

廃線敷を歩く

明科公民館前庭にあるC56型蒸気機関車。



白坂隧道(トンネル)貫通記念 明治33年10月、明科東川手の池桜口でのトンネル貫通祝いのようす



開業間もないころの明科停車場(駅) 明治35年に開業。それまでの明科は70戸ほどの寒村に過ぎなかった。(小山節子さん資料提供)

1 由来

篠ノ井線開通

篠ノ井線誕生の歴史は、今から100年以上前までさかのぼります。

着工は明治29年10月。明科―西条間は大小5つのトンネルがあり、工事は困難を極めました。特に第2白坂隧道(トンネル)では、多くの犠牲者が出るほどの難工事となりました。そして、6年余の歳月を費やし、明治35年12月に全線開通。中央本線より4年も早い開通でした。

なぜ、中央本線よりも早くできたのか。この背景には、当時、全国生産量の約25%も占めていた岡谷の製糸業の存在があります。

明科駅の隣駅、西条駅周辺には当時、炭坑があり、その石炭を産業地・岡谷の近くまで運ぶことがこの路線の大きな役割でした。つまり、篠ノ井線は、明治時代の日本の産業発展に欠かせない存在だったのです。

86年間の幕を閉じる

篠ノ井線の全線開通から72年後、国鉄は鉄道の高速度を目指し、明科―西条間9・7キロを直線的に結ぶ、新しい線路の建設を進めます。途中、財政悪化による中断時期があったものの、昭和63年9月には開通。篠ノ井―塩尻間は67・9キロから66・7キロになり、1・2キロ短縮されました。そして、この線路の完成に伴い、旧線はその役割を終え、86年間の歴史に幕を閉じます。

2 復活

「ケヤキの道」結成

廃線となった旧路線沿いの斜面には、約3万本のケヤキがそびえています。

これは、かつて「鉄道林」として地滑り防止のために植林されたもので、全国でもまれに見る規模のケヤキ林です。廃線となった後、地元の人潮沢区には、この財産を次世代に引き継ぎたいとの気運が高まってきました。

また歳月がたつにつれ、現地の荒廃は進み、土砂災害の発生や生い茂った草木の中には大量の不法投棄が見られるようになっていました。

それでも「けやきの森自然園」では、マレットゴルフ場の造成や山野草の移植など、地元住民が積極的に整備を行っていましたが、さらに本格的な整備を行うため、平成18年4月、地元有志によるボランティア組織「ケヤキの道」が結成されました。

郷土の誇りを次世代に

「ケヤキの道」はまず、県や市の補助金を活用して、刈払機やチェーンソーなど、10数台の

整備用具を購入。下草刈りやケヤキ林の間伐、歩道の整備を進めていきました。その結果、荒廃が進んでいた廃線敷は、少しずつ整備が進み、トレッキングに利用できる約6キロの廃線敷コースも整備されました。

復活！ 漆久保トンネル

程なく、この廃線敷コースは明治の鉄道の面影を楽しめ、豊富なケヤキの中を歩けるコースとして注目を集めるようになり

ます。昨年度、このコースを訪れた人は、市観光協会を經由した人だけでも650人を記録。また、これらの観光客からは、廃線とともに鉄の扉で閉鎖されていた「漆久保トンネル」の開放を望む声が多く聞かれました。そこで市では、扉を撤去し、トンネル内部の補修・周辺の整備を進めます。そして本年4月、市民や関係者約80人が参加する中、テープカットが行われ、トンネルは再び「開通」しました。

あやめまつり記念ウォーキングコース

～約6*約2時間半～

