

阪堺電気軌道 大和川橋梁

はんかいでんききどう・やまとかわきょうりょう

阪堺電気軌道は、明治44年（1911）から翌年にかけて開通した、大阪と堺を結ぶ路面電車で、庶民の足として親しまれている。路面電車といっても、線路は専用の軌道敷に敷設された区間が多く、大阪と堺の境となっている大和川を渡る本橋梁も専用軌道区間にある。路面電車専用の橋としては格段に立派な橋で、大和川の静かな水面に影を映す赤錆色の鉄橋の上を、新旧いろいろな路面電車が軽やかに渡って行く。

この橋は他の鉄道ではあまり見られないいくつかの特徴を持っている。

まず橋を支えている橋脚が、煉瓦造りでもコンクリート製でもなく、2本の鉄柱できていることである。ここで、3本見えるうちの最上流側の1本は、水道管を支えるためのもので、この橋には直接関係はない。この橋だけでなく、少し上流の南海電気鉄道高野線の大和川橋梁も同形式の橋脚であるし、少し下流の南海本線の大和川橋梁も旧橋はそうであった。同形式の橋脚が、少し離れてはいるが、3橋ならんでいたのである。

鉄柱橋脚を使用した鉄道橋としては、かつて、明治7年（1874）開通の大阪－神戸間の下十三川、下神崎川、武庫川各橋梁、明治10年（1877）開通の六郷川橋梁、1887年開通の長良川橋梁などがあった。このうち、明治24年（1891）の濃尾地震のとき、長良川橋梁は鑄鉄製の橋脚が傾いたり、折れたりしたために落橋したが、煉瓦造り橋脚の揖斐川橋梁と木曾川橋梁では、橋脚に亀裂が入ったものの、落橋を免れている。この経験からか、官設鉄道ではそれ以後、鉄柱橋脚はほとんど使用されていない。私鉄での使用例も少なく、大和川の3橋は目立つ存在であった。

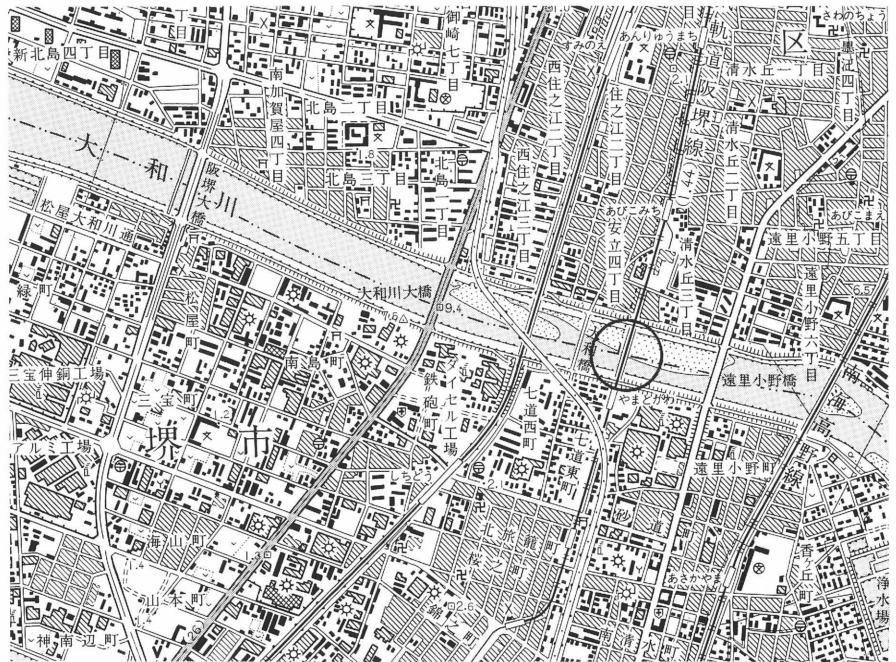
次に、桁が複線下路式のプレートガーダーであることである。プレートガーダーは全国的に見ると、単線上路用のものが大多数で、下路用のものは少なく、複線下路用で、しかも2主桁となるとごく少ないのである。さらに当時すでにアメリカ式に移行しつつあった時期に、カバープレートの幅が広く、補剛材が上下端で湾曲しカバープレートにもリベットで接合されているイギリス式であるのも興味深い。主桁と横桁の間の隅控の細工もイギリスの流儀である。主桁端部を丸くまるめて、カバープレートで覆っているのは、力学的というより、外観的に大きなプラスとなっている。クラシックな桁と橋脚のデザインがよく調和した橋といえよう。

また、横河橋梁製作所大阪工場で明治44年（1911）に製作したことを示す立派な銘板がついていることも、この橋の価値を高めている。 [K J]

開通年月：明治44年（1911）12月1日
 鉄道名・線名・駅間：阪堺電気軌道阪堺線 我孫子道－大和川
 所在地：大阪市住吉区、大阪府堺市
 河川名：大和川
 橋長・単複の別：198.57 m（橋台前面間長）、複線
 径間数・支間長：①1×18.288 m、②7×21.336 m、③1×18.288 m
 形式：①②③複線下路プレートガーダー



〈1991年2月14日，撮影・小西純一〉



(1:25,000 大阪西南部)