

## 東海を旅する (すんえんず) — 駿遠豆 三国多彩な鉄 —

東海道は昔から秋津洲メイン街道。稲作弥生人に始まりヤマトタケル・尊氏・義経・弥次喜多・次郎長と、多くの人とものが往来した。東海道、東海道本線、東海道新幹線、東名高速と交通発展。広重『東海道五十三次』でも絵になるのは駿遠。東海道本線は我々が鉄規範でもある。〈三級鉄乗りファン・銭屋小金丸〉

### ■静岡の地勢

静岡県は駿河・遠江に伊豆を合わせた三国。それぞれにお国柄あり。駿遠は隣国三河と並んで徳川家と深い因縁。家康公は三河・遠江・駿河と東進して江戸入り。江戸期も幕府譜代大名が治め、明治には帰農した徳川武士団が茶畑を開墾。伊豆はフィリピンからドンブラコと流れ着いて衝突した山岳半島。戦争映画の大半が伊豆ロケ。山深く雨多く耕地少なし。だからあの小狡く陰険な北条くんが生まれた？

静岡県は人口三百五十八・七万人。関東と中京の間、温暖で農産水産物に恵まれ工業も特色ある。静岡市は木工やプラモデル、富士市は製紙、自動車・楽器製造は浜松市〈図表1〉。太平洋ベルト地帯だけに様々な工場企業がありそこそこ人口も多い。駿河湾は深く多様な魚が生息し沼津焼津は漁港としても日本有数の水産物湊\*1。

駿遠は信州甲州山地から富士川、安倍川、大井川、天竜川と南北に流れ出る。時代劇ではよく川止めが描かれる。一見平野が多いイメージだが山迫り、東海道本線に乗ると平野の狭さに思い至る。

### ■東海道本線

県東西を貫く東海道本線は明治二十二年新橋—神戸を結んだ。明治五年新橋—横浜に始まった日本の鉄は各地に波及。明治七年神戸—大阪。以降部分的に各地で鉄が作られた。琵琶湖を渡る快速船便をはじめ東海道線開通まで面白いエピソード

が多い。開通以後も特急展望車、寝台車、丹那隧道、電車特急と話題に事欠かない\*2。

昭和三十一年東海道本線は全線電化され電気機関車特急「つばめ」「はと」は七時間二十分で東阪を結び二年後に電車特急こだまが六時間五十分と記録を塗り換えた〈6頁・図表2〉。余は小学生の頃、相生の親戚を訪ねて一人でこの電車に乗った。周囲の客が色々お世話してくれ果物やお菓子をもらった。そーせき『坊ちゃん』に出てくる清の言うが如く「箱根以西に妖怪が棲まう」とは思わなかったが鉄一人旅は初めて。見知らぬ街々や山川海を眺めてあつという間だった。特に印象深いのは浜名湖周辺と関ヶ原。また修学旅行列車「日の出」号は台風で大垣に一泊。

この光輝溢るる東海道本線は国鉄民営化分割で

〈図表1〉静岡県の主要都市人口(東から順)

静岡県	358.7万人	
熱海市	3.3	観光リゾート
三島市	10.6	新幹線でIT企業
沼津市	18.6	県東部
富士市	24.3	製紙業
静岡市 ○◎	68.5	木工・プラモデル
焼津市	13.5	マグロ・カツオ水揚げ1位
藤枝市	14.0	
島田市	9.5	
掛川市	11.4	旧城下町
磐田市	16.5	
浜松市 ○	78.4	自動車・楽器製造

◎:県庁所在地 ○:政令指定都市

(静岡県人口推計(令和4年7月)を元に作成)

寸断された。

- ・東京－熱海／JR 東日本
- ・熱海－米原／JR東海
- ・米原－神戸／JR西日本

昔のように深酒で寝過ぎて静岡・大垣なんていう剛の者はもう二度と出ない。現在でも一日一本沼津行がある。腹立たしいのは熱海を境にICカードが使えなくなる<バカの壁>はなんとかならぬか！

静岡県内でも東海道本線は熱海－沼津、熱海－島田、静岡－浜松、豊橋－島田と細切れ。土日は熱海－浜松という地元向きが便利。各駅に乗って駿遠を旅したら地元若者たちから「もっと長い区間の快速が欲しい」という話を三度(みたび)聞いた。JR東海は新幹線一本足打法であり過ぎる？

## ■新幹線六駅

東海道新幹線はその後できた新幹線と異なり、ほぼ東海道本線と並行。熱海・三島・新富士・静岡・掛川・浜松と計六駅、駿遠豆で二駅づつに分かれている。北陸新幹線開通で合計七駅ある越後と広い陸中に次ぐ。千葉・茨城・四国はさぞかし歯ざしりしている？たまに浜松・静岡に行くとき「のぞみ」が通過するが「ひかり」「こだま」は空いていて時間差も少ない。リニア問題でどら平太は居丈高にブチ切れていらっしやるが、ゴロツキのいちゃもんに見える。

## ■伊豆／観光列車化

東海道本線・新幹線は東西をつなぐ。駿遠豆の鉄は①半島列車②川伝いに南北に流れる路線③都市近郊電車で区分される。

東海道本線熱海駅から伊東駅までは旧国鉄伊東線。そこから下田までは伊豆急行線。箱根熱海伊豆を巡る強盗慶太とピストル堤の戦いはもはや神話伝説の類となった。伊豆急はその名残で東急系。昭和三十六年レジャーブーム時代、伊東から下田まで四十六キロが開通。半世紀以上が経ち駅ホームも苔むし歳月を感じさせる。高度成長期とはいえよくぞ作ったと思うほど狭隘な地を蛇行する。単線でノロノロだが絶景

<図表2>東海道本線の所要時間の進化

年	区間	所要時間	備考
1890(明22)	新橋-神戸	20時間5分	全線開通
1903(明35)	新橋-神戸	15時間	
1921(大11)	東京-神戸	11時間50分	複線化※1
1930(昭5)	東京-神戸	9時間	特急「燕」
1934(昭9)	東京-神戸	8時間	丹那トンネル
1956(昭31)	東京-大阪	7時間20分	全線電化※2
1958(昭33)	東京-大阪	6時間50分	電車特急「こだま」

※1:特急「富士」「櫻」 ※2:特急「つばめ」「はと」

(小島英俊『世界鉄道文化史』他を元に作成)

が多い。進行方向左手には湾湊、川奈ゴルフ場、伊豆高原過ぎて大島、式根島、熱川駅前の温泉湯気、間近に海と岩礁。同時にそこかしこに小さな由緒ありげな寺々が点在。伊豆急も平成初め利用者は毎年一千万人あったが現在はその半分に減少。熱海、伊東、熱川、河津と海型温泉メッカ。伊豆高原は特色ある美術館と別荘地だが昔の面影はやや消えた。JR特急「踊り子」は下田まで足をのばし観光用「踊り子」や眺望のいい展望電車も走る。

伊豆半島は房総と違い半島を一周する鉄はついに未完。もう一本三島から修善寺に抜けるのが伊豆箱根鉄道・駿豆線で西武系。約二十キロ、狩野川沿いを南下する。伊豆長岡・修善寺と名湯を巡るが海は遠い。平日は地元民・学生の通勤通学鉄。ここにも「踊り子」が四両編成で入ってくる。伊豆は東と西で海岸景観が異なる。西は山が海まで迫り駿河湾は深く戦国期は海賊衆、現在はモグリメッカでもある。西側はバスツアー、サイクリング客も目立つ。

## ■駿河／地元民は富士に無関心

▶御殿場線は丹那隧道完成までは花形東海道本線。国府津－沼津(駿河小山から駿河)足柄越えはSLには厳しく重連・三重連だった。戦争中複線が単線になってしまった鉄路跡が近代産業遺産。駿河小山付近は脇の道路が国道246(青山通り)であることに驚かされる。御殿場から沼津までは南下。ここは富士山の広々した裾野を眺める絶景ポイントだが通勤通学の方々には全く無関

心でキョロキョロしているのは鉄+カメラ党のみ。

- ▶身延線＝甲府から富士山の西側を通り富士宮を経て富士駅までの路線。特急「ふじかわ」は東海道線を疾走し静岡駅に至る。見所は甲州側に多い。
- ▶静鉄電車＝新静岡から新清水までを結ぶ都市型電車。ほとんど東海道本線沿いで駅によっては百メートル足らずしか離れておらず京急とJR関係に似る。地元出身者に言わせると静岡と清水は言葉もおでんの汁の味も違うらしいが、余所者には分かりにくい。昔知り合いに連れられ、さらにももこさん実家(八百屋)を教えられたが、三年前行ったら閉店していた。電車は最新型で井の頭線そっくり。草薙にある県立美術館・県総合運動場を通って東海道線を渡る高架から静岡市周辺地形がよく分かる。
- ▶岳南電車／岳南線＝吉原宿から発展した富士市を半周する。富士市の製紙・化学・部品工場の通勤電車。最近は大工場・石油コンビナート廻りという新しい観光列車としても紹介されている。吉原駅から十キロ足らずの電車でJR吉原駅から単車が発車し路面電車風。

## ■駿河／地元民は富士に無関心

- ▶大井川鐵道＝SLやトロッコ電車で知られテレビ番組露出もダントツ。サスペンスや劇映画にもよく使われる。SL動態保存に先鞭をつけ、現在は完全な観光列車。大井川鐵道は昭和になって東海道線金谷から大井川方面の鐵道として開設、戦後間もなく電化された。大井川本線(新金谷一千頭三十九・五キロ)と井川線(千頭一井川二十五・五キロ)に分れている。大井川を南北に連なる列車で何度も川を渡る。半世紀前一度乗っただけ

だが、眺望良さと意外に川の水が少ないことしか覚えていない。井川線はアプト式でダム工事・林業用だった。最後の駅は静岡市で奥深い山中。

- ▶天竜浜名湖線＝東海道本線掛川駅と新所原駅を結ぶ路線で浜名湖を大きく半周する。「天浜線」と略称されるが、国鉄二俣線の三セク化。戦前(昭和十年)に陸軍の要請で建設された東海道迂回路線。一両編成気動車は掛川駅を出てなだらかな茶畑を眺める。遠くにはアルプス手前の山々と東名高架を眺め遠州森駅。レトロな駅舎で知られるが、森の石松地元かと思いきや異説もある。天竜二俣を経て西鹿島で遠州鐵道に接続。天浜線の西側は浜名湖をチラリズム。降りてみれば奥浜名湖が魅力溢れる。笹トンネルをはじめ気動車は鉄ファンにはたまらない。三ヶ日駅といえば旧石器人とみかんで有名だったが、今は畜産売り込み一懸命。
- ▶遠州電鉄＝遠州百貨店横の新浜松駅から西鹿島まで南北十八キロ、十八駅を三十二分で走る。浜松市内で単線とはいえ一時間四本の便利手軽な通勤通学の足。
- ▶遠州にもう一本鉄あり。三河豊橋から信州飯田に向かう飯田線。中部天竜・佐久間・小和田など十三駅が浜松市。短いトンネルが続く特急伊那路では見過ごすことが多い。ここが浜松市天竜区とは意外だが戦後土木史金字塔<佐久間ダム>である。飯田線は三河で再度紹介したい。

静岡県／駿遠豆は関東・関西中京から素通りが多い。ただし実際に鉄路線に乗ると素晴らしい街や風景や味が広がっている。大井川鐵道のように経営が変わったりして、三セク鐵道はどれも苦しい。肝心の大旦那JR東海は新幹線一本足打法でリニアに驀進している。もっと地元鉄に公共投資をと思うのは時代遅れだろうか。

\*1: 駿河湾は深海魚のメッカで、焼津はマグロ・カツオで有数の水揚げ。もっとも最近、焼津の漁協ぐるみのカツオ抜き取りがばれ、評判下落。

\*2: 寝台特急「あさかぜ」「富士」をはじめ無くなった列車はテレビ十津川警部シリーズで映し出されている。小説や劇映画でも東海道線は露出が多い。『張込み』(昭和三十二年・松竹)は清張サスペンス代表作で刑事二人が横浜から寝台急行「さつま」で佐賀に向かう(鳥栖で乗換え)。『特急につぼん』(昭和三十六年・東宝)はフランキー堺が特急「こだま」の食堂車コックとなる映画で、当時の仕組みがよく分かる。川島雄三監督はこの作品を駄作としているが、今では貴重な。