



(上左) 第3号トンネル多治見口の作業／(上右) 今も残るレール
(下左) 第8号トンネル多治見口を走る列車(昭和31年)／(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 斎木 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。谷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、自然がたっぷりの古虎溪駅がある。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が存在が主張が続いていた。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年には木曽福島～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」、木曽地方の森林資源「木曽ヒノキ」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。

清流に風薫る、古虎溪周辺の渓谷には、放棄された明治時代建設の「旧線」

が静かに眠るが、ここに築かれたレンガ製のトンネルの数は実に14に及ぶという。英国人技師の指導により、トンネルはイギリス積みで1千万個以上のレンガで造られ、優美な抗門が現存している。しかも、これらトンネル群は地形の険しい山肌にあり、廃線後42年間、ほとんどの場所で人手が入らなかったため、当時と変わらぬ姿をとどめているのである。

この貴重な財産と出来事を後世に残すべく、「明治を伝える最後の近代化遺産」と認識した市民有志が、平成19(2007)年6月に「旧国鉄トンネル群保存再生委員会」を設置。現在、「愛岐トンネル群保存再生委員会」と改称して、自然に埋もれてしまっているトンネルの発掘、そしてその保存活動を行なっている。

昨年5月には「再生作業現場見学会」、11月には2回にわたり「市民見学会」が開催（今後も随時開催予定）され、トンネルと廃線跡を歩き、遺構をゆっくり見学するなど、一般参加も

積極的に行なわれている。市民参加、市民意見には積極的に対応しているの、かつてはD51の活躍でも名を馳せた歴史遺産に関心をもってみてはいかがだろうか？

NPO法人 愛岐トンネル群保存再生委員会の活動

貴重な明治時代の鉄道遺産を保存していくために立ち上がった市民グループ。埋もれているトンネルを発掘・調査して、地元の中部大学と連携を取りながら学術的なシンポジウムや市民見学会の開催などを積極的に行なっている。後世に近代化遺産のひとつとして残すための「賢明な再利用」を目指しており、そのために

トンネル
見学会の様子



一部民間所有となっている土地を市民の寄付金により買い取って整備すべく「ナショナルトラスト運動」を展開している。昨今は学者による研究成果も上がりつつあり、活動に弾みがついてきた。

写真提供：愛岐トンネル群保存再生委員会