



昭和30年代の御坂峠。国中と郡内地方を結ぶ山梨県内の主要道路だが、険しい坂道は両地区交流のネックであった。



旧御坂隧道の工事風景。現在は登録文化財に指定されている。抗門には「天下第一」の銘文が。



太宰が滞在していた現在の茶屋。トンネルわきから少し登ると、太宰の有名な「富士には月見草がよく似合ふ」の文学碑がある。



昭和42年、御坂有料トンネルが開通、旧道は主役の座を降りた。

昭和10年ごろ、御坂峠からの富士山の眺め。



# やまなし歴史探訪⑨ 時を今につなぐあの日

写真提供：山梨日日新聞社発行「山梨百年」より



旧御坂隧道から河口湖方面を望む

## 国道8号線として 建設された旧御坂隧道

甲府から河口湖方面に行くには御坂峠を越えなければならぬ。御坂路とも呼ばれていた鎌倉往還の要衝であったこの峠は、標高1,000メートル以上の険しい山塊を越えて行く。このルートに、自動車を通れるようになったのは、昭和に入ってからである。昭和6年5月に、長さ394メートル、幅員4.5メートルの旧御坂隧道が貫通。同11月に旧国道8号線として整備された新しい道が開通した。

国道として本格的な改修が決定されたのは、昭和4年のことであった。御坂峠に隧道を通す案は明治時代からしばしば議論されてきたが、明治末に県下を襲った大水害の復旧工事に追われ頓挫したままであった。大正に入ると、時代は大きく進展し道路交通が発展、産業道路として再び注目されたのは、原敬内閣の「国府県道路改良三十二年計画」による。そして昭和4年に、国道8号線として御坂峠経由の路線整備が決定され、経費の三分の一を国庫補助で、県からは昭和天皇即位を記念する御大典記念事業として捻出し、ようやく改修に着手することになった。

## 太宰治が滞在した 御坂峠の茶屋

しかし世界的経済不況で計画は難航。そこで政府は多くの失業者を救うため、東京府失業者を半数雇用することを条件とし、ようやく昭和5年10月に総工費856万円余で着工することとなった。完成を見るまで約400日、延べ36万人の労力を投入。県民の大きな期待が寄せられながら、やがて太平洋戦争に向かう経済不況のなかで実施された難工事であったことがうかがわれる。

改修されたこの新しい道は、東京への最短の道路となり、開通したバス路線は甲府・吉田間を二時間余りで結び、甲府盆地と富士北麓をぐっと近づけた。とは言え、戦前の御坂峠は、国道となっても、まだ未舗装の殺伐とした林道のように見える。雄大な富士を背に、つづら折りの坂道をボンネットバスがあえぎながら上って行ったものだ。  
小説家・太宰治が御坂峠の天下茶屋の二階に滞在し、「富嶽百景」を執筆したのは、それから数年後の昭和13年秋のことであった。トンネル出口の富士を眺望できる峠の茶屋。

## 昭和6年11月、御坂隧道が貫通、 険しい御坂路に旧国道8号線が開通した。 「富嶽百景」の御坂峠を貫く、 新旧2本のトンネル。

御坂峠は、かつての鎌倉往還の要衝の地、国中と富士北麓を結ぶ重要な道であった。現在の国道137号線は、戦前に旧国道8号線として整備され、山梨と東京を結ぶ幹線となった時代もある。甲府方面から旧国道に入り旧御坂隧道を抜けると、眼前に富士の雄大な眺望が広がる。太宰治が「富嶽百景」を執筆した天下茶屋には、今なお多くの人が訪れる。

当時はまだ「天下茶屋」とも呼ばれていなかった。太宰の文学創作が比較的安定し充実していた戦中のひと時、師事していた井伏鱒二が御坂隧道を通り太宰のもとを訪れていた。その交流と富士の描写はいくつかの小説に詳しい。死後、昭和28年には、太宰を記念する文学碑が建てられ、茶屋はまだその面影を留めている。

旧御坂隧道の抗門には「天下第一」と刻され、当時の人々の感慨がしのばれる。現在は、旧笹子隧道と同じく、トンネルに使われながら登録文化財に指定されている。新しい御坂トンネルが開通してからは、渋滞時の回避道にしか使われないが、旧道となった峠路をたどりながら、趣ある隧道を訪れる人は今なお多い。

## 山梨の新時代を担う 新御坂トンネルが開通

高度経済成長の時代を迎えると、山梨県にはたくさんのお客が訪れるようになった。なかでも富士五湖と御坂や勝沼のぶどう郷、石和温泉を結ぶこの道は、観光道路の幹線となった。観光バスが連ねて押し寄せた、昭

和30年代から40年代にかけての二帯の観光ぶどう園の賑わいは、今では想像もできないほどであった。やがて中央道が開通しハイウェイの時代を迎えるまで、長く続く坂道は立派に舗装されたものの、観光シーズンには大渋滞をきたす名物道路となった。  
この状況を解消するため新たに計画されたのが、新御坂トンネル有料道路の建設であった。旧御坂町の藤野木（現在は笛吹市）と旧河口湖町河口（現在は富士河口湖町）を結び延長3,875メートルの新しいトンネルは、天野久知事時代の昭和40年2月に着工し翌年の9月に貫通。昭和42年4月に、有料道路として開通した。観光道路としてさらに大きな役割を担うだけではない。昭和57年の中央自動車道（調布〜小牧間）の全線開通により、山梨県も首都高速と直結、東京圏、また中京圏と結ばれた高速自動車道の時代となった。前後し国道137号線は一宮・御坂インターにまでバイパスにつながり、さらに便利になったインター周辺の地域には、公園が整備され工場誘致や観光施設の集積が進められた。その後、新御坂トンネルは無料化された。御坂路は、まさに山梨の新時代を迎えるにふさわしい道路の一つとなっている。

記事監修：山梨大学教育人間科学部 教授 齋藤康彦