

## 関西鉄道の鉄橋

西 羽 晃

明治 28 (1895) 年 5 月 24 日に桑名駅が開業したことは前々回に書きました。桑名～名古屋間の敷設は明治 26 年 4 月 4 日付で政府から許可されました。その中で最大の工事は木曾川及び揖斐長良川の鉄橋 (橋梁) でした。木曾川鉄橋は 866m、揖斐長良川鉄橋は 994m で、当時としては日本最大の鉄橋工事でした。設計は関西鉄道会社社長の白石直治 (1857—1919) でした。彼はアメリカに留学し、橋梁設計を学んでいました。彼の下で木曾川は菅村弓三、揖斐長良川は那波光雄が当たりました。二人とも白石の教え子で帝国大学卒業と同時に入社しました。

工事は木曾川は鹿島組が請負い、下請けの西松桂輔が施工しました。揖斐長良川は吉田組が請負ました。工事のために桑名と前ヶ須 (弥富) に製鉄場・材料工場などを設けました。

軟弱な地盤で、45メートル掘っても固い地盤には達しませんでした。技術的にそれ以上に埋めることが困難で、不十分な基礎となりました。

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。川の中に橋脚が建てるので、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。しかし反対運動は警官隊によって鎮圧された。そして明治 28 年 10 月に竣工し、30 日に竣工式を行い、船津屋で祝宴を開いた。その日は雨天のため、余興の行事である (獅子舞、桑名芸者による手踊り、相撲、ニワカなど) は 31 日に実施された。

両鉄橋は明治 28 年 11 月 7 日から開通し、初めて伊勢 (三重県) と尾張 (愛知県) とが船に頼らずに通行できるようになった。

関西鉄道は明治 40 年に国有化され、関西本線となった。両鉄橋は基礎が固い地盤に達していなかったため、その後の輸送量の増加、特に重い貨物車両に耐えられなくなり、昭和 3 (1928) 年に新しく建てられた。旧鉄橋は暫く放置されていたが、伊勢電鉄 (現在の近鉄) に払い下げられた。この鉄橋は昭和 20 年 7 月 24 日にアメリカ軍の爆弾で、一部が破壊されて、半年ほどは近鉄線は国鉄の鉄橋に乗り入れしていた。近鉄線の鉄橋は昭和 21 年に復旧し、昭和 34 年まで使用された。

昭和 3 年の鉄橋は単線であったため、輸送量の増加により、複線化した新しい鉄橋が建設され、昭和 52 年 1 月 31 日から使用され、昭和 57 年 5 月 17 日からは電化された。

桑名市上之輪にあるJR下り線の播磨川橋梁は明治の建設当時のレンガ積みであり、補強されているものの、120年間も縁の下で鉄道を支えているのである。



レンガ積みの播磨川橋梁



JR桑名駅の1番ホーム 下部は開業当時のレンガ積み

#### 参考文献

「鉄道省文書」(国立公文書館所蔵)

前田裕子著『ビジネス・インフラの明治—白石直治と土木の世界—』（名古屋大学出版会、2014年）  
『新愛知新聞』、『扶桑新聞』  
「桑名駅をめぐる小論—桑名駅開業百周年によせて—」（西羽晃 『桑名市博物館紀要第5号』所収 1997年）