

車窓を楽しむ鉄道の旅 その9 大環状鉄道計画を体感する

愛知県を旅しながら名古屋周辺の地図を眺めていて「リニモ」という鉄道が気になり、2017年に「リニモ体験の旅」を試みた。(参照資料 <http://www1.u-net surf.ne.jp/~TKOB/rinimo.pdf>)

その時に、リニモの終点である八草駅を通る「愛知環状鉄道」という鉄道がさらに気になった。国鉄の時代に、岡多線（東海道本線の岡崎と中央本線の多治見の間を結ぶ）と瀬戸市から中央本線の高蔵寺を経て東海道本線の枇杷島を結ぶ瀬戸線が計画されていた。これが大環状鉄道計画だったようだ。岡崎・新豊田間が1976年に開業したが、1987年の国鉄分割民営化により第三セクターへの経営移行となった。(愛知環状鉄道) その後、多治見への延伸の計画は消えて旧岡多線と旧瀬戸線の一部の接続による岡崎・高蔵寺間を結ぶ鉄道として全通した。また東海道本線枇杷島駅への接続については、環状鉄道計画からは離れて第三セクターに移管され、東海交通事業城北線として実現したが、東海道本線枇杷島・中央本線勝川間を結ぶ中途半端な非電化区間に留まっている。

つまり、愛知大環状鉄道計画は実現せずに終わったような形になっているが、おそらく様々な異変が関係しているのではないかと推察する。愛知万博開催・中部空港(セントレア)計画による名古屋空港(小牧)へのアクセスニーズ変化・バブルとバブルの崩壊などなどが背景としてあったのではないかと推察する。

こんなことも見えてくると、挫折した大計画の一部を見て来るのも悪くないなと思って、旅を計画した。

<その1：愛知環状鉄道の旅>

12月10日(火) 気持ちよく晴れた朝、東京発10時26分こだま647号。富士山を眺めるためにE席を取って正解だった。新横浜を過ぎた頃から右前方に真っ白な富士が見え始めて、それが徐々に近づいてくるスリルはたまらない。富士川の鉄橋を渡って後方に去って行くまでじっくり楽しむことができた。



豊橋で下りるともう12時半を過ぎていた、駅ビルの中で昼食。

東海道本線新快速岐阜行は13時20分発。陽差しのある午後の電車は乗客も少なく静けさが漂っている。岡崎着は13時41分、「愛知環状鉄道」と書かれた乗換案内に従って進むと、構内の末端の線路際の様なところに辿り着いた。

岡崎発13時59分高蔵寺行。(左画像：岡崎駅に入る折返し高蔵寺行)

しばらく東海道本線と並走した後、徐々に離れて北に向かうと程なくして六名(おつな)駅に入る。東から来る乙川が矢作川に合流する地点で、地図を見ていると豪雨の雨が心配になるような地形をしている。8世紀頃に六名郷と言われ、額田八郷のひとつに数えられたという長い歴史のある土地のようだ。駅の北にある真宮(しんぐう)神社にある六つの霊石が地名の由来という説と尾張氏六人部が居住していたことによるという説があるらしい。真宮神社の北側には真宮遺跡があり、縄文時代に遡る歴史が残されている土地。神社

の西側の矢作川の岸には「祢宜畑」という地名もあり、興味が尽きない町だ。





明治時代には額田郡六名村だったが、後に岡崎市に編入。

乙川を渡り名鉄本線を跨いだところに**中岡崎**駅がある。名鉄の岡崎公園前駅への乗換えが可能になっている。右手の窓に岡崎城が見える。岡崎城は龍頭山という川岸の小高い丘を利用して作った砦で、三河国仁木氏の守護代だった西郷稠頼が1452年に築城し、龍頭山城と呼ばれた。後に松平清康が奪い取り拡張整備して岡崎城となり、徳川家康がこの城で誕生したこともあり、歴史年表に名を残す城となった。

矢作川の東岸をさらに北上すると**北岡崎**。

ユニチカの工場の脇から左にカーブして北西に進路を変え始めると**大門**。地図を見ると駅の東側に大樹寺があるので、この寺の門前町なのかもしれない。倉庫と工場が並ぶ工業団地のような所と住宅街とが混在している。

矢作川を渡ると**北野柵塚**という「何かありそうな名」の駅に入る。岡崎市北野町と豊田市柵塚地区の双方の地名を配慮した合成駅名と思われる。柵塚という地名の由来を探ってみたが残念ながらわからなかった。周囲は区画整理された大きな水田と隈無く巡らされた水路、そして所々に農地から転換したと思われる住宅地。北野柵塚駅を出ると右に少しずつカーブして、進路を北西から北北東に変えて矢作川の支流に沿って遡って行き**三河上郷**(みかわかみごう)。右前方に豊田ICが見える。伊勢湾岸自動車道を潜ると左手に巨大なトヨタ自動車上郷工場、そ

して北東に向かうようになり名神高速道路を目前にして**永覚**(えかく)駅に止まる。何やら僧侶の名前のような名前の駅、はたして地名の由来や如何にと帰宅後に期待に胸を膨らませて調べてみたがわからなかった。高速道路を潜り抜けただけで次の駅**末野原**(すえのはら)に到着。土器作りから来た「陶野(すえの)」を由来とする説があり、また大宝2年(702年)持統天皇が三河国に行幸の時に詠んだ歌(万葉集に収録)にも折り込まれている。

梓弓(あずさゆみ)末の原野(はらの)に鳥狩り(とかり)する君が弓弦(ゆづる)の絶えむと思ふやこの辺りは海が入り込む湾岸で「末の原野(はらの)」と呼ばれていたらしい。

並走する国道248号線との間が徐々に広がり、その間にトヨタ自動車の本社工場が割って入ってきた。車窓から見える建物の側面に書かれた文字や看板の類いは皆「トヨタ」または「豊田」の冠を付けている。**三河豊田**(みかわとよた)、ここは正しくトヨタの町。巨大な工場と広がる宅地、立派な一戸建てと豪華そうなマンション。その昔、この辺りは養蚕と製糸の町「挙母(ころも)」だった。豊田織機が新設した自動車製造部の工場を誘致し、トヨタ自動車挙母工場が動き始めた。定着し拡大していく内に、挙母市を豊田市に改称したいとの誓願が出て、賛否両論ひしめく中で昭和34年に「豊田市」が実現したとのこと。また、古事記には「三川の衣」と地名の表記があり「ころも」はかなり古い地名とも言える。これに「挙母」の漢字をあてた経緯を探してみたが、わからなかった。

僅かな距離を北上すると、南西から来る名鉄三河線を跨いで**新上挙母**(しんうわごろも)。「上」を「うわ」と読む読み方が面白い。

新豊田(しんとよた)は再び大トヨタの町。駅前広場を挟んで東側に市営地下鉄鶴舞線とも乗り入れしている名鉄豊田線の豊田市駅がある。松坂屋を中心に大規模な商業施設が林立する大拠点駅。

愛環梅坪(あいかんうめつぼ)梅の坪という響きにひかれて調べてみた。加茂郡梅ヶ坪村と言われていたが、さらに遡ると大化の改新の頃の条里制の「坪」に由来があるとのことだった。しかし、「梅」なのか「埋め」なのかの疑問が残った。この辺りまで来てようやく林や小山が見える景色になってきた。

四郷(しごう)は、広々とした田圃と、それを壊して開発を始めたばかりのような町。「その昔四つの郷が合体して一つの村になった」という由来を想像して調べてみたのだが、そのような情報は見当たらなかった。駅前には、駅以外には何も建っていない。籠川を渡ると右手にトヨタ紡織猿投(さなげ)工場

を見送り、北西に進路をとるようになり、**貝津**（かいづ）駅に入る。線路の北側には猿投山地の裾野が迫って来るが、宅地開発が進んで至る所に家並みが連なっている。海が入り込んでいた大昔を思い浮かべることができそうな地名だ。駅北側の開発地に中京大学のキャンパスがあるためか、若者の乗降が目立つ。北に山裾を南に水田地帯を配し、その先には矢作川の支流の伊保川が東西に走る。北の山からは幾筋もの流れが走りあたりの農地を潤してきた感じがするが、今では山中に広がるのは大規模開発された住宅地。

保見（ほみ）は、ことによると「穂実」または「穂見」だったのではないかと想像が走る。保見駅を過ぎると海拔131.8mの小山をトンネルで潜り抜けるが、ここから景色が一変して荒れた中山間地と化す。

篠原（ささばら）駅は、福島県・茨城県の山中にある、物静かながら温もりのある「田舎の駅」のような雰囲気が漂う。開発から取り残された所にこそ本当の味わいが残っているのかもしれない。

再びトンネルを抜け、細くなってきた伊保川の流れとともに北西に進んで行くと、山間の集落を通り過ぎた後に**八草**（やくさ）駅に入る。目の前を猿投グリーンロードと名がついた自動車道路のコンクリート架橋が横切り、何やら落ち着きのない景色になってきた。愛地球博覧会の時に開通したリニモが西から走ってきて終点になっている。付近には愛知工業大学のキャンパスがあり、リニモで二駅ほど入ると愛知県立大学もある。

八草駅を出るとすぐにトンネルに入る。海拔629mの猿投山から南西に走る海拔100~200m位の稜線を潜り抜けると西にカーブして**山口**駅に入る。もうこの辺りは瀬戸市になる。猿投山から西へ流れてくるいくつもの流れを集めた矢田川が西に向かって流れる。川の北岸に住宅地が広がる温かそうな所で、文字通り山の入口になる所。左前方に見える奇妙な鉄塔は「瀬戸デジタルタワー」。

瀬戸口（せとぐち）、その名の通り瀬戸市瀬戸口町という町にある駅。愛知環状鉄道の次の駅は「瀬戸市」、名鉄には「新瀬戸」「瀬戸市役所」「尾張瀬戸」と瀬戸と名がつく駅が沢山あるが、果たして混乱しないのだろうか。九州地方では海水が狭い所から広い所へ出て流れが速くなる所に「XX瀬戸」と名がついているが、川の流れについても「狭い山間を流れる川が急に開けた場所に出た所」を「瀬戸」と言うようである。もう一説「陶器の産地」を意味する「陶処（すえと）」を由来とする説もあるらしい。良質な陶土が得られることから「焼き物の里」と言われて幾久しいが、その興りは10世紀頃とのこと。

瀬戸市の住宅地を走り抜け、名鉄瀬戸線との交差点に**瀬戸市**駅があるが、名鉄側の駅名は新瀬戸。

瀬戸市駅を出ると住宅の密集する町から突然トンネルに入る。松山トンネルを抜けると水野川のほとりに出る。**中水野**駅は古くからある集落のような所に建つ駅。

再びトンネルを潜り抜けると、水野川の狭い谷を見下ろすような溪谷に出て左にカーブし始めると前方に高蔵寺の町が近づいてくる。庄内川を渡って、中央本線の線路にすり寄るように近づいていくと終点の**高蔵寺**（こうぞうじ）、15時07分に到着。駅の北西にある高

座山（たかくらやま）の南麓にある天台宗燈明山高蔵寺が地名の由来になっている。この寺は承平3年(933年)創建の古寺だと言うから、歴史のある町だということがわかる。

（右画像：高蔵寺駅前広場）

岡崎駅から68分、天気が良くて車窓の景観も楽しめた「愛知環状鉄道の旅」はこれにて終了。



<その2：東海交通事業城北線の旅>

高蔵寺駅の周辺をぶらりと歩いた後、中央本線に乗り次の目的地へ。庄内川に沿って走ることで10分ほどで**勝川**（かちがわ）駅に着いた。

「城北線」と書いた乗換え案内の看板を頼りに歩いていると、いつの間にか駅の北側の出口を出てしまった。慎重に目を配りながら歩いていると、看板は住宅地と中央本線との寂れた路地のような所へと導いてくれた。400mほど歩くと左に駅の入口を示す小さな看板が立ち、コンクリートの支柱の間に幅1.5m位の通路が現れた。さらに200mほど歩くと、息切れしそうな勾配の狭い階段を60段。

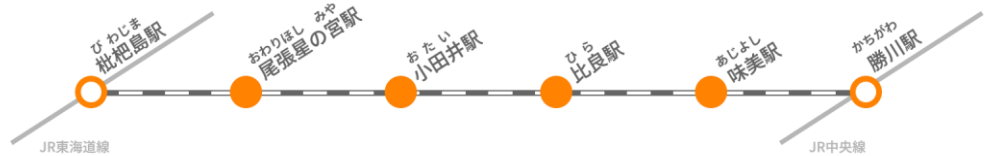
一汗かいて、ようやくJRの高架線と同じぐらいの高さにあるプラットフォームに立つことが出来た。

無人駅・無改札の駅で、見上げてみると屋根は殆どないに等しいので、雨の日の乗換えを想像してみるとぞっとする。見上げてみて気がついたが線路の上部に架線がない。(右画像：城北線ホームから中央本線勝川駅方面を望む)

やがて構内放送が流れて「間もなく折返し枇杷島行の電車が到着します」そして到着すると「この電車はワンマン運転になっております・・・」とことさらに「電車」を強調する。

しかし到着したのは、たった一両だけのディーゼルカー。(左下画像)

地下鉄・高速道路がうるさいほどに交錯する大都市名古屋で、ディーゼルカーが一日27往復だけという違和感が面白い。



16時発の枇杷島行はディーゼルカー特有の唸り声を上げて発車すると、名古屋第二環状道路を潜り自動車道の南側に密着して西へ走る。高架なので町の景色がよく見えるのが良いが、殺風景な景観が多いのは大都会ゆえ致し方ないか。やはりディーゼルカーの轟音は田園風景の方がよく似合うような気がする。察するところ日没時に乗ったらきれいな夕陽が見られて良いかもしれない。**味美**(あじよし)、ガード下の居酒屋のような親しみを感じる駅名だが、その由来や如何に。元の地名は「味鏡(あじま)」で、「あじみ→味美→あじよし」と変形してきたようである。湿地や崩れやすい不安定な地形の所に付けられる「あじ」「あず」という言葉は「阿島」「安島」など全国に存在する。ここは庄内川の北岸で八田川・新地蔵川などが流れる湿地帯で、この説が有力だと言われている。

比良(ひら)は平地に付く地名で、まさにこの地の特徴そのもの。庄内川と新川・新地蔵川に囲まれたような平坦地。比良を出ると自動車道と一緒に西南西にカーブするが、しばらく行くと自動車道から離れて南西に向かい**小田井**(おたい)駅に入る。庄内川の北岸に広がる庄内緑地公園はすぐ目の前。小田井村は、その昔は街道沿いの集落だったらしい。集落の形成時期は9世紀か10世紀あたりだと言うから、由緒ある集落のようだ。

新川を渡って左に大きくカーブしながら名岐バイパスを潜ると**尾張星の宮**という何とも味気ない名前の駅に止まる。この辺りは清須市星の宮、駅の近くには星の宮小学校も星の宮保育所もある。この不思議な地名は何だろう。付近の寺社の情報を調べまくってみたら「河原(かわら)神社」に答えがあった。河原神社は創建時期不明だが、宝暦元年(1751年)に刊行された「張州府誌」には「河原神社は阿原村にあり今は星宮」と記されており、「星野宮」「星大明神」と言われていた。その他の文献上にも同様の記述があり、精度の高い情報とのこと。

南に向かって走ると東海道本線が正面に現れ、しばらく並走して終着駅**枇杷島**(びわ島)のホームに滑り込んだ。

「愛知環状鉄道」という名前を初めて目にした日、首都圏の武蔵野線を凌ぐ大規模な環状鉄道を思い浮かべた。武蔵野線にしても、府中本町から南武線・横須賀線経由で東京駅に繋がれば大環状鉄道になるはずだが、実現してはいない。先進的な物事への取り組みが早い名古屋経済圏ならば、そのようなものが実現しても不思議ではないと思っていたが、残念ながら名前だけだった。路線名が厳めしい上に英語表記も「Aichi Loop Railways」、一日何本かの電車がJR中央本線と乗入れして瀬戸口・高蔵寺・名古屋と走っているだけで、残念ながら看板倒れの感じがした。

以上