



上／猷沢の船着場に並んだ富士川の船。舟運の全盛期の頃である。
中／昭和35年頃の身延線「富士川」 下／並行に走る身延線と富士川

昭和3年(1928)3月30日、
身延線(富士～甲府間)全線が開通した。

富士川舟運に代わる鉄道として 沿線の産業を発展させた身延線。

「山梨県下甲府より静岡県下岩淵に至る鉄道線路は鉄道敷設法に於て第二期に属するも、元来本線は東海道線より中央幹線に通じ延て中山道線及北越線に通ずる連絡線なるのみならず、其南端は特別輸出港なる清水港を控ゆるが故に、東海、東山、北陸諸道を連結して地方産業の発達を促進し、国家の経済に利益を与ふるに極めて大なり、……(後略)……」
「甲府岩淵間鉄道の速成を請ふ意見書」明治33年(1900)12月16日、山梨県会議長 野口英夫



やまなし歴史探訪⑤

時を今につなぐあの日

富士川急流をさかのぼる帆かけ舟(昭和2年)

写真提供:「富士川」村田一夫写真集より

かつての富士川舟運に 代わる鉄道

江戸時代から明治中期にかけて駿河・甲州・信州を結ぶ流通の大動脈は「富士川舟運」であった。
開幕もない慶長12年、徳川家康の命により京の豪商・角倉了以が富士川開削に着手、慶長19年頃、猷沢から駿河の岩淵まで18里、約72キロの水運が始まった。富士川舟運の始まりである。初めは幕府の貢米(御廻米)を江戸に回送することが目的であったが、やがて経済の発展に伴い、下げ荷は雑穀、薪炭、寒天など、上り荷は塩を中心に、砂糖、肥料などが運ばれるようになった。早川で切り出された多量の木

材も筏に組まれ富士川を下った。舟運に使われた船は、荒瀬にも運航可能な高瀬舟。急流の富士川には難所が多いため、その後も航路の改修が繰り返され、通商が容易になるまでは長い年月がかかった。

明治8年には、猷沢に富士川運輸会社が設立。明治22年に東海道本線が開通すると、富士川を上下する物資の量はさらに増えていった。最盛期の明治25年から30年にかけては、800艘を数え、船頭も2千人に及んだと言われる。猷沢・青柳・黒沢の三河岸を含め船着場も十三河岸となり、乗客や積荷で河岸は賑わいを見せていた。しかし、時の政府は、中央線の敷設を決め、同時に連絡線として甲府～岩淵現在の富士川町間の鉄道を第二期工事に組み入れることにした。明治36年、中央線が甲府まで開通し鉄道輸送が可能になると、富士川舟運は衰退し約300年間の歴史に幕を閉じた。

身延線開通にかけた 夢は未来へ



JR身延駅の南、金六山と呼ばれる小高い山上(丸山公園)に、昭和38年(1963)に建てられた、身延線の前身・富士身延鉄道の創業五十周年を記念する開業記念碑がある。積み石の基台に高さ数メートルのモニュメント、列車の車輪と日蓮宗の聖地を表わす橘の葉。そのかわりに、早くから始まった敷設嘆願運動と難工事の末ようやく完成した鉄道の功労者六人の胸像レリーフが並んでいる。小野金六、堀内良平、根津嘉一郎、河西豊太郎、小野耕一ら政財界の大物、それに身延山久遠寺の小泉日慈大僧正。ここからは、富士川の緩やかな流れと身延橋、沿うように走る鉄路と身延の駅舎を見下ろすことができる。



開通当時から今も残るレンガのトンネル
身延駅～甲斐大島駅間

明治22年に富士馬車鉄道が東海道線の鈴川(現在の吉原)から大宮(現在の富士宮)間を開通させていた。期待されていた岩淵～甲府間を結ぶ鉄道は、鉄道敷設法の第二期線に組み込まれたが優先順位が低く先送り。地元では明治30年、富士川電気鉄道を設立し私鉄での建設を進めたが、日清戦争後の不景気で免許は失効。身延線開通までの経緯は紆余曲折、時間もかかった。明治43年には富士鉄道が富士～大宮間に開通し初めて蒸気機関車が走った。静岡・山梨両県の政財界人の動きもにわかに活発になり、明治45年、新たに富士身延鉄道が設立された。第七十九世法主として入山する小泉日慈が、東海道本線の車中で甲州財閥の実力者・小野金六に身延山参詣客のルートとして依頼したのが発端であるともいわれる。

富士身延鉄道は大正2年、身延を目指す第一期工事に着工。厳しい地形のためトンネルや危険な切り通しが多く工事は難航、第一次世界大戦のため資材も高騰し中斷も余儀なくされたが、ようやく昭和2年には、富士～身延までが全通した。さらに甲府までの第二期工事が急がれ、昭和3年3月30日に、富士～甲府間が全線開通した。身延線は開業当初より電化され、電気機関車が東海道本線と中央線を連絡、県内への流通の利便性を高めた。市川・西嶋の和紙や六郷のハンコなど沿線の産品の販路拡大にも欠かせない鉄道となった。昭和16年には国鉄に移管、そして今年3月に開業80周年を迎えた。

現在の身延線はJR東海のローカル線。甲府駅を出た特急「ふじかわ」は約1時間半で富士駅に、そして直通で静岡駅に到着、東海道新幹線につながる。沿線の町々をつなぎ、懐かしい風景を楽しむ旅客を運ぶ。40年近い歳月をかけた身延線の開通には、小野金六、根津嘉一郎など「明かりと乗物」に情熱を注いだ甲州財閥と呼ばれた政財界人の尽力も大きかった。小野金六の後を受け、富士北麓や峡南地方の開発に夢を描いた堀内良平らの努力も忘れがたい。その夢の先は、現在進められている中部横断自動車道や未来のリニア新幹線の建設によつて見えて来るのだろうか。