

郷土館発 鐵道のお話 I

♪汽笛一声新橋を

はや我汽車は離れたり〜
日本で最初の鐵道を開業したのは、明治五年（一八七二）で、明治政府ができてわずか五年後のことです。

その後、日本国内での鐵道建設の動きは活発でした。明治政府は、東京と京都大阪を結ぶ鐵道の建設を計画したり、各地の有力者が地域のための鐵道建設を進める動きをおこしました。当然この地域にもその波は押し寄せてきます。その当時の様子を、順を追って振り返ってみます。

まずこの地域に関わる鐵道の歴史を整理しておきます。

○明治三十三年（一九〇〇）

豊川鐵道全通（豊橋〜大海）

○大正十二年（一九二三）

鳳来寺鐵道全通（大海〜三河川合）



○昭和七年（一九三二）

田口鐵道全通（本長篠〜田口）

○昭和十二年（一九三八）

三信鐵道全通（三河川合〜天竜峡）

次に過去に紹介された鐵道のお話を復習します。

幻の鐵道路線

文化したら三十号



「東三電氣鐵道は、長篠（現大海）から津具への敷設を申請し、測量まで終えた」**「信参鐵道は、碧南を起点とし、安城、拳母（豊田）、足助から稲武を経て飯田までの路線を計画し、認可を受けて会社を設立したが、不況により計画はつぶれてしまった」**「静岡県掛川より二俣、愛知県大野、静岡県蒲川、愛知県武節を経て岐阜県大井に至る鐵道は遠美鐵道と名付けられている」

これらの計画が立てられたのは、明治の終わりごろから大正時代にかけてのようです。ただ

『長篠から津具へ』『稲武から飯田へ』『蒲川から稲武へ』と書かれています。北設楽郡内のどこを通る計画だったかはわかりません。

ここまで振り返って整理した田口鐵道など計画で終わってしまった信参鐵道・遠美鐵道は、太平洋側から内陸部に向かっていくものですが、北から南に向かってくる計画もありました。

「北から南へ」という視点で調べを進めていくと、伊那谷から奥三河を通り名古屋に向かう幹線の鐵道誘致活動があったことがわかりました。

事の発端は、東京〜京都・大阪の路線を旧東海道に沿ったものにするか、中山道に沿ったものにするかということから始まります。結局、東海道線が優先して敷設され、中山道側の路線とは別に東京〜甲府經由〜名古屋というルートが設定されました（現在の中央線）。塩尻から名古屋を中央西線といいますが、その線路を「伊那谷」を通すか「木曾谷を通すか」の誘致運動において、上津具と納庫（なぐら）稲武が地名として挙げられていました。

北設楽郡が中央西線敷設に大きなかわりがあった、という具体的なお話は次回へ持ち越しとなります。

（奥三河郷土館学芸員

渡邊 俊也）