

## 宮川橋梁

みやがわきょうりょう

日本の鉄道には、神社・仏閣などへの参詣を目的として敷設されたものが多い。何々参宮鉄道と銘打ったものがその代表例であるが、何も冠さない単に「参宮鉄道」といえば、神社の代表格、伊勢神宮への参詣を目的とした鉄道を示すことになるのは、後に電気鉄道として開通した「参宮急行電鉄」の場合もそうである。

この伊勢神宮への参詣を目的とした鉄道は、昭和5年(1930)時点で国鉄の参宮線、伊勢電気鉄道、参宮急行電鉄(後二者は会社としてはその後合併)の3本を数え、これらがすべて宮川に橋梁を架けて渡っていた。しかし、いかに国家的信仰の対象への鉄道としても、施設としては過剰で、第二次世界大戦遂行に際して鉄道用資材の不足に対処するため、伊勢電気鉄道の建設にかかる新松阪-大神宮前間は、関西急行鉄道時代の昭和17年(1942)に廃止されてしまった。したがって現在河口近くの宮川を渡っている鉄道橋は、JRと関西急行鉄道の後身である近鉄の二つであり、ここで取り上げるのは前者の方である。

まず、この橋梁を架けた「参宮鉄道」の起源であるが、JR関西本線の前身である関西鉄道に接続して伊勢神宮への参詣客を運ぼうとして発起された南勢鉄道に端を発する。この鉄道の出願は、井上勝鉄道局長官の不要不急との意見で却下されるが、その後、渋沢栄一、大倉喜八郎などの有力者を加えた参宮鉄道が出願したところ、今度は態度がコロッと変わって早々に免許され、まず津-宮川間が明治26年(1893)に開通、この宮川を渡る区間は同30年に開通して、津-山田間が全通した。

宮川には、支間105ftの上路プラットトラス11連が架設された。この時点では、プレートガーダーは80ftどまりであったのでトラスにしたことは理解できるが、どうも解せないのは、なぜ上路トラスにしたかということと、主構中心間隔を5ft2in(1.58m)というプレートガーダー並みの狭さにしたかということである。桁高は7ft(2.13m)しかなく、また細かく15パネルに割っていることなどからして、どうもトラスとプレートガーダーの中間的なものを狙ったような気がする。複線化時の総幅の減少と、次の取り替え期には、プレートガーダーに置き替えられるようにとでも考えたのであろう。技術的系列は依然として不明で、設計者も製作者も今のところわかっていない。

しかし現実には、プレートガーダーには置き替えられず、プラットトラスをダブルワーレン状に補強することで延命され、現在に至っている。この補強は、第二次世界大戦中に2連、戦後に9連と2回にわけて行われた。

参宮線には、今は東京からの直通急行はなくなったが、近年新型のディーゼルカーが投入され、「花やか、さわやか参宮線」をキャッチフレーズに大いに活性化が図られている。

〔NY〕

開通年月：明治30年(1897)11月11日

鉄道名・線名・駅間：JR東海 参宮線 宮川-山田上り間

所在地：三重県小俣町、伊勢市

河川名：宮川

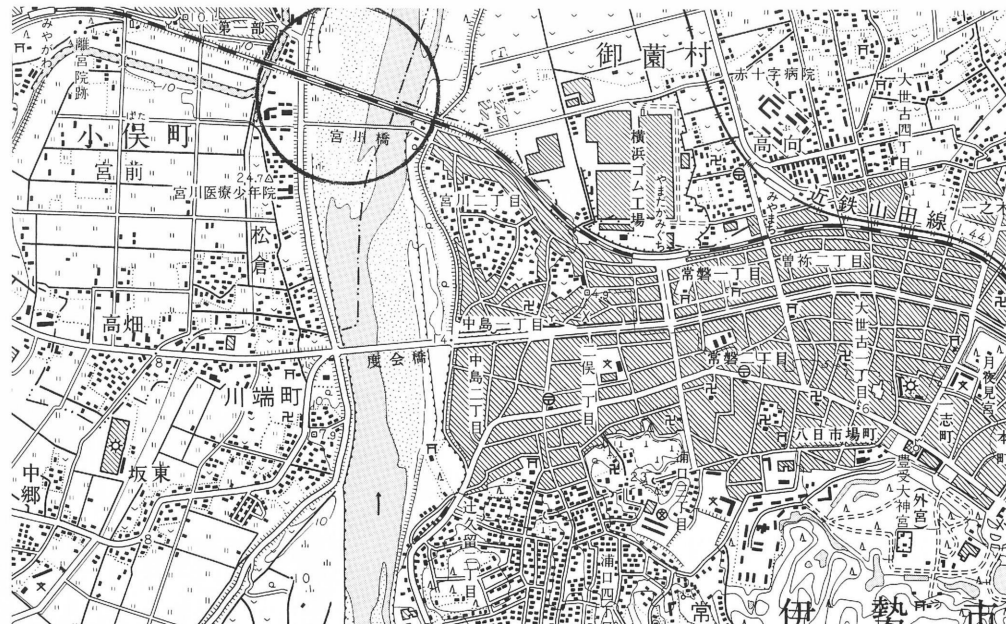
橋長・単複の別：458.11m(橋台前面間長)、単線

径間数・支間長：①1×13.10m、②1×19.23m、③11×31.80m④4×12.89m、⑤1×9.72m

形式：①②④⑤単線上路プレートガーダー、③単線上路プラットトラス(後にダブルワーレン状に補強)



〈1993年1月，撮影・西野保行〉



(1:25,000 伊勢)