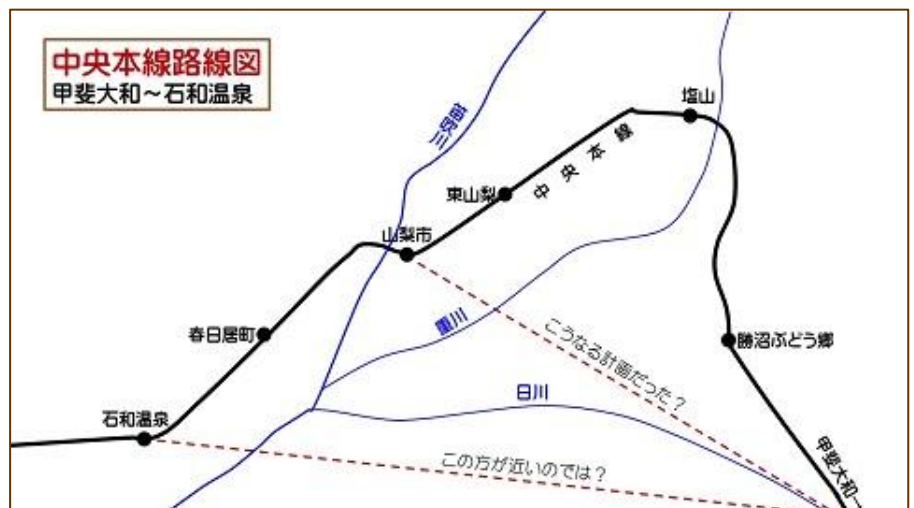
何故直進コースを選ばずに遠廻りしたのかが昔から気になっていた。

当初計画では、初鹿野駅（現在の甲斐大和）から日川に沿って笛吹川の扇状地を横切り山梨市駅に向かうルートだったが、山梨市駅は海拔330mなので僅か10Kmで291mの高度差を走るのは当時の鉄道技術では難しいとされていた。窮余の策として、海拔410mの塩山まで遠廻りをしてから山梨市に向かうことで緩やかな勾配を得ようというものだったらしい。

扇状地を流れる笛吹川は「暴れ川」だったので、鉄道がどこで笛吹川を跨ぐかも大きな問題だったかもしれない。

ところが、この話には他説もある。当時中央本線開通に奔走した雨宮敬次郎という人が、我が町塩山に鉄路を持ってこようとしたのではないかという「我田引水」説。我が国の政治経済や産業振興などにおいてしばしば発生することなので、これもまた考えられることかもしれない。

「本当の真実」はよくわからな



いが、中央本線の車窓の旅を実際に楽しんで見ると、笹子トンネルを抜けてから甲府駅に入るまでの間は、地図を見ながらスリリングな車窓風景を味わうことができる。

#### ◆勝沼ぶどう郷

勝沼と言えばぶどうと、誰もが想起するほどに名のある町になったが・・・。

718年（養老2年）に、僧行基が勝沼の大善寺を興した時にぶどうの苗を植えたのが始まりという説があるが、1186年（文治2年）に勝沼在住の雨宮勘解由が野生のぶどうを庭に植えて育てたのが始まりという説もある。背景として、「シルロードから渡来した」という説もあるので、後者ではじっくりしないような気がする。

1549年（天文18年）に武田の家臣長坂筑後守が雨宮織部正にぶどうを献上したという記録がある。武田氏滅亡後に甲斐を治めた浅野長政が、ぶどう・もも等の果実栽培を奨励したという史実もある。そのぐらいに時代を遡るものではあるが、奥秩父の2500m以上の稜線から張り出すいくつもの尾根、その谷間を削るように落ちてくるいくつもの沢、それらを集めて流れる笛吹川、そして繰り返された洪水被害という自然環境にも関係していると考えられる。富士の噴火による堆積物、川の氾濫がもたらした扇状地地形など、田や畑を中心とした農業が育ちにくい環境の打開策としての果実栽培があったのに違いない。ぶどう栽培で地位を確保した勝沼、中央本線の駅名も「勝沼ぶどう郷」と変えてしまった。

#### ◆雁坂峠と広瀬湖 （広瀬湖 <https://yahoo.jp/SitgEJ>）

笛吹川に沿って国道140号線を遡る。今ではこの道に「雁坂みち」と愛称が付けられている。

奥秩父の主稜線にある雁坂峠（海拔2082m）を越えて秩父につながる道で、雁が越える道だったこともあり峠の名になったと言われている。山梨県の東部には他に、雁坂嶺・雁峠・雁腹摺山（がんがはらすりやま）などがある。

昔は秩父の奥深い谷間を通して峠を越えて甲斐に入る命がけの旅をした商人が沢山いたようだが、昭和年代になると登山をする人の世界になってしまった。鉄道が発達し、高速道路が整備された時代に入って、1998年に雁坂トンネルが開通した。一般国道にあるトンネルとしては日本最長のトンネルで長さは6625m。甲斐と武蔵の接続は、人流はともかく物流の上でも大変大きな貢献をしたと考えられる。

甲府盆地から「雁坂みち」を北上すると、笛吹川がこの地の歴史に関わってきたことが感じられる。

トンネルのやや南側に広瀬湖という湖がある。ロックフィル式ダムによる人造湖で、工期6年を要して1975年（昭和50年）に竣工した。長さ255m、高さ75mの堰堤が谷をふさぎ、洪水対策・畑地灌漑・飲料水・発電などの役割を担っている。



堰堤の上に立つと、甲武信岳から笠取山へと連なる奥秩父の主稜線が頭を雲の中に突っ込んで、壁画のように感じられる。甲府盆地の32～33度の残暑を忘れて、海拔1000mの冷気（霊気）をしばらく堪能した。（右写真：ロックフィル式ダムの堰堤部）

#### ◆石和温泉

戦前よりぶどう畑で井戸を掘ったら25度以上のお湯が出てきたという話がいくつかあり、きちんと掘削すれば温泉が出るのではないかとの情報が流れていた。1956年（昭和31年）に、小松遊覧農場の敷地内で最新の機器を導入して掘削をしたところ40度のお湯が湧出し、石和温泉が始まった。その後も地元の有力者や旅館業者が相次いで掘削をして、49度の湯までが湧き出るようになった。

湧出した湯が田畑や河川に流出して、田圃で戯れる人々の写真が新聞に載ったのを見た記憶がある。

そして温泉旅館街ができ、歓楽街ができ、それらを操るよからぬ人々の進出もあり、町は一変した。

ところは、バブル崩壊ばかりか、コロナ騒動もあり、旅行者が減少しただけではなく歓楽街で働く人々

(多くは外国人だったかも・・・)もこの地を去り、見るも哀れな落ちぶれた歓楽街の残骸ばかりが目立つようになってしまった。(右画像：歓楽街のなれの果て)

廃業してしまう旅館やホテルもある中で、新しい石和温泉を模索する動きもあるようで、旧の旅館街とは別に新しく建つものも目立って来た。今こそ生まれ変わりの好機なのかもしれない。



#### ◆笛吹川と釜無川

甲府盆地を航空写真で見ると、平地が「Y字型」(ハート型と言う人もいる)に見える。

北西から釜無川が流れ込み、北東から笛吹川が流れ込み、合流して富士川と名を変えて駿河湾に向かう。笛吹川は盆地の中でいくつもの河川の流れを合わせて力を増す。一方の釜無川は、南アルプスや奥秩父の険しい山から落ちてきたいくつもの流れを集めて、その名のとおりに一直線に盆地に流れ込む。

地形図で見ると、現在の笛吹川と釜無川の合流点は、山梨県南巨摩郡富士川町青柳というところにあり、最近開通した中部横断自動車道が跨っている。道の駅富士川や富士川親水公園があるので合流点まで行ってみたいと思ったが、河川敷の中の古い道は途中で「危険なため進入禁止」となり入れなかった。

地形図を丹念に見ると、長い歴史の中で流路や合流点が何度も変ってきたことが表われている。

ふたつの暴れ川に挟まれた地には、苦難の歴史があるとともに、豊かな水と肥沃な土地が様々な農作物を産み出しているようで、盆地の北部と南部との大きな違いがわかる。

このあたりを見て歩くと、治水・灌漑などに力を注いだ武田氏ほか歴代の実力者の労苦を目で感じることができる。

(釜無川と笛吹川の合流点は→ <https://yahoo.jp/OQzbpA> )

#### ◆鰍沢(かじかざわ)

前記の合流地点の右岸に南に広がる鰍沢町があった。楡形山・八町山などの南アルプス前衛の山並みから流れてきた戸川の河口の集落で、江戸時代には富士川の水運の拠点として河岸が設置されて栄えた。鰍沢町は2010年に隣の増穂町と合併して、富士川町と名を変えた。実際の地理的なイメージは変わらず富士川町という名に特段の文句はないが、やはり鰍沢の方が趣があって良い。

「鰍沢」という漢字の表記と「かじかざわ」という読みの響きが気に入っている。

河岸の段丘地には縄文時代や平安時代の遺跡が多数残っており、この地が日本の歴史年表の奥の方に存在する里であることを示している。

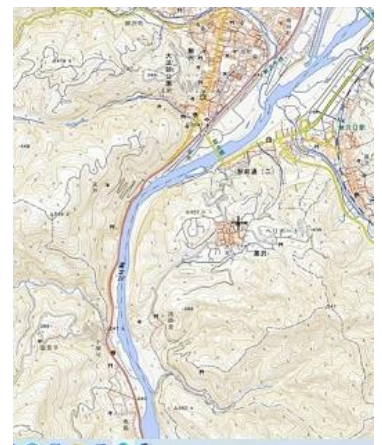
対岸(富士川の東側)を走る身延線に「鰍沢口」という駅があり、この駅で降りて富士橋を渡ると、文字通り鰍沢の里に入ることができる。

鰍沢口駅がある黒沢という里も、富士川水運の要の一つとして河岸があり、栄えた。また北へ少々遡り笛吹川の東岸に市川大門の集落が広がる。市河荘という荘園があったところで、ここにも古代からの遺跡がいくつも遺されているらしい。

合流した富士川は、ここからは兩岸に山が迫る峡谷に変る。幅をゆったり取って流れてきた二つの暴れ川は、ここで一つにまとまり、さらに隘路に入り荒れ狂うことになる。これが富士川の急流である。

国土地理院の地形図を見ると、兩岸に迫る山とその間をS字状にくねくねと走る富士川は、紙の上でも急流を感じる事が出来る。

三遊亭圓朝作の落語「鰍沢」では、この急流の中で一大スペクタクルが繰り広げられる。落語を超えた壮大な仮想映像として、私が好きな噺のひとつである。



#### ◆鎌倉往還・中道往還・信州往還

鎌倉を起点として放射状に走る街道を「鎌倉往還」と言い、各地に存在するらしい。吾妻鏡にも記され

ており、後の世で「鎌倉街道・鎌倉古道」とも言われた。

甲府から御坂峠を越えて河口湖へ、山中湖を通過して籠坂峠を越えて沼津の宿へつながる道が、甲斐の国における鎌倉往還だった。甲州街道と東海道とを結ぶ脇街道として、江戸時代にはかなり便利に使われていた。

甲府を中心とした街道としては、「中道往還（なかみちおうかん）」「信州往還」などがある。

中道往還は甲府から笛吹川を渡って山に入り、右左口（うばぐち）を経て精進湖へ出て、本栖湖から白糸の滝を通過して東海道の吉原宿へつながる道で、富士川の水運とともに東海道に接続する重要な街道となっていた。

御坂山塊の末端の山中にある右左口は中道往還の宿場として栄えた所だった。戦国時代の書き物には「姥口・上口」とも記されており、地名の由来をたどると様々な情報が存在するらしい。

縄文時代から古墳時代あたりの遺跡が多数あり、古代から人が住んでいた長い歴史のある里のようだ。信州往還は、甲府から諏訪に向かって釜無川に沿って上っていく道で、今は国道 20 号線と名を変えて一部ルートも変わってはいるが、これもまた最高地点が海拔 1000m に近い峻しい街道だった。

#### ◆おわりに

富士山を挟んで反対側になる静岡県の富士市（吉原宿）で育った私は、子どもの頃にザレ歌のような言葉カルタで覚えた。「山があっても山梨県」。

甲斐の国は、「峡（かい）」がその名の由来と言われており、山梨県内の各地の呼び名として「峡東・峡南・峡北・峡西」が使われている。甲府盆地とその周辺を歩くと「峡（かい）」を目で感じる風景に数多く出遭う。四方を山に囲まれて、峻しい山道を越えないと出入りできない所だった。

道を開き、河川を利用して様々な人流・物流を構築し、荒れる川と戦い、その地にあった作物を考えて来た先人の労苦を感じる土地である。

縁があって登山の道に入ったことから、甲府盆地も山梨県も甲府の町も身近な存在となった。

高い山から下りてきて、不快なほどの暑さに驚いた夏の甲府、夜行列車で降り立ち始発バスを待つ間の体が揺れるほどの寒さの冬の甲府、数多くの思い出話が残る町になった。

八月末のある日、今年も甲府盆地を訪れて、様々な角度からこの地を堪能してきた。

以上