

## 江ヶ崎跨線道路橋

えがさきこせんどうろきょう

操車場や車両基地は、大きな面積をとるため、どうしても既設道路の支障になることが多い。また、それを機会に道路網の再編成や将来に向けての計画道路が立案されることも多く、跨線橋という形で道路橋が架けられることがしばしばある。

このような跨線道路橋は、原因者として鉄道側の負担で架けられるのが一般的であるが建設費の節減などをはかって、撤去された鉄道用の橋梁を転用することが広く行われた。ここに紹介する江ヶ崎跨線道路橋も、この種の橋梁の一つである。

かつての鉄道貨物の輸送は、操車場で中継するシステムを採用していたため、大小の貨車操車場が全国に散在していたが、新鶴見操車場はとくに大きく、面積82万㎡におよぶものであった。

この操車場は、品川操車場の移転と、横浜の高島操車場の救済をねらって計画されたもので、大正13年(1924)着工、第1期工事は昭和4年(1929)に、第2期工事は昭和12年(1937)に、それぞれ完成した。

操車場を横断する道路には、ちょうど撤去時期を迎えた古い鉄道用トラスを転用・改造した跨線橋が設けられた。

- 1) 御幸跨線道路橋 : 100ft単線ポニーボーストリングワーレントラス1連
- 2) 鹿島田跨線道路橋 : 錬鉄製 100ft単線ポニーワーレントラス6連
- 3) 小倉跨線道路橋 : 100ft単線ポニーボーストリングワーレントラス7連
- 4) 江ヶ崎跨線道路橋 : 錬鉄製 100ft複線ポニーワーレントラス1連、  
200ftプラットトラス2連

この最後のものが、表題に取り上げるものである。

江ヶ崎跨線道路橋の200ftプラットトラス2連は、日本鉄道海岸線の田端-土浦間開業時(明治29年<1896>)に隅田川で使用されたもので、現在の2代目に架け替えられたときに転用されたものである。

ハンディサイド社製のトラスの特徴については、別掲の穂高川橋梁のところで述べたが、複線用のものは隅田川だけである。基本的な設計手法は、単線用のものと変わらないが、やはり大きくて見栄えがし、とくに橋門構と対傾構が美しい。

この橋梁は、新鶴見操車場のシンボリックな存在であったが、肝心の操車場は、昭和59年(1984)にヤード方式の廃止によりなくなってしまい、ひとり取り残された感じである。なお、隣接の100ftポニーワーレントラスも同じ水系の荒川に架かっていた東北本線荒川橋梁(2代目)からの転用である。 [NY]

竣工年月：昭和4年(1929)

跨越対象：JR東日本 東海道線(貨物線)新鶴見信号場構内

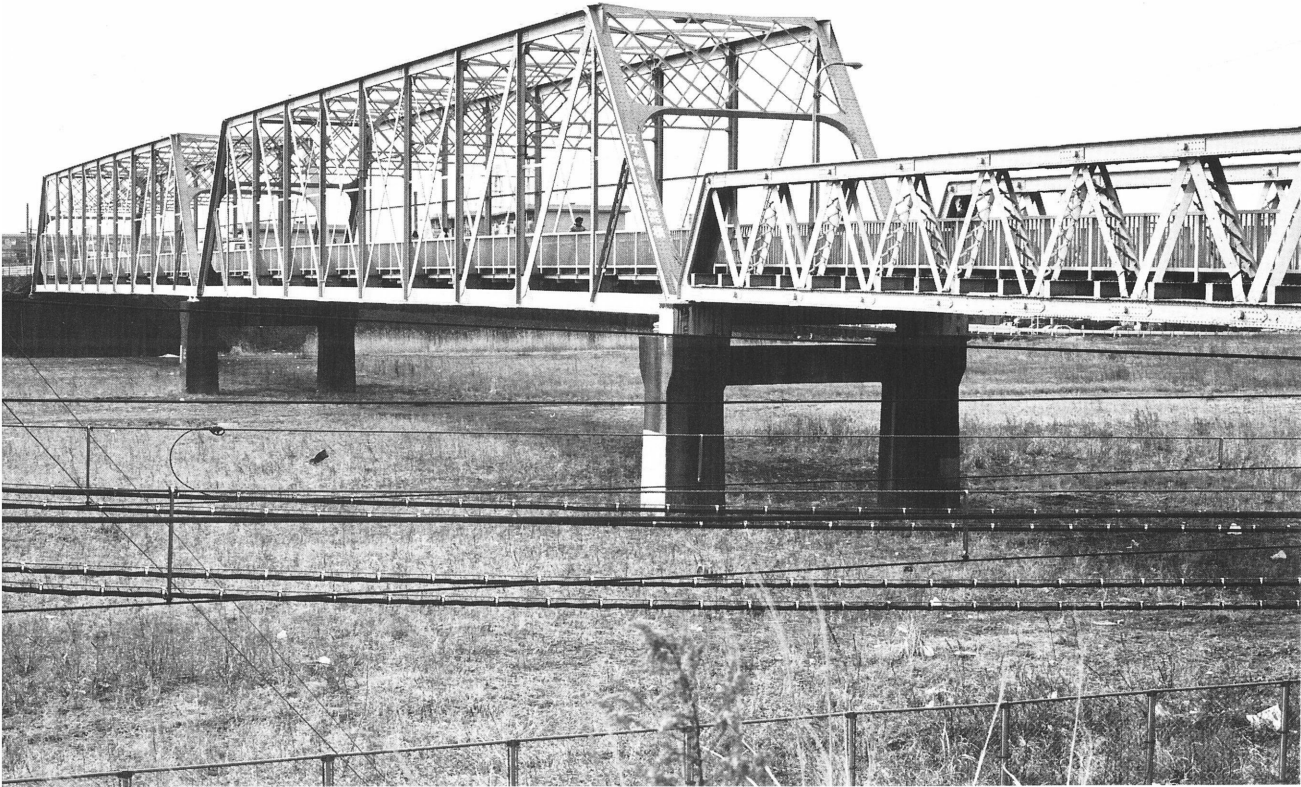
所在地：神奈川県横浜市鶴見区

橋長・幅員：178.7m×5.5m

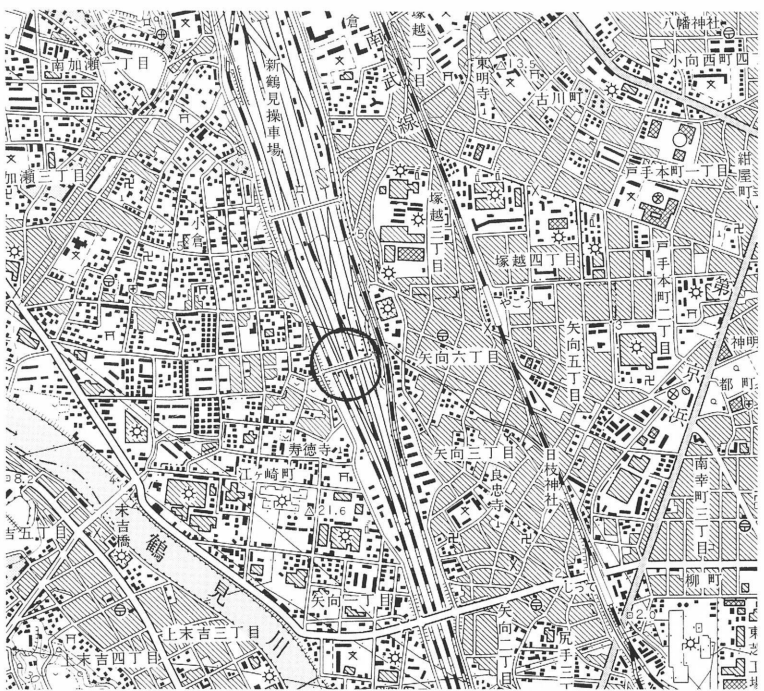
径間数・支間長：①2×62.7m、②1×30.18m、③1×15.68m

形式：①下路プラットトラス(鉄道時代複線)、②ポニーワーレントラス

(ピン結合、鉄道時代複線)、③下路プレートガーダー



〈1994年2月，撮影・西野保行〉



(1:25,000 川崎)