



26
まいん

きりとお 切通し

わが国初の山岳鉄道
別子近代化の汽笛鳴る



明治39年頃(1906)撮影
住友史料館所蔵

角石原に向かう蒸気機関車

きりとお切通しは、鉄道を敷くために大きな岩を切り開いた場所です。ここに立つと、先人の技術水準の高さと力強さを感じます。

切通しを貫く上部鉄道は、広瀬幸平によって発案され、明治26年(1893)8月27日、かどいしはら角石原からいしがさんじょう石ヶ山丈の間5,532メートルが開通、1.100海拔約1,100メートルの山中に日本最初の山岳鉱山専用鉄道として完成しました。

当初、上部鉄道用にはドイツのミュンヘン州クラウス社製造の機関車2両、客車1両、貨車15両が購入されました。



現在の切通し



別子銅山記念館所蔵

上部鉄道を走った「別子第1号機関車」実物

蒸気機関車2両が交替で貨車4~5両を連結して、1日6往復していました。(片道42分、平均時速約8キロメートル)

蒸気機関車は松山の坊ちゃん列車(明治21年開業)と同じ物です。東海道線(新橋~神戸間)の全線開通(明治22年)間もないころ、1,000海拔1,000メートルを越えた別子の山中には機関車の汽笛が勇ましくこだましていました。

レール幅は762ミリメートルという狭いもので、だんがいぜつべき断崖絶壁を走り、133回ものカーブがありました。最大傾斜は18分の1で、一般鉄道の一番きつい坂の倍ほどの勾配があり、大げさに例えるとケーブルカー並と言えます。当時、日本の鉄道技術の最高権威として知られていた博士が「別子へ行っても命を大事と思えば、くれぐれも上部鉄道だけは乗るな。」と言ったほどでした。しかし、上部鉄道は18年の間まったくの無事故だったと言われています。

