

名古屋鉄道各駅停車

三河・豊田・西蒲線



目

次

三河線の概要-----	1	知立-----	11
碧南(大浜港)-----	2	三河知立(知立)-----	12
碧南中央(新須磨)-----	3	三河八橋-----	13
新川町-----	4	若林-----	14
北新川-----	5	竹村-----	14
高浜港-----	6	土橋-----	15
三河高浜-----	7	上挙母-----	16
吉浜-----	8	豊田市(挙母)-----	18
刈谷市(刈谷町)-----	9	越戸-----	19
刈谷(刈谷新)-----	10	平戸橋-----	19
重原-----	10	猿投-----	20
豊田線の概要-----	21		
赤池-----	22	三好ヶ丘-----	25
日進-----	23	浄水-----	25
米野木-----	23	上豊田-----	26
黒笹-----	24	梅坪-----	26
西蒲線-----	27		
北安城-----	28	吉良吉田(三河吉田)-----	36
南安城-----	28	三河鳥羽-----	37
碧海古井-----	29	西幡豆-----	37
堀内公園(碧海堀内)-----	29	東幡豆-----	38
桜井(碧海桜井)-----	30	こどもの国(洲崎)-----	39
南桜井-----	30	西浦-----	40
米津-----	31	形原-----	40
桜町前(中学前)-----	32	三河鹿島-----	41
西尾口(碧海西尾口)-----	32	蒲郡競艇場前-----	41
西尾-----	33	蒲郡-----	42
福地(一色口)-----	34		
上横須賀-----	35		

三河線の概要

東海道本線の開業が西三河の町や村に起爆剤となって現れた。西に大府駅・東に安城駅が誕生し町が寂れたため、再び活気を取り戻そうとしていた刈谷町。宿場関係の人々の反対で東海道本線の誘致を断念し、新しい交通機関から孤立し何とかしようとしていた知立町。瓦や土管など地場産業の輸送に困窮していた碧海南部。こうした3地区が一体となって、知立町から大浜町まで鉄道を敷設することになった。これが三河線誕生の発端である。

ときに、大正3(1914)年2月5日、刈谷新(現・刈谷)～大浜港(現・碧南)間が開通し西三河地方の鉄道の夜明けを開いた。翌年の10月28日には、刈谷新～知立(現・三河知立)間が開通し三河線の礎を築き、北へ南へと羽ばたいていった。北は西中金から南は蒲郡まで延伸し延べ81.7km。

蒲郡まで開通すると上下列車が逆になった。鉄道の上り列車の起点は東京である。三河線が最初に開通したのは、刈谷新～大浜港間であったため、刈谷が東京方になり、大浜港から刈谷新に向かう列車を上り列車といていたが、蒲郡まで開通したことで蒲郡が東京方になり上下列車を逆にした。

昭和16(1941)年6月1日、名古屋鉄道と合併して、名古屋鉄道の三河線となる。昭和23(1948)年5月16日、路線名の変更があり、蒲郡～三河吉田(現・吉良吉田)間17.6kmが「蒲郡線」に「三河線」は三河吉田～西中金間64.1kmとなった。

昭和34(1959)年4月1日、知立駅が北西に新設移転、従来の知立駅を分割。三河線の知立駅を「三河知立」に、名古屋本線の知立駅を「東知立(昭和43<1968>年1月7日廃止)」に改称した。また、移転したとき知立がスイッチバック線形となり、700mプラスされ、三河線は64.8kmとなる。

平成16(2004)年4月1日、両末端区間の吉良吉田～碧南間16.4kmと猿投～西中金間8.6kmが廃止され、三河線は現在、碧南～猿投間39.8km。

山線の平戸橋は昭和42(1967)年4月1日、越戸は昭和45(1970)年8月16日に無人駅になったが、平成13(2001)年6月、駅集中管理システムが稼働すると三河八橋、竹村、上挙母駅が無人化。平成15(2003)年10月1日、改良型の駅集中管理システムが導入され梅坪が無人化、若林は7:00～11:00までの特殊勤務となった。海線の新川町駅は、平成4(1992)年8月1日に無人駅に、碧南中央と刈谷駅以外は駅集中管理システムが平成17(2005)年9月までに導入され無人化なり現在に至っている。

※ 駅集中管理システムの改良型は、自動精算機で各種証明書発行機能が追加。



三河知立～三河八橋間の 6500 系



三河八橋～若林間の 5300 系



7000 系



1600 系

猿投検査場に入線した三河線では珍しい車両たち



1000 系





顔は同じでも中身(車両性能)が違います。大きな違いは2か所ありました。左は6000系、右は7100系です。片側3扉(6000系)と2扉(7100系)です。もう一か所、見れば違いが分かるが残念ながら7100系は平成21(2009)年11月29日に引退しました。それは運転台の機器配置で7700系と同じでした。





7700系は昭和48(1973)年に登場した車両で、7000系と連結を考慮し前頭部を除き車体・性能は7000系と同仕様。最後は三河線のワンマン車両として活躍。平成22(2010)年2月26日をもって引退した。



上…大濱港駅 左下…玉津浦駅 右下…新須磨駅

碧南(大浜港) 吉良吉田～碧南間が、平成 16(2004)年 4 月 1 日に廃止され、三河線の終着駅いや始発駅。

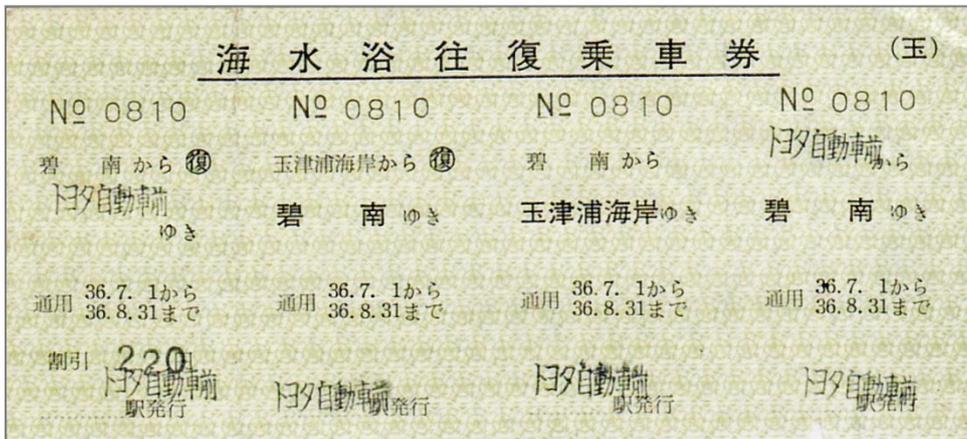
大浜港駅として開業したが、昭和 23 (1948)年、大浜町・棚尾町・新川町・旭村が合併し、6 年後の昭和 29 (1954)年 4 月 1 日「碧南駅」と駅名を改称。

現駅舎は 2 代目、開業時の駅は昭和 19 (1944)年 12 月 7 日の東南海地震で倒壊し今では戦前に発行された「大濱名勝絵葉書」でしか見ることはできない。

また、当駅から大浜口支線(貨物線)が、大正 4 (1915)年に開業したが、昭和 21(1946)8 月 1 日廃線となっている。

平成 17 (2005)年 8 月 25 日、駅集中管理システムの導入で無人化となる。無人化されたが、運転要員は常駐している特殊な駅で、島式ホーム 1 面 2 線である。貨物全盛期時代は、金物・漬物・乾麺を主に発送していた。側線は 3 線あり、現在は留置線、停泊線として使用している。

玉津浦海水浴場は通常、玉津浦駅の臨港線から花電車に乗り換えて行くが、昭和 34 (1959)年の伊勢湾台風で臨港線が寸断され使用不能となり、昭和 35 (1960)年、昭和 36 (1961)年の夏は、碧南駅前からバス輸送で営業を続けたが、以後、海岸を埋め立て臨海工業地帯に変身し碧南の海から海水浴場は消滅した。



最後の玉津浦海水浴場乗車券

碧南中央(新須磨)

刈谷新～大浜港間が開通した5か月後、大浜町上之切(現・碧南市天王町)の熊野神社一帯を「新須磨海水浴場」と名付けて海開きをした。以前から波静かで地元では評判であったが、交通の便が悪く利用者が少なかった。



しかし、三河鉄道が開通し一躍脚光を浴びた。翌年の7月10日、この海水浴場の利用者のために当時としては、モダンな新須磨駅舎を設け海水浴のシーズンのみ開業した。海岸は老松が生い茂り波静かなときは松並木が海水に映え、彼方に鈴鹿山脈や知多の山々が背景にあり、自然の美しさが瀬戸内海の名勝、須磨の浦の面影に似ているところから「新須磨」と名付けられた。

5年後の大正8(1919)年から常設駅として開業したが、海水浴シーズン以外は閑散としていた。昭和25(1950)年に東洋一を誇るといわれた公認の海水プールが完成した。長さ50mで8コース、日本水泳連盟の公認プールとして、数多くの競技が行われた。この海岸も昭和34(1959)の伊勢湾台風で打撃を受け、昭和37(1962)年の防潮堤建設で海水浴場は消滅。3年後には海水プールも閉鎖された。現在は海岸も埋め立てられ一大臨海工場地帯に変身。新須磨海水浴場の象徴である加藤潮光作の“ヴィーナス像”は、市内宮町の宮町公園(通称・さかな公園)で余生を送っている。

昭和56(1981)年12月14日、200m知立方に移設し「碧南中央」と駅名を改称。現在は市役所・警察署・郵便局などが駅界隈に集結。“衣浦臨海工業地域”の中核都市である。閑散としていた駅も市内一の乗降客駅になった。

以前の駅、新須磨の駅名板に興味のある方は、駅から3分、天王町のビジネスホテル新須磨の玄関左横に35年前の「新須磨」の駅名板に出会えます。



新須磨ビジネスホテルの玄関左に旧駅「新須磨」の駅名板



新川町 現在の駅舎は2代目で昭19(1944)年

7月に改築されたもの。三河線では珍しく駅舎内に売店があった。

新川口線との分岐駅で当駅から200mのところには貨物専門扱いの新川口駅があったが、昭和30(1980)年2月1日

に廃止され、新川町駅の構内線となり、通称…口線とか臨港線と呼んでいた。この口線が、昭和34(1959)年9月26日の伊勢湾台風で、道床流失、架線柱の倒壊、その上、荷船、小舟が乗り上げるなど壊滅的な打撃を受けたが、常滑線(復旧…11月15日)、尾西線(復旧…11月日)の復旧を優先したため、口線の復旧は遅れ貨物営業は12月末だったと思う。



貨物は主に植木鉢や七輪を発送していた。その貨物営業も昭和52(1977)年5月25日に衣浦臨海鉄道碧南線が開通し、同日、海線(吉良吉田～刈谷間)の貨物営業が廃止された。久しぶりに新川口線跡に立ち寄ったが、昔の面影はどこにもなく住宅街となっていた。



三河線誕生100年の記念系統板を掲げながら新川町を出発した碧南行(後追いで撮影)
記念系統板は2種類…平成26(2014)2月5日・100年目の日に撮影)



北新川 北新川・高浜港・三河高浜は、三州瓦の産地。北新川の貨物ホームには上屋があった。それも瓦屋根造りの上屋。旅客ホームでも上屋のない駅も多かった時代に、上屋の中には瓦・七輪や土管などが整然と並べられていた。歳月が経過しても何故か脳裏に残っている。

今から60年前、ポッポヤ1年生のとき、助勤で北新川に出向き勤務したことがある。1年生の仕事といえば構内とポイント掃除。新川町7号踏切脇にある2号ポイントの床板を油でピカピカに磨いで駅に帰ろうとしたとき、目にしたのが踏切安全地蔵。よく見ると「き志やにちゆいすべし」と刻印してある。三河線に汽車が走っていた証しがここに…と感動したことも。



新川町7号踏切脇の安全地蔵「き志やにちゆいすべし」また裏側に大正15年建立と刻印



出札の窓上に大正時代の SL 写真

高浜港

出札係の窓の上に大正時代の高浜港駅と書かれた写真があった。1104号車の機関車がホームに進入して来る一コマである。平成17(2005)年8月25日、駅集中管理システムが導入され無人化になったが、今でも、あの貴重な写真は健在であろうか。

駅界隈は家内工業の瓦屋が点在し、生瓦を乾燥するのに天日干しをする。少しでも用地を有効に活用するために、生活の知恵として生まれた「梯子形干棚」に生瓦を立て掛けてあった。この天日干しが瓦造りに一番大切なことだと耳にしたことがある。天気の晴雨・寒暖・その自然状態で製造日程が左右される。特に冬の生瓦は、凍結させると使い物にならず大損失。神経を使ったとか。

天日干しが終わると「だるま釜」で焼く。あちらこちらから煙の競演。現在は自動化され「だるま釜」から出る瓦造りの原風景も昔物語。



北新川～高浜港間に行く知立行 7700系

三河高浜

三河高浜と駅名を呼ぶより、住民や従業員は三高^{さんたか}と言う人が圧倒的に多い。この三高駅は三河線の刈谷新(現・刈谷)～大浜港(現・碧南)間開業した4年後の大正7(1918)年4月20日に産声を上げた駅である。また、平成6(1994)年12月25日に橋上駅となる。



旧駅の南(右側)に社宅が(名鉄資料館)

旧駅舎の南隣には社宅があり、昭和31(1956)年当時、三高駅の駅長さんが居住。駅長さんは公休日でも社宅を訪ねてくるお客さんの旅行の相談は勿論のこと、時には家庭の悩み事や息子・娘の結婚相談まで受けていた。

昭和2(1927)年に尾三鉄道が所有していた、仮称「明治村線(三河高浜～碧海電鉄の米津間)」の免許線を譲受し、測量や幅杭の建植を済ませ、住民と用地買収や駅設置問題など幾度となく話しあったが、利害関係が絡み結局、話し合いがつかず、明治村線は幻線となった。



吉浜～三河高浜間を走行する6800系

吉浜

三河鉄道唱歌の一説に「雲井の高き無線塔
是こそまこと世界一 帆影間近の
小垣江 おどる養魚の心よさ」とあ
るが、小垣江と吉浜近辺の情景を詠
ったものです。

吉浜は伊勢湾台風に遭遇するまで、
駅前海岸近くの養殖池で「ウナギ

・ボラ・コイ・ライギョ」など養殖業が盛んでしたが、伊勢湾台風で海岸の堤防が決壊し養殖池が氾濫、魚たちが川や田に逃走？ 以後、衰退の一途を辿る。

また、駅を降りるとお城のようなビルがある。老舗の人形店である。一歩中に入れば雛人形や五月人形が目飛び込んでくる。吉浜と言えば人形の里と思われがちだが、養鶏業も盛んで、鶏肉を入れた炊き込みご飯。一度食すと癖になり。もう一度食べたくなる美味いご飯です。



昭和2(1927)7月11日、2.5km 東にある依佐美村(現・刈谷市高須町)に送信所建設のため、小垣江から現場まで専用線を敷設し資材を運搬した。鉄塔は8基・高さ250m、9月30日(12月という説も)には専用線敷設免許期間満了で撤去。後は人力で資材を搬入したという。

小垣江

この鉄塔も、現代では不要の産物となり平成9(1997)年3月に解体された。



新・小垣江駅舎

今は依佐美送信所記念館脇に記念塔として1/10の25mが1本残されている。

三河鉄道は駅舎の棟に社紋入りマークの鬼瓦を使用していた。小垣江駅には9個も。最後まで残っていたが、平成17(2005)年7月1日、運命の日がやって来た。



旧・小垣江駅の鬼瓦(4個見えますか?)



名鉄資料館・小垣江の鬼瓦



旧・刈谷市駅舎（名鉄資料館）

刈谷市 (刈谷町)

刈谷市駅は開業時「刈谷町」であったが、刈谷町が刈谷市と市制変更したため、駅名も昭和 27 (1952)年 3 月 1 日「刈谷市」に改称した。また、昭和 55 (1980)年 12 月 14 日に刈谷まで高架化し複線化もされている。

同駅から北へ 400m のところに正覚寺がある。明治 45 (1912)年 5 月 30 日、三浦逸平・才賀藤吉ら 31 名の発起人と沿線の知立町・刈谷町・依佐美村・高浜町・新川町・大浜町の代表者が正覚寺に集結し、碧海軽便鉄道の創立総会を開催。社名を三河鉄道と改称して設立した。同寺は明治 37 (1904)年 2 月、放火で全焼。明治 43 (1910)年 12 月に再建された。総会のときは、まだ、桜の香り漂う中で開催されたのでは…。

刈谷市駅界限は市街の中心地で、天下の奇祭「万燈祭り」がある。私も一度、半世紀前見物したことがあるが、主催者のパンフレットによると「刈谷市銀座にある秋葉社の祭礼で、火難防除、町内安全を祈願する祭りで毎年 7 月の最終土曜日・日曜日の 2 日間開催され、2 日間で 10 万人余の観光客が来る」とか。



刈谷市寺横町の正覚寺





JR と分割後の名鉄側の刈谷駅付近



JR と共同使用駅の南口駅

刈谷(刈谷新) 三河鉄道の刈谷新駅は、現駅の 200m 碧南方にあったという。昭和 9 (1934)年 11 月 10 日、鉄道省(現・JR)刈谷に移設し共同使用駅になる。昭和 56 (1981)年 9 月 1 日に南口駅開設。昭和 63 (1988)年 1 月 29 日にホーム 100m 知立方に移設。同年 4 月日に橋上駅化。平成元(1989)年 1 月 25 日、南北連絡通路が完成し、名鉄と JR が分割駅となり現在に至っている。

平成 20 (2008)年 12 月 1 日にペデストリアンデッキ「みなくる刈谷ウイングデッキ」が完成。南北自由通路と接続して使用開始された。



駅舎左・上り用駅舎 右手前・下り用駅舎



旧駅舎は構内亙り踏切有

重原 海線では一番遅く大正 12 (1923)年 4 月 6 日の開業。昭和 51 (1976)年 4 月 11 日に重原～知立間複線化。現在のダイヤですれ違うのは休日の 3 本だけである。線形が刈谷市～刈谷間が複線、刈谷～重原間が単線、重原～知立間が複線。刈谷～重原間は複線用地が確保されているのに複線にしないのは、外部では解らない理由があるであろう。

昭和 54(1979)年 12 月 22 日に無人駅になっていたが、相対式ホームで 2 面 2 線、上り線へ行くには構内亙り踏切を通過していた。駅集中管理システム導入に際し、より安全性を高めるため、構内の亙り踏切を撤去し、上りホームに行くため公道と直結し、かつ、駅舎を下り用と上り用の 2 駅舎にした。

三河線用



知立 知立駅(現・三河知立)は、三河線と名古屋本線相互の乗換え駅で、階段の通路で結ばれており、100m程離れ乗換えが不便だった。乗換えの便を図るため、北西 700mのところへ新・知立駅を新設移動することになった。その前夜、昭和 34(1959)年 3 月 31 日の 20 時 30 分頃より、営業列車に支障しない時間帯を見計らって、知立の三角地帯の路線を使用し方向転換をした。約半数の車両を方向転換しないと増解結に支障を来すからである。

というのは、今まで碧南や三河吉田(現・吉良吉田)方向が電動車、挙母(現・豊田市)や西中金方向が制御車であったが、新・知立駅がスイッチバック線形になるため、三河吉田方も西中金方も電動車。ホースとジャンパーが逆となり、総括制御ができなくなるからである。12～13 編成の車両を変更したと思う。最後の車両を方向換えが終わった時は、東の空が明るくなりかけていた。一夜明けると不慣れな係員と不慣れなお客様、一体どのホームに行ってもよいのやら、階段を上がったり下がったり。一番お客様が迷われたのは、案内放送を聞き「トヨハシ方面」と「トヨタシ方面」(この年の 1 月 1 日に「挙母市」が「豊田市」に市名を改称したが、駅名はまだ「挙母」であったので、実際はおお客様の早とちり?)を勝手に思い込み勘違いされたと思われる。

10 か月後、挙母駅が豊田市駅と駅名改称したとき、この教訓を生かし「トヨタシ方面」と案内せず「トヨタ(豊田)方面」と案内放送をした。

今、知立は平成 35(20)年の完成を目指して高架工事を行っている。1 階が改札口、2 階が名古屋本線、3 階が三河線になるという。



高架工事中



知立三角地帯

三河知立(知立)

三河線のゼロキロポストは、同駅の上り場内信号機下にある。何故、三河知立にあるのか知らない人が多い。三河線は当初、知立町～大浜町まで鉄道を敷設するためにスタートした。大浜港から知立に向かう列車を上り列車。上り列車の終着駅の終端にゼロキロポストを建植したのは当然のことである。



知立信号所…平成 59 (1984)4 月廃止

昭和 16 (1941)年 6 月 1 日、名古屋鉄道と合併。同年 8 月 1 日に豊橋線(現・名古屋本線)の新知立駅と三河線の知立駅を階段で結び「知立(現・三河知立)駅」に統一した。昭和 25 (1950)年 9 月 27 日から朝夕のラッシュ帯に知立信号所経由で名古屋本線との直通運転を開始した。

三河線の知立と名古屋本線の知立は 100m 離れており乗換えも不便で、その上ラッシュ時、連絡通路が混雑したため、名古屋本線の北西 700m に新・知立駅を移転し乗客の便を図った。

従って、従来の三河線側の知立駅を「三河知立」名古屋本線側の知立駅を「東知立(昭和 43 <1968>年 1 月 7 日廃止)」と駅名を改称した。知立駅移転に伴い、知立～重原～三河知立間に三河線で初めて単線自動閉塞式が採用された。旅客列車は知立駅進入・進出はスイッチバック方式になり、三河線が 700m プラスされ三河線は全線 64.8 km となった。

一方、貨物列車は知立駅に入らず、従来通り三河知立～重原間を相互直通していた。昭和 59 (1984)年 1 月 1 日、山線の貨物営業が廃止され、三河知立～重原間の直通線も廃止。その 3 カ月後、知立信号所の連絡線も廃線となる。



三河八橋

碧海郡高岡村大字花園(現・豊田市花園町)に三河八橋駅がある。八橋は知立町(現・知立市八橋町)内にあるの？何故、駅名は三河八橋か。三河八橋は当初、知立町大字八橋字五輪に内定してい

たが花園地区に設置した方が乗客も多く、里(現・安城市里町)の人々も利用できるのではと花園から請願書が出された。三河鉄道もこの案を採り入れ、八橋と花園の境で逢妻川の出水も考慮して、花園地内に決定した。



1920(大正9)年7月5日開業



駅名は「花園駅」で決定かと思われたが、山陰線に花園駅があり断念。いろいろ候補にあがったが、結局「三河八橋」と決定。平成21(2009)年12月12日に高架化された。

八橋と言えば、愛知県の県花「カキツバタ」で有名な無量寿寺が駅近くにある。平安時代の歌人・在原業平が句頭にカキツバタの5字を入れて「からころもきつつなれにしつましあればはるばる来ぬるたびをしぞ思ふ」と詠んだように伊勢物語の時代から知られた「カキツバタ」の名勝地である。

八橋と言え、愛知県の県花「カキツバタ」で有名な無量寿寺が駅近くにある。平安時代の歌人・在原業平が句頭にカキツバタの5字を入れて「からころもきつつなれにしつましあればはるばる来ぬるたびをしぞ思ふ」と詠んだように伊勢物語の時代から知られた「カキツバタ」の名勝地である。

八橋と言え、愛知県の県花「カキツバタ」で有名な無量寿寺が駅近くにある。平安時代の歌人・在原業平が句頭にカキツバタの5字を入れて「からころもきつつなれにしつましあればはるばる来ぬるたびをしぞ思ふ」と詠んだように伊勢物語の時代から知られた「カキツバタ」の名勝地である。



毎年5月10日前後に、ミスかきつばたの撮影会が園内で開催されています、

若林

大正 6 (1917) 年、三河鉄道 3 代目社長の神谷傳兵衛は、臨時株主総会を開いた。その議題の中の一つが「4 路線中、どれかに鉄道を敷設する」といって、4 路線案を提示した。

第 1 案 知立から八橋・若林をとおり一本木から土橋を経て挙母に至る路線

第 2 案 現在走っている路線

第 3 案 知立から前橋・堤を経て挙母に至る路線

第 4 案 知立から八橋・和合・上野・駕鴨を経て挙母に至る路線

会社の計画に対して地元は非協力であったが、神谷社長自ら沿線の町村に出向き協力をお願いした。無関心であった町村も会社側の熱意というより、神谷社長個人の誠意に心を動かされ、次第に応募する者が増えて行ったという。

4 路線案の中で、一番賛成の多かった若林・竹村の村民の意を得て第 2 案に決定した。(もし、第 3・4 案になっていたら「若林も竹村」も蚊帳の外だった。)

三河八橋を出ると茶畑が点在しており、秋の紅葉の季節になると栄生から「かえで号」が運転されて、その案内文に「お茶畑」のことが記してあったと

記憶にあるが…。そのお茶畑も住宅街に変身し車窓から姿を消していた。



1920(大正 9)年 7 月 5 日開業

竹村

終戦日の前日、昭和 20 (1945) 年 8 月 14 日 13 時頃、土橋を発車した上り三河吉田(現・吉良吉田) 行の 1200 列車が土橋を発車し竹村駅手前に差しかかったとき、アメリカ空軍の戦闘機の銃撃を受けた。高岡町誌によると死者 2 名 重傷者 75 名とある。

昭和 30(1955)年代に入ると若林～竹村間の丘陵地に沿線で一番早く新興住宅が次から次へと建ち、あっという間に一大住宅街を形成した。



1920(大正 9)7 月 5 日開業



土橋～竹村間上り列車 7 1 0 0 系



平成 22 (2010)年 3 月 27 日新築



平成 7 (1995)年 3 月 11 日新築



昭和 34 (1959)12 月末 改築

土橋

土橋駅は駅舎の改築・新築を繰り返し現在に至っている。昭和 34(1959)9 月 26 日の伊勢湾台風で罹災し、駅舎 2 代目が完成したのは、12 月末だったと思う。3 代目の駅舎は平成 7(1995)年 3 月 1 日、豊田線の増強で 2 階が乗務員の合宿所付で新築された。

急激に人口が増大した上にトヨタ自動車の元町工場があり、タクシーや乗用車の乗り入れで元々狭い駅前は大混雑。それを解消するために南北自由通路併用で 4 代目の駅舎・橋上駅が平成 22 (2010)年 3 月 27 日に完成。併せて南北駅前に広場も設けて、付近人も南北通路を利用すれば踏切で待たずに通行でき、電車利用者もイライラが少しは解消できたのでは…。乗客も通行者も長年の悩みがここに解消した。島式複合型ホームで 2 面 3 線です。また、豊田線車両の留置線を兼用しとり、側線 3 本と行止り線 1 本有している。

ここ土橋はトヨタ元町工場が昭和 34 (1959)年 8 月に操業を開始してから数多くの関連企業が集まり、一大工業地帯が出来ました。三河線管内で一番大きく変貌した駅界限です。



1700 系・乗務員の教習車として土橋に入線 2008(平成 20)年 12 月 11 日



手前左の分岐器へ入ると旧・挙母線方

上挙母

大正 9(1920)年 8 月 31 日に開業した駅舎が、まだ一線で活躍している長寿の駅舎である。

昭和 2(1927)年 4 月 16 日、三河鉄道は岡崎電気軌道(岡崎市内線と郡部線の大樹寺～門立間)と合併し、翌々年の 12 月 18 日、岡崎線(後の挙母線)上挙母～三河岩脇間 6.4 km が開通(鴛鴨・渡刈・上市場・三河岩脇の 4 駅開業)。岡崎電気軌道と合併した郡部線と結び→挙母～岡崎ルートを確立した。

同駅はで変則的な島ホームの 2 面 4 線であった。1 番線が貨物線、2 番線が挙母線の着発線、3 番線が上り線、4 番線が下り線。昭和 36(1961)年に貨物営業が廃止されるとホームを拡幅して 2 面 3 線にし、挙母線を中線(2 番線)にして左右共ドアを開け、上り列車(1 番線)下り列車(3 番線)の乗換えをスムーズにした。また、土橋方に名鉄では珍しい三枝分岐器を挿入した。

昭和 48(1973)年 3 月 4 日、挙母線が廃止されると 1 面 2 線の島ホームになり現在に至っている。



左は挙母線・大樹寺行…挙母線は昭和 48(1973)年 3 月 4 日廃線 右は三河線・碧南行



豊田市 (挙母) 豊田市駅は人口 40 万人の玄関口、開業は大正 9 (1920) 年 11 月 1 日、奇しくも明治神宮の創建日と同じである。挙母駅として誕生し、挙母市が豊田市と市名改称の 10 か月後の昭和 34 (1959) 年 10 月 1 日に豊田市駅と改称。ホームは地上駅、地下駅を経て現在は高架駅(駅舎は 2 階)「完成は昭和 60 (1985) 年 11 月 1 日」。

島式の複合型 2 面 3 線ホーム。1、3 番線は三河線。2 番線は行止まり線で豊田線の着発線であるが例外がある。土橋から出庫する列車は 1 番線から、反対に土橋へ回送する列車は 3 番線に到着する。



昭和 36 (1961) 年 7 月、東西連絡通路が完成し地下駅化、昭和 45 (1970) 年 4 階に増築



梅坪 梅坪駅前に「開驛記念碑」がある。裏面の建立年月を確認すると？ 梅坪の開業日は、大正 12(19)年 10 月 26 日、なのに碑には「大正十二年八月建之」と刻印。今から 60 年前、猿投在住の先輩の話によると「梅坪は明治の中頃まで“梅ヶ坪”。その後“梅坪”と地名を変更。駅が開業するとき、梅坪派と梅ヶ坪派が争ったため、開業が 2 か月遅れたとか。

私なりに書物や名鉄文庫(現・名鉄資料館)などで調査したが、その中で大正 15 年発行の「西加茂郡誌」の地図に「うめがつぼ」の駅名を発見した。

豊田新線は「昭和 61 (1986)年 9 月 29 日」に豊田線と改称、苦節 50 年が過ぎ陽の目を見た線区。昭和 54 (1979)年 7 月 29 日に開業し、名古屋市交通局の地下鉄 3 号線と相互直通運転を行い、豊田と名古屋を結んだ。平成 5 (1993)年 8 月 12 日に犬山線との相互直通運転を開始し、豊田線・市交通 3 号線・犬山線が 1 本の線で結ばれ、ここに名鉄第 2 の幹線が誕生した。



旧・梅坪駅



高架建設風景 左・豊田新線 右・三河線



三河鉄道の依頼で、越戸駅開業の日
籠川上で停車させ撮影した写真とか。

(名鉄資料館)

越戸 越戸駅は三河鉄道 3 代目・神谷社長時代の終着駅。その裏付けとなるのが、国道 153 号線の道幅と駅から国道へ出入りする道幅が殆ど同幅である。山奥から珪砂(ガラスの原料)や木節粘土(陶磁器の原料)を運搬するのに牛馬車で越戸まで運搬した。国道から駅までの道路が狭いと牛馬車が離合できないため道幅を広くしたという。

営業開始は大正 11 (1922)年 1 月 17 日。高架化は平成 11 (1999) 年 7 月 3 日 相対式ホームで 2 面 2 線。

開業は大正 13 (1924)年 10 月 31 日、この駅も貨物営業を **平戸橋** していた。先輩に聞いたところ、開業から昭和 18 (1943) 年頃まで営業していたという。ホーム側に引込線が 1 本あったとか。

昭和 30 年代の前半まで、駅界限も民家は少なく閑散としており、駅員も朝 7 : 00 から夜 20 : 00 までの特殊勤務で駅員の時間外時は、車掌が集札も兼ねていた。ホームの知立方に枝下用水があり、清流がいつも流れていた。夏の夜に時々蛍が舞っているのを見かける。ある日集札をしている私の眼の前まで飛んできた。そんな夏の風物詩も昭和 35 (1960)年頃から姿を消していった。

先にもちょっと触れたが、秋の紅葉のシーズン知立を出発すると途中「挙母(現・豊田市)と「平戸橋」に停車して、終点「西中金」でした。観光の名勝地、三水湖も最近訪れる人も疎らとなり寂しい限りです。





1993(昭和 5)年、解体された駅舎

猿投



井上徳三郎が寄贈した証しの棟札

猿投構内は平戸橋と開業日が同じで大正 13 (1924)10 月 31 日である。構内 6000 坪は井上徳三郎氏の寄付。駅舎は廃車された客車の半分を待合室、後の半分の半を駅長室と使用していた。5～6 年後駅舎を新築したと言われていたが、平成 5 (1993)年、駅舎を新築するため解体したところ新事実が判明した。旧駅舎から発見されたものは「棟札」。この棟札を見ると昭和 7 (1932)年 11 月 6 日井上徳三郎氏が寄贈した証しが…。

昭和 54 (1979)年 6 月 10 日、構内の配線を変更し、検査場を猿投(刈谷検査場から移設)に設置。平成 5 (1993)年 3 月 31 日、検査場留置線を 6 両に拡幅。新駅舎は平成 5 (1993)年 9 月 1 日完成。島式ホーム 1 面 2 線で側線 6 線有。



名古屋本線の知立駅

知立 知立駅は、当初の計画では、三河鉄道の知立駅に乗り入れる計画であったが、協議がまとまらず、三河鉄道をオーバークロスして東へ延ばすことにしたが、とりあえず駅は、現知立駅の西付近に新知立(仮) 駅を大正 12(19)年 4 月 1 日に設け、単線(複線化は翌年の 4 月 13 日)で開業した。同年 6 月 1 日には、築堤上にホームを設けた。100m離れた三河鉄道と徒歩連絡した。



(名鉄資料館)

昭和 3(1928)年 6 月 1 日、駅東方に両線を結ぶ貨物(知立)連絡線=知立信号所(場)が設けられた。昭和 16(1941)年 6 月 1 日、私鉄連合という時局の波によって両社は合併し、駅名を「知立」とした。合併 2 カ月後の 8 月 1 日、南口の知立駅(愛知電気鉄道)と北口の知立駅(三河鉄道)を連絡通路で結んだ。

戦後は三河線から名古屋方面への直通運転も実施された。昭和 34(1959)年 4 月 1 日に、現在位置に知立駅を移設、本線の旧知立駅を東知立「昭和 43(1968)年 1 月 7 日廃止」に、三河線の旧知立駅を三河知立に改称した。三河線からの知立駅進入出がスイッチバック線形になるため、前日の 20 時 30 分頃より、知立の三角地帯の路線を使用して 12~13 の編成の方向転換をした。方向転換をしないと増解結(ジャンパーとホースが逆)に支障をきたすからである。今までは碧南方面が電動車、挙母(現・豊田市)方面が制御車だったが、スイッチバックになると碧南方面も挙母方面も電動車で知立方が制御車となる。

昭和 59(1984)年 1 月 1 日、山線の貨物営業が廃止され、三河知立~重原間の直通線も廃止され、同年 4 月 1 日に知立連絡線も廃止となった。

現在、平成 35(20)年の完成を目指して高架工事が進んでいるが、三河線は本線の真ん中に配置される予定で名古屋方面との直通運転も容易に可能となるはずである。本線の高架橋とその上を往く三河線の高架橋はさぞ、見栄えがすることだろう。



知立信号所



知立信号所廃止跡



知立三角地帯

豊田線の概要

昭和 54 (1979)年 7 月 29 日、苦節 50 年余が過ぎ、やっと「自動車の街」豊田と「名古屋の都心」を結ぶ大動脈が完成した豊田新線は昭和 61 (1986)年 9 月 29 日豊田線と路線名を改称。

大正 15 (1926)年 10 月 9 日、名古屋市千種から挙母を経て松平村の九久平(現・豊田市九久平町)まで鉄道敷設免許を取得し「西三鉄道」の設立を企図した。この事業に三河鉄道も参加。社名を「新三河鉄道」と改称し、昭和 2 (1927)年 9 月 11 日、挙母町で創立総会開催。社長は筆頭株主である三河鉄道の神谷傳兵衛(2代目)が就任。翌年の 12 月、挙母～八事間の鉄道敷設免許を取得した。



豊田新線で開業し 7 年後「豊田線」にと線名と改称(浄水～上豊田間) (名鉄料館)

名古屋市東部で軌道及びバス事業を経営していた尾張電気軌道と合併して、名古屋～挙母～岡崎ルートをめざしていたが果たせず、軌道部・自動車部は名古屋市へ譲渡。新三河鉄道が保有していた挙母～八事間の鉄道敷設権と郊外自動車線は三河鉄道が引き継ぎ、昭和 12 (1929)年 12 月 16 日、新三河鉄道は解散した。引き継ぎを受けた三河鉄道も昭和 16 (1941)年 6 月 1 日、名古屋鉄道と合併し、敷設権は名古屋鉄道が受け継ぎ、昭和 54 (1979)年ようやく陽の目を見た鉄道である。

豊田線とは、自然がいっぱいの緑と共存共栄する「文教・住宅路線」である。



三好ヶ丘



日進～赤池間



黒笹



上豊田



豊田市



上…愛知池橋梁 下…3枚とも「土橋の留置線」





赤池



赤池駅は名古屋市交通局と共同使用駅で、管理は名古屋市交通局が行っている。開業は昭和 53(1978)年 10 月 1 日。

豊田線—地下鉄(鶴舞線)—犬山線が 1 本の線で結ばれたのは、平成 5 (1993)年 8 月 12 日のことである。犬山線の玄関口・上小田井駅も名古屋市交通局と共同使用駅だが、管理は赤池駅とは反対に名古屋鉄道が行っている。

豊田線開業 1 か月前の昭和 54 (1979)年 6 月に入ると 805 号車を使用してレールの錆び取りを兼ね試運転を開始。その試運転に使用した 805-2313 号車の 2 両は豊田市の鞍ヶ池公園に静態保存されている。

知立乗務区(豊田線担当区)の赤池詰所に気になる看板がある。開業時作られたというが、何故「豊田線開業」と書かれているのか豊田新線から豊田線と路線名を改称したのは「昭和 61 (1986)年 9 月 29 日」なのに。



上…鞍ヶ池公園に静態保存されている 805-2313 号車

下…日進～赤池間で試運転中の 805-2313 号車





日進

開業前は地元の地区名「折戸」の仮駅名がついていたが…。開業時は「日進」開業前、駅周辺は閑散としていたが、今では名古屋市のベッドタウンです。

21世紀に入ると駅界限にマンションが建ち始めた。現在では高層マンションの林立。その恩恵を受け利用者は増加傾向にある。因みに愛知県統計年鑑を見てみると平成17(2005)年度の1日平均乗車人員は4,614人。平成22(2010)年度の1日平均の乗車人員は4,802人とある。

(注) 平成22(2010)年度まで全駅の乗車人員が掲載、以降は主要駅のみとなる。



米野木

開業時は有人駅であったが、駅集中管理システムが導入された平成15(2003)年10月1日から無人化となる。

駅前には大手企業の独身寮やマンションが2棟。また、駅周辺には大学・高校や企業の研究施設などが集積しており、学生や官公署の職員が乗降している。

駅の東には愛知池がある。愛知用水の調整池は上水道の水源であり環境保全に万全を期し、工法は両側の橋脚から中央に向け「弥次郎兵衛式」に桁を継ぎ足して進み、中間で接続するドイツのディビィダーク工法を採用した。

駅の西には梨ノ木トンネルがあり、掘削中に路盤が陥没、トンネルの下に垂炭の廃坑があったという。昭和50(1975)年5月13日に二度目の沈下が発生し苦難の連続だった。





黒笹

開業時は無人駅、昭和 59(1984) 年 3 月 20 日から特勤駅(7:00~19:00)。

平成 15 (2003)年 10 月 1 日から駅集中管理システムが導入され無人化となる。駅の西側に愛知池橋梁(256m)があり、安全のため風速計が取り付けられている。強風時の折り返し運転用に、線内唯一「亘り線」の設備がある。

昭和 45 (1970)年から毎年 10 月に、三好カントリー倶楽部で東海クラシックゴルフ(現・トップ杯東海クラシック)の開催時、多くのギャラリーが観戦に来る。その対策に臨時列車を出し、当駅で折り返し運転をしていたが、平成 5 (1993)年 4 月 1 日から 6 両化になってからは、臨時列車は運転されていない。

豊田線は開業前、モ 806 =ク 2313 や 6000 が試運転で入線したことがあるが、開業後豊田線専用車両(名鉄…100 200 名市交…3000 3050 N3000)以外、入線はないと言っていた人がいたが…。過去に一度だけ入線した車両がある。

昭和 62 (1987)年に高架完成記念祝賀列車として豊田市～梅坪間に 5700 系が運転され、梅坪から回送列車として入線し黒笹で折り返している。



風速用発光信号機

三好ヶ丘



開業前、^{うきが}福谷駅と仮駅名だったが「うきがい駅」になっていたら難読駅名？
“住みよさランキング 2015 年”によると「みよし市」は 11 位(県内で 2 位)。
2 位が長久手市(県内で 1 位)、18 位が日進市(県内で 3 位)。駅周辺は住宅街。
空気が澄み渡り緑豊かな住みよい街であると思ふ。

開業当時は無人駅であったが、乗客の増加で有人駅(7:00~19:00)。時間外は無人化となり、駅集中管理システムによって豊田市駅から遠隔管理している。

みよし市の北部にあり、市の中心地から離れているが乗降客は年々増加傾向にある。周辺には 3 つの大学があり通学生も多い。



浄水



2009 年のリニューアル中



三好町(現・みよし市)から豊田市に入ると戦争中、海軍の飛行場として、使用していた伊保原台地があり、一面に畑が広がっていた。2 km 余にわたって盛土構造にしたかったが、地元の人達は「畑を横切られると農作業に不便となり困る。地下鉄にして欲しい」と要望した。市に調整方を依頼し、結局「足して 2 で割る案の「掘割式」が採用された。

平成 19 (2007) 年にエレベーターが設置された。また、2 年後にはホームなど大幅にリニューアル化されている。





上豊田



旧・駅舎

開業前は地元の地区名・上原駅(仮称)でスタートしたが上原町と大清水町との境に駅舎が出来るらしいと噂が出て、誘致合戦の気配が…。その噂を察知したのか、開業時「上豊田駅」になっていた。

開業時、無人駅、平成 8 (1996)年 3 月 1 日、特勤駅(7:00~19:00)になった時、現在の駅舎に改築された。駅集中管理システムが導入され、平成 15 (2003)年 10 月 1 日から無人化となる。



三河線との分岐点…左・豊田線 右・三河線

梅坪

豊田線と三河線の分岐駅で 豊田線の起点は梅坪駅であるが、列車の運行系統上は豊田市駅である。

現在、豊田線の高架駅(日進・米野木・黒笹・三好ヶ丘・浄水・梅坪)はエレベーターが設置されているが、掘割駅の上豊田は設置されていない。

昭和 54 年 3 (1979)年 3 月 27 日梅坪付近 1.3km 高架完成。この時、200m梅坪駅を豊田市方に移設。



梅坪～上豊田間の高架下の愛知環状鉄道

西尾線・蒲郡線の概要

西尾線・蒲郡線に勤務しているポッポヤは、西尾線・蒲郡線のことを通称“西蒲線”^{にしがません}と言っている。西尾線の前身は、西尾鉄道と碧海電気鉄道(愛知電気鉄道の子会社)の合作である。一方、蒲郡線は三河線のうち分割された線区で、昔・三河線、今・蒲郡線といった方が正しいかも。

大正 14 (1925) 年 5 月 15 日、愛知電気鉄道(以下・愛電という)は、子会社「碧海電気鉄道(以下・碧電という)」を設立し、西尾までの鉄道敷設の免許を取得。大正 15 (1926)年 7 月 1 日 今村(現・新安城)～米津間 11.6km 開業。この碧電が米津まで開通したことで、名古屋～西尾間の近道になり西尾～岡崎～名古屋ルートの西尾鉄道は大打撃を受け、大正 15(1926)年 12 月 1 日に愛電と合併。合併後は碧電の西尾線(今村～米津間)と旧西尾鉄道の西尾線(西尾～岡崎新間)が同名線になり、今村～米津間を碧西線と改称した。以後、米津～西尾へと南下し西尾駅で旧・西尾鉄道の吉田線(西尾～吉田港)と直結、今村～西尾～吉良吉田が 1 本の線で結ばれた。昭和 18(1943)年 12 月 16 日に西尾線(西尾～岡崎新)が鉄軌統制会の指令で休止。昭和 19(1944)年 3 月 1 日、名古屋鉄道と合併。昭和 23 (1948)年 5 月 16 日に路線名の変更があり碧西線を西尾線と改称した。

一方、三河線は昭和 3 (1928)年 8 月 25 日に三河吉田まで開通した。翌年の 8 月 11 日には三河鳥羽まで開通したが、昭和恐慌で長い冬眠をしていた。昭和 11 (1936)年 7 月 24 日、三河鹿島まで開通。11 月 10 日に蒲郡まで開通した。三河鳥羽～蒲郡間は主にガソリンカーで(一部蒸気機関車)運転。昭和 16 (1941)年 9 月からガソリンの配給が停止されると代燃車に改造された。代燃車は馬力が弱くよくエンストたり、上り勾配で停止した。

昭和 16 (1941)年 6 月 1 日、三河鉄道は名古屋鉄道と合併。合併の 2 年後、碧西線(現・西尾線)の吉良吉田と三河線の三河吉田が、昭和 18 (1943) 年 2 月 1 日に両駅が統合されると三河吉田～三河鳥羽間の電圧を 1500V から 600V に降圧させ同じ電圧区間の碧西線と直通運転を開始した。昭和 21 (1946)年 10 月に三河鳥羽～東幡豆間が、翌年の 4 月に東幡豆～蒲郡間が 600V の電化となる。昭和 23 (1948)年 5 月のダイヤ改正と併せて路線名の変更があり、三河線から分割し、三河吉田(現・吉良吉田)～蒲郡間が蒲郡線となる。

西尾線の駅集中管理システムは平成 20(2008)年 6 月 29 日までに完了。また、西蒲線の有人駅は、桜井・西尾・吉良吉田・蒲郡の 4 駅のみとなり、時代とはいえ寂しい限りである。



上…2000系(吉良吉田) 中左…西尾～福地間 中…三河鳥羽 左…上横須賀 下…7000系(吉良吉田)



上横須賀～福地間



旧・碧海桜井の駅舎



形原駅



福地～上横須賀間



福地～上横須賀間

北安城

今村(現・新安城)～米津間は
大正 15 (1926)年 7 月 1 日碧電
によって開通。駅の近くには安城総合運動公園が
ある。この公園内にある陸上競技場が昭和 25(19
50)年 10 月 8 日から 30 日まで、第 5 回国民体育

秋季大会が愛知県下で開催され安城町(現・安城市)でソフトボール大会が行わ
れたとき、この安城陸上競技場が誕生した。以後この地は安城総合運動公園と
なり、安城市のスポーツの聖地となった。



安城総合運動場公園入口

駅集中管理システム導入前から無人駅。普通
列車停車駅だが、平日の朝ラッシュ時、準急が
上下各 1 本停車する。ホームは単式 1 面 1 線で、
駅舎は昭和 45(1970)年頃解体し、ホームに駅舎
代用の待合室を新設した。平成 19(2007)年に駅
集中管理システムの導入で駅舎を新築した。



高架前の旧駅舎(名鉄資料館)

南安城

大正 15 (1926)開業。昭和 14 (1939)年 12 月 15 日、碧電
が貨物専用線として、南安城～新安城(現・JR 安城駅)間(安
城支線)を開業。昭和 25 (1950)年 10 月 28 日から国体(北安城駅の項参照)が開
催されたとき、この旅客を輸送するため、臨時に旅客業務を運行した。

翌年の 3 月 21 日から新安城駅を現・JR の安城駅に統合し、駅名を改称する
とともに旅客営業を開始した。この安城支線は学生主体の輸送で、通学時間帯
以外は閑散としていた。晩年この線を専用に行っていた 85 号車は、大正天
皇のお召列車として造られたもので、由緒ある貴賓車だったという。この線区
も、車の波に押され昭和 36 (1961)年 7 月 30 日に廃止された。

昭和 56 (1981)年 5 月 1 日に高架化。ホームは 3 階で相対式ホームの 2 面 2
線で特急停車駅。駅舎は 2 階、平成 19 (2007)年より駅集中管理システムの導
入で無人化され現在に至っている。

碧海古井



大正 15 (1926)年開業、昭和 19 (1944)年に入ると太平洋戦争で戦局が益々激しくなり、工員輸送・買い出し部隊・疎開者の移動で列車内は混乱状態となってきた。輸送効率を高めるため、小さな駅は休止された。西尾線では、同駅と鎌谷駅「平成 18 (2006)年 12 月 16 日廃止」が休止駅。昭和 27 (1952)年 10 月 1 日に復活した。



堀内公園 (碧海堀内)



公園側から見た駅舎

1 日 300 人以下の乗降客駅は廃止すると平成 18 (2006) 年 4 月、名鉄側から示唆されたが、駅舎の改修費を安城市が負担したのと地元の署名活動で駅存続になったとか。公園は駅に隣接しており、平成 4 (1992)年 4 月、市制 40 周年記念事業として開園した公園である。

平成 20 (2008)年 6 月 29 日、碧海堀内から堀内公園に駅名改称した。



駅存続で地元住民が感謝の気持ちを横断幕に…平成 20 (2008)年 6 月 26 日撮影

桜井 (碧海桜井)



昭和 34 (1959)年 4月 改築



碧海桜井駅周辺の土地区画整理事業に合わせて鉄道の立体交差&複線化(桜井～南桜井間)工事が行われ、平成 18 (2006)年に仮線工事を開始、平成 20 (2008)年 6 月 21 日に高架化。碧海桜井～南桜井(開業前)間複線化。同 6 月 29 日に駅名を「桜井駅」に改称。高架切り替え後、8 日で駅名を改称している。勤務体系は 7:00～20:00 までで、営業時間外は西尾駅が管理。2 面 2 線の相対式ホームで、特急停車駅。西口にはロータリーがあり、タクシー乗り場が新設され、東口(旧・変電所跡)にはコインパーキングがある。



南桜井

日本のデンマークと言われた台地に、昭和 44(1969)アイシングループが進出。年々関連企業が増加し朝のラッシュ帯は道路が大渋滞。その対策として、安城市の要望で設置された駅で平成 20 (2008) 年 6 月 29 日に誕生したばかりの駅である。

ホームは相対式 2 面 2 線で準急停車駅。開業当初から駅集中管理システムを導入しており無人化。改札口は上下線別である。

同駅から米津方は、花見の季節になると桜のトンネルを潜りながら列車が行き交う。





米津



旧駅舎

碧電が大正 15 (1926) 7 月 1 日に米津まで開通し、ここで足踏みをしたのは、西尾町内の都市計画で西尾駅が 400m 東へ移設。西尾線(西尾～岡崎新間)の天王門駅は通らず廃止された。また、吉田線(西尾～吉田港間)及び平坂線「西尾～港前間(昭和 35<1960>年 3 月 27 日廃線)」も西尾駅の移設に伴い路線の付け替え工事をした。

碧西線は今村(現・新安城)を出発して、ほぼ直線で米津まで来たのに何故、大きく左へカーブしているのかという点と前述のように西尾駅が 400m 東に移設したため、止むを得ず米津を出発した直後左(R=400)にカーブしながら南下した経緯がある。

相対式ホームで 2 面 2 線、急行停車駅である。



在りし日の 8800 系と 5700 系



矢作川
橋梁上を
行く
特急列車

1600 系



1000 系



8800 系



福地駅に進入して来る特急 1600系



今は廃止「平成 18(2006)12月 16日」された鎌谷駅

桜町前 (中学前)



昭和3(1928)年8月5日に開業し、昭和24(1949)年12月1日「中学前」から「桜町前」に駅名改称。

平成4(1992)年11月24日のダイヤ改正で、普通列車が西尾駅で分断されたため、吉良吉田・蒲郡方面の通学生は、乗り継ぎ待ちをさせられた。朝のラッシュ時は登校時間に合わせ1本だけ急行が特別停車していた。西尾高校・生徒会は下校時も考慮してもらえるように急行4本の特別停車を要望した。名鉄はこの要望に応え15:00~21:00まで毎時1本、計7本の急行を特別停車するほか、登校時間帯にも新たに2本の急行を特別停車させた。翌年の4月1日のダイヤ改正で、桜町前駅は急行停車駅に昇格し現在に至っている。

平成20(2008)年6月14日、西尾~西尾口間が複線化に伴い西尾駅にあった保線用の側線を桜町前の西尾方に新設した。ホームは単式で1面1線である。

西尾口 (碧海西尾口)

西尾駅が400m東へ移設後は碧西線(今村~西尾間)と西尾線(西尾~岡崎新間)の分岐駅となるが、昭和18(1943)年12月16日、西尾線(西尾~岡崎新間)を鉄軌統制会指令で休止し施設を撤去。新線建設材料として転用される。昭和3(1928)年8月5日に碧電西尾口(仮)で開業。



市内北浜川の八反橋横脇にある橋台跡

翌年の4月1日に廃止。昭和5(1930)年4月3日に「碧海西尾口駅」として再開業。昭和19(1944)年3月1日「西尾口」に駅名改称。平成元(1989)年7月2日に高架化。

まだ、西尾鉄道時代の痕跡があちらこちらに点在している。そのうちの1枚が左の写真です。

西尾

西尾線の代表駅であると同時に西尾市の玄関口。初代の駅舎は西 400mのところであり、開業は 1911(明治 44)年 10 月 30 日である。町の区画整理で、昭和 3(1928)年 10 月 1 日に現在位置に移転。



平成元(1989)年 7 月 2 日、西尾～西尾口間高架化。島式ホーム 1 面 2 線で特急停車駅。ホームは 3 階で駅舎は 2 階にある。平成 20(2008)年 6 月 14 日に西尾口～西尾間複線化。

平成 10(1998)年 6 月 1 日にダイヤ改正で西尾～蒲郡間ワンマン運転化。平成 20(2008)年 6 月 29 日のダイヤ改正で、運行形態変更で西尾～蒲郡間が吉良吉田～蒲郡間に変更される。なお、この改正で西尾線から一部特急が 1 往復だけとなり、毎時あった特急はダイヤから消えた。

また、昭和 48(1973)年 12 月 10 日、完成した駅西に隣接していた西尾駅ビルの再開発に伴って、テナントの「パレマルシェ」が南 50m の場所に平成 25(2013)年 8 月 21 日移転。駅ビルは解体され現在、最後の整理をしている。

また、駅西にはロータリーと芝生広場があるが、この 1 等地がどのように変化していくか楽しみでもある。



在りし日の前駅舎

(名鉄資料館)

福地 (一色口)

福地は開業前「福地村大字菱池」という地区名の菱池と仮駅名で呼んでいたが一色町派と吉田町派の綱引きで一色派が有利だったが、吉田港(現・西尾市吉良町)の方が陸と海を結ぶ荷船の実績があり、



まず吉田町へ鉄道を敷設し、その後、一色町へ鉄道を敷設することで決着した。

駅名も急遽、菱池から「一色口」に変更し一色派を説得させたという。このため、駅を出発すると大きく左(R=240)にカーブし吉田町へ向かった。

一方、昭和2(1927)年6月2日、一色口(現・福地)から一色町間の鉄道敷設免許が認可され用地も一部買収し着々と準備をしていたが、愛電の一色町進出は、三河鉄道線の以北を終点とすると地区責任者が明言していたが、以南まで乗入を許可したため責任者に対して不信任が出されるなど、地元地区は大混乱。

そうこうしている内に、三河鉄道が昭和4(1929)年5月4日、一色町から西尾町まで乗合自動車営業を開始したため、一色口(現・福地)～一色町までの鉄道敷設はご破算になったという。

開業は大正4(1915)年2月13日(西尾～吉田港は西尾鉄道が敷設している)昭和24(1949)年3月1日「福地」に駅名改称。4両編成対応の2面2線の相対式ホームで急行停車駅。



吉良吉田方から進入して来る 7000 系



駅集中管理テスト導入前の駅舎(2005)

上横須賀

大正4 (1915)年8月5日に開業し2面2線の相対式ホームである。平成20 (2008)年6月28日まで特急の停車駅であったが、翌日のダイヤ改正で大幅に運行形態が変更され急行停車駅。

上横須賀駅界隈は歴史の宝庫。駅から西へ徒歩3分のところに文豪「尾崎士郎」の生誕地が、そこから3分歩けば福泉寺のペンをかたどった尾崎士郎の文学碑が、駅から西へ4分のところに源徳寺がある。侠客で知られる「吉良仁吉」の墓があり、清水次郎長が建てた墓だと言われている。伊勢の荒神山の喧嘩で28歳の若さで命を落とした仁吉を偲んで、毎年6月の第1日曜日に“仁吉祭り”が行われている。

少し遠いが20分余、歩けば赤穂浪士の適役「吉良上野介義央」の墓がある華蔵寺に着く、寺前の駐車場や黄金堤には赤馬に跨いだ吉良公の銅像がある。



文豪…尾崎士郎の生誕地



福泉寺…尾崎士郎の文学碑



源徳寺…吉良仁吉の墓



華蔵寺…吉良上野介義央の墓

※ 両端駅の鎌谷駅と三河荻原駅が、平成18 (2006)年廃止になりました。

(吉良吉田・三河吉田) & 吉良吉田



旧・吉良吉田駅舎

吉良吉田は、ちょっと複雑である。最初に開業したのは、吉田線(現・西尾線)で生みの親は西尾鉄道です。大正4(1915)年8月5日に開業、翌年の2月12日に吉良港(貨物駅)まで開通したが昭和3(1928)年10月1日に吉良吉田駅に統合している。一方、三河鉄道の三河吉田は昭和3(1928)年8月25日に開業。昭和16(1941)年6月1日、三河鉄道は名古屋鉄道と合併。合併前は両社の駅は、200m離れており、利用者は徒歩で連絡していた。合併後、碧西線の吉良吉田を南へ、三河線の三河吉田を東へ延長し両線が統合した。ときに昭和18(1943)年2月1日のことで、駅名を「三河吉田」とした。

昭和30(1955)年3月10日、吉田町と横須賀村が合併し吉良町になった5年後の昭和35(1960)年11月1日、駅名を「吉良吉田駅」に再改称した。平成16(2004)年4月1日に三河線両末端区間(吉良吉田～碧南及び猿投～西中金間)が廃線。平成17(2005)年1月28日 特急・急行の蒲郡線直通はダイヤから消滅した。

平成20(2008)年6月29日 西尾線と蒲郡線の直通運転廃止。蒲郡線の着発線は旧・三河線の着発線2番線を使用している。



蒲郡方から見ると直線が三河線



西尾線着発の列車



蒲郡線着発の列車

三河鳥羽 昭和4(1929)年8月11日に開業。開業当時は三河線の電車の終着駅。昭和11(1936)年11月10日、蒲郡まで開通したが、ガソリンカー・代燃車(木炭車)や一部蒸気機関車で運転。三河鳥羽以遠の旅客は乗換えだった。



吉良吉田と三河吉田が統合すると三河吉田～三河鳥羽間の電圧を1500Vから600Vに降圧し「三河鳥羽～今村(現・新安城)間の直通運転を開始した。

昭和22(1947)年4月23日に蒲郡まで電化されると蒲郡～今村間が直通運転となる。翌年の5月16日、ダイヤ改正と併せて路線名の変更があり、三河線が分割し「蒲郡～三河吉田(現・吉良吉田)間が蒲郡線」に「碧西線が西尾線」に改称された。

駅近くには、天下の奇祭「鳥羽の火祭り」が行われる鳥羽神明社がある。国の重要無形民俗文化財に指定されている。毎年、2月第2日曜日に行われるこ



の祭りは、高さ25mの松明「すずみ」を2基に点火し「すずみ」の中に飛び込み、中心にある「神木」と「十二縄」を東・西の2組に分け、どちらの組が早く取り出すかで、その年の天候や豊作を占うもの。燃え残った竹で箸を作り食事をすると無病息災とか。

西幡豆 昭和恐慌からやっと抜け出し昭和11(1936)年7月24日の開業。島式ホームで1面2線。

昭和16(1941)年9月1日、ガソリンの配給が停止されると車両は、代燃車に改造された。代燃車は当然の如く牽引力が弱く、安泰寺の坂(東幡豆～西幡豆間)に来るとエンストを起こしたという。運転士の処置は、乗客を降ろして押しってもらう。エンジンが作動すると停車して乗客を乗せず、先に西幡豆へ到着。西幡豆駅で乗客を待ったとか。そんな話も今では夢物語。



東幡豆

昭和 11(1936)年 7 月
24 日に開業。

昭和 31 (1956)東幡豆駅前の沖ノ島に
「猿」を手前の前島に「うさぎ」の放し
飼いをして「猿ヶ島」「うさぎ島」と名
付けてPRした。昭和 33 (1958)年 4 月
10 日「蒲郡・渥美半島・南知多の 3 県立



公園」が一つになって「三河湾国定公園」に指定された。名鉄海上観光船も東幡豆と西浦から観光船を出航し「猿ヶ島」「うさぎ島」巡りに力を入れた。潮干狩りが重なる春の好適日は、満員で観光船に乗れない人も。グループで別れ別れになった人は干潮近くになると「うさぎ島」と陸続きとなるのを待って徒歩で「うさぎ島」へ渡っていた。

三ヶ根山、猿ヶ島、うさぎ島の最寄り駅で、蒲郡線が観光路線として脚光を浴びていたときの中心駅だったが、レジャーの多様化で衰退し、平成 9 (1997)年 11 月 30 日「猿ヶ島」「うさぎ島」閉園。定期便もなくなった。今は潮干狩りシーズン中は漁協が前島に船を就航している。

蒲郡線は蒲郡駅を除いて駅集中管理システム未導入の無人駅である。インターホンで呼び出して駅員と通話ができる設備になっている。





こどもの国 (洲崎)

昭和 11 (1936)年 7月 24 日、洲崎という駅名で開業。昭和 19 (1944)年、輸送効率を高めるため休止させられた。昭和 21 (1946)年 10月 1 日、東幡豆寄りに 400m 移設し復活。昭和 49 (1974)年 10月 10 日に愛知こどもの国が開園したとき旧位置に移転。昭和 51 (1976)年 10月 10 日「こどもの国」に駅名改称。

多くの乗降客を予想して、蒲郡線で唯一 6 両ホーム。当初は大勢の家族連れが訪れ、特急も特別停車をしていたが、今では閑古鳥が鳴いている。

鉄道だけでなく、自動車の大駐車場も平日は皆無に等しい。休日に数台だけ。たまに幼稚園の遠足で園内に声がこだましているが…。レジャーの多様化といっても、こんなに来園者が来ないとは…。



在りし日の 7000 系 (名鉄資料館)



西浦駅舎



形原駅舎

西浦 & 形原



旧・西浦工場の構内(名鉄資料館)



旧・形原駅舎(名鉄資料館)

開業は共に昭和 11 (1936)年 7 月 24 日。三河湾国定公園を代表する温泉郷である。西浦温泉が発見されたのは、昭和 28 (1953)年 9 月。形原温泉は 16 世紀頃に補陀寺の坊さんが霊夢により発見したと伝えられているが、何時の頃か定かでないが出なくなった。昭和 25(1950)年 8 月、三ヶ根山録の用水池工事中に再び温泉が発見された。昭和 32 (1957) 年 3 月、幡豆方の三ヶ根山ドライブウェイが完成。同年 11 月 22 日、山頂と結ぶロープウェイが開通「昭和 51(1976)年 11 月 21 日廃止」し、三ヶ根山・西浦温泉・形原温泉や猿ヶ島・うさぎ島一帯が脚光を浴びた。両温泉郷も益々盛況となり、温泉客は西浦駅や形原駅まで電車で、駅から路線バスコースだったが、今は観光バスか自家用車が定番となった。客足は衰えているが、6 月の紫陽花の季節「形原温泉あじさいの里」見物で、自家用車が大渋滞となっている。

三河鳥羽～蒲郡間は当時、流行だったガソリン車が主体で、一部、蒸気機関車で運転していた。工場も西浦構内にあり、乗務員も刈谷乗務区の出張所でありながら「西浦乗務区」と言っていたという。刈谷乗務区(西中金～三河鳥羽間)とは交流がなかったようだ。電化されたのは、昭和 22 (1947)年 4 月 23 日に蒲郡まで 600V で電化された。三河線西中金～三河鳥羽間は 1500V。三河鳥羽～蒲郡間は 600V。三河鳥羽～三河吉田間を 600V に降圧し、碧西線(現・西尾線)と結び、蒲郡～今村(現・新安城)間を直通運転した。

三河鹿島 かつては1面2線の島ホームで行違い設備もあったが、昭和36(1961)年11月26日、行違い設備を廃止し停留場となる。4年後の昭和40(1965)年6月16日に無人駅になると駅舎も解体。3年後の5月7日、構内が直線化された。昭和46(1971)年1月24日、三河鹿島～形原間の国道247号線を挟んで600mが高架化となる。



三河鹿島駅は蒲郡市鹿島町内にあり、駅の東300mのところに鹿島神社がある。この神社が地名の由来と言われている。

(拾石+塩津=) 蒲郡競艇場前



昭和43(1968)年10月1日に拾石と塩津が統合して新設された駅である。昭和63(1988)年9月17日に吉良吉田方に100m移設し駅舎を新築している。

JR塩津駅が開業「昭和63(1988)年11月16日」するまで、蒲郡競艇場開催日は大勢の競艇ファンで混雑したため、臨時に駅員を配置し対処した。三河塩津駅が開業すると多くの競艇ファンはJRへと流れた。

一時期、日本で一番長い駅名(15文字)と騒がれたこともあるが、現在は名鉄でも2番目。一番長い駅は「大森・金城学院前(16文字)」である。参考までに日本一は22文字あるとか。興味のある方調べてください。

蒲郡競艇場前～蒲郡間は高架化されている。工事中、JRの下り線を借用して運転していた(右の写真)貴重写真です。





蒲郡

観光の街「蒲郡」の玄関口。開業は昭和 11 (1936)年 11 月 10 日、J R との共同使用駅。昭和 34 (1959)年 7 月 12 日、蒲郡線の電圧を 600V から 1500V に昇圧し三河線と直通運転。翌年の 3 月 27 日、西尾線も 1500V に昇圧し、蒲郡線と西尾線直通運転再開(蒲郡駅 3 月 27 日に 2 線に増設)。昭和 47 (1972)年 4 月 1 日蒲郡～塩見橋下間 500m 高架化。同 10 月 30 日名鉄蒲郡ビル 5 階が完成(1 階はバスターミナル)、同年 12 月にテナントが入居し営業を開始したが、観光客の減少などでテナントが相次ぎ撤退したため蒲郡周辺連続立体工事のとき解体された。平成 8 (1996)年 5 月 11 日南口駅(名鉄)仮駅舎使用開始及び南口広場も暫定整備完成。平成 10 (1998)年 10 月 31 日から連続立体工事のため、蒲郡線は旧東海道本線の下り線及び蒲郡駅の J R の 5・6 番線を借用。平成 12 (2000)年 11 月 11 日 蒲郡～蒲郡競艇場前間高架化。平成 17 (2005)年 12 月 26 日 新駅舎使用開始で名鉄と J R 東海の改札口を分離し現在に至っている。



開業時の南口駅舎



蒲郡ビル完成、1F はバスターミナル



仮駅舎当時(1996(平成 8)年 5 月 11 日)



J R 5 番線で着発している 6000 系

名古屋鉄道各駅停車の内
三河・豊田・西蒲線の各駅停車

発 行 平成 28 年 3 月発行
著 者 新 實 守

印 刷 Canon PIXUS MG6230

