

私が乗った御殿場線の列車は、本来の終点の沼津駅からそのまま東海道本線の下りに入りました。原駅、東田子の浦駅などの工業地帯を通り、ほんの一瞬駿河湾が見えて、ほどなく定刻に富士駅に到着しました。



富士市は、浜松市、静岡市に次いで静岡県では第三の都市で、富士駅では多くの乗客が下車し、下車した人と同じぐらいの人が乗り込んでいました。富士駅はまた「身延線(みのぶせん)」の乗換駅でもあります。身延線は太平洋岸の静岡県と、甲府盆地のある山梨県を結ぶ、唯一の貴重な鉄道路線です。



身延線の特徴の一つは、駅の数がやけに多いことでしょう。富士-甲府間の 88.4km に 39 駅(富士駅・甲府駅を含む)もあります。平均駅間距離は約 2.3km で、

ほとんど東京の私鉄なみです。東海道本線の東京-富士間の平均駅間距離は約 5.9km なので、いかに短いかわかります。その理由は、もともとは「富士身延鉄道」という私鉄だったからです。実際に身延線の普通列車に乗ってみると、発車して「次は〇〇です」と言ったと思ったら「間もなく〇〇です」と聞こえます。京王線に乗っているのとあまり変わらない気分でした。



身延線の普通列車は、富士駅の一番北側の1番線から発着します。その線路わきには「0」と表示された木の杭があります。これは「0キロポスト」といって、「ここが鉄道線区の起点ですよ!」という宣言のようなものです。よく探すと東京駅にもあります。



身延線は西富士宮から南側の区間と、西富士宮より北側の区間で、運行本数が大きく異なります。富士-西富士宮間は1時間に2~3本程度ありますが、それよりも北側の甲府寄りは、だいたい1~2時間に1本になります。人口12万人以上の富士宮市と東海道本線へのアクセスの利便を図るために、南側の区間運転が多いのでしょう。富士宮市はまた市域に「富士山頂」を含むので、市域内の標高差が実に 3741m もあり「日本一標高差の大きい自治体」となっています。