

身延線の中核駅の一つ「身延駅」に着きました。ここは身延山詣での玄関口の駅でもあり、半分ぐらいの人が降りました。かつては、新宿からの直通急行列車もこの身延駅まで運転されていた時代があります。



身延駅では乗務員も交代です。私は学生時代にローカル線に乗った時、マスコンからもブレーキからも手放しで、タバコを吸いながら運転している乗務員を見たことがあります。国鉄時代にはよくある光景でした。今のJR線ではそういうことは絶対にありません。この運転士も、常に前方や時計、それに行路表(15秒刻みで書かれている運転士用の時刻表)を指先確認し、5秒の遅れもなくすべての駅を発着させていました。しかもワンマン運転なので、運賃や切符の徴収、ドアの開閉まですべて一人でこなしていました。本当に真面目ですばらしい乗務員さんだと感心しました。



列車は「鯉沢口駅(かじかざわぐちえき)」を過ぎると甲府盆地に入ります。「甲斐上野駅(かいうえの

えき)」を過ぎて左に大きくカーブすると「笛吹川」を渡ります。遠くには南アルプスの山脈がぼんやりと見えていました。笛吹川はこの身延線の橋梁の少し下流で、富士川に合流します。身延線は富士駅から甲府駅まで、常に富士川の左岸側(甲府に向かって川の右側)を走るのので、富士川そのものを渡ることは一度もありません。従ってこの「笛吹川橋梁」が、身延線では一番大きな鉄橋ということになります。



「東花輪駅(ひがしはなわえき)」を過ぎると、甲府盆地でも特に平坦な地区に入り、線路もほとんど直線になります。カーブの多かった山間部とちがって、「タタン、タタン・・・」と軽快な音をたてて、気持ちよく走っています。身延駅までは花を抱えたお彼岸参りのお客さんが多かったのですが、このあたりでは甲府に用事のある感じの乗客が多くなりました。



「善光寺駅」「金手駅(かねんてえき)」あたりで、中央本線の線路と合流します。ワンマン運転なので、運転席上には路線バスと同じような運賃表があり、富士駅からは1690円と表示されています。甲府駅にも5秒の遅れもなく、完全な定刻に到着しました。