

近畿日本鉄道

西羽晃

前々回に伊勢電鉄(伊勢電)が倒産したことを書いたが、その後の運営は目まぐるしく変遷した。昭和 11 (1936) 年 1 月 24 日 (前に昭和 10 年と書いたが、11 年に訂正) に関西急行電鉄 (関急電と略、参宮急行電鉄の子会社) が設立され、伊勢電が持っていた名古屋～桑名間敷設権を引き継いで、開通工事を始めた。さらに同年 9 月 15 日 (前に 14 日と書いたが、15 日に訂正) に伊勢電鉄は大阪資本の参宮急行電鉄 (参急) に吸収合併された。

木曾川、長良・揖斐川の鉄橋は国鉄から払い下げられた鉄橋を利用して、13 年 6 月 26 日に桑名～名古屋間が開通した。関急電と参急は同系列の会社であり、軌道幅は同じなので、名古屋～桑名～中川まで直通運転が可能になった。従来は参急桑名駅の業務は国鉄に委託されていたが、名古屋開通を機会に参急桑名駅は独立し、駅長所在駅となった。駅の出入り口も国鉄側のみだったが、西口に駅舎を設けて、出入りできるようになった。当時の桑名中学生には非常に便利になった。

15 年 1 月 1 日に参急が関急電を合併し、更に参急は大阪電気軌道(大軌)と合併し、16 年 3 月 15 日には関西急行鉄道 (関急) と改称した。太平洋戦争が激しくなるとともに、国策によって企業合同が進められ、19 年 6 月 1 日に南海電車と合併し、近畿日本鉄道 (近鉄) が誕生した。

20 年になるとアメリカ軍の空襲が激しくなり、しばしば空襲警報が出ると電車は駅に停車して、乗客は離れた場所に避難しなければならなくなった。桑名駅の避難先として円妙寺の麓に横穴を掘って、防空壕とした。

20 年 7 月 17 日と 24 日に桑名は大空襲を受けた。17 日には鉄道が狙われ、国鉄桑名駅は大被害をうけたが、近鉄桑名駅は大きな被害は受けなかった。しかし近鉄の揖斐川鉄橋が破壊され、不通となった。国鉄の鉄橋は無事だった。国鉄は 8 月 3 日に復旧し、近鉄の振替輸送を行った。国鉄と近鉄は軌道幅が同じであったので、11 月 25 日から近鉄は国鉄鉄橋に乗り入れた。私が子どものころ、近鉄で名古屋へ行く時に、電車は鉄橋の手前で長く待たされてから、鉄橋をそろりそろりと渡って行った記憶がある。21 年 4 月 30 日に近鉄鉄橋が復旧して、元通りとなった。



長島地内の国鉄線路（左）と近鉄線路（右）

近鉄鉄橋は国鉄から譲り受けた老朽の鉄橋であり、且つ単線であった。近鉄では新鉄橋の建設に取り掛かり、34年9月19日に複線の新鉄橋が完成して使われ始めた。ところが直後の9月26日に伊勢湾台風に見舞われ、桑名駅も冠水し、沿線の電柱も倒れて、大きな被害を受けた。復旧工事と同時に軌道幅を大阪線と同じ標準軌とし、11月30日に新線路が開通し、名古屋～大阪・上本町間の直通運転が可能になった。この時に桑名駅も改良され、従来の養老線は名古屋線の上りホームになり、養老線は名古屋線の下りホームの横になった。

平成29（2017）年8月から桑名駅の大幅な改良工事が始まった。駅の東西を結ぶ自由通路ができることになる。完成は平成32年度とか。

