

故郷の韮崎駅

志村 良知

私の故郷の韮崎駅はスイッチバック駅だった。蒸気機関車牽引の長い列車が本線から下りてきて同じ方向から入線し、同じ方向に出ていくのは旅の趣はあるが、前進だ後退だを繰り返して面倒くさい。当然急行「アルプス」は素通りだった。歴代市長の悲願は急行停車で、「停まらぬ急行停めたがり、市長の頭が薄くなる」というざれ歌があった。

人口3万の市の Hauptbahnhof として、こんな駅はスイスにもないらしい。

中央東線は甲府以西の電化と複線化が遅く、最後のお勤めに集められていた D51 の活躍の場で、旅客列車もディーゼル機関車をさしおいて、重連の D51 が牽くことがあった。

大きな変化が始まった 1970 年頃には私はもう故郷を出ていたので、複線電化で高架駅ができ、特急が停まるようになる韮崎駅の変遷を見続けていたわけではないが、帰省の度に新鮮だったような気がする。

高架駅は島式ホームで、1000分の25の急坂の本線に作られた。このくらいの傾斜は電車では何でもないが、機関車牽引の列車には難物で、電気機関車でも非力な旧型機や冬季に暖房用ボイラー車を連結した列車は小淵沢に向けて発車できなかった。

この混在をどうしたか、なんと複線電化の線で高架駅とスイッチバック駅を併用したのである。期間は70年代始めのごく短い間だったが、当時は貨物列車も停まった。その複雑な線路図と時刻表は今でもネット上で歴史派鉄っちゃんたちが熱く語り合っている。

現在ではスイッチバックの面影は全くなく、12両編成の特急「あずさ」が停車できる約320m長のホームは甲府側と小淵沢とでは8mの高低差がある。ホームからの鳳凰山、富士山、八ヶ岳など周囲の山々は絶景である。

駅前には地元韮崎高校の1975年山梨インターハイ・サッカー優勝記念「球児の像」がある。電車通学だった中田英寿選手も毎日見ていたであろう。我がクラブ会員だった上原さんは、お仲間とともに鳳凰山賛歌『山恋しくて鳳凰三山』を韮崎市へ提供された。