

関西鉄道 ⑥ 揖斐長良川と木曾川の架橋

西羽 晃

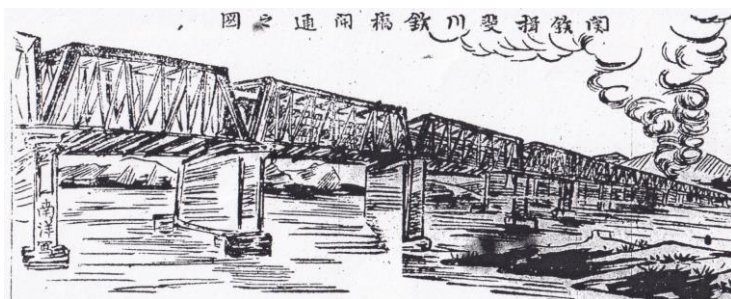
前回に書いたが、明治 28（1895）年 5 月 24 日に桑名駅は現在の場所で開業した。同時に前ヶ須（同年 11 月 7 日に弥富と改称）駅、蟹江駅、名古屋駅も開業した。揖斐長良川と木曾川に架橋され、名古屋と桑名が鉄路で結ばれたのは、同年 11 月 7 日だった。有史以来、伊勢（三重県）と尾張（愛知県）が船に頼らずに往来できるようになった。揖斐川橋りょう（揖斐長良川）は 994m、木曾川橋りょうは 866mで、当時としては日本最大の鉄橋工事だった。

両鉄橋は関西鉄道社長の白石直治の指導の許に、揖斐川橋りょうは那波光雄が設計監理し、工事を吉田組が請け負った。木曾川橋りょうは菅村弓三が設計監理し、工事は鹿島組が請負い、下請けの西松桂輔が施工した。桑名と前ヶ須に工事用の製鉄場・材料工場などを設けた。

軟弱な地盤で、45メートル掘っても固い地盤には達しなかったが、技術的にそれ以上に埋めることが困難で、不十分な基礎となった。橋脚の沈井には、我が国で初めての鉄製楕円筒を用い、橋桁はイギリスのパテントシャフト社製が使用された。川の中に橋脚を建てるので、水が流れにくくなって洪水の原因なることを恐れて、長島北部の村では反対運動も起きた。しかし運動は警官隊によって鎮圧され、明治 28 年 10 月 30 日に竣工式を行い、船津屋で祝宴を開いたが、雨天のため、余興である獅子舞、桑名芸者による手踊り、相撲、ニワカなどは同月 31 日に実施された。そして開通したのは同年 11 月 7 日だった。



この写真は揖斐川橋りょう竣工記念写真で、  
撮影したのは桑名の笛橋堂写真館である（鉄道総合技術研究所所蔵）



明治28年10月7日付『扶桑新聞』

両鉄橋が出来る前は揖斐長良川及び木曾川は無賃の船で連絡し、長島地内は  
人力車で接続したが、人力車は不要となったため車夫たちは失業した。

揖斐川橋りょう及び木曾川橋りょう以外の小さな鉄橋は開通当時から多少補  
強されているものの、120年あまりの今も列車の運行を縁の下で支えている。



現在も残るレンガ積みの鉄橋 左は播磨川橋りょう 右は南沢橋りょう