

伊予鉄道 石手川橋梁

いよてつどう・いしてがわきょうりょう

四国で最初に開業した鉄道は伊予鉄道で、明治21年（1888）10月18日のことである。東海道線全通の明治22年よりも早い。四国の幹線鉄道網の整備は大正以降ようやく本格化し、県庁所在地間が鉄道で結ばれるのは昭和に入ってからのことであるから、ずいぶん早かったことがわかる。開業当初の蒸気機関車は「坊ちゃん列車」として保存されていて有名であるが、横河原線の石手川公園駅のプラットホームがのっている石手川橋梁も、明治26年、横河原線開通当初からの鉄橋である。

軌間762mmの軽便鉄道の橋としては不釣合なほど立派なものであった。それもそのはず、この鉄橋は九州の筑豊興業鉄道が、現在の筑豊本線遠賀川橋梁などに架設したフル規格鉄道のものと同設計なのである。明治24年（1891）当時の最新形トラスは、九州鉄道の有名なドイツ製のボーストリング形と筑豊のイギリス製ポニープラット形だったが、伊予鉄道としては、後者のイギリス製をそのまま採用したことになる。軽便用としては、設計荷重も建築限界も過大で余裕があり過ぎるものであったが、まさか、昭和6年（1931）の1067mm軌間への改軌、昭和42年（1967）の電化、大型車入線を予測していたわけでもあるまい。

上弦材、下弦材は一本の部材となっているが、垂直材や斜材はピンで結合されている。当時の官設鉄道のトラスでは横桁は等間隔で下弦材の上ののっていたが、このトラスでは、格点ごとに配置されており、支点部の端横桁もある。官設鉄道のものに比べて、より近代的な構造である。

百歳になる現在、片側にプラットホーム、反対側には歩道を設置され、フルサイズの電車が走るとあって、しっかりと補強が施されている。

同じ形のトラスは筑豊のものが、各地の私鉄で再使用されていたが、すべて鉄道が廃止になってしまい、鹿児島交通南薩線加世田駅近くの^{まのせ}瀨川橋梁のみ廃線敷に残っていたが、いまはどうなったであろうか。

なお、伊予鉄道郡中線重信川橋梁には、昭和55年（1980）まで、明治29年（1896）南予鉄道が架けた大変ユニークなダブルワーレントラスが架かっていたが、現在は下路プレーガーダーとなっている。

〔K J〕

開通年月：明治26年（1893）5月7日

鉄道名・線名・駅間：伊予鉄道横河原線 石手川公園駅構内

所在地：愛媛県松山市

河川名：石手川

橋長・単複の別：35.8m（橋台前面間長）、単線

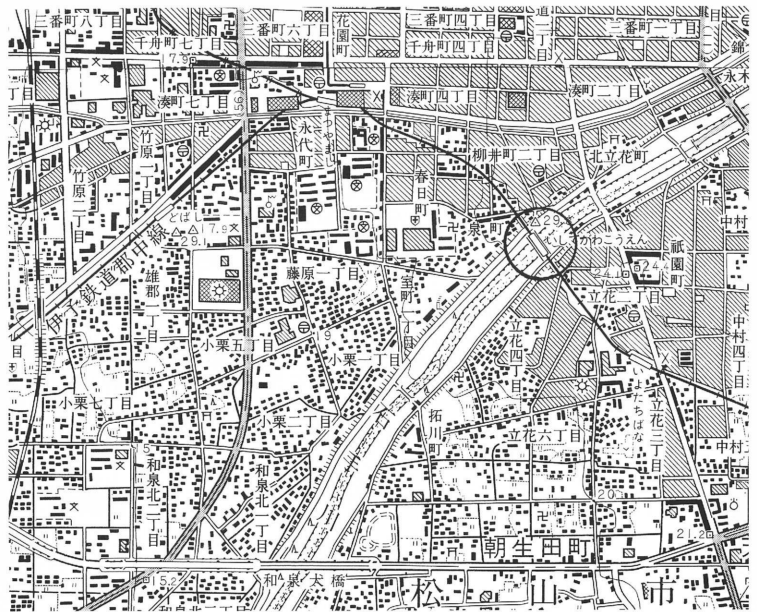
径間数・支間長：①1×31.55m、②1×4.12m

形式：①単線ポニープラットトラス（ピン結合）、②単線Iビーム



左側にプラットホーム、右側に歩道を載せた石手川橋梁

〈1988年6月17日，撮影・小西純一〉



(1:25,000 松山北部，松山南部)