

明治35年(1902)7月12日、中央線・笹子トンネルが貫通した。

鉄路は幾多の難所を越え山梨へ、 やがて笹子峠を貫き甲府へ達した。

「会場の光彩を添えんがために会場の入口には大縁門をつくり、これより各国国旗を引っ張り、会場所々に種々に飾り物をつくり、
間断なく煙火を打上げ、軍楽隊の奏楽および甲府芸妓の手踊りありて、すこぶる用意周到なるを見たり。」

(明治35年(1902)7月15日付け山梨日日新聞)

笹子トンネルが貫通した日、祝賀会には関係者のみならず近郷近在から多くの老若男女が集まり、ほとんど立すいの余地のないほどの盛況であったという。笹子トンネルは、JR中央線・笹子～初鹿野(現在の甲斐大和)間にある全長4,656メートルの当時としては日本最長の鉄道トンネル。明治29年(1896)12月に着工され、数年の歳月と192万円の巨費をかけて、明治35年(1902)7月12日に貫通。さらに軌道工事が進められ、翌、明治36年(1903)に使用が開始された。笹子トンネルの開削は、国を挙げての大工事であった。トンネル東口(大月側)には、伊藤博文による「因地利」の額が、西口(甲府側)には、山縣有朋による「代天工」の額が掲げられ、著名な二人の元勳が筆を執ったことから、中央線開通にかけた国家の威信と県民の期待の大きさが分かる。



やまなし歴史探訪 ②

時を今につなぐあの日

写真提供:岩間裕夫氏
笹子トンネル工事風景(明治35年頃:大月側)

中央線最大の難工事であつた笹子トンネル

明治5年(1872)、新橋～横浜間に日本最初の鉄道が開通すると、鉄道敷設の気運は、全国に広がっていった。しかし、明治になっても、山梨から東京方面への物流の中心は、まだ富士川舟運が担っていた。人の移動も同じく、権令として山梨に赴任した若き藤村紫朗もこのルートで入峡、まずは甲州街道と青梅街道を近代的な道路に改修することを施策の中心とした。富士川舟運にしろ笹子峠を越える人馬にしろ、いかほどの荷を運べたものか想像がつく。鉄道は、なにより近代化のシンボル、東京と山梨を結ぶ鉄道敷設計画に県人の大きな期待が寄せられた。中央線の開設に貢献したのは、すでに明治22年(1889)、八王子まで私設の甲武鉄道(完成させていた塩山(現在の甲州市)出身の企業家・雨宮敬次郎であった。これを国が買収し、八王子以西は明治29年(1896)に着工、鉄路はさらに西へ急ピッチで延びていった。県境の小仏峠を越え、明治34年(1901)には上野原まで、翌年には大月まで開通した。

小仏トンネルとともに難航を極めたのが、この笹子トンネルの工事であつた。

急峻な地形のため垂直に掘り下げる坑道も造れず、両坑口から掘り進めた。途中から最新の削岩機を投入、また日川に専用の発電所を設け工事用軌道を稼働させたが、当初は牛馬で資材を運び上げ、すべて手掘りで作業しなければならなかったという。事故の多発、思わぬ湧水や伝染病にも悩まされ、数年に渡る難工事の末、ついに貫通。鉄路はようやく笹子峠を貫き甲府に到達、翌、明治36年(1903)、八王子～甲府間が開通した。

赤レンガが物語る トンネルの歴史

上水道の建設にも使われたという。昭和40年(1965)、中央線の複線化工事にもならない新トンネルが完成、旧笹子トンネルは下り専用のトンネルとなつたが、今なお現役として活躍している。ほぼ同時期に笹子～勝沼間に造られた旧深沢トンネルと旧大日影トンネルは、複線化のなかでもともに廃棄されたままであつたが、深沢トンネルは平成17年(2005)に赤レンガのワインカーヴとしてよみがえつた。そして大日影トンネルは昨年(2023)から、ユニークなトンネル遊歩道として公開。百年の歴史をたたえて、勝沼ぶどう郷を訪れる観光客を楽しませている。

中央線の開通で、商品の流れはもちろん政治も文化も近代化の速度を増した。当時、県下で盛んになりつつあった養蚕を基盤とした生糸産業は、一気に販路を世界にまで広げるようになつた。そして山梨の名産「甲州ブドウ」も鮮度を保つたままの輸送が可能となり、市場を大きく広げた。トンネルに使われた赤レンガの多くは、地元で焼かれた赤レンガ生産の最新技術は、レンガ積み

の施工技術とともに、後に勝沼のワイン醸造の工場や貯蔵場に使われたばかりか、残留した職人により、甲府の旧日本陸軍歩兵第49連隊の兵舎や平瀬



上/完成した笹子トンネル(大月側:トンネル上部に「因地利」の額がある)
下/当時のまま現在も利用されている笹子トンネル(右側)
右/勝沼トンネルワインカーヴ(旧深沢トンネル)
左/大日影トンネル遊歩道(旧大日影トンネル)

記事監修:山梨大学教育人間科学部 教授 齋藤康彦