

石ヶ瀬川橋梁

いしがせがわきょうりょう

J Rに所属する地方交通線の中で、最も古い歴史を持つ存在は、東海旅客鐵道が経営する武豊線^{たけとよ}で、明治19年（1886）3月1日に開業した。当時、東西両京を結ぶ幹線として中山道鐵道の工事が進められていたけれども、それに要する資材を三河湾に位置する武豊港に陸揚げのうえ、工事現場に輸送する使命を、この線区は課せられていたのである。

当初は仮線の予定で橋梁はすべて木製であったが、着工後半年ほどで計画が変わり、営業線としても使用されるに至った。こうした措置と関連して、明治20年代前半の時点で、大部分の橋梁が、錬鉄製の桁に架け替えられている。以来100年以上にわたって、それらの中のいくつかは、原位置での使用に耐えている。

東海道本線の大府で武豊線のディーゼルカーに乗り換えて武豊に向かうと、まず、東海道本線の下り線を乗り越え、続いて道路と石ヶ瀬川を橋梁で越える。その折に右方に見おろす貨物線の石ヶ瀬川橋梁では、2連の錬鉄製プレートガーダーが丈夫で長持ちを続けている。

明治9年（1876）の大阪-京都間の開業時から使用が始まる錬鉄製プレートガーダーは、明治15年（1882）に来日したお雇い外国人技師長ポーナルによって、まもなく標準設計（当時は定規と言った）の対象になった。こうして供用される作錬式鋳桁（鐵道作業局錬鉄式プレートガーダー）のバリエーションは、径間12ftから70ftに至る一連のシリーズを構成するが、石ヶ瀬川橋梁で見られる2連は、70ft桁である。

武豊線内では、大川、英比川、成岩入江、神戸川、石川の各橋梁にも作錬式鋳桁が原位置で使用されている。これらの中で、石川橋梁の武豊寄り第2連の47ft4in桁が、目立った補強を受けず、おおむね原形を保っている他は、溶接補強されたり、英比川では並列補強されたりしている。

武豊線内での作錬式鋳桁のうち、石ヶ瀬川橋梁の2連を代表格として取り上げたのは、煉瓦積みの橋脚が、基礎の井筒と同形で直径9ftの円形断面をもつ特異な形態を示すからである。錬鉄桁は径間70ftを公称するが、実際の全長は76ftに達している。英比川、石川の両橋梁で使用されている径間が47ft4inの鋳桁も、実際の全長は51ft8inである。

作錬式鋳桁の外見上の特徴では、補剛材と支材が鍛接によってロの字形ラーメンを構成し、補剛材がフランジ山形との接触を避けて折れ曲る点などが目立つけれども、石ヶ瀬川橋梁では、原形にはない対傾構、下横構が添加され、上下フランジには溶接補強を施し、さらに、支点部に補剛材追加がなされている。〔NK〕

開通年月：明治24年（1891）6月

鐵道名・線名・駅間：J R東海武豊線 大府-尾張森岡間

所在地：愛知県大府市

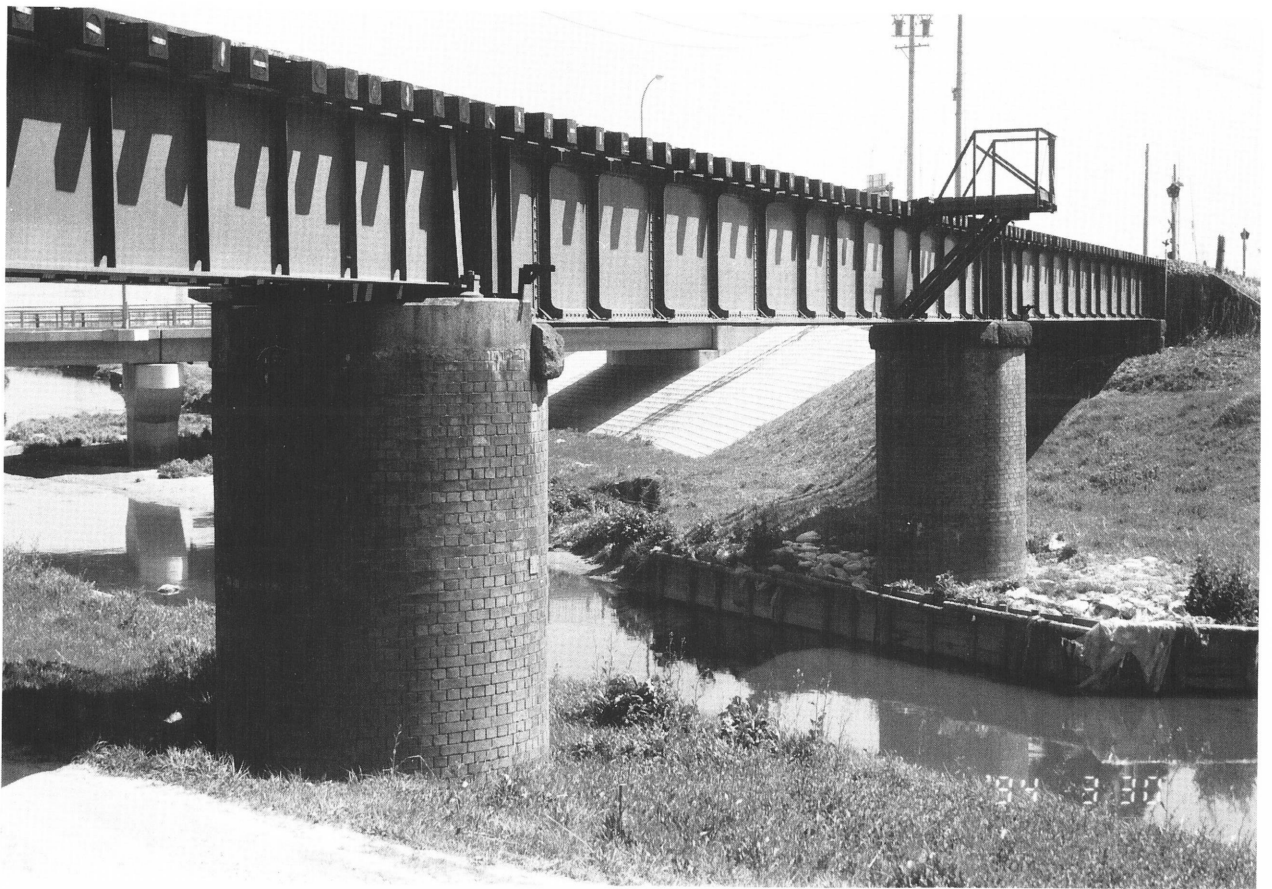
河川名：石ヶ瀬川

橋長・単複の別：50.81 m（橋台前面間長）、単線

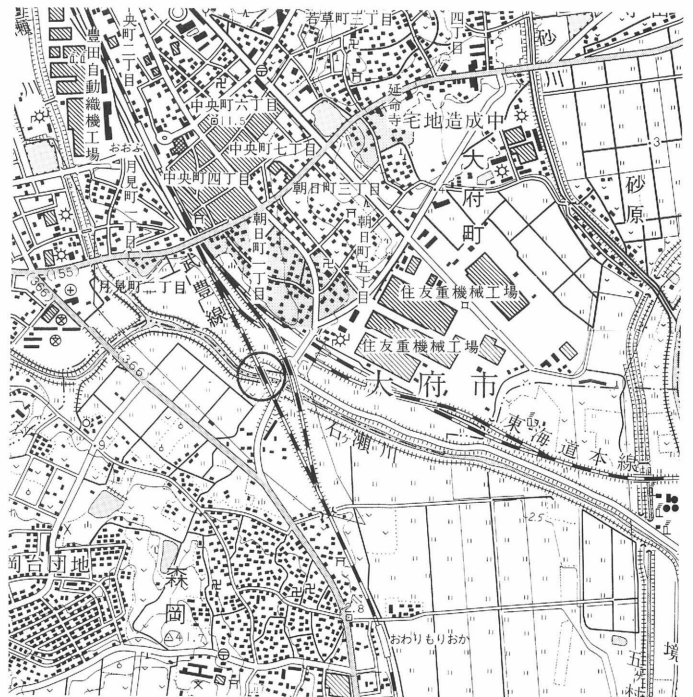
径間数・支間長：① 1 × 15.20 m、② 2 × 22.30 m

第1連は1970年に架け替えたものである。

形式：単線上路プレートガーダー（①溶接桁、②作錬式、溶接補強）



〈1994年3月30日，撮影・中川浩一〉



(1:25,000 鳴海, 刈谷)