



武豊線とその周辺

2020/10/24

本文書内の地図は国土地理院 国土電子WEB、および時系列地形図閲覧ソフト「今昔マップ3」(©谷 謙二)により作成

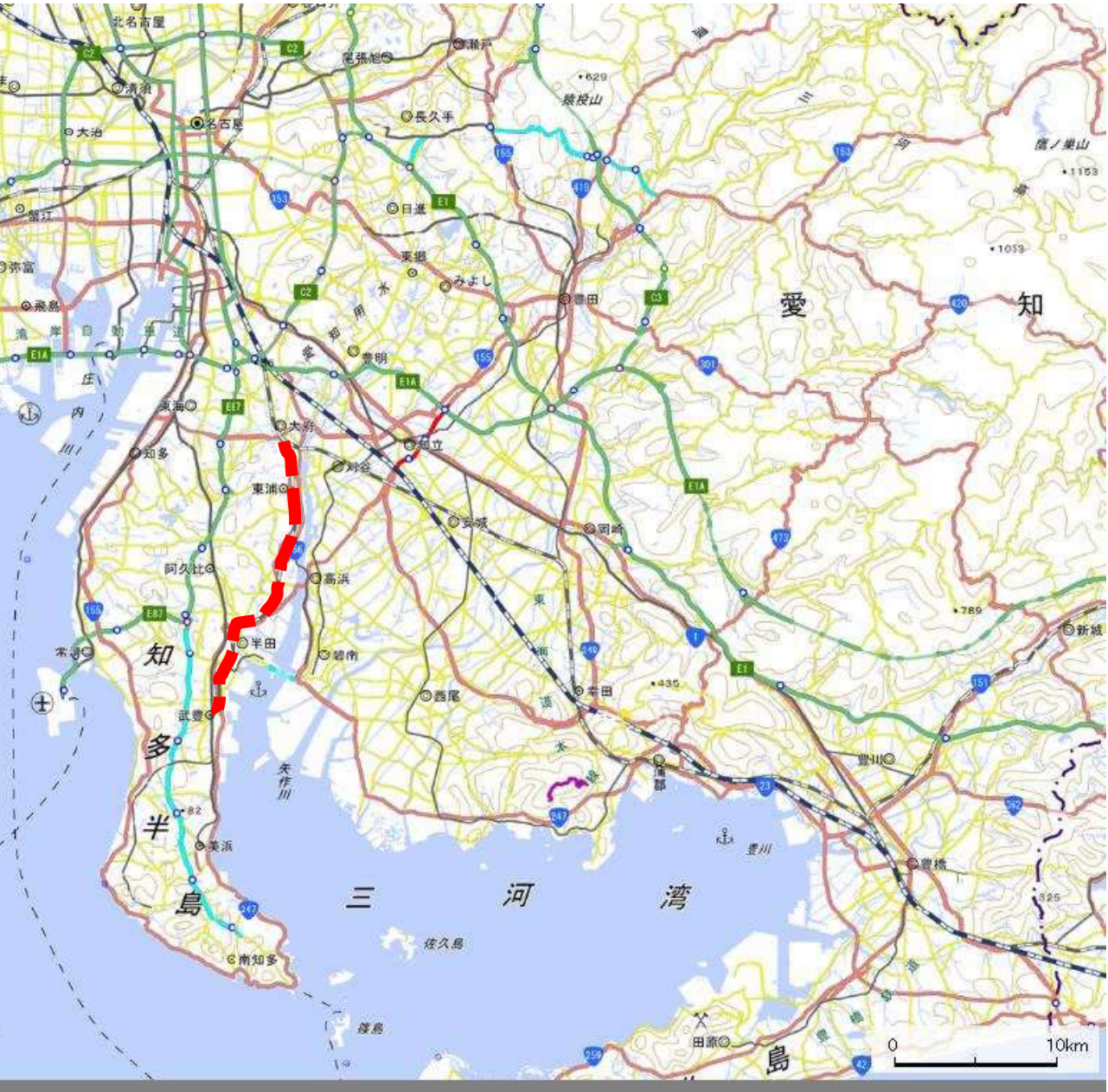
武豊線の位置 (全体図)



大府駅の武豊線分岐部を南向きに撮影



国土地理院 地理院地図(標準地図) 今昔マップ73 / 今昔マップ on the web (C)谷 謙二



武豊線全線と周辺の鉄道



国土地理院
地理院地図(標準地図)

武豊線vs名鉄河和線

武豊駅の時刻表 - JR武豊線 名古屋・大府方面 - 平日

時	
5	35
6	4 区急 区急 区急
7	区急 区急 区急
8	区急 区急
9	区急 35
10	7 37
11	7 37
12	7 29
13	7 37
14	7 37
15	7 31
16	0 25 55
17	区急 区急
18	区急 区急
19	区急 区急
20	区急 区急
21	岐 岐 29 59
22	29 59

武豊→名古屋運賃：770円

9時前到着朝通勤
直通快速所要時間：61分

12時到着昼間時間
所要時間：51分（大府乗換）

列車種別・列車名	無印:普通 区:区間快速
行き先・経由	無印:大府 名:名古屋 岐:岐阜

知多武豊駅の時刻表 - 名鉄河和線 金山・名鉄名古屋方面 - 平日

時	
5	4 _本 特急 58
6	1 ₂ 区急 特急 40 45 特急
7	6 _鉄 特急 2 ₆ 特急 48 急行
8	特急 7 特急 25 特急 39 急行 56
9	特急 12 急行 30 特急 急行
10	0 特急 急行 30 特急 急行
11	0 特急 急行 30 特急 急行
12	0 特急 急行 30 特急 急行
13	0 特急 急行 30 特急 急行
14	0 特急 急行 30 特急 急行
15	0 特急 急行 30 特急 急行 58
16	特急 急行 28 特急 急行 58
17	特急 急行 28 特急 急行 58
18	特急 急行 28 特急 急行 58
19	特急 急行 28 特急 急行 58
20	特急 急行 28 特急 急行 58
21	特急 急行 2 ₈ 特急 特急 急行 5 ₈
22	特急 特急 特急 4 _本
23	急行

知多武豊→名鉄名古屋運賃：750円

9時前到着列車
特急所要時間：42分
快速所要時間：46分

12時前到着列車
特急所要時間：37分
急行所要時間：42分

列車種別・列車名	無印:普通 特:特急 急:急行 準:準急 快:快速 急行
行き先・経由	無印:金山(愛知県) 新:新鵜沼 名:名鉄名古屋 佐:佐屋 鉄:名鉄岐阜 一:名鉄一宮 太:太田川 須:須ヶ口 弥:弥富 津:津島

衣川臨海鉄道 碧南線とタブレット閉塞



国土地理院
地理院地図(標準地図)

衣川臨海鉄道 碧南線とタブレット閉塞

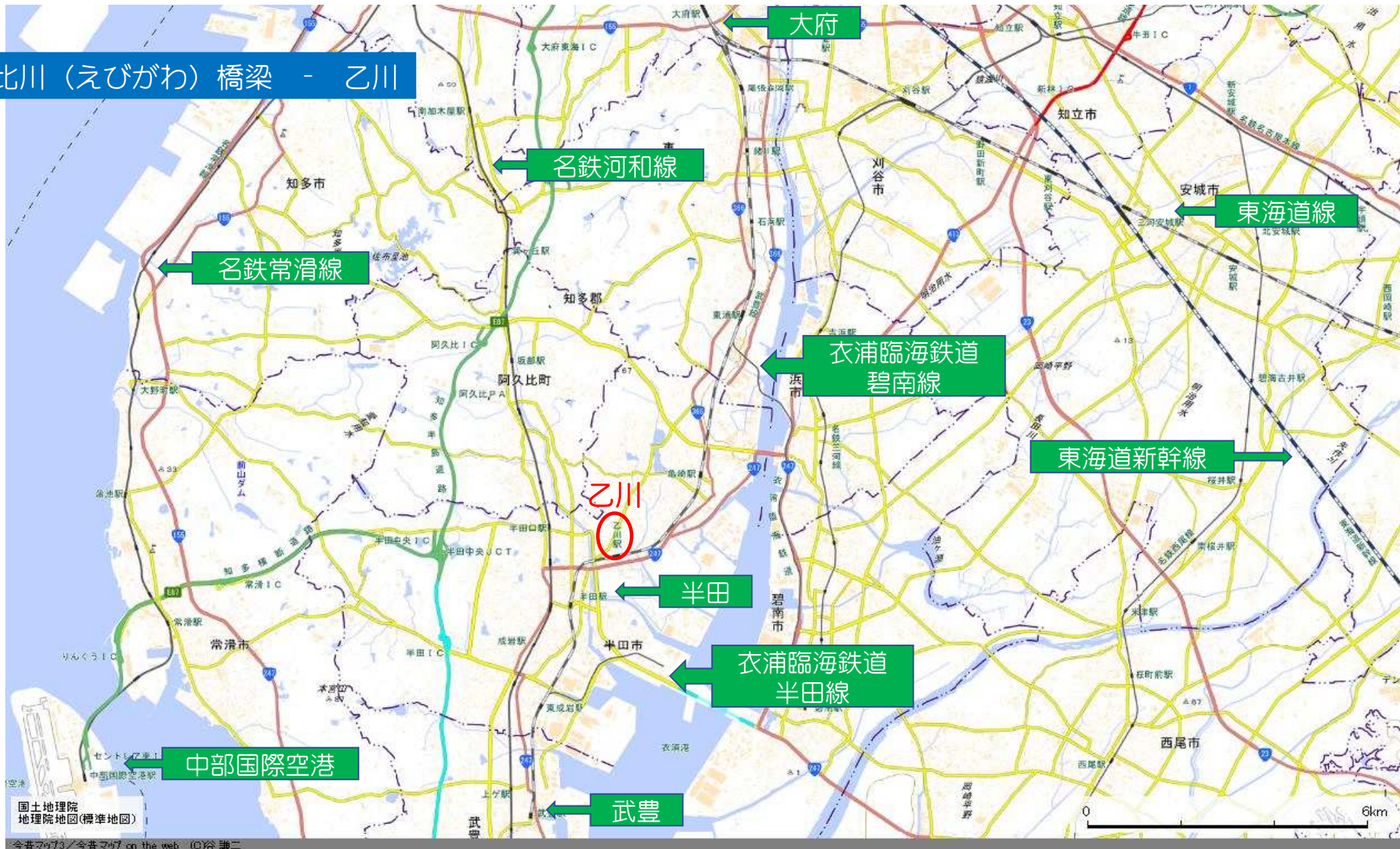


旧国鉄と愛知県、半田市、碧南市、高浜市、川崎製鉄（現JFEスチール）の出資により1971年（昭和46年）設立された第3セクター鉄道。武豊線東浦駅から碧南市駅を結ぶ碧南線、同東成岩（ひがしならわ）駅と半田埠頭駅を結ぶ半田線の2つの路線がある。

碧南市に石炭を燃料とする火力発電所（中部電力碧南火力発電所）が開設されたことにより、現在は同発電所の副生成物でセメントや建築材料の原料として使われる石炭灰（フライアッシュ）、発電所の脱硫用資材として到着する炭酸カルシウム等を中心とした輸送を行っている。（碧南線）また、沿線工業地帯の原材料・製品輸送についてもコンテナ化を図って継続している。（半田線）

同鉄道では通票閉塞が使用されており、今では貴重なタブレットの授受の光景を見ることが出来る。

英比川（えびがわ）橋梁 - 乙川



英比川（えびがわ）橋梁



半田市を流れる阿久比川（あぐいがわ）と十ヶ川（じゅっかがわ）を渡る上路ガーター橋梁。鉄道ジャーナル2020年2月号によると、1886年（明治19年）の開業当初は木製だったが、ほどなく現在の鉄製の桁に架け替えられたという古い橋梁である。

因みに隣接して流れる2本の河川は、上中流部が天井川となる阿久比川が自然排水や支流からの排水を受け持ち、河床の低い十ヶ川は低地の内水区域の排水を受けようになっている。即ち、丘陵部（上流）の排水は阿久比川が、平野部（中下流）の排水は十ヶ川が分担して受け持つことで、内水氾濫を食い止める役割を果たしている。

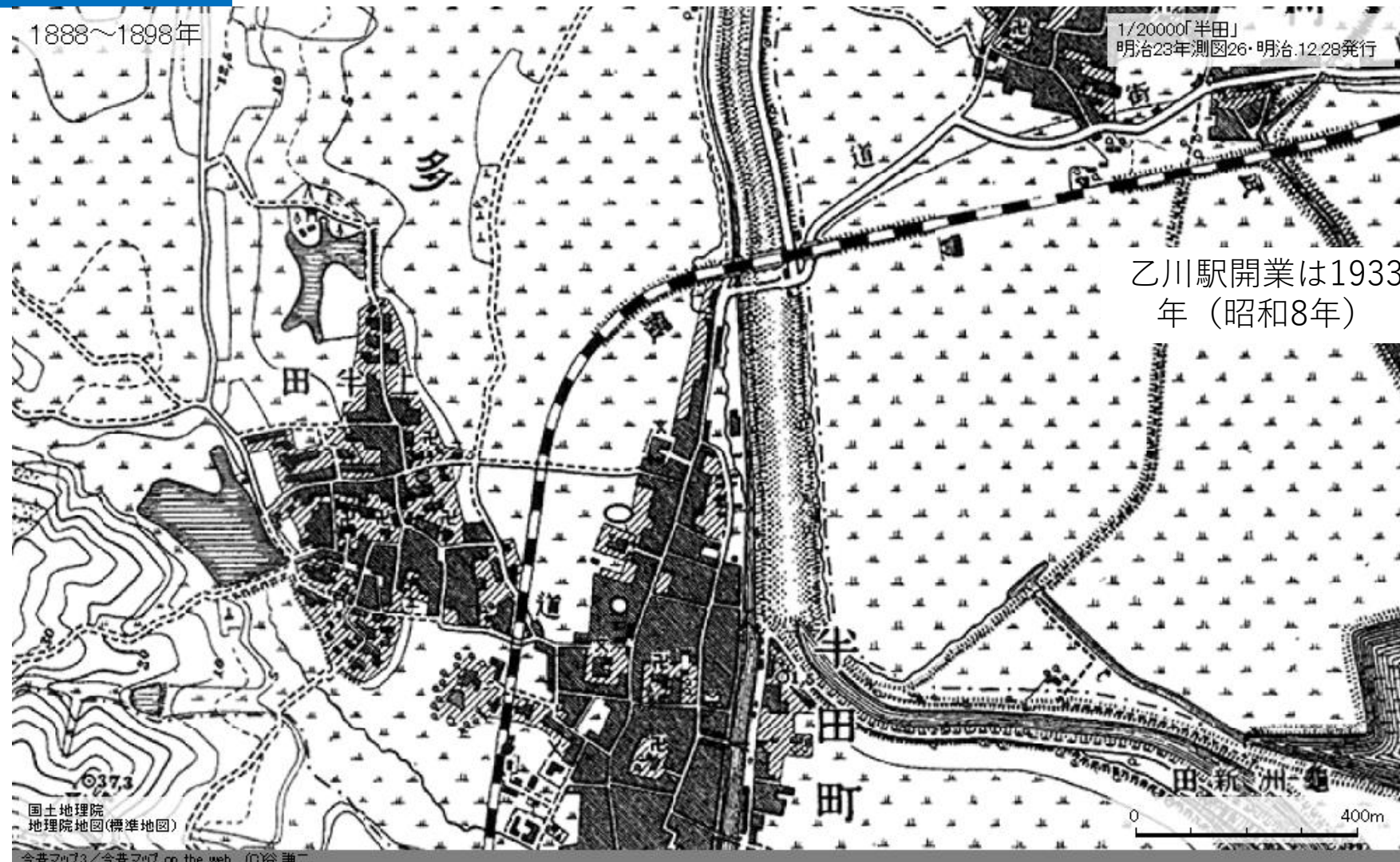
橋梁名の由来の英比川は、Wikipediaによると現在は十ヶ川の支流で阿久比川をサイフォン式の伏越（ふせごし、立体交差の意味）によって横断しているとあるが、開業当時の地図ではこの場所を流れるの川が英比川と呼称されていたようだ。（次ページ）

英比川（えびがわ） 橋梁

英比川

1888～1898年

1/20000「半田」
明治23年測図26・明治.12.28発行



乙川駅開業は1933年（昭和8年）

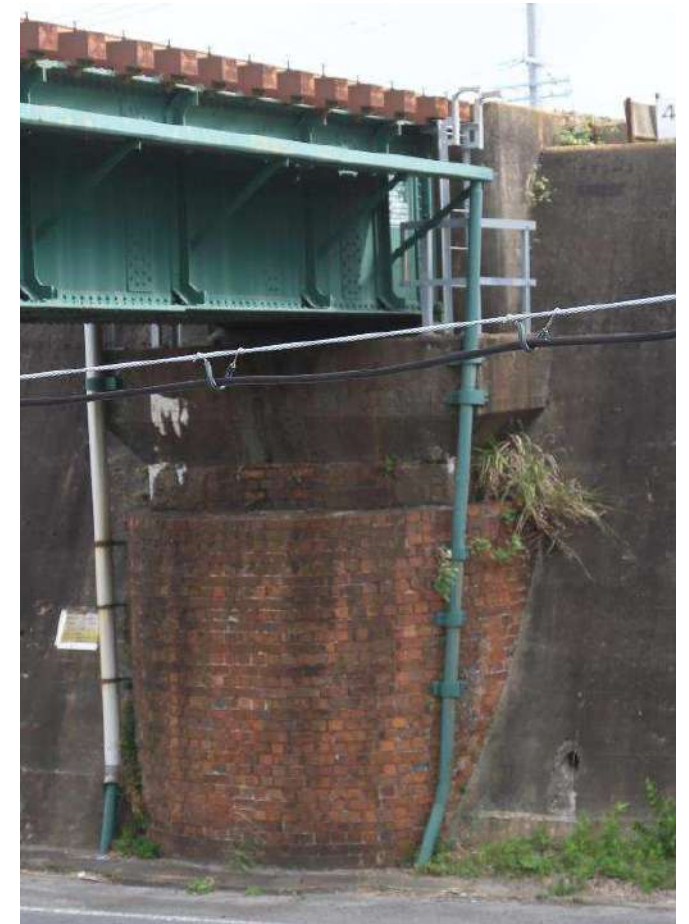
国土地理院
地理院地図(標準地図)

今昔マップ3 / 今昔マップ on the web (C)浴 謙二

英比川（えびがわ）橋梁



設計者の名をとってポータル桁と呼ばれる鉄桁。縦補強のスティフナーの上下が曲がっているのが特徴。
橋脚は中央は断面四角、手前は上流側の尖った五角形の煉瓦造り。



橋台は煉瓦造りで円形。

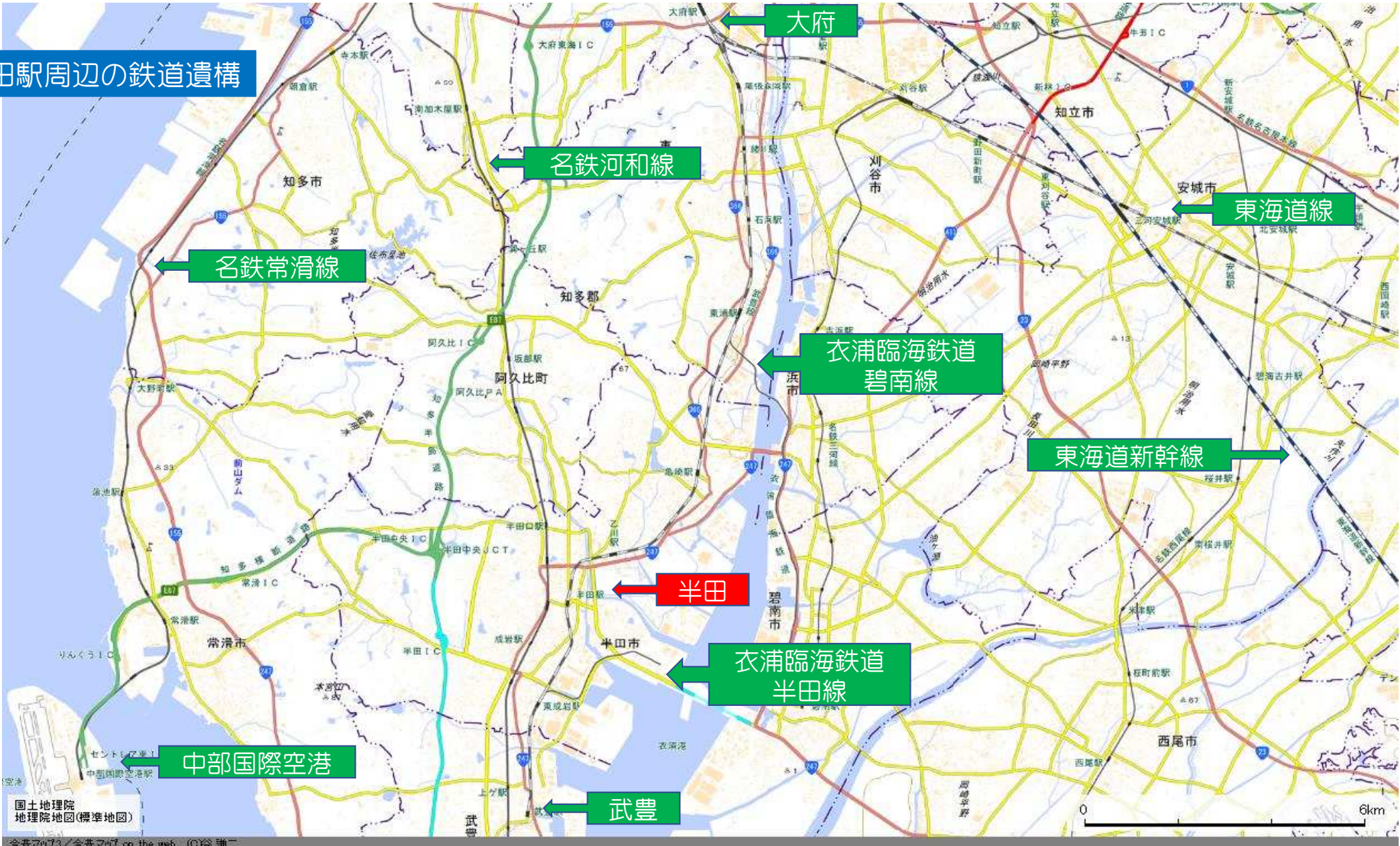
英比川（えびがわ）橋梁



戦後になって中央に2列の桁が追加される補強工事が実施されている。



半田駅周辺の鉄道遺構



半田駅跨線橋と油倉庫



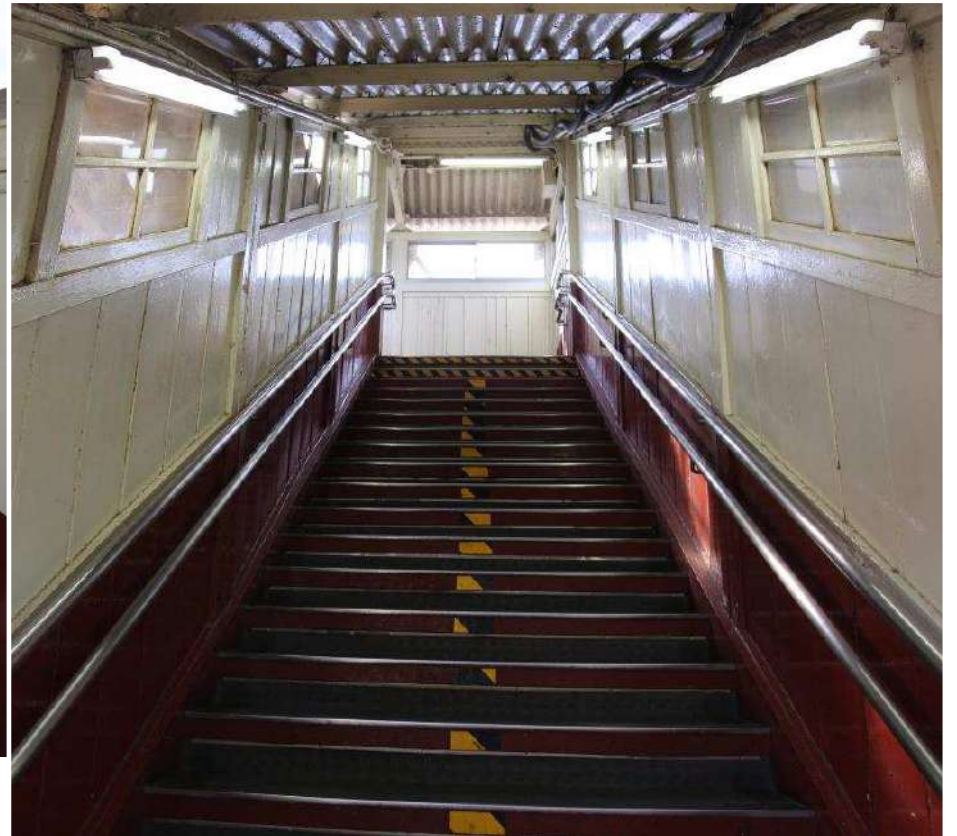
半田駅には明治43年11月に完成したJR現有最古の跨線橋が残る。

また隣接の煉瓦造り倉庫は半田市ホームページによると同時期に作られた油倉庫で、信号機用の灯油などが保管されていたという。



ホーム上の柱には
明四十三 鐵道新橋
とある (らしい)

半田駅跨線橋と油倉庫



半田市 鉄道資料館

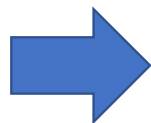


半田駅には隣接して武豊線に関する鉄道資料館と同線で使用された蒸気機関車の保存展示がある。

鉄道資料館は開館日が月2日と少なく、今回は入館できなかった。

展示資料の一部が半田駅に掲示されていた。

黒鋤衆（くろくわしゅう）：
江戸時代、江戸城内の警備・防火・土普請・掃除などに使役され、将軍の出行に荷物を運搬した人夫。組に分け、黒鋤頭・組頭を置いた。



全国に誇れる武豊線【シリーズ1】

◎ 武豊線は東海道本線の生みの親

武豊港から鉄道建設資材運搬用に【半田線】の名称で計画され、明治18年(1885)8月に着工し、地元の協力と黒鋤衆を始め堤防工事の経験豊かな人が多くいて、武豊＝熱田間(33.2K)が明治19年3月に開通した。工期は僅か7ヶ月で完成した。半田線の開通で鉄道建設資材は汽車で運搬できたため、東海道線建設工事は著しく進捗し明治22年7月東京～大阪間が開通した。これに伴い大府～武豊間は支線となり明治42年に武豊線と名称変更した。

◎ 初代武豊駅長は、初代東京駅長を歴任



高橋善一氏 安政4年(1857年8月3日三河国渥美郡生まれ)

明治19年3月1日 初代武豊駅長

武豊～熱田までの間で、半田・亀崎・緒川・大高を含めて6駅を高橋駅長一人に任せられていた。

明治19年5月1日 初代名古屋駅長(武豊駅長も兼務)

その後、大垣駅長・大阪駅長・第3代新橋駅長を歴任

大正3年12月20日 初代東京駅長となる。

◎ 現存する日本最古の駅舎 亀崎駅【産業遺産】

亀崎駅舎は明治19年1月に建てられたもので
現存する最古の駅舎



亀崎駅から武豊方面に向かう貨物列車(大正元年8月撮影)



外観は殆ど変わっていない)

駅舎の建物資産標には
『明治19年1月』と記載

電報局から武豊方面に向かう貨物列車（大正九年六月撮影）

こせんきょう

◎ 日本最古の跨線橋 【産業遺産】半田駅



半田駅の変遷

明治19年3月開業時の駅は、現在地より大府方の第二半田街道踏切付近にあったが、貨物業務拡大に伴い明治29年に現在地に移転拡張工事が始まり**明治43年11月に跨線橋が完成した。**



レンガ造りの油庫

明治43年に設置され、夜間信号機の灯りに使う灯油が保管されていた。



明治45年撮影の半田駅

明治45年2月に半田駅の増改築が完成し、駅前広場には人力車がずらりと並び往時の賑わいが偲ばれる。

写真の左上に現在と同じ跨線橋が写っている。

※跨線橋とは橋の一種で、鉄道線路をまたぐもので鉄道駅構内の駅舎やホームつなぐために架けられる。

(引用文献) 武豊線物語 (C11265 蒸気機関車保存会 発行) 【文責：東海鉄道OB会半田支部・半田鉄道資料館】

武豊駅周辺



国土地理院
地理院地図(標準地図)

武豊駅



武豊駅は現在無人駅。

高橋照（たかはし あきら）氏の胸像



武豊駅前にある。碑文は以下の通り。

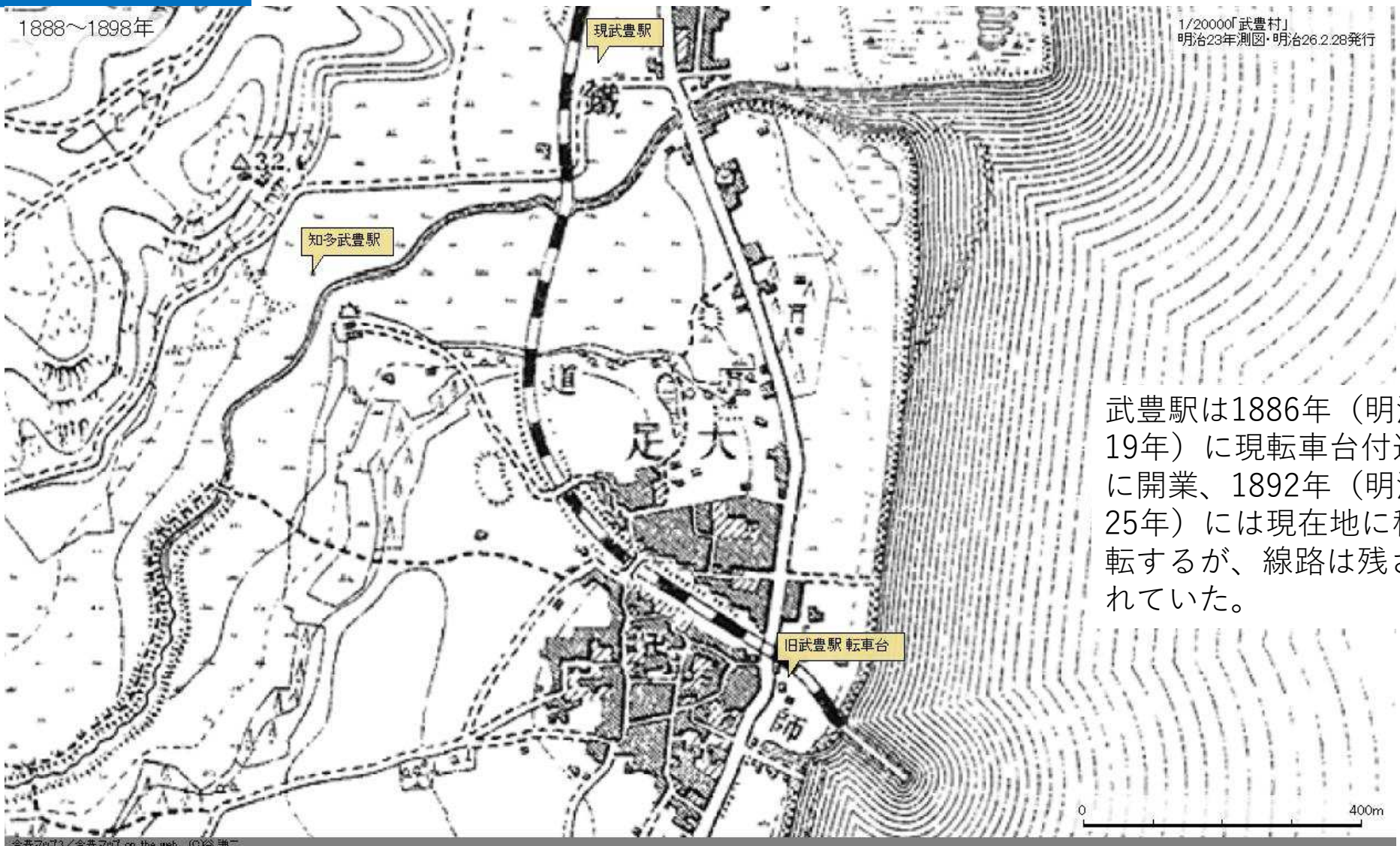
昭和二十八年九月二十五日襲来した十三号台風により 武豊町塩田地区の護岸堤防が決壊し高潮の浸水によって鉄道線路が洗われたので列車の運行が危険な状態となった この時旅客列車が東岩瀬駅を発車したことを知った武豊駅駅手高橋君は荒れ狂う濁流と暴風雨とをおかして発煙筒を打ち振って危険信号を送った このため列車は危機寸前に停車して多くの乗客の生命は救われたのである 然し高橋君は哀れにも怒濤にのまれ悲壮な殉職をとげてしまった

その尊い犠牲的行為に感激し有志が相談して君の胸像を建てその功績を永遠に伝える

昭和二十九年九月

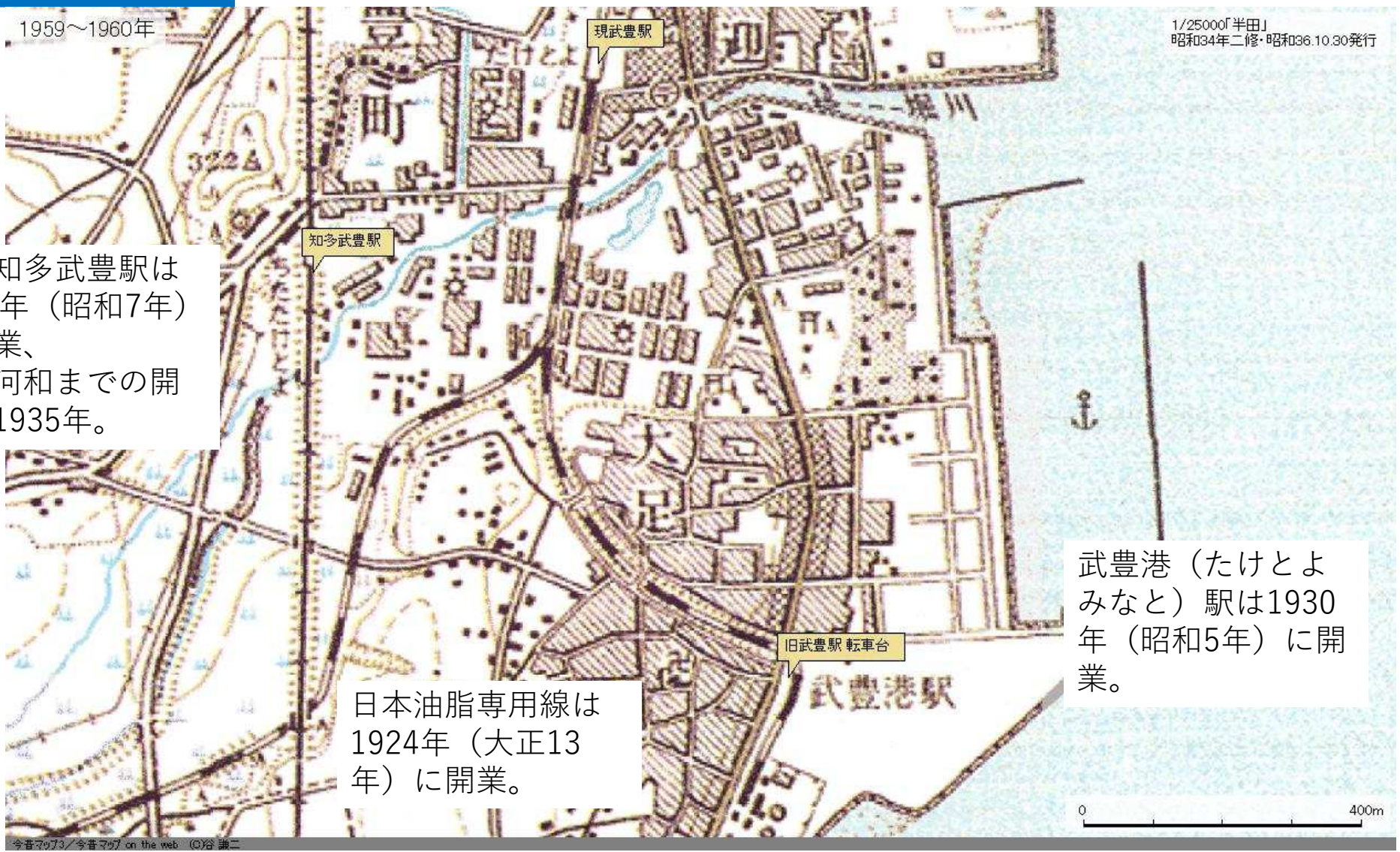
愛知県知事 桑原幹根撰 志芳書

武豊駅付近の路線の変遷



武豊駅は1886年（明治19年）に現転車台付近に開業、1892年（明治25年）には現在地に移転するが、線路は残されていた。

武豊駅付近の路線の変遷



1959～1960年

1/25000『半田』
昭和34年二修・昭和36.10.30発行

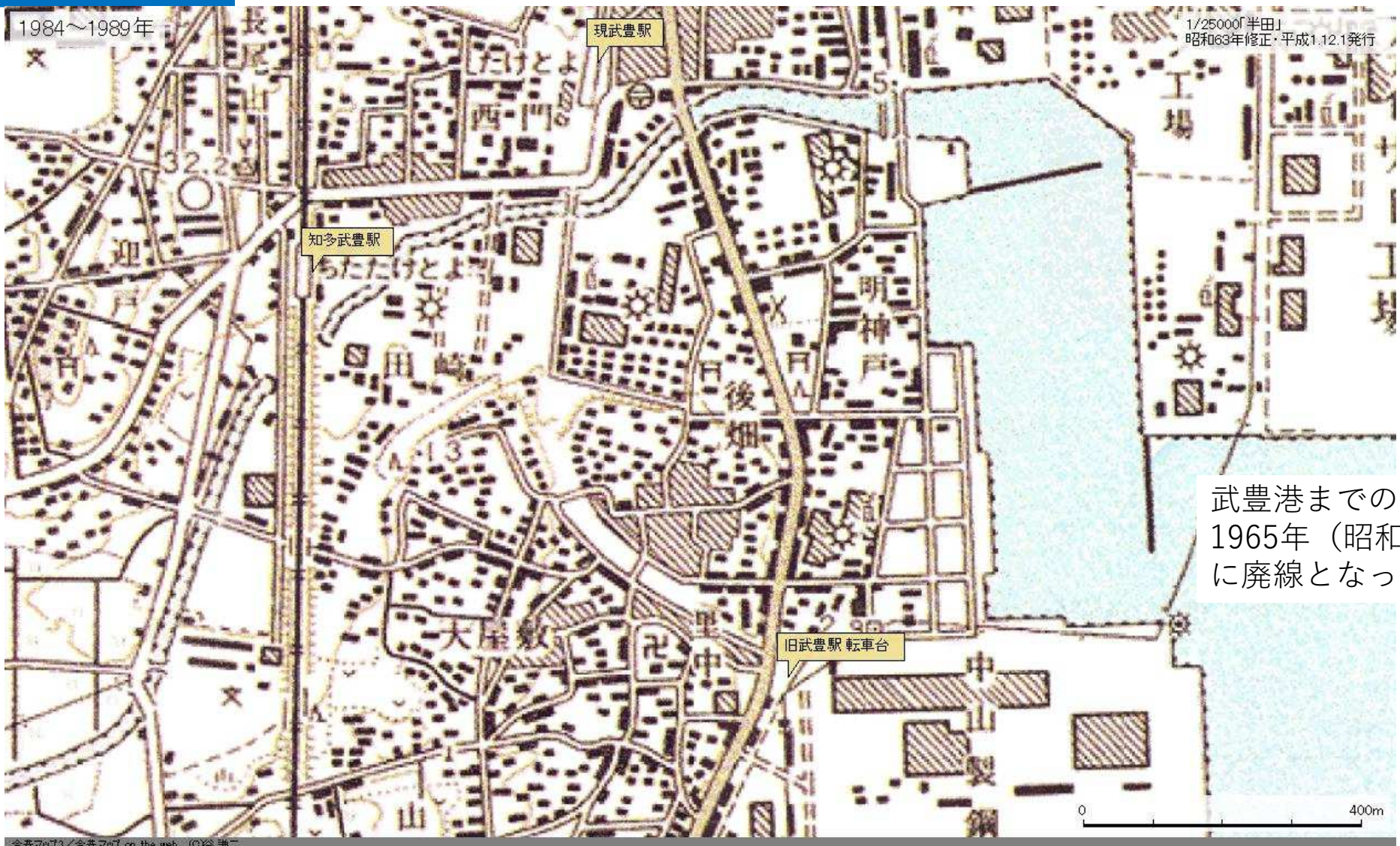
名鉄知多武豊駅は
1932年（昭和7年）
に開業、
終点河和までの開
業は1935年。

日本油脂専用線は
1924年（大正13
年）に開業。

武豊港（たけとよ
みなと）駅は1930
年（昭和5年）に開
業。

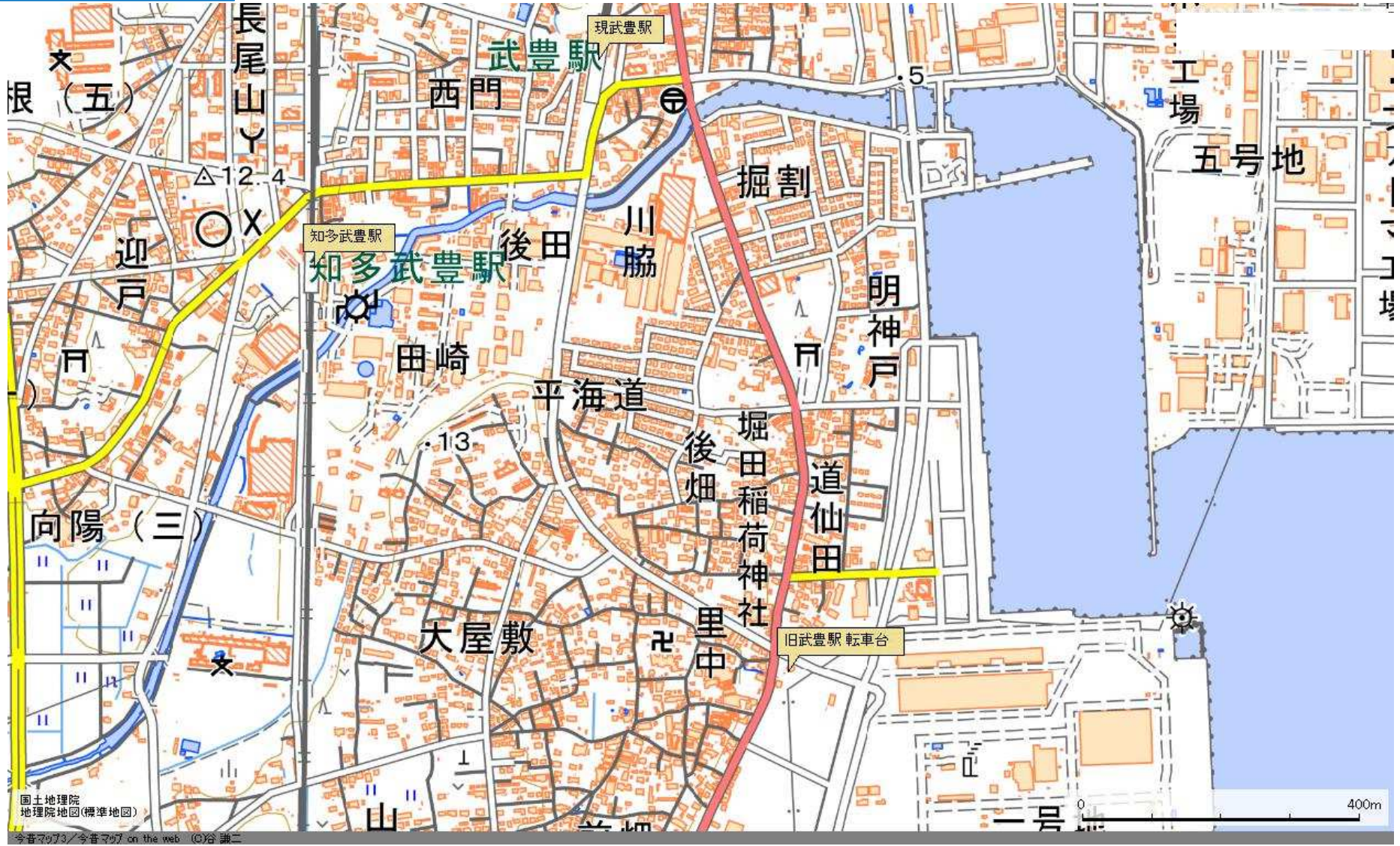
0 400m

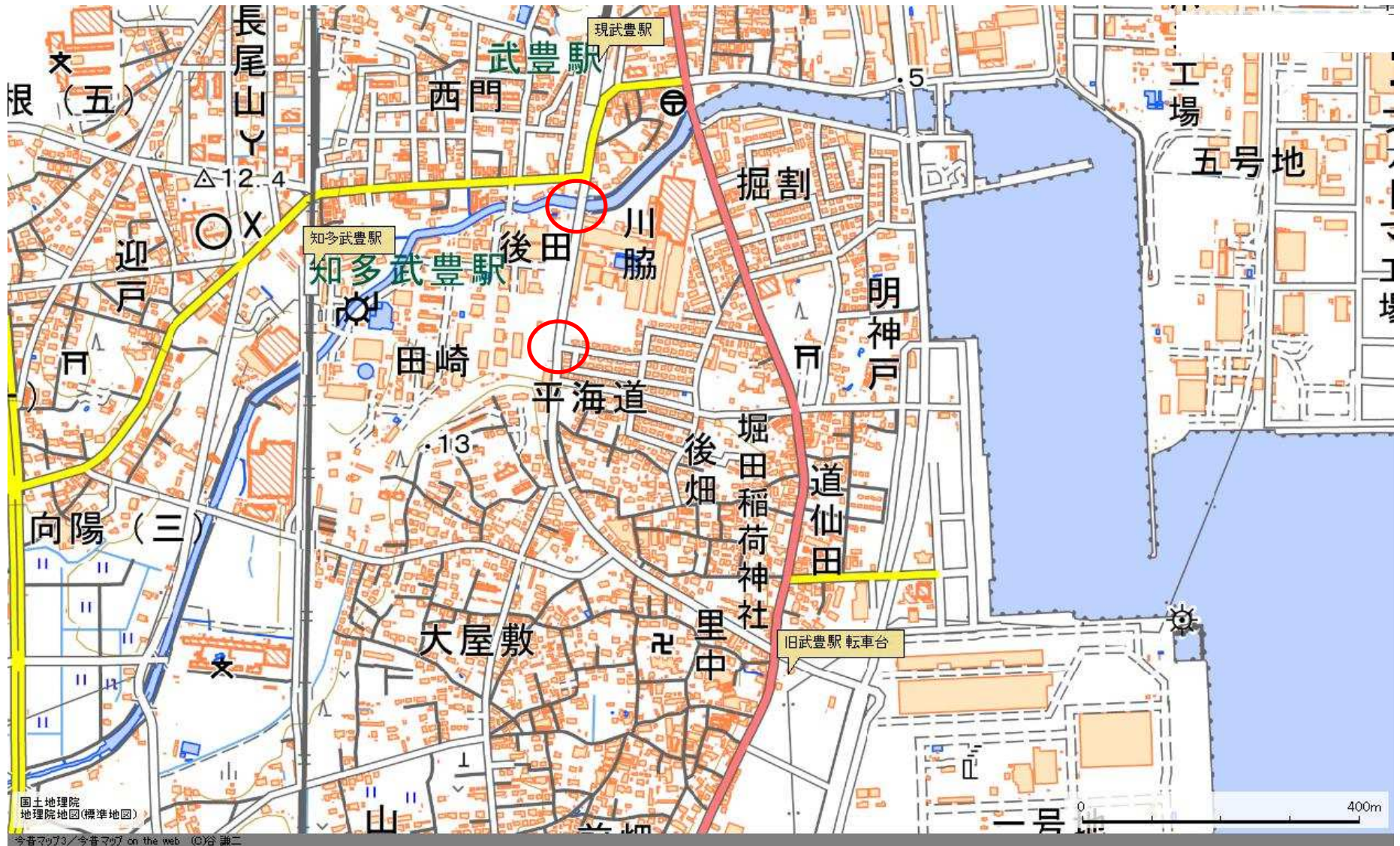
武豊駅付近の路線の変遷



武豊港までの線路は
1965年（昭和40年）
に廃線となっている。

武豊駅付近の路線の変遷





国土地理院
地理院地図(標準地図)

今昔マップ3 / 今昔マップ on the web © 谷 謙二

武豊港廃線跡



現武豊駅の南を流れる堀切川。ここに鉄橋が掛かっていたことが良く分かる。（左写真：駅方向を向いて撮影）
その先も500m程線路跡が残る（下写真：同）が、その先は廃線跡は嵩上げされて道路になっている。





国土地理院
地理院地図(標準地図)

今昔マップ3 / 今昔マップ on the web © 浴 謙二

400m

旧武豊駅跡記念碑



この地は、明治十九年三月、県下で最初に開通した武豊線の起点武豊停車場跡地である。

わが国初の鉄道が明治五年、新橋・横浜間で開業、同七年には神戸・大阪間が開業した。

その後、関東・関西間の幹線鉄道建設計画が具体化し、そのルートには多少の曲折はあったが、中部地方における鉄道建設資材の輸入基地として武豊港が選ばれた。

この地先には、長さ八十間（約百四十五メートル）、幅三間（約五・五メートル）の木製栈橋が造られ、ここから熱田までの鉄道線路の敷設となった

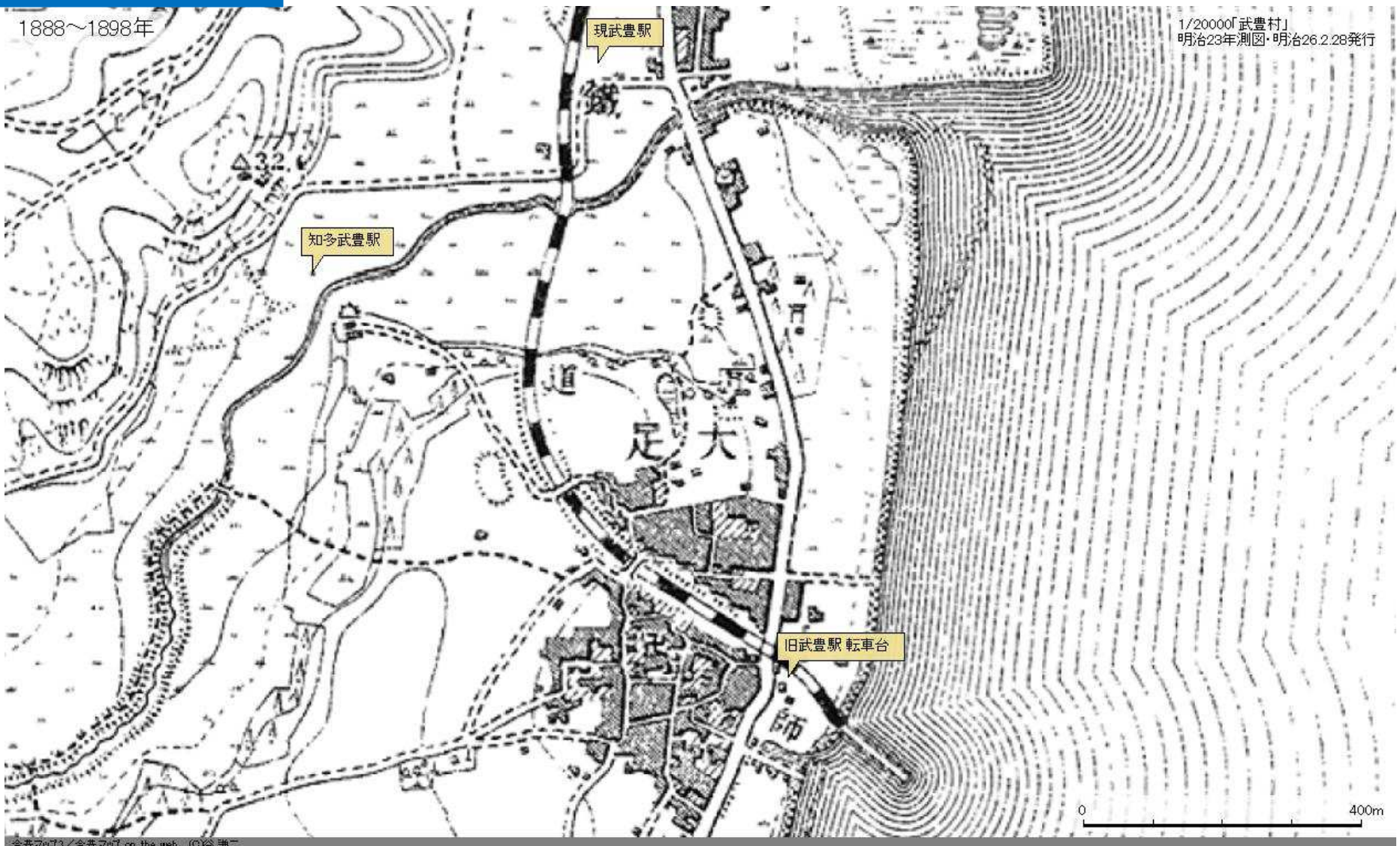
明治十八年七月に着工され、翌十九年三月一日に三十三・二キロメートルが開通した。武豊線は当初資材運搬専用であったが、開通直前には旅客営業も許可されて開業した。

開業の翌二十年二月には、明治天皇、皇后両陛下が、わが国初の陸海軍大演習を御統監のため京都からこの武豊線にて行幸され、武豊線の歴史のページを飾っている。

明治二十五年、字金下に現武豊駅が設置されたため武豊停車場は営業を中止したが、昭和五年再び武豊港駅として復活し、貨物輸送営業を開始した。以後、戦争、敗戦、復興と激動の中で迎えたモータリゼーションの波に押され昭和四十年ついに廃止となった。

本年武豊線開通百年を迎え、町の発展に大きく寄与した武豊線を偲び、ここに記念碑を建立した。

旧武豊駅開業当時（再掲）



転車台



武豊線開通当初は機関車を転向する木製の転車台があり、その後貨車を方向転換する転車台が2基設置された。

復元された転車台はそのうち1927年（昭和2年）に建造された1基で、直角2線式というたいへんめずらしいものである。

おや、これ何？ メリーゴーラウンド？

確かに円形の回転する台だよ。でも回転木馬ではないよ。直角十字に敷かれたレールに貨車を乗せ、方向を変える、転車台というものだよ。

何をするのに使ったの？

一方の線路から運ばれた貨車をこのレールの上に乗せ、手で押しながら回転させて、別の線路に移動するために使われたんだよ。

どうしてこんなものがここにあるの？

ここ武豊港駅は、旧国鉄武豊線の貨物輸送専用線として使い始めたとき、貨車の方向を転換するのに十分な場所が取れなかったので、転車台で貨車の転送をしたからでしょうね。

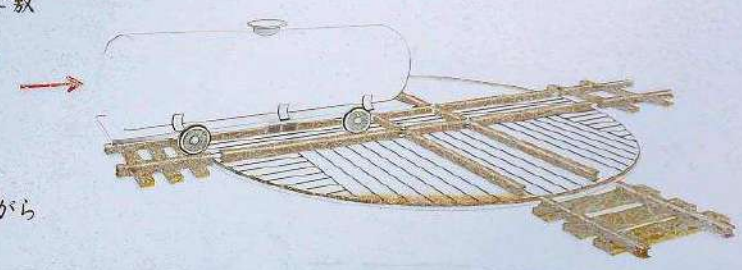
どうして一对のレールでなく、二対のレールを直角十字に敷く必要があったの？

工場内へ大量の資材を一对のレールより能率よく転送したかったからでしょうね。

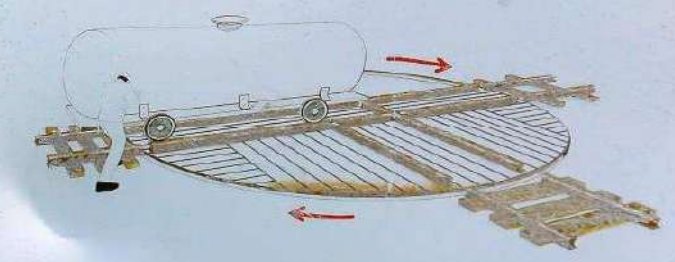
貨車の輸送のしかたは、連結した貨車を一台ずつ切離し、図1~3のように貨車を乗せた転車台を回して別の線路に転送する。大量の貨車の転送は、一台ずつ次々とこの作業を繰り返すのです。

- (1) 一方の線路から貨車を手で押して転車台の中央部分に乗せる (図1)
- (2) 中央部分に乗せた貨車を手で押しながら転車台を90度回す (図2)
- (3) 90度回した貨車を手で押して他の線路に移動する (図3)

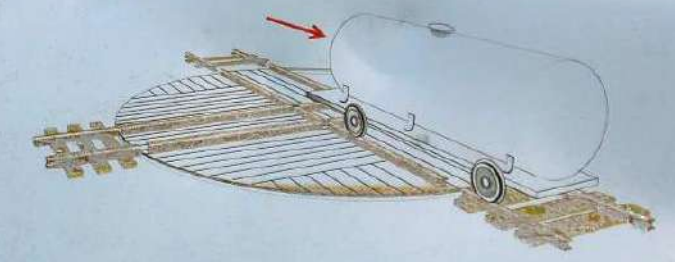
(1) 貨車を転車台にのせる



(2) 転車台をまわす



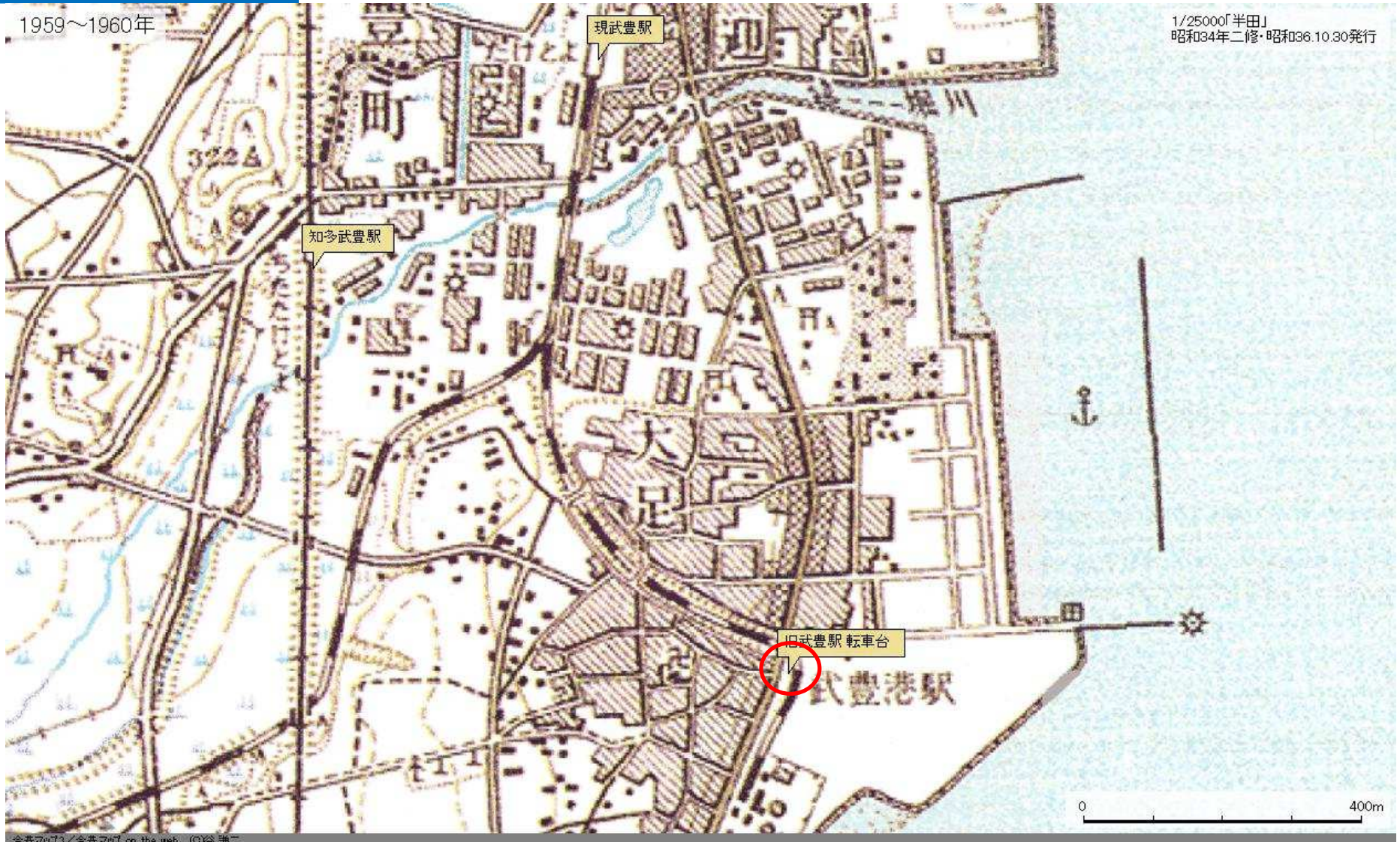
(3) 貨車を他の線路に移動する



武豊港駅付近の配線（再掲）

1959～1960年

1/25000「半田」
昭和34年二修・昭和36.10.30発行



日本油脂専用線

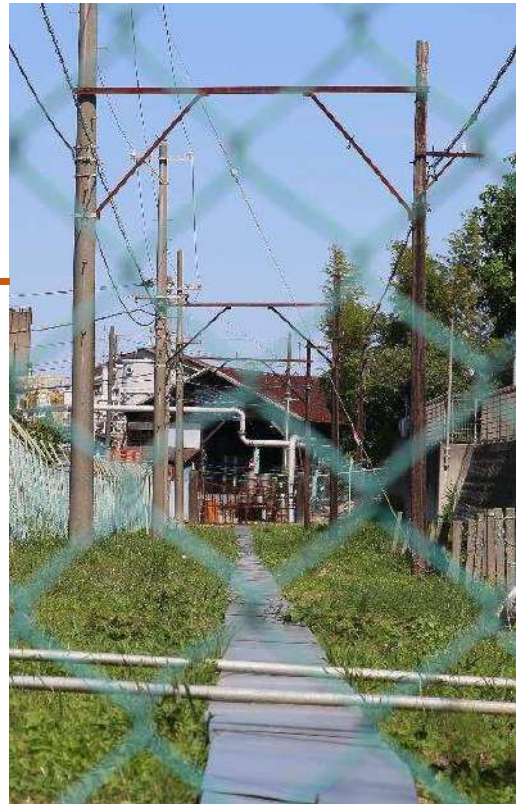
1968～1973年 1/25000「半田」
昭和55年二改・昭和57.3.30発行

日本油脂専用線は1924年（大正13年）開通した全長3.1kmの電化路線で、火薬などの輸送の他、1941年（昭和16年）からは従業員輸送にも用いられたが、1984年（昭和59年）に貨物取り扱いを停止、1986年に廃止された。

現在も廃線跡の架線柱などが残されている他、航空写真でもその位置が確認できる。
また、保存状態は良好とはいえないが使用されていた電車が1両現存する。



日本油脂専用線



廃線跡の状態は非常に良好である



長尾児童館に保存されている車両
元西武の車両とのこと



武豊の みそ・たまり蔵景観

