七里の渡しと蹴上インクライン

函館市医師会
函館市医師会健診検査センター　水関（みずせき）　清（きよし）

江戸の日本橋から京都の三条大橋までの間を結ぶ東海道には、海路の部分がある。宮宿（熱田宿）から桑名宿までは「七里の渡し」と呼ばれ、船でおよそ４～６時間をかけて伊勢湾を渡ったのである。宮宿と桑名宿は渡船場として賑わい、それぞれ東海道における１位と２位の旅籠屋数で知られている。

その距離は潮の干満によって変動し、満潮時の陸地沿い航路が約７里（27km）に対し、干潮時の沖廻り航路は約10里（39km）と延びて、旅人を悩ませたルートは、現在では伊勢湾岸自動車道の一部となって、「名港トリトン」の愛称を持つ３つの斜張橋と、「トゥインクル」と呼ばれる双子のエクストラドーズド橋を経由すれば、往時の10分の１ほどの時間で移動できる。

その桑名には、鉄道ファンが注目する踏切がある。近鉄・JR東海・三岐鉄道という鉄道会社が各々設置した踏切を、一続きに歩いて渡ることができるが、これら３社の鉄道の線路幅は、標準軌・狭軌・特殊狭軌と異なり、その名称も鉄道会社ごとに異なる。すなわち、近鉄が「益生第４号踏切」、JR東海が「(桑名駅)構内踏切」、三岐鉄道が「西桑名第２号踏切」と、それぞれに異なっている。三岐鉄道のみ、踏切名に「西桑名」の文字が含まれるのは、（三岐鉄道）北勢線の始発駅が西桑名駅だからで、西桑名駅と、近鉄とJR東海の桑名駅とが隣接しているため、事態をややこしくしている。ともかく、西桑名駅から徒歩すぐのところにある「西桑名第２号踏切」に立つと、特殊狭軌（いわゆるナローゲージ）と狭軌と標準軌と並走している奇観が一目瞭然である。実際にこれら３つの踏切を、三岐鉄道側から歩き通してみると、特殊狭軌を渡る際の２倍ほどの歩数が、標準軌を越えるために必要なことが、体感的に納得できる。

鉄道の線路を構成する左右の軌条（レール）を意味する軌間（きかん）とは、上記の桑名駅付近を例にとれば、近鉄の線路幅は1,435mm（４フィート8.5インチ）で広軌（標準軌）、JR東海の線路幅は1,067mm（３フィート６インチ）で狭軌、三岐鉄道の線路幅は762mm（２フィート６インチ）で特殊狭軌（ナローゲージ）となる。

ちなみに、函館市電の軌間は1,372mm（４フィート６インチ）で馬車軌間と呼ばれるもので、国内では、都電荒川線と都営地下鉄新宿線、井の頭線を除く京王電鉄全線、東急電鉄世田谷線でも、この軌間が用いられている。京王電鉄と都営地下鉄新宿線の相互乗り入れのため、都営地下鉄新宿線の軌間が馬車軌間となった結果、都営地下鉄には、標準軌の浅草線・大江戸線と、狭軌の三田線を加えて、３種類の軌間が併存することとなっている。なお、東京メトロには標準軌の銀座線・丸ノ内線と、狭軌の日比谷・東西・南北・有楽町・千代田・半蔵門・副都心の各線が併存している。

標準軌より広い軌間の事例をみると、1960年代後半にソビエト連邦は、ロシア軌間と呼ばれていた軌間を、従来の1,524mm（５フィート）から1,520mm（４フィート11＋27／32インチ）に再定義したが、この新しい軌間は標準軌に次いで２番目に多く運行されているという。

桑名宿から、そのまま東海道を移動して行くと11番目の宿にあたるのが、大津宿である。大津宿から、次の三条大橋までは、京阪電鉄京津（けいしん）線および京都市営地下鉄東西線が、両者の境界駅である御陵（みささぎ）駅を挟んで並行しているが、1997年の地下鉄開業前の京津線は、京都の三条京阪から滋賀県の浜大津までの区間を走っており、現在の地下鉄区間は、昔は地上を走っていた区間の転換路線となっている。その廃線跡地の一部を遊歩道として整備した「陵ヶ岡みどりの径」の路肩には、車石が再利用されているのを見かける。車石とは鉄道ができる前の、舗装路がなかった江戸時代後期、牛車が通る道の車輪部分に敷かれていた花崗岩の厚板石に、たび重なる牛車の通行によって、車輪が通った跡が溝となって残されたことを指し、東海道を人々が行き交った時代を彷彿とさせる。

三条京阪に向かう、御陵の次の駅が、蹴上（けあげ）駅である。この駅は、京都住民の暮らしに直結する、「琵琶湖疏水」に所縁の深い駅である。明治維新後の東京奠都にともなうマチの衰退に対する危機感をバネに、第３代京都府知事の北垣国道（1836-1916）が灌漑・上水道・水運、水車の動力活用による発電を目的とした琵琶湖疏水を計画し、工部大学校を卒業したばかりの田邉朔郎（1861-1944）を主任技術者に抜擢して、設計監督にあたらせ、京都において産業の近代化を導いたのである。

北垣と田邉は北海道にも縁が深い。1892年に北海道庁長官に転じた北垣は、北海道の拓殖と防備のため北海道官設鉄道を計画し、女婿となっていた田邉を招聘して調査を依頼した。田邉は上川線（空知太（現・滝川市）～旭川間）、のちの根室本線の一部となる区間の調査と建設指揮にあたったことが知られている。

琵琶湖から蹴上付近までの疏水の流路は、緩やかな傾斜で導かれる一方で、蹴上船溜りから南禅寺船溜りまでの640㍍は、15分の１の急傾斜で設計されたため、この急傾斜区間を昇り降りするために考案されたのが、蹴上インクライン（国宝への指定答申済み）である。これは、勾配のある水路に線路を敷き、その上を走る台車に船を載せてケーブルで引っ張って昇降させるものである。その軌間は2,540mm、敷地幅22mで、15分の１勾配の路線の巻き上げ機は、蹴上発電所の電力で運転した。通過時間は10分から15分だったという。狭軌の２倍強ほどもある広い軌間を、船を載せた台車が、３km/時ほどの速度で昇り降りするだけで、大阪方面から京都を経て琵琶湖の畔まで、米・炭・木材・石材などの物資が運ばれたのである。

舟運から鉄道へと物資運搬の主役が交代しても、線路は常にそこにあり、その線路には、軌間というさまざまな様式はあり続けるのである。