



探訪

近代土木遺産

⑤ 中央本線の煉瓦トンネル群と その再生活動

by nagajis

はじめに

廃道に価値があると信じ、「何かをしたい！」と考
えているORJですが、「日本の廃道」を発行する
ばかりで実質的には何もできていないのがツライ
ところ…。ネット上でアレコレやってるだけじゃ
だめだと思っただけだなあ…。

そんなORJにとって、先生のような団体さんが
あることを知りました。中央本線の廃線跡に残る
煉瓦トンネルを再生し、活用しようという皆さん
です！ しかも大変魅力的な活動で、あまりの魅
力に去る7月、“押し掛け見学”させていただきました。
その時のようすを紹介します。



“再生”の舞台は愛知県。中央本線の定光寺駅～多治見駅間に残る廃線跡です。ここは庄内川が深い峡谷を刻む場所で、明治33年に名古屋～多治見間が建設された時、その右岸をゆく線路は14もの隧道が穿たれたといえます。昭和41年に長大トンネルによる新線が完成し、川沿いの旧線と13のトンネル（1つは営業中にオープンカットされた）は大部分が放棄され、草に埋もれるに任せてありました。

中央本線はほぼ全線が山岳地帯にあって、改修も進み、あちこちに旧線敷が残っています。しかし7km弱の短距離に十数もの廃トンネルが残されているのはここくらいでしょう。それがつい最近までほとんど注目されず、放置されていたというのだから、日本の狭さといえますか、廃線趣味の限界のようなものを感じてしまいます。もちろんソノ筋の方々には有名なのでしょうけれど、残念ながら廃線マニアではないnagajisは存じ上げませんでしたですハイ。

そんな旧中央本線の煉瓦トンネル群が、にわかに脚光を浴びています。草に埋もれ、打ち捨てられてい

た廃線敷を整備し、遊歩道にしようという試みが進行中なのです。

コアな廃線／廃道マニアが多いはずの本誌読者のみなさんのなかには、「なあんだ、遊歩道か…」とお思いの方もおられるかも知れません。しかし、調べていくと、ここでぜひとも紹介したくなるようなユニークな取り組みであることを知りました。見学させていただいてからは、これまでにない、そして最もあるべき姿な廃線／廃道の活用事例と言っても差し支えないと思うほどのnagajisです。言い切っちゃいますよもう。例えばですね…。

1. 純粋な市民活動

廃線の整備は「旧国鉄トンネル群保存・再生委員会」（以下「再生委員会」）のみなさんによるボランティアで行なわれています。これ、NPOでも何でもない任意団体なのです。「トンネルを使って面白いことをやろう！」という春日井市民を中心に各地から人が集まって、基本的に週2回、廃線跡の草刈りや遊歩道整備などの活動を行なっています。もちろん参加には制限なし。誰でも参加できる気楽な会であります。

2. 自然との共生がモットー

遊歩道化というと安全面ばかりが重視され、完膚なきまでに整備されてしまった姿を想像しがち。しかし再生委員会は違います。“廃止になった姿を楽しめるよう”わざと草木を刈り残したりと、必要最小限の人の手しか加えていません。廃線歩きと同時に自然散策までできてしまうような、そんな遊歩道ができあがりつつあります。

これ、個人的にはとても重要でステキなことだと思うんですね。藪を漕いで遺構に到達する達成感はもちろん忘れ難いものですが、それができた人だけの特権であって、そもそもそこまでして行ってみようという人は全人口の0.001%にも満たないわけです。それ以外の人々に『良さ』を知ってもらうには、言葉よりも写真よりも、やはり現地で実物を見てもらうにしくはない。そうやって人に知られて初めて『価値』が生まれるんじゃないかなあとnagajisは思います。事実、今年の春に行なわれた一般開放では、100人の定員に350人以上が殺到したそう。

そうやって多くの人が「行ってみよう」と思ったわけですから、これは大正解なんじゃないでしょうか。

3. 夢がデッカイ

これはおいおい述べていくことになると思いますが、ただ遊歩道化するだけじゃなしに、さまざまなアイデアをもって廃線を活用しようとされてます。さらにはこのトンネル群を近代産業遺産群に登録してしまおうという計画が進行中です。今でしたら各地で産業遺産が町起こしに利用されようとしてますが、たいていは自治体主導で、どうも堅苦しく、「町起こししなければならぬ」というナマナマしいものになりがちなように思われます。が、市民団体が好きで始めた整備の取り組みゆえに発想が自由で面白い！ しかもそんな取り組みから産業遺産が生まれてしまうなんて、想像しただけでも愉快的話じゃないですか。

4. 当事者が楽しそう

ひどく幼稚な感想でスミマセン（汗）。しかし率直な感想、かついちばんステキに感じたところです。スケジュールが合わず、再生委員会の代表の村上さん

に案内していただいただけなのですが、お話を伺ったり現地を拝見したりして、皆さんがどんなに楽しんで作業されているかがヒシヒシと伝わってきました。当事者が楽しくなければ、こんなに愉快的見学じゃなかったはず。何より週2回のボランティア活動（しかも重労働！）がこんなに続くわけがないじゃないですか。



さて、例によって冒頭から余計なことを喋り過ぎたnagajisです。ここからようやく現地のように出てきます…。なお廃線区間の詳細や取り組みについては「旧国鉄トンネル群保存・再生委員会」のサイト（<http://www1.odn.ne.jp/tonnerusaisei/>）にも詳しく紹介されています。ぜひぜひご一読ください。





定光寺駅

路高良線

城嶺橋



定光寺駅

村上さんとは定光寺駅で待ち合わせ。列車に乗って何度か通過したことのある駅ですが、降りるのはもちろん、辺りをじっくり見回したこともありません。深い峡谷の腹にぽつねんと作られた駅からは、この日見学させていただくことになる廃線区間があるはずの谷を見通せます。「は一、こんなところなのか…。」思わずそんな呟きが漏れる、緑一色の峡谷です。

振り返れば、さっき抜けてきたトンネルの隣にもう煉瓦トンネルが見えています。これはいまも定光寺駅の構内作業の車が利用しているようです（この記事の最後に出てきますのでお忘れなく！）。

ちなみに定光寺は臨済宗のお寺で、尾張徳川家の菩提寺でもあります。秋は紅葉の名所として昔からの観光名所でありました（だからこの場所に駅が設けられたのでしょうか）。駅から定光寺へ向かう道筋には城嶺橋という素敵な橋も架かってますよー。



村上さんと合流、現地へ！

村上さんは地域情報誌「ポトス春日井」の編集長でもあるというお方。ちょっと競々^{きょうきょう}としつつ、お会いする前に見学お願いのメールを出したのですが、実際はとても気さくな方で、すっかりペースに巻き込まれてしまいました。お会いしてもやっぱりその通りの村上さん。ご挨拶もそこそこに、さっそく現地へ案内して下さいました。といっても廃線区間は目と鼻の先、ここから歩いて5分もかからない場所です。ただ、駅のホームから直接向かうことはできないので、垂直方向に迂回しなければなりません。駅の階段を降り、駅前の細い通りを奥まで詰めると、取水堰堤とその管理のための駐車スペースがあります。この先で廃線敷に登り直すことになります。

ここから先はふだんは施錠されています。遊歩道化中とはいえまだまだDANGERな場面があるし、そもそもこの付近の廃線敷は地元企業の私有地になっていて、今はそこを借りて整備させてもらっているという形なんだそう。

定光寺駅

取水堰堤

煉瓦トンネル

旧線



廃線敷にあがる

登りついた廃線敷。目の前はレールを再利用した防護壁になっています。鉄道好きな方はもうこの時点でウヒヤヒヤなんじゃないでしょうか。みたいなことを言ってみました。「そうかい?」と村上さん。私も村上さんも実は鉄道マニアでは決してないのです。だからこそ今までにない視点で再生事業が進んでいるのかも知れません。

防護壁には整備の進行状況が書かれた手製の看板が。結構手の込んだしっかりした地図です。いいですねー、こういう、内輪モノに力を入れているのって。こういうのは本当に好きじゃなければ作れませんよ。作業の心得も掲げられていて、他所者の私もちょっと気が引き締まります。



線路延長線

愛岐トンネル

旧線

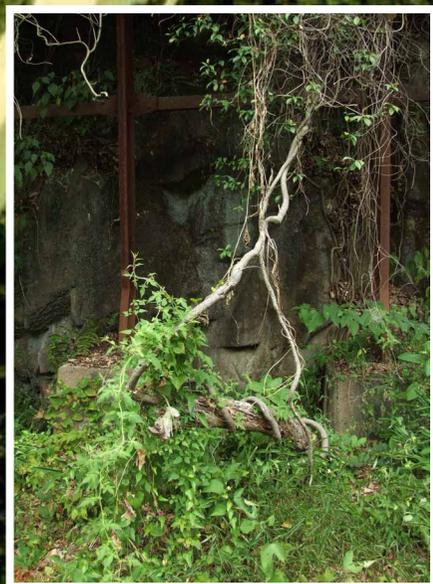


廃線敷を歩く

話で伺っていたとおり、完全には刈払われていない線路跡。「これでも最初はずいぶん伐っちゃってね。途中で慌ててストップかけたんだわ」。それでも道の両脇は手付かずの藪のまま。少し歩けば林のようになった所を抜ける場面も出てきます。防護壁には太いツタも絡み付いていたり。こういう姿を苦もなく見られ、苦もなく歩けるといえるのはとてもありがたい。贅沢とっていいくらいです。

谷側の藪は特にわざと手をつけずにいるそう。対岸には県道15号線（愛岐道路）が通っていて、そこそここの間を遮る役割を果たすと同時に、谷の中腹に作られた線路（遊歩道）にとっての緩衝帯になってます。小さい子供が来ても、わざわざこの藪を乗り越えてまでして落っこちたりはしないだろうという考え。天然の安全柵というわけです。

ところで村上さん、その鏡、何に使うんですか？
気になります…。



愛岐トンネル（現線）
旧線



橋台

路線には橋もいくつか作られていて、煉瓦製の橋台が残っています。架けられているのは手製の竹の橋。手製とはいえビクともしない頑丈さがあります。メンバーの中には手先が器用な人が多くて、この通り何でも自作してしまうんだとか。すごいなあ。

そういえば、さっきから廃線敷を歩いている割にはそんな感じがしない。バラスの上を歩くと独特の疲労感があるものだけど…。そう思ってよく見ると足元にワラのようなものが敷かれてる。

M：「こりゃ刈り取ったクマザサだわ。枯らして粉々にして敷いてるんよ」

あ、なるほど、こりゃいい！ 材料は無限にタダで手に入りますしね。

新
寝枝トンネル (現線)
旧線



しかしまあ、これだけの巾を刈るのは大変だったでしょう？ 左右の藪から推測すると、日向なんかはまさに一面の笹藪に…

「はい、ここ入ってみて下さい」。谷側の笹藪を指してそういう村上さん。頭にクエスチョンマークを3つほど浮かべつつ、この奥に何かあるのかと思って突入しようとするnagajis。

M：「はいストップ！」

n：「うわっ！ ナンデスカ！」

M：「刈る前の線路跡はまさにそんな感じでした」

目の前には凄まじい密度の笹…。掻き分けても足を踏み入れる隙間がないほどだ。こりゃ大変だわ…。という大変さは、実際こうしてみないとわからないわけで、そういう仕掛けだったわけだ。

最も藪の濃かった区間は1時間で1mも進まなかったそう。もちろん一度刈っただけではダメ。刈った場所から次々とオカワリが伸びてくるから、年に2回は草刈りしないと（今の道のようなスペースさえ）維持できないのだそうです。



玉野第四T

巖崎トンネル

旧線

玉野第四トンネルに到着

歩き始めて15分ほどで、最初のトンネル・玉野第四トンネルに到着。冠木門タイプの馬蹄形の煉瓦トンネルはよくありがちな形式ではあるけれど、ほとんど傷みがなく、見事としかいいようがありません。何より、草刈りされているお陰で全体が見渡せるのがいいですね。この太いピラスター。アーチの描く正確な曲線。構造物そのものの持つ迫力が如何なく伝わってきます。ただ打ち捨てられているだけの廃隧道では、こうは印象深くないでしょう。

そうしてその前に立つ一本の木。これが何とも言えない詫び寂びを醸し出しています。古びた煉瓦坑門との取り合わせも自然です。草刈りという手入れの結果であるとはいえ、かえって作為が感じられないのは、計算された日本庭園のような効果なのかも知れません。



このトンネルは作業用の荷物置き場にもなっています。草刈り機や、先ほどの“クマザサチップ”製造機も。農協さんから借りてきたのだそう。運営は会費や私企業の助成金だけで賄われているから、節約できるところは節約するのが鉄則です。

トンネルを抜けた所は広場になっていて、ここに休憩スペースが設けられていました。木製の机もベンチもみな再生委員会のお手製。休憩や作業の打ち合わせ、打ち上げなんかもこの場所で行なわれていて、ちょっとした『秘密基地』っぽい雰囲気漂っている。「今年の春にはここでお茶会もやったんよ」と村上さん。ますます秘密基地っぽい（笑）。

ここで休憩しつつ、会の概要や活動方針などを簡単に伺ったのだけれども、先に整備状況のほうを紹介してしましましょう。

隠山第一・第二トンネル

委員会が把握し、整備の手が入っているのは岐阜県境まで。そこまでに隠山第一トンネル（99m）、隠山第二トンネル（333m）の2つのトンネルがあります。隠山第二トンネルは廃線区間の愛知県側で最長で、また途中で大きくカーブしているという特徴的なトンネルです。ここまでは向こうが見通せるトンネル続きで、気軽に入って行けますが、隠山第二だけはそうもいきません。今年の春に初めて行なわれた一般公開の時も、この入り口で引き返すことにしたそうです。

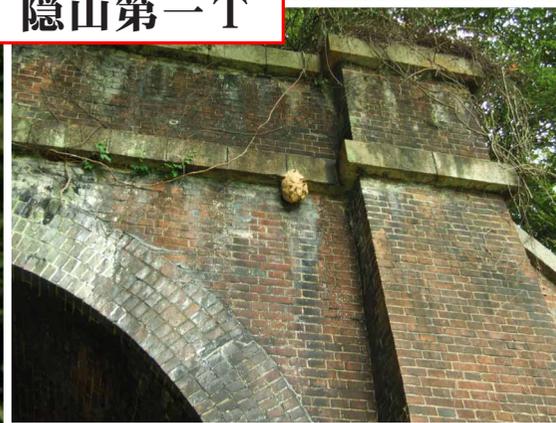
が、ここでまた、面白いアイデアが登場します。次の一般公開では、（ずっと気になっていた）村上さん持参の鏡がここで活躍する予定。外の光を鏡で中へ誘導し、最後にこの凸面鏡で拡散させ、洞内照明にするという計画！

M：「いやー、実験ではうまくいったんよ。スターウォーズのナントカセイバーみたいな光の帯ができてなあ」



隠山第二T

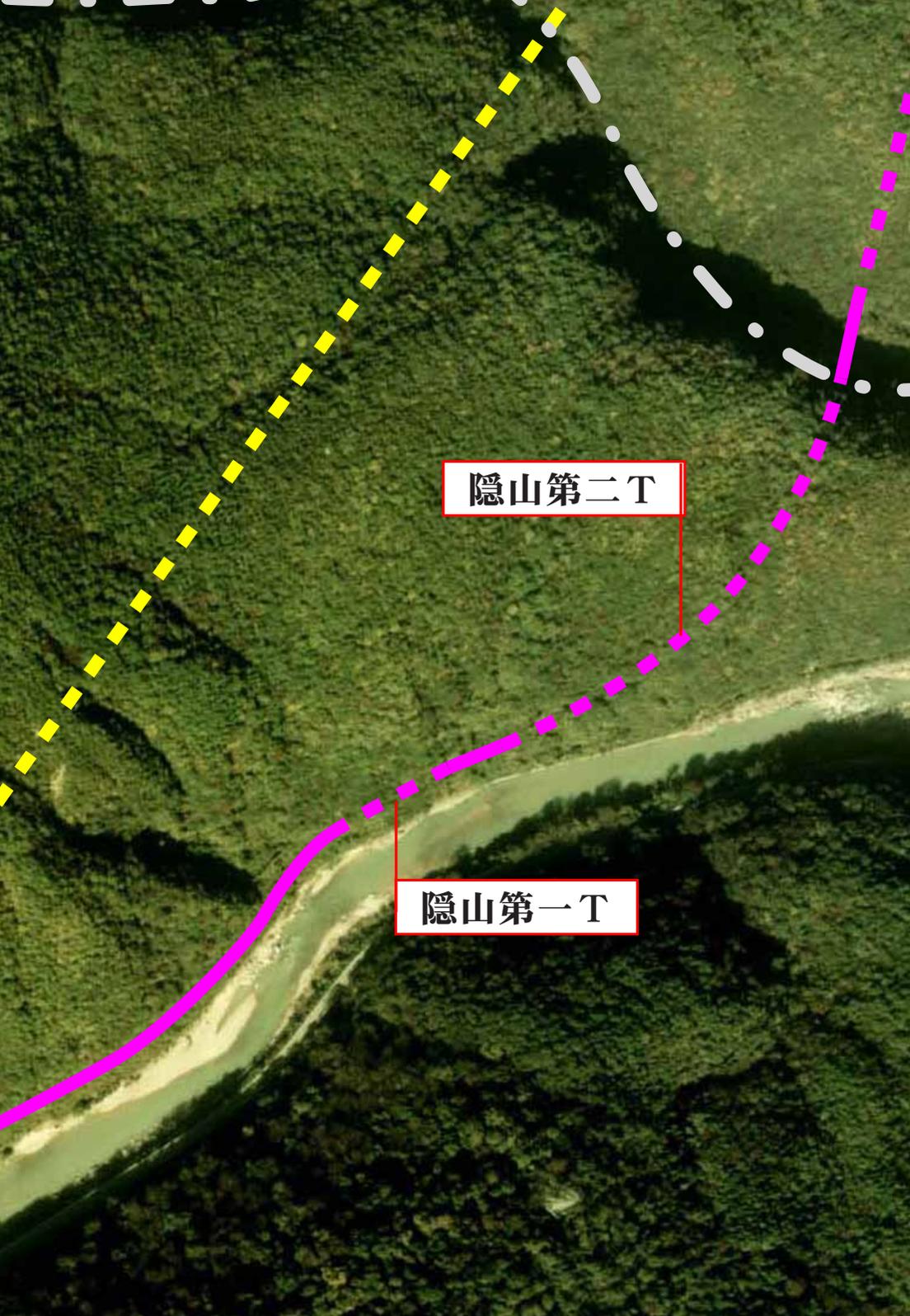
隠山第一T





原理は単純で、言われて見れば「そっか！」というようなアイデアですが、なんだかワクワクしませんか。そういうツボをつくような、人を楽しくさせるアイデアが次から次へと出てくるのです。このへんに成功の秘密があるように思われました。

市民グループの身軽さといえは。一般公開ではここまでと書きましたが、本番では“チャレンジタイム”と称し(?)て、希望者は中へ入れるよう取り計らったのだそうです。実際に数十人が入って、向こうまで抜けた人もあったとか。この日nagajisも向こうまで案内して頂いたんですが、内部には前も後ろも光の見えない、本当の真っ暗な闇があります。廃隧道を潜り慣れている自分でもちょっとドキドキするような闇です。こんな所でなければ真の闇を経験する機会はありません。それ自体が体験アトラクションとして成り立つよなあ、と思った次第です。



隠山第二T

隠山第一T

そんなトンネルを明かり無しで歩いていく工夫もちゃんと用意されていました。入る前に渡されたのは1.5mほどの竹の棒。「これで右手の壁を触りながら進んでください」と村上さん。なるほどッ！これなら対向してもぶつからないや！と納得し、その通りにしながら、あ、これは奥山田の子ども達と同じだ、と気づいたのでした。

京都府宇治市の山中に明治の末に作られた新道・奥山田新道。路線には3つの隧道が作られ、真っ暗なそれを抜け、学校に通うために、子ども達は隧道の前で小枝を拾って、それで壁をなぞりながら通ったといいます。それと全く同じことを、距離も時間も遠く離れたこの場所で、図らずも継承しているわけです。原理は単純で誰でもそうするのもかもしれませんが、そんな“発見”に、さっきの鏡照明と同じような面白さを感じたnagajisでありました。

岐阜県
多治見市

トンネルを抜けると直ちに藪。10mも行けば橋台跡に出て、路線はそこで寸断されてます。この下には名古屋市のゴミ最終処分場へ向かう道路が通っていて、かつ、岐阜県との境です。現時点での整備はここまでです。

もちろん、岐阜側の廃線跡を整備する計画も進められています。多治見市の市民団体に呼びかけて双方協力して整備しようという話になっているそう。積極的に他を巻き込んでしまうパワーは恐れ入るほかありません。爪の垢を貰って煎じて飲んどくべき>nagajis。

ちなみの話。岐阜側の廃線敷は誰が所有しているのかわからず難儀したそう。市に掛け合って方々調べてもらった結果、実は多治見市自身の所有物であることが判明したとか。廃線、廃道なんて案外どこもそんなものなのかも知れません。しかし市所有というのは今後の運動にプラスになるでしょうね。多治見市も廃線跡整備にはかなり乗り気の様子ですよ。



岐阜県 多治見市

探訪

近代土木遺産

⑤ 中央本線の
煉瓦トンネル群と
その再生活動

そうそう、ここでもう一つ面白いエピソードを経験しました。廃線跡ゆえ、整備中にいろいろなものが見つかるそうです。なかでも工事や保線作業の「注意喚起」看板や「危険」看板などがたくさん出てきます。こういう看板を集めて今度展示会を開いてみたいというお話でした。それはそれでユニークだとは思ったのですが、

n: 「しかし、実際にここへ来て、見てもらったほうが（印象が深くなって）いいのでは？」

村上さんの返しが意外。「いや、そうは思わんなあ」。この場所はこの場所として楽しんでもらうのはもちろん、ここへ来なくても楽しんでもらえ、トンネル群のことを知ってもらえる機会も絶対に必要だ、という考えでした。なるほど。言われてみれば確かにそうで、整備して待ち構えているだけでは、誰も気づかないまま通り過ぎてしまうでしょう。いろいろな層にこちらから働きかける宣伝もまた大事。この辺りは情報誌編集長の村上さんらしい先見とお見受けいたしました。



引き返して、再び名古屋側の入り口へ。玉野四号トンネルはその長さに比例するかのようにな大変な難工事で、建設中に崩落事故を何度も起こし、途中で設計変更さえなされているとか。トンネル脇の草むらにはその時に出たと思われる煉瓦の残骸が多量に打ち捨てられているし、坑門工に見える煉瓦アーチの巻数もこの隧道だけ7枚になっています（再生委員会はこうした技術的・歴史的調査もしっかりやっているのです。会員のなかには元国鉄職員や中部産業遺産研究会のメンバーもおられます）。

確かに七重のアーチというのは聞いたことがないですね。自分の見たなかでは樺坂橋梁の六重が最高です（[金辺隧道](#)のように一部だけ巻き数を増やして10重になっているらしい例はあるようですが）。



隠山第一T

隠山第二T



イロハモミジの木の下で

玉野四号トンネルまで引き返し、改めていろんなお話を伺いました。一つひとつを列記しているとキリがないけれども、特に心に残った話を中心に書き留めておきます。

●再生委員会を設立し、活動を始めたのは昨年6月（事前調査や立ち上げ準備は平成17年から）。立ち上げにあたって、村上さんは「3年で（再生の）鎚音が響かなければやめる」と決めていたそう。実際には立ち上げから1年もしないうちにここまで整備が進んで一般公開にまで至っているのだから、これ以上の大成功はないと思う。また整備するだけに終わらせず、5年後、10年後に何をすることも見越して会を動かしておられる。やや、お恥ずかしい限りです…。

●NPOのような自治体支援をアテにせず、任意団体として活動しているのも、過去の苦い経験から。かつて商店街の再生活動に自治体の後援を受けながら関わったことがあったけれども、かえって拘束が

愛岐トンネル（現線）
旧線

休憩所・
イロハモミジ



強く、思ったような活動ができなかったという。その反省からだ。ただ、いつかは行政のお世話になる必要が出てくるだろうとも仰っておられた。実際、産業遺産群として申請するにあたっては市町村の協力が必要だし、愛知県の教育委員会の強力なプッシュがあって市も対応が変わったのだとか。最初の道筋さえ（市民が）つけてしまえば、行政もそれに従う方向へ動かざるを得なくなる、というのはいまいやり方だと思った。

●あえて会の目的の目的なんてことは聞かなかったけれども、この煉瓦トンネル群を地域の遺産とするだけでなく、「子どもらが「うちのじいちゃん、父ちゃんが再生したんで」という自慢になればいいなあ」と話されていたのがとても印象に残る。モノ的価値ばかりでなく、それを再生させたという人の行為もまた、この廃線整備の価値であるだろう。そうしてきつと、後者のほうが尊い。メールで相談させていただいた時も思ったのだが、土木遺産・近代化遺産は身近にある方々が価値を認め、地域の誇りになることに一番の魅力がある。



愛岐トンネル(現線)
旧線

休憩所・
イロハモミジ

● ともかく村上さんは次から次へとアイデアが出てくる方だ。しかもそれが一石二鳥も三鳥にもなっていて、「面白い!」「やってみたい!」と思わせる。例えば岐阜側に残る最長のトンネル(600m近くある)にはレールを敷いて足踏み式のトロッコを走らせたい。こうすれば遊歩道としての変化も出るし、600mという長いトンネルを安全に通り抜けることができる。こうした大がかりな施設がある区間だけは有料として、それを資金にすることもできるだろう、といった具合。

隠山トンネルの廃棄煉瓦も活用方法を考えておられる。一ついくらかで販売すると同時に、名前を彫って、それを敷き詰めた遊歩道の特設する。煉瓦やレールを売って活動の資金源にする例は聞いたことがあるけれども、それが現地に残るというのは面白い発想だと思った。自分が参加したという証しが永久に残るわけだから。

あれをしたい、これをしたい、…。ともかくアイデアの尽きることがない。それはただ村上さんがアイデアマンなだけではなく、会の皆さんとの活動のなかで蓄積され、醸成されていったものなのだろうと



思う。ボランティア団体とはいっても、いわゆる奉仕精神で動いているのではなく、心底から楽しんで活動しているようすが村上さんを通して伝わってきた。

●紹介が後回しになってしまったけれども、この広場のことも忘れ難い思い出になった。坑口の傍らに大きなイロハモミジの木が立っていて、机や長椅子はその木陰にすっぽりと覆われている。天然の日除けであり笠である、そんな大樹だ。この日も戻ってきた直後に夕立ちが降り出したのだが、それを全く感じさせないほど密々と葉を茂らせている。村上さん曰く「少々の雨なら1時間くらいは持つ」とのこと。

路線の、そして再生委員会のシンボルにもなっているこのイロハモミジ、調査では樹齢100年と推定されているそうだ。複数の株が寄り集まっているように見えるけれども、根元ではつながっているらしく、一つの株から株立ちしたのが今の姿であるらしい。100年前といえはこの路線が作られた時期に一致する。その工事で切り倒された株から、ひこばえが生



え、ここまで育ったのかも知れない。そんな話を伺った。

百年前に作られ、微動だにせずあり続けてきた煉瓦トンネルと、百年の時を経て今の姿になったイロハモミジ。ともに同じ年月を経ている静と動とでこんなにも違う。静のトンネルからは見えにくい年月の積み重ねを、イロハモミジの成長が代弁しているとも言える。その対比に何とも言えない感銘を受けた。





玉野第三T

旧線

定光寺駅



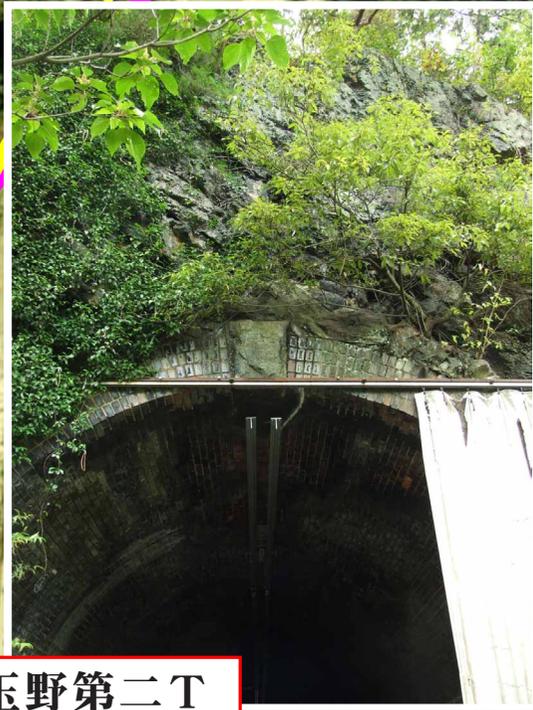
玉野第三トンネル

モミジの下ですっかり寛いでしまったnagajisですが、時間はまだ充分にありました。「下のトンネルにも行ってみます？」というお誘いに甘えて、下流にあるトンネルへ。最初にここへ上がってきた地点から反対方向へ行けば玉野第三トンネルがあります。

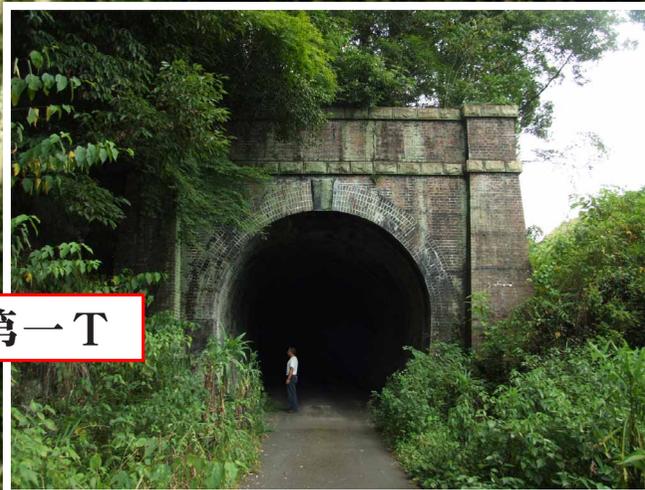
このトンネルは廃止後に起こった災害で土砂捨て場にされたらしく、中は崩落トンネルのごとき有り様。どのみち線路に行き当たってしまい、通り抜けられない区間だから、再生委員会も時々しか手を入れないそうです。しかし今年4月に草刈りしたという路線はもう雑草の海。「あ〜あ、もうこんなになっちゃって…」と苦笑いする村上さん。しかし、おもむろにハンドソーを取り出し、ザクザクと伐っている姿はちょっとだけ楽しそうに見えました。自分もナタを振り回して道普請のお手伝い。

トンネルから100mほどで現線路。新線はここから長2910mの愛岐トンネルで一気に県境を抜けて行ってしまいます。

定光寺駅



玉野第二T



玉野第一T

玉野第二・第一トンネル

さらに下流の2トンネルにも案内して下さいました。定光寺駅から見えていたアレです。どちらも定光寺駅構内への連絡道路として使われています。

この2つのトンネルは、村上さん自身にとっても思い出深いトンネルです。中央本線の煉瓦トンネル群再生のきっかけとなったのは、この二つのトンネルを「発見」したのがきっかけだったそう。ふとしたことからこの辺りに煉瓦トンネルが残っているという話を聞き、ようやく発見したのがこの2トンネル。すっかり夕方になっていて、真っ暗なトンネルをドキドキしながら抜けたんだそうだ。

M: 「あんまり怖いから歌を歌いながらね。ぼっ、ぼっ、ぼくらは少年探偵団〜って」

しかし帰ってその話をすると「奥にもっとぎょうさん残っとるがや」。そうして今回案内していただいた区間を知ることになったのでした。

慰霊碑

トンネル工事には犠牲者がつきもの…。この工事中にも二十余名の方が命を落としたといわれています。その慰霊碑が、玉野第一・第二隧道の間の谷に建てられていました。

「死者餘栄」という題字が掲げられています。もとは近くのお寺にありましたが、平成12年の中央本線開通百周年にあわせて現在の場所に移設されたそうです。慰霊碑の建立も移設も、国鉄（JR）の関係者や地元の方々によるもの。百年も前のことであっても決して忘れられていないことに、ちょっとホロリとしました。

工事にはやはり朝鮮の人々が多数関わり、命を落としたのも彼らだったようです。遺族のなかには今でも現場近くの谷の水で祭礼を営む人があるのだとか。



城嶺橋

慰霊碑



大橋台

ちなみにこの場所（玉野1号・2号トンネルの間）は狭くて深い谷になっています。非常に背の高い橋台も、やはり見事な煉瓦製。14ものトンネルももちろんそうですが、こうした高橋も、いかにこの路線が重要視されたものであったかを伝える遺構です。



贅沢な1人見学会もこれにて終了。いやはや、非常にためになりました。村上さん、ありがとうございました。

大橋台



この探訪は今年の7月のことでしたが、以降も再生委員会の活動は活発です。9月1日には経済産業庁の近代化産業遺産群認定へ2回目のチャレンジ。昨年も応募していたのですが、一部の物件が所有者不明であった（さきに述べた多治見市の件ですね）ことから惜しくも落選していたのでした。しかし手応えは充分、今年の申請では不明だった所有者も判明し、万全の体制で望んでいます。

またつい先日、21日には春日井市で「赤れんがシンポジウム」を開催。同じ愛知県の半田市で旧カブトビールの建物を保存活用している赤煉瓦倶楽部半田、元文化庁調査官、中部大の先生、そして再生委員会による「赤れんがの保存活動」についてのディスカッションに、150人もの方が参加したそうです。古いものを見直す動きが市民の間にどんどん広がっていくといいですね。

と、ここまで書いたところでビッグニュース！ 村上さんからたったいまメールが届いて、

産業遺産群認定が内定したぞうです！！

ヤッタネ！ スバラシイ！！

と、こんな感じですっかり魅せられてしまった煉瓦トンネル群と再生活動。いやはや貴重な体験をさせていただきました。その感動が、この記事で伝えられたかなあ…。誌上で体験！には至らないかも知れないけれども、近くにお住まいでない皆さんに、愛知で廃線トンネル群とその再生活動がアツク行なわれているということの紹介にでもなれば、と思います。ちょうど、『遺物看板の展示会』みたいに。

そうそう、勝手に宣伝です。今年の11月23日に秋季の一般公開が行なわれます。お近くにお住まいの方はぜひ！ 遠くにいる方もぜひ！ 申し込みはトンネル群保存再生委員会事務局（TEL：0568-87-6533／ポトス春日井版編集室内）まで！ nagajisもまた行きたいなあ。

（了）

この記事の感想をお聞かせください。

公式サイトアンケートのほか、下記フォームからお送りいただくこともできます。企画への感想や、あなた自身の廃道観、思いをお寄せください！

1. この記事はいかがでしたか？

←つまらない・役に立たない ふつう おもしろい・役に立つ→

1 2 3 4 5

2. コメントをどうぞ！

（空欄でも結構です。内容は「日本の廃道」公式サイトや本誌で公開する場合があります。公開を希望されない場合は「公開不可」にチェックを。）

公開不可