

高蔵寺駅に向かって走る中央線の列車 (1959年7月) (加藤弘行氏撮影)

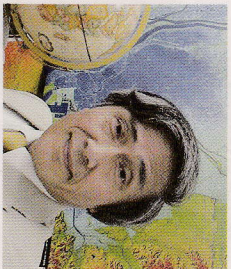
庄内川の流れとともに 走り抜いてきた中央線の軌跡

中部大生の多くが毎日利用する中央線(中央西線)この鉄道は名古屋駅を起点とし、多治見までの36.2㎞区間が1900年(明治33年7月に開通した。2年後に中津(中津川)まで延伸され、1911年に宮ノ越まで延びてようやく完成した。名古屋〜多治見間のルートとして、瀬戸や小牧を経由する案も検討された。しかし愛岐丘陵を蒸気機関車で越えるのは難しく、庄内川の右岸に沿って14ものトンネルを掘らねばならなかったか。それは、庄内川の谷がV字形で険しく、両側に平坦地がなかったからである。庄内川は、愛岐丘陵が隆起して高くなる前からこを流れており、休むことなく谷(このような谷を先行谷という)を刻んできた。中央線開通以前は、中部大学のキャンパスのすぐ

北側を通る下街道が名古屋(尾張)から岐阜(美濃)を経て長野(信州)に向かう主要交通路であった。尾張藩の公道は小牧、犬山方面へ向かう上街道であったが中山道の近道として下街道がよく利用された。中央線は下街道と並行しており、明治後半になって街道から鉄道へ交通手段が大きく変わった。下街道はその後国道19号として継承され、さらにバイパスが建設されてルートは北側へ移動した。しかしモ



高蔵寺付近を走る中央線の電車 (2011年12月) (筆者撮影)

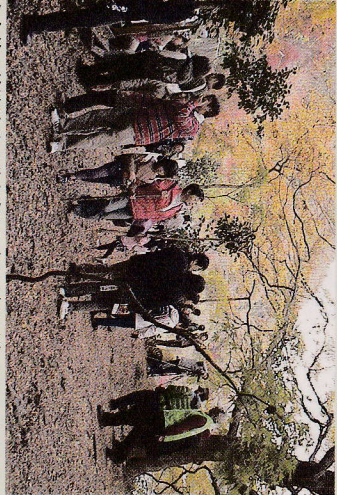


林 上 (はやし のぼる)

1947年、岐阜県土岐市(美濃焼窯元)生まれ。1975年名古屋大学大学院文学研究科博士課程修了。『中心地理論研究』で文学博士(名古屋大学)取得。日本都市学会賞受賞。中部都市学会会長、名古屋地理学会会長、港湾経済学会中部部会会長。専門は都市地理学、経済地理学で、『近代都市の交通と地域発展』『都市交通地域論』『社会経済地域論』『現代社会の経済地理学』など著書・編著多数。趣味は里山歩き、ボライア(下道)、陶磁器集め鑑賞など。



使われなくなった昔のトンネル(2010年11月)



中央線の線路跡地で秋を楽しむ(2010年11月)



庄内川が刻んだV字形の美しい谷(2010年11月)

タリゼーション開始まで、中央線は美濃焼産地からの陶磁器搬出や春日井・高蔵寺での軍需工場立地など、庄内川流域の産業を支える役割を果たした。自動車普及以降も、沿線の地域変化と密接に関わりながら推移してきた。高蔵寺に三天ニタウシの二つが建設された最大の理由は、中央線の輸送能力であった。ニータウシ建設後は始発・終着列車の多い高蔵寺駅に近いという事情から隣の神領に電車基地が設け

られた。

中央線は、沿線地域の社会や経済の発展を促す一方、増え続ける沿線の交通需要に応えるために自ら進化を迫られた。すでに完成した勝川駅とその周辺の鉄道高架化、神領駅の橋上化、自由通路設置に続いて、春日井駅でも自由通路化が検討されていた。人口高齢化や地球温暖化が、鉄道など公共交通の再評価を促している。パウル経済崩壊後の地価下落で建設しやすくなった駅舎下で建設しやすくなった。前々シヨに、医療や買い物の利便性を求める動きもある。このように鉄道に対する人々の期待は消えることはない。忘れられた過去が蘇るといふ事例さへなく高蔵寺も多治見間で使われなくなった陸トネルを近代の交通遺産として保存する運動が、それ、国もこれを評価し、年2回のトネル見学会には多くの人が集まる。中央線は本来の役目とは別のところでも、なお人々に影響を与えている。