

## 近代文化遺産の活用



## 第3章

---

偶然発見された明治のトンネル群  
—再生そして市民が創る未来設計図—

# 偶然発見された明治のトンネル群 —再生そして市民が創る未来設計図—

村上 真善

NPO 法人愛岐トンネル群保存再生委員会 理事長

## 1. はじめに

日本列島のほぼ中央、愛知県名古屋市の北東に隣接する人口30万人都市・春日井市内で17年前の平成18(2006)年、それまで市民にも忘れられていた旧国鉄時代の廃線跡とトンネル群が、突然発見された。発見場所は、春日井市と隣の岐阜県多治見市に隣接する山深い切り立ったV字形溪谷の山懐の中腹にあり、廃線後に育った鬱蒼とした樹木と藪に隠され、また背後に位置する山塊と、足下を流れる一級河川の庄内川にさえぎられて誰もたどり着くことができないという、まるで人の侵入を拒む条件が完璧までに揃った場所であったため、40年もの間、運よく人々の目に触れることなくひっそりと眠っていたことになる。本報ではそのようにして偶然見つかったトンネル群の保存と活用に関して広く皆さんへ紹介することとしたい。

## 2. 愛岐トンネルとは

### 2-1. 概要

愛知県春日井市と岐阜県多治見市にまたがって残存している愛岐トンネル群(図1)は中央本線定光寺～多治見駅間に位置する計13基の廃トンネル群(トンネル建設当初は14基)で、明治33(1900)年に国鉄中央線の名古屋～多治見駅間が開通して以来、半世紀以上に渡って使用された。中央本線開通後は東濃のヒノキなどの木材や良質な陶土や陶器が、この路線を通して名古屋へと運ばれた。木材は車輻製造(日本車両など)や自動織機(豊田自動織機など)に、陶土はノリタケに代表されるジャパンチャイナとして海外へ輸出されるなど、「ものづくり中部」の原型を作り上げるためのマテリアル供給源として大きな役割を担った路線といえる。戦後の電化及び複線化に伴う長大トンネルによる新ルート開設により昭和41(1966)年に供用が終了し、定光寺～多

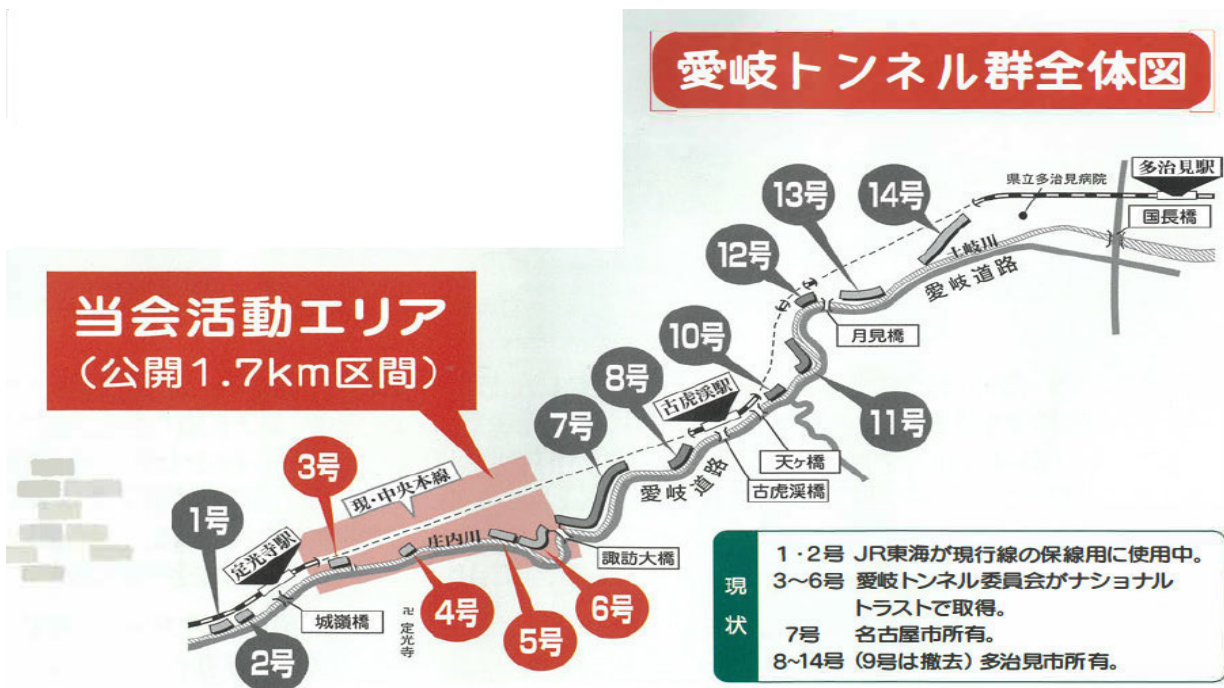


図1 愛岐トンネル群全体図 (6号と7号の間が県境)



写真1 発見当時の3号トンネル

治見駅間の8キロあまりの軌道敷と13基のトンネル群は役目を終えた。供用終了後は全く人の手が入らず、近年まで茂った藪の中に埋もれた状態だった(写真1)。

## 2-2. 歴史的背景

愛岐トンネル群を含む国鉄中央線名古屋～多治見駅間の敷設にあたり、鉄道省は庄内川溪谷沿いに13基のトンネルを掘るルートを選択。明治29(1896)年、トンネルの工事が開始された。通信省年報には、「其地質ハ孰レモ堅硬ナルヲ以テ工事容易ニ進捗セス」と記述されており、全てのトンネルの完成には、おおよそ2年余りの年月を要すると想定していた。しかし明治30(1897)年4月、大雨により6号トンネルにて崩落事故が起き、続いて同年11月には5号トンネルにて崩落が発生し、作業員が生き埋めになる悲惨な事故が起きた。こうした崩落事故や脆弱な地盤状況を受けて、何度も設計変更が行われた。しかし6号トンネルについては、依然として工事が難航し、同年「山嶽ノ上部ヨリ土砂ヲ切落シ下部ニ於テ盛土ヲ為シ其積土内ニ角巻隧道ヲ構造」とする、全国でも珍しい崩落防止のための角巻構造のトンネル工事が行われた。さらに明治32(1899)年6月には、降雨による土砂の偏圧によってトンネル内に亀裂が生じたため、トンネルの天井と側壁をさらに厚くし、インバートを施すなどの工事が行われた(それらの難工

事の一部だが、インバート構造物が現在、現地で目視できるのは、愛岐トンネルだけかもしれない。) (図2、写真2)。



図2 インバート調査には多くの識者の協力があった



写真2 インバート発掘風景

以上のように計画に倍する難工事となり、トンネルが完工したのは中央線開通予定日の明治33（1900）年7月25日の2か月前、直前の何と5月31日であった。

先述の通り、昭和41（1966）年に供用が終了し廃線となった後は、国鉄が所有していた現存する13基のトンネルと全長8キロの軌道敷は民営化に伴って日本国有鉄道清算事業団（国鉄清算事業団）へと移管された。愛知県側の1・2号を除く3～6号の敷地（約13ha）は、大手建設コンサルタントを経て名古屋市内の中堅ゼネコ

ンへ移譲された。一方の岐阜県側7～14号の軌道敷はそのまま地元・多治見市へ下付された。その後7号トンネルとその周辺の土地は、昭和53（1978）年に名古屋市が最終ゴミ処分場の建設に伴って取得している。このように全線8キロ余りの廃線跡はJR東海・NPO法人愛岐トンネル群保存再生委員会・名古屋市・多治見市と地権者が混在しており、今後の活用あるいは再利用へ向けての意志統一が課題になりそうである。



写真3 レンガが剥ぎ取りの新聞記事

### 3. 保存への取り組み

#### 3-1. 古老のかすかな記憶から

平成 18 (2006) 年、春日井市内の JR 勝川駅舎の改修時に、不用となった明治期からのレンガ製プラットホームの撤去が始まり、ホームレンガ保存の市民活動 (写真 3) が始まった。その折、地元の古老が漏らした「レンガトンネルが残っているかも？」の声をきっかけに、トンネル探査が始まり、半年後、山中に眠っていたトンネル遺構を発見した。平成 19 (2007) 年に市民有志による「旧国鉄トンネル群保存再生委員会」が発足した。平成 21 (2009) 年には法人格を取得し、「NPO 法人愛岐トンネル群保存再生委員会」(以後、当会) として再編成され、現在に至るまで市井の市民団体が保存活動を担っている。

#### 3-2. 全国区へデビュー

平成 21 (2009) 年、愛知県側 3~6 号のトンネルの 4 基は「山岳・海峡を克服し全国鉄道網形成に貢献したトンネル建設等の歩みを物語る近代化産業遺産群」の 1 つとして、滋賀県大津市の旧逢坂山トンネルや、群馬県安中市の碓氷峠トンネル群など全国 9 か所の鉄道関連遺産と共に、経済産業省の「近代化産業遺産続 33」に認定された。平成 28 (2016) 年には、3 号・4 号トンネル (玉野第三・第四隧道) と笠石洞暗渠の 3 施設が文化庁の「国登録有形文化財 (建造物)」に選ばれ、同年 11 月に正式登録された。

「鉄道トンネル」は、全国鉄道網の形成を通じて、日本の産業発展に貢献した先人達の技術の痕跡でありながら、市民の日常生活との関わりは希薄な近代化遺産である。また、愛岐トンネル群の場合、半世紀近くに渡って山中に放置されており、市民の手で発掘されるまで地域住民からは忘れ去られていたという歴史的背景があったが、上記の国の評価により“無”から“有”へと、歴史的価値が確立されたのである。

#### 3-3. 日本一のレンガ使用数

ここでちょっと脱線するが煉瓦の使用数という話題を取り上げたい。

愛岐トンネル群は 4 年間の難工事を経て、明治 33 (1900) 年に 14 基全てのトンネルが竣工した。表 3 はトンネル群の施工にあたって使用されたレンガ数の表である。ちなみに建築物のレンガ使用数 1 位は周知のとおり東京駅の約 800 万個、2 位に大阪市中央公会堂 300 万個、3 位は旧北海道庁 250 万個 (※倉庫などは除外)

と云われる。では日本で「一番印象深い」レンガ建物は何処だろう。どんな豪華絢爛な建物であろうともそばにも近づけない存在感があり、その立場を揺るがすことができない絶対的なもの。近世日本の、いや世界の負の歴史を一身に背負い立つ、その存在は我々の心にドスンと染み入る「原爆ドーム」であると筆者は思う。

他方、建造物のトップは日本で初めて鉄道トンネルとして国・重要文化財に指定されたレール界を代表する碓氷峠がトップの 1,500 万個、2 番目には滋賀県大津市から京都・南禅寺までを貫く水道施設・琵琶湖疎水 1,450 万個が入る。これらが日本国内で最も多量のレンガを使った建造物のトップランナー達なのだ。ところが、近年発見され、活用が進んでいる愛岐トンネル群はどうだろうか。会員らによる研究の結果、国立国会図書館で見つけた明治の中央線工事概要書によると実に 1,800 万個のレンガが使用されたとの記述が残されている。(図 3) 残念ながら当施設は、発見後まだ 16 年しか経ていない新参施設であり、全国的知名度もほとんどないが“数字

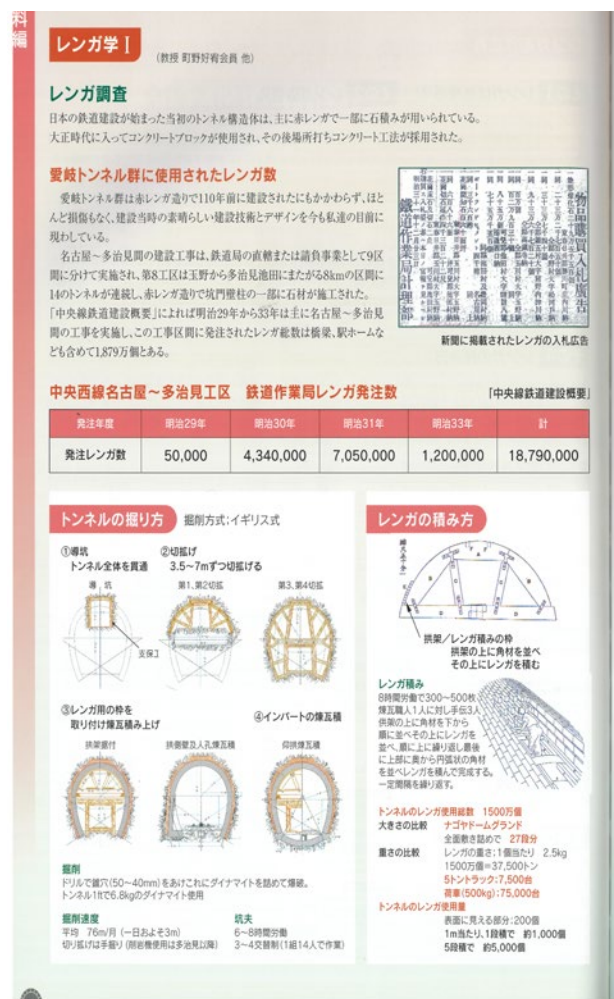


図3 愛岐トンネルに使用された煉瓦の数

は雄弁に物語る”。時を経て、この施設群が認知度を高めたときには、日本一のこの数字が輝く日が来ることを祈っている。

またトンネル群近辺には、工事中の崩落で不要になったレンガが多量に投棄されており、当会ではそれらを集集し、レンガ刻印の原籍を探查することで製造業者を特定する調査を進めた。建設のための大量のレンガは近隣の多治見地域をはじめ、名古屋・三河・四日市・大垣などの他、大阪方面からも運ばれてきたことが明らかになっている（図3）。

### 3-4. ナショナルトラスト

当会は当初、ゼネコンから調査立ち入りの許可を得て活動していたが、調査するほどに残すべき地域の貴重な遺産であることを認識し、英国の自然環境保全の市民募金運動に習い、平成21（2009）年愛知県下で初めての土地の取得を目指した「ナショナルトラスト運動」を開始した。今でこそ“クラウドファンディング”が確立され始めたが、当時としては土木構造物の保全を目的とした市民の募金浄財による敷地の買い取りは、全国でも珍しい特異な事例として、新聞やテレビなどでも報じられた。

その後5年の歳月を経て、計11,143人の市民から約1,500万円の資金が集まり、平成26（2014）年6月愛知県側のトンネル4基（3～6号トンネル）を含む、旧国鉄中央線廃線跡地の買収に至った。

### 3-5. 保護活動開始

こうして当会の私有地となった愛知県側3～6号トンネル間の1.7キロの廃線敷は平常時、鋼鉄門により立ち入りを禁止している。発見当初、この3～6号トンネル間の廃線跡を「開拓現場見学会」と称して一般市民に1日公開を設けていたが、希望者が殺到したため、その後「特別公開」として毎年春・秋の計2週間程度の一般開放を実施している（写真4、5）。

平成18（2006）年の活動開始当初に最初のターニングポイントに遭遇した。これだけの公共施設群、それも広大な敷地群を市民だけで“お守できるのか？”。全国各地の廃線の活用状況の調査を進めると、ほとんどの地元行政が何らかの形で保存に関わっている。しかも同時に“金を出すけど、口も出す！”事例が散見されていた。実際、他の廃線の保全事例を見てみると、雑草刈りなど通年の廃線維持管理に多額の費用がかからないよう廃線上の自然相を完伐し、アスファルト舗装などで覆っ

てしまう事例が目につく。特に自治体が管理・保全を行う事例においては上記の傾向が強く見られ、維持のために容易な姿に変貌させてしまう事例が目についた。例を挙げれば長野県のある地域のローカル線跡地に復活していたけやきの森が、再生のお題目により完伐されてしまい、なんの変哲もない直線の廃線跡に退化してしまった。当会はそれらの事例を反面教師として、開拓当初から行政との接触を極力断つ道を選択した。廃線に復活した樹木相の保全を最優先順位としたため、廃線上に育つ樹木を避けてくねくね曲がる姿で誕生した廃線路は、同時に廃線ではなく自然遊歩道に変貌するという市民目線・優しさ・細やかさ優先の路を歩んでいる。

その根底には「木を切ることはいつでもできるが、一度切ってしまった木は元に戻すのに数十年の時と労力が要る」という会員の発言からの気付きである。この廃線は共用終了後の半世紀の間に、多くの樹木や草花が復活し、軌道敷上には樹齢50年近い樹木が繁茂、廃線全体では50種600本を超える樹木が育ち、レッドデータブックに記載される絶滅危惧種の草花が発見されるなどのネイチャーゾーンの様相を呈している。特に廃線とその周辺には300本近いモミジが自生しており、春秋の公開期間中は廃線敷を春モミジ・秋の紅葉をそぞろ歩きで愛でるスタイルが定着してきた。鉄道遺構にもかかわらず、鉄道ファンは目立たず、ほとんどの来場者が自然を愉しむ市民らの姿から、トンネルという歴史遺産と日ごろ縁のない一般市民を繋ぐという意味において、大変重要な一役を買ってくれているものと思われる。（写真6）

当会では「40年以上放置されたことで復活した自然相を根絶やしにしない」というルールを作りだし、自然保護優先の取り組みを行っている。

その結果、秋の公開時の入場者が特出しているのは廃線に自生した300本のモミジの紅葉狩りの名所になりつつあることが顕著な事象である。結果論であるが、こうした自然保護の努力は、自然美を求めて来場する来場者の評価にも繋がっていると考えられる。

## 4. その他、愛岐トンネル群の保存活用

### 4-1. 保存活用の取り組み

市民団体である当会は令和4（2022）年現在の活動人数は約70名。平均年齢は約70歳を超えており、地元春日井市をはじめ、多治見市・小牧市・瀬戸市・名古屋市などの近隣地域に住む住民が参加している。

保存活動は、廃線跡に繁茂した藪を開削することから始まり、およそ1年かけて愛知県側の3号～6号トン



写真4 春の特別公開には毎年100匹の鯉が泳ぐ。



写真5 秋の特別公開は、隠れた紅葉の名所として人気が高まっている。

ネル間1.7キロの廃線敷が人の歩けるまでに整備した。そうして整備された散策路には来場者に楽しんでもらえるために知恵をしばっている。前述のように周囲の自然を感じられ、季節を感じられる景色を作りだそうと、周囲の山肌のヤブを刈り取り、間伐して絶滅危惧種の草花を保護する過程で、6号トンネルの地表部にモミジの

群生地を発見した。この群生地の周囲300mの周回路を「モミジ山」と名付けて整備したところ、これほどの密生地はないと写真家を含め多くの人々に好評だ(写真7)。また、長距離を飛ぶ蝶・アサギマダラのために、好んで食べるフジバカマという植栽を進めることでこの蝶の乱舞が望めるまでになった。また大人だけでな





写真6 廃線跡のモミジ



写真7 6号上の地表部に群生するモミジ山

く家族連れの子供も遊べるようにと、周囲の木を利用したターザンブランコという8m余りの巨大ブランコ(写真8)、河原のヤブを整備してヤブ迷路として遊んでも

らうというアクティビティも備えた。面白いところでは、廃線脇の山肌で見つけた30mほどのトンガリ岩の周囲を整備し、「トンガリ岩の山の神」としてしめ縄を掲げ

るなど現地に存在するものを最大限に活用することに腐心している。

さらに、そのような現地での作業と並行して、春日井市や多治見市を中心にパネル展示や講演を行うなど、認知度向上のための積極的な広報活動を行い（写真9、10）、また、群馬県の碓氷峠トンネル群や兵庫県の旧福知山線廃線跡をはじめとした、各地の廃線活用施設を研修旅行で訪れるなど、保存活用のノウハウや知識の蓄積にも努めてきた（写真11）。

#### 4-2. 活用事例

平成21（2009）年に、地元ライオンズクラブからC57型蒸気機関車の動輪が記念碑として贈呈され、5号トンネルの多治見側口付近に設置した。単なる静態保存では面白みがないという会員の意見のもと、人力で動輪を回すことのできる仕組みが構築された。動輪に隣接して設置された自転車を漕ぐと、C57の車輪がゆっくりと回転する仕組みになっており、公開時には子供たちの運転のための行列整理が大変である。当会は「わが国初的人力による動輪の動態保存である」と公表している（写真12）。

トンネルの特色を利用したイベントとして以下のようなイベントを開催した。

平成21（2009）年には、太陽の光をトンネル中のスクリーンへ投影して日食を楽しむ「日食観望会」（写真13）、平成25（2013）年には、「愛岐トンネル群アートプロジェクト2013・荒野ノヒカリ」と題し、トンネルの暗やみや廃線を舞台に音や光のパフォーマンスなどを用いた現代アート展の開催（写真14）、令和元（2019）年には4基のトンネルを巡りジャンルの異なるクラシックを演奏するという湯山玲子主宰の「爆音クラシックコンサート」を開催し、S席（7,500円）が即刻完売するなどの講評を博した（写真15）。

また平成30（2018）年の夏からは、下界と10度近く低くなるトンネル内との気温の温度差を利用してビアホールを開くなど（写真16）、自然美の魅力以外にもトンネルの持つ“特性”を活かした活用を進めている。

#### 4-3. 行く先には多くの障害壁が

当会では、このような再生に向けた利活用を提言しながら、同時に恒久的な本来の廃線敷の再生ビジョンも公表している。現在のJR中央本線の定光寺～古虎溪駅間に沿うように存在する旧中央線の廃線敷を用いる「フットパス構想」である（図4）。



写真8 ターザンブランコは子供に人気



写真9 鉄道フェアなどへ出展



写真10 多治見陶器祭りで展示



写真11 全国廃線トンネルサミット



写真12 C57 動輪の運転



写真13 金環日食をトンネルの中で見る？

当会の所有地であり特別公開されている3～6号トンネルに加え、7・8号トンネルを含む全長約3.5kmのコースを形成することにより、定光寺駅から隣駅の古虎溪駅まで電車に乗らず、廃線の自然遊歩道を歩いて通り抜けることができるようにするというものであるが、7・8号トンネルを所有する各自治体との調整や、7号トンネル内に生息するコウモリの保全など課題が山積している。

一方で、こうした保存活動の背後にはさらに数々の問

題点もかかえている。例えば、当会の所有するトンネル群の敷地内には大量入場者に備え複数の仮設トイレを設置し行事を開催した時に使用している。これは土木工事時などに使用されている移動式簡易トイレだが、人里から離れ、電気や水道のライフラインもなく重機も立ち入ることができない環境下であるため、そのタンク内し尿のパキューム汲み取りや、汚水処理設備を整えることができず、否応なく現場で処理する土壌浸透（垂れ流し）式になってしまっている。バイオ式・簡易水洗式などあ

らゆる選択肢を研究しているが、1年の内、公開期間2週間程度という短期集中型の来場という現状では、大変不本意ながらポットン式状態が続いているのは、観光地化を目指す我々としては大変残念である。



写真15 爆音クラシックコンサート

愛岐トンネル群アートプロジェクト2013  
**荒野ノヒカリ**  
2013年9月7日(土)～10月27日(日)の土日曜日、祝日の19日間

2013年  
9月 7日(土) 8日(日) トンネル空間(近代化産業遺産・特別公開)への現代アート展。  
14日(土) 15日(日) 16日(月) 再訪は立入れない。'死'に出現するの場所が、  
21日(土) 22日(日) 27日(金) はなと鳥の中で、社会と自然の対峙。  
28日(土) 29日(日) 人間の身体と骨が、理知な'ヒカリ'ではない。  
10月 5日(土) 6日(日) トンネルの壁、そして壁の光がでる'小道'。  
12日(土) 13日(日) 14日(月) 五感く感じ、11月開クアートプロジェクトです。  
19日(土) 20日(日)  
26日(土) 27日(日)  
計19日間

2013年  
9月 7日(土) 8日(日)  
14日(土) 15日(日) 16日(月)  
21日(土) 22日(日) 27日(金)  
28日(土) 29日(日)  
10月 5日(土) 6日(日)  
12日(土) 13日(日) 14日(月)  
19日(土) 20日(日)  
26日(土) 27日(日)  
計19日間

明・占部史人、鈴木昭男、soft.pat、ドリアン、助川、丹羽康博、野村幸弘(監工)、藤本由紀夫、山田亘

http://kouyanohikari.jimdo.com/

写真14 アートイベントチラシ「荒野ノヒカリ」



写真16 森ビア (森のビアホール)

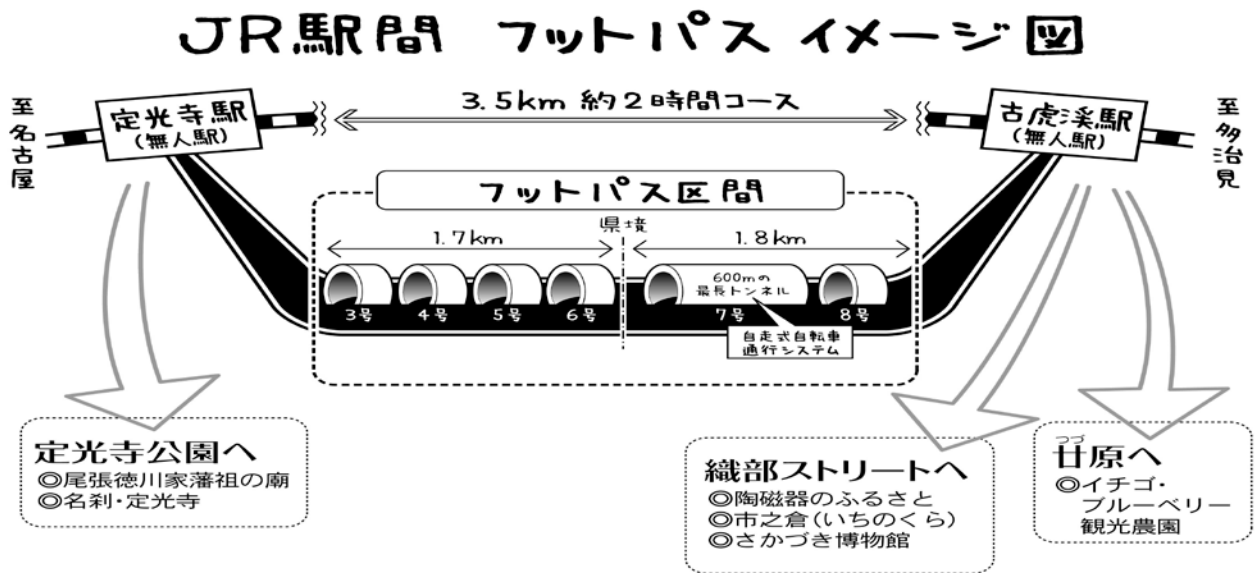


図4 フットパス構想図

#### 4-4 「価値」のムーブメント

愛岐トンネル群は平成 21（2008）年からの特別公開を機に全国から人が集まるようになった。その後、経済産業省や文化庁による指定を受けるという「国家による価値づけ」が行われたことは、外部それも国家からの逆輸入現象として春日井市民らの再評価につながった。こうしたトンネルそのものに対する価値づけが進む一方、トンネル群を訪れる来場者からは、廃線上に復活した豊かな自然相や風光明媚な溪谷の眺望に対する評価も高まっている（図 5）。もとより愛岐トンネル群の位置する春日井市玉野地域は、溪谷の景色とともに桜や紅葉が楽しめる保養地として人気が高く、戦前は名古屋市民を中心に「名古屋の奥座敷」として行楽客で賑わう地域であった。平成 23（2011）年に中部大学産業経済研究所により実施された「観光資源のためのアンケート調査」では回答者の 71% が「古いトンネルがまともって存在」することを評価しているのに次いで、60% の人々が「遊歩道の周りの草花や木々の景観」を評価している。このように、鉄道遺構に自然美を加えることで、評価層（ファン）の裾野が大きく広がり、鉄道・廃線マニアに限定されない幅広い層の集客に成功しているのではないかと考える（図 6）。

他方、「文化的価値づけ」が進められてきた一方で、「経済的価値づけ」の側面での活動はほとんど行われてこなかった。元々、まちづくり資源としての活用を意図して発掘した愛岐トンネル群だったが、春日井市が観光施策に消極的であることが大きな障壁となり、街全体の活性化に繋がるような取り組みを生み出すことはできなかった。

しかし平成 26（2014）年に春日井市商工会議所に観光協会が移管されたことが契機となって観光協会が当会と連携が始まり、ようやく「観光の産業化を目指しトンネル群の集客をいかに市の経済効果に繋げるか」という課題を掲げて、公開期間中は現地で飲食や飲料水販売の



図 6 アンケート調査結果

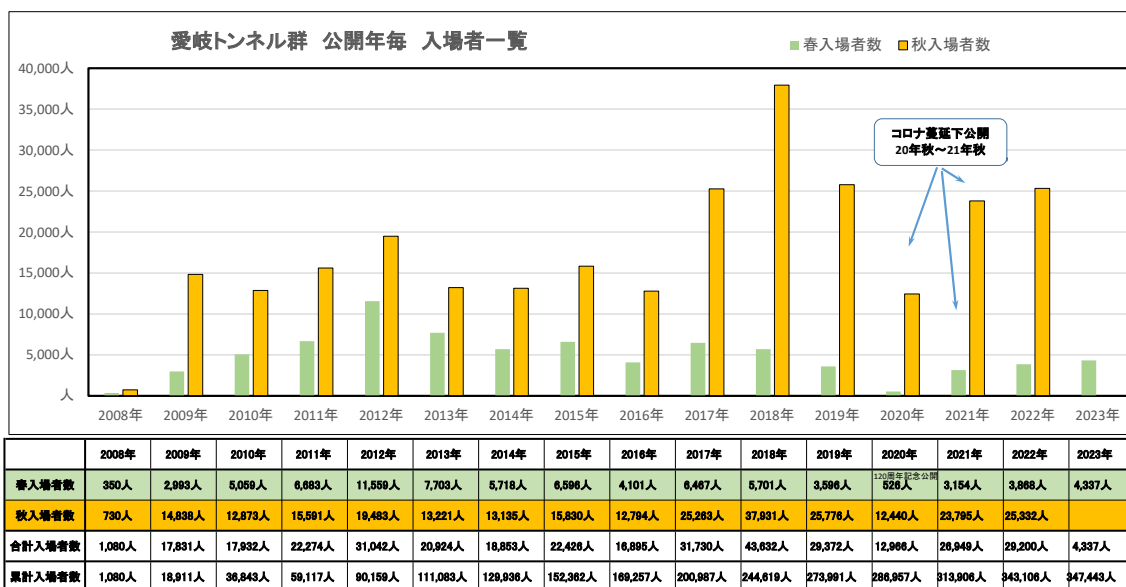


図 5 入場者一覧（累計 34 万人を超えた）

ための関係組織を動員するなど経済的な価値づけに結び付けるための取り組みが行われるようになってきた。

このようにして、年月を追うごとに来場者数を増やし、その認知度を拡大しつつある愛岐トンネル群であるが、特別公開や各種イベントが実施されているのは1年のうちの十数日のみであるという現在の状況を振り返れば、その「限定性」を孕んでいるからこそ、一定の集客を成すことができているという見方もできる。したがって、仮に将来的にフットパス構想を完成させ、トンネル群を貫く遊歩道が常時公開された際に、春日井市や多治見市をはじめとする近隣地域の観光拠点として成り立ちうるかどうかは疑問の残る点である。よって今後は、民のみならず、官・学が地域の一大観光拠点を目指し、集客のための更なる魅力づくりの工夫を凝らすことが求められている。

## 5. おわりに

市民の営みとの直接的な関係が希薄な「トンネル」そのものの性質や、地域住民に長期にわたって忘れ去られていたという歴史的背景に加え、行政が活用に消極的という大きな障壁が外部展開へのブレーキであったが、昨年春の地元首長選挙で愛岐トンネル推進論者が当選した。今後、愛岐トンネル群をまちおこし資源として育て上げていくためには、これを契機に保存活用の意義を行政や地元住民へ十分な説明責任を果たし、活用を一層理解してもらった上で後世へと引き継いでいかなければならないだろう。将来は行政当局の理解と協力が得られるならば市内小中学校などへの「出前授業」の実施を提案してゆきたいと願っている。これは、未来を担う子供たちに価値認識の共有を図ることで、子どもたちが居住する地域への誇りを育て、熟成させることで芽生えるアイデンティティの確立を狙う。

仮に10年間出前授業を継続できれば、30万人都市の一定のすべての若者たち全員の胸の中に“シビックプライド”として愛岐トンネル群が宿っていることになる。

何と爽快なことではないか！

## 註

写真1～16および図1～4は愛岐トンネル群保存再生委員会活動レポートNo.3（2021年11月27日発行）より転載した。

---

未来につなぐ人類の技② 近代文化遺産の活用

令和5（2023）年7月13日 発行  
編 者 独立行政法人国立文化財機構 東京文化財研究所  
保存科学研究センター 修復技術研究室  
発 行 所 独立行政法人国立文化財機構 東京文化財研究所  
〒110-8713 東京都台東区上野公園 13-43  
TEL 03-3823-2241（番号案内）  
FAX 03-3823-4835  
URL <http://www.tobunken.go.jp/>  
印 刷・製 本 株式会社トライ

© 東京文化財研究所 2023 Printed in Japan

※本書の無断転載を禁じます。

---