

## JR 在来線完全制覇の旅（第八回）

清水 勉

### 温泉、神社・仏閣、酒蔵、マイクロ鉄塔を巡る「旧国鉄在来線の旅」（東海編Ⅰ）

東海地方の主要路線は JR 東海ですが、JR 東日本と JR 西日本に挟まれています。国鉄民営化時において各事業会社に分割するために、具体的にはどのように実施したのでしょうか。

#### 【JR 東日本、JR 東海との境界駅】

- ① 東海道新幹線：東京駅～新大阪駅までを JR 東海帰属
- ② 東海道本線：熱海駅から名古屋方面は JR 東海帰属、駅舎は以下のとおり  
熱海駅の在来線駅：JR 東日本、新幹線駅：JR 東海帰属
- ③ 中央本線（東線・辰野支線）：塩尻駅（JR 東日本）  
中央本線（西線）は JR 東海帰属
- ④ 飯田線：辰野駅（JR 東日本）、飯田線は JR 東海帰属
- ⑤ 御殿場線：国府津駅（JR 東日本）、御殿場線は JR 東海帰属
- ⑥ 伊東線：JR 東日本帰属（伊豆急行下田駅まで乗り入れ）

#### 【JR 西日本、JR 東海の境界駅】

- ① 東海道本線：米原駅（JR 西日本）、京都方面は JR 西日本帰属
- ② 北陸本線：米原駅（JR 西日本）、北陸方面は JR 西日本帰属
- ③ 関西本線：亀山駅（JR 東海）、JR 難波駅方面は JR 西日本帰属
- ④ 紀勢本線：新宮駅（JR 西日本）、和歌山市駅方面は JR 西日本帰属
- ⑤ 高山本線：猪谷駅（JR 西日本）富山方面は JR 西日本帰属

事業区間の境界は、必ずしも県境で行われてはいません。

鉄道利用者の利便性、線路分岐駅、単線上下交換信号所等により境界駅を設定していると考えられます。

たしかに、熱海駅および伊豆急下田方面の利用者は東京方面が大半、米原駅は北陸本線との分岐駅になります。

青春 18 切符（普通・快速のみ）を利用し名古屋、大阪方面に旅行すると、東京～大阪間が約 9 時間必要としますが、SL 全盛期の特急【燕：つばめ】で 9 時間、全線電化で 7 時間 30 分でしたので、現在の普通列車・快速列車がいかに早いことがわかります。

特に、豊橋～名古屋～京都～大阪～神戸～姫路間は、平行する私鉄との競合路線のため、快速より早い新快速を運転し対抗しています。

さて今回は、私鉄路線を中心に東海管内を巡ってみます。



東海道本線小田原駅からは、小田急線、箱根登山鉄道、伊豆箱根鉄道の3私鉄路線が運行しています。

**【左：小田原駅、下：強羅駅】**



箱根登山鉄道は、箱根マラソンの中継でもおなじみの路線で小田原駅～強羅駅間を結んでいますが、実際には箱根湯本駅で本格的な山岳鉄道に乗り換えます。

また、小田急電鉄が小田原駅～箱根湯本駅間に乗り入れています。

開通は1919年（大正8年）ですが、大半の技術はスイスのベルニナ鉄道（山岳鉄道）を模範に敷設されました。

箱根湯本駅～強羅駅間には、80パーミル（1,000m進むと80m登る）区間、スイッチバック3区間、曲線半径30m区間があり日本の粘着式鉄道（アプト式、ケーブル式以外の通常鉄道）では最上位の山岳鉄道路線と言えます。



伊豆箱根鉄道は、大雄山線（小田原駅～大雄山駅）と駿豆線（三島駅～修善寺駅）の2路線を有しています。

**【左：大雄山駅、下：修善寺駅】**



大雄山線は、大雄山鉄道が妙覚道了尊を祀る最乗寺への参詣路線として1925年（大正14年）に開通しました。大雄山は最乗寺の山号です。延伸計画は、御殿場線の山北駅までを計画していましたが実現しませんでした。

一方、駿豆線は1898年（明治31年）豆相鉄道が旧三島駅～伊豆長岡駅間を開通させました。当初の計画では、沼津からの予定でしたが、衰退著しい三島町町民より敷地の寄付等の誘致があり三島起点になったそうです。



その後、大仁駅、修善寺駅へと延伸していきました。

三島駅近くには、伊豆国一ノ宮である三嶋大社が鎮座しています。**【左：三嶋大社】**

三島駅のお隣は沼津駅です。

全国を旅すると駅名、地名に〇〇津、〇〇浦、〇〇湊が多く使われています。

これらは、自然の湊（みなと）を表しており、現代では人工の港湾施設である港（みなと）を用いています。



国府津（国府）、霞ヶ浦・北浦（内海）、天津、小湊など多数あります。

沼津駅～国府津駅間に御殿場線が運行していますが、元来は東海道本線として1889年（明治22年）に開通しています。

**【左：NTT沼津ビル、下：沼津北ビル】**



当時の技術力では、長大トンネルである丹那トンネルの掘削ができず、急勾配である箱根北側の外輪山を廻る函嶺越で敷設せざるを得ませんでした

このため、沼津駅と国府津駅ではSL重連の連結・切り離し作業を余儀なくされ、これにより特急【燕】でも東京駅～大阪駅間で9時間を要したのです。

その後、技術力向上等から難工事であった丹那トンネルを開通させ、1934年（昭和9年）ついに熱海ルートである沼津駅～熱海駅～小田原駅～国府津駅間が開通し現在の東海道本線になりました。



沼津駅を過ぎ西に向かうと吉原駅から岳南電車の路線があります。

吉原町は東海道の宿場町として栄えましたが、東海道本線は町外れに鈴川駅（現在の吉原駅）が設置されただけでした。戦後の1949年（昭和24年）、岳南鉄道が鈴川駅～吉原本町駅間を開通させ、岳南富士岡駅、岳南江尾駅と延伸させました。

**【上：岳南電車硬券、下：製紙工場群】**



その後は、身延線入山瀬駅延伸案、沼津駅延伸案が検討されましたが、資金難のためどちらも実現しませんでした。

当初は沿線の製紙工場への貨物輸送も行い順調な経営でしたが、2012年（平成24年）に貨物輸送が廃止となり苦しい経営となりました。

このため、2013年（平成25年）に鉄道部門を分社化し岳南電車として再出発しましたが、今後の運行については難しい舵取りが続いています。



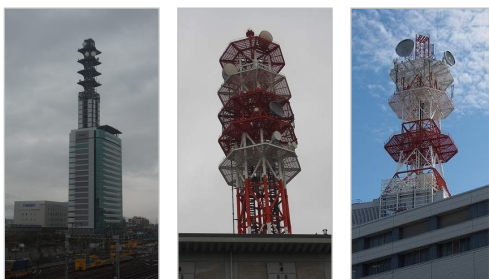
吉原駅の隣は富士駅です。当駅からは、甲府駅との間に身延線が運行しています。途中駅には、駿河国一宮：富士山本宮浅間大社（富士宮駅）、身延山久遠寺（身延駅）の有名な神社仏閣があります。

**【上：浅間大社、下：久遠寺】**



浅間大社では、こんこんと富士の伏流水が湧き出ており、久遠寺では静寂で凛とした雰囲気でした。

更に西に向かうと清水駅から静岡駅の区間に静岡鉄道が運行しており、市街地を走り市民生活には欠かせない足となっています。**【左：NTTdcn 静岡】**



**【中：NTTcom 静岡曲金、右：NTT 静岡】**

旧清水市の山側には、第一東名阪：山原無線中継所があり、後に山降りて清水ビルに移転したと記憶しています。

静岡鉄道は1908年（明治41年）に軌間762mmの軽便鉄道として開通、1920年（大正9年）に現在の1067mmの軌間に変更しています。

NTT西日本、NTTdocomoの施設も東海沖地震、東南海地震を考慮した伝送路作りになっているようでマイクロルートが健在でした。

続いて金谷駅に到着すると大井川鉄道が運行しています。

大井川鉄道は、大井川本線の新金谷駅～千頭駅間でSL動態保存を行っていることで有名です。また、近鉄旧型特急も見られます。**【左：千頭駅】**



開通は1927年（昭和2年）、全通は1931年（昭和6年）で千頭駅からダム開発用のトロッコ列車である井川線に接続しています。井川線は、大井川上流の大井川電力の専用鉄道として1935年（昭和10

年)に軌間 762mm の軽便鉄道として開通しました。



その後、大井川本線との接続を行うため 1067mm に変更し 1954 年 (昭和 29 年) 中部電力の専用鉄道として、更に 1954 年 (昭和 29 年) に中部電力より大井川鉄道が引き継ぎ旅客営業運転を開始しました。**【上：アプト式】**



1990 年 (平成 2 年)、アプトいちしろ駅～長島ダム間を新線に変更しアプト式および電化を行いました。電力は、発電所からの供給です。

**【中：アプトいちしろ駅、下：長島ダム】**



アプト式は、信越本線碓井峠以来の採用で日本最大の 90 パーミル区間を走ります。また、元々軌間 762mm で作られた路線であるためトンネルは狭く、車両も軽便鉄道と変わらない大きさです。

そして、山間部を縫うようにゆっくりと走りトンネル・鉄橋・カーブが多く、レールと車輪が軋む音が響き渡ります。

2017 年 3 月には、土砂崩れで不通だった接岨峡温泉駅～井川駅間が再開しましたので是非乗車してみてください。夏場は最高に気持ちの良い区間でしょう。



金谷駅から二つ目に掛川駅があり、ここから天竜浜名湖鉄道が運行しています。この路線、旧国鉄特定地方交通線である二股線を第三セクター化した鉄道です。

**【左：天浜線掛川駅、下：天竜二股駅】**



運行区間は、掛川駅から浜名湖の北側の内陸部を廻り新所原駅で東海道線に戻り、掛川駅～豊橋駅間のバイパス的区間とも言えます。

また、途中の西鹿島駅で浜松駅に向かう遠州鉄道と接続しています。

二俣線の当初計画は、遠美線として掛川～遠州二俣～三河大野～明智～恵那を

結ぶ予定でした。ところが、軍部より浜名湖で東海道本線が攻撃されたら大動脈を失うとの強い意見があり、現在の浜名湖迂回ルートに変更しました



開通は、1935年（昭和10年）に掛川駅～遠州森駅（現在の遠州森駅）、全通は1940年（昭和15年）でした。更にルート変更に伴い、天竜二股駅から飯田線佐久間駅を結ぶ佐久間線を着工させ工事を実施していましたが、結果的には工事中断となり未成線となりました。この路線には、国の登録有形文化財が31件あり見所の一つとなっています。また、遠江國一ノ宮である小國神社も鎮座しています。【上：遠江一宮駅鉄道文化遺産】



一方、恵那駅～明智駅間は明知線として1934年（昭和9年）に開通していますが、天竜浜名湖鉄道と同じく第三セクターに転換し明知鉄道になりました。【中：小國神社、下：明智駅】



運行距離はわずか25kmと短いですが、二つの峠を越える急勾配・急カーブの路線で全国第1位と第2位の急勾配駅（ロープウェイ除く）を有しています。しかし経営は苦しいため、旅行会社とジョイントによる急勾配駅乗車体験、各種イベント列車の運行等を行っています。

西鹿島駅から浜松方面に遠州鉄道が運行しています。

遠州鉄道は、その車体カラーから赤電の愛称でよばれており、かつては二俣線



（現：天竜浜名湖鉄道）に乗り入れを行っていました。【左：西鹿島駅】

浜松市のベッドタウンの輸送鉄道として、また秋葉山本宮秋葉神社への参拝客輸送に活躍しています。

地方の私鉄としては経営状態も良いことから、他社の旧車両を購入して運行す

るのではなく、自社車両製造を行っている数少ない鉄道会社です。

新所原駅、二川駅を過ぎると豊橋駅に到着します。

豊橋駅には、飯田線と名古屋鉄道（名鉄）が構内に直接乗り入れています。

この二路線、同じホームを共有しているだけでなく線路も共有している非常

に珍しい路線です。

共有区間は豊橋駅～平井信号所間で、JR東海所有の下り線路を飯田線と名鉄



名古屋方面が走り、名鉄所有の豊橋方面線路を上り飯田線と名鉄豊橋方面が走ります。但し、列車の運行管理は上下線ともJR東海が実施しています。

**【左：豊橋駅、下：豊川稲荷】**

これは、1927年（昭和2年）愛知電気鉄道（現在の名鉄）が豊橋乗り入れに際し、豊川鉄道（現在の飯田線）と線路共有協定が結ばれ現在も継続されているからです。なお飯田線は、豊川鉄道、鳳来寺鉄道、三信鉄道、伊那電車軌道の4私鉄が1897年（明治30年）から各々の区間を開通させ1937年（昭和12年）に全



通し、その後1943年（昭和18年）に戦時買収により国有化され飯田線となりました。豊川駅には、お稲荷さんで有名な豊川稲荷があります。



豊橋駅の隣に豊橋鉄道の新豊橋駅がありますが、ここから渥美半島の三河田原駅まで渥美線が運行しています。

渥美線は1924年（大正13年）に開通し、豊橋鉄道はこの他に豊橋市内線として路面電車も運行しています。

NTT 三河田原ビルは、第四東名阪マイクロルートの間中継所でした。**【上：三河田原駅、下：NTT 三河田原】**



豊橋駅を過ぎ岡崎駅に到着すると愛知環状鉄道（第三セクター）が運行しています。この路線の当初計画は、東海道本線岡崎駅と中央本線多治見駅を結ぶ岡多線によるトヨタ自動車の車両輸送、更に東海道・中央本線の旅客輸送の中心である名古屋駅を通過せずに貨物輸送を可能とするため、岡多線の途中駅で

ある瀬戸市駅から名古屋駅の一つ先である枇杷島（びわじま）駅までを瀬戸線で結ぶ大環状ルートでした。しかし、開通が部分的であることや車両輸送も1984年（昭和59年）に廃止され、更に多治見駅までの延伸計画自体も廃止となってしまいました。併せて、モータリゼーションの発展により貨物列車の輸送も大幅に

落ち込み、貨物輸送計画全体に大きな影響を及ぼしました。



このため、旧国鉄は沿線自治体に第三セクター化を提案し受け入れられました。

**【左：愛知環状鉄道高蔵寺駅】**

愛知環状鉄道は、旧国鉄時代の 1970 年（昭和 45 年）に一部開業となり、1988 年（昭和 63 年）に新豊田駅～高蔵寺駅間が開通し全通しました。



その後、トヨタ自動車マイカー通勤から公共交通機関利用に転換したこと、沿線には大学・高校があり輸送量が向上し順調な経営が続けられています。

一方残された瀬戸線は JR 東海が継承しましたが、自社直営で運行すると建設費の借損料を約 40 年間、毎年約 49 億円も支払うことになるので、子会社の東海交通事業に城北線として運行をさせています。**【上：東海事業路線勝川駅】**



**【中：高速道を潜ります、下：枇杷島駅】**

1991 年（平成 3 年）中央本線勝川駅付近（500m 離れています）の勝川駅～尾張星の宮駅間が開通、1993 年（平成 5 年）尾張星の宮駅～枇杷島駅間が開通し全通しました。しかし、全線非電化、勝川駅も離れている、途中駅での他社線との乗り換えもできず不便な路線のため利用者数は伸び悩んでいます。



東京近郊でも同様に貨物輸送路線として、武蔵野線、京葉線+東京臨海高速鉄道が作られてきました。特に、武蔵野線新三郷駅構内には広大な敷地を使用して武蔵野操車場があり、上下線のホームが 360m も離れていたことから、ギネス世界記録に【世界一ホームが離れていた駅】として掲載されていました。現在は、敷地の再開発を行いイケヤ、ららぽーと、コストコ等がオープンしています。

東海エリアには、まだまだ特別な路線がありますので次回引き続き掲載します。