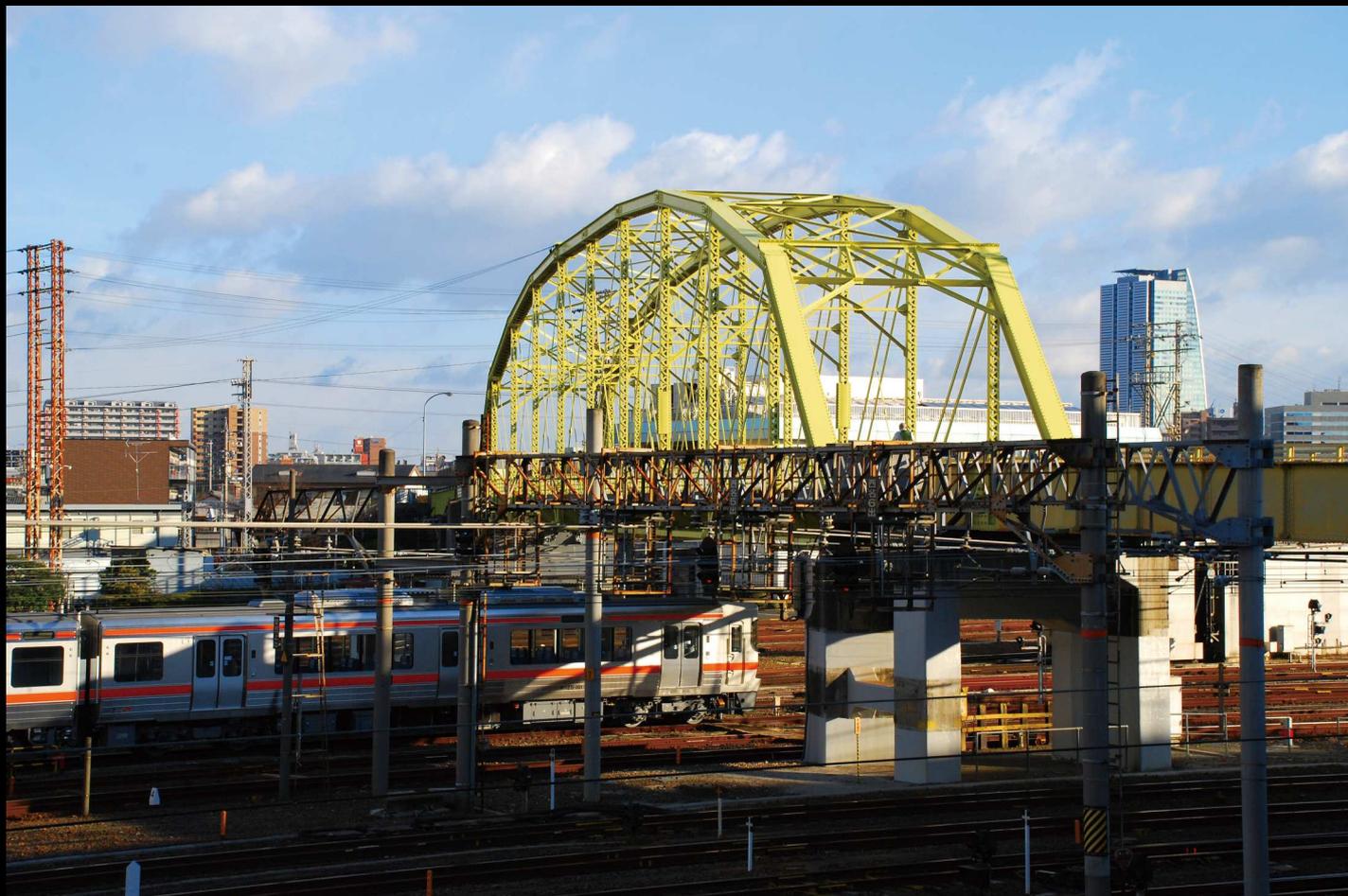


こ う や ば し
向 野 橋

中部地方の
選奨土木遺産

所在地：名古屋市中村区・中川区 管理者：名古屋市
竣工年：1930（昭和5）年／本体は1899（明治32）年
認定理由：明治期に京都保津峡に架けられた当時最大スパンの典型的米国製トラス橋が、昭和初期に跨線橋として移設転用された希少な土木遺産である。

平成28年度登録



JR 東海名古屋車両区を跨いで架かる存在感のある鋼橋

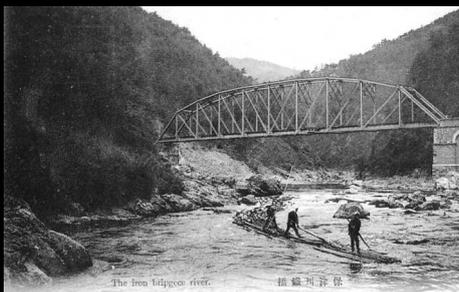
現在 JR 東海の名古屋車両区を跨いでいる圧倒的な存在感を持つこの橋について、その出自を知る手がかりはあまり遺されていない。橋の製造情報を伝えてくれるはずの銘板も失われているが、この橋は1899（明治32）年にA&P ロバーツ社によって製造され、京都鉄道の「保津川橋梁」として架設され、その後国鉄名古屋機関区が開設される際、現在の地に移設されたものであると伝えられる。

京都鉄道では、名物の保津川下りを阻害しないように、途中に足をつかずに谷を渡るため、当時として最大級の橋の長さが求められた。この橋は、見事に谷を翔び、一つの名所の風景となっていた。ところが1922（大正11）年にこの橋において列車が脱線して転覆する事故が起これ、これが原因で当地での使用に終止符が打たれた。

複数の部材を組み合わせたトラス（軸を組み合わせた三角形を基本とする骨組みの構造）の接合部は、トラスの理論では曲げの力を逃がすよう自由に回転できるピンとされるが、設計が発達するにつれて同等の効果が期待できるガゼットプレートなどが使われるようになった。純粋にピンで接合される構造を持つ橋は、今では非常に珍しいが、向野橋にはその構造が使われており、その歴史の古さをうかがわせる。



上のピン（左写真）と下のピン（中写真）の様子が、はっきりと分かる。トラスの各部材は、それぞれにかかる力（圧縮や引っ張り）に素直に応じた強さでつくられているため、見る角度によってはとても複雑な形の構造に見える。（右写真）



京都鉄道では保津川橋梁と呼ばれた。このように風景を売る絵葉書になっていることから、保津川下りの中でも一つの名所であったことがわかる。

