



[愛岐トンネル](#)
[愛岐トンネル一般公開](#)

[定光寺駅](#)
[玉野第三](#)
[玉野第四](#)
[隠山第一](#)
[隠山第二](#)

[関連リンク](#)
[コメント](#)

愛岐トンネル

愛岐トンネルは中央西線の愛知・岐阜県境のトンネルです。全長2910mで、JR東海管内では最長のトンネルです。1966年の名古屋 多治見間の電化複線化と同時に開通しました。その結果、それまで使用されていた非電化の単線は廃線になり、1900年開通の旧線トンネル群は放棄されました。

愛岐トンネル一般公開

[愛岐トンネル群保存再生委員会](#)により、これら旧線のトンネル群が発掘、調査され、経済産業省の近代化産業遺産の認定を受ける事になりました。これらトンネル群の一部、定光寺駅から1.5km区間の市民一般公開（第5回一般公開：2010年4月26日～5月2日）が行われましたので、見学に行ってきました。

定光寺駅



最寄り駅、定光寺駅は山間の静かな無人駅です。今日はすごい人出（上写真左）。JR東海も20人以上の臨時駅員を出していました。普段は1時間に2往復の普通が停るだけですが、今日は快速も臨時停車（上写真右）。



駅から100mほど、庄内川（玉野川）に沿って上流方向に歩くと受付のテントがあります（上写真左）。ここで保険料を含む見学料100円を払います。ナショナルトラストの募金も受け付けており、1000円を寄付しました。階段がコースの入口です（上写真右）。踏み板には、発掘された枕木も使われていました。

玉野第三



階段を登った先にある一つ目のトンネルは玉野第三です（上写真左）。レンガ造りの素晴らしい風格のトンネル。その真ん前、中央に木が生えていますが、廃線になってから44年でここまで成長しました。玉野第三を出たところに落石よけがあります（上写真右）。古いレールで作られています。当時はレールが国産化される前であり、落石よけに使われている古いレールはドイツからの輸入品です。クルップ社の刻印が見えました。



トンネルの壁面に残るひび割れは、脱線した蒸気機関車が寄りかかった跡だそうです（上写真左）。レンガ造りの橋脚は当時ものですが、橋桁は一般公開用に架け直したものです（上写真右）。

玉野第四



二つ目のトンネル、玉野第四（上写真左）。ここも、真ん前に木が生えています。トンネルを出たところには大きなモミジが（上写真右）。秋の一般公開では、紅葉が見事だとか。



線路脇に残されたコンクリート製の信号機の土台（上写真左）。次のトンネル、隠山第一までの間は視界が開けて溪谷が美しいです（上写真右）。

隠山第一



三つ目のトンネル、隠山第一（上写真左）。レンガの刻印について、ボランティアさんの説明（上写真右）。工事中に破損したレンガが近くに捨てられており、それらを発掘し、刻印を調べ、当時の新聞広告（鉄道省のレンガ入札の広告）と照らし合わせたのだそうです。レンガには製造所固有記号だけでなく、職人の名前もありました。入札の総数より実際のレンガの使用数の方が多く、刑務所で囚人にも作らせていたのではないかとのこと。

隠山第二



四つ目のトンネル、隠山第四は、公開されている中で最長のトンネルです。入り口の路盤が掘り返されており、アーチ構造を強化するためのインバートが見えるようになっていました（上写真左）。上部だけでなく、下部もこのようにアーチになっているとは知りませんでした。このトンネルは333mあり、しかも曲がっているので内部は真っ暗です（上写真右）。一応足元にろうそくは立ててありますが、非常に暗いです。



廃線跡から川原に降りる道の途中にある大木（上写真左）。通りかかったおじさんが木に掛かった名札「大エノキ」を見て「"だいくのき"って何だ？」おじさん、それは"おおえのき"ですよ。木の根元にはレンガが（上写真右）。成長した木に飲み込まれて外すことができません。

大きいサイズの写真は[spring at aigi tunnel - a set on Flickr](#)に。

関連リンク

[愛岐トンネル群保存再生委員会](#)
Wikipedia > [愛岐トンネル](#)

コメント

名前:

コメント:

投稿