

この付近は東海道本線と北方貨物線が合流する歌島信号所の新設などで改変が著しいため、他の煉瓦・石積み構造物は改築または撤去されて現存しない。

(3) 尼崎—立花間

この区間には3箇所の橋梁下部構造が残るが、このうち、庄下川橋梁は橋台が石積み構造でできているものの、写真-1に示すようにウイング部分は笠石を載せたイギリス積み煉瓦となっている。これに対して芦原川橋梁と戊亥川橋梁は、写真-2に示すようにウイングと橋台が一体化しており、共に上部をイギリス積み煉瓦、下部を切石によるブラフ積みで仕上げている。これらの構造が開業当初のものか、複線または複々線化時のものかは特定できないが、あるいは木橋から鉄橋に架換えた際の構造かも知れない。

(4) 立花—甲子園口間

尼崎—立花間と同様、古小路川橋梁や大島川橋梁には、橋台とウイングを一体化した構造が見られ、いずれも下り内～外線側に存在するため、これらの一連の橋梁はほぼ同時期に設計・施工が行われたものであると推察される。このうち、大島川橋梁は、イギリス積み煉瓦のみによって構成されており、基礎に平らな栗石を敷き並べている様子が観察できる。

また、武庫川橋梁の上り内～外線側には、円形ウェル二基が存在し、その上に鉄筋コンクリートラーメン構造の橋脚が載るが、当初の橋梁基礎は「鍊鉄螺旋柱」(スクリューパイル)であったとされるので、後年の複線化または複々線化の際に建設された構造ではないかと推定される。なお、橋梁自体の径間割は一部変更されているものの当時と同じ70フィートを基本としている。

新堀川橋梁は、開業当時のアーチ橋としては最大・最多径間(4.57m×3径間)を誇る橋梁で、断面はわが国では珍しい偏平三心円を採用している点特徴的である。内部には明らかに拡張したと推定される不連続面があり、上り線側よりも下り線側の方が長いことから下り線側がオリジナルの構造と推定されるが、上り線側の左右には隅石が備わっているのに対して下り線側は左側にしかなく、あるいは上り線側の方が古い可能性もある。10年ほど前に西宮市によって坑門のコーティング補修などが行

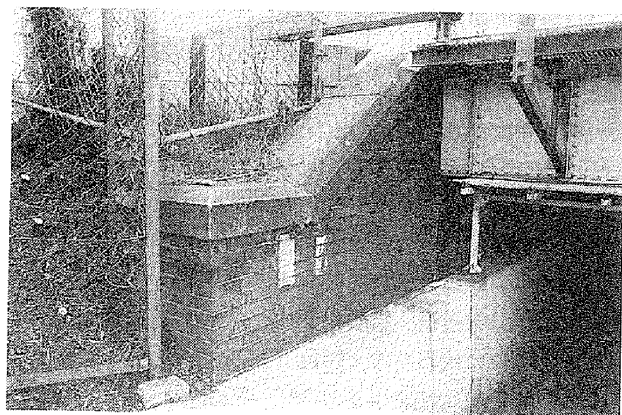


写真-1 庄下川橋梁ウイングのイギリス積み煉瓦
(尼崎—立花間)

われたため、原形が損なわれている。

(5) 甲子園口—西ノ宮間

立花—甲子園間と同様、『明細録』に記載されているすべての構造物が確認されたが、開業当初の構造であるかどうかは確証に乏しい。このうち今津川橋梁と津門川橋梁は、いずれもブラフ積みによる切石積みで、表面もびしゃん仕上げにより丁寧に仕上げられている。これに対して、大川橋梁、千田川橋梁はいずれもこぶ出し仕上げの切石積みで、明らかに仕上げが異なっている。一方、庄川橋梁と中川橋梁は煉瓦アーチ構造で、庄川橋梁の下り線側は側壁がブラフ積みの切石によって仕上げられており、今津川橋梁や津門川橋梁と同じ特徴を持っている。庄川橋梁の上り線側はアーチが煉瓦でできているほかはすべてコンクリート構造で、中川橋梁で唯一確認できる上り線側の坑門と同じ特徴を持っており、構造的に見て1926(大正15)年開業の複々線化の際に拡張された部分と推定される。

(6) 西ノ宮—芦屋間

この区間に現存する構造物のうち、アーチ橋である平松橋梁、安井橋梁、東皿池橋梁の側壁、守具川橋梁の橋台はブラフ積みの切石によって仕上げられており、開業当初の構造物である可能性が高い。これに対して、磯敷岩橋梁の橋台はすべてイギリス積み煉瓦で仕上げられており、しかも4線分が一体となっていることから複々線化の際に改築された可能性が高い。平松橋梁と東皿池橋梁は、新堀川橋梁と同様に西宮市によって表面のコーティング補修が行われたため原形が損なわれているが、安井橋梁は写真-3に示すように一部がコンクリート補修されているものの、阪神間のアーチ橋で唯一、原形のままの坑門を保っている。ちなみに、安井橋梁と東皿池橋梁はねじりまんぼであり、平松橋梁は谷崎潤一郎の小説『細雪』に登場する「マンボウ」として知られている^{註3)}。

(7) 芦屋—甲南山手間

片田川橋梁と寺田川橋梁の2箇所に石積みの橋台が残存するが、いずれもごく小規模な橋梁であるため、石積みのパターンなどの詳細は不明である。

(8) 甲南山手—摂津本山間

宮川橋梁の橋台に石積み構造が残るが、その仕上げは

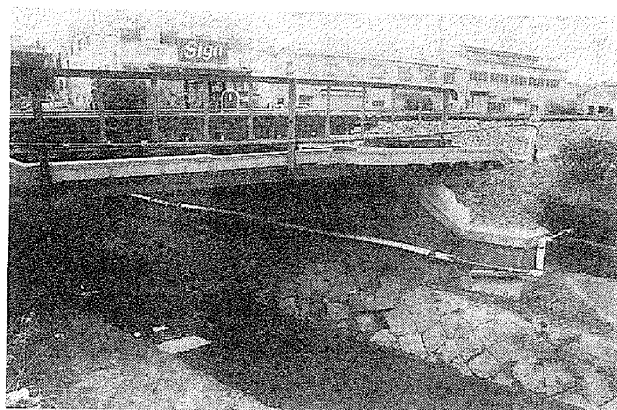


写真-2 芦原川橋梁の橋台
(尼崎—立花間)