

## 南海電気鉄道 紀の川橋梁

なんかいでんきてつどう・きのかわきょうりょう

日本で二番目の私設鉄道であった阪堺鉄道を継承する南海鉄道は、難波（大阪）-大和川間の開業を皮切りに、線路を順次南へと延ばし、明治31年（1898）10月22日、紀の川右岸に位置する和歌山北口に到達した。とはいえ、和歌山の市街地は、対岸に位置し、事態は隔靴搔痒の状況にあった。

市街地に直接乗り入れるには、架橋が絶対に必要となるけれども、その位置は河口に近く、広い川幅が、多額の工事費を積算させたのである。

280万円の資本金で発足した南海鉄道は、和歌山北口へ到達した時点で400万円に増資されたが、紀の川架橋を中心とする線路延長工事を実施するためには、さらに100万円の資本金を上積みしなければならなかった。

紀の川橋梁の主体を構成するのは、径間200ftの曲弦ブラットトラス3連である。計画が進められた時点では、鉄道用トラス桁の設計はイギリス流からアメリカ流へと移り、官設鉄道では、標準設計に則る「クーパー桁」が多くの線区で架設されていた。けれども、関西地区で明治30年代に開業した阪鶴、京都、紀和の3私設鉄道では、アメリカ流の方式であっても、設計・製作を別個にアメリカの橋梁メーカーに委ねている。

南海鉄道紀の川橋梁のトラス桁は、紀和鉄道（JR和歌山線の前身）が、明治33年（1900）に、架設した紀の川橋梁の200ftトラスと同じもので、三井物産を介してアメリカン・ブリッジが製作したものである。

トラス桁は、南清が作成した阪鶴鉄道の示方書と同じ示方書によっている。上弦材は放物線を構成し、下弦材は支点寄りの第1、第2格間が一体の箱形断面で、他はアイバーになっている。このような下弦材の構成は「クーパー桁」にも共通する様式で、AREA（アメリカ鉄道保線協会）の規定に合致する。

南海鉄道紀の川橋梁（延長2057ft）は、明治36年（1903）3月竣工し、和歌山北口-和歌山市間の開通に貢献した。以来、90年に近い歳月の経過にもかかわらず、煉瓦造の橋脚も健在で、開通当時の姿をよく残している。南海鉄道は、明治44年（1911）11月に難波-和歌山市間の電化を完成し、以来、列車の主体は荷重の軽い電車になったけれども、長年月の使用によく耐える状況は、設計、施工と保守が適切だった事情にもよっていよう。

大正11年（1922）12月に実施された紀ノ川-和歌山市間の複線化工事に際して、上流側に1線を増設し、鉄道院が山陰本線江川ごうのかわなどに架設したのと同じ、2格間を直線で結ぶ無骨な上弦材をもつワーレントラスが付加された。以来、当初架設のトラス桁は上り線用となっている。橋門構にわずかな改造が見られる以外は原形をよく止めるが、銘板は失われている。

〔NK〕

開通年月：明治36年（1903）3月21日

鉄道名・線名・駅間：南海電気鉄道 本線 紀ノ川-和歌山市間

所在地：和歌山県和歌山市

河川名：紀の川

橋長・単複の別：627m（橋台前面間長）、複線

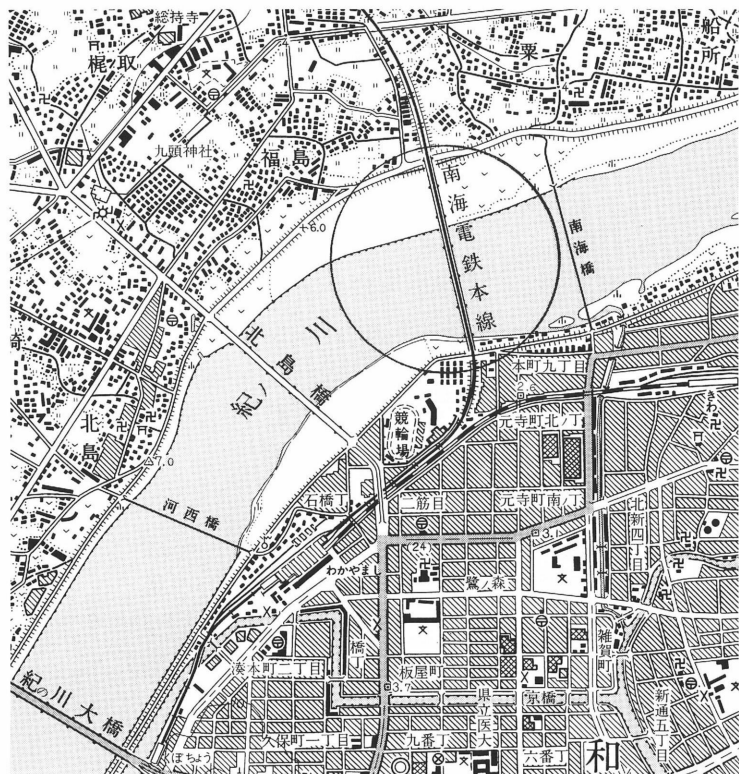
径間数・支間長：①16×22.15m、②3×62.103m、③3×22.15m

形式：①③単線上路プレートガーダー、②単線下路曲弦ブラットトラス（ピン結合）（上り線）



手前は上り線（1903年開通・現用）

〈1988年1月30日，撮影・小西純一〉



(1:25,000 和歌山)