

図-1 軌条伸縮継目(現在線用)

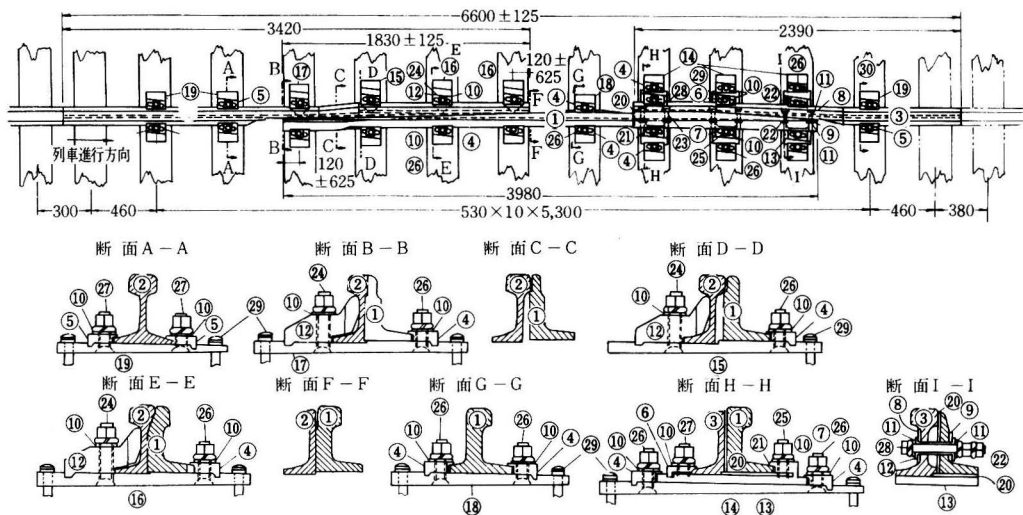
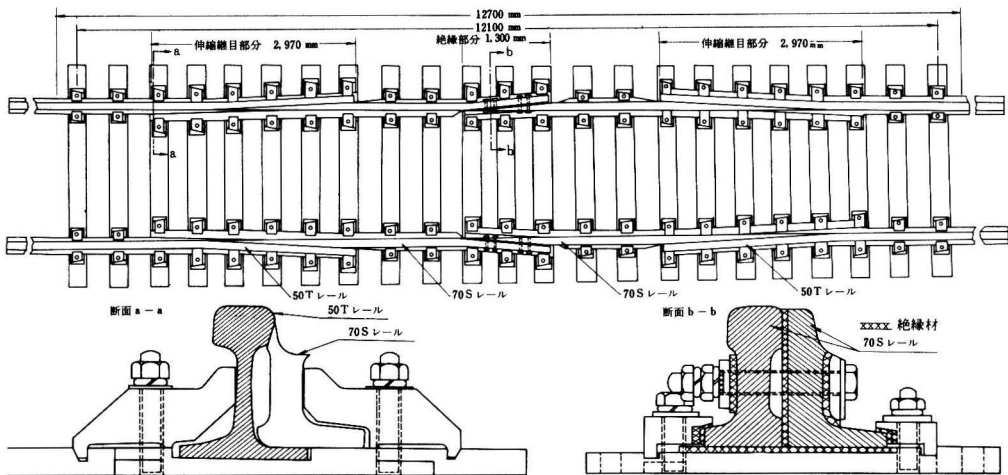


図-2 軌条伸縮継目(新幹線用)



きせいせん 紀勢線 紀勢本線とこれから分岐する参宮線・名松線の総称である。線名は昭和34・7・15紀勢西線・紀勢東線全通の際、関西線所属であったこれらの支線を関西線から分離統合、紀勢線として独立させたものである。(高橋昌保)

きせいほんせん 紀勢本線 関西本線亀山から分岐して松阪を経てさらに南下、多気から熊野灘に面する熊野市・新宮を通過して紀伊半島の南端を一周、和歌山線と和歌山に至る延長382.7kmの線と、紀伊由良・由良内間2km、新宮・熊野地間1.5kmの貨物支線を含む総営業キロ386.2kmの線。紀勢線に属し、線路等級は亀山・多気間は乙、多気・紀伊田辺間は丙、紀伊田辺・和歌山間は乙線である。

この線は当初和歌山県と三重県を結ぶ線として計画され、東・西・中線に分かれて工事が起こされ、東線は大正12・3参宮線相可口(現多気)・川添間が開通、紀勢東線と呼称。次いで大正14・8川添・三瀬谷間、昭和9・12三瀬谷・尾鷲間が開通した。一方西線は大正13・12和歌山・箕島間が開通、紀勢西線と呼称。その後西線の建設は南下が続けられ、昭和13・9江住まで開通した。紀勢中線は昭和10・7紀伊勝浦・下里間、昭和11・12下里・串

本間が開通した。紀伊勝浦・新宮間はこれより先に大正元・12新宮鉄道株式会社社線として開通していたが、昭和15・8に至り西線江住・中線串本間が開通、西線と中線が接続することとなったので、この機会に新宮鉄道線を買収するとともに新宮・紀伊木本(現熊野市)間が開通、西線は和歌山・紀伊木本間全通の形をとるに至った。

その後太平洋戦争のため、鉄道建設工事は一時中止され、西線紀伊木本・東線尾鷲間は国鉄自動車により連絡されていたが、戦後鉄道建設の再開とともに再び工事が起こされ、西線は昭和31・5紀伊木本・新鹿間、東線は昭和32・1尾鷲・九鬼間、昭和33・4九鬼・三木里間が開通、昭和34・7・15に至り西線新鹿・東線三木里間が開通、ここによりやく東西線が直結、同時に線名も東西線を廃止し、参宮線の一部亀山・多気(旧相可口)間を加え、列車運行形態も改めて亀山・和歌山間を紀勢本線とした。線名はこの線の経過地である紀伊・伊勢の旧国名によるもので、沿線は観光資源に富み、将来観光路線としての発展が期待されている。(高橋昌保)