

近畿日本鉄道の伊勢進出歴史研究 II

平成 29 (2017) 年 5 月 1 1 日(木)

1-1 免許線の経路変更（免許線の見直し案）

- ①大軌・参急の基本方針は「広軌で、一直線で、快適で、最高スピードで大阪・宇治山田の二つの地点を最短時間で結ぶ」こと。
- ②高速鉄道に相応しい路線の測量精査に取り組み当初取得の免許路線（原案構想）見直しの選定

1-2 ルート原案及び免許線の経路変更区間

区間	免許線の経路	変更理由
① 三本松・名張・美旗	伊賀電気鉄道の名張（後の西名張）駅付近を通過	用地買収難航
②布引山地越え	免許線の青山峠越えの見直し案→榊原温泉付近の通過案	名古屋方面への延長を視野→長大なトンネル掘削工事が困難
③大 三・松 阪	大三から久居付近を通過	直線的なコースを採択
④松 阪・山 田	現在よりも約 3 キロメートル海岸沿いの経路	地元からの要望

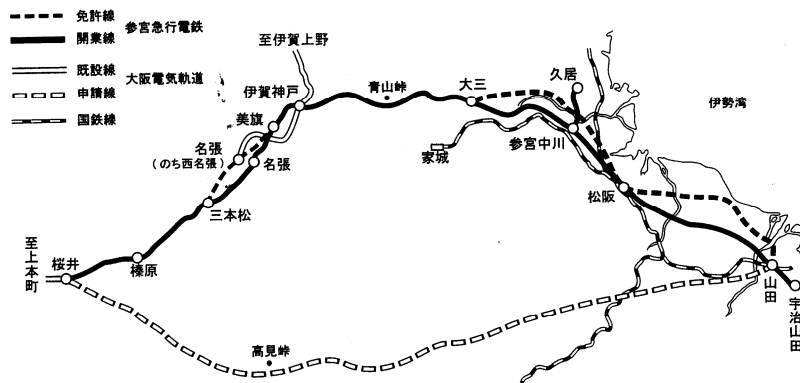


図69 参宮急行電鉄本線の計画経路の推移（『近畿日本鉄道100年のあゆみ』より）

(2) 第二のルート変更（免許線の見直し）：認可された免許ルートは布引山地を初瀬街道沿いに青山峠付近にトンネルを掘削するというものを、大軌、参急が免許ルートの見直しを行った。

- ①見直しルート案は、美旗、青山のあたりから一直線に真東に布引山地を通り抜け津市郊外の久居に至るルート。
- ②見直しルート案に関しては、社内で二つの意見が対立。

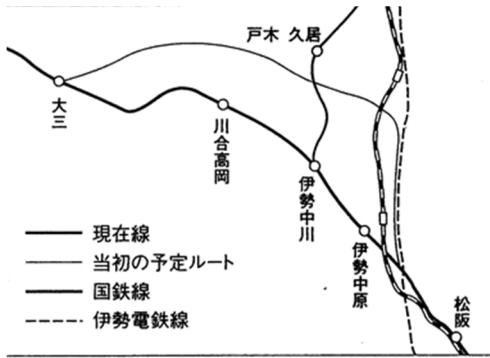
(a)見直しルート案の反対派—布引山地をくぐるトンネルが5キロと長くなりすぎ、工事費が高くつく上に、開業期が遅れる。

(b)見直しルート案賛成派—トンネル工事が困難であるが、このルートを採用すると久居に出ることになり、津や将来名古屋へ進出するのに随分近くなる。この沿線には榊原温泉があり、これは大事な名所になるというもの。

- ③最終結論—長大な布引山地越えトンネルの掘削工事の困難なことが決め手となり、見直しルート案の反対派の本来の免許線の南寄りのルートの採択で問題は決着。

(3) 第三の免許線ルートの変更は伊勢平野の入り口大三—松坂間で、当初の免許線は大幅に変更。

- ①当初の免許線は、大三よりほぼ東に進み七栗村、戸木村と現在の久居市西郊から市街南の本村に至って南東に方向を変え、桃園村、豊田村を通過して伊勢湾に近い小野江村から南下、天白村、松崎村、米ノ庄村を經由して松坂に至るもの。このコースは戸木村を名古屋線の起点とするため迂回してでも戸木（へき）村を通過したいというもの。
- ②実地測量の結果、高速電車を走らせるためには、大回り線となるため「迂回線ヲ避ケ直線部ヲ採用スルコト」や小野江村—松坂間は省線参宮線や建設中の伊勢電線と並走していることあって、昭和3年6月、当初の免許線ルートよりもさらに南東方向に進む直線的なルートの大三村・大井村・高岡村・川合村（現一志町）・中川村・豊田村・中原村・米ノ庄村（現松坂市）」への変更の願いが出され、同年8月7日付で認可。
- ③ この結果、大三村から中川・松坂に至るコースは先の免許線に比べ、3.4キロ短縮され、工期、建設費も節約できることとなった。
- ④ この背景には中勢鉄道との関連から、名古屋線の起点を戸木から久居に変更したことがあり、この変更がなければ「参急中川駅」の設置はなかった。



(4) 第四の免許線ルート変更は、終点に近い松阪～山田間で、当初の免許線は現在の路線よりは3キロほど海岸によったかなり外ぶくれの半円を描くもの。

- ① 明治の中期のJR参宮線の前身・参宮鉄道の建設では、旧参宮街道の住民が反対したために松阪より南に3～4km迂回して山田へ至った。
- ② 時代の流れとともに住民は鉄道の必要性を痛感、当初の免許線ルートに対し、参宮街道沿いの各町村から一町村ごとに一停留所を設置して欲しいという要望が出た。
- ③ 再検討の結果、山田へは要望ルートの方が直線になって理想的であった。

2 軌間の変更、一部単線化、

(1) 軌間の変更

大和鉄道が免許を得た桜井・山田間の路線軌間は、同社既設線と同じ狭軌(1067mm)。②同区間の免許を引き継いだ参急は、大軌の上本町・桜井間と参急の桜井から宇治山田間を直通運転する必要から、大軌と同じ標準軌(1435mm)に軌間変更を申請、昭和3(1928)年5月25日に認可。

(2) 一部単線化

- ① 桜井・名張間および参急中川・宇治山田間をそれぞれ複線。需要が少ないと目された名張一参急中川間を単線。
- ② 単線区間の複線化は、近畿日本鉄道になった昭和34年から50年にかけて実施された。全線複線化は昭和50年11月23日。

(3) 用地の買収

実施測量の済んだ区間から用地買収にかかり、家屋の立ち並んだ宇治山田周辺を含めて、昭和5年10月末までには全部の買収を完了。

3 工事の着手

- ① 大軌・参急の計画は大阪（上本町）－宇治山田間を直通、軌間 1435mm の高速度電車により 1 時間に数回発車させ、これまでの国鉄関西線経由の山田へ至る所要時間を半分に短縮するという壮大なもの。巨費と高度な土木技術で挑まねばならなかった。
- ② 青山隧道を除く桜井・山田間の敷設工事は数工区に分割、昭和 3 年 8 月以降、起点の桜井および終点の山田側からそれぞれ地元の請負業者によって順次着手。

区 間	キロ数	開業日
桜 井－長谷寺	5.9	昭和 4 年 10 月 27 日
長谷寺－榛 原	4.5	昭和 5 年 2 月 21 日
松 阪－外宮前（現宮町）	17.9	昭和 5 年 3 月 27 日
長谷寺－榛 原	4.5	昭和 5 年 2 月 21 日
松 阪－外宮前（現宮町）	17.9	昭和 5 年 3 月 27 日
中 川－松 阪	8.4	昭和 5 年 5 月 18 日
外宮前－山 田	1.3	昭和 5 年 9 月 21 日
榛 原－伊賀神戸	25.3	昭和 5 年 10 月 10 日
伊賀神戸－阿 保（現青山町）	2.4	昭和 5 年 11 月
佐田（現榊原温泉口）－中 川	13.6	昭和 5 年 11 月 19 日
阿 保－佐 田（青山トンネルを含む）	17.5	昭和 5 年 12 月 20 日
山 田－宇治山田（全線開通）		昭和 6 年 3 月 17 日

(4) 高速・高規格路線

- ① 参急は高速路線を目指すため、基本的に直線線形を主体。
- ② 曲線部も緩やかな大半径曲線とし、山間部でも山や谷や河川などを迂回した急曲線とはせず、トンネル、切通し、曲線橋梁そして盛土などの工法が多用。
- ③ 勾配部も電車の特徴を生かした地方鉄道法の最大勾配限度の 33‰ の急勾配が多用。
長谷寺～榛原間の約 10km を始め、榛原～三本松間の 10km や山岳区間の伊賀上津～伊勢石橋間の 20km でも 33‰ が多用。榊原温泉口の先、新寒谷トンネルの出口付近には 34.2‰ の最大の勾配。
- ④ 最高速度は当時最高水準の 110km/h とされた。

(5) 青山隧道工事

- ① 桜井—宇治山田間の全工事区間の中で一番の難所とされた工事区間。
- ② 他の工区に先立ち昭和3年3月1日着工。
- ③ 3432mの単線青山隧道の工事は予想通りの難工事と巨費の投入とによって昭和5年8月16日に青山隧道は竣工。その間2年5カ月を要した。
- ④ 竣工した青山隧道は生駒隧道 3388m を抜いて当時では私鉄最長のトンネル。(昭和44年開通の西武秩父線の正丸隧道に最長の座をゆずったが、昭和49年には複線の新青山隧道 5652m の開通によりまたも最長となった。現在では北越急行の赤倉隧道 10472m (単線) が最長)。
- ⑤ 完成された青山隧道にさしこんだ神都の光は、まさに近鉄の将来への輝かしい明りであったといえよう。

4 伊勢までの全通

(1) 大軌大阪(上六)—参急山田までの開通

- ① 最後に残った難関の青山隧道を挟む阿保～佐田(現榊原温泉口)間 17・5 キロの完成によって昭和5年12月20日に大軌上本町六丁目から参急山田が全通。
- ② 昭和6年の正月には大阪からお伊勢さんへの「日帰り初詣客輸送」を可能にすることができ、ここに大軌の念願がかなった。



(2) 宇治山田への延伸

- ① 参急は伊勢神宮内宮、金剛證寺および二見浦への市内路線の三重合同電気(後の三重交通神都線)との利便性を向上させる目的で、山田から山田市の中心部宇治山田駅を高架線の短絡経路で出願、昭和6年3月17日にモダンな駅舎(設計久野節)とともに運輸営業を開始、参宮急行線は全通をみた。

近鉄の命運はトンネル工事にあり

- ① 今日、名実ともに日本の私鉄界のトップに君臨する近鉄にとって事業拡大の壁を突破する方法として極めて重要であったのがトンネル。
- ② 生駒トンネル・青山トンネル・難波線トンネル、これら三つのトンネルが近鉄100年の歩みにおいて果たした意義は極めて大きい。
- ③ 今日、日本のみならず世界的にも通用する一大観光地として成長した伊勢志摩の地位は、観光地となり得る風光明媚さと「お伊勢参り」の伝統の有利な条件を備えていたものの、それ以上に青山トンネルの掘削に始まる伊勢志摩への近鉄のなみなみならぬ心血が注がれた結果として築き上げられたといっても過言ではない。

直通用車両の開発 『近畿日本鉄道百年史』94頁より

参急では、上本町・宇治山田間の直通運転に向けて、桜井・宇治山田間の敷設工事を進めるなかで、車両の開発にも取り組んでいた。

そのために参急は技術者を米国へ派遣し、最新技術を採用入れた高規格の高速電気鉄道を計画し、全線開通に当たって、客車五二両が製作された。

上本町・宇治山田間は、長距離であったことに加え、急勾配区間の連続であった。そのなかで、国鉄との競争力を高めるため、高速運転による所要時間の短縮、長距離区間の利用者に対するサービスが要請された。こうした条件を考慮して、青山峠の30%の連続こう配の山岳線区に備えて電気制御装置を設けた「デ2200系」の車両を開発した。この車両の特徴は次のとおりであった。

車体は、20m長の貫通式半鋼製ボギー車（長い車体でも曲線部を容易に通過できるように、車体と台車とが別構造になった車両）を採用した。また、輸送力を増強させるため、1編成を3両とし、平常時3両、多客時6両で運転した。1編成の定員は350人であった。そして、運転速度は最高110km/hで30%を超える連続勾配の走行が可能で、かつ勾配区間を安全に運転するための抑速発電ブレーキを備えていた。110km/h運転は、当時の日本で前例をみないものであった。

この「デ2200系」の車両の開発は日本の車両史上特筆すべきことである。ドル箱路線に対しては常に高水準の注目をひく車両を投入するという近鉄の伝統は、既にこの時期に生まれていたのである。

今後の日程

6月15日（木）13：30～『湖上連絡運輸の研究』

7月13日（木）13：30～『関西鉄道・草津線歴史研究①』