

「中央本線の車窓(3)」

お茶の水女子大学附属小学校教諭

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーションセンター研究員

田中 千尋 Chihiro Tanaka

中央本線の塩山駅付近の地図を見ると、路線が不自然に北に曲げられて敷設されていることに気づく。このことは、実際に列車に乗っていても、塩山駅の手前で北から西に長いカーブがあることで実感できる。



塩山駅の手前では、駅近くにある「塩ノ山」は左車窓に見える。しかし、列車は大きく左カーブを切るのので、塩山駅の手前では、今度は右車窓に見える。

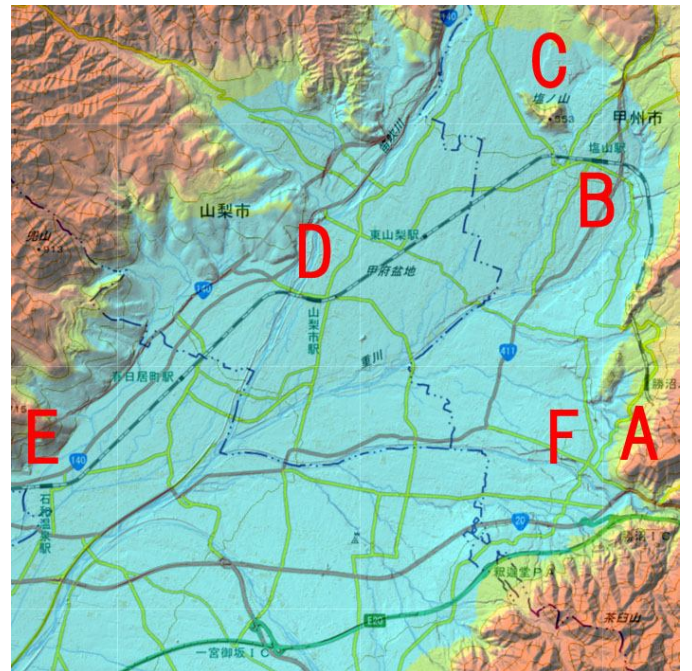


A; 勝沼ぶどう郷駅 B; 塩山駅 C; 塩ノ山  
D; 山梨市駅 E; 石和温泉駅

この地図を見る限り、AからEにまっすぐ線路を敷いたほうが、ずっと近いように見える。



上図は、岩手県の「大船渡線」の路線図の一部だ。路線がコの字型に大きく曲げられている。これは、地元出身の有力な政治家が、自分の関係する町に鉄道を通す為に、当初の計画を変更させた、典型的な政治路線である。中央本線の場合も、塩山市(現在の甲州市)に有力な政治家でもいたのだろうか? 実はちがう。



理由は、左側の地形図を「色別標高図」で表現するとよくわかる。Aの勝沼ぶどう郷駅手前、トンネル出口の標高は511m、Fの盆地底面の標高は394m、A~Fの距離は1070m。 $\tan^{-1}(117/1070) \approx 6.22^\circ$ と計算できる。AからFに直線で線路を敷くと、勾配は62.2‰(パーミル)となり、蒸気機関車はおろか、現在の特急列車でも通過困難な急勾配になってしまう。これが「塩山大曲り」のたねあかしである。