



(上左) 雑木を伐採し、発掘を終えた第3号トンネル多治見口 / (上右) 一部に今も残るレール
 (下左) 旧線が現役だった昭和31年、第8号トンネル多治見口に差しかかる列車 / (下右) 廃線風景(秋) / (右ページ) 廃線風景(冬)

今甦る愛岐トンネル群

中央本線に残る明治の鉄道遺産

文 齊木 実

名 古屋から中央本線に乗り、高蔵寺を過ぎると今までの都会的な風景が一変し、美しい渓谷の風景が車窓に展開する。崖の中腹にへばり付くようにホームのある、ひっそりとした定光寺駅、愛知から県境を越え岐阜に入り、自然豊かな古虎溪駅がある。いずれも、少し気になるのは、本線から分かれて川側へカーブを描いていく「旧線」の存在だ。多治見～定光寺間は昭和41(1966)年3月に複線化され、2ヶ月後には瑞浪～名古屋間が電化。庄内川(春日井市付近では玉野川、岐阜県側は土岐川と呼ばれる)に沿った線路は廃止され、役割を終えていた。

それら旧線跡は、駅から以前よりよく眺めることができ、70系電車時代は、吊掛けモーターが渓谷に響く中、かつてはD51など蒸気機関車が格闘したであろう旧線の存在が主張を続けていた。役者は変遷し、現在は313系電車が軽快に走行するが、変わらず

旧線跡は渓谷にひっそりと延びる様子が、駅から確認できる。

中央本線は、鉄道敷設法と共に中部山岳地帯を貫く幹線鉄道として、明治29(1896)年に着工。明治33年に中津川～多治見間が開通、後の明治44年には木曾福島～宮ノ越間が開通し、中央東、西線が全通し人や文化を運び栄えた。とくに中部地区では、瀬戸、多治見地方の「せともの」「東濃ひのき」、木曾地方の森林資源「木曾ヒノキ」などが鉄道で運搬されるようになり、山野に築かれた線路は荷を満載にした貨物列車、人々を乗せた客車列車が行き交い、中央本線は大活躍をする。

そんな中央本線も輸送力増強のため、単線で曲線の続く前記の区間は、次第に複線化、近代化が推進されて、路線の付替えを行なった区間は旧線をそのまま放棄した。高蔵寺～多治見間も複線トンネルが掘削され、ほとんどが新線に切り替わった。