

大府 ひとり散歩

身近にある
小さな発見

廣江安彦 著
Yasuhiko Hiroe

大府の
ちょっと面白い
いい話



一粒書房

大府駅物語

二〇一〇（平成二十二）年で大逆事件から百年を迎えた節目の年という事で、時々新聞紙などで話題となり、関連した記事を目にすることが多くなってきた。「大逆」とは、天皇・皇后・皇太子などに対し危害を加え、または加えようとした罪を言う。

掲載してある記事は、非公開で、一人の証人尋問もなく、一ヶ月足らずの異例なスピードで判決が下され、幸徳秋水らを中心とした裁判の検証や冤罪を含むとも指摘される論争が大部分で、実際には、この事件の首謀者とされ、検挙の発端となった宮下太吉と、その舞台となった大府駅については、ほとんど記されていないのである。

この大逆事件とは、一九一〇（明治四十三）年五月、明治天皇暗殺を計画した理由で幸徳秋水ら社会主義者や無政府主義者が検挙され、幸徳秋水ら十二名が死刑、十二名が無期懲役、二名が有期懲役に処せられるという事件であった。

この事件の検挙の発端となったのは、現在の半田市内の亀崎町にあった亀崎鉄工場の機械職工として社会主義運動に参加していた宮下太吉であった。宮下は「平民新聞」を読むようになり、皇室崇拜と部落民蔑視を抱き合わせで信じ込んでいる国民の迷妄（めいもう）を、正したいと考え始めていた。

一九〇八（明治四十一）年十一月に、宮下は明治天皇行幸のお召列車が大府駅を通ることを知り、会社を休んで出掛け、奉迎に集まる群衆に「無政府共産」というパンフレッ

トを配布して歩いて、大府駅を舞台に公然たる反天皇宣伝を行ったのである。

しかし、皇室のことになると民衆の反応は冷たく、宮下の期待は大きく外れ、「日本人は天皇を生きている神様だと思っている。その天皇に爆弾を投じて血を流させれば、天皇もただの人間だと分かり民衆の迷夢を破らねばならぬ」と覚悟し、爆弾による天皇暗殺を決意したと言う。

その後の宮下は、各地を転々と流れ歩き、長野県明科の製材所で火薬とブリキ缶が発見されて、爆発物取締罰則違反の疑いで逮捕されたのである。

事件そのものは、宮下とその仲間ら四人が同調したに過ぎなかった。しかも天皇に危害を加えようとした計画の準備段階でストップして実害が無かったから、宮下らは逮捕された時も、自分たちは不敬罪で処罰されるだけだろうと考えていたのであった。

しかし、時の政府はこの事件を利用して、宮下は社会主義の中心人物・幸徳秋水の思想に傾注していたと言うことから、天皇暗殺の「一大陰謀事件」を捏造し、全国各地で無関係な者も含めて数百名の社会主義者を検挙し弾圧を図ったのがこの事件の全貌であった。

事件の真相は闇に包まれていたが戦後、遺族や関係者が中心になった「大逆事件の真相を明らかにする会」が再審請求の運動を展開し、現在では冤罪だったことが明らかになった。

過去に大府駅から専用の引込線を敷設して、対応したことが二回ほどあった。

第一回目は、名古屋駅建設に協力するために、土砂を搬出するための引込線の敷設であった。

大府小学校グラウンドと大倉公園で挟まれた一本の細い道が、桃山公園の北側の麓まで続いているが、その道の東側は桃山公園の丘陵地に沿って高いガケが続き、西側は平坦地となっている。その平坦地の部分が、昔、土砂を搬出した跡地である。

東海道線の利用客の増加に伴い、それまでの名古屋停車場が手狭となり、北側に新しく新駅が建設されることになり、一九三七（昭和十二）年二月に名古屋駅が完成した。その規模などから当時は東洋一と言われた。尾頭橋付近から名古屋駅周辺に至る高架区間の土盛用の土として、大倉公園や大府小学校付近の土砂が大量に運ばれた。当時の町長・町会議員・駅長は、この事業遂行のため、地主と鉄道局の間に立ち、実現に努力した。

土砂の搬出は、一九二九（昭和四）年～一九三六（昭和十一）年までの七年間の長きにわたり、大倉公園付近の土採り場へ、大府駅の上り線から側線を一本敷設し、外国製のドラクラインというキャタピラ付重機二両で土砂を採掘し、三十両の車両が一日三往復した。そのため大府駅の駅員が二名増員された。この側線は、カーブがきつく、よく車両が脱線したと言われる。

何故、大府のこの地が土採り場に選定された経緯は定かでないが、大府駅から名古屋方面に向かって進行すると、東海道線の沿線では大高付近の両端にも小高い山があるが、

その先は名古屋市街地として開けて小高い丘は見当たらない。大高付近の両端の小高い山は、あの桶狭間の戦いの前哨戦となった、大高城、鷲津砦、丸根砦の有名な戦跡となつてゐる為、土砂の採掘を敬遠したのではないかと思つてゐる。

大高駅をすぐ越えると、天白扇川という大きな河川が流れてゐる。中世には、西海岸にある天白扇川も名古屋市緑区まで入り江であつた。また、衣ヶ浦湾は、豊明市の東阿野まで入り江が入り込んでいた。その両方の入り江を結んだ所までが「知多半島」であり、知多郡と言われる行政区域であつた。

そのために、知多四国八十八ヶ所霊場巡りの一番札所である豊明市の曹源寺と、八十七番札所である大高町の長寿寺が、知多四国霊場巡りに含まれてゐる由来である。第2回目の引込線は、一九四四（昭和十九）年六月に敷設した、飛行機部品をJR大府駅から大府飛行場までの二・五キロを運ぶ専用の引込線であつた。この鉄道線路は、飛行場への侵入が急勾配なため、東海地区には珍しいスイッチバック方式を用いてゐた。本書で大府飛行場（↓P197）を後述して、建設の経緯と概要について触れてあるが、三菱重工業大江工場の中枢部が壊滅的打撃を受け急遽、当時の大府町に疎開が始まり、事務処理に大府駅前の主だった建物が強制的に使われた。このため大府はにわか三菱の町となつた感があつた。

なお、引込線の敷設ではないが、大根出荷用の専用ホームを造つていたことがあつた。近代の大府の代表的な農産物をあげる場合、大根を抜きにしては語れない。

大根（おおね）という小字名が残っていたこともあった。市域での大根栽培は明治中期から盛んに行われ、県下にその名を轟かせていた。収穫した生大根は大八車や牛車で大府駅へ運ばれたが、当時のホームが狭く不便なため、一九四〇（昭和十五）年に生産農家自らも人足に出て、大根専用ホームを造ったほどである。この大根を関西市場へ運ぶ貨車が毎日出荷され「大根列車」と呼ばれていた。大府音頭の五番に「♪今日も大根が七貨車十貨車 アーソレソレ 西へネ西へ東へ トコセ汽車で嫁く」と詠まれている。先の大戦で、戦地に息子を送った大府の大根農家の家族愛を描いたラジオドラマ「大根列車」気笛は時空を超えて」が、二〇一〇年度日本民間放送連盟の優秀賞を獲得し、番組をCDに収録し、市内の小・中学校へ寄贈して、教材に活用していることが報道されていた。

余談になるが、「大根役者」という言葉があり、大根は滅多に食あたりしないことから「当たらない役者」として、ただ単に演技が拙劣な役者を指し、半ば軽蔑（けいべつ）する意味で使われている。しかし、食材としての大根は多用であり、煮てよし、焼いてよし、漬物の保存食によし、ヘタ（葉）も栄養価が高く、万能の食べ物として重宝されている。メインの食べ物に味を添えるために使われることから、「演技の幅が広いが、主役級を張るのには無理があるも、何故か存在感のある、助演や脇役の役者」とか、または「どんな役柄でも、そつが無く演じる役者」を指す言葉として使われることを願っている。

武豊線は、大府駅と武豊駅間十九・三キロを結んでいる。一八八六（明治十九）年三月

に武豊港と熱田間三十三・二キロを結ぶ鉄道として開通した。愛知県下で最初の官営鉄道で、旅客輸送も可能となった。武豊・半田・亀崎・緒川・大高・熱田駅の六駅で開業し、一八八七（明治二十）年九月に大府駅が開設し、武豊線は大府・武豊間となった。当時、列車は陸蒸気（おかじょうき）、停車場はステンションと呼ばれた。

武豊線は東海道線建設の資材輸送が主な役割であったが、その後の知多半島の産業振興に大きな役割を果たし、百二十年余の星霜を秘めて今も走り続け、二〇一五（平成二十七）年春までに従来の気動車から電化運行となり、輸送効率化が図れるようになる。

なお、記録に残っている愛知県で最初の鉄道事故死が一九九一（明治二十四）年七月四日に発生した。現在の武豊線半田市成岩町の踏切で、列車と乗合馬車が衝突し、即死五人の大惨事となった。「ろく」という名の女踏切番が、昼間から博打をしていて夢中になり、遮断機の開閉を忘れてしまつて起きた事故である。「ろく」でもない女だと、世間で噂されたと言う。

東海道線は、一八八九（明治二十二）年七月に東京・神戸間（六百五・七キロ）で全線開通した。短期間で敷設された東海道線であるが、豊橋と熱田間のルートを決めるのに手間取り難航した。「東海道御油宿の今昔」の中に「鉄道の煤煙で麦や稲も枯れ、煤煙で汚れた桑の葉は蚕も食わない」などと村人総出で反対した。また岡崎などの東海道筋の宿場町の商業関係者が連合して鉄道回避陳情を行つたりした。

しかし、迂回して蒲郡経由になつた真相は、岡崎と音羽間の峠がかなり急勾配で技術的

な難点や、内陸部より海岸線を通す方が、建設費の軽減になる利点などが大きく影響したようである。蒲郡経由が決まると、武豊線との分岐点が熱田駅でなく大府駅となり、一八八七（明治二十）年九月に大府駅が設置された。

この点、大府にとっては将来の発展に大きな恩恵を被る結果となった。一九五一（昭和二十六）年九月に共和駅が一般営業を開始した。大府駅は東海道線の主要駅として準急列車も停車し、当時ホームでの駅弁の立ち売りは、名古屋〜豊橋間では大府と岡崎だけだった。東海道線は、一九八七（昭和六十二）年四月に国鉄分割民営化により東海旅客鉄道（JR東海）に承継した。

今も大府駅東方では、支線である武豊線が殆ど真直ぐで南下している一方、幹線である東海道線は、境川付近まで九十度近いカーブとなっていて、そこから以東、岡崎までほぼ一直線となっているのは、岡崎方面の区間が付け足されたことで本線筋が変わったからの理由である。

現行のJR武豊線は、東海道線の開通で武豊線の「上りと下り」がややこしくなった。現在は、上りは大府方面行き、下りは武豊方面行きとなっている。名古屋から大府経由で武豊に向かう列車は運行中、大府駅を境に上りから下りに変わるといふ現象が生ずる。「武豊行きが上り」と思い込んでいた人も多いが、「歴史的経緯により武豊行きが上り」と記述している百科事典的なホームページもある。