

向野跨線橋

こうやこせんきょう

下り新幹線が名古屋駅に入る少し前、車窓から西の方に、照明鉄塔を載せた大きな鉄橋のシルエットが遠望される。まるで針金細工のように見えるこの橋が、関西本線や車両基地の上に架かる向野跨線橋である。昭和5年（1930）の開通で、名古屋機関区が当地に移転するのにもなって、新設されたのである。このような、車両基地や操車場などの設置にともなう跨線道路橋の建設は、鉄道側が行ない、鉄道から撤去された橋桁を改造して架設することが多かった。向野跨線橋もその例である。

新橋－横浜間鉄道開通以来、日本の鉄道は外国人技術者の指導の下で建設が進められた。明治25年（1892）から官設鉄道の建設師長職にあった英国人のポーナルが帰国するのが明治29年だが、1886年にイギリスを抜いて世界一の鉄鋼生産国になったアメリカ合衆国は、この頃から日本に鉄鋼や工業製品を大量に供給しはじめる。官設鉄道も各私鉄もそれまでのイギリス製に代わり、アメリカ製のレール、機関車、橋桁などを使用するようになった。この跨線橋の桁もそうしたアメリカ製のひとつ、京都鉄道がアメリカの橋梁メーカー、AアンドP・ロバーツ会社のペンコイド工場に設計・製作させたものである。

保津川下りの邪魔にならないように配慮して、支間長280ft（85.3m）という、日本一の長さを採用した。当時、官設鉄道の桁の最大は208ft（63.4m）であったから、かなり思い切った長さであった。大鉄橋の出現に保津川下りの観光客は驚いたに違いない。

京都鉄道は明治40年（1907）に国有化され、この橋桁は昭和3年（1928）まで使用された後、撤去された。比較的早く撤去された理由は、大正11年（1922）4月3日、この橋付近で脱線した列車がそのまま橋上へ進入して橋桁に衝突し、橋桁が損傷したためである。車両の一部は河中に墜落し、死傷者多数を出す大事故となった。トラス桁は垂直材と端柱が湾曲し、横桁も縦桁も屈曲するなどのかなりの損傷を受けた。応急修理を行なうと同時に、本復旧に着手し、設計荷重の大きな新しいトラスに取り替えられた。撤去された桁は、新設される車両基地をまたぐため径間を必要としていた、この向野跨線橋に転用されたのである。転用に際して道路幅に合わせて橋の幅を拡げ、コンクリートの床版を載せるなどの改造が施されている。なお、左右各1本の垂直材に、修理部分と見られる継ぎの当たった部分がある。

もとの保津川に架かっていたのが約30年だったのに対して、向野跨線橋として風雪に耐えること64年でずっと長い。現存する19世紀のトラス桁としてはわが国で最大スパンを誇っている。

〔K J〕

竣工年月：昭和5年（1930）5月

所在地：名古屋市中村区

跨越対象：JR東海 関西本線、名古屋車両区、近鉄名古屋線

橋長・幅員：JR部分のみ 119m（径間長の合計）×5.5m

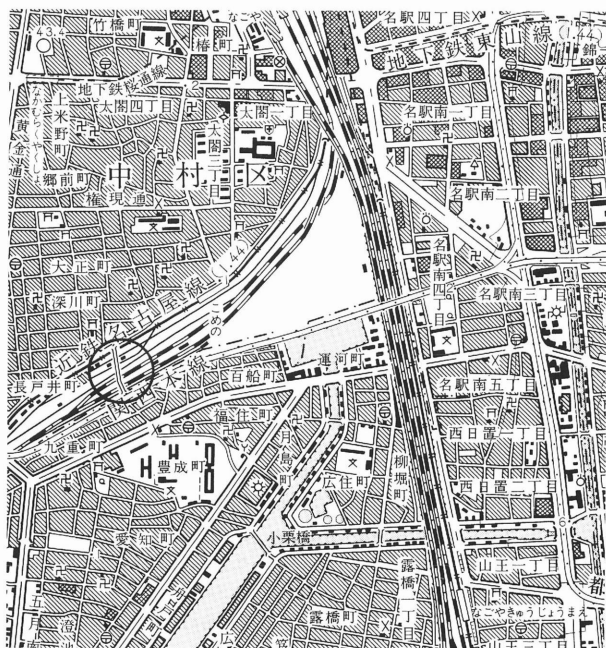
径間数・支間長：JR部分のみ①1×85.349m、②1×（17.140m+18.750m）（JR部分のみ）

形式：JR部分のみ①下路曲弦プラットトラス（ピン結合）、②2径間架け違い下路プレートガーダー（明治年間製作のイギリス式上路桁を改造）



照明塔をのせたトラスとプレートガーダーからなる向野跨線橋。

〈1993年1月30日，撮影・小西純一〉



(1:25,000 名古屋南部)