

JR・近鉄の踏切

西羽晃

私は1昨年4月に運転免許証を返上しました。その後は専ら歩くか自転車です。行動範囲は狭くなりましたが、町中の細かなところに目が止まり新しい発見があり、歴史を調べるきっかけともなります。前回に紹介した「ぶらくわな」で歩いている中で気になったのが踏切です。今回は町屋川から揖斐川までのJRと近鉄（付随して北勢線・養老線）の踏切を調べてみました。

- ① 益生駅の北の踏切はJRは員弁街道、近鉄は益生第1号です。現在の新道が出来た以前は馬道の旧道に踏切がありましたが、新道が出来た時に旧道の踏切は廃止になっています。
- ② 北勢線との立体交差の北の踏切はJRは西方、近鉄は益生第2号です。場所は西方と遠く離れているのに、なぜ西方踏切なのでしょう。この道は江戸時代からあった道で、員弁街道の馬道（現在の百五銀行近く）で分岐して東方を通り、多度へ行く道です。関西線が出来た当時から踏切はあったと思われます。
- ③ 桑名駅のすぐ南の踏切は北勢線（超狭軌）・JR（狭軌）・近鉄（標準軌）を横切る踏切であり、線路幅が三つも異なる線路が平行している踏切です。おそらく世界で唯一の踏切だろうと思いますので、私は「世界一の踏切」と呼んでいます。北勢線は西桑名第2号、JRは構内、近鉄は益生第4号です。



奇妙なことに近鉄は益生駅から3番目ですが、第4号です。第3号は三崎跨線橋が出来たまでは第3号踏切があったのが、廃止になったので、欠番になったと思われます。同様にして北勢線も桑名駅から最初の踏切にもかかわらず、第2号となっています。現在の西桑名駅が出来る前は大きくカーブして駅に入りました。そのカーブのところに踏切がありました。これが廃止になったので、欠番になったのでしょう。

ところで、この踏切が出来たのは大正末か昭和の初めかと思います。国土地理院の地図では大正9年には踏切らしいものが見られませんが、昭和7年には見られます。昭和6年7月25日付の『朝日新聞三重版』には「轢死者や事故を沢山出す西桑名地内省線、伊勢電、北鉄三線併行の桑名村踏切へ今回地元の陳情に依り省線と伊勢電とが自動警鈴機を設置することゝなった」とありますから、踏切に警鈴機がつけられようです。昭和4年に伊勢電が津から桑名へ延長され、列車の本数が増えたことの対策でしょう。なお北鉄とは現北勢線、省線は現JR、伊勢電は現近鉄です。

- ④ 桑名駅の北にある踏切はJRが八丁噺、近鉄は**桑名第1号**です。養老線は近鉄に含まれています。この道は江戸時代から照源寺へ行く八丁噺道です。桑名駅が出来た当時は駅と桑名町の中心地を結ぶメインロードでした。昭和初期の踏切の様子を写した写真が残っています。



手前が現JR、前方が現養老線で、現近鉄はまだありません。養老線は既に電化しています。遮断機もあります。桑名中学生らしい姿も写っています。桑名中学が現在の桑名高校の場所に出来たのは大正15年です。現近鉄が桑名から名古屋まで延長されるのは昭和13年ですから、この写真は昭和1桁の頃でしょう。

- ⑤ さらに北にある踏切はJRが**第一噺**、近鉄は高架で踏切はありません。養老線は**播磨第5号**です。近鉄は起点に近い最寄駅から番号をつけており、北勢線も養老線も近鉄時代に同じ方法で番号をつけていますので、養老線は大垣が起点になっています。この踏切は国土地理院の地図では昭和10年には見られませんが、昭和12年には見られます。この道は東洋ベアリング（現NTN）工場建設のために資材を桑名駅から運ぶために新設された道路です。東洋ベアリングの工場は昭和14年に完成しています。