

## 珍しい鉄道踏切

JJ1SXA/池

日本国内の鉄道の線路幅(軌間)は、狭軌と呼ばれる「1,067mm」が主流で、新幹線や一部の私鉄で標準軌と呼ばれる「1435mm」が採用されています、そしてごく少数だが、ナローゲージと呼ばれる「762mm」軌間の鉄道路線もあります。

20世紀初頭、政府は全国に物資輸送のネットワークを拡大させようとしていました、そのため、地方にも鉄道計画が次々と持ち上がります、しかし、人口が少ない村や産業がない町などに鉄道を建設しても採算がとれません、そこで、政府は「軽便鉄道」の建設を奨励しました。

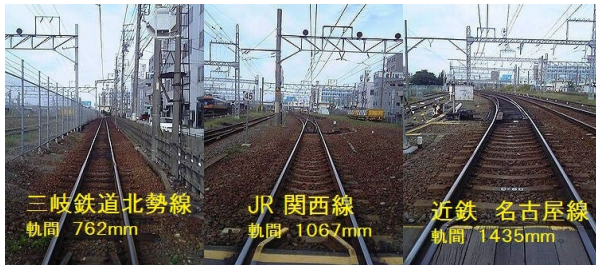
軽便鉄道は軌間が762mmなので、買収する土地が少なく済みます、また、付帯する設備も走らせる列車もコンパクトになります、高スペック、高負担の鉄道はキャパオーバーになってしまうものの、軽便鉄道は鉄道が欲しいと考える地方から歓迎されたのです。

こうして続々と軽便鉄道が建設されましたが、すでに日本の幹線鉄道の大半が狭軌で敷設されていたためナローゲージでは乗り入れができず、遠くへ物資を運ぶ際には貨車の貨物を積み替える手間が生じました。これらの手間が忌避され、特に戦後、ナローゲージの鉄道は次々と姿を消します。

三岐鉄道は北勢線と三岐線の2路線を有しますが、北勢線は2003(平成15)年に近畿日本鉄道から営業譲渡された路線で、ナローゲージの鉄道としての生き残りです。

ルーツをたどると、北勢線は沿線の旅客輸送、三岐線は藤原岳から産出される石灰石の輸送です。

ナローゲージの三岐鉄道、狭軌のJR、標準軌の近畿日本鉄道、3つの鉄道路線が並走する踏切、その線路の幅が3路線とも違う、という日本唯一の踏切が三重県・桑名市にあります、道が細いために自動車は通ることができませんが、生活の足として人通りの絶えることのない踏切です、一見何の変哲もないように見えるごく普通の踏切です。



(2023年8月記)