

近江鉄道 愛知川橋梁

おおみてつどう・えちがわきょうりょう

東海道新幹線で米原 - 京都間を通り抜けるおり、しばらくの間、単線の鉄道が並行して走る状況を、眼にとめた人がおられるだろう。2両編成、時には単車で走る電車が、時たま通るこの線路は、西武鉄道グループに属する近江鉄道である。

明治31年（1898）の開業だから、まもなく100年を迎えるこの鉄道は、当初は蒸気機関車で客車や貨車を動かしたが、大正14年（1925）から旅客輸送を電車に切り替えている。現在は貨物列車を廃止し、輸送需要の少ない区間では、レールバスが使われている。

琵琶湖にそそぐ中小河川を幾度か渡る近江鉄道では、愛知川にプレートガーダーとポニーワーレントラスを組み合わせた橋梁を架設する。その状況は、東海道新幹線の車窓からも観察できる。ポニーワーレントラスでは、上下弦材と傾斜する端柱が鋸接されて一体構造のフレームを構成し、アイバーの斜材が弦材にピンで接合されている。それは、官設鉄道が大阪 - 京都間に架設以来、明治40年代初めまで、各地に架設し続けてきた「ポータル形」ポニーワーレントラスから受けた影響をしのばせるけれど、設計は、帝国大学教授から関西鉄道社長に転じた白石直治と、のちに鉄道院に移ることになる那波光雄によるものである。

関西鉄道は、明治22年（1889）に開業し、草津 - 名古屋間を開通させた後、柘植から奈良に至る区間を建設するおり、明治30年（1897）、木津川に、白石直治と那波光雄の設計になる200ftプラットラス1連と94ftポニーワーレントラス（右60度斜橋）を架設する。愛知川橋梁のポニーワーレントラスは、これを直橋に改めた設計である。

官設鉄道のポニーワーレントラスと基本的構造は同じだけれども、床組は相違し、背の高い横桁が各格間に1本ずつ下弦材の上ののり、I形鋼の縦桁が腹部に接合する。また、上弦材と横桁を結ぶ隅控え構の取付けに特色がある。上弦材に、リボン状の構図に製造年（1897年）、会社名（A. Handyside）、所在地（Derby & London）を陽刻した製作銘板が取り付けられている。

近江鉄道が愛知川 - 八日市間を開業以来、原位置に原型のまま架かっていて、現役という、丈夫で長持ちの典型である。隣接するプレートガーダーも、補剛材上下端がフランジ山形との接触を避けて折れ曲り、カバープレートともリベット接合する構造を持つイギリス流であり、これを支える橋脚も開通当初からの切石積のものである。〔NK〕

開通年月：明治31年（1898）7月24日

鉄道名・線名・駅間：近江鉄道本線 愛知川 - 五箇荘間

所在地：滋賀県愛知川町、五箇荘町

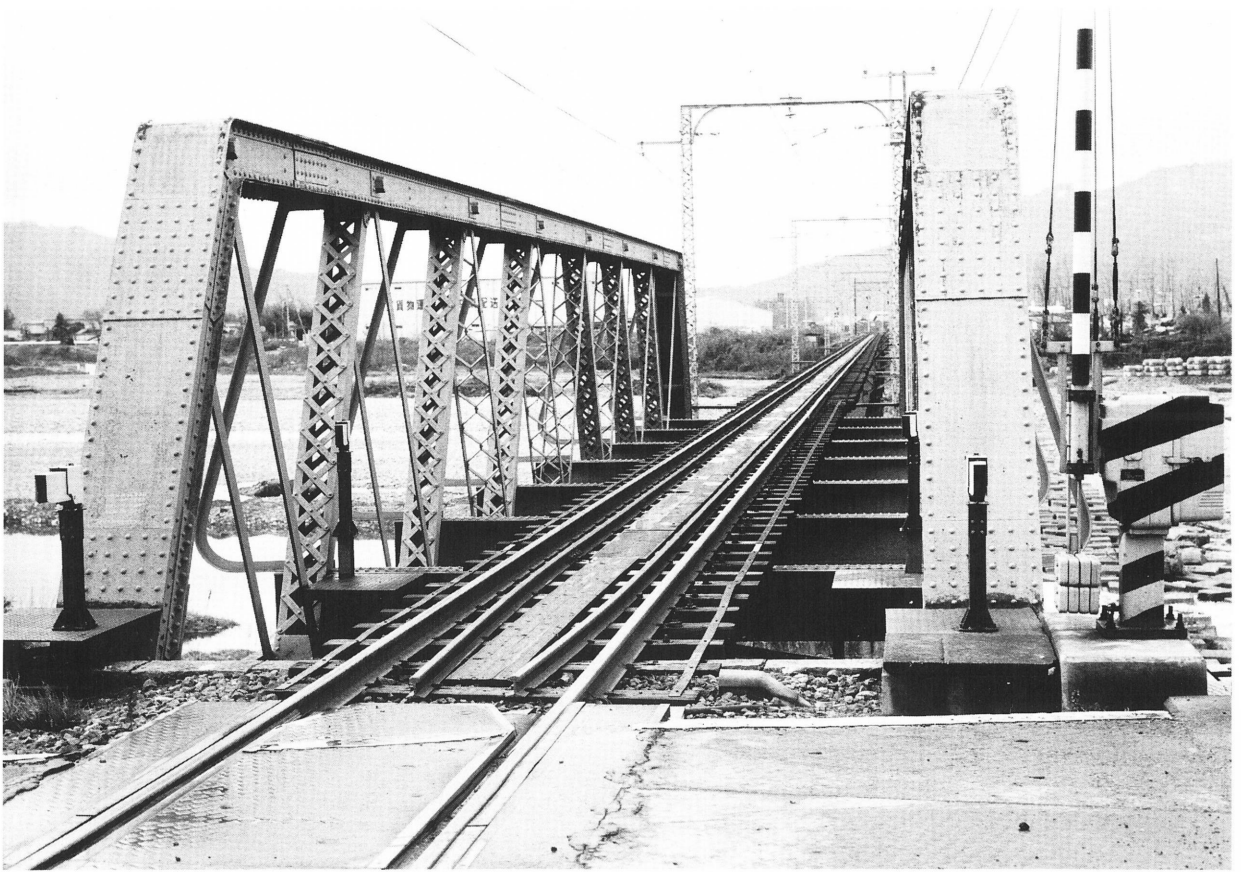
河川名：愛知川

橋長・単複の別：239 m（橋台前面間長）、単線

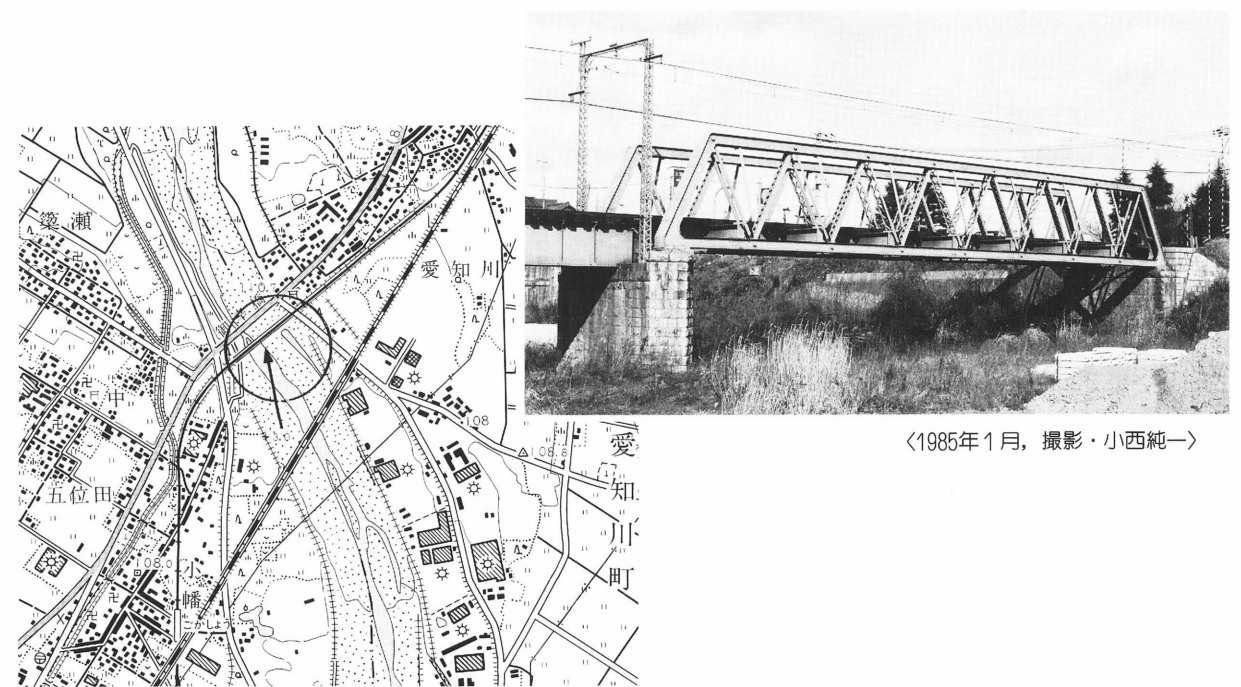
径間数・支間長：① 1 × 30.074 m、② 9 × 22 m

形式：① 単線ポニーワーレントラス（ピン結合）、

② 単線上路プレートガーダー（イギリス式）



〈1991年2月，撮影・中川浩一〉



〈1985年1月，撮影・小西純一〉

(1:25,000 八日市)