

武豊町観光ガイドボランティア協会 案内箇所の概要

武豊は JR 武豊線終着駅の武豊駅の場所となります。JR 武豊線は明治19年に愛知県内で鉄道として初めて武豊・熱田間で開通しました。

東海道線は明治22年7月に開通していますので、その3年前に、JR 武豊線が開通していた事になります。今は武豊駅が終着駅となっていますが、昔は武豊港まで線路が続いていて、起点が武豊港駅(たけとよみなとえき)となっていました。昭和40年に廃止となり現在に至っています。

JR 武豊線は明治19年の開通ですが、その当時、貨車などは、武豊港駅(たけとよみなとえき)でどうやって向きを変えたのでしょうか。

20tのタンク型荷台を取り付けたタンク車の向きを変える装置として転車台が設置されました。蒸気機関車は転車台の手前で待機して、タンク車を連結するとバック走行で戻ってきます。転車台の形は線路が直角に交差している直角二線式で、全国でも、ここ武豊町にしか無い貴重な転車台です。もちろん現在は使っていませんが大切に保存されています。

武豊では、鉄道開通により、味噌、たまりの醸造業が盛んになりました。理由は、交通の便が発達したことと、明治32年に外国貿易港として武豊港が開港して、原材料の入手や製品の輸送で恵まれた環境にあった事と、気候が温暖だったこと、などの理由で、武豊は千葉の銚子、兵庫の龍野と並び、味噌・醤油の日本三大醸造地となりました。

現在は、里中・大足地区や小迎地区に醸造蔵が多数あり、蔵の周囲には黒板堀やレンガ造りの趣のある建物が多く、味噌やたまりの香りが漂っています。

「たけとよ春祭り」も絵になる風景の1つです。知多半島は山車祭りのメッカとして知られています。武豊でも4月第1土日に4台の山車が富貴地区で曳きまわされ、4月第2土日には6台の山車が長尾地区で曳きまわしが行われます。

わが国最初の鉄道開通は、明治5年9月、新橋・横浜間に敷かれたものでした。

(全国二番目は長浜・関ヶ原・大垣間) それから14年後に、武豊線は開通し、当初は荷役線として開設されたものでした。全国では三十一番目の鉄道でした。

明治のはじめ、日本の近代化を推し進めるため、東京と大阪を結ぶ幹線鉄道の建設が計画され、この建設資材の運搬を目的に武豊線が明治19年(1886)に開通し、緒川駅(初代、明治33年3月2代目開業)・亀崎駅・半田駅・武豊駅が開業しました。翌年の明治20年(1887)9月10日に緒川駅(初代)が廃止となり大府駅が開業しました。

緒川駅廃止の理由は、三河方面の海が当時は今より広く、その頃の技術で長い橋を架けることができず、大府駅からの東海道線の建設が始まりました。

武豊線開通当時の列車は、客車と貨車の混合列車で1日2往復運転され、この間の所要時間は1時間45分であり、表定速度18.9km/hでした。

その後の列車の運転は、武豊・木曾川間が開通した明治19年6月1日から1日3往復となり、途中1日2往復期間があり、明治21年9月1日浜松・大府間開通時から武豊線大府・武豊間は、線内折り返し運転となれました。

昭和8年(1933)12月7日、尾張森岡駅・尾張生路駅・乙川駅・東成岩駅開業。

昭和19年、尾張生路駅と藤江駅を統合し東浦駅開業。

昭和32年、石浜駅開業。

昭和45年(1970)6月30日蒸気機関車(SL)の運転を終える。最終列車を牽引したC11 265は半田市鉄道資料館横に静態保存中。

武豊駅は、名鉄河和線(知多鉄道)が河和口まで開通する昭和7年までは、南知多方面のバス路線の起点でした。

昭和7年7月には、名鉄河和線が河和口まで開通し、旅客が減少したことにより、旅客確保のため、ガソリン動車(ガソリンカー)を投入するとともに東成岩・乙川・藤江・尾張生路・尾張森岡の5駅を順次新設しました。

昭和19年11月戦争が激しさを増したため、ガソリン等の燃料不足から蒸気機関車に切り替え、これにより、運転駅間距離を長くする必要から、藤江・尾張生路・尾張森岡を廃止し、東浦駅を新設しました。

昭和32年4月旅客の利便を図るため、再度、気動車化し、石浜・尾張森岡駅

■現在の武豊線の駅

大府駅－尾張森岡－緒川駅－石浜駅－東浦駅－亀崎駅－乙川駅－半田駅－
－東成岩駅－武豊駅 営業キロ 19.3 k m

大府駅の東海道本線からの分岐部は立体交差になっていて、大府・尾張森岡間は旅客列車と貨物列車がそれぞれ別の線路を通る。旅客の線路は高架線、貨物列車の線路は明治時代から存在する地上線で途中に 1 か所県道との踏切があります。

大府駅

明治 20 年(1887 年)9 月 10 日・既に関業していた武豊－名古屋－長浜間の官設鉄道に、建設中の東西幹線（東海道線）を接続させるため、その中間駅として亀崎－大高に新設開業。

なお当駅の開業に伴い、その隣に設けられていた緒川駅が一時的に廃止されている（1900 年に再設置）。

昭和 53 年(1978)9 月－2 代目の駅舎に改築（駅舎は現在の駅南側自転車置き場から北へ移動）

武豊線は愛知県で初めて建設された鉄道路線でした。

元来は中山道(なかせんどう)鉄道（後に東海道經由に変更され東海道本線）の建設資材を武豊港から陸揚げし運搬するために敷設された路線です。

中山道經由では難工事が予想されることから 1886 年 7 月 19 日東京・大阪間の幹線鉄道を工期が半分に抑えられるとして東海道經由に変更。大府駅以北が東海道線に組み込まれることになり、浜松駅・大府駅間が 1888 年に開業すると大府駅・武豊駅間が支線となった。開業当初の通称は半田線。明治 42 年(1909)10 月 12 日の国有鉄道路線名称制定で大府駅・武豊駅間を正式に武豊線と命名されました。

金山台地を切り取るという大工事を要し、それは加納―熱田間開業の翌月へ名古屋駅の開設がずれ込んだ理由とされています。大府市に伝わる話では、大倉山に武豊線の引き込み線があり、大倉山を削った土を運んで名古屋駅を創ったと言われています。

武豊線開業時の終点は、現在の武豊駅ではなく、その約 1km 先の武豊停車場でした。1992（明治 25）年に現在の位置に武豊駅が設置されると、武豊停車場は一旦廃止されたが、1930（昭和 5 年）年に貨物専用の武豊港駅として復活し、モータリゼーションの波にのまれ 1965（昭和 40）年に廃止されました。廃止後、道床は道路などへと転用されたが、武豊港駅跡には転車台が未だに残り、貴重な遺物となっています。

知多湾の衣ヶ浦は一年を通して海が荒れることが少ない天然の良港として認められていました。大型汽船が停泊できる水深もあり、大量の物資運送に最適であったため、武豊港と熱田を結ぶ運送用鉄道線路 33.2km が建設されたのです。

武豊港は海運と陸運をつなぐ重要な拠点となりました。

武豊港は明治 32 年（1899）、愛知県下初の開港場に指定されると、海外から石油・石炭・穀物などが輸入され、武豊線によって中部地方各地に輸送されました。地場産業だった味噌・たまり醸造業も、海外からの大豆・塩の大量輸入によって飛躍的に成長、また窯業や織布製造業など武豊町の産業全般を大きく発展させました。

転車台と武豊停車場

昭和 30 年（1955）以降、高度経済成長に向かい、物資輸送はトラックへと移り変わりました。港湾、臨海鉄道の整備も急速に進み、昭和 40 年（1965）には武豊港駅からの貨車運輸は廃止となり、その役割を終えました。起点の武豊停車場は油槽所や穀物倉庫からの荷を運ぶ貨車を移動させるため 2 台の転車台が設置され、このうち 1 台が旧国鉄時代の産業遺産として今も保存されています。明治 25 年（1892）に停車場が現在の武豊駅に移転され、客車はここからの起点となり現在へ引き継がれています。

亀崎駅

開業当時から残る「日本最古の現役駅舎」
駅舎内に貼られた建物財産標には「M19 年 1 月」（1886 年（明治 19 年）1 月

半田駅の跨線橋（こせんきょう）

現存する日本国内最古の駅構内の跨線橋は、半田駅構内のものとされる
1910年（明治43年）11月に完成、明治44年頃から貨物が激増し、明治45年2月駅を拡張した。

JR 武豊線橋りょう

武豊線は明治19年（1886）、関東から関西への幹線鉄道を新設するため資材輸送用に作られたので、完成後の撤去を前提に橋りょうは全て木造でした。橋りょうとは河川や道路を鉄道が横断するための構造物の総称。開通直前に客車の運行も許可されたため、木製の橋りょうは順次鉄橋に改築され、明治24年（1891）までに完了しました。今に残るこれらの橋りょうは日本で最も古い部類に属する貴重な鉄道文化遺産です。

木造橋りょうとはいえ、橋台は正規の煉瓦と切石で造られていました。これらはそのまま利用され英国製の鉄橋が架けられました。明治時代末からはコンクリートが普及し、その後の橋りょうはすべてコンクリート製になったので、こうした明治初期の煉瓦・切石造りの橋りょうは全国的にも珍しいものです。

武豊線全線で開業時の姿を残す河川橋・架道橋は5つ、その内、武豊にあるのは東成岩駅・武豊駅間の石川Bと呼ばれるものです。イギリス人技師ボナールによって設計されたボナール型の典型で、ほぼ当時のままの姿を今に残しています。鉄道マニアならずとも一度見ておきたい産業遺産なのです。

大正期の緒川駅構内

貨車列車が駅へ到着するところで、牽引する機関車は、500形か600形。構内に積まれた土管。当時は、片側ホームで反対側は、土管等の集積場となっていました。発送する貨物の主なものは、煉瓦、瓦、土管等で、これらは三河から船で「緒川の江」の運河を通して駅構内近くまで運び込まれ、運ばれた土管等を貨車で各方面へ輸送しました。

武豊港棧橋

武豊村道仙田の地先に長さ80間(約140m) 幅3間(約5.5m)の木製棧橋を新設

し、ここから武豊線・東海道線の建設資材は揚陸して、武豊線建設工事を明治18年8月1日から開始した。

干潟のある海岸のため長い栈橋となりました。神戸から来る弁財船などの輸送船は、沖合に停泊し、瀬取船で栈橋まで運ぶか、潮時を見て直接栈橋に横付けして資材を揚陸した。揚陸した主なものは、イギリスから輸入した大量のレール、機関車、貨車、客車等のほか、砂利、枕木等の建設資材でした。

建設作業は、この拠点から、さらに建設の中間拠点へ河川に入ることのできる平田船等に建設資材を積み替えて揚陸し、全線に亘り一斉に作業を行い、武豊・熱田33.2kmを僅か7ヶ月で完成させることができました。

橋梁は、26箇所に架設し、すべて木製の仮橋で、材料はケヤキを使った。その後順次、錬鉄製橋桁を使い正規のものに取替えました。

明治19年3月1日この地に武豊駅を新設し営業開始しました。

共和駅 昭和8年(1933)12月7日 開業「ガソリン動車」給油駅として開業

大正時代から1950年代まではガソリンエンジンを動力とする「ガソリン動車」(「ガソリンカー」とも)も存在したが、いずれも経済性・安全性などの面から廃れた。なお、ガソリン動車は戦後すぐに置き換えが進み、日本においては1969年の磐梯急行電鉄廃止に伴い全廃されている。ガソリンカー廃止のきっかけとなった事件については西成線(関西地区)列車脱線火災事故で燃料のガソリンへの引火により火災が発生し、脱出困難などの悪条件が重なったことから、死者189名、重軽傷者69名を出す大惨事になりました。

参考文献、引用

武豊町観光協会HP

駅と駅舎の写真館HP

各駅停車 武豊線物語HP