

関西鉄道② 柘植—加太間のトンネル・橋梁など

西羽 晃

前回に書いたが、明治23（1890）年2月19日に関西鉄道は草津～柘植間が開通した。柘植から以東は鈴鹿山脈を越えるので隧道（トンネル）も多く、また溪谷を渡るので橋梁も多くて、それらは今も現役として使用されているのには驚く。最大の難所は柘植—加太間の加太トンネルで、当初の計画では全長1207メートルだったが、工費も工期もかかるので、できるだけ高い地点まで登り、全長927.8メートルに短縮された。途中の勾配が急なので、スイッチバック方式が採用された。柘植口と加太口と途中に設けられた豎坑（写真①）と三方向から、同21年12月から掘削が開始され、同23年12月には完成した。蒸気機関車の煤煙を排出するため、途中にレンガ製の煙突も設けられた。トンネルの壁はレンガ製で、現地で製造された。他に坊谷トンネル、金場トンネルも造られた。余談だがトンネル掘削工事の請負業者の一人である横光梅次郎は上柘植村（現伊賀市）の中田こぎくと結婚し、横光利一（文豪）が生まれた。

その他に道路を跨ぐ架道橋や川を跨ぐ橋梁（拱渠）も多く造られた。柘植側の鳥谷川斜拱渠（ねじり橋 レンガ）、②、加太側の市場川拱渠（長さ3.7メートル 石及びレンガ）、屋淵川橋脚（石及びレンガ）、板屋川橋脚（石及びレンガ）③、第165号架道橋（長さ2.1メートル レンガ ④）、大和街道架道橋（長さ4.5メートル レンガ ⑤）、大崖川拱渠（幅7.3メートル 石 ⑥）などがあり、建設以来130年余も経った現在でもJR関西本線を支えている。平成28（2016）年3月20日に、私は仲間たちと柘植駅から加太駅までを歩いて探訪した時の写真が下記である。



① 鳥谷川斜拱渠



② 豎坑あと



③ 板屋川橋脚



④ 165号架道橋



⑤ 大和街道架道橋



⑥ 大崖川拱渠