

中央線車窓の旅<後篇>  
～甲府から松本へ～

45年ほど前に下駄ばきで車窓の旅を試みようと思って中央線に飛び乗ったことがある。向かいの席に座った外国人の女性の目の動きが気になって声をかけて見た。小仏トンネルを抜けてから車窓の景色を貪るように眺め続けている。スイス人のスチュワーデスで、羽田で下りた後休日になったので小さな旅に出たと言う。そして「この線（中央線）の景色は、私の国（スイス）の鉄道と感じが似ている。窓の近くに山や里が迫っては去って行き、遠くに大きな山が見えてそれが徐々に近づいてくるのが気にいっている。羽田でお休みになるとよくこの鉄道に乗るんです」。

中央本線の車窓の旅の見所の一番目は「関東平野から甲府盆地へ」、そして二番目は「甲府盆地からの脱出」最後に「諏訪から安曇野へ」と整理出来る。そして「山に登り谷を巡る景観の変化」が魅力である。前篇では、関東平野から抜け出して甲府盆地に入る過程を書いたが、本篇では甲府盆地から標高差700mの山越えをして諏訪盆地を抜けて松本に至るまでを書いて見る。

甲府は中央本線の主要拠点駅で、24時間眠りにつくことはなかった。蒸気機関車の給水・給炭、機関車の入れ替え、機関士の交代など様々な理由でこの駅の停車時間は長かった。

「甲府～甲府～、身延線は乗り換え・・・」のアナウンスと競うように、駅のホームを歩きかう売り子の叫び声が響くのが何とも味わいがあって良かった。夜行列車で軽い眠りの後寝ぼけ眼で聴くからこそその風情だった。中央本線が完全に電化されて特急「あずさ」が走るようになると旅の移動時間はどんどん短くなり、夜行列車で二日間を跨ぐような旅は激減したが、幸いなるかなまだ新幹線が登場していないので昔ながらの旅の駅の雰囲気を残している。「リニヤ新幹線」が開通すれば旅はさらに慌ただしい物に変わり、甲府の町も信越線の小諸駅のように寂しい駅になるのかもしれない。

甲府盆地の西側には赤石山脈から分れた鳳凰三山を含む2000m～2500mの山なみが走り、さらにその後には北岳を始めとした3000m級の赤石山脈本体が走っている。甲府盆地の人達はこの西に聳えるひとときわ高い山脈を「西山」と呼んでいる。甲府を出ると中央本線は荒川を渡ってほぼ西に向かって走り、しばらくすると隣の甲斐市に入り竜王駅に着く。「竜王」という名前が意味あり気で好きだったが、竜王町と敷島町などが合併して甲斐市が誕生してしまい、町の名前としては目立たない存在になってしまった。甲府盆地の西側の平坦地で、甲府市の延長のような感じの町である。駅から西へ進み信玄堤と対峙する所に曹洞宗の寺「有富山慈照寺」がある。寺の開祖真翁宗見が釜無川の悪龍を退治してこの地に湧水を出させて「竜王水」と名付けたことが地名の起源とのこと。山号の「有富山」は、霊峰富士が見える所との意で付けられたらしい。竜王駅を出ると中央線は右手に慈照寺を見た後釜無川の土手に突き当たり、土手に沿って北西に進路を取るようになる。この土手は信玄堤と名が付く釜無川の護岸用に作られた土手である。釜無川はその名の通り、釜が出来る間もなく勢いよく流れ下って盆地に被害をもたらす「暴れる川」だったようだ。

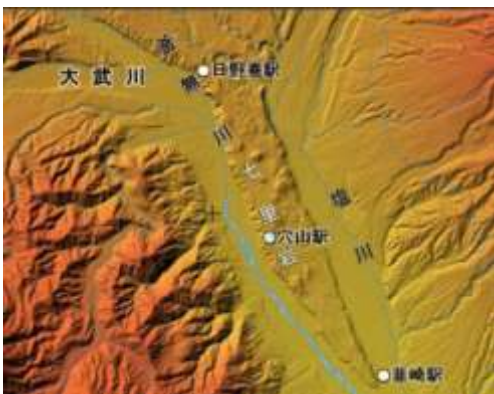
釜無川に沿って少しずつ高度をあげて行くようになり、中央自動車道の双葉JCTと釜無川の間にある塩崎駅に入る。甲府からもう50m近く登ってきたことになるが、ここから先の変化を思えば僅かなものである。奥秩父の2500m級の稜線から南面に緩やかに尾を引く裾野が扇状地に吸い込まれる所で、いくつもの小さな川が釜無川に向かって走っている。昭和7年にできた航空発動機練習所が母体となって、飛行士や整備士を育てる「山梨航空技術学校」ができた。戦後一旦閉校になったが、昭和35年に山梨航空工業高等学校として再スタート。駅横には「何かと？」と思うような大きな看板が建っている。

塩崎駅で海拔300mに突入した中央線は、釜無川を遡る旅を演出するかのよう川と並行して少しずつ高度を上げて行き塩崎駅に入る。

「塩崎の白きペンキの駅標に薄日のしみて光るさみしさ」、塩崎と言う地名に興味を持ったのは北原白秋のこの歌と出遭った15,6歳の頃だった。初めてこの駅に降り立ったのは昭和39年の夏、奥秩父の金峰山に入る時のこと、この歌を頭に描きながら夜行列車からホームに降りた記憶がある。スイッチバックの退避線にあ



荳崎駅今昔



るプラットホームから見上げるところを本線が走っていて、白秋が歌った白きペンキの駅標が馴染むような雰囲気だったと記憶している。現在の駅は複線化に伴って本線上に移されたが、駅舎はそのままなのでホームまでの距離と高度差がある大変な駅になってしまった。

北東に緩やかに上って行けば金ヶ岳・茅ヶ岳・曲ヶ岳・黒富士があり、そのさらに北には奥秩父の金峰山が控えているし、南西には釜無川を挟んで鳳凰三山・甘利山などがあり登山の拠点として賑う駅である。

新府は敗色濃い昭和20年6月に陸軍が大規模な軍需工場を作ることになったことで出来た信号所だった。昭和47年に駅に昇格したが、信号所の時代にも客扱いはしていたらしい。海拔450m、輸送力向上を目的に作られた加速用の退避線の痕跡がかすかに残っている。

釜無川と塩川、並走する二本の川の浸食による高さ10~40mの断崖が約30Kmに渡って連なっており七里岩(しちりいわ)と名付けられている。国道20号線(信州往還)から見るとその大きさがわかる。地元の民謡「縁故節」にも「かじかほろほろ釜無下りや 鐘が鳴ります七里岩」と唄われている。この七里岩の先端がニラの葉先と似ていることが「荳崎」の地名の起源との言い伝えもある。(左: 国土地理院色別高低図で見る七里岩)

武田勝頼の時代に七里岩の上に築城された新府城がこの駅の名前の由来となっているが、付近の町の名前にも「新府」は残っていない。また戦時中には前述の軍需工場用の地下壕がいくつも掘られて、歴史の汚点も残る複雑な地でもある。

新府城跡がある500m余の山を左にかわすべく「つ」の字にカーブした後、小さなトンネルを潜って七里岩の西端の崖にある穴山駅に入る。(海拔518m)現在の駅は本線上にあるが、スイッチバック時代の駅は日野春寄りに少し進んで東側にある退避線の中にあつた。中央本線の西側を南北に流れる釜無川は海拔420mほどなので、穴山駅との高度差は100m近くある。

電化が進んだ初期には甲府以西は未電化のため、甲府駅で電気機関車から蒸気機関車に入れ替わつた。蒸気機関車は荳崎駅あたりまでは元気に走るが穴山・日野春と進むうちに黄色い煙を吐いて喘ぐようになり、小さなトンネルをくぐる度に客車の至る所から窓を閉める音が響き渡る。カーブを繰り返しながら高度を上げて行くにつれて、釜無川の右岸には鳳凰三山・早川尾根・甲斐駒ヶ岳と名峰が次々と姿を現す。

金ヶ岳・茅ヶ岳等の奥秩父の山から派生する山裾は後に去って行き、いつの間にか八ヶ岳の裾野の末端を走るようになり、高度も600mに達するようになると日野春駅に到着する。(海拔615m)1904年開業当時は山梨県北巨摩郡日野春村だったことでこの駅名が付いたが、急勾配を上る蒸気機関車のための給水駅だったらしい。後の世の町村合併によって「北杜(ほくと)市」という味のない名前に変わり、しかも完全に電化されて蒸気機関車は消え去つた。

荳崎を過ぎてからの左右の車窓の景色は「素晴らしい」の一語に尽きる。南アルプス北部の山々、八ヶ岳連峰そして金ヶ岳・茅ヶ岳などのニセ八ヶ岳山群が列車のカーブや勾配に合わせて頻りに形を変えながら左右の車窓に現れる。特に白い雪を纏つた冬の朝の車窓の眺めは絶品である。

これまで釜無川と並走するように、ほぼ北西に進路をとっていた列車が突然北に向かって上って行くように



なる。車窓の景色を見ていると突然八ヶ岳が右の車窓にも左の車窓にも見えなくなってしまうが、実は八ヶ岳に向かって走っている。そんな驚きの中でさらにカーブが続いて北北東に向かうようになると**長坂駅**に到着（海拔 740m）。武田の武将長坂釣閑の領地であったのが地名の由来。長くスイッチバックの駅となっていたが、昭和 37 年に完全電化・複線化によりホームは移転し一直線の駅になった。駅周辺に変則的な空き地が目立つのがその名残と思われる。

**小淵沢**（海拔 881m）、もう奥武蔵や奥多摩の山と変わらない高さまで上ってきたことになる。蒸気機関車の喘ぎの声にもだいぶ慣れて来たばかりか顔も両腕も煤と油煙でベトベトになり、停車時間がやや長めのこの駅で顔を洗って水を飲むとすっきりした。海拔 2700m の八ヶ岳連峰の裾野の駅の水は冷たくて美味しかった。隣のホームには短い編成のディーゼルカーや蒸気機関車に繋がれた客車が止まっていて、行き先が小諸行となっていた。

八ヶ岳の最南端の編笠山は 2523.7m、ここからの下りは驚異だった。小淵沢駅まで高度差 1600m 余りの長いスロープをかけ下りるように下らなければならない。ガイドブックのコースタイムは 3 時間半～4 時間となっていたが、主稜線の岩場がちな所を一日中歩いた後のひと仕事としては過酷なものだった。眼下に小淵沢駅が見えてホッとしていると上り列車が走って行ってしまい、がっかり・・・と言うようなこともあった。何はともあれ、火山八ヶ岳の南面の長い裾野は過酷であるとともに秀麗だった。

小淵沢を出た小海線が右に大きくカーブを切りながら急坂を上って行くのを見送ると、山梨県と長野県の県境にさしかかる。

**信濃境**（海拔 921m）は長野県に入って最初に停まる駅。主要な登山コースに含まれていなく、古墳を中心とした古代遺跡がある以外には人の目を引くものがないので、静かな駅である。まだ一度も下車・乗車したことがないのが残念でもある。

**富士見**（海拔 955m）、中央本線の駅の中では一番高い所にある駅で、日本中の J R の駅の中でも 10 番目に位置する駅である。小海線が開通するまでは日本で一番高い駅だった。

昭和 39 年 4 月入笠山登山の帰りに乗ったのが最初のお付き合いになる。これ以降何度か世話になった駅で三角屋根のいかにも「昔の田舎の駅」のような雰囲気のある駅で、親しみを感じる。北に八ヶ岳を望み、南に南アルプスの山を望む贅沢な眺めの中で、毎日が静かに通り過ぎて行くような集落だった。明治から大正にかけて何人かの文学者が訪れていた村で、アララギ派の歌碑がある。富士見駅を過ぎると列車は少しずつ下って行くようになるが、音を聴いているとそれがよくわかる。

**すずらんの里**（海拔 949m）は、セイコーエプソンが事業所へのアクセスの改善策として新駅設置を求めたことで昭和 60 年にこの駅が出来た。富士見駅から 3.2Km、青柳駅から 1.9Km という場所にあり、本当に必要な駅だったのかは微妙な気もする。入笠山周辺がすずらんの自生・群生地であることからこの駅名になったらしいが、個人的にはあまり好きな駅名ではない。

**青柳**（海拔 867m）、この駅との付き合いも富士見駅同様昭和 39 年の入笠山登山の時に始まる。4 月の残雪の入笠山が気に入ってしまい何度か通うことになった。甲斐駒から北西に伸びる稜線が鋸岳（2685m）・横岳（2142m）と岩稜を引いた後、北に向かって緩やかに高度を下げて行く。そして山容も穏やかな丸みのある山容に変わり、白岩岳（2267m）・釜無山（2117m）、そして程久保山（1977m）・入笠山（1955m）と進んだ後守屋山（1650m）を経て諏訪湖に落ちる。南アルプスの巨大な稜線の最後の膨らみを感じる眺めの場所が富士見から茅野にかけての車窓である。峠を越えた後確かに下っているとわかるような景色の流れを楽しんでいる内に眺望の主役が八ヶ岳だけになって来て、

**茅野駅**（海拔 790m）に到着する。茅野は鉄道の乗り換え駅ではないが、主要な観光地へのアクセスの拠点となっていることからいつも混雑するにぎやかな駅だった。茅野の町は八ヶ岳から長く引く裾野、南アルプスの北端の山なみの北端などがいくつもの川の流れが諏訪湖に向かって行く「諏訪盆地の南東端」の扇状地である。冬山に入る時には夜行列車がまだ朝の気配も感じられない頃に到着する。始発のバスを待つ間の寒さは格別だった。そしてようようにして乗ることができたバスは薄らと明るくなる頃に走りだし、走るにつれて八ヶ岳が鮮やかに姿を見せるようになるが、寝不足の臉はすぐに閉じてしまう。

茅野を出ると扇状地をゆっくりと下りながら諏訪湖を目指して北西に向かい、僅かな時間で**上諏訪駅**に到着。

(海拔 762m)、海拔 759mの諏訪湖の東岸に位置する。地図上で見ると上にあるのが下諏訪で、下にあるのが上諏訪なので他所者にはわかりにくい。恐らく諏訪大社の上社・下社の関係が地名に反映されたものと思うが、「上社と下社の位置関係」の論理はどうなっているのかなど私の頭の中にはまだ疑問が残ったままになっている。平成 16 年 4 月に御柱祭を見る機会を得て、木落としかから諏訪大社への奉納までを巨木と共に歩いたことがあり、この地全体に「神々のにおい」を感じた。それにしても、神のなせる技としか言いようのない面白い地形をしているのが諏訪盆地の面白さでもある。

列車は湖岸を回り込むように進み湖の北端にある下諏訪駅に入る。平坦な所を走りしかも左の車窓に大きな湖が広がるので平野に出たような錯覚に陥るが、まだまだれっきとした「山」の高さである。下諏訪駅は海拔 767m、上諏訪駅より 5m高い所にあるのに「下」とは？ とまた悩んでしまう。

やや湖畔から遠ざかるがほぼ湖の外周を撫でるように西へ進むと、北側から鉢伏山・高ボッチ山の裾野が盆地に滑り落ちてくるように見える。西岸の岡谷駅(海拔 766m)は上諏訪・下諏訪に比べると物静かな駅だ。湖岸を取り巻くように広がる精密機器等を中心とした製造業の工場は、我が国の高度成長の時代を牽引してきた。岡谷駅を出た中央本線は諏訪湖から流れ出たばかりの天竜川に寄り添うように南南西に走る。諏訪盆地と諏訪湖の車窓の景色から一変して山に挟まれた谷間を走るようになる。よくぞこの名が付いたものだと誉めてやりたくなるようなわかりやすい名前、天竜川の岸辺に建つ川岸駅(海拔 757m)。車窓の東側の山は削りまくられてゴルフ場だらけになってしまったが、これも高度成長の足跡だろうか、犠牲だろうか。

辰野(海拔 723m)、南アルプスの核心部に入り始めた昭和 40 年夏がこの駅との付き合いの始まりだった。飯田線に乗り換えると難しい山へ踏み入るのだという緊張感に包まれた。南アルプスや中央アルプスの山からの帰り道で、飯田線から中央本線に乗り換える時に長い待ち時間が発生することが多かった。そんな時によく天竜川の畔へ散歩に行きひと休みしたものだ。飯田線が分れて南へ離れて行くと、中央本線は逆に大きく右にカーブして北西に向かうようになり、三州街道と並走して北に走るようになる。伊那



谷の北端に向かって少しずつ谷間を上り始めると信濃川島(海拔 770m)。さらに伊那谷を遡り続けて小野で海拔 813m に達する。善知鳥峠をトンネルで抜けるともうあとは下るだけ。高度差約 100m を下ると久しぶりに見る広い広がり町塩尻駅(海拔 716m)に入る。中央本線は上諏訪駅を出てから何度となく大きく進路を変えながら様々な景色を見せてくれて塩尻に辿りつくのだが、この間 27.7Km を何とかしたいということになり、塩嶺トンネルを掘り昭和 58 年 7 月に 11.7Km の岡谷・塩尻直行ルートが開通し所要時間は 10 分になった。特急電車や主要



な列車は殆ど塩嶺トンネル経由になり、岡谷・辰野間は飯田線との乗り入れに、辰野・塩尻(松本)間は区

間運転対応に変わった。本線のスピードアップを図ることは出来たが、旧線沿線の方々にとってどんな結果になったのかわからない。我ら旅人にとって、トンネルのおかげで車窓の旅の面白さが半減以下になってしまったのは事実である。塩尻は日本海から来る塩の道の集荷地点であることが地名の起源になっているらしい。松本から安曇野に広がる盆地の南端になる。中央西線を分ける分岐点で鉄道開通前も中仙道等主要な街道の分岐点となっていたところである。鉄道の区分上の名前からすると中央本線は塩尻以東を東線、塩尻から名古屋までを西線と呼ぶのが正しく、塩尻から松本までは篠ノ井線に属することになるようだが、この旅は松本駅を終着駅としたいので、篠ノ井線エリアに入っていくことにする。

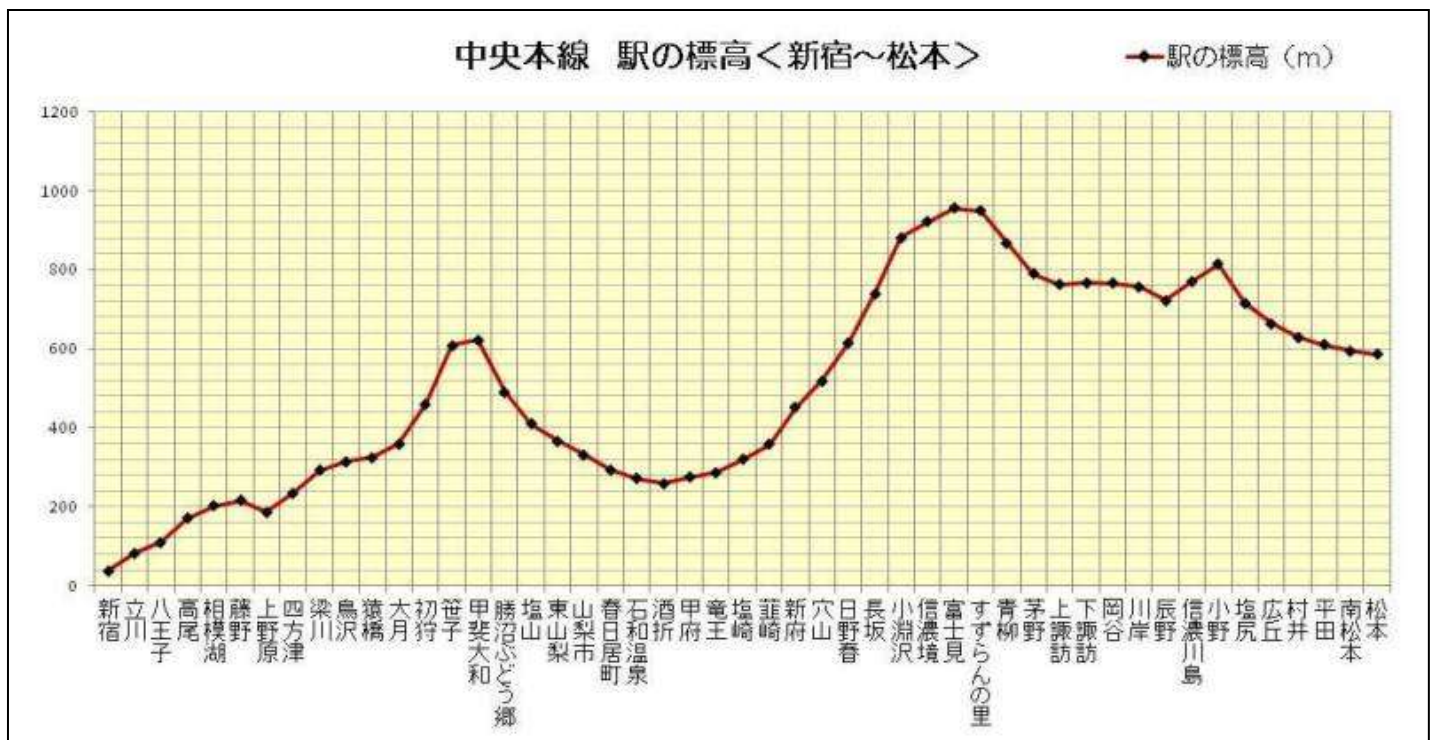
塩尻駅を出てほぼ真北に向かっていた列車が**広丘**（海拔 664m）を過ぎるとやや東寄りに進路を変える。田川・奈良井川・鎖川の三つの川と並走して松本に向かう。左手に松本空港を離着陸する飛行機が見えて驚いている内に**村井**駅に入る。（海拔 629m）松本市の郊外と言う感じの町並みだが、どちらの方角にもそれなりの大きさの山が見えて気持ちの良い景色である。

**平田**（海拔 609m）は平成 19 年に開業した新しい駅。もう松本は目と鼻の先で、村井駅から 2Km、南松本駅からも 2Km の地点に新駅が必要だった理由はよくわからない。

**南松本駅**（海拔 595m）は松本駅から 2.4Km しか離れていないので気になって調べて見たら、昭和 19 年に軍需工場の輸送確保を目的として開業した駅らしい。

**松本**（海拔 586m）は大糸線と篠ノ井線が分岐する駅なので、首都圏の鉄道の電化が進む中でかなり後まで蒸気機関車を見ることができた。夏山に入るためにこの駅に降り立ったことが何度かあるが、とにかく盆地特有の「暑さ」が印象に残っている。松本電鉄に乗り換えると新島々駅がまた暑い、大糸線に乗り換えると信濃大町駅がまた暑い。早く山に逃げ込みたいと思う暑さだった。

東京駅から約 250Km、中央本線車窓の旅は終点に辿り着くことができた。沿線の高低図を作って見るとさらによくわかるが、山をいくつも越える山岳鉄道である。近くの間から遠くの間まで、低い丘から高い山まで、いくつもの川を渡りいくつもの川に沿って走り、湖もあれば森や林もある、田があり畑があり家があり人がいる、様々な生きた景色が車窓を飛んで行き飽きさせない。素晴らしい旅ができる鉄道である。



以上