

愛知県ローカル線の旅
(豊橋鉄道渥美線とあおなみ線体験記)

<その1> 豊橋鉄道渥美線

平成28年3月1日、愛知県で一番低い山「潮海山(ちょうかいさん) 海拔27m」への登頂を目的にこの旅を計画した。当初の計画では、豊橋駅でレンタカーを借りて「ついでに渥美半島をドライブ」と考えていたが、地図を眺めている内に、どうしてもこの鉄道に乗って見たいと思うようになった。

豊橋には11時41分に到着。駅ビルの中のサンジェルマンで昼食用のパンと牛乳を買って、カバンをコインロッカーに預けてザックひとつで隣に立つ豊橋鉄道渥美線の新豊橋駅へ。



(写真左:新豊橋駅 右:三河田原行)

新豊橋12時15分発の三河田原行、平日の昼間なので乗客は少なく社内で昼食を食べるのには最適。

東海道線に沿って東京寄りへ少し進むと柳生川のほとりに建つ柳生橋。まだ町中で景色は全く変わりが無い。東海道線を跨ぎ東海道新幹線を潜ると



小池駅に入る。愛知大学前駅はその名の通り愛知大学の前にあるが、昼前となつては乗車客も降車客もいない。地図を見ると、大学の東側には「山田一番町」から「山田三番町」まであり、西側には「柱一番町」から「柱九番町」までである。何だか気になる地名である。

南栄(みなみさかえ)を過ぎると左側(東)に松林の中の広い緑地が現れ、その南西の隅に高師駅がある。百人一首の中のひとつ「音に聞く高師の浜のあだ波はかけじや袖のぬれもこそすれ」を思い浮かべたが、この歌との関係はなさそうだ。

芦原まで来ると、新豊橋を出てからずっと続いてきた住宅地の連なりが少しずつ途切れ始める。梅田川を挟んで畑と田圃が広がるこのあたり、おそらく「芦」の「原」だったのに違いない。

白濁した梅田川を渡ると植田(うえた)駅に入る。住宅地も少なくなり静かな駅だ。

植田を出て僅か1Kmほどで向ヶ丘。駅前には大きな池(植田大池)が広がる、わざとらしい駅名でつまらない。駅間距離が短いので、後からできた駅ではないかと思う。南西に向かって走っていた電車が少し西寄りにコースをとるようになると大清水。

大清水を出ると畑と田圃の広がりが一層進み、よく見るとキャベツ畑が目立つようになってくる。右手車窓が、近くに海があることを感じさせる景色になってきたら老津(おいつ)。芦原・植田・大清水・老津と「水に関係した地名」が続いた後、渥美線で初めて駅名に「山」が付く杉山。車窓の左側は低い山が迫り、右側は海まで800m程度の距離しかない水田地帯。地名の由来となった杉の山はどれかなと四方を見渡したが、杉の木は見つからなかった。田原湾を挟んだ対岸に風力発電の羽根が一行に並んでいくつも回っているのが見える。

突然現れたひらがなの駅名はやぐま台。駅の周りは谷熊(やぐま)町なので、宅地開発などによりわざわざ



作られたひらがなの新駅だろう。「谷熊」、地名の由来が気になるが、それにしても漢字で書いた方がはるかに意味あり気であるのに、なぜこんな無粋な地名をつけたのだろう。左の車窓には農地をつぶして作ったような住宅地、右の車窓には区画の大きい畑が一面に広がる。蜷川と汐川の支流の小さな流れとを一気に渡ってしまうと豊島(としま)駅に入る。ここからは再び住宅地が連なるようになる。

国道259号線の下を潜ってしばらく進むと、汐川の右岸にある神戸(かんべ)駅。汐川の対岸に渡ると、

18Km ・ 35 分の渥美鉄道の旅は終り、終着駅の三河田原に到着。終着駅も始発駅同様にモダンな駅舎で、どこの国へ来たのかと首をかしげたくなった。(写真上：三河田原駅)

飛行機の窓から見下した浜名湖と渥美半島の景色が忘れられない。直線と曲線が描き出す「天然の美」を感じ



る。三河湾に面した北側の海辺は工業地帯で、南側は洪積台地でしかも遠州灘の浸食を受けている崖になっている。国土地理院の地形図を見るとその地形の特徴がよくわかる。唯一の鉄道である渥美線は、全長約50Kmの半島の東半分だけを走っている。三河田原以西への延伸計画はあったらしいが実現しなかったようだ。次に来訪の機会があったら、この特徴的な地形をくまなく見歩きたいものだと思っている。

<その2> あおなみ線

人工島の空港へ行く名鉄空港線、博覧会の会場跡を走るリニヤモーターカー(愛知高速鉄道リニモ)、名古屋経済圏を大周りする愛知環状鉄道など鉄道路線の目新しさが豊富なのが愛知県。

名古屋駅の構内を歩いていた「あおなみ線」という表示が目に入ってきた。正式名称は「名古屋臨海高速鉄道あおなみ線」と言う。2004年に開通した、名古屋市の中心部と臨港埠頭エリアとを結ぶ鉄道。時間はたっぷりあるので、耳慣れない路線を試してみることにした。

名古屋駅の新幹線と在来線の隙間にあおなみ線のホームがあった。平日の朝9時、プラットホームに止まっている発車予定の電車は満員、次を待つホームも満員。しかも、その殆どが黒いスーツに黒いカバンの葬儀屋のようないでたち。しばらく客同士の会話を聞きながら観察している内にわかったが、スーツもカバンも新品の若い男女は、就職活動の学生だった。

一本やり過ぎて次の電車に乗ることで、無事座席が確保できた。座席も立ち席もほぼ満員で、しかもホームにはさらに次を待つ人がいっぱい。

しばらくは関西本線・近鉄名古屋線との並走が続く。最初の停車駅「ささしまライブ」は近鉄の米野駅と並んで建つ。何のこつやら他所者には理解できない駅名はこういう経緯によるものだった。

2005年に開催された「愛・地球博覧会」の時、旧国鉄貨物駅(笹島駅)の跡地に「ささしまサテライト会場デ・ラ・ファンタジア」が創設されたことで、その後も各種イベントが開催されており、以降都市再開発事業として様々なものが整備されている。東京で言えばりんかい線の国際展示場前や天王洲アイルや等と似た景観のような気がする。

近鉄の烏森駅を右の車窓に見送ると、左に大きくカーブして小本(こもと)駅に入る。町工場の中に民家が



並ぶ下町のような景色の中に、所々に新しいビルが目立つ。ここからはほぼ真南に向かって走っていく。荒子（あらこ）から南荒子にかけては古くからある住宅街が並び、遠くに大型商業施設が見える、東京ならば江戸川区のような雰囲気のある町である。「荒子」という地名が気になるが、江戸時代の「戦場で働く雑兵」を意味する「荒子（あらしこ・あらこ）」が起源ではないかという気がする。

南荒子と中島の間に横たわるのがJRの貨物ターミナル駅。前述のように名古屋の貨物ターミナルは昔は笹島（現在のささしまライブ）にあった。名古屋駅から海側に向かって延々と広がる国鉄の設備の中のひとつとして存在したように記憶している。

名古屋競馬場前、おじさんとおばさんが何人か降りたが、始発駅での満員状態はまだ変わらない。

荒子川公園、市営の大きな公園の一角に作られた駅だが、駅の東側は大型商業施設が立ち並び、公園利用者もあいまって沿線で二番目の乗降客の駅らしい。これまで真南に走っていた電車は、荒子川を渡ると南南東に向きを変えて稲永（いなえい）駅に入る。東側には名古屋港周辺に建ち並ぶ化学系の工場が吐き出す煙が目立つようになってきた。再び向きを変えて金城埠頭の先端に向かって進むと、東側の対岸に中電の新名古屋火力発電所、前方には海を渡る大きな吊橋が大きな曲線を描くように走り、これまでとは全く異なる景色が広がってきた。



野跡（のせき）を過ぎれば一直線、埠頭の先端はもう目の前。大きな吊橋を潜り抜けると終点の金城ふ頭（きんじょうふとう）駅に到着。なぜ「金城埠頭」とせず「金城ふ頭」としたのか、大きな疑問が残る。

目の前に海が広がり、大きな弧を描く吊橋、高い所を走る自動車道路、煙突と煙、新しい建物や公園。（左上写真）



満員の状態のまま終着駅まで来たあおなみ線、リクルートスーツと言われる服装の若者たちが大量に降りはじめたが、エスカレーターも階段も一杯で身動きできない。しばし遠方から眺めていたが、ついに我慢できずシャッターを切りまくった。大量の黒服の群れは、次はトイレを混雑させ、やがて駅近くのビルに吸い込まれるように入って行った。就職説明会だろうか。（左下写真）

駅前の緑地帯から写真撮影をした後で周辺を散歩して上り電車に乗ったが、往路とはガラリと変わって乗客は皆無に近い状態。帰りは前後左右の車窓の景色をゆったりと楽しみながら名古屋駅に向かった。

以上