

第 5 章

甲府盆地の玄関口という立地

第1節 近代の鉄道開通と物資輸送

1. 宿場町から商業町へ

明治時代になると、勝沼における宿場的機能は急速に衰え、かわって甲府盆地の東の玄関口として物資の集積地へと変化し、勝沼宿は商業町へと変化した¹⁾。

こうした町の変化は交通の発展と一体となったものであり、勝沼と盆地内外を結ぶさまざまな交通機関が整備された。

明治時代のはじめにはガタ馬車²⁾が勝沼－甲府間で運行され、笹子－勝沼間では定員8名程度の峠馬車が往復していたという。また、東京や郡内とも2頭立てのガタ馬車が走っており、人の輸送とあわせて東京・神田に向けてブドウも運ばれており、荷物車1台あたり3駄(405kg)から4駄(540 kg)が積載されていた³⁾。

明治31年(1898)になると、勝沼－甲府間に「山梨馬車鉄道」が開通した⁴⁾(図1)。勝沼側の終着駅は甲州街道上のようあん坂西側(下側)に設けられた。なお、その理由として、ようあん坂の傾斜を鉄道馬車が登れなかったことが指摘されている⁵⁾。

明治34年(1901)に中央本線が八王子駅－上野原駅間で官設鉄道として開業し、その後順次、西に延伸するなかで、馬車鉄道は甲府から東京方面に向けての連絡路線として利用者が増加した。従来、甲府盆地に向けての物資輸送は静岡側からの富士川舟運が大動脈となっていたが、笹子峠側からの輸送の役割が高まるのもこの頃であった。

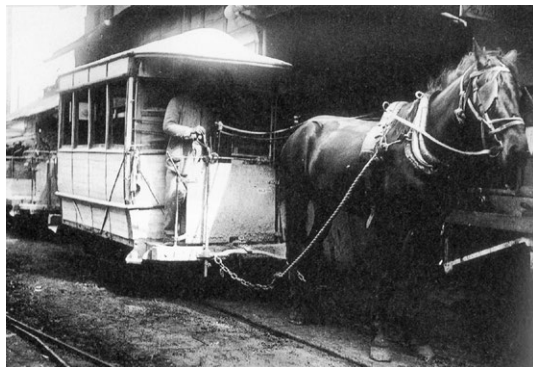


図1 山梨馬車鉄道(甲府付近)

2. 鉄道延伸と土木工作物

甲府盆地への鉄道延伸にあたっては、「笹子隧道」(トンネル)の開削が不可欠であった。明治29年(1896)に着工し、予算総額383万円で東西から掘り進められた。明治35年(1902)に貫通し、翌年には中央本線が甲府盆地まで延伸することとなった。明治36年(1903)2月1日に大月駅－初鹿野駅(現・甲斐大和駅)間で開業し、さらに6月11日には初鹿野駅－甲府駅間を延伸し、東京から甲府までの鉄道網が整備された。中央本線敷設にあたっての甲府盆地内のルートは、当初、初鹿野より日川南側を通り、勝沼宿付近⁶⁾に駅を設けるという案もあったようだが、旧塩山市出身の実業家である雨宮敬次郎の影響で、盆地縁辺部の勾配に対する技術的問題などによって、旧塩山市、山梨市と盆地縁辺部を湾曲して石和に至るというルートが採用されることとなった。

しかし、初鹿野－甲府間の中央本線開通時には勝沼駅は設けられず、勝沼の人々は、初鹿野、塩山のいずれかの駅を利用する必要があった。しかし、後述するようにブドウ・ワインの出荷にも鉄道が用いられるようになり、その不便さゆえ勝沼駅新設運動へとつながっていった。その後、駅新設が決まり、明治44年(1911)に着工した。数名の犠牲者を出しつつ完成し、大正2年(1913)4月8日に開業した。

開業にあたっては駅名をめぐる「菱山駅」「勝沼駅」などで対立したが、出荷する荷物の多くは勝沼、岩崎のブドウやワインであり、到着荷物も勝沼宿の商業町で販売される商品であったことから利用度の高い「勝沼」を名称としたという⁷⁾。

いずれにせよ、鉄道が東京側から笹子峠を越え、甲府盆地へと至るにあたり、盆地東縁部の地形に対応するためにはトンネルの掘削やスイッチバックの設定などさまざまな土木工作物が必要であった。明治から大正にかけて造られたそれらの工作物は、一部は現在でも現役であり、またそれ以外のものも鉄道施設としての役割を終えたのち、観

光やワイン保存のための施設に転用されて現在も使われている。

トンネル及び駅施設について、以下に仔細をみていきたい。

(1) レンガ積のトンネル

甲府までの延伸にあたっては、盆地の入口ゆえ、勝沼付近に笹子隧道を含めていくつかのトンネルが掘削され、多数のレンガが使用された。このレンガは、勝沼地域北側の小佐手にレンガ製造工場が造られ、焼成されたレンガは馬に積まれて工事現場に運ばれた。

こうしたレンガが使われた主なトンネルとその概要は以下のとおりである。

i) 笹子隧道（笹子トンネル）

全長 4,656m。明治 35 年（1902）に竣工した。昭和 41 年（1966）、上りは新笹子トンネルに移行し、現在は下りで使用されている。

ii) 深沢隧道（深沢トンネル）

全長 1,106m。明治 36 年（1903）に竣工した。

昭和 6 年（1931）に電化工事が始まり、トンネル内も電化された。昭和 43 年（1968）に複線化され、上りは新深沢トンネルに移行し、旧深沢隧道は下り専用となった。平成 9 年（1997）に新深沢第二トンネルの新設に伴って廃止された。

廃止後は JR 東日本から勝沼町に無償譲渡され、平成 17 年（2005）に「勝沼トンネルワインカーヴ」としてオープンした。収容能力は約 100 万本でワイナリー、レストラン、個人向けに貸し出されている。

iii) 大日影トンネル（図2）

全長 1,367.8m。明治 35 年（1902）に竣工した。昭和 43 年（1968）の複線化に伴い、上りは新大

日影トンネルに移行し、大日影トンネルは下り専用となった。さらに、平成 9 年（1997）には隣接して下り専用の新大日影第2トンネルが開通し、鉄道トンネルとしての役目を終えた。平成 17 年（2005）に JR 東日本から勝沼町へ無償譲渡され、平成 19 年（2007）に遊歩道として整備され、観光資源として活用されている。

iv) 菱山道路隧道（図3）

全長 29m、幅 3m。2つの隧道が連結されており、北側（上部）は中央本線開通時に造られ、南側（下部）は大正 2 年（1913）の勝沼駅開通（後述）に伴い、スイッチバック引込線を通させるために造られた。明治時代に造られた北側は使用されているレンガに焼成のむらや変形などのばらつきがあるが、大正時代になると比較的均質化し、技術が進歩したことがわかる（図4）。

昭和 43 年（1968）に勝沼駅のスイッチバックが廃止されると、この隧道は菱山村道・山梨県道を経て、遊歩道として整備された。通称「菱山ガード」と呼ばれ、現在でも地域のシンボルとして受け継がれている。

なお、これらの鉄道トンネル建設のために製造



図3 菱山道路隧道

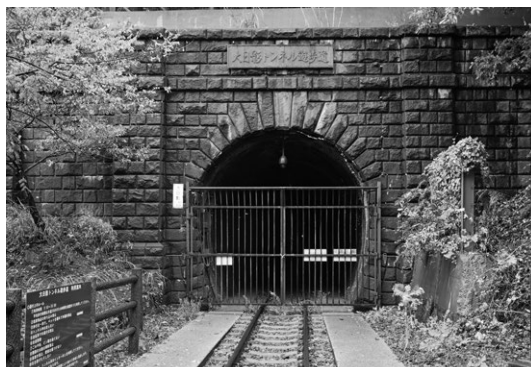


図2 大日影トンネル（深沢側）



図4 菱山道路隧道におけるレンガ積



図5 レンガ積の旧田中銀行土蔵



図6 勝沼駅プラットフォーム跡

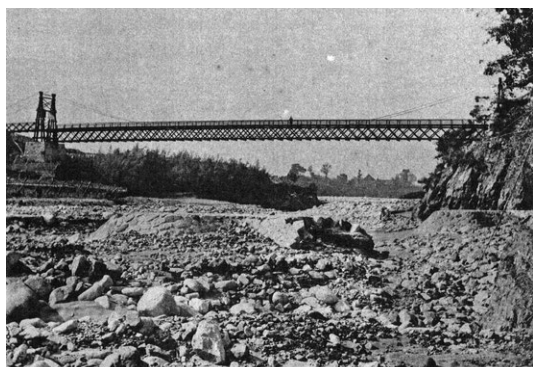


図7 祝橋（2代目）



図8 菱平の馬方井戸

表1 ブドウの運賃・時間などの変遷

	明治初期	明治10年 ～鉄道開通	鉄道開通以後 (明治36年～)
ブドウ 一駄の 価 格	約2分 (50銭)	約4円	16～17円
ブドウ 一駄の 運 賃	75銭	約3円50銭	約50銭
東 京 での 価 格	1両2分	12～13円	約30円
輸 送 時 間	6日間 (勝沼～日本橋)	3日間 (勝沼～東京)	5時間50分

されたレンガは、旧田中銀行土蔵（図5）などの建設にも用いられた。

（2）勝沼駅の開業

勝沼駅（図6）建設予定地は急傾斜地にあたり、スイッチバックをおこなう必要があり、複雑な工事となった。勝沼町、菱山村などからも寄付人足が出労して工事が進められたという⁸⁾。前述の菱山道路隧道のうち、南側部分はこの工事の過程で造られたものである。

勝沼地域は明治時代に鉄道で東京と結ばれるようになり、大正時代はじめには駅も設けられた。

鉄道インフラの整備は、勝沼のブドウ・ワインの出荷という流通面でも極めて大きな役割を果たした。

3. 鉄道と物資輸送

（1）鉄道開通とブドウ・ワインの出荷

笹子峠を馬で運ぶ以外の選択肢をもち得なかったブドウ・ワイン（葡萄酒）の輸送環境は、鉄道開通により一変することとなった。それは、輸送時間の短縮、輸送コストの縮小に加えて、振動などによる品質劣化を防ぐことにもつながった（表1）。

それゆえ、鉄道開通のインパクトは大きく、岩崎から勝沼駅へとブドウを輸送するため、大正3年（1914）に日川に祝橋（2代目）が架橋された。この2代目祝橋はブドウを積んだ荷馬車が通れるように配慮されたものであった（図7）。現在は、昭和6年（1931）に架橋された3代目祝橋が受け継がれている（巻頭図版C）。また、岩崎・勝沼と標高差のある勝沼駅に至る道中には、馬が休憩したと伝わる井戸「菱平の馬方井戸」が設けられた（図8）。

表2 勝沼駅乗降旅客数・貨物量の変遷

	年間旅客数		年間貨物量	
	乗車人員 (人)	降車人員 (人)	発送量 (t)	到着量 (t)
大正2年	27,885	25,202	1,288	5,433
大正3年	28,991	25,837	1,309	5,506
大正4年	35,090	35,108	1,574	18,387
大正5年	37,685	40,305	1,922	5,871
大正6年	45,820	49,787	2,019	5,991
大正7年	56,712	60,346	3,234	7,281
大正8年	90,791	72,905	4,338	10,349
大正9年	72,613	75,962	4,050	7,735
大正10年	76,600	80,527	4,441	9,820
大正11年	82,849	87,143	—	—
昭和22年	374,607	377,262	7,921	3,042
昭和23年	388,384	344,357	7,696	4,071
昭和24年	281,117	306,316	6,857	4,389
昭和31年	288,384	290,561	—	—

(2) 輸送量の変化

鉄道開通によってひとと物資の輸送はどのように変化したのだろうか。『勝沼町誌』をもとに整理したものが図9・表2である。

大正から昭和のはじめにかけては旅客数、貨物量ともに増加の一途をたどっており、鉄道需要の広がりをもてとることができる。そして同時期のブドウ輸送については勝沼駅的全貨物発送量の6～7割に達しており、勝沼駅の貨物の中心であったといえる。ワインについても、当初は100t未満であったが、大正8年(1919)頃から急速に出荷量を伸ばしていった。

このように、鉄道開通は勝沼地域のブドウ・ワインを都市部に出荷し、その名を広めるために極めて重要な役割を果たしたと考えられる。

しかし、新笹子トンネル(新笹子隧道)⁹⁾が昭和32年(1957)に完成し、翌年に一般有料道路として供用が開始されると、物資の輸送は鉄道から道路(自動車)へと転換し、貨物の鉄道輸送は急速に衰退していった(図10)¹⁰⁾。こうした需要の変化に直面するなかで、勝沼駅の貨物取り扱いも昭和35年(1960年)に廃止された¹¹⁾。

こののち、ブドウ・ワインの輸送、そして観光客のアクセスの両面で、道路・自動車の果たす役割が高まっていく。社会が高度経済成長期に進むなかで、勝沼地域と都市を結ぶひとと物資の往来でもモータリゼーションが進行していくのである。

(菊地淑人)

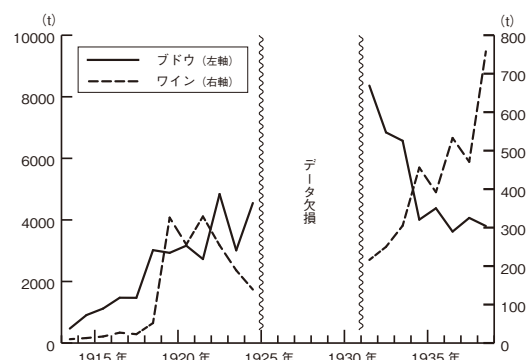


図9 勝沼駅のブドウ・ワイン発送量(1913～1938)

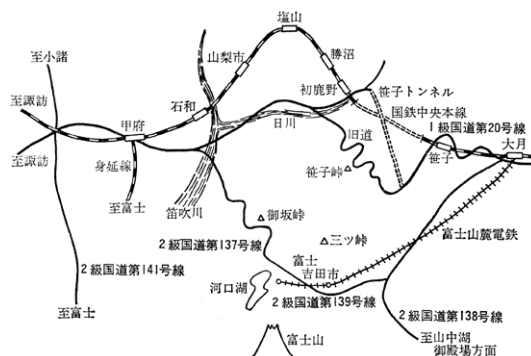


図10 新笹子トンネル周辺の国道分布

註

- 1) 第2章第4節参照
- 2) 「ガタ馬車」とは、「がたがたと音をたてて動く、粗末な乗り合い馬車」(『ガタ馬車』『大辞林』第3版、三省堂)のこと。
- 3) 勝沼町誌刊行委員会(1962)『勝沼町誌』勝沼町、p.948。
- 4) 開業当初は勝沼-等々力-栗原-石和-和戸-金手-太田町-千秋橋と概ね甲州街道の沿線で路線が整備された。その後、明治34年(1901)に飯沢まで延伸している。
- 5) 勝沼町役場企画課編『かつぬま』1993年。ようあん坂は現在の勝沼小学校前付近に位置し、第3章図3a-a'においてaから約1400mの地点にみられる急勾配である。
- 6) 旧雀宮神社境内(現・勝沼中央公園グラウンド付近)。
- 7) 前掲註3文献、p.950。
- 8) 前掲註3文献、pp.952～953。
- 9) 全長2,953m。完成時には日本第2位の全長であった。
- 10) 新笹子トンネル(新笹子隧道)開通以前の甲府盆地への自動車などでの主要経路は、昭和6年(1931)に開通した御坂峠(御坂隧道)を含む旧国道8号線であった(かつての御坂往還)。
- 11) ただし、小荷物については、全国一律で廃止される昭和61年(1986)までその取り扱いがおこなわれ、昭和38年(1963)頃には10月限定で勝沼町役場前に臨時小荷物取扱所が設置され、小荷物を受け付けられた。

第2節 観光地「勝沼」の形成

1. ブドウ遊覧のはじまり

「観光」とそれによる人の往来も勝沼地域のブドウ産業に大きな影響を与えてきた。

大正元年（1912）頃に、宮崎光太郎は下岩崎に醸造場と観光ブドウ園からなる「宮光園」を設立したと宮崎光太郎の甥である松本三良はいう。

宮光園や近隣のブドウ園には、大正11年（1922）に東宮殿下（のちの昭和天皇）・秩父宮殿下が、大正14年（1925）に閑院宮載仁親王殿下が来園するなど、多くの皇室が訪れ、ブドウを鑑賞するという文化が広まっていくこととなった。戦後の昭和22年（1947）10月15日には昭和天皇が甲府市内の戦災引揚者、日川の風水害の罹災者慰問に際し、宮光園も訪問し、ブドウを食したという。それ以後にも、貞明皇太后陛下、秩父宮妃殿下などが勝沼地域のブドウ園を訪問し、戦後経済の安定と観光地ブランドの確立に寄与したことも指摘されている¹⁾。

また、宮光園では、ブドウ遊覧に加え、昇仙峡など県内の名勝地観光をあわせて提供することで、パッケージツアーの先駆けともいえる旅行商品を販売していたことも特筆される。

また、宮光園開園ののち、甲州街道周辺を中心に徐々に観光ブドウ園が開業されて、ブドウ畑は食料生産の場から“見物”“遊覧”の対象へとそ

の役割を大きく広げることとなった（表3・4、図11）。その本格的な拡大は昭和33年（1958）の新笹子トンネル（新笹子隧道）の整備とモータリゼーションの進展を待つ必要があった。

2. 観光立県のはじまりと勝沼

（1）戦前の山梨観光

鉄道開通はひとの移動を容易にする。明治36年（1903）の中央本線開通によって甲府盆地への往来も簡便となり、観光の対象ともなった。この頃の初鹿野駅、塩山駅周辺の観光地について、鉄道院によって発行された『遊覧地案内』（鉄道院1912）では次のように記している。

初鹿野 ○天目山 東一里半、山麓景德院あり。武田氏滅亡の地なり。

塩山 ○塩山、驛に近く松樹蒼鬱たる圓垂形の一山孤立するを見るものこれ、古來鹽を産せりと云ふ、東麓鹽山温泉あり、○恵林寺、西北廿町、庭園頗る風趣に富む、○水晶山、北方一里

いずれも名勝や旧跡である。前述のように、宮光園など一部の観光ブドウ園が開業していたものの、当時の遊覧対象の中心はそれではなかったと

表3 戦前に開園した観光ブドウ園

		開園年	所在地
勝沼	川口園	昭和6年(1931)	勝沼 2997
	古寿園	大正14年(1925)	勝沼 3245
	パノラマ園	昭和5年(1930)	勝沼 3083

表4 戦後直後（1945～1952）に開園した観光ブドウ園

		開園年	所在地
勝沼	勝沼園	昭和24年(1949)	勝沼 3061
	玉翠園	昭和24年(1949)	勝沼 2505
	原茂園	昭和24年(1949)	勝沼 3181
	大和園	昭和25年(1950)	等々力 211
祝	甲斐古園	昭和26年(1951)	上岩崎 562
	金盛園	昭和25年(1950)	上岩崎 564
	古柏園	昭和32年(1957)	上岩崎 348
菱山	三景園	昭和21年(1946)	(不明)

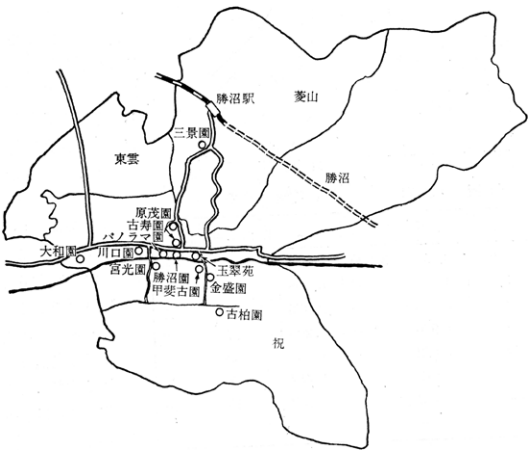


図11 戦前の観光ブドウ園の広がり

いえる。県内の受け入れ体制としても、大正から昭和初期にかけて景勝地で保勝会が設立されているにすぎなかった²⁾。

(2) 勝沼町観光協会の設立

戦後になると、山梨県も本格的に観光に取り組むこととなる。県は昭和25年（1950）に総務部に観光課を独立させ、観光行政に本格的に取り組みはじめた。また、関連団体も、戦前の山梨県景勝地協会が山梨県観光協会（昭和22年（1947）設立）を経て、山梨県観光連盟（昭和24年（1949）設立）に改組され、県内の観光団体の指導連絡機関として機能するようになった³⁾。

山梨県及び県観光協会によって地区観光協会設立の指導がなされた結果、勝沼地域でも昭和23年（1948）に勝沼町観光協会⁴⁾が設立された。観光協会の設立は、ブドウ販売指定店の設置、観光客の案内、ブドウ宣伝の県観光事業への組入れなどの事業を展開していった⁵⁾。観光とブドウ販売の振興を兼ねた宣伝事業が展開され、それは戦後の勝沼地域に一貫する戦略的展開の礎ともいえるものであった。

また、昭和29年（1954）の町村合併を契機として、勝沼・祝に所在する10軒程度の観光遊覧園が勝沼町遊覧園協会を組織して、東京都内に案内所を設けたほか、パンフレットなどを通じた宣伝活動を開始した。

また、昭和25年（1950）に山梨日日新聞が25,000号記念事業のひとつとして実施した「観光山梨新十景十勝」も山梨県内の観光事業本格化の

契機となった。この事業は、山梨日日新聞社が山梨県、各市町村、県観光連盟、山梨交通、日本交通公社などの後援を得て実施したもので、80万の県民投票によって観光山梨新十景十勝を選定したとされるものである（図12）。この投票において、新十景のひとつとして勝沼地域からも「甲州ぶどう郷と宮光園」が選出され、当選したことから宮光園が御礼広告を紙面に掲載している（図13）。

こうした戦後まもなくの一連の流れのなかで、「ぶどう郷」としての勝沼地域のイメージは地域の外に発信され、徐々に定着していったものと考えられる。

(3) 山梨観光の本格化と観光ブドウ園の急増

1950年代までに、山梨県、勝沼地域それぞれのレベルで観光における体制整備などが推進され、観光発信なども進められていったが、誘客が本格化するのは昭和33年（1958）の新笹子トンネル（新笹子隧道）の整備に伴い、自動車によるアクセスが大幅に向上してからである。

勝沼地域でも、トンネル整備によって甲府盆地に流入する観光客を地域に誘客するための方策が、町・農協・一般農業団体・遊覧園協会役員などで議論された。その結果、勝沼地域の観光消費・ブドウ消費それぞれの拡大を目的として、昭和36年（1961）から一般農家のブドウ園を開放する“露地のブドウ狩り”が実施された⁶⁾。この取り組みが好評を博し、京浜方面の団体・会社などとの契約が生まれたとされる。また、既存の遊



図12 観光山梨新十景十勝（山梨日日新聞）

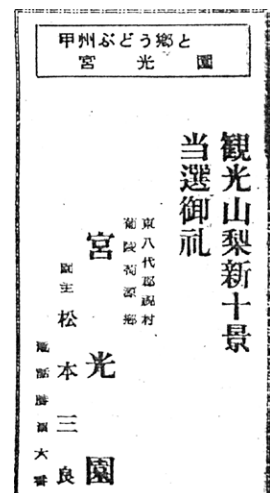


図13 当選御礼の名刺広告

覧園のみならず、一般農家も観光事業に関与するという新しい観光スタイルを生み出すことにもつながった。

現在、勝沼地域で営まれている観光ブドウ園の多くは、1960年代に開園したものであることがヒアリング調査の結果としても確認できており、この“露地のブドウ狩り”によってはじめられたものと考えられる。

そして、“露地のブドウ狩り”の成功により、昭和38年(1963)3月には勝沼ぶどう郷観光協会が発足し、約140軒の関連事業者が参加した。第1種会員と第2種会員があり、昭和38年(1963)時点では第1種会員は表3・4に示した昭和35年(1960)以前に開園した観光遊覧園の一部⁷⁾、甲斐路クラブ(1961年開園のブドウ園)、旅館1軒、寿司屋1軒、甲州葡萄酒KKの14会員であり、第2種会員は昭和36年(1961)からの露地のブドウ狩り実施による一般農家の観光ブドウ園開放に伴って開園した果樹栽培農家、出荷を中心としながら付き合いで観光協会に加入している直売店なども営んでいる農家などが含まれた(図14)⁸⁾。なお、第3章第4節で言及した勝沼町役場前に10月限定で設置された国鉄臨時小荷物取扱所についても勝沼町と勝沼ぶどう郷観光協会の働きかけによるものであったといい⁹⁾、ブドウと観光の結びつきは観光客の誘客といった狭義の観光に関する取り組みを超えて、ブドウ産業全体が意識されたものであったことが読み取れる。

そして、昭和48年（1973）に自然休養村の認定を受け、整備事業がはじまった。勝沼町営ぶどう

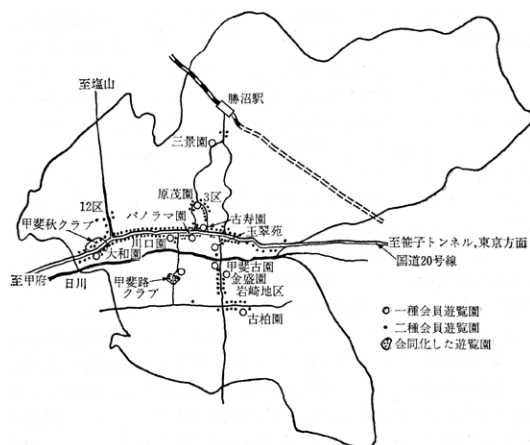


図 14 観光ブドウ園の広がり（昭和 43 年）

の丘センター（現・甲州市勝沼ぶどうの丘。図15）の設置である。この事業の目的として「中央道バイパスの開通、畑灌事業など町が進める一連の施策と有機的、効果的に結びつき観光農業を中心とした地域営農の発展¹⁰⁾」が掲げられている。そして、本事業などを通じて「滞在型観光」を目指すことが示されている。

昭和50年（1975）8月に開業した勝沼ぶどうの丘には、「ぶどうやワインに関する資料展示、ワインに合った料理を中心としたレストラン、宿泊、研修施設¹¹⁾」が備えられた。この整備は成功し、連日の盛況ぶりが町の広報誌にも掲載されている。また、一升瓶が主流であったワインが、現在みられる四合瓶（720ml）に変化していったのも勝沼ぶどうの丘が開業した頃であったという。つまり、ワインが主として地域のなかで消費される酒から地域の外で販売・消費される酒へと比重を移していった時期と理解されよう。

そして、その後は平成に至るまで観光客は増加の一途をたどってきた（図16）。

1990年代になると、ワイナリーを訪れる観光に対する旅行者のニーズも生まれはじめる。そうし



図 15 甲州市勝沼ぶどうの丘

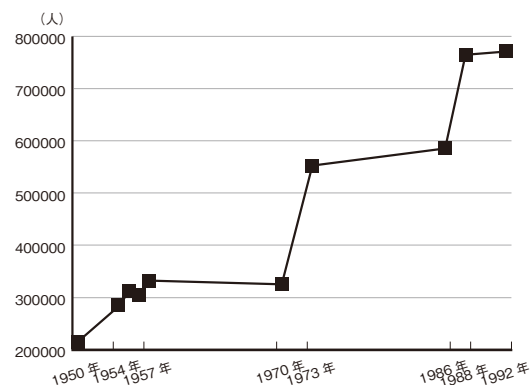


図 16 勝沼町入込観光客数の推移

たなかで和風建築のワイナリーがその特徴を活かし売店を整備する、あるいはワイナリーがレストランなども営むといった展開が生じたことは第4章で指摘したとおりである。

また、平成元年（1989）には、土屋龍憲・高野正誠をモチーフにした町のシンボルマークが制定された。このシンボルマークは現在でも看板や観光パンフレットなどさまざまな場所で目にする。こうした地域ブランディングの巧みさは近代に皇室の来訪を地域の発信につなげていったこととも共通し、勝沼地域の特徴ともいえるのかもしれない。

現在でも、勝沼地域は山梨県におけるワイン・ブドウ観光の中心エリアとして位置づき、ワインツーリズムなどのイベントも生まれている。また、勝沼ぶどうの丘は現在でも観光の拠点施設として賑わっており、地下のワインカーヴでは勝沼地域のすべてのワイナリーのワインを試飲することができる。

3. 観光ブドウ園の経営

前述のように勝沼の観光地としての形成を考えるうえで、観光ブドウ園の経営の変遷は極めて重要である。そこで、次に観光ブドウ園が急増した1960年代を対象とした既往研究と平成28年（2016）に実施した調査成果を踏まえ、観光ブドウ園をとりまく状況について検討する。

（1）1960年代の観光ブドウ園経営

中山美恵子は、1960年代の観光ブドウ園について

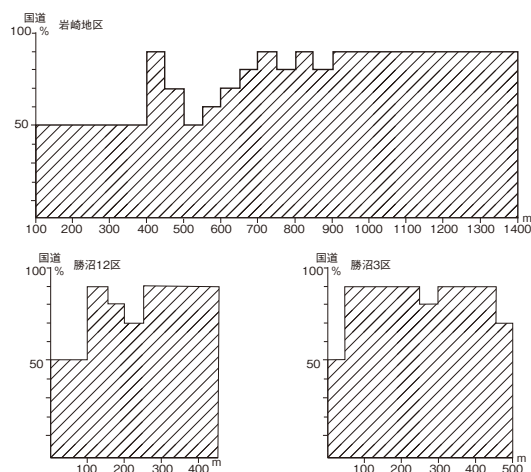


図 17 甲州街道からの距離と契約客・フリー客の割合（1968 年）

て、協力を得られた50の観光協会会員を対象とした調査をもとに、甲州街道からブドウ園までの距離によって契約客とフリー客の割合が異なることを明らかにしている¹²⁾。

つまり、甲州街道付近の観光ブドウ園ではフリー客が多く、そこから離れれば離れるほど、旅行会社などを経由した契約客が高い割合を占めているとする。岩崎の場合、甲州街道から400mまでは街道沿いと同程度でフリー客が立ち寄るが、900m以上になると1割程度しかフリー客が訪問しないことを示した（図17）。また、宿場町の敷地利用に由来し、家屋の背面にブドウ畑が広がっているブドウ園が多いなかで、住居・売店などをセットバックしたブドウ園では、フリー客が50%以上入っていることも指摘されている。

なお、一部の例外を除けば、開園時期が早いほど直売率が高く、その要因として経年の中でのお客様の蓄積とともに、宣伝活動が行き届いていることがあげられている。

（2）観光ブドウ園の現在：経営と敷地配置

平成30年（2018）現在、勝沼町には観光協会加盟のもののみで102軒の観光ブドウ園が営まれている。調査対象範囲内の分布を第6章図16に示す。

前述の中山による調査を踏まえ、岩崎・勝沼・等々力を中心に、協力を得られた38のブドウ園について、現況などのヒアリング調査と建物・棚配置の記録及び棚高の実測を実施した。その結果、観光ブドウ園の経営は、既往研究に示された1960



図 18 観光客による車両動線と観光ブドウ園の敷地配置



図19 観光客による車両動線と観光ブドウ園の敷地配置（2）

年代とは異なった状況にあることがわかった。

対象地域におけるほとんどの観光ブドウ園において、客層はフリー客へと変化し、契約客は極めて少なくなっており、個人客へとシフトしている。そして、初回来訪のきっかけは、インターネットサイトなど新たな媒体を通じたものへと変化し、その後、リピーターとして同じ園を訪れる客が多くなっているという。直売比率の高い観光ブドウ園では、市場における販路ではなく、来訪客のニーズに重点が置かれるため、市場における流通量が少ない新種も含めて、多品種を栽培、販売していることも特筆される。

また、かつては、ブドウ以外にもワインや信玄餅など勝沼や周辺地域の産品、土産物を広く扱うことで周遊箇所が多くないツアー客などに対応していたが、個人客が多くなったことで観光ブドウ園が多くの立ち寄り地のひとつになったこと、また、受け入れ側もワイナリーや専門店／工場な

ど、産品に応じた施設が広く開放されるようになったことで、観光ブドウ園はブドウなどの果実類に特化するようになってきているという。

このように観光ブドウ園を取り巻く環境は大きく変わってきているが、特にハードとしての施設はその立地などとも深くかわりながら、変わらずに受け継がれている。

例えば、車で通行する観光客の目にとまり、フリー客を確保できるよう、車の進行方向に対面する形で売店が配置され、売店手前にブドウ棚（ブドウ園出入口）が設けられていることが多い。通常、ブドウ園に接している車線の進行方向が意識されているが、甲州街道、あるいは勝沼バイパスなどからの動線によっては、道路両側が同じ方向を意識して建物を配している地区もある（図18）。

また、観光ブドウ園は、自家用車や団体バスの駐車スペース確保などの目的で、入口部を中心に

通常のブドウ畑に比べて棚が高く設置されている。各園での実測の結果、調査をおこなったほとんどの園で4m～5mとなっていることがわかった。山梨県では観光ブドウ園に対して、ワイン販売のための「期限付酒類小売業免許」が交付されており、その交付条件として観光バスが駐車できるスペースを確保していることがあるという。そのため、多くの観光ブドウ園ではワイン販売のために棚高を上げることで観光バスが駐車できるようにしており、棚高が4～5mになっている¹³⁾。

なお、こうした棚には複数の品種が栽培されていることが多く、傘・袋がかけられた大粒系のブドウから傘のみのデラウェアなど、あるいは何もかけない甲州種などが混在している。こうしたなかで、道路沿いには甲州種が栽培されているケースが多くみられる。甲州種は収穫時期が遅いこと、日もちがすること、さらに袋をかけないことから、ブドウ園としてのイメージ作りにも効果的であり、もっとも目につく部分に植えられていることが多い。

このように、観光ブドウ園は、ブドウ畑やワイナリーとともに、勝沼地域の文化的景観に特徴的な要素であり、往来のためのインフラ整備やマイカーの普及などをうけた観光形態、あるいはさまざまな時代背景の変化のなかで、それに迅速に呼応しながら、継承されている勝沼の生業基盤と位置づけられる。(菊地淑人)

註

- 1) 勝沼町誌刊行委員会編 (1962)『勝沼町誌』勝沼町、p.603
- 2) 国際観光局 (1933)『全国観光機関調』第2回(昭和7年7月15日現在)
- 3) 山梨県観光連盟 (1997)『山梨県観光連盟 50年の歩み』pp.34～35
- 4) 勝沼・等々力からなる1954年以前の勝沼町が範囲であった。
- 5) 前掲註1文献。
- 6) 前掲註1文献、pp.605～606
- 7) 三景園、勝沼園を除いた9園。
- 8) 中山美恵子 (1968)「勝沼町における観光農業」『観光地理研究』明玄書房、pp.251。
- 9) 勝沼町合併15年誌編さん委員会編 (1969)『かつぬま』、p.51
- 10) 勝沼町 (1974)『広報かつぬま』155、p.4～5
- 11) 勝沼町 (1975)『広報かつぬま』169、p.4～5
- 12) 中山美恵子 (1968)「勝沼町における観光農業」『観光地理研究』明玄書房、pp.237～264。
- 13) 大型バスの車高は3.5m前後であることが多い。

第3節 小結

勝沼地域の位置づけを考える上で、ひとの往来と物の流通の優位性は欠くことのできない特徴のひとつである。多くの人が勝沼地域を訪れ、またブドウ・ワインなどが消費地である都会へ運ばれていった。さらに、ワイン醸造に必要な樽やビンなどは横浜で廃棄された舶来品が勝沼地域に運びこまれ、再利用されていたこともある。

その背景としては、甲府盆地東縁部の位置し、笹子峠を越えた甲府盆地の入口にあたるという立地の優位性が基底にあるが、それを支えた交通インフラなどの整備も忘れてはならない。

本章では、こうした点を前提とし、甲府盆地の玄関口という立地特性のなかでの生じた流通往来の展開について、特に近代以降に着目しながら検討をおこなった。

第1節では、近現代の交通インフラの整備について整理した。

近代以降の歴史的展開を考えるうえで明治36年（1903）の中央本線延伸（大月駅－甲府駅）が果たした役割は大きい。この鉄道開通には笹子隧道、大日影トンネルをはじめとする複数のトンネル掘削などが不可欠であり、高い土木技術が求められた。また、大量のレンガ需要に応えるため、地域にはレンガ工場も造られた。そこで焼成されたレンガは鉄道だけではなく、地域の建築などにも使用されており、鉄道工事が多方面に影響を与えたことも重要である。

また、鉄道延伸当初は勝沼地域には駅がなかったが、ブドウ・ワイン出荷の需要もあり、大正2年（1913）には勝沼駅が開業した。その結果、出荷するブドウ・ワインを駅に運べるよう道路や橋が整備された。鉄道開通がブドウ・ワインの輸送に及ぼした影響は大きく、戦後に至るまで勝沼駅から発送される貨物量は増加の一途をたどった。

しかし、昭和33年（1958）に国道20号で新笹子トンネル（新笹子隧道）の供用が開始されると、ひと・物資の流通往来の手段は徐々に自動車へと変化した。そして、モータリゼーションの進展という時代の流れも相まって、勝沼地域の観光を発

展させる契機ともなっていた。

第2節では、ひとの往来のひとつである観光という観点からブドウ・ワインとのかかわりなどについて検討した。

ブドウを対象とした観光は、「ブドウ遊覧」というかたちで明治時代にはじまる。ブドウ畑は食料生産の場から“見物”“遊覧”の対象としても位置づくようになり、いくつかの観光ブドウ園が開園した。その後、新笹子トンネル（新笹子隧道）の整備などを通じて、山梨への観光が盛んになり、勝沼地域にも多くの観光ブドウ園が開園していった。そして、ブドウも遊覧の対象から狩る対象へと広がっていく。

こうした観光ブドウ園では、観光客での自動車での動線を意識し、動線からみえやすいよう進行方向奥側に売店を、手前にブドウ棚兼駐車場を配すなど、原色を積極的に用いた看板掲示などにとどまらない集客上の工夫がなされている。

また、1990年代以降、ワイナリーを訪れる観光にも需要が生まれ、一部のワイナリーはそうしたなかで売店やレストランなどの整備を進めていった。

以上のように、立地の優位性や交通インフラの整備などにより、勝沼地域では、近世以降、さまざまなかたちで物資の流通やひとの往来がおこなわれてきた。これらの近代以降の発展は、ブドウやワインの販売、勝沼地域の「ブドウ郷」としてのイメージの確立などとも少なからず結びついており、流通往来に関する地域の特性が文化的景観の形成に果たしてきた役割は大きい。

（山梨大学菊地研究室・甲州市教育委員会文化財課）