

名鉄の不思議 競争と協調

JRは民営化されてからなにかと私鉄と競争しており、話題を提供しています。名鉄も岐阜～尾張一ノ宮～名古屋～岡崎～豊橋と全長約100kmにわたってJRと平行して走っており、JR、名鉄両社は、熾烈な乗客獲得のためのサービス合戦を繰り広げています。ところが一方、豊橋駅から北方約4kmの間では、状況が一変し、名鉄がJR飯田線の、JR飯田線が名鉄の線路をそれぞれ仲良く使って走っています。しかも、乗っていて全く気付かないほど自然に併用されています。

加えて、終着駅の豊橋駅でも、名鉄はJR飯田線の3番ホームを一面だけ間借りして使用しています。これには深い歴史がありそうです。

鉄道建設当初、名鉄の前身の会社と、JR飯田線の前身の会社がホボ同時に豊橋乗り入れ工事をはじめた、この時、豊橋から北上する単線はJR飯田線が、残りの単線は豊橋に乗り入れる名鉄が建設して、結果、複線線路として共同使用しましょう。そして、名鉄には毎時6本までの発車を認めましょう。



名鉄にはJR飯田線の3番線の使用を認めましょう。との協定がなされたが、こんな不平等協定に名鉄が甘ん

じいるのは、投資金額の差とか飯田線が戦時中、国に買い上げられ国鉄となったことが絡んでいるのではないかと推測されています。こんなわけで、

豊橋駅の3番線は名鉄専用ホームのもかかわらず、「JR」の案内板が掲示されています。(名鉄のホーム案内板)



また、毎時6本に制限されているので、名鉄豊橋駅では普通列車の設定が出来なくて、「伊奈」駅までの途中の2駅へは、飯田線を使い、名鉄の普通列車に乗るときは、次の「伊奈」駅で乗り換えなければならないという不便な運行を強いられています。

その豊橋駅では、大手私鉄の「名鉄」が間借り生活しているのに、中小私鉄の「豊川鉄道」は同じ構内に立派な駅舎と専用ホームを持ち、駅名も「新豊橋」駅として営業しています。

付近には、用地も充分あり、豊橋駅には、JRのものではあるが、未使用のホームもあることです。我慢しているのか？見かけ上JRと仲良くしているのか？理由は判りませんが、不自由な間借り変則運行をしている状況は、

名鉄の不思議の一つですね。