

桂川の河岸段丘（1～4段）

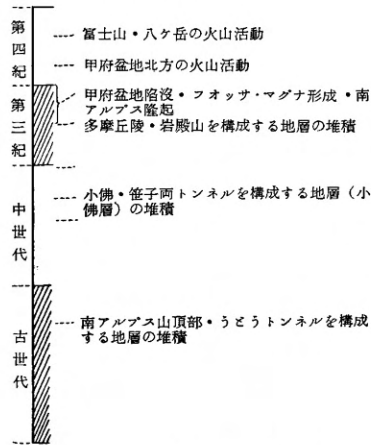
### ○ 小仏トンネルと桂川の段丘

やがて浅川駅を発車した列車はまもなく山合いに入り、幾つかのトンネルをくぐりぬける。このあたりには小仏層と呼ばれる中生層が露出しており、列車の通る2番目のトンネルは小仏峠の直下を抜けている。長さ 2,545m のこの小仏トンネルをぬけると神奈川県と瀬町で、ここから日本最初の県営発電のため相模川上流の桂川に作られた大人工湖・相模湖沿いに列車は走る。与瀬から上野原にかけての間、桂川の両岸には河岸段丘がみごとに発達している。

その昔地盤の隆起に対抗して桂川が己の運んで来た堆積物を自らえぐり抜いて流したため、段丘ができたのである。この一つの段丘が形成されてさらに若干の時間を経過し、谷巾が広まった頃、また隆起運動がくり返し行われて2段目の段丘ができる。こうして都合4段の段丘が形成されている。古い段丘とその次に新しい段丘の間には 60～70m にもおよぶ高い段丘崖がみとめられ、隆起と侵蝕の相克の歴史がいとみどやかによとられる。

### ○ 猿橋の峡谷から笹子峠

段丘はやがて視界をはなれ、深い峡谷がこれにかわる。この峡谷はその昔、桂川の谷へ流れてた富士熔岩流が垂直近くえぐりとられたものである。猿橋駅に入る数分前で、右側の車窓にちらりと一べつさせてくれる猿



中央線沿線の地史

橋峽の奇勝がそれを示している。

富士山麓電鉄の分岐点で、夏はごつたかえす大月駅のすぐ北側に奇峰岩殿山が望まれる。水平に近く堆積し

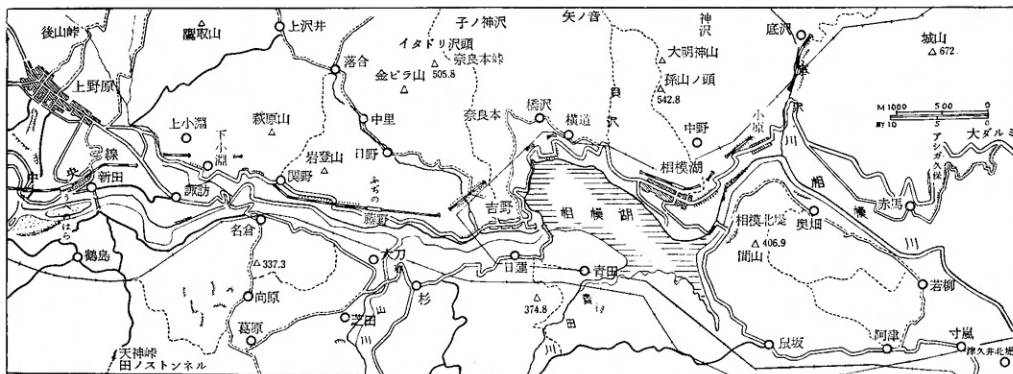
たもろい第三紀の礫岩層でできている一大岩壁をいただいているので、ロック・クライミングの絶好の練習場になっている。しかしもろい岩石だからたえず崩れ落ち、写真でみるように山麓には崖錐堆積物が厚く発達している。

列車は笹子駅から、長さ 4,656m、本邦有数の長い笹子トンネルに入る。ここの山々には白い小さな崩れあとが沢山みられるが、これは石英閃緑岩の地崩れである。

### ○ 典型的な甲府盆地

勝沼駅で視界は一転し、車窓一面にぶどう棚のはりめぐらされた波状の地形が拡がり、そのかなたに甲府の盆地が望まれる。典型的な盆地である甲府盆地は、第三紀中頃から始まった陥没と、富士川の上流の釜無川と笛吹川とによつてできたもので、ある時期には一部が湖水となつていたともいう。北側は古い成層火山であるが、現在はすっかり侵蝕され、富士山のような面影はない。その後側には花崗岩からなる 2,500m 級の国師・金峰等の秩父の山がそびえ立っている。

天気によいとるか南方、甲府盆地の唯一つの排水口である釜無川の行末を追うこの盆地の景観は、まことにすばらしい。抜海 270m の甲府駅から列車は八ヶ岳と南アルプスの間を流れる釜無川の左岸沿いに本州の屋根へと上つてゆく。



相模湖 - 上野原駅付近



韭崎駅付近からのぞむ甲斐駒を主峰とする南アルプス

### ○ 釜無断層谷

韭崎付近で北側に望まれるのが古い火山の茅ヶ岳、その裏側花崗岩地帯には828 マッへのラジウム鉱泉増富がある。海拔 2,899m の八ヶ岳がその昔流し出した厚い熔岩や火山灰の上を、あえぎあえぎ上つてゆく。七里岩と呼ばれる長大な八ヶ岳の熔岩流をえぐりぬいた釜無川は、はるかの下に白い帯と化し、その向こうにせり上つてくるのが鳳凰・甲斐駒、さらにそのうしろは白根3山・仙丈など 3,000m 級の南アルプスの山々である。

甲斐駒ヶ岳が花崗岩であるほかは、南アルプスを作っている大部分の岩石は古生層である。この大山脈が断層で切られて、突如として釜無川におち込むあたり、まさに中央線車窓展望の圧巻であろう。幾つかのスイッチ・バックを通過して列車は八ヶ岳の高原をゆく。まもなく小海線を分岐している小淵沢駅を通過する。

### ○ フォッサ・マグナのみえる諏訪湖へ

小淵沢駅の先で長野県に入り、海拔 960m、中央線の

最高の駅、富士見を過ぎる。ここから諏訪盆地、やがて湖面の高さ海拔 760m の諏訪湖が見える。

御神渡・スケート・ワカサギ釣・温泉と、観光条件 100% のこの諏訪湖は、また佐久間ダムをよする天竜川の水源にもあたつており、同時に本州島を東西に2分する大地溝、フォッサ・マグナと関係している点、地質的にみても興味深い湖である。甲府盆地からつづいてる釜無断層も亦この地溝帯を作つた断層の一つである。

車窓からみる湖南・湖北の山脚部には、このようなフォッサ・マグナに關係のある断層がいくつか指摘され、これらの断層群によつてできた陥没地帯に水がたまつたというのが諏訪湖にほかならない。湖の西南に見える山麓にはこれらの断層を示すように直線状に切られた山脚がきれいにならんでいる。(航空写真参照)

### ○ 太平洋と日本海との分水嶺

諏訪盆地から列車は辰野まで南下し、ここで一躍北転して塩尻に向かう。古生層を抜いている善知鳥<sup>うとう</sup>トンネルは信越線の碓氷トンネル、上越線の清水トンネルと同じく、太平洋と日本海の分水嶺にあたっている。従つてこのトンネルを抜けると、ここから先では水はすべて信濃川に向かうこととなる。

奈良井川の作つた桔梗ヶ原の扇状地が車窓右側に広々としたぶどう畑として日にうつる。

こうして列車は間もなく塩尻にすべり込む。

(地質部)

諏訪湖の航空写真

