

第35回

北勢線の魅力を探る報告書

AFTER桑名ほんぱく

魅力まるっと北勢線 revival



三崎踏切



三崎跨線橋から



関西線跨線橋・名古屋線跨線橋



めがね橋



北大社車庫



ねじり橋



軽便鉄道博物館

日時：2025年 2月 22日(土)

主催：北勢線の魅力を探る会

後援：桑名市、いなべ市、東員町、北勢線事業運営協議会、三岐鉄道株式会社

桑名歴史案内人の会、ふるさといなべ市の語り部の会

第35回北勢線の魅力を探る「魅力まるっと北勢線 revival」

第23回に行った「魅力まるっと北勢線 阿下喜から西桑名まで」を、今回は西桑名から阿下喜までと逆コースを巡ります。

【コース】 西桑名駅ー三崎踏切ー三崎跨線橋ー関西線・名古屋線跨線橋ー馬道駅⇒東員駅ー北大社車庫ー東員駅⇒楚原駅ー東光寺ーめがね橋・ねじり橋ー楚原駅⇒阿下喜駅・軽便鉄道博物館（15：25 解散）

参加者 31名（内1名子ども）

協力 桑名歴史の案内人、ふるさといなべ市の語り部、東光寺、軽便鉄道博物館

西桑名駅～馬道駅

山下 博子

「AFTER 桑名ほんぱく」の開催に31名の皆様が西桑名駅に集合されました。小雪がちらつく寒い朝です。受付が終わると、近藤順子代表の挨拶があり、1日乗り放題パスを購入してスタートです。



桑名歴史案内人
山下博子さん

最初のポイントは、通称「三崎踏切」

と呼ばれる三種類の線路幅が並ぶ日本で唯一の踏切です。西桑名駅からわずか231mのところにあり、正式には北勢線（西桑名第2号踏切・762mm）、JR関西本線（桑名駅構内踏切・1067mm）、近鉄名古屋線（益生第4号踏切・1435mm）の三つの異なるレール



手前が北勢線の踏切

幅を跨ぐ二輪の自動車以外の自動車は通れない踏切です。

現状になったのは昭和34年11月27日で、近鉄名古屋線が狭軌から標準軌に改軌されたことによります。伊勢湾台風の被災を契機に、名古屋線改軌の工事が行われました。

踏切を通過する列車の本数も異なるため、渡るのにも苦労する踏切で、参加者は自分の足を線路幅に合わせて体感できた感動に笑顔がほころびます。全員渡りきれたので、次のスポットへ進みます。しばらく、三線が並走し、やがて北勢線は高度を上げて、JR と近鉄を跨いで西へ向かいます。高架の中央通の階段を昇ると線路や踏切を一望できる絶好の場所です。日本でここだけの光景です。



三崎跨線橋から列車を見る

日本では明治 43 年に国の鉄道政策により国内各地に軽便鉄道が普及しました。しかし、昭和 40 年代までにそのほとんどが廃止されました。北勢線は、軽便鉄道の線路幅 762mm が受け継がれ、車両の幅も狭くなっています。

現役で残っているのは、「三岐鉄道北勢線」、「四日市あすなろう鉄道」、「黒部峡谷鉄道」(通称トロッコ電車)の 3 線だけです。



三崎跨線橋から(合成写真)

西桑名駅は北勢鉄道が開業した大正 3 年 (1914) に大山田駅として開業しました。翌年、桑名町 (後に桑名京橋と改称) まで延伸されました。しかし、国道一号線を横断しており交通渋滞を招くので、昭和 36 年に桑名京橋駅～西桑名駅間は廃止され、起点は西桑名駅となりました。



北勢鉄道 大山田駅



西桑名駅



桑名京橋駅



西桑名から桑名京橋間にあった国道一号線の踏切



西桑名駅－桑名京橋駅 路線図
(大正4年8月～昭和36年10月)

三崎跨線橋から次のスポット、北勢線・JR 関西線・近鉄名古屋線が交差する跨線橋へ進みます。



大正時代 石造りの北勢線益生跨線橋



シャッターチャンス

JR 関西線、近鉄名古屋線の列車が通過すると興奮気味の子供たち。大人もさかんにカメラのシャッターを押しています。側道に沿って歩くと駅舎が見えてきました。馬道駅に到着。駅舎は 開業と同時期に開設され、矢田用水が流れる真上に建てられているのが驚きです。屋根の軒先飾り(ファサード)が可愛く、復興された阿下喜駅と同じです。

また、ホーム屋根には古いレールを柱にリサイクルしています。よく見ると「CARNEGIE 1914」という文字を確認できます。

次のスポット北大社車庫への列車が見えてきました。



10時8分に馬道駅で北勢線の電車に乗った時は空はまだ晴れていたのですが、乗車中にはだんだん曇り空へと変わり、10時35分に東員駅に着くと雪がちらつきだしました。東員駅からは西に歩いて10分の北大社車庫（車両区）へ向かったのですが、雪交じりの強い西風をついてのウォーキングとなりました。

北大社車庫では三岐鉄道の技術系職員3名の方が迎えてくださり、真新しい白のヘルメットを装着して車庫内に入り、職員の森川さんから約10分にわたり以下のような説明を聞きました。



雪交じりの西風を突いて北勢線の北大社車庫に到着

(1) 北勢線の車輛の検査・整備について、

車輛の検査は4種類があり、北勢線の7編成・24輛の車輛をそれぞれ、

- ①：列車検査（10日に一度、足回りを中心にブレーキチェックなどを行う）。
- ②：月検査（3カ月に1回、より詳しく車輛を点検する）。
- ③：重要部検査（3年に1回、車輛を解体して、各部品をチェックする）。
- ④：全般検査（6年に一度の大掛かりな検査で、車体を完全解体して全部品を検査・補修する）。車体を仮台車に乗せ、部品を交換し塗装などを新しくする。

また、台車は近鉄の塩浜検査場に送り（現在の北勢線はかつては近鉄の傘下だったことによる）、近鉄の子会社に検査・整備してもらう。この日も1編成4輛（電動車273+付随車142・



技術系職員からの解説を聞く



136+駆動車141)の車輛が全般検査中だった。

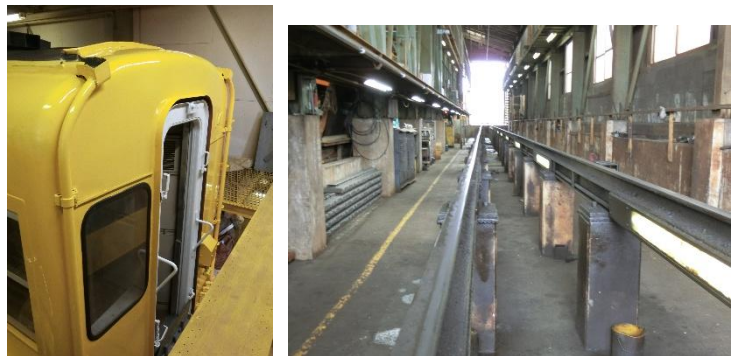
(2) 北勢線の歴史について、

大正3(1914)年に北勢鉄道として大山田(現西桑名)・楚原間で開業。当時はSLで、その後京橋(桑名町)・阿下喜間に延伸。昭和19(1944)年、三重交通に合併して北勢線となった(北大社車庫を見学している時には、三重交通時代の旧塗装車が車庫横の本線を通り過ぎていった)。その後、昭和40(1965)年から近鉄の傘下に入り、北勢線と内部八王子線(現あすなろう鉄道)はナローゲージとして生き残った。そして、平成15(2003)年から三岐鉄道北勢線となり、現在に至っている。

(3) 線路の軌間(ゲージ)について、

①: 標準軌(1435mm)、新幹線や近鉄名古屋線など、欧米の鉄道に多い。

②: 狭軌(1067mm、3フィート6インチ(通称:サブロク))、ほとんどのJR線や三岐鉄道・三岐線。日本の鉄道はイギリスの鉄道技術で作られたが、日



普段は見られない車輛の上部や下部からも見学が可能に

本の地形は複雑なためトンネルや橋梁を安く建設するために標準軌より狭い軌間が採用された。

③: 超狭軌(ナローゲージ、762mm、2フィート6インチ(通称:ニブロク))、より少額な資金で建設できるため軽便鉄道法(1910(M43)年公布・施行)でかつては地方鉄道の多くが作られたが、現在では次々に廃止されていき、現存するのは北勢線とあすなろう鉄道・黒部峡谷鉄道の3路線のみである。

以上のような解説を聞いた後、連結器についての質疑応答などもありました。

その後、車庫内を自由に見学することができて、普段見ることができない車輛の天井上からや台車下からもしっかり見ることができました。新しく塗装された新品のような車輛を間近に見て、台車のブレーキパッド(金属製)も詳細に観察できました。新品のブレーキパッドが6年間で随分すり減るものなんですね。



金属製のブレーキパッド(左:新品、右:使用后)

車庫の外に出ると雪も小止みとなり、洗車機や手作りの除雪車輛を見たりして、北大社車庫の全貌をしっかりと眼に刻みました。ナローゲージのダイヤクロッシング（2つの線路が菱形に交差する部分）はここでしか見られないポイントで、鉄ちゃんには嬉しい光景でしたね。

最後にほんぱくの旗を掲げて全員で記念撮影を行い、職員の方にお礼を言って北大社車庫を後にしました。



ナローゲージの
ダイヤクロッシング



楚原駅から八幡神社

伊藤 忠

楚原駅から次の目的地である東光寺に一番近いルートで旧員弁高校跡地、下笠田城跡地を通過し、一行は東光寺へお昼過ぎに到着しました。林ご住職さんのお出迎えを受け全員本堂に上げて頂きました。

短いお勤めの後、簡潔なお寺のご紹介をして下さいました。その後少し遅い、食事タイムです。

東光寺は真宗 10 派の京都府下京区に 390 の末寺がある仏光寺派のお寺で、いなべ市内には 1 ヶ寺だけです。

ご住職さんの説明では当寺は天正年間（1573～1591）僧昌通（しょうつう）が近江の国片岡村で開山明治 43 年現在地に移転し山号を笠田山とし、現在に至ります。



ご住職さんからお土産までいただき東光寺に別れを告げ一行はすぐ下にあります、ねじり橋に向かいました。六把野井水(ろっぱのゆすい)近辺の樹木が綺麗に整備されていたので、ねじり橋を上部から観察できました。

皆さんご存じの「ねじり橋、めがね橋」は、もう少しで完成から 110 年経ちますが耐震が叫ばれる現在どうなのでしょう。



語り部伊藤忠さん

めがね橋は正式名称を六把野井水供橋(ろっぱのゆすいきょうきょう) と言い、下を流れる六把野井水は江戸時代初頭に出来た農業用水です。管理用道路も避けたために線路と井水が 40 度交差し、捻れマンボになりました。



ねじり橋の銘板

大正 5 年は第一次世界大戦の影響で鋼材の高騰、入荷困難となり苦肉の策でアンカーボルトや竹筋を入れず、側壁部の配量はセメント 1、砂 2、砂利 6、橋部はセメント 1、砂 2、砂利 4 による混凝土(コンクリート)ブロックを製造して用いると主任技師の神田喜平さんが国に報告しています。

一方のめがね橋も工法は同じですが 3 連橋で明智川と 90 度で交差しています。めがね橋の正式名称は明智川穹窿橋(あけちがわきゅうりゅうきょう)です。

2009 年に近代土木遺産、現存する重要な土木遺産の A ランクにねじり橋は選ばれていません。めがね橋は B ランクです。両橋とも素敵なフォルムで写真家の撮影スポットとして大変人気があり、この日もシャッターチャンスが何度かありました。



めがね橋の前の宮前橋を渡り、鳥居を全員でくぐり、神社前の楚原第7号踏切（第3種踏切）付近は急カーブで列車が歩く位のスピードにダウンします。安全運転です。

762mmの線路をまたぐと八幡神社境内です。ご祭神は品陀和気命（ほむたわけのみこと）で仁寿（じんじゅ）元年（851）創建と伝わる地元、下笠田の氏神様です。

境内に入るとすぐ文化13年（1816）と書かれた石灯籠があります。そして、拝殿前両脇に並ぶ青く塗られた、右側が「通神」と

書かれた砲弾、左側は「至誠」と書かれた機雷が目飛び込んできました。昭和11年地元の海軍中将、和波豊一氏が退官記念で寄進され、地元の皆さんが大切に守られた貴重な戦争遺産です。砲弾は戦艦「長門」の主砲41cmの砲弾です。建造当時（大正9年・1940）世界一の大きさ、性能をほこった「長門」は主砲4基8門が装備れ、その砲弾が祀られています。

一方機雷は「長門」の兄弟艦で一年遅く建造された戦艦「陸奥」の機雷と伝わっています。機雷は水中深く沈められ、敵艦や潜水艦が通過すると感知、浮上し爆発する兵器です。二度とこの様な兵器が使われない事を祈念致します。

神社入り口右付近には遥拝場が設けられ、右側には珍しいカゴ（鹿子、火護）の木の老木が凛と立っています。

お参りを終えた一行は、皆さん自由に楚原駅に向かいました。



急カーブ



線路を渡って神社の境内へ



阿下喜駅 モニ 226 型車両・ターンテーブル

近藤 順子

楚原駅では、手前の坂が北勢線で一番傾斜が大きいということで、数人がカメラを向けて撮影していました。その入ってきた車両に乗車して、最後の目的地である阿下喜駅に向かいました。8日の雪で竹が線路にかかって、楚原～阿下喜間がしばらく



北勢線一番の傾斜



楚原駅

の間運行中止だったことや、2月10日の上笠田の踏切事故で1日間引き運転したことなどを話しているうちに阿下喜駅に到着しました。

阿下喜駅では、軽便鉄道博物館の安藤たみよさんが展示されているモニ226型の車両の鍵を開けて待っていてくれました。早速、中に入り、運転席を見たり、そこに座って記念撮影をしたあと、皆さん座席に座って土井さんの説明を聞きました。



阿下喜駅

「モニのモはモーター車の意味です。この車両は前後両方に運転席があり、これ1台で運行することができる電車でした。ニは荷物を運ぶ車両で、片方の運転席の後ろに荷物を置く空間があり、そこに荷物を乗せて、荷物だけを運搬する切符もありました。床の四角い切り込みは開けてモーター（今は取り外されている）などを点検するための物です。」

補足：この車両は北勢線が電化され、阿下喜まで開通した時（昭和6=1931年）の電車（モニ220型226号車）で、北勢線で使



モニ 226

われたのち、昭和53年に内部八王子線に移籍し昭和58（1983）年まで使われ、四日市のスポーツランドで展示されていたが、平成16（2004）年にボランティアの「ASITA（北勢線とまち育みを考える会）」によって、阿下喜駅横に移設修復された。（第34回の報告書から）



次にターンテーブル(転車台) に移動しました。

「この転車台は、駅構内に埋もれていたものを平成 16 (2004) 年三岐鉄道有志によって移設、復元されたものです。現在、駅の北のコンビニがあるあたりに製材所があり、材木を積んだ貨車を移動する際の方向転換に使われていたようです。「ASITA (北勢線とまち育みを考える会)」が管理しています。」と、こちら土井さんが説明してくれました。



ターンテーブル

このあと、解散して、寒さをしのいで、15 時 34 分発西桑名行きの電車に乗って帰って行きました。

本日は時間が無く、中を見ることはできませんでしたが、軽便鉄道博物館の開館は毎月第 1・3 日曜日、10 時から 16 時となっています。



モニ 226 の中で記念撮影

第 35 回北勢線の魅力を探る 報告書

「魅力まるっと北勢線 revival」

編集・発行：北勢線の魅力を探る会

代表：近藤順子

連絡先：いなべ市員弁町大泉 7 3 2

TEL 080-3073-3313

E-mail j-kondo@cty-net.ne.jp

発行日：2025年3月25日