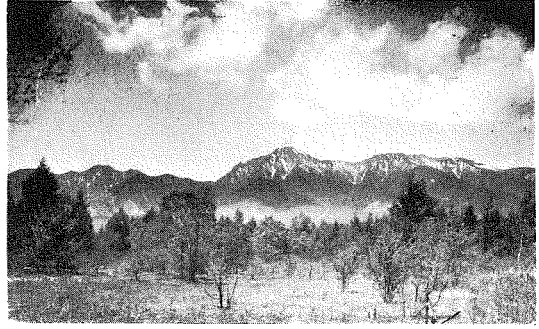


(1) 小海線々路平面圖。



(2) 野邊山原より八ヶ岳の遠望。

小 海 線 全 通

日本第一の高原鐵道 八ヶ岳山麓の觀光線

中央線小淵澤停車場、東京起點170軒050米
此處は八ヶ岳の裾野が釜無川に臨んで斷崖絶壁に落ち込むところ、對岸には南アルプスの鳳凰山、駒ヶ岳、白根山等の連山がそり立つてゐる。ホームには小さな機關車が之も小型のボギー車を1輛連結して待機してゐる。小海線は此處から始まるのだ。

日本最高の山岳鐵道として、八ヶ岳山麓を巡る觀光線として、また幾千年も忘れられてゐた甲信國境地方の開発線として、そのかみ戰國の鬪將であつた武田信玄（甲斐）と平賀源心（信濃）を握手させる小海線は、愈々10月中に全通する。

鐵道省が信州は『小諸なる山本勘助の古城のほり』から南へ0軒ほど延びてゐた社線佐久鐵道を買収して、同線の終點であつた小海から、中央線小淵澤驛まで48軒の新線建設工事に着手したのは昭和3年5月21日であつた爾來豫算1,763,700圓を以て、全線を6工區に分ち、第1期として甲斐大泉小淵澤間を、第2期に清里甲斐大泉間、第3期佐久海ノ口小海

間、第4期信濃川上海ノ口間と、小海及小淵澤の兩方から工事を進めて次々と完成せしめ既に小海からは信濃川上に至る小海北線を、小淵澤からは清里までの小海南線を開通營業中であるが、残された信濃川上清里間14軒の建設工事も愈々竣工して10月中には南北小海線が完全に連絡する運びとなつたのである。

小淵澤驛に待機してゐた汽車は、やがて西方に向つて發車し、軒のところから大きく廻れ右をして八ヶ岳の裾野が緩くひろがるころ、1,000米の高原を上りながら東北へ進み、7軒050米にして甲斐小泉驛に達する。此間古杣川に徑間12米90の古杣川橋梁を、高川には徑間6米の高川橋梁を架して渡る。

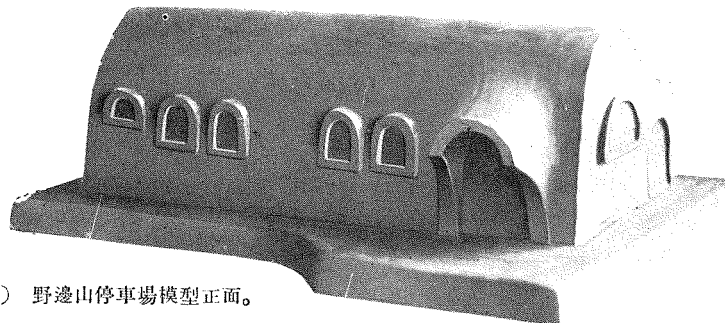
線路は八ヶ岳を左に見乍ら白樺や唐松の林を縫つて更に東北に進み、小淵澤起點2軒160米の甲斐大泉停車場を過ぎ、川俣川の絶壁に出て左折、溪谷に沿ふて半圓を描き乍ら上り對岸の懸瀑を見下しつゝ、右折川俣隧道にはいる。この隧道は延長455米で、出れば即ち徑



(3) 小淵澤小泉間より富士の遠望。

間19米20×3連を架する第二川俣川橋梁である。川俣の溪谷美を眺め更に左折して念場ヶ原を横断し清里停車場につく。此處は小淵澤起點17軒40米、山梨縣北巨摩郡清里村で、八ヶ岳高原が念場ヶ原となつて大門川に臨んだ所、附近一帯は有名な甲斐の黒駒の産地で放牧が行はれてゐる。宜なるかな往昔黒駒の華かなりし頃博勞の集り住んだ繁華の名残に今も念場千軒の地名を存してゐる程だ。が、此邊は海拔2,899米の八ヶ岳直下に當り冬季の寒氣甚だしきため、何時とはなしに離散して念場千軒には今は一軒の家も残つてゐない。

天氣の晴れた日には富士の展望は云ふも更なり、甲府盆地を遙か眼下に遠く秩父の連山まで見わたし得る高原である。現在營業中の小海南線は此處で終つてゐるが、新らしき線路は北に向つて延び、佐久往還(佐久甲州街道)を横断、大門川に沿ふて走り國界に至つて再び之と交叉し、進んで徑間12米90×5連の大門川橋梁を架し、續いて徑間12米90×3連の境川橋梁を渡り、美森山を後にして右折野邊山原にかゝる。此處に至つて八ヶ岳の眺望は愈々雄大に、空氣は益々清冷になり、本線中最高地點に達し富士の秀峰を水平線に見得る



(4) 野邊山停車場模型正面。



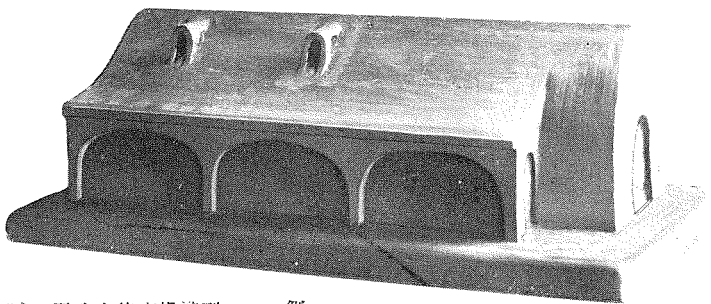
(5) 野邊山停車場附近より八ヶ岳を望む。

様になる。附近一帯は白樺と唐松の密林、線路は佐久街道を離れて右折し日本最高の野邊山停車場に達する。野邊山停車場は小淵澤起點より2 軒015米、海拔1,352米の高原にあるモダン驛だ(口繪参照)冬季の烈風甚だしく温度も氷點下30度を下ることが珍らしくない程なので、驛の型は耐風的に構造は耐寒的に出来てゐる。此邊一帯現在では未だ家は一軒も見當らず、見わたすかぎりの平原であるが、小海線全通後は空氣の清冷なのと紫外線が強度なのに眼をつけ、鐵道の上の方を別荘地帯に下の方を果樹園等にして大いに發展さ

せやうと云ふ計畫もあるとの事で、景觀の雄大、空氣の清澄輕井澤を凌ぐものがある。

野邊山驛を出ると線路は再び右折して野邊山原を流れる西川を徑間19米20×4連の西川橋梁で渡り高原美を満喫しつつ、遠く瑞牆山、金峯山等を眺めながら千曲川のほとりに出、左折して信濃川上停車場に着く。この間清里から14軒が今回開通する區間なのである。

信濃川上から佐久小海停車場まで19軒32米は既に開通して小淵澤から清里までと同様の汽車が走つてゐる。此間ずっと千曲川に沿つて下るもので停車場には佐久廣瀬、佐久海ノ



(6) 野邊山停車場模範ホーム側。



(7) 野邊山信濃川上間泉ヶ原附近より八岳を望む。

口、海尻、松原湖の各驛があり。工事としては延長7.07米の切組隧道を筆頭に、第一及第二廣瀬隧道、第一及第二海ノ口隧道、板橋川橋梁、一、二、三、四、五、六、七千曲川橋梁等があり、千曲川沿岸を或は右に或は左に下るのであるが、豫定の紙数がつきるので詳細は省略する事にする。

記者は8月中旬の某日、東京建設事務所の安田技師及本線主管の今井技師の好意により清里詰所主任村田技手、川上詰所主任吉田技手に新線の案内をして頂いた。

本線工事の特長は先づ日本一高いこと、前述の如く野邊山驛は海拔1,352米で日本最高位、清里驛(1,274米)が2位、甲斐大泉(1,158米)が3位、信濃川上(1,135米)が4位、佐久廣瀬(1,074米)が5位、甲斐小泉(1,441米)が6位、7位は佐久海ノ口(1,039米) 8位が海尻(1,036米) 9位が松原湖(967米)で、我國に於ける高

(8) 松原湖と八





(9) 信濃川上驛より御所平の全景。

ヶ岳の遠望。



い驛の第1位から9位までを占め、従来最高を誇つてゐた中央線の富士見驛(955米)や信越本線信濃追分驛(955米)及び軽井澤(940)米など及びもつかぬことゝなつてしまつた。驛ばかりではない、境川橋梁は海拔1,368米31で鐵道橋として日本最高、佐久街道の踏切は海拔1,374米で日本最高の踏切となつたのである。景觀の豪快なこと、高山地帯にも拘らず隧道が少いこと、到る處戦國の史蹟に富んでゐること等も特長の中に加へられてよからう。冬は酷寒零下30度にもなるが雪は案外に少く春及秋の期間が非常に短く梅も櫻も一緒に咲き紅葉のあるに雪が降る、島國日本の氣候も本州の中央部山地に至つて漸く大陸的の氣候を現してゐるなども面白い。従つて凍害を防ぐため張芝を金網及レールで保護するとか排水をよくするためコンクリートの側溝を設ける等の工事もあるが、今回は簡單に線路の紹介に止めておく。(H生)