

## 「今に残される邪魔な遺物」

### 中央線単線時代の無用の遺物

前回コラムNo.6において「庄内川の川面に存在するコンクリート塊」の謎についてみてみましたが、これは、中央線の単線時代の橋梁の橋脚の土台跡でした。

これが残された理由として、上流側隣に昭和41年の複線電化に伴い架設され現在の橋梁の橋脚下の床土が流出しないようにとの理由で残されたものでしたが、現在では無用の遺物となっています。

もう一つ気になる点がありました。

その堤防下には県道162号線(松河戸西枇杷島線)をまたぐ中央線の架道橋が架かっていますが、その西側隣には、単線時代の橋梁の橋台が残されています。

この橋台は道路にはみ出し歩道を塞いでおり、そこを通る人たちの妨げとなり危険です。(図1)(図2)

なぜ、昭和41年の名古屋～多治見間の複線電化の橋梁工事の際に撤去しなかったのか、JR東海の施設指令に聞いてみました。

60年前の事でもあり、明確に答えられる人はいませんでしたが、「堤防を守る法枠として残し、架道橋の桁(けた)を保護するガードビームの設置に利用している」とのことでした。

ただ当時の道路事情からみると、道路幅はこれでもよかったかもしれませんが、今では交通量も多くなり歩行者の妨げとなっています。

JR東海施設指令神領保全担当者と議論を重ねるうち考えられる事柄として出てきた1つの答えがありました。

『草むらに隠れて分かりにくいですが、その奥に旧橋梁工事(明治29～31年)の際に造られた赤レンガのアーチトンネルが存在しています。(図3)



(図3) 旧橋台の奥にあるレンガのトンネル

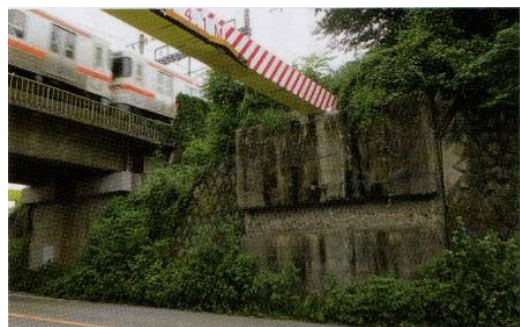
明治33年開業の時に造られた橋台に残る赤レンガのアーチトンネル。

ベニア板でふさがれており入れない。

この赤レンガは、当時の勝川駅のプラットホーム、愛岐トンネル郡で使われた物と同じと思われる。



(図1) 奥の旧橋台は歩道を塞いでいる  
手前が新橋台で歩道が確保されている。



(図2)

・右側(下流側)は、明治33年開業時以降に補強された橋梁の旧橋台

今は道路に出っ張っていて、歩道通行の邪魔になっている。

・左側(奥)は、複線電化の時に造られた現在の橋梁の橋台

当時これを歩道として利用していたが、昭和 41 年の複線電化の橋梁工事の際、堤防下のトンネルは治安が悪いので、歩道確保のため新橋台を堤防沿いに後退させて旧橋梁の撤去を考えていたと思われる。

しかし予算の都合上、その当時の交通量からみて旧橋台撤去については後回しになったのではないだろうか。

それで、新橋台の下には、函渠（かんきょ）が造られたのではないだろうか』と、その様な想像を巡らすこともできます。

その函渠には「工期 1962(昭和 37)11 月～1963(昭和 38)1 月」と記載されたプレートが貼ってあります。(図 4)

そこから勝川駅に向かって 150m 程行くと、単線時代の同じようなレンガトンネルがありますが、現在の複線の下には函渠と違い人が通れるコンクリートトンネルが造られています。(図 5)

この 2つの赤れんがのアーチトンネルは、当時の勝川駅のプラットホーム、愛岐トンネル郡で使われた物と同じと思われるています。(図 6)(図 7)

今となっては旧橋台撤去には地元の声に加え、道路管理者(県)と JR との協議、更に河川事務所、春日井市との調整が必要となってきます。



(図 6) 勝川駅(写真平成元年頃)

昭和 41 年 5 月 14 日に名古屋-多治見間が、7 月 1 日には多治見-瑞浪間の複線電化が完成した。



(図 7)昔の勝川駅プラットホームの赤レンガ



(図 4)

複線電化の時に建造された橋台に造られた函渠（かんきょ）  
工期 1962(昭和 37)11 月～  
1963(昭和 38)1 月と記載あり



(図 5)

堤防下の橋台の赤れんがのアーチトンネルと同様と思われる構造物  
新しく造られた複線下のトンネルは、人が通れる四角いコンクリートトンネルとなっている。

松河戸文化科学探求隊 隊長 長谷川 浩

コラム(松河戸に残る遺物)については、ネタ探しのため一旦休止して 8 月ごろから再開します。

<https://www.matsukawado.org/>

コラムNo.1 から見るすることができます。