

ムは、国鉄時代に運転され
対応する長さを持つため、
が主流の現在は、持てあま
える。

印象が強いのに、駅舎内に
がいささか意外。多治見駅
託駅で、切符の販売も行わ
その形態は一般的な有人駅
とは異なる。駅に発券用
のマルス端末がないため、
管理駅である多治見のマル
ルス端末であらかじめ打
ち出した横長の切符を、
職員が手売りしている。
印字面には、JR職員が
配置されていない無人駅
と同じ扱いの「ムム」の
記号が記載されている。
一見すると見慣れた感熱
券だが、鉄道ファン的心
をくすぐる。販売時には
駅係員が当日のゴム印を
押す。

旧線トンネル群は 近代化産業遺産

現在では複線の両脇に、
ホームを設置した形状と
なっている構内だが、66
(昭和41)年まで駅周辺の
中央本線は単線だった。
長大トンネルが直線的に
山を突き抜ける現在のル
ートとは異なり、自然の
地形に沿いながら、急峻
な谷間に短いトンネル

が連なる、鐵路建設黎明期の手法だ。古
虎溪駅の名古屋方にある側線や、多治見
側の川寄りのわずかな空き地は、単線時
の名残である。高蔵寺こうぞうじ〜多治見間には、
13カ所にわたってトンネルが掘られた。
そのうち定光寺じやうくわうじ〜古虎溪ここりや〜多治見間には、
それぞれ6つのトンネルがあった。近代
土木技術が発展途上にあった明治時代、
難工事の完成までに20人以上の犠牲を払
った。複線化で役目を終えて以来、朽ち
るままになっていたこれらの旧線トンネ
ルは、近年、その歴史的価値が見直され
ている。

2009(平成21)年に「旧国鉄中央線
の隧道群」として、経済産業省が認定す
る近代化産業遺産に選ばれ、保存が開始
された。トンネル群は、同年に発足した
非営利団体の「愛岐トンネル群保存再生
委員会」が中心となって整備され、その
一部が期間を限定して一般公開されるよ
うになった。

古虎溪駅から土岐川に架かる橋を渡り、
県道15号線へ出て周辺を散策すると、対
岸の森に、護岸工事が施された石垣や、
一目でトンネル跡とわかる切削された斜
面を発見できる。土岐川とその支流が出
合ってつくり出した、わずかな平地部分
が駅だ。蒸気機関車の時代には、煤煙に
まみれた10キロ以上におよぶ難行苦行の
行程で、小さな信号場は束の間の休息場
であったことがうかがわれる。

時代は移り、古虎溪駅は旧線の遺構を
訪れる際の便利な最寄り駅の一つとなっ
た。ホームに降り立つ行楽客を出迎える
のは、朽ちかけたトンネルポータル(入
り口)と、その上に覆い被さる樹林の勢
いだった。



土岐川沿いに広がる渓谷「古虎溪」 提供=多治見市役所産業観光課

池田信号場として開設 駅昇格後、名称変更

chronicle 古虎溪駅クロニクル

1940-2012

1940(昭和15)	10.10	中央本線の多治見〜定光寺間に池田信号場開設
1951(昭和26)	3.1	仮乗降場扱いで旅客営業を開始
1952(昭和27)	4.1	旅客駅に昇格。古虎溪駅と改称する
1966(昭和41)	3.12	古虎溪〜高蔵寺間を複線化
	3.22	多治見〜古虎溪間を複線化
1970(昭和45)	10.19	荷物取り扱いを廃止
1971(昭和46)	3.22	有人駅から業務委託駅に変更
1987(昭和62)	4.1	国鉄の分割民営化で東海旅客鉄道の駅となる
2006(平成18)	11.25	TOICAを導入

1 900(明治33)年7月の
開業以来、単線区間だ
った多治見〜定光寺間に、列車増
便の輸送力強化に対応するた
めの信号場として開業。太平洋

戦争後の52(昭和27)年に旅客
駅化。信号場時代の名称は池田
で、旅客駅となった際に古虎溪
となった。名古屋近郊の秘境駅
として人気を集めている。