



JR関西本線の
煉瓦橋梁

Author: 張子の虎



Who is author?

張子の虎

大阪は高槻に住む中学三年生。
生徒会副会長兼、剣道部部長。

地図で見つけた旧道を赤ペンで
なぞるのが好き。帰省の度に、ト
ンネルの手前で分岐する旧道を目
で追っていました。

愛機はGIANTのOCR3。



路線沿革

関西本線は名古屋駅よりJR難波駅に至る鉄道路線で、日々通勤や通学に活躍している。

前身は関西鉄道で、官営鉄道東海道本線のルートから外れた旧東海道沿いの地域を東海道本線と連絡する目的で開業した。明治31年には現在の片町線の礎となる浪速鉄道と城河鉄道を合併し、名古屋駅から大阪府下の網島駅間を開業した。

その後明治33年、明治25年に奈良～湊町駅（現JR難波駅）間を開通させていた大阪鉄道を合併。3ヶ月後には名古屋駅～奈良駅～湊町駅のルートの本線とした。

明治31年より7年間もの間、名古屋駅～大阪駅間の官営鉄道東海道本線と関西鉄道との乗客獲得競争が続いたが、この競争は明治37年に日露戦争が勃発し輸送が軍需優勢になったため、同年5月に終結した。

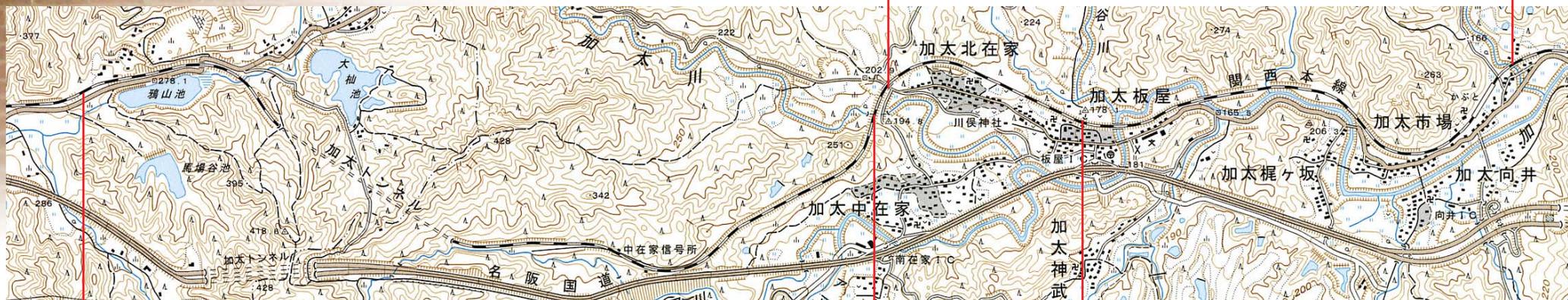
その後関西鉄道は明治39年公布の鉄道国有法により明治40年11月1日、国に買収された。

昭和7年には堅上村（現柏原市）で発生した亀の瀬地滑りにより長期間の不通も余儀なくされたが、同年中に復旧。現在に至る。

そんな関西本線の中でも、煉瓦橋梁の集中している関駅～大河原駅の煉瓦橋梁を紹介したい。

大和街道架道橋

市場川橋梁



烏谷川橋梁

大崖川溝渠

第一六五号橋梁

【引用・国土地理院1：25,000地形図 鈴鹿峠】

関～柘植

伊賀・亀山市境にある加太越えは古来より交通の要所であった。

その昔、壬申の乱で大海人皇子が東国の支援者を求め越えた峠でもあり、本能寺の変の後に徳川家康が拠城のある岡崎への帰路に取った道でもあった。

関西本線も鈴鹿山脈を越えるこの峠を踏襲した。加太トンネルで最大の難所を越え、鉄路は柘植を経て、伊賀上野に向かう。トンネルが控えているといってもそこまでの勾配は厳しく、蒸気機関車が補機を従えて25パーミルの急勾配に挑む難所であることには変わりはない。そんな加太越えも、キハ120形がこの難所を難なく越えている。

市場川橋梁

加太駅のすぐ東側にある。なぜか坑内を太いパイプが通っている。

特徴的なのがスプリングラインの装飾帯。スプリングラインとは、アーチ部分と側壁を分ける施工継目のこと。写真左下はスプリングラインに見られる雁木。ここを境にアーチ部分が長手積み、橋台がイギリス積みで構成されている。

所在地 三重県亀山市

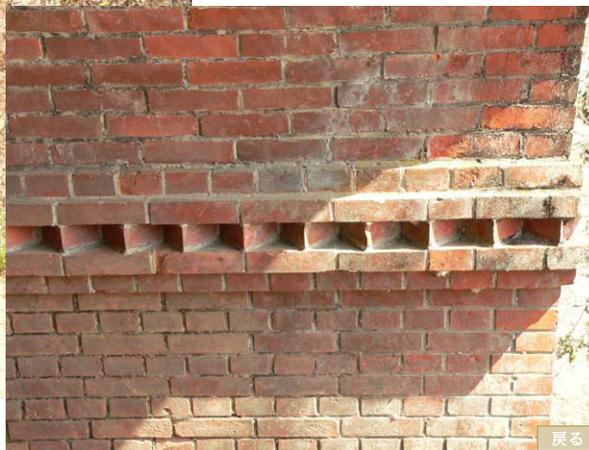
竣工 明治23年

スパン 3.65m

幅員 単線

形式 煉瓦ポータル

備考 近代土木遺産Bランク





戻る

所在地 三重県亀山市
竣工 明治23年
スパン 2.45m
幅員 単線
形式 煉瓦ポータル
備考 近代土木遺産Bランク

第一六五号橋梁

この橋梁は加太駅がある加太市場地区の西の板屋地区に在る。小学校や郵便局があり、加太市場地区よりもにぎやかな印象を受ける。

ポータルは、上部の装飾が目を引く。草に覆われているが、笠石には雁木、帯石やアーチ環の要石にあたる部分には焼過煉瓦を用いてコントラストを付けている。パラペットにフランス積みを使っているところも心憎い。



戻る



大和街道橋梁

加太越えを控えた大和街道こと国道25号線と関西本線が交差するところにある。加太越え付近に採石場があるので、道路の舗装がかなり悪い。

写真は東側坑口。残念ながら、西側坑口はコンクリートで延長されている。

要石は五角形に整形され、扁額のスペース（揮毫はなし）、笠石の下にはデンディルと豪華な装飾である。主要街道が通ることを意識したポータルで、かつての大和街道の賑わいを思い起こさせられる。

所在地 三重県亀山市
竣工 明治23年
スパン 4.50m (道路部 64m)
幅員 単線
形式 煉瓦+石ポータル
備考 近代土木遺産Aランク



大崖川拱渠

「加太の大築堤」といえば、鉄道ファンの人にとっては、ピンと来るものがあるのではないだろうか。加太駅から中在家信号場にかけて続く築堤のことで、鉄道写真の有名な撮影地になっているという。

さて、この築堤の下にも橋梁がある。1つは先ほど紹介した大和街道橋梁。国道25号線と思われる道路が映っている写真もある。

もう1つの橋梁はこの大崖川拱渠。大崖川が流れるこの拱渠は地元民に「水マンボ」と呼ばれ、親しまれている。

第一印象は「でかい」の一言。それもそのはず、最大支径長は7.6m

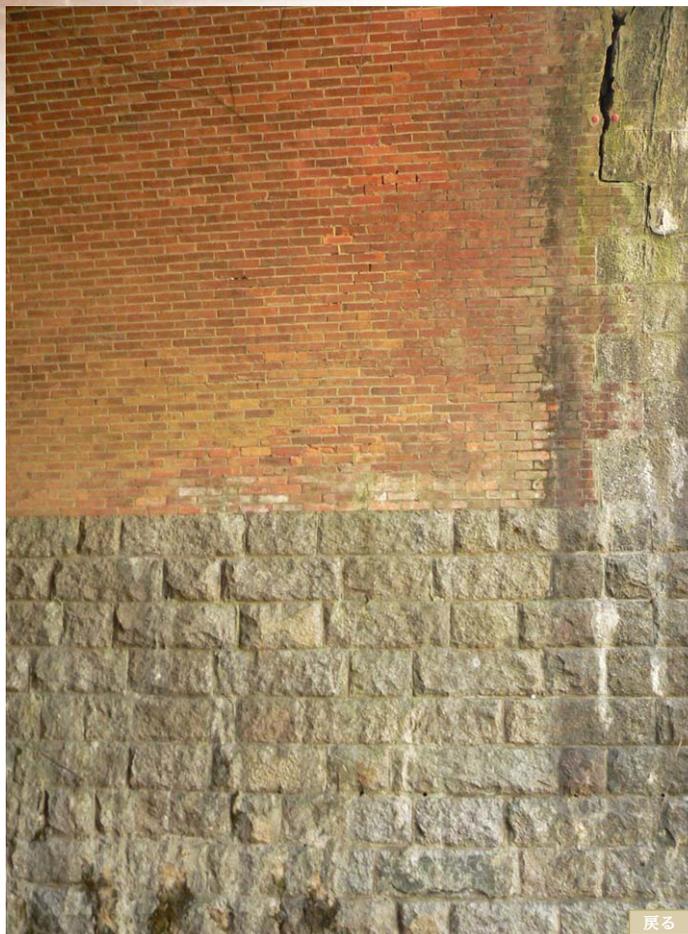
と、煉瓦橋梁としては当時最大級のスパンであり、他を圧倒している。

おそらく昔は洪水の度に氾濫を繰り返していたのだろうが、今となつては水量は極めて少なく、大きな坑口に不釣合いだ。

アプローチはやや困難。地形図に載っていないが関西本線の西側の道から橋が分岐しており、ここから川底に降りて歩くしかない。

JR関西本線の煉瓦橋梁

Author
張子の虎



東側坑口。こちら側の坑内煉瓦は補修を受けている。

トンネル内の煉瓦は今も鮮やかな赤色をしているが、坑口付近にはクラックが…

所在地 三重県亀山市
竣工 明治23年
スパン 7.60m
幅員 単線
形式 石ポータル
備考 近代土木遺産Aランク



烏谷川橋梁

烏谷川という名があるものの、水は全く流れていない。それ故か、地形図にも記述がされていない。

アプローチとしては、国道25号線の橋から川沿いの林を突っ切るしかない。石垣を飛び降り、川に敷き詰められている石段を歩めば次第にポータルが見えてくる。苔むした石垣の間にあるポータルのパラペットはフランス積み。ポータルの煉瓦に多少損傷がある。

また、関西本線と垂直に交差していないため、洞内の煉瓦はらせん状にねじれている。いわゆる斜架拱、「ねじりまんぼ」である。坑内に少し漏水があるものの、気になるほどではない。

所在地 三重県伊賀市

竣工 明治23年

スパン (斜) 4.94m

幅員 単線

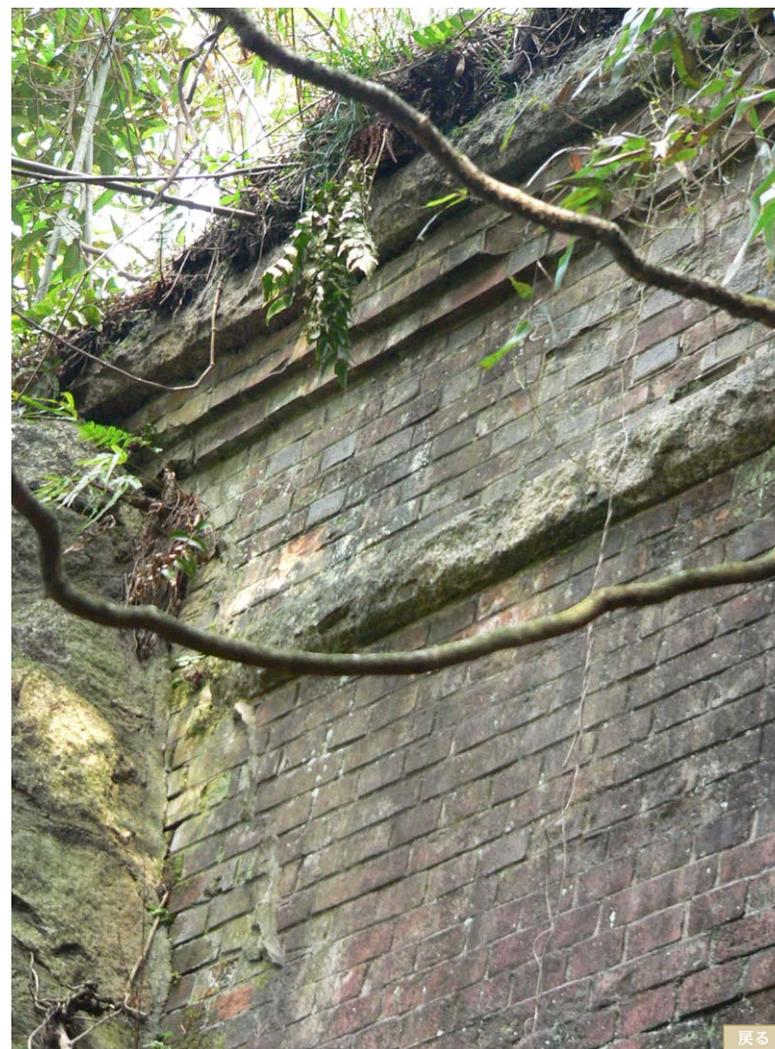
形式 煉瓦ポータル

備考 近代土木遺産Cランク

JR関西本線の煉瓦橋梁

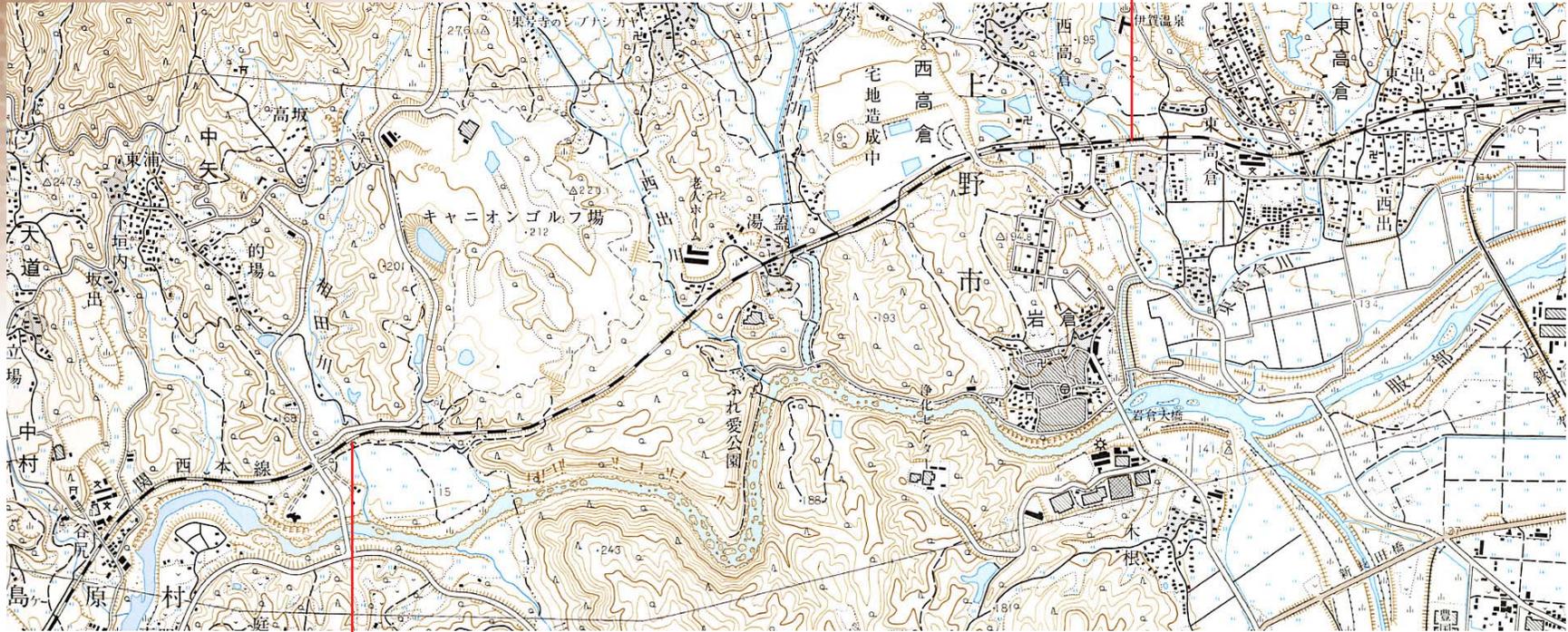
Author
張子の虎

ねじられている部分は長手積み。



パラペットはフランス積みで、小口の面は焼過煉瓦でコントラストを付けている。笠石の部分は持送り積み。

南沢橋梁



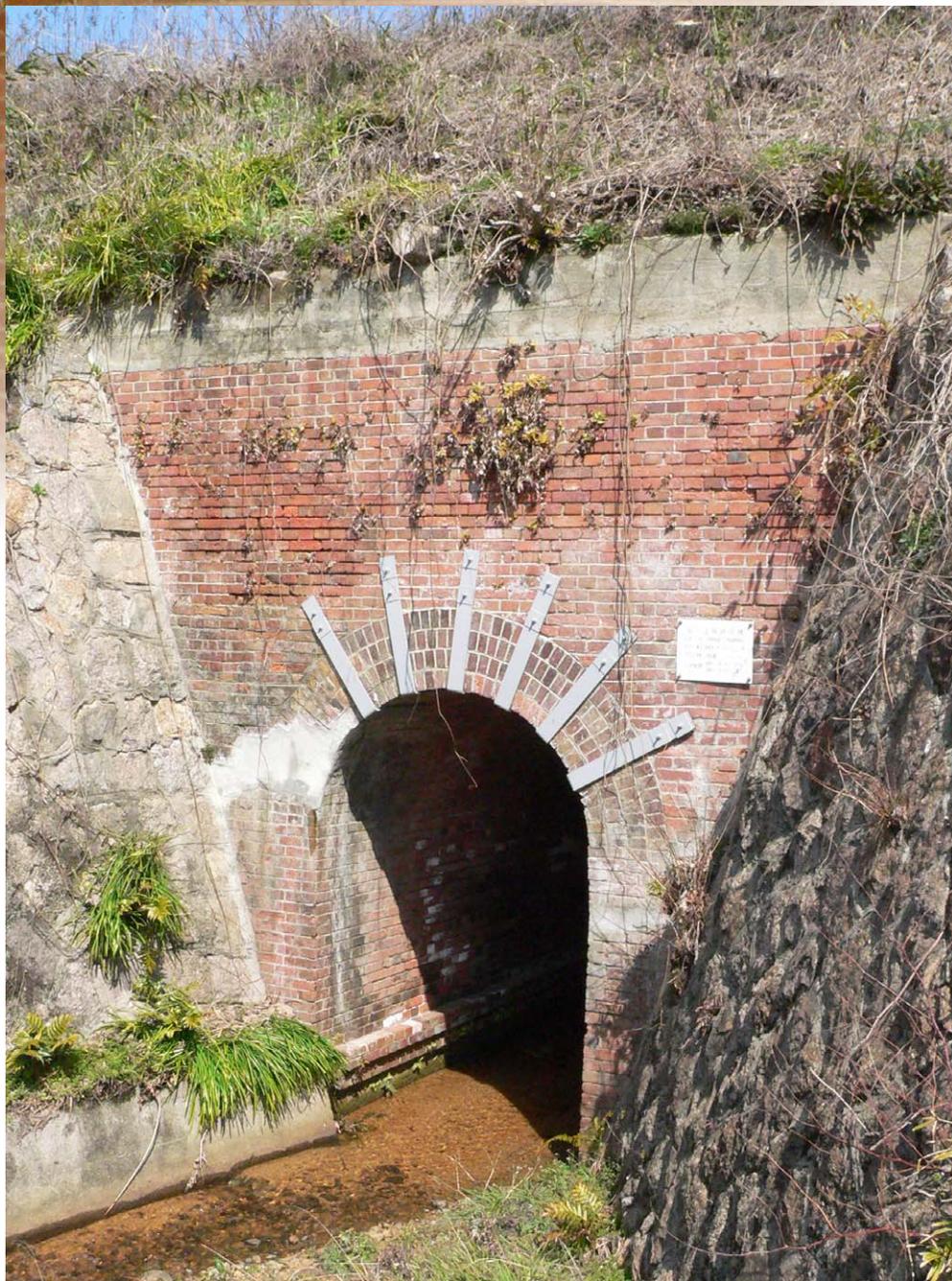
【引用・国土地理院1：25,000地形図 島ヶ原】

第二三四号橋梁

伊賀上野～島ヶ原

加太トンネルを越えた列車は、「隠し国・伊賀」の地を車窓に映す。伊賀盆地は四方を山に囲まれ、忍者などの独特の文化を擁している。

伊賀上野を出発した列車は木津川から少し北の長閑な田園風景の中を走っていく。何気ない光景だが、その築堤の下に煉瓦橋梁が隠されている。



南沢橋梁

この橋梁には敷板を渡すための突起がある。点検時にはここに板を渡し、仮の通路とした。

現在では上部を舗装して水路を暗渠化することが一般化しているため、この構造を確認できるアーチ橋は数少ない。このような煉瓦橋梁は関西本線内で、大野用水橋梁（蟹江駅～永和駅間）とこの橋梁の2例しかない。

南側坑口の煉瓦アーチ部は亀裂の補強がなされ美観を損ねているが、肝心の突起は目立った破損もなく状態は良好といえるだろう。

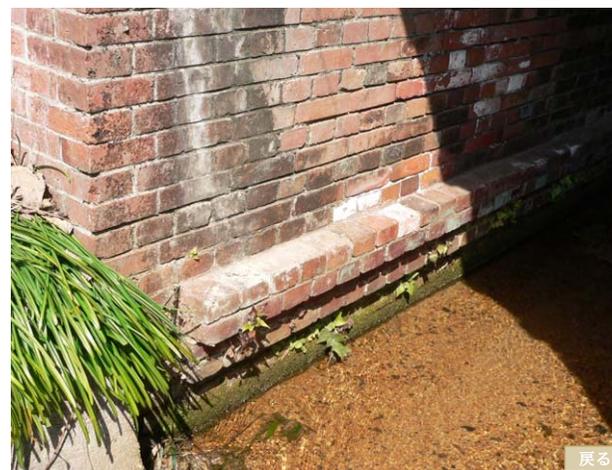
所在地 三重県伊賀市

竣工 明治30年

スパン -m

幅員 単線

形式 煉瓦アーチ





戻る

第二三四号橋梁

三軒屋より分岐した旧国道163号線は、三軒屋川を経て木津川沿いに出る。ここの対岸に広がる相田川の扇状地にも煉瓦橋梁がある。

水路と道路が通っていて、少し南側に傾斜している。特徴的なのがアーチ部分で、アーチの外側が石材、内側は2重の煉瓦巻という複合的なデザインになっている。

迫石は五角形に加工された石材(楕状迫石)が使われている。

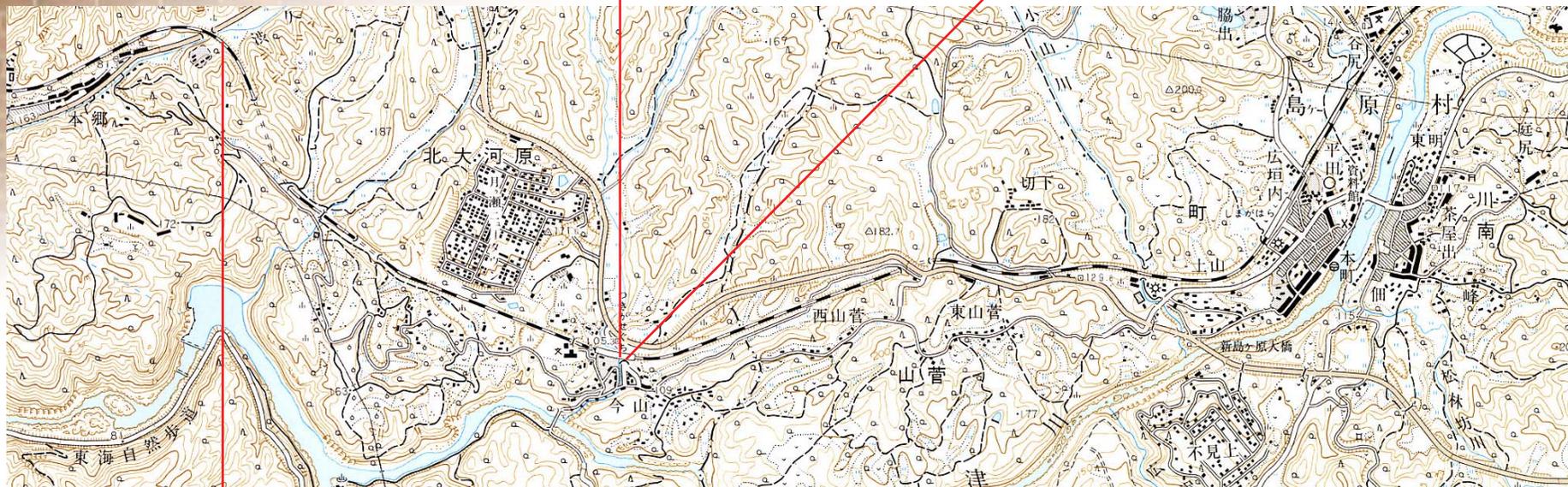


戻る

所在地 三重県伊賀市
竣工 明治30年
スパン -m
幅員 単線
形式 煉瓦+石アーチ

殿田川橋梁

伊賀街道架橋梁



【引用・国土地理院1：25,000地形図 島ヶ原】

第二四八号橋梁

島ヶ原～大河原

昔、国鉄職員が多く住んでいた旧島ヶ原村の島ヶ原駅を出発すると、山管トンネルで緩やかな峠を越える。島ヶ原駅～月ヶ瀬口駅間の工事は、かなりの難工事で、死者が5名出たという。その後鉄道事故が多発したため、散在していた地蔵尊を安置し厄除けのお祓いをした地蔵堂が今も島ヶ原駅前に残っている。



[戻る](#)

伊賀街道架道橋

月ヶ瀬口駅の大きな築堤の下にも橋梁がある。名前の通り伊賀街道を跨ぐためのもの。伊賀街道は後に京都府道753号線(月ヶ瀬今山線)となり、架道橋の隣に作られた新今山隧道(平成8年竣工)を抜けている。おそらく、この架道橋が現道であった時は路線のネックだったのだろう。

現在は歩行者用トンネルとして使用されているが、駅名を表示した看板、高さ制限のバーが外観を損ねている。このポータルのパラペットもフランス積み。

南側坑口は当時のまま現存しているが、北側坑口はコンクリートで延長されている。



[戻る](#)

所在地 京都府南山城村
竣工 明治30年
スパン 4.60m (道路長 43m)
幅員 単線
形式 煉瓦+石アーチ
備考 近代土木遺産Bランク



[戻る](#)

所在地 京都府南山城村
竣工 明治30年
スパン 4.00m
幅員 単線
形式 煉瓦アーチ
備考 近代土木遺産Bランク

殿田川橋梁

伊賀街道架道橋のすぐ西にある。他の橋梁と同様に、路線の建設時からある煉瓦橋梁なのだが、装飾が圧倒的に少ない。4重の煉瓦巻きであるという以外に特徴がなく、関西鉄道が制作した橋梁としては淡白な印象を受ける。

この橋梁も伊賀街道架道橋と同じく、北側坑口はコンクリートで延長されている。



[戻る](#)



第二四八号橋梁

国道163号線が沿う渋久川と関西本線が交差する地点にある橋梁。言い訳がましいが、藪がひどく、雨天の次の日に探索したこともあり土がぬかるんでいて探索できなかった。

「片町線・草津線・関西本線そのルーツと鉄道文化を探る」によれば、関西本線と垂直に交差していないため、ねじりまんぼになっている。本誌第10号の隧道レッドデータブックに登場した狼川トンネルの坑口と同じく、迫石は鋸歯状（烏谷川橋梁もねじりまんぼだが、ポータルの面に合わせて平滑に整形されている）。

所在地 京都府南山城村

竣工 明治30年

スパン (斜) 4.80m

幅員 単線

形式 煉瓦+石アーチ

備考 近代土木遺産Cランク

後書き

写真を中心に執筆してしまい、自分の文章力不足を痛感しております。叱咤の声はアンケートフォームにて宜しくお願い致します。

関西本線は大阪・名古屋の二大都市間を最短経路で結んでいるため、加太地区ならばその気になれば両都市からバイクや車で日帰り行脚することも可能です。

伊賀地方の煉瓦橋梁を紹介しましたが、関西本線には他にも魅力的な煉瓦橋梁が在ります。敷板を通すために突起を設けた大野用水橋梁（蟹江駅〜永和駅間）、小野田滋氏のデータによるとスキューアーチである第二七二号橋梁（加茂駅〜木津駅間）などなど……。

廃道からはかなり離れてしまいましたが、身近な近代土木遺産を探索・発見してみても、如何でしょうか。

