

奥三河の文化財としての「田口線」

奥三河郷土館で一番大きな展示物は何でしょう。

そうです。田口線の車両です。屋外展示で目にも付きやすく多くの方が見学に訪れています。



田口線全線開通
(昭和7年三河田口駅)

体を思いっきり傾けて、やっとの思いで乗車したおじいさんに「乗車したことがありませんか」と聞きました。「私もあるけど、姉さんが鳳来寺の女学校へ通っててねえ、懐かしいなあ。」少し年配で元気そうな女性の方が乗ってすぐ「あれっ、つり革が無いじゃん。思い出が多いけどなあ...でも(今では)ぶら下がると危ないから仕方ないよね」等々、多くの感想が聞けます。車内に田口線の略史が掲示されています。冒頭部分の概略を紹介します。

郷土に鉄道をの郡民の悲願がみのって、電車が寒狭川の谷底に最初の車輪を印したのは、昭和の初めであった。それから文化経済の大動脈として、地域の発展に貢献した鉄道田口線も昭和の半頃から衰えが目立ち初め、豊橋鉄道移管という起死回生の大手術も奏功せず、昭和四十三年八月三十一日四十年の歴史を閉じた。田口線はなくなったが、思い出の電車はまだ私たちの心の中を、走りつづけている。

心の中に走り続けていて欲しいことが沢山あります。

本当にここに「こんな山奥に」電車が走っていたのですか。

大正から昭和の初めにかけての全国的な鉄道ブームの中、「この地方にも鉄道を」の郡民の悲願は大きかったのですが、なかなか実現しませんでした。しかし段戸の御料林(皇室財産)との関わりで、政府(宮内庁)に直接働きかける程の努力の結果、田口線は開通しました。木材を運ぶための鉄道だったんですか。

開通してから、沿線に田口高校と鳳来寺高校の二つの高校ができました。朝夕は高校

生と通勤客とで満員です。

その日の新聞が、その日に読めるようになりました。

生鮮食料品が身近になりました。一番電車には毎朝必ず豊橋の市場で買出しをする地元商人が大勢乗っていました。新美南吉も乗ったことがあったんですよ。(詳細は文化したら三十二号、四十五号)

鳳来寺祭、田峯観音祭、豊川稲荷初詣、各地のバンガロー村キャンプ場、津具スケート場、温泉巡り等々、関わるものも多く、文化経済の大動脈となった田口線でした。



通園の様子
(昭和41年清崎駅)

いつまで走っていたんですか。どうして廃線になったんですか。反対運動はあったんですか。

昭和三十年代、高度経済成長下、過密過疎の進行にとも

ない、田口線にも変化が現れました。二つの高校の常時利用者だけでも数百人いたという田口鉄道も赤字路線となりました。昭和三十九年十月、豊橋鉄道より鉄道廃止・バス路線化が提示されました。

反対運動は凄まじく、県、県議会、陸運局に対し、設楽町・鳳来町全住民にも相当する一万七千人の署名による請願の実施(県議会請願採択)など、絶対反対の運動でした。

反対運動の過程には、明智鉄道との連絡の提案、国有化への働きかけ、赤字の一部地元負担の提案、鉄道自主運営の提案、等々建設的な提案がありました。

結果は、陸運局の見解が提示され、バス路線化となりました。しかし、反対運動の過程で、バス化には鉄道に匹敵する道路整備が必然となり、例えば、稲目トンネルの整備のように、奥三河の道路整備の起点となりました。

建設時の情熱を示す数々。運行時の文化的・経済的事象。廃線反対に向けた行動の数々。



稲目トンネル開通
(昭和54年)

奥三河の人々の心を内包する田口線は、奥三河の文化財です。

(設楽町文化財保護審議会委員

加藤 紘市)