

造が災いして、乗り物酔いする乗客が絶えなかつたらしいが、左右に忙しく曲がるこの線形ではそれもやむを得まい。倉本駅で、複線は十二兼に至る約15キロの単線へと変わり、少々心細くなった。とはいえ、高度成長期まではほぼ全線単線だったわけだから、重厚な石積みトンネルや橋梁も現役である。開業時のままの線形は、SL時代の情景をイメージしやすい。

この単線を行くと、大桑付近で後方に中央アルプスの秀峰・木曽駒ヶ岳が垣間見える。地図帳を開けば分かるが、甲府を過ぎた中央本線は、南アルプスを避けていったん北西に向かい、中央アルプスの北端にあたる諏訪湖畔へとたどりつく。その先、東麓の伊那谷と西麓の木曾谷のどちらを通って名古屋へ線路を延ばすかをめぐり、熾烈な誘致合戦が繰り広げられた。その結果、地形は厳しいが塩尻、名古屋間をほぼ一直線で結ぶ、旧中山道に沿った木曾ルートに軍配が上がったのである。

電車は、深山幽谷の木曾谷を走り中津

駅浪漫 宿場町の風情を残す無人駅

洗馬駅 ●せばえき

塩尻を発ち最初に停車する駅・洗馬は2面3線を持つ無人駅で、中山道31番目の洗馬宿裏手にある。国道19号から離れているため、駅前には宿場町ならではの穏やかな空気が流れている。洗馬駅の顔は、1909(明治42)年の開駅以来の佇まいを今も残す木造駅舎だ。駅舎は平屋建てで、荒廃しておらず、清掃と補修がしっかりと行き届いている。漆喰と梁のコントラストが美しく、上部に飾りを施した柱が用いられるなど、凝った意匠が感じられる。



駅浪漫 築百余年。中央本線の最古参

釜戸駅 ●かまどえき

中津川駅から4駅目の釜戸駅は、都市間快速が駆け抜ける区間に残る白化粧した木造駅舎。かつて駅北側にあるセメント工場への専用線が敷設されていた。この駅には簡易委託ながら駅員がいる。1902(明治35)年築の駅舎は、中央本線のなかで最古参。駅舎は補修が重ねられ、アルミサッシなどが使われているが、解体されることなく受け継がれている。駅前に立つ一対の松の木は、開駅時に記念植樹されたもので、今では駅舎より背が高くなった。



川に下った。中津川からは中京圏の近郊区間が始まり、ダイヤも一気に緻密になる。都市間快速に腰を沈めれば、險路を踏みしめた足はどこへやら、脱兎の勢いで名古屋目指して駆け抜ける。線路は多治見から定光寺へ、土岐川(庄内川)の溪谷に沿う旧線を廃止して誕生した新線へと、快速電車を導く。

愛岐トンネルを抜ければ愛知県だ。旧線区間のトンネル群は2009(平成21)年2月、「旧国鉄中央線の隧道群」として経済産業省の近代化産業遺産に認定された。今後、レンガ造りのトンネルの保存や周辺の整備などが図られ、19



00(明治33)年の開通時の姿が後世に伝えられていくことになる。

はるか1世紀も前に木曾路と名古屋を結んだレールは、高蔵寺を過ぎると、いつしか都市の真ん中に潜り込む。400キロの旅路の終盤、金山駅では、相模湾や駿河湾などいくつもの海沿いを東京から走り終えた東海道本線と出合った。ラストパートは、海側を走る鉄路と山岳を走る鉄路とが手を取り合い、名古屋駅までの3・3キロをランデブーした。

よしながよういち 1977(昭和52)年、東京都生まれ。鉄道の情景や廃線跡などの撮影を得意とする。「週刊昭和の「鉄道模型」をつくる」(講談社)、「週刊鉄道データファイル」(デアゴスティーニ・ジャパン)などに執筆。

美乃坂本～恵那間で塩尻方面へ向かう特急を見る。この区間は1968年の複線化に際し、上下線が分かれる構造となった

