

(下図：昭和 30 年代の立川市の地図・・駅の北口に広がる駐留軍空軍基地)



一番北側のホームから青梅線が出て奥多摩へ向かう。奥多摩と言うと大きな地域を示す言葉とだぶってしまっていて味わいがなく、あまり好きではなかった。元の「氷川 (ひかわ)」の方が青梅街道の奥まったところにある山峡の地のイメージがあって良かった。

一番南側のホームからは南武線が、多摩川に沿って川崎へ向かう。立川駅のホームに止まった列車から降りた乗客を眺めていると、この人は立川の人かな、この人は青梅線かな、この人は南武線かなと勝手な想像ができて楽しかった。

立川を出ると、南武線・青梅線の他に相互に乗り入れる貨物線も走っているため、いくつもの分岐・合流・交叉があつて、車両は大きく揺れるしレールの響きは複雑を極める。深酒をして乗り越した人の多くはこの響きで目覚めて青くなったものだ。奥多摩の岩石や木材を中心とした産物を都心や京浜工業地帯へ送り届けて

いたし、米軍基地に運び込むものもこの線路の上を走っていた。高度経済成長時代のコンクリート需要のかなりを奥多摩の石灰が賄っていた。

これまで西に向かって一直線に走っていた中央線は南南西に進路を変えて、地形に合わせて小さなカーブもするようになる。立川を出た時には見えていた富士山が、多摩川を渡って多摩丘陵の北端を眺めながら進むうちに少しずつ山の端に沈んで行き、やがて全く見えなくなる。

八王子は繊維の町、昔はネクタイの生産量が日本一と言われたこともあったが、今はどうだろう。また八王子は盆地の町で夏は暑くて猛暑が報道されることが多かったし、冬は寒くて冷たい風が厳しかった。

この駅からは八高線が関東平野の西端を高崎に向かって北進、南へは横浜線が東京湾・相模湾を目指しており、「遠くへ行く列車」が見られるのも楽しみのひとつだった。夜行列車が到着すると、蒸気機関車の煙と水蒸気の中を歩く「べんと～・べんと～・べんと～におちゃ～」という売り子の声に風情があった。

八王子の町の大きな広がりを超えた列車が山峡に入らんとするところが**高尾**。昔はこのあたりは南多摩郡浅川村と言い駅名も「浅川」だったが、昭和 36 年に高尾に変わった。

高尾山の登山口で観光地ではあるが、他の線への乗り換えができる駅ではないので乗降客は少なかった。地味で静かな駅の佇まいは立川・八王子とは対称的だったが、京王線が入ってきて高尾山口まで行くようになるとにわかには雰囲気が変わってきた。北口駅舎は昔ながらの寺社を思わせるような風貌、南口は 21 世紀今様の造りで、二つの駅舎の違いが面白い。

高尾を出た列車は、高尾山の北側にある小仏川の谷に入っていく。人里が少しずつ疎らになって行き、関東平野の大きな広がりを超えてきた線路が徐々に山あいの刻みの中に吸い込まれて行くのが愉快で、このあたりでは窓から目が離せない。そして両側の山肌が迫ってきて遂に飲みこまれてしまうのが小仏トンネル。

トンネルを抜けると山梨県に入るように思う人が多いが、神奈川県相模原市の最北端になる。

相模湖、この駅も観光地として打ち出す為に改名してしまっただが、元の名前は「與瀬 (よせ)」と言った。

明王峠へ向かう途中、相模湖を目の前にした所に與瀬神社があった。陣場山から高尾山に繋がる奥高尾の山々を歩く時には必ず世話になる駅だった。

相模湖を出ると右に奥高尾の山が迫り左には相模湖を挟んで道志山塊の山が途切れることなく続き、何度も小さなトンネルを潜り抜けるので山岳鉄道のように感じる。

湖を過ぎて相模川に沿って走ると**藤野**。ここまでが神奈川県相模原市になる。

今は駅の北側に藤が植えられており花の季節には車窓の視線を集めるが、私が初めてこの駅に降り立った昭和 36 年には何の飾りもない小さな駅で、登山客が出て行ってしまうと物音ひとつしない静かな駅だった。

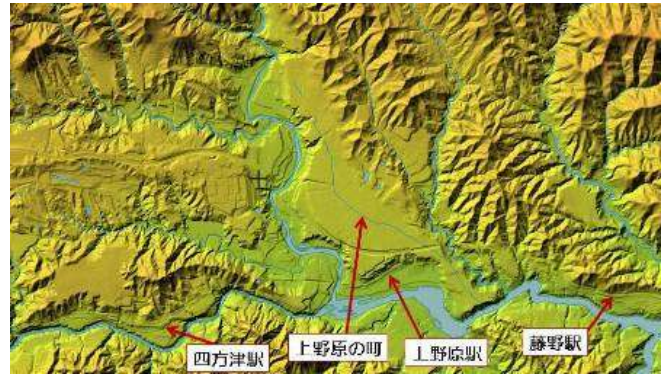
藤野を出てしばらく鷹取山の裾を撫でるように走って行くが、山裾から離れると山梨県に入る。眼下の相模川も桂川と名を変え、山梨県に入って最初の駅**上野原**に到着。

やや切れ込んだ桂川の北岸の河岸段丘のような地形から上野原という地名が付いたと思われる。鉄道の線路は工事しやすい河岸段丘の末端にへばりつくように付けられていて、駅舎と駅前通りとはかなりの高度差が

ある。また、駅の近くにはさしたる賑わいがなく、町の中心部は段丘上部の甲州街道沿いの平坦地に存在する。これが「上野原」たるゆえんである。

(右写真：国土地理院色別標高図 上野原周辺)

現在の甲州街道はこの「上の平坦地」(上野原)を通った後で再び南下して桂川の岸に戻って来るが、昔の甲州街道は上野原を出ると雨降山(あめふりやま)・扇山の裾野の小さな起伏をいくつか越えていた。切れ落ちる桂川の北岸を避けなければならなかったということだろうし、いくつもの曲折をさらに挟るように流れる桂川は脅威であったと想像する。



地名(駅名)にも水にちなむものが多く、**四方津**(しおつ)もそのひとつである。「津」は船着き場を意味する言葉なので桂川の船着き場を想像していたが、よくよく考えてみると「四方に津がある」地形は考えにくい。私の疑問は解消されぬまま何十年もの月日が流れてしまった。上野原市が持つ情報でも、「四方津の地名の由来は諸説あるが定かでない」ということになっているらしい。

四方津駅を出ると上野原市から大月市に入る。扇山・権現山の長く尾を引いた稜線が桂川の北岸にまで迫っているので頻りにトンネルを潜るようになり、トンネルを抜ける度に姿を変える桂川の流れと南岸の道志山塊の山なみが魅力的である。

四方津から鳥沢にかけての桂川は今でも鮎釣りのメッカになっているので、**梁川**と言う地名は桂川に梁を仕掛けて漁をしていたことに由来するものだろうと勝手に想像している。梁川駅は道志山塊の倉岳山・穴路峠(あなじとうげ)・高畑山などへの登山口になっており、何度も世話になったことがある駅である。



川の流れに合わせて進路を変えたり、トンネルを潜り抜けたりを繰り返しながら**鳥沢**駅に入る。「川魚を狙った鳥が集まる所(沢)」と解釈すれば何となくしっくりする地名。北岸にゆったりと構える扇山と百蔵山(ももくらやま)がこの地になくてはならない主人公。大菩薩峠の南にある天狗棚山を起点として南東方面に長く横たわる「牛の寝通り」と名付けられた長く大きな稜線の末端に位置するのが権現山・扇山・百蔵山で、都留三山と呼ばれている。(右写真：冬の百蔵山から富士)

猿橋は「名所猿橋」で有名だが、近頃は観光客も随分減ってしまったようだ。木曾のかけ橋・岩国の錦帯橋と並んで猿橋は日本三奇矯と言われているそうだが、錦帯橋の迫力にはいささか水をあけられている感じがする。桂川はこの辺りまで来るとV字谷になっているので、その昔橋を架けようとした時には相当の苦労があったと想像できる。

南大菩薩や道志の山を歩くと猿橋駅から帰ることがあったが、日が暮れて寒々しい猿橋駅で次の列車を待つ小一時間は悩みの種だった。そんなある日駅前に一軒だけ灯りが付いている店があることに気が付き、入って見た。ラーメン一杯で空腹を癒し温もりを得たこともさることながら、清楚な感じの女店員が魅力的だったことも山仲間にも報告したので、「猿橋から帰る時にはあそこでラーメンを食う」が暫くの間流行った。

今年久しぶりに猿橋へ散歩に行ってみるが、駅前の景色が変わっていてそのお店は見つからなかった。大菩薩連嶺から大きく伸びる尾根の末端にある百蔵山と岩殿山、道志山塊の西端の九鬼山(くきさん)、御坂山塊の東端の高川山の四つの山に囲まれた所に**大月**駅がある。富士急行線に乗り換える駅だが、それよりもこれから笹子トンネルに向かう中央線の休息とエネルギー補給の基地という重要な役割もあり、夜も眠らない駅だった。夜行列車が着くのは1時か2時頃、ホームを走る売り子の元気な声が、ウトウトしている乗客の目を覚ましてくれた。停車時間が長いのでプラットホームのトイレで用を足した後冷たい水で顔を洗ったりもできた。

大月駅を出ると、あたかも登山口の門番のように立つ北の滝子山と南の高川山の間を潜り抜けるように笹子川に沿って進んで行く。大月駅は海拔約360mで初狩駅は約460m、ここから始まるスイッチバックを体験することにより沿線の地形を知ることができ、それにより中央線の旅の面白さが一層増すのだが、残念なが



ら今ではその名残が残っているにすぎない。一直線に登らないからこそ山に登っているという実感が湧くというものなのだが……。

(左写真：スイッチバックの名残・Yahoo から借用)
スイッチバック時代の**初狩**駅は本線から北側に分岐した退避線にあり、下り列車は退避線に入って駅に停車し、発車する時には一旦後退用の線路に入った後で本線に戻った。現在ではレールは撤去されているが、駅周辺のスペースや引き込み線などにその名残が見られるのが懐かしい。

初狩という地名の起源は「初雁」にあるという説が有力らしい。背に立つ巨大な大菩薩連嶺には雁ヶ腹摺山(がんがはらすりやま)・牛奥ノ雁ヶ腹摺山(うしおくのがんがはらすりやま)・笹子雁ヶ腹摺山(ささごがんがはらすりやま)など雁の字を含む山名が多いし、その北に横たわるさらに大きな奥秩父の稜線には雁坂嶺・雁坂峠・雁峠などもある。そしてこれらを地図上にプロットすると、北北西から南南東に向かう一本の帯になるので、「渡り鳥の山越えのコース」が山名・地名の由来に大きく関わっていると思える。

笹子は海拔約 620mの所にあり南北から山が大きく迫り、笹子峠(1090m)への登りが始まる寸前の所にある。大月駅から 260mも登り、トンネルまであと何百mの所で山越えの臨場感が増す駅である。初狩駅で乗ってきた売りが列車の中を「ささごもち～(笹子餅) ささごもち～」と売り歩き、トンネルを抜けると下りて行き、次の上り列車で売り歩いて店に帰る。この売りに初めて出会った頃は 50 円の笹子餅を買うのに逡巡した時代だったが、中央線の旅には欠かせないもののひとつだった。

トンネルに入ると客車の窓は一斉に音を立てて閉められるが、出遅れた客の窓からは勾配を喘ぎながら走る機関車の煙が勢いよく流れ込み車内の至る所からどよめきが聞こえて来る。長さ 4,656mの笹子トンネルは北西に向かって一直線、暗闇を力いっぱい走り抜ける蒸気機関車に皆が応援(同情?)した。

トンネルを抜けると日川溪谷の南端の**甲斐大和**駅が待ち構えている。

中央線沿線の山に足繁く通った頃には初鹿野(はじかの)という美しい名前の駅だった。東山梨郡初鹿野村は昭和 16 年周辺の村との合併により大和村となったが、駅名は初鹿野のままになっていた。平成 5 年に甲斐大和と改称したが、その後平成 17 年にさらに町村合併が進んだ結果、このあたりは甲州市となった。駅がある地の現在の住所は「甲州市大和初鹿野町」。笹子峠の稜線を北東に辿ると大鹿峠という峠道があり、鹿にまつわる伝説も多い地である。後世に伝えるものの大事さを考えれば、初鹿野という駅名を残す方が正しかったのではないかと思う。

下り列車は甲斐大和駅を出るとまさにすぐにトンネルに入る。北に向かって走る列車が二つ目位のトンネルを出ると左側の車窓に甲府盆地が広がり、その奥に南アルプスの山並みが広がる**勝沼ぶどう郷**駅に入る。この駅も観光を目的に駅名を変えてしまったが、昔ながらの「勝沼」ではなぜいけなかったのだろうか。

海拔約 480m、この駅も昭和 43 年まではスイッチバックの駅だった。駅の西側に残る三角形の不自然な敷地がその名残だろうと思う。扇状地の奥から甲府盆地の入り口まで、車窓から見渡す限りぶどう畑ばかりで、駅名を変えたい気持ちはわからなくはないが、この駅もその後の町村合併で甲州市勝沼町となってしまった。これだけぶどう畑が広がっていれば、十分にぶどうで食っていけそうな感じの景色で、枯れ枝から若芽が吹き出す初夏と溢れるほどに房が下がる収穫期の景色は見事としか言いようがない。

北に向かう線路が大きくカーブして西に向かうようになると**塩山**。笛吹川・竹森川・文殊川など盆地に入るいくつかの川が作る扇状地の上にあるこの駅は、海拔 400m ほどの傾斜地の途中に建っているので、北口に

下りると目の前に上り坂が待ち構えており、南口に下りると町に向かっていきなり下り坂になる。

15世紀頃に、今の塩山駅の北西方向にある塩ノ山（海拔552.7m）から塩が産出されたことが地名の起源となった。勝沼ぶどう郷を出てからほぼ北に向かっていた列車は塩山駅を出ると南西に向かうようになる。近くの大菩薩連嶺から遠くの富士山や南アルプスの山並みまでが「車窓といういくつかの額縁」を移動して行くスリルは、中央線の旅の楽しさのひとつに数えられる。

奥秩父の大きな山なみから甲府盆地に向かう長い支稜線の末端にある小檜山（1713m）や兜山（913m）などの山を間近に感じながら列車は東山梨駅に入る。この駅は昭和32年に開設されたが、私が中央線沿線の山歩きをしている頃には新宿から出る列車はこの駅には止まらず、塩山以西を走る区間列車だけが止まる駅だった。昭和45年にはもう無人駅になってしまい、最近の利用者数も一日600人程度らしい。

東山梨から南西に2Kmしか離れていない笛吹川の東岸に山梨市駅がある。余計なことかもしれないが、駅間の距離があまり離れていない所を見ると東山梨駅開業の背景に何か無理があったのかもしれない。山梨市駅は昭和37年までは「日下部（くさかべ）」と言った。甲斐国造の日下部氏が地名の起源のようだが、せつかくの由緒ある地名を残さないのは何とも無粋な感じがする。

春日居町（かすがいちょう）、昭和29年にできた駅で東山梨郡春日居村別田にあったことから当時は「別田（べつでん）」と言った。その昔、別田村ほか五村が合併して春日居村となり、昭和44年に春日居町になった。この時には駅名はそのまま変わらなかったが、平成5年に春日居町と改称された。そして春日居町は、平成16年に近隣町村との合併で笛吹市となり、駅の住所は「笛吹市春日居町別田」となった。このあたりには昔甲斐国府があったようなので、歴史を紐解くと「別田」という地名の由来がわかるのかもしれない。兜山を右手に見ながら南西に進むとすぐに石和温泉駅に入る。その昔甲州街道の宿場町として栄えた所だが、昭和36年に「田圃の真中に温泉が噴き出した」というニュースで大騒ぎになった。その日から石和の町は高度経済成長の波にも乗り「温泉街」に化け続けて行った。駅名は古くから石和だったが、平成5年に石和温泉と改称された。団体旅行・ぶどう狩りとの抱き合わせの温泉旅行などで盛り上がった時代もあったが皮肉なことに駅名が変わった頃から右肩下がりが始まり、最近是中国や韓国などから来る外国人旅行者で盛り返しを図ろうとしているという話も聞こえてくる。

ともあれ甲府盆地の歴史を手繰って行くと「甲斐国府」にまつわるものと「武田氏による国造り」によるものと二つの大きな伝承に辿りつくようで大変興味深い。

笛吹川が北東から、釜無川が北西から流れ込み市川大門あたりで合流して、富士川と名を変えて駿河湾に向かう。二つの大きな川がもたらす扇状地が東西から迫る甲府盆地は逆三角形の形をしており、その上辺にあたる場所に甲府市の中心部がある。

（右航空写真：甲府盆地の全容）

奥秩父の主稜線から長くのびる尾根の末端にある帯那山（おびなやま1422m）・要害山（ようがいさん780m）などの山を背にして広がる市街地の東端に酒折駅がある。日本武尊が東征の折にこの地に酒折宮（さかおりのみや）を作ったという伝承があり、駅の北西部に位置し徒歩圏内にある。「酒折」という地名の起源が気になる所であるが、「坂が重なる地」を意味する「坂折」から来ているとする説が有力なようである。近くには甲斐善光寺もあり、見所は沢山ある。

酒折駅を出て暫く行くと南から身延線が寄ってきて並走するようになり、身延線の善光寺・金手（かねんで）の二つの駅を車窓に見送るとすぐに甲府駅に入る。この駅も主要な拠点駅のひとつで、夜行列車で到着する深夜でもにぎやかだった。中央線の電化が進み新宿・甲府間が電化されると特急あずさが登場したが、かたや長野行の長距離列車も走っていた。23時45分中央線・篠ノ井線経由各駅停車長野行は新宿を出る時は電気機関車が引っ張り、甲府駅の長い停車時間の間に蒸気機関車と入れ替える。走り始めの音と響きとで、「ここからは山道だぞ」という緊迫感を感じた。甲府を出て竜王・塩崎まではまだ元気があるが、韮崎あたりから喘ぎが聞こえて来るようになり、海拔1000mまで登って行くスイッチバック第二幕が待ち構えている。この続きは「中央線の旅<後篇>」をお楽しみに。

以上

