

国鉄中央線  
旅客列車ダイヤの変遷  
(国鉄民営化以前の記録)

日本国有鉄道東京西鉄道理局  
第13代甲府運輸長(昭和42年就任)  
和田博  
昭和62年3月(記)

## ◎中央本線開業の推移（山梨県内）

※1890年代 - 1900年代

1889（明治22）年4月11日 甲武鉄道新宿～立川間開業

1889（明治22）年8月11日 立川～八王子間開業

1901（明治34）年8月1日 官設鉄道八王子～上野原間開通。浅川駅（高尾駅）・与瀬駅（相模湖駅）・上野原駅開業

1902（明治35）年6月1日 上野原～鳥沢間開業。鳥沢駅開業

1902（明治35）年10月1日 鳥沢～大月間開業。猿橋駅、大月駅開業

1903（明治36）年2月1日 大月～初鹿野間開業、笹子駅、初鹿野駅開業

1903（明治36）年6月11日 初鹿野～甲府間開業、塩山駅・日下部駅（山梨市駅）・石和駅・甲府駅開業

1903（明治36）年12月15日 甲府～韮崎間開業、竜王駅・韮崎駅開業

1904（明治37）年12月21日 韮崎～富士見間開業。日野春駅・小淵沢駅・富士見駅開業

1906（明治39）年10月1日 甲武鉄道御茶ノ水～八王子間を買収・国有化

1910（明治43）年2月10日 初狩駅開業

1910（明治43）年12月15日 四方津駅開業

1911（明治44）年5月1日 東京～塩尻～名古屋間中央本線全線開通（中央東線と西線が繋がる）

1913（大正2）年4月8日 勝沼駅開業

1913（大正2）年8月1日 穴山駅開業

1918（大正7）年12月11日 長坂駅開業

1926（大正15）年2月11日 酒折駅開業

1949（昭和24）年4月1日 梁川駅開業

1951（昭和26）年12月25日 塩崎駅開業

1954（昭和29）年12月1日 別田駅開業

1957（昭和32）年2月5日 東山梨駅開業

1972（昭和47）年9月10日 新府駅開業

## ◎山梨の中央線旅客列車ダイヤの変遷(戦中)

### ※戦争激化で旅客輸送力は急減

関門海底トンネルの開通という大事業を完成した昭和 17 年は、旅客列車も戦前最高の規模を維持していたが、戦争が激しくなるに従って、陸運統制令・戦時陸運非常体制等の措置が次々ととられ、この機をさかいに敗戦時まで旅客輸送力は急激に低下することになった。

当時の中央線ダイヤは、塩山・韮崎間小運転気動車だけは 3 等車編成でその他の全列車が 2・3 等車編成であり、夜行長野行列車には 2 等寝台車が連結され、新宿・塩尻間に準急列車 1 往復運転されていた。

列車本数は、下り甲府着 17 本、発 13 本(新宿・甲府間所要 3 時間 19 分、準急 2 時間 55 分)。上り甲府到着 13 本、発 16 本であった。

- 昭 18.2.15 臨戦ダイヤ実施、陸運非常体制の確立により優等列車を大幅削減、各線準急廃止
- 昭 18.10.1 決戦ダイヤ実施、急行旅客列車削減と速度低下、貨物列車増発

### ※昭和 19 年から旅客営業は、マヒ状態になった。

- 昭 19.4.1 決戦非常措置要綱実施、1 等車・寝台車・食堂車廃止、急行列車削減、貨物列車増発
- 昭 19.10.1 戦時陸運非常体制実施、貨物列車と通勤列車を増発、急行旅客列車削減と速度低下

当時の中央線列車本数は、下り甲府着 13 本、発 10 本(新宿・甲府所要 3 時間 28 分)。上り甲府着 11 本、発 13 本であり、準急列車、寝台車、塩山・韮崎間小運転列車とも姿を消した。

### ※昭和 20 年には空襲のなか列車の運行さえ、ままならない最悪の状態に敗戦を迎える。

3 月以後は、線別に旅客列車削減が繰り返され 8 月敗戦を迎えたときは、国内の旅客設定キロがわずかに 26 万 km となり昭和 7 年当時の 6 割に落ち込んだ。

- 昭 20.3.20 空襲の激化による輸送対策実施、急行列車は東京・下関間 1 往復を残し休止

- 昭 20.5.1 大空襲下における陸上輸送力確保要綱に基づき第1次旅客列車削減
- 昭 20.6.10 第2次旅客列車削減、長距離旅客列車は、朝夕の通勤時間帯を残して昼間閑散時に打切られて間引運転となる。  
当時の列車本数は、下り甲府着8本、発66本。上り甲府着5本、発8本

#### ※敗戦の日にも走り続けた列車

太平洋戦争末期の空襲による国鉄の被害は車両を中心に膨大であったが、線路、停車場等の基礎施設の被害が比較的少かつたことによって敗戦の日にも列車は走り続け、一応秩序だった列車ダイヤを維持し、敗戦にうちひしがれた国民の大きな精神的支えとなり、復興の動脈としての役割をになってすすむことになった。

昭和20年7月6日甲府市周辺の空襲では、市街地とともに甲府駅に隣接に国鉄甲府管理部庁舎と身延線金手駅舎を焼失したが、幸い甲府駅舎は難をまぬがれた。

#### ◎旅客列車ダイヤの変遷(戦後復興)

昭和20年～21年にかけては、石炭事情により列車の削減と一部復活を繰り返してきたが、昭和22年1月には最悪の事態となって旅客列車を大幅削減し、1日の運転キロを15万kmとし、すべての急行列車と2等車(今のグリーン車に相当)が姿を消した。

- 昭 22.1.4 時刻改正  
この時の中央線列車本数は、下り甲府着9本、発53本  
上り甲府着5本、発8本であった。
- 昭 23.7.1 時刻改正  
戦後初の白紙時刻改正を行ない、急行・準急など長距離列車を復活したが、列車速度は大幅に低下した。  
この改正によって、中央線では新宿・松本間に準急1往復を運転し、急行料金の半額・大人3等5円の均一準急料金を新設した。  
列車本数は、下り甲府着12本、発11本、上り甲府着11本、発11本であった。なお、昭和22年度1日平均運輸取扱収入番付表によると、全国の駅数は4190駅、最高は大阪駅が1日1,501,654円、つづいて

上野、東京、京都、名古屋、札幌、新宿の順位で30位に甲府が1日旅客収入148,285円で位置していた。(当時、甲府・東京間の3等片道運賃は124円である。)

- 昭24.9.15 時刻改正

この年6月1日、国鉄は、公共企業体に組織替えし、同年9月15日のダイヤ大改正で東京・大阪間に特急「へいわ」が5年振りに食堂車とともに復活した。翌25年1月に昔なつかしい「つばめ」と改称。さらに5月11日に特急「はと」が新設されて「つばめ」とペアーを組んだ。

- 昭25.10.1 時刻改正

この年6月、朝鮮半島で戦火の火蓋が切られ、日本国内で大量の軍需品調達が行われ、特需景気に湧いた。国鉄では10月1日に全国ダイヤの大改正を行い列車増発と速度(漸く戦前並み)の復旧を実施した。

中央線では、この年9月1日、塩山・甲府間に電車運転を開始。

10月1日の時刻改正で新宿・長野間準急(松本まで準急)

新宿・甲府間快速1往復を運転。列車本数は、下り甲府着20本、発11本。上り甲府着11本、発20本となった。

## ◎旅客列車ダイヤの変遷(世紀の大改正よん・さん・とお)

### ※幹線輸送と通勤輸送の増強

戦時中の酷使による施設の荒廃からの復旧が遅々として進まない一方で、戦後の産業復興は着実に進展、朝鮮動乱を契機に輸送需要は急激に増大し、これに対応する形で昭和32年に第1次長期計画を発足した。計画では(1)老朽資産の取替え(2)輸送力増強(3)動力の近代化にむけて近代化計画-を推進、第2次計画の昭和39年まで8年間を経過したが、資金不足と計画を上回る輸送需要の増大のため、慢性的輸送力不足を解消できなかった。

このため昭和40年から政府の施策として第3次長期計画に入り、幹線輸送と通勤輸送の増強を強力に進めることとなった。計画では第一目標を昭和43年10月におき「よん・さん・とお」を合言葉に全力投球した。

- 昭33.7.1 ディーゼル機関車DF50型による甲府・松本間準急列車の牽引

- 昭 34.9.22 新宿・甲府間において一部普通列車の電車化
- 昭 35.4.25 新宿・松本間に気動車急行アルプス号運転  
(所要時間 1 時間 20 分短縮) 中央線急行列車初登場
- 昭 36.10.1 時刻改正 ビジネス準急かいじ号運転  
新宿・甲府間電車によりビジネス準急かいじ号を運転するとともに急行・準急列車体系を整備し、急行 6 往復、準急 5 往復とした。列車本数は、下り甲府着 39 本、発 32 本。上り甲府着 32 本、発 39 本とし、所要時間は、新宿・甲府間急行気動車 2 時間 14 分、準急客車 2 時間 25 分、普通客車 3 時間 19 分。  
新宿・松本間急行気動車 4 時間 55 分(1 時間 20 分短縮)準急客車 5 時間 33 分、普通客車 7 時間 4 分となった。
- 昭 40.5.20 松本電化完成。
- 昭 40.10.1 新宿・松本電車急行アルプス号、白馬号 6 往復運転
- 昭 41.12.12 新宿～松本間特急あずさ号運転開始
- 昭 42.3.20 みどりの窓口開設
- 昭 43.10.1 (よん・さん・とお) 白紙ダイヤ改正。特急・急行大增発。特急あずさ号 4 往復、急行アルプス号 8 往復、急行かいじ号 4 往復  
(編注：国鉄の「白紙ダイヤ改正」とは、従来の運行計画(ダイヤ)を一旦全て白紙に戻し、全国規模で時刻表を全面的に再構成する大規模なダイヤ改正のこと。部分的な修正とは異なり、輸送体系そのものを見直す、国鉄時代に数回行われた画期的な改正)

※中央線の複線化、SL、電化等のあゆみ

- 明 36.6.11 SL-B2 型、SL-B6 型タンク式蒸気機関車運転。B2 型はイギリス等から輸入された。B6 型はドイツから輸入された
- 大 6.4.1 SL-9600 型蒸気機関車運転。鉄道院が製造した初の日本製
- 昭 5.12.12 初めての電気機関車 ED-14 号(貨物用)運転
- 昭 6.4.1 甲府・八王子間旅客列車用電気機関車運転。(中央本線甲府電化のため製造された ED16 形電気機関車が登場。デッキ付きが特徴)
- 昭 6.7.20 電化時刻改正。飯田町・甲府間不定期準 431,432 列車(所要 3 時間 32 分)夜行 1 往復増設。
- 昭 8.9.15 旅客列車の始発駅を飯田町から新宿駅に変更

- 昭 10.5.31 EF-11 型電気機関車運転。鉄道省が製造した貨物用を中央線に最初に導入。急勾配路線用に回生制動を採用
- 昭 10.7.1 塩山・韮崎間ガソリンカー運転
- 昭 16.4.1 D51 形蒸気機関車運転。デゴイチの愛称で親しまれた
- 昭 16.8.1 D51 型蒸気機関車運転
- 昭 26.4.15 EF52・53 型電気機関車運転。主に貨物列車牽引
- 昭 37.12.1 自動閉塞方式により運転開始(タブレットの姿が消える)  
また、昭和 36 年からはじめた A T S 自動列車停止装置は、昭和 37 年には全区間において完成
- 昭 38.9.30 大月・猿橋間が複線化され、以後、全区間にわたり複線化工事が進み、「よん、さん、とお」時点で甲府・酒所間ほか数駅間を残すのみになった。  
\*中央線複線化の推移  
S38 大月～猿橋  
S39 相模湖～高尾  
S40 塩山～山梨市  
S41 四方津～梁川、大月～笹子、笹子～初鹿野、別田～石和、長坂～小淵沢  
S43 山梨市～別田、相模湖～上野原、梁川～猿橋、上野原～四方津、初鹿野～塩山、甲府～塩崎  
S44 石和～酒折  
S45 塩崎～韮崎、韮崎～新府信号場  
S45.9.29 酒折～甲府  
S46 新府信号場～日野春  
S47 新府信号場を駅に昇格、新府駅開業  
S58 小淵沢～信濃境間
- 昭 39.10.1 甲府・上諏訪間電化完成。新宿・上諏訪間電車急行たてしな号運転
- 昭 40.3.20 塩山・韮崎間電車運転
- 昭 40.5.20 松本電化完成。同年 10 月 1 日から新宿・松本電車急行アルプス号、白馬号 6 往復運転
- 昭 41.12.12 新宿～松本間特急あずさ号運転開始
- 昭 42.3.20 みどりの窓口開設

- 昭 43.10.1 白紙ダイヤ改正。特急・急行大增発。  
特急あずさ号 4 往復、急行アルプス号 8 往復、急行かいじ号 4 往復

## ◎特急・急行列車の記録(急行物語)

鉄道創業期は、各駅停車の列車ではじめられたが、次第に、複数列車中、その一部を主要駅停車とし、また、夜行で一部通過駅を設けるなどのダイヤによって運転時間の短縮をはかるようになってきた。即ち、新橋・横浜間、明治 6 年 10 月開業時は、中間 4 駅〈品川、川崎、鶴見、神奈川〉各駅に停車し、9 往復、時速 33km、所要 53 分であった。

その後、順次、本数をふやし、明治 15 年 3 月複線化の完成とともに、うち 3 往復を品川・川崎のみ停車の快速運転とし、45 分で新橋・横浜間を結んだと記録されている。

列車体系として、区間列車、直通列車、快速列車等いろいろな列車を組み合わせるようになったのは、主要幹線が全通し長距離列車を運転するようになってからである。そのはじめとして、明治 27 年 10 月、当時の山陽鉄道(明治 39 年 12 月国有化)が広島まで全通したさい、神戸・広島間に「急行」と銘打った列車を運転、同区間を 8 時間 56 分で結んだ。平均速度は 33Km にすぎなかったが、長距離運転の最初の本格的急行列車(料金は収受しなかった)といえる。

国鉄(官設鉄道)が、はじめて「急行」を運転したのは、主要幹線の開通が一段落した明治 29 年 9 月、日清戦争後の旅客の増加に対応して時刻改正したさい、新橋・神戸間に直通列車を 4 往復増やし、そのうち 1 往復を昼行の「急行」とし、所要 17 時間 29 分で運転した。この列車も急行料金は不要で、新橋午前 6 時発、神戸午後 11 時 22 分着。その日のうちに到着したことで画期的な列車であった。また、明治 34 年 5 月山陽鉄道が馬関(現下関)までの開通にあわせて神戸・下関間「最急行」1 往復(所要 12 時間 30 分)、「急行」3 往復を運転している。最急行は特急ともいべきもので、1・2 等のみ〈当時は、1・2・3 等級に区分され、現在の普通は 3 等)の優等編成であった。

明治 37 年 1 月、日露戦争により鉄道軍事供用令が公布され、同年 2 月東海道線・山陽鉄道が軍事輸送のため戦時ダイヤに移行。このため直通列車が削減されて、最急行も一時休止することになった。翌 38 年 10 月、日露戦争終結により、軍隊の復員輸送のため「凱旋運行」ダイヤとなった

が、明治 39 年 4 月平時ダイヤに復し、国鉄(当時は、逓信省外局の鉄道作業局所管)と会社線同時に時刻改正を行なった。これは、日露戦争後の旅客増にこたえた大幅な輸送改善として実行されたもので、国鉄新橋・神戸間 1・2 等最急行 1 往復(所要 13 時間 40 分)、急行 2 往復、山陽鉄道大阪・下関間最急行 1 往復、急行 2 往復 日本鉄道上野・青森間急行 1 往復、上野・仙台間急行 1 往復が設定され、全国的規模で急行列車体系が進められることとなった。このときはじめて急行料金を収受したが、料金には最急行・急行の別がなく等級別であった(3 等料金は、150 マイルまで 30 銭、151 マイル以上 50 銭、その後、明治 45 年から特別急行料金と普通急行料金の 2 本建になる)

さて、中央線は、甲府駅開業が明治 36 年 6 月、塩尻・松本までの開通が明治 39 年 6 月、飯田町・名古屋直通運転は明治 44 年 5 月であったが、急行運転については、全通後の大正時代が不況期であったため、その動きはなく、昭和期に入りようやく幹線改良期を迎えて、東海道線電化と併行して行なわれた中央線電化によって準急列車が登場した。東海道線熱海電化が昭和 3 年 3 月で、翌 4 年 9 月東京・熱海間に準急を運転し、中央線甲府電化は昭和 6 年 4 月 1 日で、翌 7 年 7 月 2 日準急運転となり、飯田町・甲府間準急第 431/432 列車 1 往復が設けられた。この時の所要 3 時間 32 分は、58 分の時間短縮で、起動力等で優る電気機関車とその威力を発揮するとともに嫌煙に苦しんだ S L 運転から快適な旅行へと進展した画期的な輸送改善であった。

その後、中央線は、甲府以西の電化並びに複線化が具体化されないまま戦時体制を迎え、急行列車体系の整備は、戦後に持ち越された。

昭和 18 年太平洋戦争がはげしさを増し陸運非常体制のもと同年 2 月に各線の準急が廃止された。戦時下、全国各線の特急・急行についても順次削減され、昭和 19 年 4 月東京・博多間富士号の休止をもって特急が姿を消すこととなったが、戦争中を通じて、たった 1 往復だけ運転をつづけた東京・下関間の急行も戦後の極端な石炭不足によりついに昭和 22 年 1 月 4 日廃止され、全国に高速列車は 1 本も存在しないことになった。

## ○中央線特急・急行等の新設

- 昭 23.7.1 新宿・松本間に準急復活  
所要 7 時間 17 分、普通 8 時間 55 分に対し 1 時間 38 分短縮
- 昭 33.7.11 甲府・松本間準急運転、DF50 形ディーゼル機関車牽引

- 昭 35.4.25 新宿・松本間に気動車急行アルプス号新設  
所要4時間36分、普通7時間46分に対し3時間10分短縮
- 昭 36.10.1 新宿・甲府間にビジネス準急かいじ号運転
- 昭 39.10.1 甲府・上諏訪間電化完成により新宿・上諏訪間電車急行たてしな号新設
- 昭 40.10.1 松本電化により新宿・松本間電車急行アルプス号、  
白馬号あわせて6往復新設
- 昭 41.12.12 新宿・松本間に特急あずさ号新設、所要3時間57分
- 昭 42.3.20 みどりの窓口開設
- 昭 43.10.1 白紙ダイヤ改正。特急・急行大增発。  
特急あずさ号 4往復、急行アルプス号8往復、急行かいじ号4往復
- 昭 53.10.20 新宿・甲府間に特急あずさ号運転所要1時間50分  
新宿・松本間特急あずさ号所要3時間46分へ
- 昭 58.7.5 岡谷・塩尻間新線(塩嶺ごえ)により新宿・松本間特急  
あずさ号所要3時間16分へ
- 昭 61.11.1 時刻改正  
特急あずさ号 新宿・甲府間所要1時間37分  
新宿・松本間 所要2時間56分

### ○身延線の急行、東海道とむすぶ

- 昭 39.3.20 甲府・富士間準急富士川号新設
- 昭 39.10.1 準急富士川号を静岡まで延長して東海道新幹線とつなぐ

### ※中央線の電化と輸送改善

戦前軍部は、電気施設に攻撃を受けた場合の機能の全面停止を恐れて幹線電化に反対の立場をとった。このため、昭和20年8月敗戦時の電化区間は東海道線東京・沼津間、中央線東京・甲府間のほか、国電区間、関門・清水及び仙山の長大トンネル区間にしか過ぎなかつた。ところが敗戦後は、石炭需給問題もあって、国鉄復計画には幹線電化を積極的に進めることとなり、東海道全線電化が昭和31年11月19日に完成した。折しも国内経済は輸出船舶を主とする造船ブームで活況を呈し、いわゆる「岩戸景気」を誘発することとなった。

しかし、中央線甲府以西の電化は、後の長期計画にもち越された。この間の輸送改善としては、昭和 26 年 2 月 1 日から甲府・韮崎間に旧ガソリンカーの復活として 6 往復の気動車運転、同年 4 月 15 日甲府機関区に E F 52、53 型電気機関車が配属となりスピードアップに一役かった。また、8 月 23 日新宿・甲府間休日に電車運転を開始した。(運転時間の短縮はもとより 70、72 型湘南型電車のツートンカラーは沿線住民に好感をもって迎えられた) つづいて昭和 28 年 9 月 23 日浅川(現高尾)・甲府間の電車運転、同 29 年 4 月 15 日新宿・甲府間に快速電車を運転する等、専ら輸送サービスの改善が行なわれた。

● 昭 31.11.19 時刻改正

技術革新に支えられた生産力増強のための投資、旺盛な需要による経済の発展という情勢を反映した時刻改正で、優等列車の増発スピードアップを行ない、質量ともに、昭和 16 年 8 月頃の戦前黄金時代のレベルに復した。

この改正による中央線ダイヤは、準急 3 往復の新設、長距離列車は 2・3 等編成となり、夜行長野行列車に寝台車が復活した。列車本数は、下り甲府着 26 本(新宿・甲府間所要 3 時間 20 分、準急 2 時間 39 分)、発 21 本、上り甲府着 21 本、発 26 本となって、塩山・韮崎間の区間列車を含め戦前の本数を上回るようになった。

## ◎国鉄管理組織の変化

※甲府に管理組織ができる以前

M3.3.19 鉄道掛 (民部、大蔵両省管下)

M3.7.10 民部省鉄道掛

M3.10.20 工部省鉄道掛

M4.8.14 工部省鉄道寮

M10.1.11 工部省鉄道局

M18.12.22 鉄道局 (内閣に属す)

M23.9.6 鉄道庁 (内務大臣管轄)

M25.7.2 鉄道庁 (逓信省所管)

M26.11.10 逓信省鉄道局 新橋運輸事務所  
国府津補選事務所

M30.8.18 逋信省鉄道局  
(外局)鉄道作業局

※中央線開業後の組織の変遷と分割民営化

	中央組織	地方組織	地域内
M36.4.1	逋信省鉄道局 (外局)鉄道作業局		甲府出張所 甲府出納事務所
M40.4.1	逋信省鉄道局 (外局)帝国鉄道庁	新橋運輸事務所	新橋運輸事務所所管
M41.12.5	鉄道院	中部鉄道局	甲府運輸事務所 甲府保線事務所
T 9.5.15	鉄道省	名古屋鉄道局	//
T 17.9.9	//	//	甲府管理部
S 18.11.1	運輸逋信省	//	//
S 20 5.18	運輸省	//	//
S 24.6.1	日本国有鉄道	//	//
S 25.8.1	//	東京鉄道管理局 東京地方営業事務所 長野鉄道管理局 静岡鉄道管理局	甲府運輸長 甲府営業所
S 27.2.1	//	東京鉄道管理局 長野鉄道管理局 静岡鉄道管理局	甲府駐在運輸長 身延線管理所
S 44.3.1	//	東京西鉄道管理局 長野鉄道管理局 静岡鉄道管理局	甲府運輸長 身延運輸長
S 62.4.1	東日本旅客鉄道会社 東海旅客鉄道会社 貨物鉄道会社		