

第一章 道路

第一節 国道・県道・村道

甲斐の古道 若彦路

人間生活と道とは密接な関係をもつて現在に至っている。人間は時代に即応した新しい道を作る半面で、生活から離れた道は時代のかなたに置きざりにされて行く。

古来、甲斐の国には「甲斐の九筋」と呼ばれる道があった。南の駿河、相模に通ずる御坂路（鎌倉街道）、中道往還、若彦路、河内路（駿州往還）の四道と信州を結ぶ穂坂路（信州佐久往還）、逸見路（諏訪口）、大門嶺口（棒道）が三道、そして武蔵国を結ぶ荻原口（青梅街道）、雁坂口（秩父往還）の二道の計九道がこれである。本村に関係のある古道として若彦路があり、この若彦路が文献で現われるのは『吾妻鏡』が最初であると言われているが、現在この若彦路について具体的に記録されているものとして、甲斐の地誌である『甲斐国志』が挙げられる。

○若彦路ハ板垣村ヨリ東南へ出ツ国玉・小石和・八代・武居ヲ経テ鳥坂ヲ超上下一里余芦川村ニ口留番所アリ 自_二府中_一五里
都留郡大石村へ三里 乃東鑑_ニ所_レ記大石駅ナリ自_一是先キハ中ノ金
王路ト云過_ニ富士山_一ノ西麓ニ到_ニ駿州上井出_一 若彦トハ日本武尊ノ御子稚武彦王ノ受_レ封所武部ノ地ヲ経

ル故二路ノ名トス 武部ハ今ノ竹居武居又竹ニモ作ル 尊ノ御陵アリ花鳥岡ト云山ヲ鳥板ト云即チ白鳥ノ陵ニテ唱ノ転タルナリト云ヘリ(以上については本誌第二章古代と中世第三節甲斐源氏と若彦路参照)

この若彦路を現在の道路によつてたどつてみると、一部消滅して現在判明出来ない箇所もあるがつきのとおりとなる。(県教育委員会刊『若彦路』参照)

起点を『甲斐国志』の坂垣村とすれば、現在の国道一四〇号線(甲州街道)善光寺参道入口より東側約百メートルの甲府市善光寺一丁目十八番地が若彦路の起点となる。ここを南進して濁川を渡つて玉諸神社前を右折して南下、西高橋町を径て石和町の小石和、螢見橋の上流で笛吹川を渡り、八代町の竹之内、高家、南、奈良原を径て鳥坂峠に至る。鳥坂隧道の上を県道上芦川―甲府線の南側を通つて芦川村の上芦川に出る。これより大石川にそつて大石峠を越える。毛無山(一、五〇〇呎)の東方、淵坂峠を越えて河口湖畔に下る。長浜を径て、河口湖西岸の山際を通り大嵐の集落を通つて県道鳴沢河口湖線を横切つて本村に入る。

大田和を通る旧県道、現在の一級村道三号線が若彦路である。集落の西、三三四六番地の三差路を左折、再び国道一三九号線を横断、道はさらに南進して辻の三差路に至る。ここに文化十三年(一一八二)上吉田村前田多兵衛建立の念仏百万遍供養塔があり、これに「右人穴左山道」との標示がある。この「右人穴」が現在地元で駿河往還と呼ばれている若彦路であり、「左山道」は現在の大田和林道となる。道は富士桜高原別荘村の西側を通り、天神山と長尾山の中間、精進口登山道と交差する天神峠を通る。

この付近に「山神石祠」(文化三年鳴沢郷)、「天神社祠」(富士講碑)(文政十年成沢邑講中)などの石造物が現存する。(鳴沢村教育委員会刊鳴沢村の石造物参照)道はさらに弓射塚、片蓋山を径て上九一色村との境界を通り、県境に至り、静岡県上井出で右左口峠を越えて来る中道往還と合流する。国中地方を起点として真っ直ぐに南下し、大石峠で郡内

地方に入り、その大部分が本村に関係のある若彦路について山梨県教育委員会刊山梨県歴史の道調査報告書第八集『若彦路』では次の様に記載されている。

〔4〕若彦路の現状、甲駿を結ぶ道路は、明治三十六年中央線が甲府まで開通したことによって大打撃をうけた。若彦路も同様であったが、甲府盆地側では大正十二年、上芦川村までが県道となって整備された。昭和に入って自動車の利用が急速に進むと、自動車の通れる道路の整備が急務とされた。若彦路沿道の村々では、甲府盆地と富士北麓を結ぶ近代的自動車道整備のため立ちあがった。昭和二年、大石村と上芦川村の青年団が中心となって関係町村の協力を得て大石峠道路開発の運動を展開した。この時鎌倉街道沿いの町村は御坂峠道路開発運動を進めたので、大石峠が御坂峠かで激しい競争がくりかえされた。大石峠側が御坂峠側より有利であると宣伝した点は、○距離が河口湖まで六里で約二里短い○工事が容易で、経費は御坂峠の約三分の一で済む○水害のおそれがないなどであったが、結局昭和四年御坂峠越えと決定し、昭和八年国道八号線が国中と岳麓を結ぶ大動脈として開通した。今の天下茶屋の所を通る道路である。部分的な道路改修はその後も進められ、昭和二十九年に鳥坂隧道が開かれ、昭和三十五年にはバス路線も完成した。上芦川村までの県道を延長して大石峠にトンネルを掘り、足和田、勝山方面まで延ばしていこうという運動は昭和四十三年からまた開始されたが、今尚その非願は達成されていない。富士山麓と国中を結ぶ一三七号線が御坂峠を越える所で災害をうけ易く、かつ船津から御殿場方面へ抜けてしまうので、岳麓西部では県土開発のバランスの上からも新道路建設を強く叫んでいる。(中略)郡内側の河口湖周辺は近年観光開発が目覚しく進んでいて若彦路沿いの大石・長浜・大嵐・鳴沢村には何れも近代的な建物が立ち並んでいる。しかし若彦路の旧道はほとんど廃れて、例えば大石峠などは大正ごろまでは人馬が繁く行き交ったのに今は木材の搬出や豪雨などで旧道が大分荒れて案内しでは歩けない程である。鳴沢村方面では、地域的には別荘村、ゴルフ場、スキー場など新しい時代の開発の歩みが急速に進められているが、上井出までの若彦路の旧道は観光道路から置き去りにされ、恩賜林組合や営林署関係者以外は利用者が甚少なく、殊に県境附近では道も狭まり枝道と区別するのが難しい所さえある。〕

さらに同書では「まとめ」としてつぎの様に記している。

「甲斐では五世紀以前は西の中道が、七世紀後半ごろからは東の御坂路が官道として主に利用され、若彦路は地方的な脇往還として存在していた。すなわち富士山北麓ことに河口湖周辺の人々が、駿河や国中と往来する生活道路として重要な意義をも

っていた。しかし鳴沢村から富士宮市へかけての七里無人の原野は、利用する人々にとつては最大の難関であった半面、木材等豊富な資源もあり、幕末からは地域の産業活動の活発化につれ、馬背などによる産業道路として賑わった。近年はまた地域の観光開発が進んで来たが、若彦路の旧道はそれらに取り残されたような状況にある。若彦路は日本武尊の伝説と結んだものであるが、今なおこの名称は脈々として人々の脳裏に生きつづけ、文化に開発によみがえろうとしている。」

国道一三九号線

正式名称は「一般国道一三九号線」と言う。山梨県内において国道という名称が使われたのは明治九年（一八七六）に「甲州道中国道三等相当」というのがはじめである。甲州道中沿いのこの道路は、明治十八年（一八八五）に国道一六号線と名付けられたが、大正八年（一九一九）に道路法が制定されて国道の再編成により「国道八号線」と改称された。

路線は上野原、大月、富士吉田、船津、御坂峠、石和、甲府、韮崎、台ヶ原、県境へ通ずるものであった。大戦後の昭和二十七年（一九五二）新道路法の公布により道路網の再編成が行われ「国道二〇号線」と改称されてその路線も上野原、大月、笹子、石和と旧甲州道中沿いに改められた。さらに翌二十八年には一級、二級と国道の格付けがあり、二〇号線は「一級国道二〇号線」となる。またこの時、富士吉田甲府線、富士吉田小田原線、清水上田線、甲府熊谷線、そして本村を通っている吉原大月線が二級国道に指定される。

昭和四十年（一九六五）には、一級、二級の呼称が廃されて二級国道吉原大月線は「一般国道一三九号」と呼ばれることとなる。この路線は、富士北麓を大月―富士吉田市―本村―上九一色村―県境と通ずるもので古来より利用されていた沼津往還（鎌倉往還）、谷村往還（富士往還）、若彦路、中道往還の道がそれぞれ結ばれて一つの道となったものとみられるが、大正五年（一九一六）採取の山梨県志編纂会『南都留町村取調書4』（山梨県立図書館蔵若尾資料）

の鳴沢村の部、第三十八項交通の欄には次の様な報告がなされている。「船津ヨリ小立勝山ヲ経テ大田和ニ入り鳴沢ヲ通過シテ青木原ヲ過ギ西八代郡ノ精進本栖等ニ至ル道路險悪ニシテ鳴沢以西ニハ車馬通セズ又鳴沢ヨリ南ニ向ヒ原野ヲ横ギリ天神峠ヲ起エテ中ノ根野ヲ過ギ駿河ノ上井出ニ達ス是又險悪ナリ大田和ヨリ原中ヲ過ギテ東ニ向ヒ赤坂ニ達スル道アリ此道甚タ險悪ナリシガ船津ノ井出与五右衛門氏、鳴沢ノ渡辺桂次郎氏材木搬出業ヲ経営スルニ当テ私費ヲ以テ大修繕ヲ加ヘ車馬ヲ通過セシムルニ至ル」

この富士北麓を横断する道路が脚光をあびて世の中に出るようになったのは、これを利用した鉄道馬車の出現と富士五湖観光開発によるものであるといえる。大月、富士吉田間は旧来の富士講の信仰の道である谷村往還を整備して国道八号線に指定され、富士吉田、上九一色間は大正十三年（一九二四）に県道吉田精進線となり、昭和四十年（一九六五）に現在の一般国道一三九号となった。起点は静岡県富士市青島一七五一、県起点は、南都留郡上九一色村の県界となっており、上九一色村、本村、勝山村、河口湖町、富士吉田市、都留市を経て大月市大月二丁目二〇—二二五を終点とする約一四八キロ、県内分は四五・三キロ、本村分は六・三七四キロである。

富士吉田市上吉田字上町富士浅間神社西側より上吉田を北進、金鳥居前を左折して西進、富士急行河口湖駅入口を径て河口湖町船津の三差路で富士吉田市の起点から並行して来た国道一三七号線と分かれて、船津の商店街を西進、小立を径て勝山、大嵐を通過して、本村の大田和に至るのが当初の経路であったが、この道路は家並みが続いているうちに道路幅員が五・六・五メートルと狭く、屈曲部が多くて見通しも悪いところが数多く、近年の自動車交通量の増大や車輛の大型化、さらに昭和三十九年（一九六四）の富士スバルラインの開通、昭和四十四年（一九六九）中央自動車道河口湖インターチェンジの開通等により各所で交通渋滞が生じており、特に観光シーズンには動きがとれないという状況を呈していた。

これに対応し交通状況の改善策として河口湖バイパスが計画された。このバイパスは山梨県施工の富士吉田市上吉田横町を起点とする横町バイパスと連携をはかり建設省の手により工事が行われた。昭和四十一年度から調査計画に入り、昭和四十五年用地買収開始、工事期間は昭和四十七年七月から同四十八年十月までの十五カ月間、その工事費は事業費を含めて十二億三千万円、横町バイパス三・八キロメートルを合わせて七・五キロメートルの道路である。当初暫定二車線供用、昭和四十九年九月より四車線道路となった。この河口湖バイパスに接続する「鳴沢バイパス」は現地測量、設計が終わっている。

なお国道一三九号線を管理する建設省甲府工事事務所では他の国道と同様に道路交通情勢調査を実施しているが、本村では鳴沢村焼間にこの調査地点を設定して常時交通量の調査を行っているが、この観測地点での交通量の推移はつぎのようになってゐる。

国道一三九号線鳴沢村焼間観測地点二十四時間交通量総括表（一日平均量）

昭和年	自転車	バイク	乗用車			貨物車				
			軽乗用	乗用	バス	軽貨物	小型貨物	貨客	普通	特殊
52	一二	二九	六二一	八一〇	二四八	四四	四〇二	四八一	九八九	一五五
55	一〇	五九	七〇二	〇八七	三〇五	六二	三一一	六五九	一七三	一六七
58	一〇	一二六	二、二〇六	二七一	二七一	七七八		一、一七六		
60	一	四〇	五五一	九八五	二三七	一八五	二六六	五三三	一九六	一二二

県道

明治七年（一八七四）に山梨県では県内道路を二等、三等道路と格付けを行なったが、明治九年にはこの等級を廃止し、国道、県道、里道の三種に改正した。これが、「県道」の名称のはじめである。県道は一等 各県を接続し各鎮台から各分営に達するもの。二等 各府県本庁から支庁に達するもの。三等 署名の区から都府に達し或はその区に往還する便宜の海港に達するもの―の三種に区別された。

この時に甲州道中は国道三等に、また県道一等には青梅街道、鎌倉街道、信州佐久街道、信州街道、駿州街道が、二等は該当なくて三等に駿州脇往還、沼津往還が定められた。大正八年旧道路法の公布で翌九年四月には甲府静岡線他三十六路線が県道に認められた。大正十二年（一九二三）には甲府相川線他二十七路線が県道として認定され、さらに翌十三年には甲府富士線、甲府精進線が追加認定された。昭和二十七年の新道路法公布で指定県道と県道に区別され、さらに昭和三十三年の法一部改正で昭和三十四年以降、県道は主要地方道と県道の二種に区分されることとなる。

本村に関係のある県道は主要地方道が一路線、一般県道が三路線となっている。

主要地方道三三号富士宮鳴沢線 起点は、静岡県富士宮市、県境起点は西八代郡上九一色村富士ヶ嶺六六九番地となっている。本道は富士ヶ嶺地区第二号幹線道路がその前身で、昭和四十九年（一九七四）県道に編入され、人穴焼間線の名で呼ばれたが昭和五十八年（一九八三）三月に主要地方道に昇格して現在の名称となった。また一般に富士ヶ嶺開拓団へ通ずる道から開拓道路とも呼ばれている。終点は本村焼間八五二九―二八五番地、国道一三九号線より分起する全長一二・五八一キロメートル、本村該当分は上九一色村境までの二・五キロメートル、改良率、舗装率ともに一〇〇%となっている。

一般県道三五号富士精進線 富士山精進口登山道で知られる道、富士吉田市富士山五合目が起点、富士山吉田口登

山道五合目より分かれて北西に下り、一・八キロで新五合目に至る。富士スバルラインの北を併進してつづら折れの道を下ると四合目に至る。続いて三合目で御庭林道と交差、新五合目より二・二キロメートルの地点で富士スバルラインと交差し、二合目小屋を径て鳴沢林道（若彦路）を横切り、さらに下ると軽水林道と交差、富士風穴に至る手前、上九一色村との境がスバルラインを横切った地点から八・三キロメートルの距離となっている。新五合目よりここまでが本村該当分となる。

道はこの先、三三号富士宮鳴沢線（開拓道路）と交差、国道一三九号線との合流点、上九一色村精進青木ヶ原五一四番地が終点となっている。大正十三年（一九二四）に甲府富士線となり、昭和三十三年（一九五八）に富士精進線となった。実延長一八・八一キロメートル、改良率は〇・三％、舗装率は〇・八％といずれも低く、現在この路線はバイクによるツーリングロードとなり、若者たちが利用している現状である。

一般県道一〇九号河口湖富士線 起点は南都留郡河口湖町船津産屋ヶ崎となっている。河口湖大橋を渡り船津を南進し、横町バイパス国道一三九号線を東進（この間一・四キロメートルは国道と重用）、富士スバルラインに入る。有料道路を通過して富士山新五合目に至る三三・四七九キロメートル、終点は本村富士山五合目八五四五―一 番地である。

（富士スバルラインについては後記、有料道路の項参照）

一般県道一七二号鳴沢河口湖線 起点は本村前原三六九四番地、終点は南都留郡河口湖町船津中村三八四八―二 番地となっている。この路線は当初吉田精進線、吉原大月線、国道一三九号に属していたが、昭和四十九年（一九七四）九月より河口湖バイパスの開通により一般県道編入となったものである。

河口湖町船津の河口湖駅入口の西側にある三差路を西進し、船津商店街を通過して小立、勝山、大嵐、そして本村の大田和に至る路線である。実延長五・五九七キロメートル、改良率、舗装率ともに一〇〇％である。

村道

明治七年（一八七四）山梨県では県内道路の格付けを行い、さらに九年には国道、県道、里道の三種の区分を行うとともにそれぞれ、等級付を行った。里道は一等 彼我の敷区を貫通しあるいは甲区から乙区に達するものなど定義づけられ、さらに二等、三等に区分された。大正三年（一九一四）道路法が制定され、さらに第二次大戦後の昭和二十七年（一九五二）には現行道路法が制定施行された。

道路法第三条（道路の種類）道路の種類は、左に掲げるものとする。

- 一、高速自動車国道、二、一般国道、三、都道府県道、四、市町村道

また同法第八条には村道について次の規定がある。

第八条 第三条第四号の市町村道とは市町村の区域内に存する道路で市町村長がその路線を認定したものをいう。

- 2 市町村長が前項の規定により路線を認定しようとする場合においては、あらかじめ当該市町村の議会の議決を経なければならぬ。

この規定にもとづく本村の村道は八一六路線で一級村道五・八七九キロメートル、二級村道六・七九五キロメートル、その他の村道一四六・一六四キロメートルの合計一五八・八三八キロメートルとなっている。

昭和四年（一九二九）四月現在の『鳴沢村道路線調査書』によると当時の村道は六十六路線、明細はつぎのとおりとなっている。

番号	路 線 名	道 路 延 長
一	鳴沢判立場線 (中ノ根野経過)	二里二二町一五間 (村道大田和判立場線重用) 二里七町四五間
二	大田和判立場線	三里二八町四五間
三	水上 小鳴沢線	二三町三三間
四	水本草里 西原線	一一町二八間
五	西原 魔王線	一七町三五間

六	西原道下 的場線
七	的場 山道線
八	小鳴沢 西臼田和線
九	西臼田和東臼田和線
十	東臼田和 境野線
十一	並木 境野道上線
十二	道下 境野線
十三	境野道上東臼田和線
十四	境野 大木原線
十五	大木原 藤和田線
十六	藤和田 アゲ線
十七	アゲ 宮前道下線
十八	宮前 清水線
十九	家上川原 宮前線
二〇	水神堀内 清水線
二一	宮前道下 的場線
二二	清水 段和山線
二三	的場 長塚線
二四	大棟ノ木 小暮線
二五	小暮 前原線
二六	前原 犬ノ子草里線
二七	西前原 前原線
二八	札木 犬ノ子草里線
二九	地窪 大鹿窪線
三〇	犬ノ子草里大鹿窪線

九町四八間
二町三一間
二二町二三間
三五町三三間
一一町一八間
二三町二間
一〇町一九間
七町二三間
一四町五八間
三二町五二間
一六町一二間
九町一八間
一〇町一四間
一九町〇間
一一町一九間
一一町九間
二四町二〇間
一二町二六間
一四町一二間
八町一六間
二四町二二間
一一町四四間
二七町五三間
七町五間
三二町三七間

三一	穴山 大砂線
三二	炭燒塚 ズミノ木線
三三	大砂 平次原線
三四	下入窪 大砂線
三五	ズミノ木 大砂線
三六	大鹿窪 上大持線
三七	小坂 大鹿窪線
三八	上大持 ズミノ木線
三九	小大持 小坂線
四〇	大持 小大持線
四一	野老窪 大持線
四二	薺窪 野老窪線
四三	境野丸崎 砂細線
四四	砂細 境野丸崎線
四五	萩ノ窪 砂細線
四六	飯塚 萩ノ窪線
四七	堀ノ内 飯塚線
四八	地藏前 並木線
四九	山道 地藏前線
五〇	日陰林 タツツイ線
五一	魔王 猿口線
五二	タツツイ 物見処線
五三	猿口 西絶頭線
五四	蛇休場 猿口線
五五	蛇休場 西絶頭線

一町四八間
二二町五七間
一七町二四間
二二町三二間
一里 六町九間
二九町四三間
三〇町二二間
二一町三五間
一五町五五間
二二町二九間
八町三一間
一七町三〇間
七町八間
一四町一七間
一一町四九間
二〇町二三間
一六町二〇間
一〇町二間
一二町四間
二〇町五二間
四町二六間
一五町一六間
一里 六町九間
二町三五間
三〇町〇間

第一章 道路

等級	路線番	起点	終点	延長	巾	路面の種類	その他
一級	一	前丸尾	東白田和	一、七九三米	五、五米	ASC舗装	旧県道鳴沢地区内
〃	二	境野丸崎	富士山	二、九三四	四・八〇	ASC舗装	旧大坂道
〃	三	大棟ノ木	長塚	一、一五一	五・五	ASC舗装	旧県道大田和地内
二級	一	焼間	焼間	五、四三	六・〇	ASC舗装	旧道より紅葉台に至る
〃	二	堀の内	水上	五、八八	五・〇	コンクリート舗装	旧山道、医者道に至る
〃	三	犬ノ子草里	西前原	五、七四	四・〇	ASC舗装	旧道より旧県道に至る
〃	四	長塚	札木	四、七〇	八・〇	ASC舗装	旧吉田道大田和より吉田赤坂に至る
〃	五	小暮	富士山	三、一〇	三・六	ASC舗装	旧大田和林道
〃	六	富士山	富士山	五・〇	五・〇	改良ASC舗装	勝山街道より大田和林道に至る
その他	四八九	穴焼山	大日陰砂	一、三〇七	三・六	ASC舗装	旧タツヅイ道
〃	二五	穴焼山	大日陰砂	一、三〇七	三・六	未改良	旧学林道
〃	六	穴焼山	大日陰砂	一、三〇七	三・六	未改良	旧学林道

昭和六十一年（一九八六）現在の村道、一級、二級とその他のうちの主なものをあげる。

五六	丸崎 絶頭線	三町一六間	砂田 平治原線	二六町二二間
五七	砂田 大坂線	二、三町五八間	釜ノ口 東平治原線	一里三一町 三間
五八	大坂 西釜ノ口線	二、六町一一間	焼間(西湖村)根場線	六町 〇間
五九	砂田 釜ノ口線	一里 四町五四間	焼間 軽水線	九町五四間
六〇	西釜ノ口上釜ノ口線	二、六町二二間	山嶺路線(段和山原) (青木ヶ原)	一里十四町二六間

六八三	富士山	富士山	六、三〇八	三・六〇	ASC舗装	九五%	富士観別荘地域横断道路
六八九	境野丸崎	西絶頭	三、二二九	三・六〇	改良	五〇%	旧絶頭道、軽水林道に至る
七〇三	前丸尾	西絶頭	三、三七七	三・六〇	ASC舗装	五〇%	旧五六場道
七二六	ジラコンノ	ジラコンノ	一、三一〇	五・〇〇	未改良	五〇%	旧富明林道
四三〇	前原	炭焼塚		六・〇〇	ASC舗装	一〇〇%	八の字道・炭焼塚線
四九七							平次原線
五七七							トコノクボ道
六一六							カヤツケ道
六三六							西釜ノ口線
六四三							釜ノ口線

第二節 有料道路・東海自然歩道

有料道路

昭和三十一年（一九五六）、政府は自動車交通時代の到来に対処すべく道路整備特別措置法を施行し、一般の公共事業とは財源を別にして利用者からその料金を徴収してそれに充当し運営することのできる有料道路制度を確立したため、全国各地でこの有料道路の設置が盛んになった。本県における最初の有料道路は昭和三十三年（一九五八）十二月七日に国道二〇号線に開通した道路公団経営の「笹子トンネル有料道路」である。

この有料トンネルの開通は時代にそった新しい自動車による経済流通のはじまりとして注目され、山梨県としても県独自の有料道路建設の動きがはじまった。観光やまなしを県政推進の一大目標にかかげた山梨県は、当時登山道が整備されていなかった富士山に地下鋼索鉄道、いわゆる「モグラケーブル」を設置し、頂上の標高三、七七六メートルまで登山者を一気に運びあげようとの計画が立てられた。ところがこの昭和三十四年（一九五九）八月の七号台風、伊勢湾台風と続いて二度の台風の襲来に遭った山梨県は、災害復旧のためにこの計画を一時中断、復興が一段落した三十六年に再び調査を開始した。スイスのユングフラウの登山鉄道からヒントを得たと言うアイデアで建設、厚生両省へ折衝したが、頂上までの輸送施設の設置は富士山の性格上好ましくないとの結論が出され、とりあえず五合目までの自動車道路を開設することとなり、国からの許可を得て工事にとりかかった。

この道路目的と特長は「フジヤマ」として、あまねく世界に知られている富士山の、北斜面五合目に至る大自然の中を貫通して造られた雄大なドライブウエーである。今まで秘められていた霊峰富士の優雅な、そして荘厳な大自然と、広濶たる大展望を開放して、観光立県にふさわしい観光開発の役目を果たした本県では、初の有料道路である。」（山梨県の有料道路 田原富夫著一九七八年）とされて、昭和三十六年七月六日に着工、昭和三十九年三月三十一日までを工事期間とする事業費十七億円を費した初の県営有料道路である。

県道名は「河口湖富士線」、河口湖町船津の国道一三九号線を起点として本村富士山五合目に至る延長二九・五二〇キロメートル、標高八五六～二三〇五メートル、道路区分は第二種山地部、設計速度五十km/h、道路幅員八メートル、車道幅員六・五メートル、最急勾配八%、供用期間は昭和三十九年四月一日より六十七年八月十二日となっている。

供用開始の三十九年四月一日、当日のことを山梨日日新聞はつぎの様に報道している。「残雪の五合目へ百五十台

富士山有料道路が開通 富士山有料道路（富士スバルライン）が一日開通した。河口湖畔と富士山五合目を結ぶ延長三〇キロの完全舗装道路でのながめのすばらしさは日本一と折り紙つき。同日から定期バスも運行を始めた。この日の開通式は強風と富士が半分姿をかく曇り空の下で午前十時すぎから天野知事、降矢県議会議長、地元の渡辺富士吉田市長、小林河口湖町長ら約百人が参加し、工事経過報告、神事、知事のあいさつ、地元関係者の祝辞などがあり、約一時間にわたって料金徴収所前で挙行された。このあと天野知事がゲートにはられた紅白のテープを切つて夢のハイウエーは開通した。（中略）この有料道路は県が三十六年十月着工し、二年半の歳月と工費十六億円、延べ十九万八千五百人、セメント一万三千五百トンをつぎこんで完成させた。

幅八メートル（舗装六・五メートル）、標高八〇〇メートルから二三〇〇メートルまでの富士山の樹海を切り開く工事は大溶岩にぶつかつたり、大雪にあつたりして困難を重ねたが、予定どおりの開通になった。第三ヘアピンカーブでは遠く清水港や南ア、八ツも見られ、その上の四合目では北アルプスまで見られる。五合目までの所要時間は乗用車で約三十五分、東京かららくに日帰りができる。通行料金は片道でバス大型千八百円、乗用車大型八百円、同小型六百円、各界の名士を集めての完工式は五合目付近の根雪がとけるのをまつて五月二十七日に行われるが、五合目までの時間の短縮によつて富士山北ろくの観光地としての価値はさらに上昇する。なお、この日有料道路を利用した車は軽自動車や自転車も含めて百五十台、料金収入は十三万八千八百円だった。」

また、同完工式の模様は次の様に報道されている。（山梨日日新聞 三十九年五月二十八日付）

〔スバルライン晴れてスタート 高松宮ご夫妻迎えて完工式 県が二年半の時日と十七億円を投じた富士山有料道路〕愛称・スバルライン（二千九・五キロ）の完工式は、二十七日午前十時すぎから高松宮ご夫妻をお迎えし関係者八百余人が河口湖町の現地料金徴集所前に集まつて行われた。この日、富士は美しい姿をくつきりと見せた。天野知事の

第一章 道路

車種	金額	
普通自動車 (乗用貨物)	900	
小型自動車	600	
乗合自動車	路線	900
	その他大型特殊	2,400
軽自動・二輪自動 小型特殊	400	
原動機付自転車	200	
軽車両	100	
自転車	50	

車種	金額
普通車	1,100
大型車 (I)	1,700
大型車 (II)	3,900
軽自動車等	800
軽車両等	150

料金表

昭和51年

昭和59年

式辞、秋島建設、名工建設など施工七社、地元河口湖町、鳴沢村に感謝状を贈ったあと高松宮殿下は「道路の完工によって清らかな富士は国民の山になった。さらに施設を整えて事業の意義をまっとうしてほしい」とお祝いのことをのべられた。同妃殿下がテープにハサミを入れて式を終わり、ご夫妻を先頭に自動車二百台が五合目までパレード、将来のモグラケープルにつながる有料道路は名実ともに日本最長の登山有料道路としてスタートした」。

国道一三九号線より入って料金所を通過して約三・五キロ地点で本村に入る。剣丸尾を通過して一合目駐車場付近で富士吉田市域に入る。丸山の北側で再び本村に入り西進して二合目駐車場をさらに西進し、途中で精進口登山道と交差してヘアピンカーブ三カ所を通過すると終点新五合目に到着する。ここには五合目レストハウス、雲上閣等の観光施設があり、内外の観光客で振わっている。

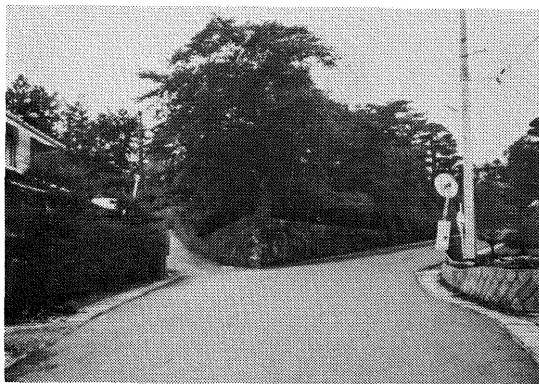
東海自然歩道

東京の明治の森高尾国定公園を起点とし、大阪の明治の森箕面国定公園を終点とする東海自然歩道は、明治百年を記念するとともに日本の自然を守る意味から全国各地にある国立公園、国定公園、また各都道府県の指定する自然公園を連絡する歩道を設けて国民に自然と親みある関係を持つことの出来るようにと環境庁国立公園部の計画で作られた総延長一三五〇キロメートルにおよぶ自然歩道である。

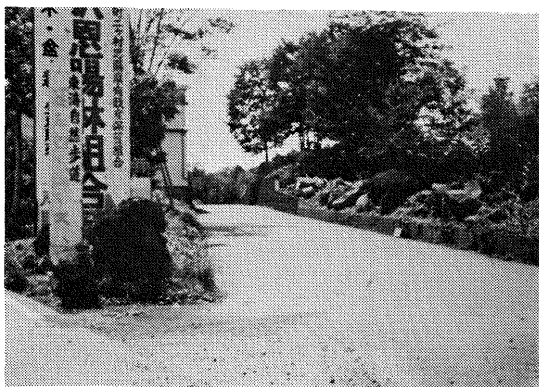
高尾山を出発したこの歩道は、丹沢山塊を通過して山梨と神奈川の県境を西進、切通峠より本県に入って山中湖の北、大平山、長池山を通り、忍野村を経て富士吉田市鐘山、富士浅間神社、富士スバルライン入り口を経て富士山麓国道一三九号線の南側を西進する。本村大田和に出て足和田山、紅葉台、氷穴を通過して上九一色村に出る。本栖湖東側を通過して静岡県朝霧高原の西を通過して田貫湖から天子ヶ岳を西進して再び山梨県に入る。身延線井出駅に出て富士川を渡り徳間より田代峠を通過して静岡県に出るコースである。

本村にかかわるこの歩道は、国の自然歩道建設で最初につくられたモデルコースとなった。大田和よりはじまる典型的な尾根歩きを楽しめる「紅葉台コース」と原始林内の動植物の観察や洞穴の探検の出来る「樹海コース」よりなっている。

「紅葉台コース」は大田和の県道鳴沢―河口湖線よりはじまり集落の北、スポーツ広場の前を通過して山路にかかると足和田山に至る登り路一時間二十分、下り一時間の道程である。足和田山の最高地点（一三五五メートル）は五湖台とも呼ばれる富士五湖が富士山とともに望めることの出来る場所でもある。これより紅葉台に至る一時間二十分のコースは南に富士山、北に十二ヶ岳を望む展望道とも呼ばれている。これより樹海を通過して国道一三九号線を横切り、鳴沢氷穴に至るコースが「樹海コース」である。松本清張氏の小説『波の塔』で一躍有名となった黒い樹海であ



かやつけ林道



自然歩道大田和入口

る。溶岩台地は百数十種を数える植物や野鳥の生息地として知られている。自然歩道はここより上九一色村に入り青木ヶ原自然歩道となる。