

いぬやまばし

犬山橋

中部地方の 選奨土木遺産

令和6年度登録

所在地：犬山市、各務原市 管理者：名古屋鉄道（株）

竣工年：1925(大正14)年 2000(平成12)年に鉄道専用橋として改修

認定理由：大正時代に樺島正義が鉄道道路併用橋として設計し鉄道橋へ改修された、オベリスク様の親柱が残る3連の鋼ワーレントラス橋

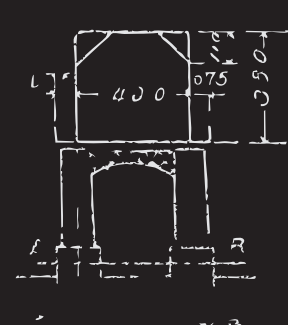


設計者は日本橋、四谷見附橋、富士川橋、安倍川橋、大井川橋を設計した樺島正義である。240ft クラスの単純桁鋼単純曲弦ワーレントラス構造で、1925(大正14)年の建設当時は道路に鉄道が敷設された橋（鉄道と車道の併用橋）であった。建設時、支間長は道路のトラス橋では国内最長を誇ったと言われる。

その後、交通状況の変化から、2000（平成12）年に新たに隣接する道路橋として新犬山橋（ツインブリッジ）を新設し、犬山橋は床板の一部を残し開床式とした鉄道専用橋となった。橋台部分は石張りの橋台が残されるほか、橋の四隅にはオベリスク様の親柱が保存されている。改修にあたっては、歩道・高圧電線アームホルの撤去による景観配慮や、既存床板を活用した管理用通路の整備など、構造・材料の改変が少なくなるよう配慮されている。



▲ 右岸上流（鵜沼側）からみる犬山橋。犬山城とともに眺める。

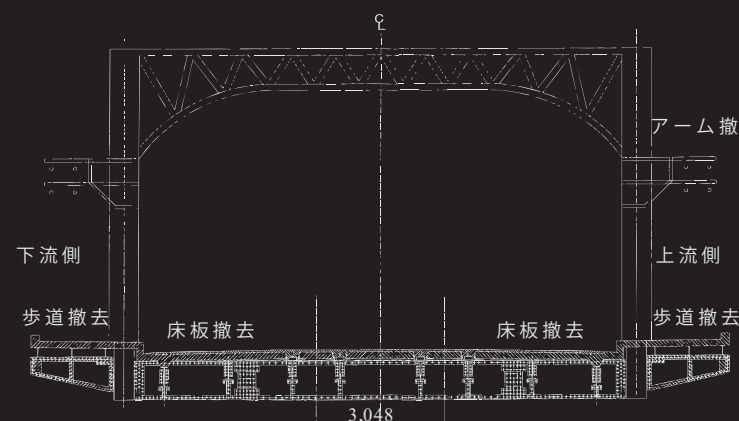


▲ 竣工時の橋脚横断面図

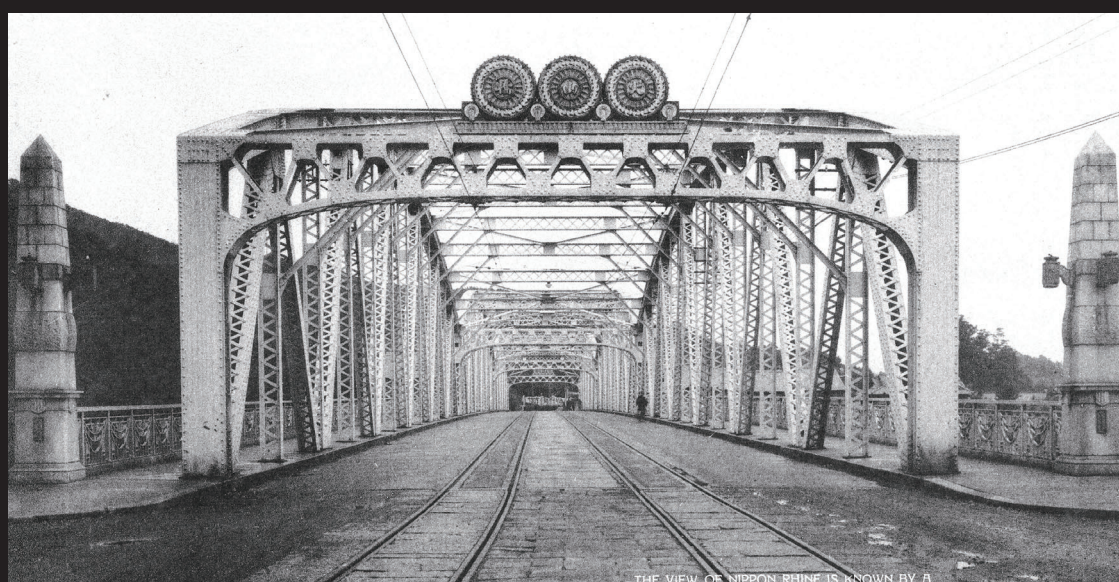
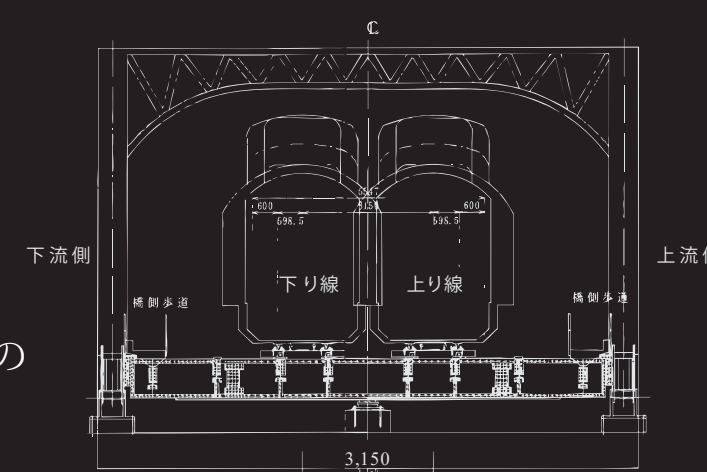
▶下部工：震災対策として、1987（昭和62）年から1991（平成3）年にかけて、橋脚・橋台の補強工事が行われた。この際、補強工事により単独2柱式の既存橋脚をコンクリートで巻き込み1体（表面石張り）とし、小判型の橋脚構造に改修された。

▶上部工：鉄道専用橋への改修に伴い、線路間隔拡幅、運行速度向上の補強工事を経て、列車のすれ違いを可能とし、安全性・耐久性の向上を図った。道路幅員を廃止（車道を廃止・歩道を撤去）し、線路中心間隔を3.00mから3.15mへ拡幅した。

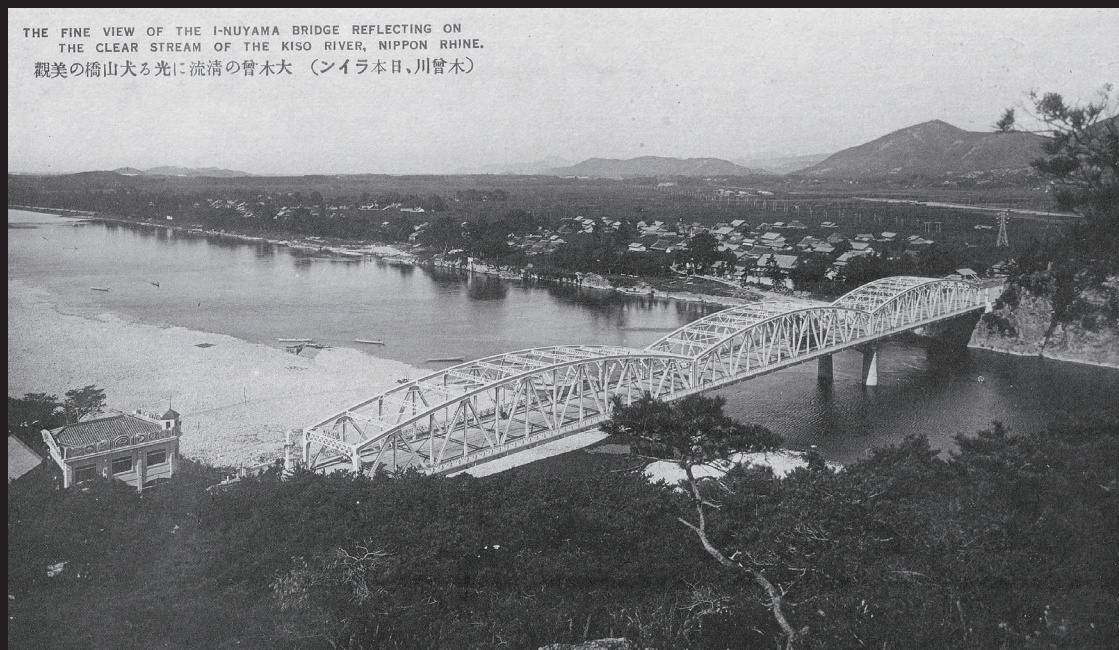
▶ 2000年改修前の上部工横断面図



▶ 2000年改修後の上部工横断面図



▲ 左：併用橋時の犬山橋 年代・製作者不明（提供：紅林章央氏） 右：2021年撮影



▲ 左：併用橋時の犬山橋 年代・製作者不明（提供：紅林章央氏） 右：2021年撮影