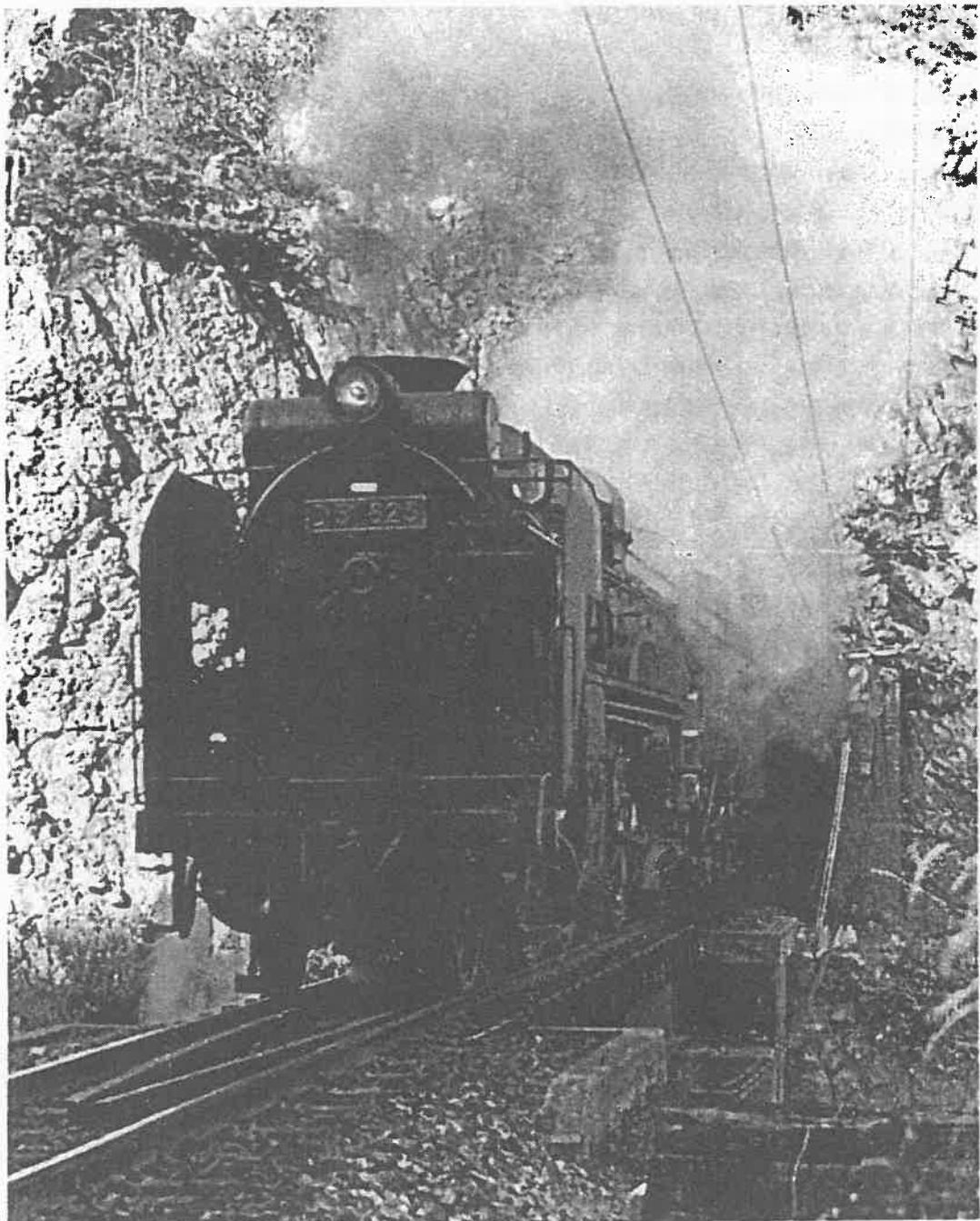


平成 20 年度民俗企画展

『春日井に鉄道がやってきた』

～中央線の歴史～



場所 春日井市役所 1 階市民ホール

平成 21 年 2 月 17 日（火）～2 月 27 日（金）

「春日井に鉄道がやってきた」もくじ

～中央線の歴史～

はじめに	1	
1 中央線、春日井を通ることに決定		(年代)
(1) 中央線が春日井を通る可能性が出てきた	2	
①大幹線計画	2	明治 2 年
②大幹線計画の東海道線への変更	2	明治 19 年 7 月
③「鉄道敷設法」公布	2	明治 25 年 6 月
(2) 春日井周辺も明治政府は測量した	3	明治 25 年 7 月～
(3) 鉄道敷設に町の将来を期待した	4	明治 25 年 7 月ごろ～
(4) 中央線の明治政府原案示される	5	明治 26 年 2 月
(5) 中央線の審議が紛糾、結論は第五回帝国議会に持ち越し	7	明治 26 年 2 月
(6) 春日井からも中央線の要望書が出される	9	明治 26 年 10 月ごろ
(7) 幻に終わった名古屋・中津川間私設鉄道計画	10	明治 26 年 11 月
(8) 解散のため中央線について審議されず	10	明治 26 年 11 月
(9) ついに中央線の路線が現在のルートに決定	11	明治 27 年 5 月
2 春日井に鉄道がやってきた		
(1) 鉄道敷設の準備は整った	12	明治 29 年 1 月～
(2) 鉄道用地の買収価格は低価格？	12	明治 29 年ごろ～
(3) やはり予想通りの難工事！		
①玉野・多治見間の難工事	14	明治 29 年 11 月～
②庄内川橋梁工事	16	明治 29 年 11 月～
③庄内川橋梁～内津川間の工事	17	明治 32 年 2 月～
④内津川～玉野間の工事	20	明治 32 年 4 月～
(4) 花火や余興相撲で名古屋・多治見間の開通を祝賀	21	明治 33 年 7 月
3 名古屋・多治見間開通後の中央線		
(1) 名古屋から東京が中央線で結ばれる	23	明治 41 年
(2) 勝川駅前の変化	23	大正 2 年～
(3) 定光寺駅の開設	24	大正 13 年
(4) 鳥居松駅（現春日井駅）の開設	25	昭和 2 年
(5) 神領駅の開設	25	昭和 26 年
(6) 中央線敷設の伝説が出版物に登場	26	昭和 30 年ごろ～
(7) 昭和 30 年代以後の中央線	27	昭和 30 年～
4 中央線懐かしの写真	28	

表紙写真出典 「定光寺駅近くを走る蒸気機関車」昭和 36 年 加藤弘行氏撮影
本文中の * については巻末資料で補足説明

はじめに

現在名古屋・高藏寺間は快速で約30分で行くことができます。これは明治33年、中央線の開通当時の約2倍の速さです。中央線は、スピードとともに列車の本数も増え、春日井市民にとって通勤・通学に欠かすことのできない存在となっています。また、春日井市の発展に重要な役割を果たしたと言っても過言ではありません。

今から108年前の明治33年7月23日は、待ちに待った鉄道がついに町にやってきた日です。現在の春日井市内では、勝川駅と高藏寺駅が誕生しました。勝川駅に近い勝川町では、花火や余興相撲などの開通を祝賀する催しが行われて、にぎわいました。町民の喜ぶ様子が伝わってきます。

それでは、現在の鉄道（中央線）がどのような経緯を経てやってきた（開通に至った）のでしょうか。調査をしていくうちに、鉄道敷設に対する激しい誘致合戦や幾多のドラマが存在したことがわかつきました。裏表紙の「国会で、中央線ルートが決定したことを伝える明治27年5月の扶桑新聞」がそれを物語っています。今回の展示では、中央線の開通の歴史的背景について、当時の新聞資料等を中心に検証し、春日井を通る中央線開通の歴史の真相に迫りたいと考えます。

本展示の開催にあたり、中央線開通当時の様子を再現・展示していただいた「中部大学鉄道研究会」の方々、資料の提供・調査にご協力を賜りました関係各位の皆様に厚くお礼を申し上げます。

平成21年2月 春日井市教育委員会 文化財課

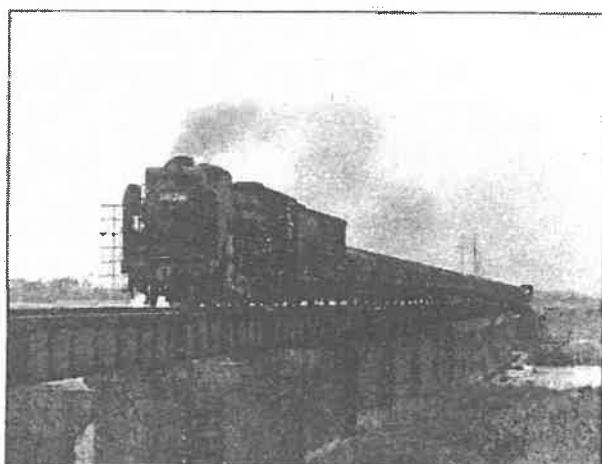


写真1

（「庄内川を渡る昭和35年の中央線の汽車」

加藤弘行氏 撮影）

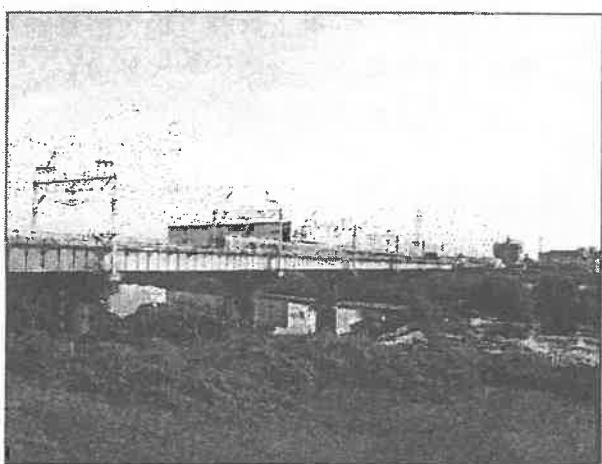


写真2

（「庄内川を渡る現在の中央線の電車」

平成20年 撮影）

1 中央線、春日井を通ることに決定

(1) 中央線が春日井を通る可能性が出てきた ～「鉄道敷設法」が公布されるまでの歴史～

① 大幹線計画（明治2年）

明治2年（1869）、日本の鉄道敷設の方針（大幹線計画^{*1}）が決定されました。この計画は、東京と京都を結ぶもので中山道に沿って計画され、東京から高崎・松本・塩尻・多治見・岐阜・大垣などの地点を経て京都に至るものでした。中山道を外れる名古屋や春日井は通過しませんでした。

② 大幹線計画の東海道線への変更（明治19年7月）

大幹線計画は、途中の山岳地帯の工事の難しさなどから計画が進まなくなってしまします。そのため明治19年7月、大幹線計画は中山道沿いから東海道沿いへと変更されました。そして明治22年東海道鉄道（東海道線）が開通しました。

③ 「鉄道敷設法」公布（明治25年6月）

明治政府は、日本の中央部にも鉄道を通す必要性を考えました。そこで中央線の計画が、政府主導で全国鉄道計画の一環として取り上げられるようになりました。計画は、帝国議会の審議を経る中で経済的効果を考え、大都市名古屋まで延長して東海道鉄道に連絡させるものとなります。（図1）

明治25年6月、第三回帝国議会で「鉄道敷設法^{*2}」が議決されます。この法律は、今後敷設する必要のある鉄道路線を定めたものです。その中でも中央線は、第一に着手すべき路線の1つ（筆頭）でした。

この「鉄道敷設法」では、中央線の起点及び経過点について

「神奈川県下八王子若ハ静岡県下御殿場ヨリ山梨
県下甲府及長野県下諏訪ヲ経テ伊那郡若ハ西筑摩
郡ヨリ愛知県下名古屋ニ至ル鉄道」

（図1の点線部分）

とあります。

この「鉄道敷設法」の成立で、中央線が春日井を通る可能性が出てきました。



（図1「東海道鉄道と中央線の予定線」）

鐵道線路測量、全國鐵道線路の測量は十一月
道及び中仙道にては去二十三日測量員五人を東海に派遣したり

(2) 春日井周辺も明治政府は測量した

～中央線の測量開始（明治25年7月～）～

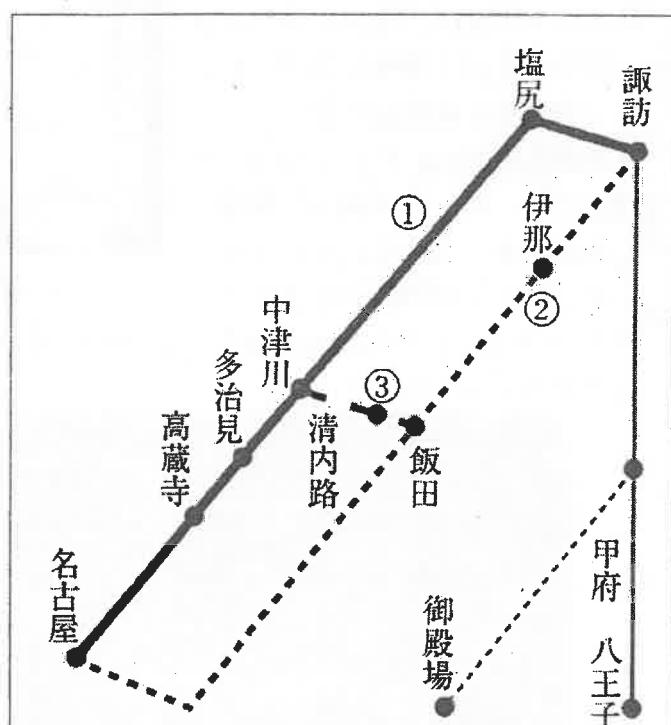
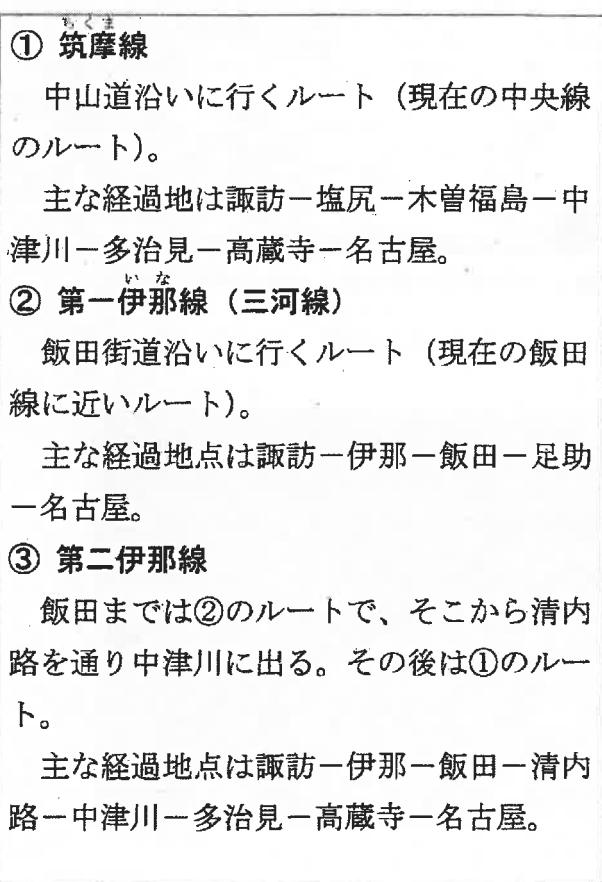
明治25年6月に成立した「鉄道敷設法」では、はっきりとした路線が確定されていませんでした。図1に示されているように、諏訪・名古屋間については2つの敷設予定路線が点線で表わされています。

諏訪・名古屋間の路線を確定させるため、政府は測量調査を開始します。測量調査は測量技師の原口要^{はらぐちかなめ}*3委員長（工学博士）を筆頭に15人体制、全国で行われています。中央線以外でも測量調査の必要な路線が全国にあるためです。そして明治25年11月から始まる第四回帝国議会までに調査は終了するようになりました。（資料1）

中央線の測量調査は明治25年7月28日から12月5日まで3回に分けて行われました。現在の春日井市や瀬戸市周辺も①筑摩線の一部として測量しました。

（「第四回帝国議会衆議院委員会速記録」参照）

原口要らは、諏訪・名古屋間について、下の三つの路線を測量して政府原案を決定しました。（図2）



(図2 「測量した諏訪・名古屋間の路線図」)

(3) 鉄道敷設に町の将来を期待した

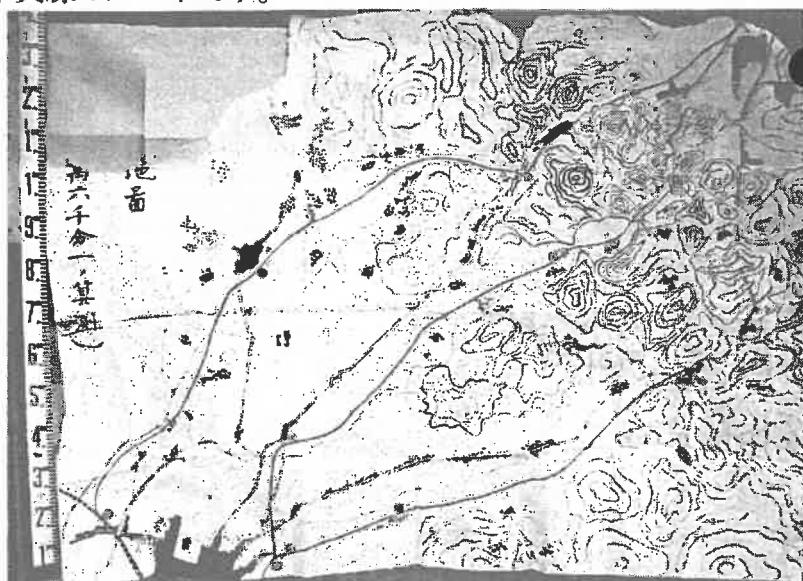
～中央線敷設の誘致合戦（明治 25 年 7 月ごろから盛んになる）～

測量調査が始まると、各地で活発な誘致合戦が展開されるようになります。鉄道敷設には町の発展が期待されていました。第一伊那線、第二伊那線のルートが通る飯田では、町民あげて誘致運動したと新聞報道されています。（「新愛知」明治 25 年 7 月 5 日）あまりにも活発な誘致運動に対して鉄道技師の測量が不正確になることを心配し、「地方有志からの賄賂や飲酒の同席を禁止」するという鐵道庁長官の内訓が出されました。（「新愛知」明治 25 年 8 月 3 日）春日井近郊でも小牧と瀬戸が盛んな誘致運動を行いました。

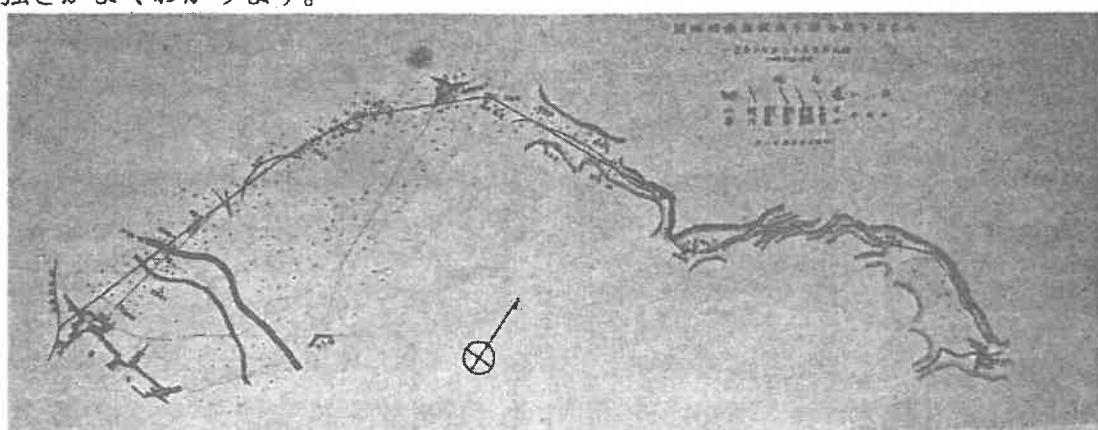
下の写真 3 は明治 26 年ごろ作られたと思われる小牧地区の要望書にみられる中央線計画絵図です。多治見・名古屋間では小牧・高蔵寺（春日井）・瀬戸の 3 ルートが考えられていました。上の線が小牧ルートです。下の線が瀬戸ルートです。そしてその間の線が、高蔵寺ルート（玉川線）で現在の中央線のルートです。

小牧ルートの誘致運動の中心者は、明治 26 年当時の江崎均小牧町長らです。彼らは、中央線のルートについて話し合われた第四回帝国議会へ向けて請願書「中央鉄道布設ノ意見」（明治 26 年 1 月 7 日）を提出しました。（写真 4）一方瀬戸ルートの方は、水野寛瀬戸町長らが中心となり貴族院議長に宛てて「中央鉄道線敷設ニ関スル件ニ付請願」（明治 26 年 2 月 14 日）を提出しました。請願書は、新聞でも大きく取り上げられています。

春日井は小牧や瀬戸に遅れ、明治 26 年 10 月ごろ誘致運動をしています。いずれにしても鉄道敷設への当時の人々の関心の強さがよくわかります。



（写真 3 「中央線計画絵図」小牧市神明社所蔵）



（写真 4 「中央鉄道布設ノ意見」中の
「名古屋多治見間中央鉄道線路略図明治二十五年十二月」 小牧市神明社所蔵）

(4) 中央線の明治政府原案示される

～第一回鉄道会議（明治 26 年 2 月～）～

ア 政府原案は筑摩線

明治政府が行った測量調査の結果は、第一回鉄道会議⁴を経て、第四回帝国議会で審議という形をとります。鉄道会議については、「鉄道敷設法」に定められている明治政府の諮問機関です。

明治 25 年 12 月 13 日から第一回鉄道会議が始まります。鉄道会議の構成員は川上操六議長（陸軍参謀次官）と書記官 1 名及び 22 名の議員です。会議では、中央線をはじめ北陸線、山陽線などの測量調査が行われた比較路線についての話し合いが行われ、政府原案を決定しました。

中央線の話し合いが記録されているのは、明治 26 年 2 月 4・5・6 日の部分です。

2 月 4 日、鉄道会議に先立ち、鉄道関係を管轄する黒田清隆通信大臣から鉄道敷設実測調査について次のような話があります。

「実測調査ノ事業モ略亦完結ヲ告ケマシテ、茲ニ鉄道会議ニ提出シマシテ、諸君ノ審議ヲ煩ハスノ時期ニ到達シマシテゴザリマス」（「第一回鉄道会議議事速記録」）

その後、中央線諏訪・名古屋間について調査結果に基づき、3 つのルートが松本莊一郎鉄道担当主任⁵から示されました。それらをまとめると、表 1 のようになります。

	距離	最急勾配	工費
①筑摩線	約 207km	40 分 1 (25‰)	約 1340 万円
②第一伊那線	約 228km	30 分 1 (33‰)	約 2340 万円
③第二伊那線	約 209km	15 分 1 (67‰)	約 1740 万円

(表 1 「諏訪・名古屋間の 3 ルートの比較」)

（25 ‰ は、1000 メートルで 25 メートル上昇する）

この 3 つのルートについて、松本は距離、勾配、工費、経済的效果を総合的に判断して①の筑摩線が良いと説明しています。（表 1、図 2 参照）

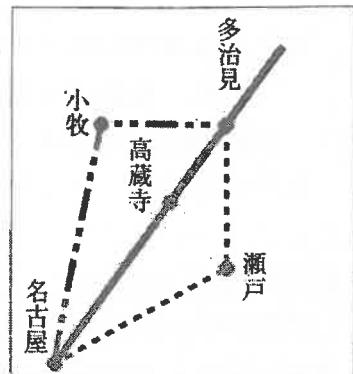
イ 多治見以西の政府原案は高蔵寺ルート

2 月 5 日の鉄道会議では、①②③のルート説明と質疑⁶が行われています。その①筑摩線のルートで多治見以西の政府案は以下のようです。

「多治見ノ対岸ナル長瀬（停車場設置見込）ヲ過キ池田村ヲ経テ再ヒ土岐川谷ニ入り右岸に沿ヒ玉野ニ至ル此間モ亦溪間溪狭窄屈曲甚シキ為メ十六鎖乃至四十三鎖ノ隊道ヲ穿ツ五カ所崖岩ヲ鏟削シ護岸ヲ造築スル等ノ工事困難ナリトス夫ヨリ高蔵寺（停車場設置見込）大留松河戸勝川（停車場設置見込）ヲ経テ庄内川ヲ渡ルく中略平行シテ名古屋笛島停車場ニ達ス」（「第一回鉄道会議議事速記録」）

ここからわかるように、第一回鉄道会議の政府原案は、
高藏寺・勝川を通る高藏寺ルート（現在の中央線のルート）で
す。政府は、多治見以西について比較線として瀬戸ルートを測
量しています。瀬戸ルートについては、次のように記されています。

「此線ハ高藏寺経過線ニ比スレハ地形険惡彼レハ百分一ノ勾配ヲ用フルモ此ハ四十分一ヲ用ヒ土功其他ノ工事モ彼ヨリ困難ニシテ建設費額モ三十余万円ノ増加ヲ要スヘキ等ヲ以テ採用スルヲ得サルノ路線トス」（第一回鉄道会議議事速記録）



(図3 筑摩線 多治見・名古屋間の3ルート)

瀬戸ルートは、高藏寺ルートに比べて勾配が急で工費も30万円余分にかかるので、政府案として採用できない線としています。政府は2つのルートは測量していますが、小牧ルートは測量していません。小牧ルートは、民間の要望書（「中央鉄道布設ノ意見」）に示されています。3つのルートをまとめると以下の通りです。（図3、表2）

・高藏寺ルート（政府予定線）	多治見—高藏寺—勝川—名古屋（現在の中央線のルート）
・瀬戸ルート（政府比較線）	多治見—下半田川—中品野—瀬戸—大森—名古屋
・小牧ルート（民間要望線）	多治見—大原—西尾—小牧—名古屋

（表2 「多治見・名古屋間の経由地」第一回鉄道会議議事速記録、中央鉄道布設ノ意見より作成）

ウ 鉄道会議は筑摩線高藏寺ルートで決定

明治26年2月6日、第一回鉄道会議では諒訪・名古屋間の採決をします。採決の結果は、表3の通りです。

一部③の第二伊那線を支持する人もいましたが、政府案通り①の筑摩線で可決、決定されました。多治見以西も政府案どおりの高藏寺ルートが決定されます。

結果は下の資料2のようすぐに報道されています。

（表3 「採決の結果」）

	数
①筑摩線	17
②第一伊那線	0
③第二伊那線	6

●鉄道会議 目を刮して左の一報を見よ、鉄道運動の一大変象は来れり、其肝膽を碎き、熱涙を注で運動し居たる、各比較線は、鉄道庁の意見通りに、鉄道会議に於て決したり、敗者に取りては、此上の運動、益々困難なるべし。

昨日鉄道会議に於て各比較線は鉄道庁見込み通りに可決せり

（昨日午後零時四十分東京特發電報）資料2（「鉄道会議」「新愛知」明治26年2月8日）

第一伊那線を推していた「新愛知」（現中日新聞）の残念がる様子がよくわかります。

(5) 中央線の審議が紛糾、結論は第五回帝国議会に持越し

～第四回帝国議会（明治 26 年 2 月）～

ア 第四回帝国議会の審議日程

政府原案は国会で承認を得るために、第四回帝国議会^{*}（中央線の審議は明治 26 年 2 月 16 日から 21 日）に「鉄道比較線路決定に関する法律案」の一部として提案されます。帝国議会では白熱した議論が展開され、意外な展開と結末が待ち受けていました。

2 月 16 日、衆議院第一議会で審議日程を決定します。重要な法案なため、十分な審議がされるよう鉄道委員会で審議することが決定されました。委員会の委員 9 名は、選挙で決定しました。審議日程をまとめると表 4 のようになります。

この法案では、中央線の諏訪・名古屋間の路線について

衆議院での議事日程	
2 月 16 日	衆議院第一議会で審議日程を決定
2 月 17～19 日	衆議院鉄道委員会で審議、採決
2 月 21 日	衆議院第一議会で審議、採決

（表 4 「中央線審議の議事日程」）

「長野県下諏訪ヲ経テ西筑摩郡ヨリ愛知県下名古屋ニ至ル鉄道」

（「第四回帝国議会議事速記録」）

というように鉄道会議で承認された筑摩線高藏寺ルートを政府案として提案しています。

イ 衆議院鉄道委員会では、多治見以西は瀬戸ルートで決定される

明治 26 年 2 月 17, 18, 19 日に行われました衆議院鉄道委員会では、第一回鉄道会議以上に話し合いが紛糾します。問題となったのは、次の 2 点です。

- ・諏訪・名古屋間を政府原案の①筑摩線にするのか、②第二伊那線にするのか
- ・多治見以西のルートで、③高藏寺ルートにするのか、④瀬戸ルートにするのか

2 月 17 日、経済的効果から④瀬戸ルートを主張する青山朗議員（愛知県選出）に対して松本莊一郎鉄道主任は、「瀬戸は陶磁器産業が盛んで輸出入も多いので路線を測量したが勾配が悪く将来永く鉄道を利用する上で良くないと考え採用しないことに決定した」（「第四回衆議院委員会速記録」を参考に要約）と説明しています。

2 月 18 日の衆議院鉄道委員会に提出された比較説明文書を基に多治見以西の 3 つのルートをまとめると、下表 5 のようになります。

路 線	距 離	最急勾配	工 費	所要時間
高藏寺ルート③	約 38.3km	10 分 1(10‰)	約 212 万 5 千円	1 時間 7 分
瀬戸ルート ④	約 42km	40 分 1(25‰)	約 244 万 4 千円	1 時間 26 分
小牧ルート ⑤	政府は未測量	（比較線の対象外で民間の要望線）		

（表 5 「多治見・名古屋間の 3 ルートの比較」 第四回帝国議会衆議院委員会速記録を参考に作成）

この表から、瀬戸ルートは高藏寺ルートに比べ、路線距離において約3.7キロメートル、工費約32万円、時間は19分余分にかかります。勾配も高藏寺ルートの方がはるかに平坦であることがわかります。(写真5参照)

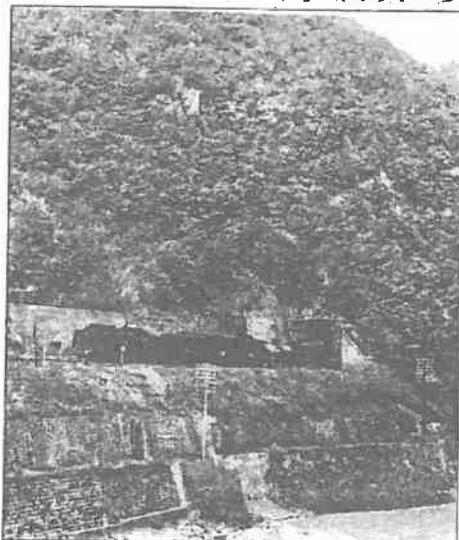


写真5 「平坦な土岐川沿いを走る汽車」
昭和41年 加藤弘行氏 撮影

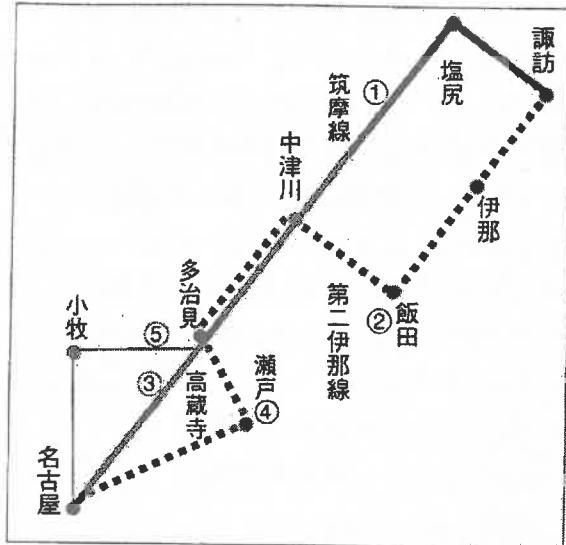


図4 「委員会で採択された路線」
太線が政府原案、点線が採択された路線

2月19日、いよいよ委員会の採決の結果が出されます。政府案の筑摩線高藏寺ルートに対して2本の修正案が出されます。結局、委員会としては②の第二伊那線を採り、多治見以西も瀬戸ルートを採択しました。第二伊那線を採用する理由は、「勾配が急でアプト式*7を用いなければならないが、人口の多い伊那地方を通るという経済的見地から採用する。同様に、瀬戸ルートも後の経済的效果を考えて採用する。」というものです。(「第四回衆議院委員会速記録」)

衆議院鉄道委員会で採択された諏訪・名古屋間の路線は、図4点線のようになります。委員会の決定の様子は新聞ですぐに取り上げられます。

ウ 「鉄道比較線路決定ニ関スル法律案」成立せず

鉄道委員会を受けた衆議院第一議会の続きでは、またもや話は一転、思わぬ展開が待ち受けていました。明治26年2月21日、島田三郎議員(しまださぶろう)（2月17日から19日の委員会に参加していた委員の一人）が次のような緊急動議を出します。

「鉄道比較線路決定ニ関スル法律案ハ其調査甚ダ不十分ニシテ再調査ヲ要スルニヨリ第五議会マデ其決議ヲ延期スルモノトス」(「第四回帝国議会議事速記録」)

これがわずかの差（賛成136、反対130）で可決されてしまいました。結局政府の調査不足で議決できませんでした。中央線のルートの決定は、第五回帝国議会以後に持ち越されました。

(6) 春日井からも中央線の要望書が出される

～拍車がかかった誘致運動（明治 26 年 10 月ごろ～）～

ア 瀬戸から再三の要望書が出される

第四回帝国議会で路線が決定しなかつたため、第五回、六回の帝国議会に向けて誘致運動もさらに過熱しました。

瀬戸の陶磁器業者が第五回帝国議会に向け、再度「中央鉄道敷設線路選択ノ儀ニ付請願」（明治 26 年 11 月）を出しています。ここでは瀬戸ルートと高藏寺ルートを比較して瀬戸ルートが優れていることを述べています。

さらに、第六回帝国議会に向けて再々度「中央鉄道瀬戸経過線選定理由書」（明治 27 年 5 月）を出しています。ここでは瀬戸ルート、小牧ルート、高藏寺ルートを図等で比較して瀬戸ルートを選ぶように請願しています。

イ 政府原案を推した高藏寺ルートの請願書「中央鉄道玉川線選定趣意書」出される

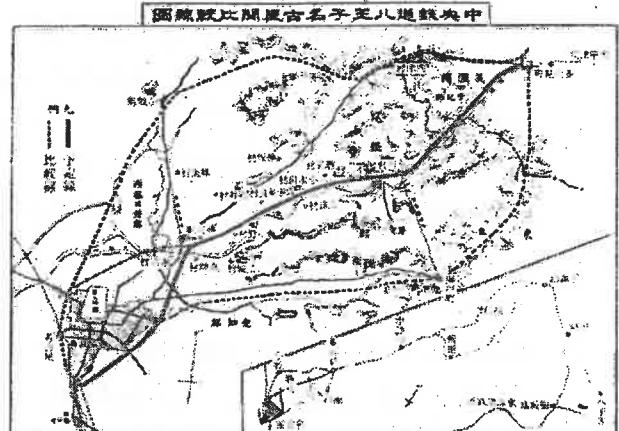
高藏寺ルートの請願書には「中央鉄道玉川線選定趣意書」^{*8}があります。

これには、吉田留三郎玉川村長、長谷川五郎勝川町長はじめ近隣町村長 27 名が名を連ねています。明治 26 年 10 月ごろに書かれたものと思われます。この請願書を出す理由として

「多治見以西の線路は、ほぼ玉川・勝川を経て名古屋に至るルートで決まっているのに関わらず、瀬戸ルート、小牧ルートと、比較線を唱えて盛んに運動しているものがいる。これを見過ごすことが出来ないので発表した」（資料 3）

とあります。つまりこの要望書は、明治政府の原案を支持する春日井地区の請願書です。

27 の町村長についてまとめると表 6 のようになります。春日井地区に限っていようと、片山村と内津村の村長のみがこの連署に参加していません。では、なぜ片山村（牛山・大手地区など）と内津村（内津・西尾・明知地区）は参加していないのでしょうか。これは高藏寺ルート（玉川線）よりは小牧ルートの方が近いという理由が考えられます。



(資料 3 「中央鉄道八王子名古屋間比較線図」
春日井市教育委員会所蔵)

	連署に参加	不参加
現春日井市内	玉川村 勝川町 和爾良村 小木田村 柏井村 不二村 小野村 雛五村 神坂村 下原村 八幡村 味美村 田楽村 春日井村	片山村 内津村
現春日井市外	二条村 志段村 高間村 掛川村 豊場村 志段味村 如意村 味鋤村 萩野村 川中村 六郷村 金城村 清水町他	

(表 6 「中央鉄道玉川線選定趣意書に見られる町村」)

(7) 幻に終わった名古屋・中津川間私設鉄道計画

～中央線私設鉄道計画（明治 26 年 11 月）～

明治 26 年 9 月 22 日「扶桑新聞」には、中央線を延長して東京・大阪間を私設鉄道で結ぼうとする大計画記事があります。（資料 4）この計画は、中央線の決定が第四回帝国議会で延期されたことを契機に、東京・大坂間を私設鉄道により 13~14 時間で結ぶという計画です。当時の東海道鉄道が東京・大阪間を 18 時間もかかっていたことを考えると画期的な計画といえますが、実現には至りませんでした。

明治 26 年 11 月 2 日「扶桑新聞」には、名古屋・中津川間を私設鉄道で結ぶという計画があり、出願したという記事があります。（資料 5）42 名の連署の中には、堀尾茂助泰晴（地租改正反対運動で活躍した堀尾茂助義康の子）の名前もあります。しかし、官設の中央線が明治 27 年の第六回帝国議会で決定したので、認可されませんでした。

○ 中央鉄道私設の大計画

第十五国立銀行の営業期限は明治三十年にて満期となるを以て、満期後の処分方法に就き協議中の趣きは既に扶桑に記せしが、重役並に株主の一部は満期後は銀行の財産四千余万円の中三千万円を以て、東京より名古屋に至る中央鉄道をば広軌道にて敷設し進んで大阪まで広軌道鉄道となし、以て東西両京を連絡せんとの議を唱へ居る物あり。今其詳細を聞くに此議の發意者は雨宮敬次郎氏にして、之を有力なる華族に説き是非とも遂行せしめんと昨今奔走中なり。

（中略）幸ひ中央鉄道は第四議会に於て其決定を延期し第五議会を俟て特に決定せんとするものなれば、此際之を華族に於て引受け広軌道を以て此間を敷設し進んで大坂まで延長せば、今日の東海道鉄道にて十八時間費すものは十三四時間にて到着すべく今日一汽閑車にて二百噸を牽くものは三百三四十噸を牽くべし。從て賃金も廉にして其便利大なれば東京、大坂間に往来する旅客、貨物は皆此鉄道に乗すべし。今日の東海道鉄道には五分以上の利益ありと云へば、此鉄道には中央鉄道特有の利益をも加はれば七八分以上の利益は必らず之れあるべし。加ふるに内国各所の官私設鉄道追々延長し拡張せば、東京、大坂間の旅客、貨物は益々増加すべければ、其事業の確実なるその利益の多量なる華族団体の事業として、また華族の世襲財産として、恐らく之れに勝るもの他になかるべし。政府に於ても広軌鉄道は軍用上最も必要にして、特に中央鉄道及び大坂までも広軌道を為す事は最も其希望する所なれば、出願の場合に至らば直ちに許可せらるべしと云ふに在りと

（資料 4 「中央鉄道私設の大計画」 「扶桑新聞」明治 26 年 9 月 22 日）

（資料 5 「私設鐵道敷設願」
「扶桑新聞」明治 26 年 11 月 2 日）

○ 私設鐵道敷設願
中津川間の私設鐵道敷設の件は奥田正香、吉田、岡本清三等四十二名連署して昨日其筋へ出願せしむが、該經費豫算額は四百万圓なりと

(8) 解散のため中央線について審議されず

～第五回帝国議会（明治 26 年 11 月）～

明治 26 年 11 月 28 日から 12 月 30 日まで第五回帝国議会が開催されましたが、この第五回帝国議会では衆議院が直ちに解散されています。そのため中央線の路線決定についての話し合ひではなく、第六回帝国議会に決議をまたもや持ち越すことになりました。

(9) ついに中央線の路線が現在のルートに決定

～第六回帝国議会（明治 27 年 5 月）～

明治 27 年 5 月に入り、再び鉄道関係の記事が新聞紙上を賑わしました。政府が第六回帝国議会に向けて、「比較線路決定ニ關スル法律案」を再提出することに決定したためです。（「新愛知」明治 27 年 5 月 2 日）

明治 27 年 5 月 15 日から第六回帝国議会が開催されています。その中で、中央線の審議日程は表 7 のようです。

前回は調査不足により法律案を成立させられなかったのですが、政府は今回も同様に①筑摩線高藏寺ルートを政府案として提案しています。

5 月 17 日、衆議院第一議会では、委員会で審議することを決定します。委員は選挙により 9 名で構成されました。

5 月 19 日～22 日に中央線の路線について、委員会で話し合われます。ここでは大きな意見も出ず、政府原案①の筑摩線高藏寺ルートを決定しています。

5 月 23 日、第二議会が開かれます。ここでは、諏訪・名古屋間について 2 本の修正案が提出されています。第四回帝国議会の衆議院鉄道委員会で可決された第二伊那線（清内路線）と瀬戸ルートです。しかし今回は少数であつさりと否決されています。そして政府案どおり可決決定されます。続く第三議会でも同様に可決されました。

瀬戸ルート、小牧ルートが政府原案である高藏寺ルート（玉川線）に敗れました。第六回帝国議会の決定の様子は、新聞にすぐに掲載されました。右の新聞記事からは、瀬戸ルートや小牧ルートを支持して積極的に誘致運動をしてきた人々の無念さが伝わってきます。（資料 6）

続いて法案は 5 月 25 日から貴族院で話し合いが始まり、衆議院と同様に可決、決定されました。

（以上「第六回帝国議会議事速記録」）

明治 26 年 6 月、法律第 6 号をもって中央線の敷設が決定しました。ついに鉄道が春日井にやってくることになりました。

衆議院での議事日程	
5 月 17 日	衆議院第一議会で審議日程を決定
5 月 19～22 日	衆議院鉄道比較線路決定ニ關スル法律案外七件審査特別委員会で審議、決定
5 月 23 日	衆議院第二、三議会で審議・採決、最終決定

（表 7 「第六回帝国議会衆議院議事日程」）

（資料 6
明治 27 年 5 月 25 日付「扶桑新聞」より）

一ひ川中瀬戸線及小牧線 方ならずと聞く 中央鐵道比較線中瀬戸線小牧線共破れ竟に玉昨年以來競争激しかりし

2 春日井に鉄道がやってきた

(1) 鉄道敷設の準備は整った

～予算とルートの確定（明治29年1月～）～

明治27年6月に中央線の敷設が決定されましたが、その次に解決しなければならないことは建設費等金銭面の問題です。そのために政府は、明治29年1月、第九回帝国議会に八王子・名古屋間の鉄道建設費を明治28年度以降7か年度の継続費として2040万円の予算で議決させます。その様子を明治29年1月22日「扶桑新聞」は、「鉄道中央線路八王子名古屋間本日午前予算委員会に於て可決されたり」と報じています。もちろん、この予算では足りないので帝国議会で審議を重ね、最終的には第十八回帝国議会で総額が約4570万円となりました。

明治29年4月、政府は中央線敷設工事のため、名古屋に鉄道局出張所を設けます。所長には逓信省の鉄道技師を任命し、工事準備に取りかかります。しかし、まだ未解決の問題がありました。それは、名古屋地区で、ルートを変更して名古屋の城北部分を通過させ距離にして2哩（約3.2km）を短縮させ、建設工費約20万円を安くしようとする構想があつたことです。これに対して当初の案どおりを主張する住民が、「名古屋東部停車場設置同盟」を結成して誘致運動を展開します。一方、城北部に停車場を誘致しようとする住民もあり、両者は激しく対立します。結局、明治29年9月には東部停車場設置にまとまり、明治33年7月に千種駅が誕生しました。（写真6）こうして予算と名古屋・多治見間のルートが確定し、いよいよ鉄道用地買収、敷設工事へと進んでいきます。



（写真6）「中央線開通時の千種駅」

『写真に見る明治の名古屋』昭和44年
名古屋市教育委員会発行より転載

（2）鉄道用地の買収価格は低価格？

～鉄道用地買収（明治29年ごろ～）～

工区（区間）	施工種別	着工年月	竣工年月
庄内川橋梁	直営	明治29年11月	明治31年5月
第4工区（庄内川橋梁～内津川）	請負	明治32年2月	明治32年11月
第5工区（内津川～高藏寺）	請負	明治32年4月	明治33年10月
第6工区（高藏寺～玉野）	請負	明治32年6月	明治33年1月
第7、8工区（玉野～池田）	直営	明治29年11月	明治33年7月

（表8 工区割 『日本国有鉄道百年史』と明治32年6月3日付「扶桑新聞」を参照）

中央線の名古屋・多治見間の工事は矢田川橋梁、庄内川橋梁と、第1工区から第9工区に分けて行われました。その内の難工事が予想された矢田川、庄内川両橋梁とトンネ

鉄道敷地代価取調書 明治三十年三月十三日

西切野	字名
ヘ略	地番
田	地種目
一全	等級
二全	反別
三一五	地鉄道敷
四二一八三	反金
以下略	代買上
全	一坪當り
全	代買金
勝川町	住所
	氏名

ル部分の多い第7,8工区については、名古屋鉄道作業局の直営で、その他の工区は業者入札の請負という形をとりました。現春日井市の部分をまとめたものが表8です。春日井地区の工区については6つに分けられています。明治29年10月7日「扶桑新聞」は、「中央鉄道用地買収協議会」と題して用地買収主任を決定し、愛知県庁内で協議会が開催されたことを報じています。この頃から中央線の鉄道用地買収が本格化してきたことがわかります。

明治30年4月2日「扶桑新聞」は「中央鉄道用地に係る運動」と題して「土地補償金標準調査の趣は結局時価に相当する補償を要するは勿論」とし、池田・豊岡村長(岐阜県)と「尾張東春日井郡玉川村長長江初太郎、籬吾村長伊藤安造和爾良村林小参其他地主數十名茲に協議を凝し一定の方針を定め岐阜県庁及愛知県両県に対し上申書をするの計画なり」と報じています。

これは、鉄道用地買収の補償金が低価格になることを恐れて岐阜・愛知の中央線沿線(4~6工区)町村長が連携するというものです。

「勝川町役場の記録」(春日井市教育委員会所蔵)に鉄道用地買収がみられるようになるのも明治30年ごろからです。明治30年3月13日、東春日井郡長に提出した勝川町に住む地主総代の資料が残っています。(右資料7)そこには、勝川町内で鉄道敷地に該当する地主のべ152人分の買い上げ願いの価格が示されています。それによると、鉄道用地買い上げ願い価格は、1坪当たり約2円というもので統一し、要求をしています。

同年4月9日には、鉄道によって分裂してしまった残地についても同額の坪2円で買い上げてほしいという願い(35人分)が出されています。熱田停車場が1坪0.5円を作業局が提案していることから、少し買い上げ願いの希望価格が高いように思われます。

なお、地主総代は、鉄道残地の買い上げ願いを出した約2年後の明治32年5月6日付で東春日井郡長に同様な願いを再提出しています。このときには、買い上げ額が坪2円であったものを1円に下げています。この時には既に鉄道用地は買収され工事も始まっていました。ということから考えると、勝川地区の鉄道用地も坪1円程度(現在の価格で約2万円)で買収されたのではないかと想像できます。政府の買収金額は、今の勝川町の土地価格からするとかなりの低価格の買い上げのようですが、当時の状況では相当価格だったのかもしれません。また、鉄道残地の買収については認められなかったと思われます。

明治32年2月9日「扶桑新聞」では、東春日井郡柏井村の一部を除き大方中央鉄道線の用地買収は終了したと報じています。

(3) やはり予想通りの難工事！

～中央線の工事始まる～

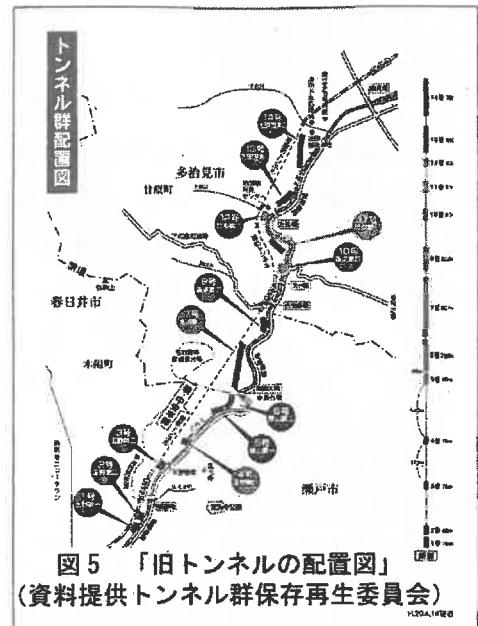
①玉野・多治見間の難工事（明治 29 年 11 月～）

明治 29 年 11 月 14 日「扶桑新聞」は、「中央鉄道線工事」と題して、

「愛知県下の分にては尾張東春日井郡玉川村と美濃可児郡池田村大字諏訪の国境に一大隧道を掘削するを以て第一着手」

と報じています。まず、最初は玉野・多治見間（第 7～9 工区）のトンネル工事（5, 6, 7 号トンネル）から始まったことがわかります。（表 8 工区割、図 5 旧トンネルの配置図参照）

玉野・多治見間は 14 ものトンネルが掘られました。トンネルについては、「明治初期に来日し、日本鉄道の父といわれる英国人技師エドモント・モレルの薰陶を受けた技師によりイギリス積みレンガの堅牢さを重視した技法をとどめています」。（トンネル群保存再生委員会資料）

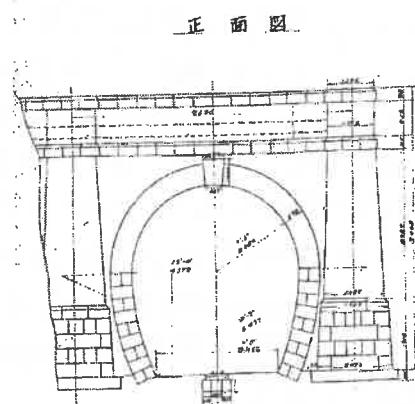


当時はツルハシとスコップが掘削の主流でした。明治 30 年 11 月 23 日付「扶桑新聞」は次のように報じています。報道から、材料の調達が思うようにいかないなど工事の大変な様子がわかります。

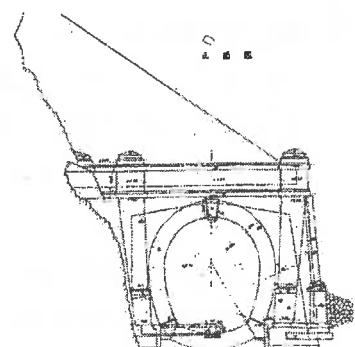
「建築資料運搬の通路たるや第十号の隧道の如きは名古屋より下街道を経て池田に達しむるの外途なきが故に内津峠の峻坂を避くる能はず加ふるに該街道は、東濃名古屋間唯一の要路たるが故に乗馬の往来頻繁を極め隨て道路破損を來し雨天の際は非常の困難を成せり又其他の隨道の運搬するものは下街道の鳥居松より分岐し邊陬の里道迂回し一旦玉野に集め更に小運送を以て配給するの計画にして<中略>材料の供給意の如くならず」



(資料 8 「物品購買広告」
「扶桑新聞」明治 30 年 4 月 14 日)



(資料 9 「玉野第三隧道西坑門正面図」と「隠れ山第二隧道正面図」 資料提供 東海旅客鉄道株式会社)



玉川村と池田間の工事の材料を調達するために、遞信省鉄道局経理課は明治29年7月から新聞広告も出し、入札で物品を購入しています。(資料8) なお、トンネルの絵図面も残されています。(資料9)

トンネル工事中には、事故も起きています。第6号トンネルは土岐川に接近している区間です。明治30年4月には大雨のため西坑門外部分が崩壊する事故が起きています。(『日本本国有鉄道百年史』) 第5号トンネル工事でも同年11月21日、坑夫6名の死者を出す大事故が起きています。事故の様子を明治30年11月27日「扶桑新聞」は「中央鉄道隧道崩壊の詳報」と題して次のように報じています。

「中央鉄道線中なる尾張東春日井郡玉川村大字玉野字外ノ原小字隠れ山第五隧道は長五十間余にして其内部煉瓦積立工事中去二十一日午後零時五十とも覺しき頃東坑門山上の巖石俄然崩壊し折しも坑内に働き居りし坑夫五名土方一名巖石の下に埋没せられたり而して瓦壊せし長さは五間程にして巖石面積は五六十坪計りにして巨大なる巖石堆積し人力を以て取り除くる能はざるに付き詮方なく「ダイナマイト」三百発余を用みて破碎し、人夫三百名を昼夜間断なく役使して廿五日午後一時頃即五日目に至り漸く六人の死体を掘り出すことを得たり(後略)」

まさしく第一回鉄道会議で難工事を予想していたことが現実となりました。工事は明治33年7月に終了しています。同年7月、この工事の犠牲者の慰靈碑が玉野町の太平寺に建てられましたが、平成11年定光寺駅近くに殉職者慰靈碑が移設されました。

昭和41年中央線の複線高速化の工事が行われ、新しいトンネルができました。そして当初の定光寺・多治見間の路線は廃線となりました。この旧トンネルの内13個(1つは古虎渓駅が出来るとき消滅)については、明治の面影が残り、一部を見ることができます。現在トンネル群保存再生運動も行われています。(写真7、8)



(写真7 「事故の起きた旧5号トンネルを走る汽車」 昭和36年 加藤弘行氏 撮影)



(写真8 「殉職者慰靈碑」玉川小木一ムページから)

②庄内川橋梁工事（明治 29 年 11 月～）

庄内川の橋梁工事も名古屋鉄道作業局直営で、明治 29 年 11 月から始まります。橋梁の長さは、約 800 尺（240m）ということで、かなりの大工事となります。従ってトンネル工事の場合と同様に早くから着手されました。

この橋梁工事に対しては、勝川町役場資料に工事の変更の請願書が残されています。これは、だれに宛てたかは不明ですが、林小參和爾良村長ら 4 名の町村長が代表して明治 30 年 3 月に請願しています。

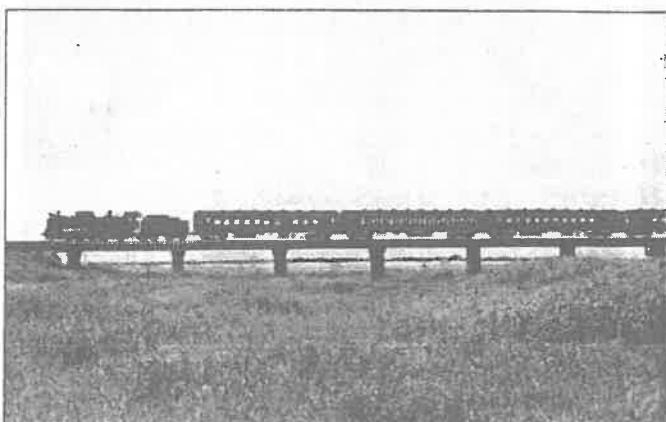
内容を要約すると

「庄内川の橋脚は、総計 17 基で幅が 1 基 4 尺 5 寸で計画されています。合計すると 75 尺 5 寸（約 23m）になります。これでは庄内川の流れに障害となります。昨年 29 年 9 月の洪水では堤防が決壊しています。工事の変更願いを出しましたが、そのような心配はないという報告書が出されました。しかし、このまでは昨年の堤防決壊以上の惨状となることは目に見えています。再度工事の変更をお願いしたい」

庄内川鉄橋架設二付
堤防嵩置工事ノ請願
東春日井郡和爾良村長林小參外四名各
町村ヲ代表シ謹テ請願書ヲ呈ス
目下本県東春日井郡庄内川河域ニ中央鉄
道線要路トシテ鉄橋架設ノ御計画有之
右ハ橋脚拾七基ヨリ成リ其一基ノ幅
員四尺五寸ナルヲ以テ總計七拾五尺五寸
ノ幅員ハ即ハチ庄内川ノ流水面積ヲ障碍
スル事明白ナルヲ測知シヘ以下略

というものです。計画されている橋脚が大きすぎて洪水の危険性が高くなることを指摘しています。これに対する返答はなく、庄内川橋梁工事は明治 31 年 5 月にはほぼ終了しています。（資料 10）

現在の庄内川にかかる橋梁は新しく付け替えられたものです。新しい橋梁の数メートル下流には、一部旧橋梁の跡が残されています。（写真 9, 10）



（写真 9 「庄内川旧橋梁を渡る汽車」 S35 年

加藤弘行氏 撮影）



（写真 10 「現在に残る庄内川橋梁跡」

平成 20 年 撮影）

中央鉄道勝川停車場ノ義ニ付請願
愛知県東春日井郡勝川町会ノ決議ヲ
以テ中央鉄道線中本町ニ建設セラ
レントスル停車場ノ義ニ付請願ス
本請願ノ要領ハ政府ノ予定セラレタ
ル同停車場ノ位置ヲ本町内ニ於テ尤モ
便益ノ地ニ変更セントスルニアリハ以下略▼

③庄内川橋梁～内津川間の工事（明治32年2月～）

ア 勝川駅の位置の要望

「中央鉄道勝川停車場ノ義ニ付請願」（資料 11）は、勝川～内津川の工事が始まる以前の明治30年前後のものと考えられます。これには、

「勝川町会の決議により、鉄道庁の計画した勝川停車場（駅）の位置について駅を利用する人が利用しやすいようにもう少し西方にして、町の中心に近い位置にしてください。土地も安く提供します。」

という内容が記されています。

明治30年ごろの勝川町の中心は、現在より西に位置していました。駅^{*9}は小野村の位置に計画されていたために当時の中心地から離れ不便になると考えられていました。しかしこれについての回答は残っていません。当初の予定通り、駅の位置は変更されないまま工事へと進んでいきます。

イ 勝川地区の工事設計書

勝川地区が含まれる第4工区の庄内川橋梁～内津川の工事については、明治32年2月から始まります。

「官設中央鉄道線路勝川町地内設計書」^{マイル}
(資料 12)は、勝川町地内の名古屋から8哩^{チャーン}地点から9哩20鎖（約14.8km 地点）地点過ぎまでの約1.3km の勝川町地内の工事設計書です。

一番最初に書かれているのは名古屋から13.5km 地点の堤防踏み切りです。（図 6④）これは庄内川を渡った所（春日井市側）に作られるものです。長さは、19尺（約5.7メートル）でかなり大きなものです。そのほかの踏み切りは3尺（約90cm）から6尺（約1m80cm）です。二つ目に「晴渠」とあるのは、線路の下をくぐる小トンネル（人の通行や用水用に利用するもの）です。（写真 11）

設計書にみられる大きな橋梁3つは、庄内川に近い方から勝川橋梁、鎧塙橋梁、地蔵池橋梁と呼ばれるものです。わずか、1.3km の勝川地区に3つの大きな橋梁が計画されました。設計書に見られる比較的大きな橋梁①（勝川橋梁）、②（鎧塙橋梁）、③（地蔵池橋梁）を表と図にまとめると次のようになります。（表 9、図 6、写真 12 参照）

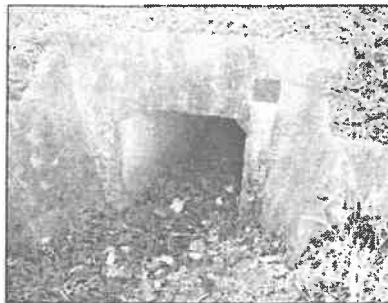
							勝川	町村名	大字名	官設中央鉄道線路勝川町地内設計書
以下略	"	"	"	"	"	"	八	哩	鎖	
四九	四八	四七	四五	四一	四〇	三七	三六	三六	三五	
踏切	土管	土管	晴渠	土管	晴渠	堤防踏切			品目	
三〇〇	一五〇	一五〇	〇〇〇	一五〇	〇〇〇	九〇〇	九〇〇	九〇〇	経長巾	
一一	一一	一一	数							

橋梁	庄内川堤防からの距離	長さ、規模
①勝川橋梁	北へ約350m	12000尺(約36m) 中
②鎧塚橋梁	北へ約500m	16000尺(約48m) 大
③地蔵池橋梁	北へ約700m	16000尺(約48m) 大

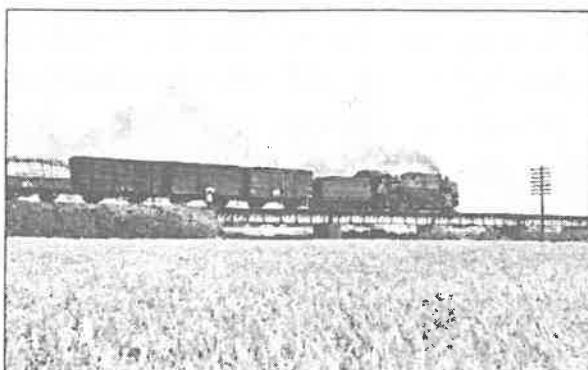
(表9 「工事設計書に見られる勝川町内の三大橋梁」)



(図6 明治24年測図、43年修正の勝川付近の地図)



(写真11「庄内川橋梁付近の渠」平成20年撮影)



(写真12「地蔵池橋梁③上を走る貨物列車」昭和35年 加藤弘行氏 撮影)

ウ 勝川地区の橋梁と踏み切りの申請書

鉄道工事が始まる前の明治30年8月9日、
當時の丹羽正雄勝川町長が長塚地区に橋梁、
苗田、南東山地区に開渠(小トンネル)と
南東山、笠原地区に踏み切りの増架設を愛知
県知事に申請しています。(資料13)

これによると、

「勝川町は低地のため一度激しい雨が降る
と水が溜まってしまい排水が難しい。その
ため鉄道局では中央線は堤防のように高
く敷設される計画と聞いています。しかし
そうすると耕作に不便ですので、踏切を作
って住民の不便をなくしてください。また、排水のために橋梁や溝を作つて水の停滞を
なくしてください。」

と申し出ています。

笠原 以下文書略	ル	南東山	苗田	長塚		字
				九〇〇	七二	
一九八	五四	開渠	土管踏切	橋梁	橋梁	哩頭
踏切	踏切	開渠	開渠	橋梁	橋梁	名称
無	無	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	數
六〇〇	六〇〇	八〇〇	一〇〇	一一〇〇〇	一一〇〇〇	數

(資料13 「悪水路踏み切り申請書の一部」) 春日井市教育委員会所蔵
鉄道線路橋梁用悪水路踏切等増架設ノ義申請
東春日井郡勝川町

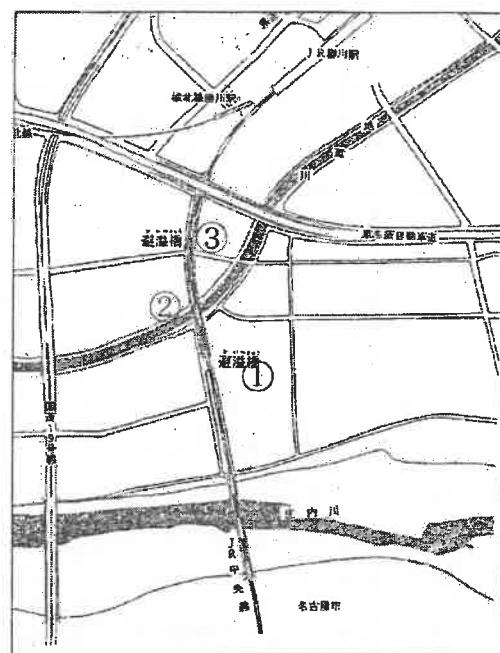
この要望された橋梁が長塚にある①勝川橋梁です。勝川橋梁については、当初の鉄道局の計画では半分の長さの6,000尺^{しゃく}（約18メートル）になっているものを勝川町で設計したように12,000尺（約36メートル）にしてほしいと申請しています。

勝川地区は、低地のために何度も洪水の被害にあっています。そのために、汽車が通る路線は、堤防のように高く設計する必要がありました。しかし、それでは住民の往来や水の排出に支障が出てくるため、橋梁を大きく作って水が流れるようにする（避溢橋^{*10}とする）必要があります。そのために勝川橋梁を長くする必要がありました。（写真13）同様に、渠^{*10}（小トンネル）も鉄道局の計画では小さすぎるため大きくしてほしいと申し出ています。

また、踏切2つについては鉄道局の計画にはなかつたものを要望しています。残念ながら橋梁や渠、踏切の増設要望の結果がどうなったかについては、資料が残っていないためわかりません。

中央線の敷設後の①勝川橋梁、②鎧塚橋梁、③地蔵池橋梁はどうなったのでしょうか。地蔵川は昭和37年に改修工事が行われ図7のように流れをかえます。旧地蔵川支流が本流となります。旧地蔵川本流はなくなりました。中央線の橋梁も①勝川橋梁（避溢橋）、②地蔵川新橋梁（旧鎧塚橋梁）、③地蔵池橋梁（避溢橋）となります。（図7、写真13）さらに現在、勝川駅から庄内川までの区間、高架化工事が行われ、平成18年に下り線の地蔵池橋梁がなくなりました。上り線については現在工事中です。

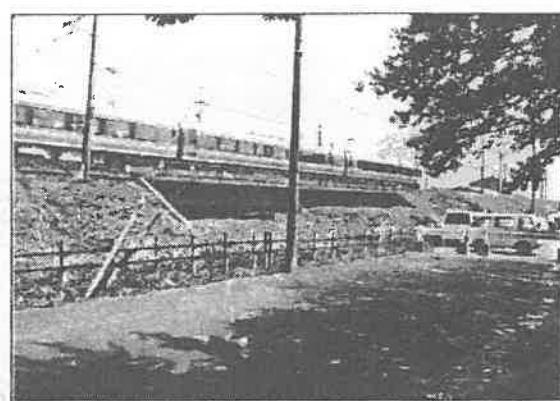
なお、春日井市教育委員会にはJR東海から寄贈を受けた鎧塚橋梁と地蔵池橋梁の旧プレートが残されています。（資料14）



(図7 「平成10年ごろの勝川付近の地図」
春日井市教育委員会平成12年度民俗企画展「春日井の交通」より転載)



(資料14 「鎧塚橋梁プレート」春日井市教育委員会所蔵)



(写真13 「①の避溢橋上を走る特急しなの」

平成11年ごろ撮影)

④内津川～玉野間の工事（明治32年4月～）

庄内川橋梁～内津川（第4工区）の工事から2ヵ月後の明治32年4月には、内津川～高藏寺（第5工区）の工事が始まります。さらにその2ヵ月後の明治32年6月には、高藏寺～玉野（第6工区）の工事が始まります。^{うけおい}請負入札区間については、「扶桑新聞」等に競争入札の広告を出しています。明治32年6月3日「扶桑新聞」を基に明治32年6月時点の春日井地区の工事の進捗状況^{しんちょくじょうきょう}を表にまとめると表10のようになります。

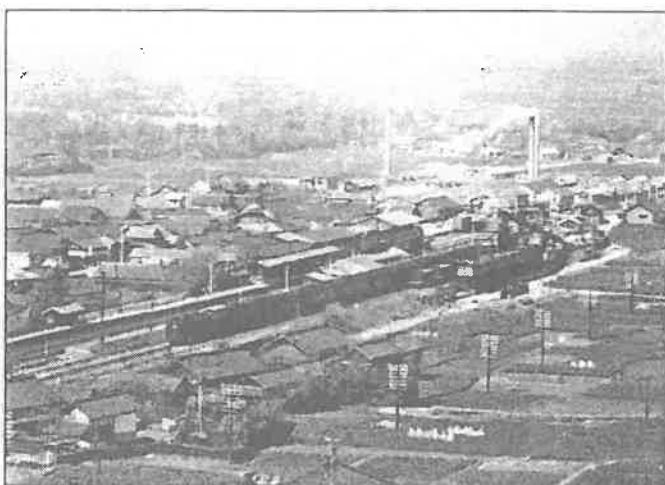
工区	進捗状況
庄内川橋梁	ほぼ、終了
第4工区	工事中（田村組が担当）
第5工区	工事中（杉井組が担当）
第6工区	入札前（6/5入札）で工事はされていない。
第7,8工区	1～4号トンネルは最近着手したばかり 8号は3割、9号は5割、10号は8割終了 5～7、11～14号トンネルは終了

（表10 「明治32年6月現在の工事の進捗状況」）

工事は、当初明治32年度に終了を予定していましたが、トンネル部分の遅れがあり、明治33年度にずれこんでいます。そして明治33年7月の開通式前に、工事は一部を残して終了します。

内津川～玉野区間には、高藏寺駅があります。高藏寺の駅の位置が住民の希望で変わったという言い伝えがあります。しかし、「中央鉄道玉川線選定趣意書」の高藏寺駅の位置を見る限り、駅の位置は明治政府の考えた当初の予定通りの位置です。

なお、中央線の開通間近の明治33年7月5日付で明治33年当時の森国太郎玉川村村長が通信大臣に「明治33年2月9日付けで、高藏寺駅を玉川駅に変更することについて、一度要望したが返事がないのでもう一度要望」しています。これには、しかし、現実問題として取り上げられず、駅名は高藏寺のまま、今日に至っています。（資料15、写真14）



（写真14「昭和36年の高藏寺駅」 加藤弘行氏 撮影）

（資料15 「再停車場名義二付申請」 資料提供 伊藤浩氏）

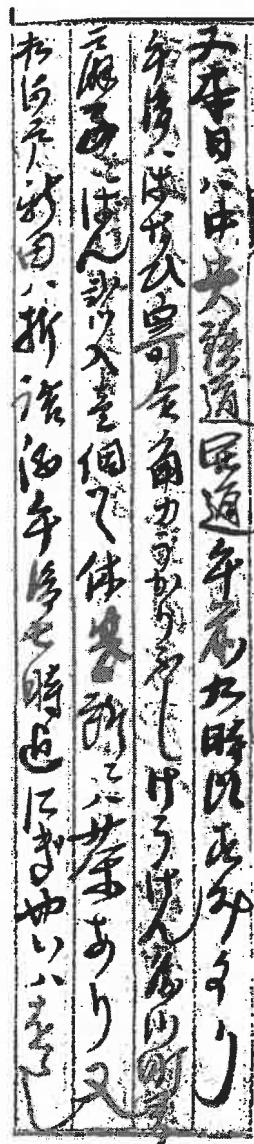
謹而一書ヲ載シ通信大臣閣下ニ白ス
曩ニ本年二月九日付ヲ以テ一書ヲ呈シ置候
處其后何等御回答モ無之然ルニ最早名
古屋多治見間ノ開通モ多日ノ日子ヲ要セサル
趣ニ押承仕候故ニ前書ノ御指令ヲ待ツニ違
アラス不敬ヲ顧ミス再申請仕候
抑モ今回御布設相成候中央線中吾玉川
村内ニ御設置相成候停車場名ノ義ハ本
村名ニ因ミ玉川停車場ト御命名相成度候
△以下略△

(4) 花火や余興相撲で名古屋・多治見間の開通を祝賀

～勝川駅と高藏寺駅の開設（明治 33 年 7 月）～

明治 33 年 7 月いよいよ中央線の名古屋・多治見間の開通が近づいてきました。開通式は当初 7 月 15 日が予定されていましたが、工事の都合で式典（関係者を乗せた試運転）が 7 月 23 日に、一般に開放されるのは 7 月 25 日に延期されました。開通式に合わせて各駅で余興¹¹が計画されていることが明治 33 年 7 月 19 日「新愛知」（資料 16）に掲載されています。

春日井市教育委員会には、勝川警察署に宛てた明治 33 年 7 月 23 日勝川駅構内で相撲興業をすることと、花火を打ち上げる計画の許可申請書（7 月 22 日）及び、開通式当日の様子がわかる勝川町役場日誌（7 月 23 日）が保管されています。



明治 33 年 7 月 23 日の勝川町役場の
日誌（資料 17）によると、

（資料 16「中央線の開通」「新愛知」
明治 33 年 7 月 19 日）

「また、今日は中央線の開通式が午前 9 時ごろ終了しました。午後は花火や歌・踊り、寄り合い相撲、狂言なども行われました。勝川町からは扇子と旗が 2 つ入りで 1 個ずつ配布されました。休憩所では、お茶が振舞われました。松河戸新田からは折り詰めやお酒などが出され午後 7 時までにぎわいました。」

とあります。待ちに待った町民の喜びが伝わってきます。

試運転は 2 回行われています。1 回目は午前 5 時、2 回目は午前 9 時発です。試運転の様子を明治 33 年 7 月 24 日新聞「新愛知」は、「中央線開通 祝の模様」と題して

「鉄道・工事・沿道町村長約 500 余名が客車 6 両に分乗し、9 時 30 分千種駅を発し、11 時 30 分ごろ多治見駅に到着し、式典を行い、午後 2 時 30 分に多治見駅を発し、4 時 30 分に千種駅に到着。」

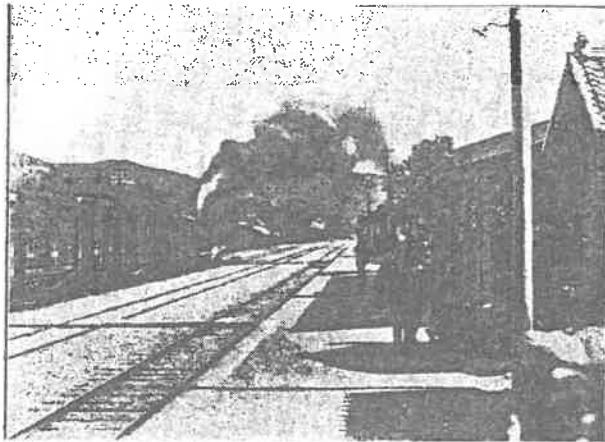
等と報じています。

明治 33 年 7 月 25 日。難工事を経てついに中央線（名古屋・多治見間）の一般客を乗せた運転が開始されました。（写真 15、16 参照）

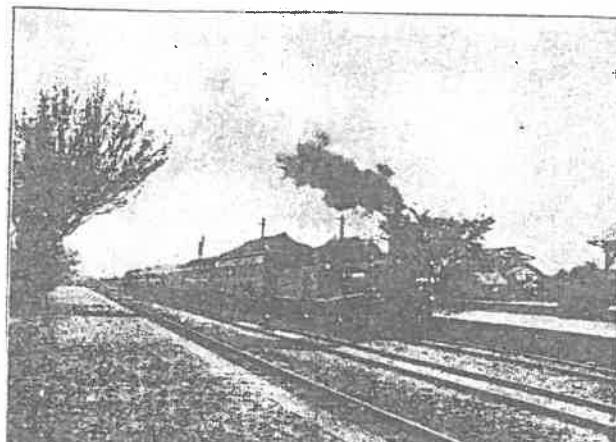
（資料 17 「明治 33 年 7 月 23 日の勝川町役場日誌」
春日井市教育委員会所蔵）

④ 中央線の開通
線路は一昨日遊覧省より社技師出張して監査を畢
へれば来る二十三日試運転を行ひ二十五日より
開通の筈なり右に千種、勝川、高藏寺、多治見の
各駅にては開通當日祝意を表せん爲め煙火、角力の
其他種々の餘興と催はさんと目下準備中の由

この日は視察を兼ねて芳川遞信大臣が午前 9 時 15 分名古屋発の汽車で多治見駅まで乗車しています。そして、大臣は午後名古屋に戻ったと報じています。（「新愛知」明治 33 年 7 月 26 日）



（写真 15 「開業当初の高藏寺駅」『東春日井郡誌』）



（写真 16 「開業当初の勝川駅」『東春日井郡誌』）

また、当時の中央線の各駅の到着時刻と運賃は次のようにです。

上り				
名古屋発	千種発	勝川発	高藏寺発	多治見着
午前 6:00	6:17	6:38	7:01	7:35
午前 9:15	9:32	9:53	10:16	10:47
午後 1:00	1:17	1:38	2:01	2:35
午後 4:15	4:32	4:53	5:16	5:50
下り				
多治見発	高藏寺発	勝川発	千種発	名古屋着
午前 8:10	8:40	9:10	9:31	9:45
午前 11:55	12:32	12:55	1:16	1:30
午後 3:10	3:48	4:10	4:31	4:45
午後 6:25	7:02	7:22	7:41	7:55

（表 11 「開業当初の中央線時刻表」）

区間	賃銭	
名古屋・勝川	二等 27 銭	三等 15 銭
名古屋・高藏寺	二等 41 銭	三等 23 銭

（表 12 「開業当初の中央線運賃」）

名古屋・勝川間の三等 15 銭を現在の値段に換算すると約 3,000 円になります。現在の運賃が 230 円ということを考えると、庶民にとつてはかなり高いように思われます。

開業当初の名古屋・多治見間は 1 日 4 往復されていました。（表 11, 12）現在高藏寺駅から名古屋へ向かう列車は開業当初の 40 倍の 1 日 160 本ほど運転されています。なお開業当初の中央線は、東京を起点に考えられていたため、上りと下りが現在と逆になっています。

3 名古屋・多治見間開通後の中央線

(1) 名古屋から東京が中央線で結ばれる（明治 41 年）

明治35年、多治見・中津（中津川）間が開通しました。春日井市教育委員会には、開通3年後の明治36年の中津（現中津川）・名古屋間の時刻表が残されています。（資料18）明治33年の時刻表と比べると時刻が変更されています。

明治41年、木曽福島・宮の越間が開通し、名古屋から東京の中央線が一つに結ばれました。

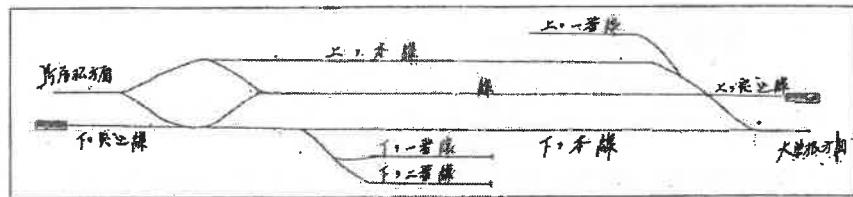
「鉄道敷設法」ができてから 16 年の歳月が流れ、下街道を中心とした徒歩と馬による交通手段や

輸送はしだいに鉄道へと変わっていきました。（資料18 「明治36年の名古屋・中津川間の時刻表」
春日井市教育委員会所蔵）

(2) 勝川駅前の変化（大正2年～）

勝川駅前の通りは、大正2年の東春日井郡の役所が移転してからしだいににぎやかになっていきます。

昭和 13 年の勝川駅では、
貨物列車が待避する線路（中
線）が、上下線の間に設置さ
れていました。貨物の積み降
し用の引込み線が、下りホー



(図8 「昭和13年3月の勝川駅線路略図」 資料提供:JR春日井駅)

現在、駅前の再開発が進み、駅前の商店街の様子も変化しています。中央線開業当初から現在まで存在する商店は数軒ほどしかありません。下の写真はその内の1軒の美濃屋です。(写真17, 18)

駅に積まれた旧赤レンガのプラットフォームは駅の高架化により取り壊されました。



(写真17「中央線開業当初から営業する美濃屋」
明治36年ごろ 資料提供：美濃屋)



(写真 18 「現在の勝川駅前にある美濃屋」)

平成 20 年 撮影)

(3) 定光寺駅の開設（大正 13 年）

春日井市内で 3 番目の駅として誕生したのは定光寺駅です。まず、大正 5 年には、玉野信号所が作られました。定光寺への行楽客が年々増加したため大正 9 年にはそこが仮の停車場となります。やがて、大正 13 年には常設駅に格上げされていきました。

定光寺駅は、3 月 15 日開設し 11 月 30 日まで使用し、12 月から 3 月半ばまでは閉鎖するという期間限定の駅でした。

(写真 19) 大正 12 年発行の「最新鉄道旅行図」（春日井市教育委員会所蔵）にも定光寺駅が記されています。（資料 19）

この地図上では、現在の名古屋・多治見間に存在する駅の内、金山、新守山、春日井、神領、古虎渓駅の記載がありません。これらの駅は大正 12 年以後に誕生しました。

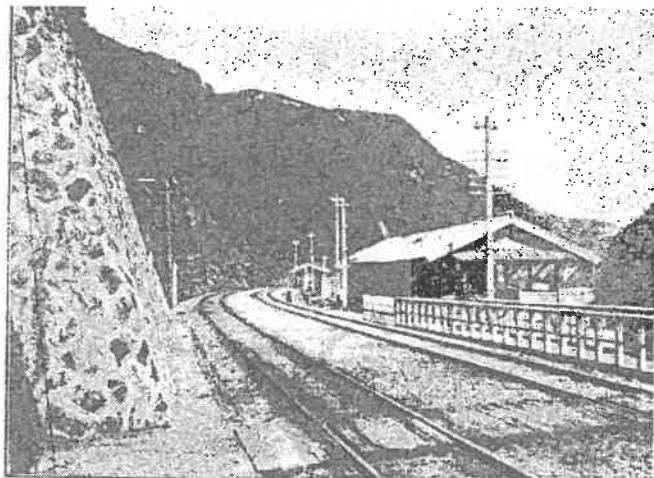
『東春日井郡誌』によれば、定光寺駅は

「高さ 35 尺の絶壁上にあって、玉野川上流の城ヶ嶺橋付近は風景絶佳で、参詣者や探勝者が常に多い」

などと記されています。

平成 20 年度の玉野地域で行われた聞き取り調査では、定光寺駅の付近の様子について「定光寺駅は昭和の初め、観光客がたくさん訪れていた。高藏寺駅と定光寺駅の間の道路はいつも人であふれていた。お店もたくさん出ていた。」という話が聞かれました。

昭和の初めに、定光寺近辺が、名古屋近郊の観光地として脚光を浴びていたことがわかります。定光寺近辺は、昭和 30 年代でも、遠足や会社の慰安旅行に利用されていました。（写真 20）



(写真 19 「開業当初の定光寺駅」『東春日井郡誌』)



(写真 20 「城ヶ嶺橋から見た定光寺駅」
昭和 31 年 加藤弘行氏撮影)



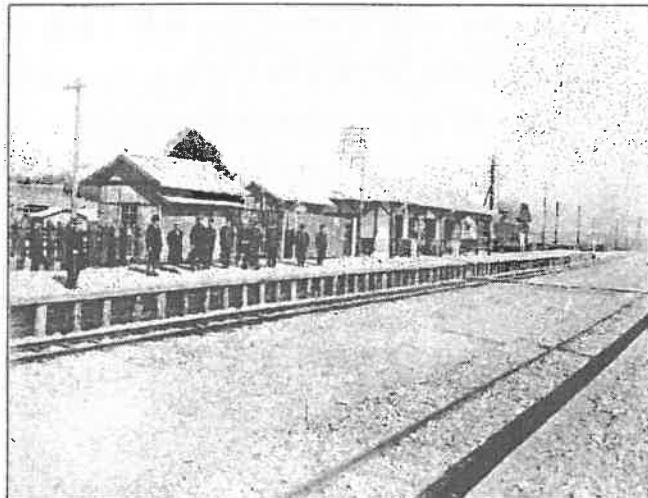
(資料 19 大正 12 年発行の「最新鉄道旅行図」
春日井市教育委員会所蔵)

(4) 鳥居松駅（現春日井駅）の開設（昭和 2 年）

春日井市内で 4 番目の駅として誕生したのは鳥居松駅です。この鳥居松駅の開設に尽力したのが、鳥居松村の林長三郎^{はやしちょうさぶろう}会議員です。彼は、大正 9 年に勝川・高藏寺間に中間駅設置を希望する人の調査を行い、鳥居松駅開設の請願書の準備を始めました。そして大正 15 年 12 月に新設許可の指令を得て、昭和 2 年 12 月 16 日に鳥居松駅が開設されました。これには、土地の無料提供や駅前道路工事費の地元負担など、当時の鳥居松・篠木^{しのぎ}村の働きかけが開設の大きな要因となりました。（写真 21）

鳥居松駅ができたことを記念して、駅前には弘法大師像^{こうぼうだいし}が建立されました。建立にあたっては、庄内川の小石に「南無阿弥陀仏」と墨書して像の中に納めることにしました。昭和 7 年 3 月 15 日に開眼式が行われました。

昭和 15 年に陸軍の鳥居松工廠^{こうじょう}（現在は、その地に王子製紙春日井工場があります）ができると、軍用資材や軍需品の輸送、工場で働く人々の通勤などのために駅の大改造が行われました。やがて、鳥居松駅は、昭和 21 年 5 月 1 日に春日井駅と改称され、現在に至っています。



（写真 21 「開業時の春日井駅」昭和 2 年）

資料提供：JR 春日井駅

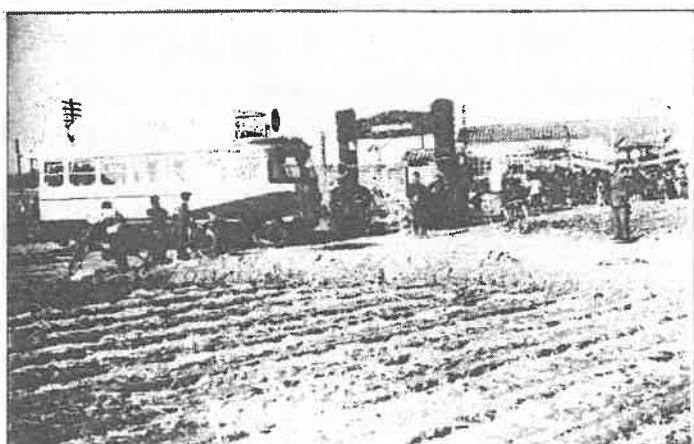
(5) 神領駅の開設（昭和 26 年）

春日井市内で 5 番目の駅として誕生したのは神領駅です。大正 14 年、神領・堀之内など付近の村々の連合で駅設置の陳情運動を行いましたが、当時は鳥居松駅が昭和 2 年に開設されたため実現しませんでした。

鳥居松工廠ができて中央線の輸送力増強のため、昭和 18 年、信号所が設けられました。待避線とともに、列車の運行状況を把握するための高い建物が設置されました。

昭和 21 年 12 月 15 日より、地元の駅昇格運動により通勤時間帯の数本の列車で定期券所持者のみの乗降が認められました。

昭和 26 年、春日井市及び付近町民の新駅設置運動が実って「神領駅」が開設され、営業を開始されました。（写真 22）開設当初は線路とホームともに 1 本でしたが、輸送力をあげるために昭和 32 年に下り線と下りホームが設置されました。



（写真 22 「開業時の神領駅」昭和 24 年 資料提供：JR 春日井駅）

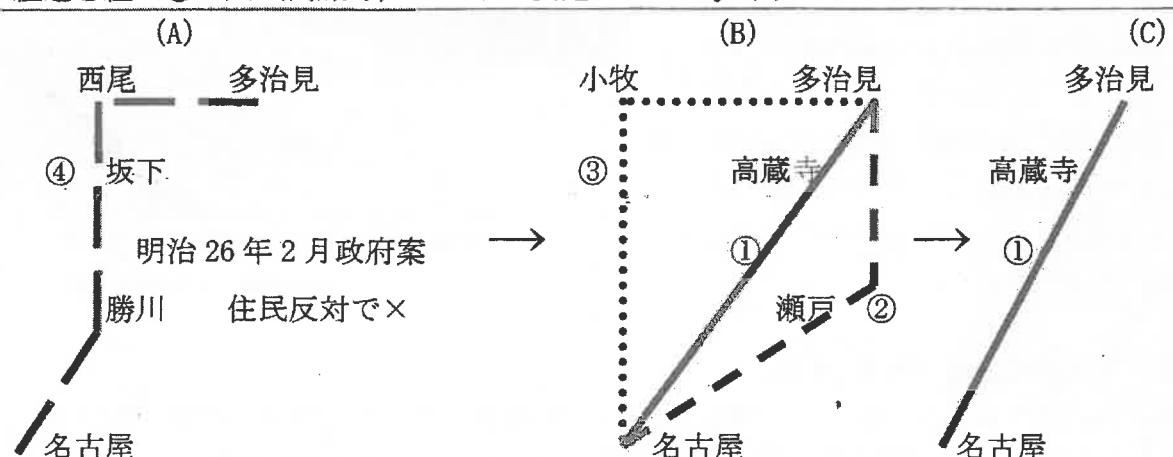
(6) 中央線敷設の伝説が出版物に登場（昭和 30 年ごろ～）

中央線敷設に関する伝説には、明治政府当初の中央線敷設計画ルートが住民の反対運動で現在のルートに変更されたというものがあります。その伝説がいつ起こったのかは定かではありませんが、昭和 30 年ごろには公の出版物にも登場し春日井市の通説となっています。内容についてまとめると以下のようになります。

明治 26 年 2 月、春日井市内の予定路線は、下街道沿いに内津峠^{いたぶねとうげ}を越えて多治見に出る④（坂下）ルートで現在の国道 19 号バイパスにほぼ近いものでした。（A）

ところが、産業の中心である養蚕^{ようさん}の被害を考えた坂下地区の農民等の反対運動があり、路線の決定が宙に浮きかけました。それに乘じて①玉川（高藏寺）ルート、②瀬戸ルート、③小牧ルート案が出されました。（B）

予定線にもっとも近い玉川線沿線の町村関係者は、比較線を唱えて盛んに運動したことを黙視できず、「中央鐵道玉川線選定趣意書」を出し賛助を求めました。こうした経過を経て①玉川（高藏寺）ルートが決定しました。（C）



（図 9 「昭和 30 年ごろからのルート決定に関する春日井市の通説」）

この通説については、その後の調査で史実に合致しない部分が出てきています。反対運動の記述が公の出版物に登場するのは、確認できる限り昭和 38 年の『春日井市史』です。これは、昭和 30 年代前半に行われた聞き取り調査等から書かれた資料集に基づいて記載されたものです。

しかし、『春日井市史』以前の資料『東春日井郡誌』等には、④坂下を通るルートや住民の反対運動の記述はみあたりません。明治 25、26 年当時の新聞資料、帝国議会の資料では下街道沿いのルート（④坂下ルート）の記述について触れられていませんが、①高藏寺（現在の中央線）、②瀬戸、③小牧の 3 つのルート（図 9 の B）の誘致合戦の様子が書かれたものは、多数確認されます。現段階で分かることは、明治 26 年 2 月の政府原案は現在の中央線のルート（①高藏寺ルート）であったことです。

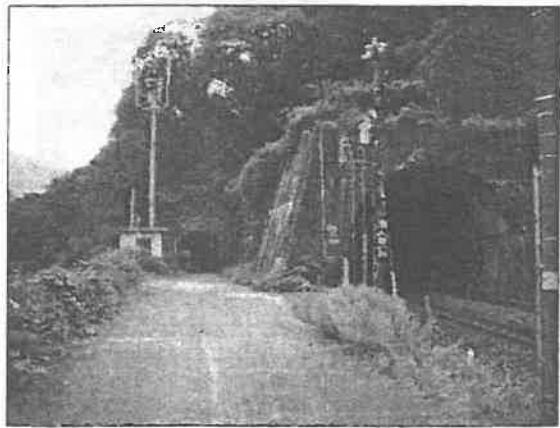
ただ、坂下地区を中心に農民の反対運動で鉄道の路線が変わったという伝説があることも事実です。もし坂下ルートを政府が考えたとしたら明治 25 年 7 月ごろの測量段階の初めでしょう。しかし、農民反対運動を裏付ける資料はみつかっていない今日、住民の反対運動によりルートが変更された確率は低いと思われます。

(7) 昭和30年代以後の中央線（昭和30年～）

昭和39年、名古屋・高蔵寺間に複線化されました。昭和41年、高蔵寺・瑞浪間も複線化されました。これらの工事により輸送力の増強と高速化が実現されました。高蔵寺・多治見間も新たなトンネルが掘られ、蒸気機関車が行き來した単線路線は廃線となりました。（写真23, 24）



（写真23 「旧廃線路線を走る汽車」昭和36年
加藤弘行氏 撮影）



（写真24 「現在の中央線のトンネル・右、
廃線となった旧トンネル・左」平成20年撮影）

昭和43年、高蔵寺ニュータウンの入居が始まりました。春日井市は名古屋のベッドタウンとして人口が急増しました。それに合わせて中央線は、朝夕のラッシュ時を中心に列車の本数が増加しました。同年10月には、名古屋・瑞浪間の電車運転が開始されました。48年7月には中央線が全線電化され、特急・急行列車の電車運転が開始されました。

昭和57年、高蔵寺駅の改修工事が行われ、駅や駅周辺の様子は一変しました。（写真25、26）



（写真25 「昭和54年の高蔵寺駅前の様子」
加藤弘行氏 撮影）



（写真26 「現在の高蔵寺駅前の様子」
平成21年撮影）

春日井市は、中央線とともに変貌を遂げ発展してきたともいえます。今回の企画展では、春日井、瀬戸、小牧の激しい誘致合戦の末に現在の中央線のルートが決定されたことを明らかにしました。市民にとって、なくてはならない存在の中央線。こうした中央線について、開通に至る先人の功績を見直してみる必要があるのではないでしょうか。

4 中央線懐かしの写真

ここでは、中央線沿線の懐かしの写真のいくつかを紹介します。



①「開通当日の高藏寺駅」M33



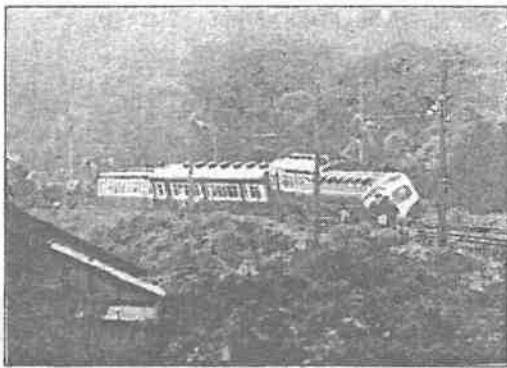
②「鳥居松駅開業当日」S2



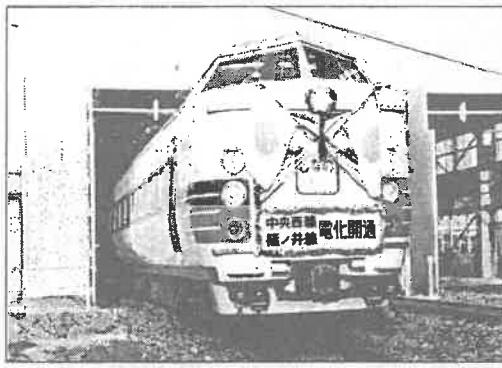
③「春日井駅を通過する準急しなの」S33



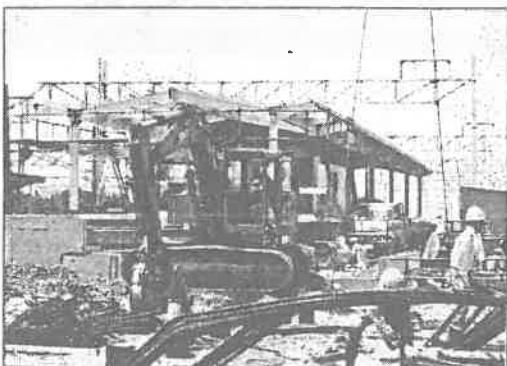
④「複線化工事中の勝川・春日井間」S37



⑤「列車脱線事故 高藏寺・定光寺間」S42



⑥「電化開通を祝う列車」S48



⑦「工事中の高藏寺駅」S57

(写真出典)

- ① 春日井市教育委員会所蔵
- ② JR春日井駅 資料提供
- ③～⑦ 春日井 D51792 蒸気機関車保存協会：
加藤弘行氏 資料提供

資料1 明治以前の鉄道の歴史

西暦	年代	出来事
1845	弘化2年	ジョン万次郎、日本人として初めて鉄道に乗る。
1853	嘉永6年	ロシアのエフィム・ブチャーチンが長崎に来航し、船の上で蒸気機関車の鉄道模型を日本人に見せる。
1854	安政元年	ペリーが2度目の来航をする。幕府に献上した品物の中には人を乗せて走ることができるほどの大鉄道模型があった。
1855	安政2年	佐賀藩は蒸気機関車の模型を完成させた。

資料2 中央線名古屋・塩尻間の歴史年表(春日井を中心)

西暦	年代	月	中央線に関する出来事
1869	明治2年	11月	明治新政府は鉄道建設の廟議を行い、東西の両京（東京と京都）を結ぶ幹線計画が立案される。枝線として新橋・横浜間の鉄道敷設が決定される。
1872	明治5年	9月	明治2年の計画に基づき、東京の新橋～横浜間で鉄道が初めて走る。
1886	明治19年	7月	大幹線計画が当初の中山道沿いから東海道沿いに変更になる。
1892	明治25年	6月 7月	第三回帝国議会で「鉄道敷設法」公布。 中央線のルートについての測量開始。高藏寺ルート（現在の中央線のルート）と瀬戸ルートの測量が行われる。
1893	明治26年	1月 2月 2月 2月 9月 10月ごろ 11月 11月 11月	小牧地区から中央線の要望書「中央鉄道布設ノ意見」が出される。 第一回鉄道会議で中央線のルートについて筑摩線高藏寺ルート（現在の中央線のルート）が可決される。 瀬戸地区から中央線の要望書「中央鉄道線敷設ニ関スル件ニ付請願」が出される。 第四回帝国議会では、中央線のルートについて鉄道委員会で瀬戸ルートに決定されるが、本会議でルートの決定を延期する。 中央線を延長して東京～大阪を結ぶ私設鉄道計画が出される。 明治政府原案の高藏寺ルートを推す「中央鉄道玉川線選定趣意書」を玉川村長、勝川町長らが出す。 瀬戸地区から「中央鉄道敷設線路選択ノ儀ニ付請願」が出される。 名古屋・中津川間の私設鉄道計画が起こる。 第五回帝国議会では、解散のため中央線について審議がされなかつた。
1894	明治27年	5月 5月 5月	瀬戸地区から中央線の要望書「中央鉄道瀬戸経過線選定理由書」が出される。 名古屋・中津川間の私設鉄道計画は認可されなかった。 第六回帝国議会で高藏寺ルート（現在の中央線のルート）が正式決定される。
1896	明治29年	1月 4月 9月ごろ 11月	第九回帝国議会で中央線の鉄道建設費を議決する。 中央線敷設工事のため名古屋に鉄道局出張所を設ける。 名古屋東部に千種駅を開設することに決まる。 名古屋～多治見間の中央線の工事が庄内川橋梁とトンネル部分から始まる。
1897	明治30年	3月 3月 4月 4月 8月 11月	明治30年ごろ、勝川駅を鉄道庁の計画より少し西方にしてほしいという請願書が勝川町から出される。 庄内川橋梁工事についての要望書が勝川町役場から出される。 勝川地区の地主総代が中央線鉄道用地買収について買い上げ願い（1坪2円）を出す。 勝川地区の地主総代が中央線鉄道用残地買収について買い上げ願い（1坪2円）を出す。 玉野～多治見間の第6号トンネルで事故が発生する。 鉄道用地買収が低価格にならないように岐阜・愛知の中央線沿線村長が話し合う。 勝川橋梁、踏切の増設について要望書が勝川町役場から出される。 第6号トンネルで事故が発生し、6名の犠牲者を出す。

西暦	年代	月	中央線に関係する出来事
1899	明治32年	2月	中央線の鉄道用地買収をほぼ終える。
		4月	内津川～高藏寺間の工事始まる。
		6月	高藏寺～玉野間の工事始まる。
1900	明治33年	7月	中央本線、名古屋～多治見間開通。千種、勝川、高藏寺、多治見駅開業。開通祝賀で花火、相撲興行などが行われる。
1902	明治35年	12月	中央線の多治見～中津川間開通。土岐津駅（現在の土岐市駅）、瑞浪駅、釜戸駅、大井駅（現在の恵那駅）、中津駅（現在の中津川駅）開業。
	明治39年	6月	塩尻駅開業。
1907	明治40年	2月	千種～名古屋間に古渡信号所（現金山駅）を開設する。
1908	明治41年	8月	中央線の中津川～坂下間開通。坂下駅開業。
		10月	古渡信号所廃止。
1909	明治42年	7月	中央線の坂下～三留野（現南木曽）間開通。三留野駅開業。
		9月	三留野～野尻間開通。野尻駅開業。
		12月	野尻～須原間開通。奈良井～塩尻間開通。洗馬駅、黄川駅、奈良井駅、須原駅開業。
1910	明治43年	10月	須原～上松間、藪原～奈良井間開通。
		11月	上松～木曽福島間開通。上松駅、木曽福島駅開業。藪原～宮ノ越間開通。藪原駅、宮ノ越駅開業。
1911	明治44年	4月	大曾根駅開業。
		4月	高藏寺駅出火。
		5月	木曽福島～宮ノ越間が開通し、中央線全線開通する。
		6月	中津駅が中津川駅になる。
1913	大正2年	9月	中央線坂下～中津川間に落合川仮信号所を開設。
	大正6年	10月	洗馬～黄川間に日出塩信号所を開設。
1917	大正6年	11月	美乃坂本駅開業。落合川仮信号場を駅に格上げし落合川駅開業。
1919	大正8年	5月	多治見・高藏寺間に玉野信号所を開設。
		11月	大井～釜戸間に竹折信号所を開設。
1920	大正9年	8月	玉野信号所を格上げして、定光寺駅仮停車場として営業開始。
1922	大正11年	4月	信号所を信号場に変更。
		9月	三留野～坂下間に読書仮信号場を開設。
1923	大正12年	7月	読書仮信号場を廃止。
1924	大正13年	1月	定光寺仮停車場が定光寺駅に格上げ。
1926	大正15年	4月	竹折信号場を駅に格上げし武並駅開業。
		12月	日出塩信号場を駅に格上げし日出塩駅開業。
1927	昭和2年	5月	大曾根～勝川間に守山信号所ができる。
		12月	鳥居松駅（現在の春日井駅）ができる。
1928	昭和3年	9月	千種～名古屋間に鶴舞公園仮停車場開業。その後廃止。
1929	昭和4年	12月	野尻～三留野間に十二兼信号場、三留野～坂下間に田立信号場開設。
1930	昭和5年	6月	木曽平沢駅開業。
		6月	高藏寺駅再築。
1932	昭和7年	7月	守山信号場廃止。
1934	昭和9年	2月	名古屋駅移転。
		4月	鶴舞駅開業。
1941	昭和16年	8月	高藏寺～定光寺間に高座仮信号所を開設。
		12月	春日井駅地下道新設。幅3m長さ42m。
1942	昭和17年	1月	高座信号所廃止。
		7月	春日井駅本屋増改築・裏駅新設。
		9月	鷹来工廠専用側線使用開始。
1943	昭和18年	10月	鳥居松～高藏寺間に神領信号場を開設。

西暦	年代	月	中央線に関係する出来事
1946	昭和21年	5月 12月	鳥居松駅を春日井駅に改称。 神領駅で定期券所持者のみ乗降が認められる。
1948	昭和23年	9月 12月	立町信号場、十二兼信号場、田立信号場をそれぞれ駅に格上げし倉本駅、十二兼駅、田立駅開業。
1949	昭和24年	7月 12月	神領信号所を仮乗降所に格上げ。 鷹来工廠専用側線撤去。
1951	昭和26年	5月 9月 12月	王子製紙専用側線使用開始。 大桑駅開業。 神領駅開業。
1952	昭和27年	4月	池田信号場を駅に格上げし古虎渓駅開業。
1953	昭和28年		名古屋・長野間、準急しなの号誕生。
1955	昭和30年	4月	原野駅開業。
1959	昭和34年		しなの号急行に格上げ。
	昭和36年	9月	千種駅移転。
1962	昭和37年	1月 1月	古渡信号場を移設、駅に格上げし金山駅開業。 金山～鶴舞付近高架化。
1963	昭和38年	11月	大井駅を恵那駅に改称。
1964	昭和39年	3月 4月 4月	中央線名古屋・高蔵寺間複線自動化運転開始。 新守山駅開業。 勝川駅、新守山駅に貨物取扱業務を移管。駅での貨物の取扱を廃止。
	昭和40年	7月	土岐津駅を土岐市駅に改称。
1966	昭和41年	7月 10月	名古屋～瑞浪間電化完成。高蔵寺・多治見間新路線の運転により、旧路線は廃線。 春日井駅、急行列車1往復停車開始（急行赤倉）。
1967	昭和42年	7月	高蔵寺～定光寺間で列車脱線事故発生。
1968	昭和43年	8月 10月 10月	瑞浪～中津川間電化完成。 名古屋・長野間、特急しなの号が誕生（キハ181系）。 三留野駅を南木曽駅に改称。
1970	昭和45年	10月	定光寺駅が荷物の取扱いを廃止する。
1973	昭和48年	5月 7月 12月	中津川～塩尻間が電化され中央西線の電化が完成。 381系しなの号誕生。特急しなの号が誕生（キハ181系）。エル特急化。通称振り子電車。 春日井駅前広場完成。
1978	昭和53年	10月	高蔵寺駅が貨物の取扱いを廃止する。
1980	昭和55年	4月	春日井駅が貨物の取扱いを廃止する。
1982	昭和57年	5月ごろ	高蔵寺駅の改修工事始まる。（昭和60年に終了）
1984	昭和59年	2月	高蔵寺駅・勝川駅・神領駅が荷物の取扱いを廃止する。
1985	昭和60年	3月	春日井駅が荷物の取扱いを廃止する。
1987	昭和62年	4月	国鉄分割民営化により東海旅客鉄道（JR東海）スタートする。春日井・高蔵寺など東海旅客鉄道の駅に1つになる。
1988	昭和63年	3月	春日井駅がコンテナ荷物の取扱いを開始する。
1995	平成8年	12月	383系ワイドビュー車両で運転。
1999	平成11年	12月	定員制列車「セントラルライナー」（名古屋～中津川間）の運転開始。
2000	平成12年	3月	塩尻～中津川間の一部列車でワンマン運転開始。
2005	平成17年	1月 3月	勝川駅、JR中央線北口駅舎の仮設駅舎供用開始。 愛地球博来場客輸送のためエキスポシャトル運転。
2006	平成18年	9月	勝川駅、下り線（1番線）高架切り替え。
2007	平成19年	2月	勝川駅、上り線（2番線）が仮設ホームへ移設。
2008	平成20年	9月	春日井駅北口前に防犯ステーション開設。

資料3
(中央線名古屋・塩尻間の駅の開業日)

駅名	年代	月
名古屋	明治33年	7月
金山	昭和37年	1月
鶴舞	昭和9年	4月
千種	明治33年	7月
大曾根	明治44年	4月
新守山	昭和39年	4月
勝川	明治33年	7月
春日井	昭和21年	5月
旧 烏居松	昭和2年	12月
神領	昭和26年	12月
高藏寺	明治33年	7月
定光寺	大正13年	1月
古虎渓	昭和27年	4月
多治見	明治33年	7月
土岐市	昭和40年	7月
旧 土岐津	明治35年	12月
瑞浪	明治35年	12月
釜戸	明治35年	12月
武並	大正15年	4月
恵那	昭和38年	11月
旧 大井	明治35年	12月
美乃坂本	大正6年	11月
中津川	明治44年	6月
旧 中津	明治35年	12月
落合川	大正6年	11月
坂下	明治41年	8月
田立	昭和23年	9月
南木曽	昭和43年	10月
旧 三留野	明治42年	7月
十二兼	昭和23年	9月
野尻	明治42年	9月
大桑	昭和26年	9月
須原	明治42年	12月
倉本	昭和23年	9月
上松	明治43年	11月
木曽福島	明治43年	11月
原野	昭和30年	4月
宮ノ越	明治43年	11月
蔽原	明治43年	10月
奈良井	明治42年	12月
木曽平沢	昭和5年	6月
贊川	明治42年	12月
日出塙	大正15年	12月
洗馬	明治42年	12月
塩尻	明治39年	6月

資料4
(本文中の語句の補足説明)

語句	補足説明
*1 大幹線計画 (本文P2)	明治2年の廟議で決定された計画。東西の両京（東京と京都）を幹線鉄道として結ぶ計画で中山道沿いに計画された。これは、軍事上海上からの攻撃を受けやすい海岸線沿いを避ける目的がある。また、海岸線沿いの場合は、船による輸送も可能であり、鉄道では割高となる。さらに船を利用しにくい内陸部を通す目的も考えられた。幹線の枝線としては東京から横浜や京都から神戸などが考えられた。 実際、この計画に基づいて明治5年に日本で初めて東京（新橋）・横浜間で鉄道が走った。明治10年代半ばには、京都・大津間が開通している。この計画は多治見から岐阜に抜けるため、春日井がルート上になかった。
*2 鉄道敷設法 (本文P2)	鉄道敷設法は、明治25年6月の第三回帝国議会で議決された法律。この法律は井上勝によって提唱され、鉄道は全て国営で営業されるべきであるとの理念のもとに立案された。國が建設すべき鉄道路線を定めている。 この法律では北海道以外の予定線33線が規定されていた。そして、今後全国に敷設すべき鉄道路線の中でも重要な9区間を今後12年以内に敷設する「第一期」路線とした。中央線は、その筆頭として位置づけられた。
*3 原口 要 (本文P3)	原口 要は日本の鉄道技術者、都市計画技術者。明治13年（1880年）にアメリカから帰国、東京府の御用掛技師となる。その後明治18年（1885年）12月内閣直属の鉄道局に。明治21年（1888年）、日本最初の工学博士となる。全国鉄道の線路測量に当たる。中央線も彼が中心に担当する。
*4 第一回鉄道会議 (本文P5)	鉄道会議は、鉄道敷設法16条に定められた「鉄道会議規則」に基づいて鉄道担当官庁に設置された諮問会議。鉄道敷設法で定められた鉄道建設の順序や鉄道公債の発行などについて主管大臣に諮問した。実際には鉄道政策全体について諮問している。 第一回鉄道会議は明治25年12月13日から開かれた。初代議長には川上操六陸軍參謀次長が就任するなど軍部の発言力が強かった。中央線の路線の審議については明治26年2月に審議されている。中央線の説明については政府委員で鉄道部長の松本莊一郎が行っている。結果は筑摩線高藏寺ルートを決定している。
*5 松本莊一郎(本文P5)	1870年、米国に留学し土木工学を学ぶ。1876帰国し、東京府御用掛を振り出しに開拓使御用掛、工部権大技長、鉄道庁長官、遞信省鉄道局長、鉄道作業局長官を歴任。その間東京・青森間や中山道鉄道幹線などの路線踏査を行った。第四回帝国議会では、中央線を始め各路線の比較説明を担当して説明している。現在の中央線のルートを推し進めた人物といえる。
*6 第四回帝国議会 (本文P7)	明治25年11月に29日から明治26年2月28日まで開かれている。中央線の審議については明治26年2月に記録されている。まず、衆議院鉄道委員会では、高藏寺ルート（現在の中央線のルート）が採択されなかった。瀬戸ルートが採択された。この採択について第五・六回帝国議会に出された瀬戸ルートの要望書「中央鉄道敷設線路選択之儀ニ付請願」は、大絶賛している。
*7 アプト式 (本文P8)	勾配が高い登山鉄道などの路線で使用される仕組み。軌道上に歯車を設置し、動力車の歯車と噛み合わせることで滑り落ちないようになっている。日本では、現在の大井川鉄道で利用されている。以前信越線の横川・軽井沢間でも利用されていた。中央線の場合、第二伊那線での利用が考えられた。
*8 「中央鐵道玉川線選定趣意書」 (本文P9)	「中央鐵道玉川線選定趣意書」は、玉川村村長の吉田留三郎や勝川町長長谷川五郎らの連署による高藏寺ルートを推す要望書。連署に登場する町村長の在任期間を調べた結果ほぼ明治26年10月ごろ出されたことがわかる。P 9の比較線図では3つのルート（上から小牧ルート、高藏寺ルート、瀬戸ルート）が画かれている。これは、近年小牧市神明社から見つかった路線図（P 4）とほぼ一致している。
*9 駅 (本文P17)	勝川駅の位置については、当初鉄道庁は松河戸を予定していたが、住民の反対運動により場所が軒々と変わったという伝説がある。しかし、測量調査の結果を受けた明治26年の明治政府の原案には松河戸は通過地点として記録されている。駅は「勝川」（停車場設置見込み）と記録されている。小牧市神明社から見つかった絵図にも勝川駅が画かれているが、これは現在の勝川駅と思われる。駅は、最初から現在の位置と考えられる。
*10 避溢橋と渠 (本文P19)	勝川町は、土地が低いためしばしば洪水に悩まされてきた。鉄道局もそれをよく理解していて、堤防のように高く線路を設計する必要があった。しかしそれでは住民にとっては行き来が不便になるばかりか、水が停滞して困る。そこでそれを解決するために川が小さくても大きく橋梁を設置する必要があった。それが避溢橋や渠である。渠には蓋がついて見えなくなっている「暗渠」や蓋がない「晴渠」というものがある。勝川町では鉄道作業局の予定しているものよりもっと大きなものを必要としていたわけである。
*11 各駅で余興 (本文P21)	名古屋・多治見間の開通祝賀では、余興がおこなわれた。勝川駅近辺では、花火・相撲・おどり・狂言などが行われた。前日には花火等で危険のないように勝川警察署へ申請書も出している。新聞には棒の手が行われたとあるが、どの駅で行われたのかは定かではない。春日井近辺でも棒の手は盛んに行われていたが、勝川町役場の記録にはない。

本展示の開催にあたり、次の機関・皆様方に資料提供、ならびに格別なご指導・ご協力を賜り厚くお礼申し上げます。(敬称略・順不同)

足立 栄樹 伊藤 浩 加藤 弘行 栗木 英次 小浜 道雄 近藤 雅人
桜井 芳昭 鈴木 茂安 田中 智司 寺島 保 林 鎌三 細川 健治
水野 隆 村上 真善 村中 治彦 森川 直也 山田 博之

春日井郷土史研究会 春日井 D51792 蒸気機関車保存協会 小牧市神明社
瀬戸市交流活力部文化課 中部大学鉄道研究会 トンネル群保存再生委員会 水徳
美濃屋 J R 東海旅客鉄道株式会社春日井駅 J R 東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業部

主要参考文献

1923	『東春日井郡誌』	東春日井郡役所
1927	『大日本帝国議会誌第2巻』	大日本帝国議会誌刊行会
1932	『高藏寺町史』	高藏寺町
1963	『春日井市史』	春日井市
1969	『写真に見る明治の名古屋』	名古屋市教育委員会
1975	『日本国有鉄道百年史』	日本国有鉄道
1984	『春日井の近代史話』	春日井市郷土史研究会
1986	『帝国議会衆議院委員会議録明治編4』	東京大学出版會
1987	『鉄道会議議事録・鉄道論集他』	経済評論社
1994	『名古屋鉄道百年史』	名古屋鉄道株式会社
2000	『新修名古屋市史第五巻』	名古屋市
2006	『瀬戸市史資料編五近現代1』	瀬戸市

参考資料()のないものは春日井市教育委員会所蔵

1893~1900	新聞「新愛知」
1893~1900	「扶桑新聞」
1893	「名古屋多治見間中央鉄道線路略図明治二十五年十二月」(小牧市神明社所蔵)
1897	「鉄道線路橋梁用踏切増架設ノ義申請」「鉄道敷地代価取調書」 「鉄道敷残反別買上願東春日井郡勝川町」 「庄内川鉄橋架設ニ付堤防嵩置工事ノ請願」
1899	「鉄道敷残反別買上願東春日井郡勝川町」
1900	「寄合相撲挙行届」「烟火挙行届」「勝川町役場日誌」
1903	「中津名古屋間時刻表」
年代不明	「中央鉄道玉川線選定趣意書」 「中央線計画絵図」(小牧市神明社所蔵) 「官設中央鉄道線路勝川町地内設計書」 「中央鉄道勝川停車場ノ義ニ付請願」

○瀬戸線及小牧線　昨年以來競争激しかりし
中央鐵道比較線中瀬戸線小牧線共破れ竟に玉
川線と決定せしかば瀬戸小牧兩地の人士失望
一方ならずと聞く

*出典 (「瀬戸線及小牧線」 明治27年5月25日付「扶桑新聞」)

平成20年度 民俗企画展
「春日井に鉄道がやってきた」
～中央線の歴史～
平成21年2月17日
春日井市教育委員会 文化財課
春日井市柏原町1-97-1
☎ (0568) 33-1113