

表-1 京阪間・阪神間鉄道における橋梁の一覧(1892(明治25)年と現在の比較)

No.	『明細録』(1892)作成時における構造物										現状(2000)					
	哩程		橋梁名称 【駅名】	種別	構造	径間 数	径間長 呎	径間長 時	径間長 (m)	竣工年月	特記事項	橋梁名称(現)	キロ程 (km, m)	橋長 (m)	現 状	特記事項
	哩	鎖														
-	360	50	11	580.372	【神崎駅】											
142	380	56	75	580.505	蒲田	橋梁	煉鉄版桁	1	19	2	5.84	明治6年9月				
143	361	04	78	581.069	辰川	遊溢橋	煉鉄版桁	5	20	0	6.10	明治6年10月				
144	361	43	75	581.853	庄下川	遊溢橋	煉鉄版桁	5	20	0	6.10	明治6年10月				
145	361	62	93	582.239	芦原川	橋梁	煉鉄版桁	1	17	3	5.25	明治6年9月				
146	362	00	12	582.585	松田川	橋梁	煉鉄版桁	1	15	0	4.57	明治6年9月				
147	362	16	59	582.916	戌亥川	橋梁	煉鉄版桁	1	15	0	4.57	明治6年8月				
-	-	-	-	-	-											
148	362	48	00	583.549	高瀬川	遊溢橋	煉鉄版桁	4	20	0	6.10	明治6年10月				
149	362	65	77	583.906	古小路川	橋梁	煉鉄版桁	1	15	0	4.57	明治6年9月				
150	363	00	02	584.192	大島川	遊溢橋	煉鉄版桁	9	20	0	6.10	明治6年10月				
151	363	41	74	585.032	武座川	橋梁	煉鉄版桁	12	70	0	21.34	明治7年2月	基礎：煉鉄螺旋柱			
152	363	57	74	585.353	新堀川	遊溢橋	煉瓦アーチ	3	15	0	4.57	明治6年8月				
-	-	-	-	-	-											
153	364	02	00	585.841	庄川	暗渠	煉瓦アーチ	1	5	0	1.52	明治6年11月				
154	364	16	34	586.130	大川	遊溢橋	煉鉄版桁	15	20	0	6.10	明治6年10月				
155	364	19	67	586.197	中川	暗渠	煉瓦アーチ	1	5	0	1.52	明治6年12月				
156	364	34	57	586.497	今津川	橋梁	煉鉄版桁	1	15	0	4.57	明治6年10月				
157	364	56	21	586.932	千田川	橋梁	煉鉄版桁	1	15	0	4.57	明治6年6月				
158	364	75	28	587.316	津門川	橋梁	煉鉄版桁	1	21	0	6.40	明治6年7月				
-	365	24	33	587.900	【西之宮駅】											
159	365	43	03	588.276	広田川	橋梁	煉鉄版桁	2	30	7	9.32	明治7年3月				
160	365	44	43	588.304	京街道	架道橋	煉鉄版桁	1	19	5	5.61	明治7年2月	道路用			
161	365	62	34	588.665	長谷塚	暗渠	煉瓦アーチ	1	6	0	1.83	明治6年1月				
162	365	69	56	588.790	越溝	架道橋	煉鉄版桁	1	18	0	5.49	明治6年12月	道路用			
163	366	02	00	589.060	平松	暗渠	煉瓦アーチ	1	6	0	1.83	明治6年1月				
164	366	09	32	589.207	石匠敷岩	架道橋	煉鉄版桁	1	17	9	5.41	明治7年1月	道路用			
165	366	25	73	589.538	安井	暗渠	煉瓦アーチ	1	5	0	1.52	明治6年2月	斜めアーチ			
166	366	37	16	589.767	守具川	橋梁	煉鉄版桁	1	40	3	12.27	明治7年2月				
167	366	74	32	590.515	東血池	暗渠	煉瓦アーチ	1	5	0	1.52	明治6年1月	斜めアーチ			
168	366	42	62	589.877	新田川	橋梁	煉瓦アーチ	3	12	0	3.66	明治6年3月	道路兼用			
169	367	57	76	591.791	大溝川	開渠	木桁	1	5	0	1.52	明治6年1月				
-	-	-	-	-	-											

①現状の構造物については、『明細録』に掲載された構造物およびこれを改築したと推定される構造物以外のものを含まない。ただし、『明細録』以降に完成した煉瓦・石積み構造物については末尾に追加して別掲した。

②「哩程」：新橋(汐留)駅起点、「キロ程」：東京駅起点を表す。なお、駅中心の移動などによって必ずしも両者の距離は一致しない。

③「現状」欄は、「○」：煉瓦・石積み構造物が何らかの状態で見残すもの(ただし、当初の構造とは限らない)、「△」：現在の管理台帳上は煉瓦・石積み構造物とされているもののうち現地の条件によって確認できなかったもの、「▲」：現在の管理台帳上はすでに煉瓦・石積み構造物ではないもののうち現地の条件によって確認できなかったもの、「×」：すでに煉瓦・石積み構造物ではないが『明細録』の構造物を改築したと思われる構造物が残存するもの、「-」：『明細録』に掲載されている構造物のうち現在の管理台帳に記載がないもの(撤去されたか改築に際して名称が変更されたものと考えられる)。

④「Be」：煉瓦(イギリス積み)、「Bs」：煉瓦(長手積み)、「Ma」：石材(整層積み)、「Mr」：石材(乱積み)、「Q」：隅石を示す。なお、アーチ構造のものは、「坑門+側壁+アーチ」を表し、側壁の数字は煉瓦の段数、アーチの数字は巻厚を示す。また、同一部位に煉瓦と石積みが併用されている場合は「上部/下部」を表すほか、「*」は付帯していることを表す。なお、「欠」は欠円アーチ、「半」は半円アーチ、「円」は多心円アーチを示す。

⑤〔 〕内は、線別を表す。東海道本線京都一神戸間は全線複々線で、基本的に起点方(東京方)を背にして右から、上り外線、上り内線、下り内線、下り外線となっており、一部の区間ではこれに加えて、側線、貨物線、他線との連絡線などが加わる。なお、ほとんどの構造物は、複々線化に際して左右にコンクリート構造物を継足している。