

## 澱川橋梁

よどがわきょうりょう

「斯くして気遣れたる大工事も幸ひに天帝の御加護に依り僅々1箇年足らずの短日月を以て10月末無事竣工を告げたり」

これは、奈良電気鉄道（現近鉄京都線）の澱川橋梁の工事責任者、関場茂樹が、他2名とともに、工事概要を土木学会誌に発表したときの結びの言葉の一節である。

このようにしてまで急いだのは、昭和3年（1928）11月10日より十数日間にわたって京都御所を中心としておこなわれた、御大典ごたいてんに間に合わせなければならなかったからである。このために頑張った新京阪鉄道は11月1日に、奈良電気鉄道は桃山御陵以南は11月3日に何とか開通したが、京都までは11月15日となってしまった。ぎりぎりです間に合わせるのは、日本のお家芸というべきか。

もともと奈良と京都を結ぶべく発起された奈良電気鉄道（発起人）が免許を得たのは大正11年（1922）で、会社が設立されたのは大正14年（1925）、直接には御大典を意識してはいない。あくまで奈良-京都間の電車による直結で国鉄奈良線をカバーし、木津川左岸地区に対するサービスをおこなおうというものであった。

この会社は昭和2年（1927）9月より工事に着手し、南側の西大寺-小倉間は順調に工事を進めることができたが、御大典が近づく中で、大久保-伏見間のルート選定、宇治川（澱川）の架橋方法、桃山御陵参道との交差問題にともなう伏見町地内の地平・高架・地下の選択、同じく京都市内の高架・地下の選択、京都のターミナル位置の選定等、難問が続出してくる。これらを短期間に解決した交渉力と工程管理能力には驚かざるを得ない。

ここに取り上げる澱川橋梁は、もともとはプレートガーダー70ft 6連、40ft 2連の計画であった。しかしこの架橋地点が工兵隊の架橋演習地帯で、橋脚等の障害物があると困るという意見が陸軍当局（工兵第16大隊長石井大佐）より出、いろいろ陳情してみたものの聞き入れられず、時間切れに近いことから、1スパンで渡ることに踏み切った。

設計は関場茂樹、支間長540ftちょうどの、曲弦ペティットトラス、主構中心間隔32ftの複線桁である。この径間長は前記論文によれば、「我国3000年の光輝ある歴史に培われたる大和民族の魂は我が社をして此の一大決心を敢て爲さしめたり」という決断の結果であった。

しかし主要材料は、どうしても大和民族の手に負えず、アメリカのベスレヘムスチール社に電報で発注、2か月半後には神戸へ入港、川崎造船所にて製作を開始し、仮組立抜きで現場架設に入った。鋼材は川舟により淀川をさかのぼって運搬した。

実質6か月半で無事竣工にもち込まれたこの橋梁は、わが国民営鉄道史上の一大金字塔で、いまだに単純トラスの鉄道橋としては最大の支間を誇っている。 [NY]

開通年月：昭和3年（1928）11月3日

鉄道名・線名・駅間：近鉄 京都線 桃山御陵前-向島間

所在地：京都市伏見区

河川名：宇治川

橋長・単複の別：162.4m（橋台前面間長）、複線

径間数・支間長：1×164.6m

形式：複線下路プラット分格トラス（ペティット〈ペンシルベニア〉トラス）



〈1986年3月，撮影・高橋 弘〉



(1:25,000 京都東南部)