

ひょうご 水百景

No.207-1 新堀川（西宮市）

～武庫川の氾濫に備える甲子園口駅東の避溢橋～



写真-1 JR 東海道本線・甲子園口駅の東にある新堀川避溢橋（令和6年4月撮影）

■ JR 東海道本線・甲子園口駅の東にある新堀川橋梁（避溢橋）

写真-1 は、JR 東海道本線・甲子園口駅の東約 150m のところにある新堀川橋梁（避溢橋）を満開のヒラドツツジ越しに撮ったものです。この橋は、橋長 22.55m、煉瓦積みの 3 連アーチ橋で、3 連アーチの中央が歩行者通路兼駐輪場、その下を法定外河川・新堀川が流れていて、両側が一方通行の車道になっています。

『兵庫の鉄道全駅（JR・ミセク）』によると、「駅の施設ではないが、駅の東、新堀川に自転車や歩行者がくぐる明治 6（1873）年にできたと思われる煉瓦積みアーチ型の橋がある」とあり、東海道線の大阪駅～神戸駅間が開業したのが明治 7（1874）年なので、その際に設けられたものと思われます。

見た目は単なる南北の連絡道路にしか見えませんが、土木学会がまとめた『日本の近代土木遺産（改訂版）～現存する重要な土木構造物 2800 選』に名称「新堀川（避溢橋）」、ランク B（県指定文化財クラス）として選定されています。

なお、甲子園口駅のすぐ東にある歩行者用トンネルは、昭和 39（1964）年 9 月、盛土構造により南北の交通が阻まれて不便を強いられていた地元の強い要望を受けて設置されたものです。それまでの南北の行き来は、南北にある駅舎を利用し、駅を通り抜けする人には駅で通行証を発行して便宜を図っていたとか。



写真-2 新堀川避溢橋（北面）

■ 新堀川橋梁はホントに避溢橋？

東海道本線が新堀川を横断する箇所に架けられた新堀川橋梁は、避溢橋でもあるので、武庫川が万が一氾濫したとしても盛土部が堰となって水が滞留することのないよう下流へ水を流すための機能を有しているということです。

ただ、必要性の有無にかかわらず新堀川に橋を架ける必要があったので、この橋に避溢橋の機能もあるといわれても何となくもやもやします。加えて、武庫川の氾濫を想定した場合、避溢橋がわずか3径間というのは心もとないです。



写真-3 奥に見えるのがアーチ部で手前が拡幅部



写真-4 橋脚北側（上流側）の三角柱状の水切り

新堀川橋梁に避溢橋の機能を併せて持たせるという設計者の意図があったかどうか、この点については、新堀川橋梁の中央径間の両側の橋脚に設けられた三角柱状の水切り（写真-4 参照）があり、これが水の流れ込みを設計者が意識していた証左であると思われます。

ただ、この水切りが北側（上流側）だけであれば納得できますが、下流側は拡幅されていて水切りの有無を確認できません。何か水切りの一部が見え隠れしているようで、やっぱりもやもやします。

ただ、当該地域が頻繁に洪水被害を受けており、避溢橋が必要というのは理解できます。甲子園口駅の南を新堀川が南西方向に流れて新川に合流していますが、明治時代はその新堀川に沿って枝川が流れていました（図-1 参照）。

枝川およびその派川の申川とともに、“暴れ川”であった武庫川の氾濫により誕生した川です。

枝川は、弘治 3（1557）年の氾濫によりできたといわれています。また、万治 2（1659）年には『戸崎切れ』と呼ばれる大洪水が起きます。これは、武庫川と枝川の分岐点付近の堤防が約 500m にわたって決壊し、小曽根・小松・鳴尾村全てが流されたという大水害でした。鳴尾に流れ込んだ土砂の量は膨大で、かつては海か、せいぜい浅瀬に砂州がある程度場所（現在の旧国道以南）が陸地になったそうです。

一方、申川は元文 5（1740）年の枝川氾濫によって誕生したといわれています。武庫川、枝川が決壊し、段上村から今津村まで相当な被害が出て、西宮神社の大練塀までが浸水し一部を倒壊させたともいわれています。なお、この派川名「申川」は、この年が十二支で申年だったことに由来しています。



図-1 昭和初期の武庫川（枝川・申川埋立後）

■ 旧国鉄の阪神武庫川線乗り入れに伴い新堀川橋梁の南側を拡幅する

冒頭の写真-1 では、南面の両側はアーチではなく矩形断面に見えますが、内部はアーチ状になっています。これは、南側の部分が拡幅されたためです（写真-3 参照）。

新堀川橋梁の北面（写真-2）は、煉瓦積みの 3 連アーチ橋ですが、南面は、軌道を 1 本追加するため約 5m 橋梁を拡幅しています。

これは、太平洋戦争中に西宮市高須町の武庫川団地にあった軍需工場・川西航空機（現・新明和工業）鳴尾製作所へ従業員および資材を輸送するため、西ノ宮駅（現・JR 西宮駅）を起点として甲子園口駅の東から南にカーブして武庫川西岸（右岸）に沿う貨物線を建設する際に拡幅されたものです（図-2 の地図を見ると何となく軌道跡がわかります）。

これに関連して阪神武庫川線は、昭和 18（1943）年 11 月 21 日に武庫川駅～洲先駅間、昭和 19（1944）年 8 月 17 日に武庫大橋駅～武庫川駅間が開業しています。

そして、昭和 19（1944）年 11 月 15 日に東海道本線の西ノ宮駅～洲先駅間の貨物線が開業しています（国鉄の狭軌車両が乗り入れるため武庫大橋駅～洲先駅間は三線軌条化で対応）。

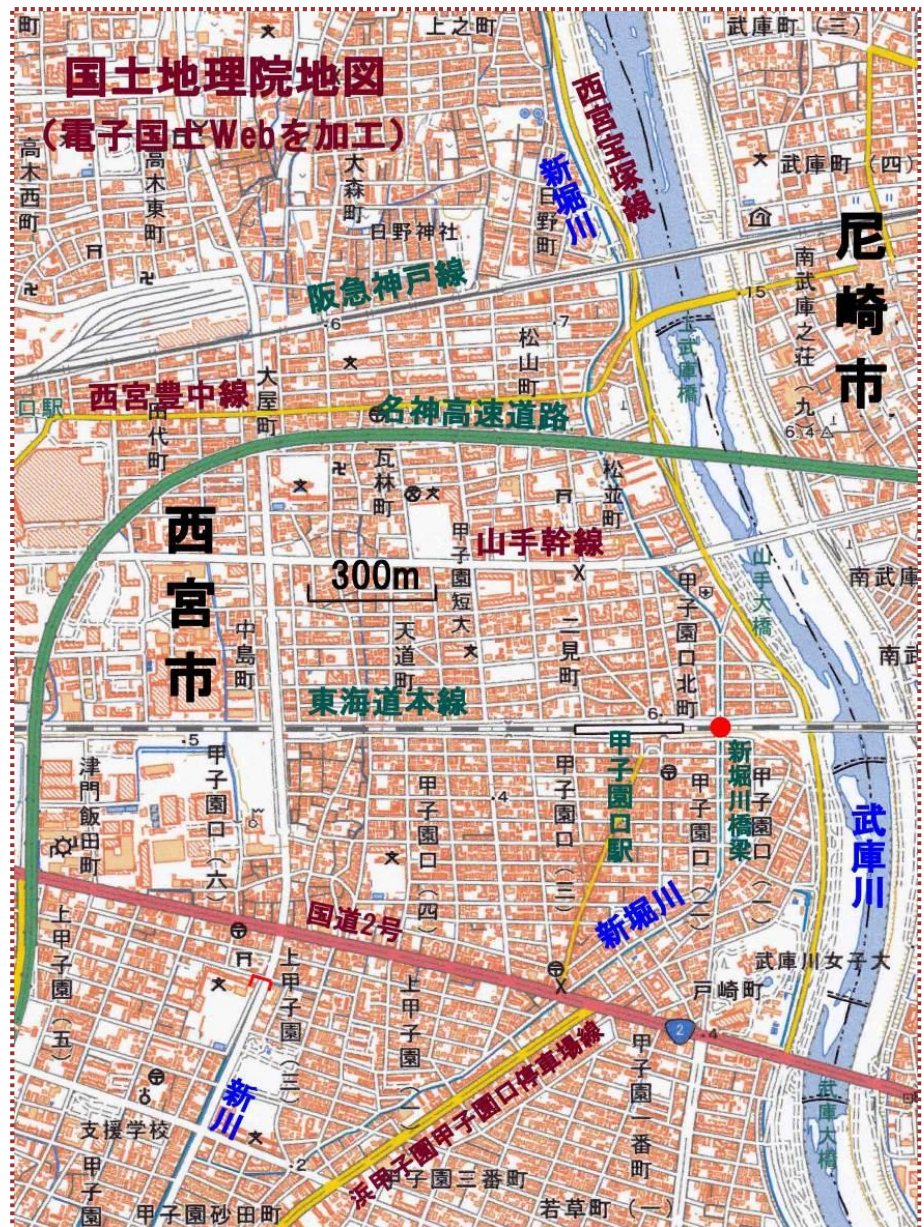


図-2 JR 東海道本線・甲子園口駅周辺の地図

■ モノローグ

避溢橋は、河川が氾濫したときに盛土構造が続く鉄道や道路が水の流れを妨げ、滞留するのを防ぐために設置されたものです。今の時代は、連続した盛土構造は地域を分断するとかで高架構造とすることが多く、あまり見かけないように思います。

そういえば、筆者が 1 年半通勤に使っていた阪神電鉄にも避溢橋があったみたいです。青木（おうぎ）駅の西寄りにあった「横屋避溢橋」がそれですが、神戸市による阪神電鉄本線の連続立体交差事業において姿を消しました。

この事業は、住吉駅の東側から芦屋市境までの約 4.0km 区間で行われ、平成 4（1992）年 3 月に事業着手し、阪神電鉄の高架への切り替えが令和元（2019）年に完了、その後進めていた側道整備の工事を終えて令和 8（2026）年 3 月に事業が完了しています。

鉄道の高架化によって、11 箇所の踏切を除却し、交差道路 33 路線の交通の円滑化を図ることができ、分断された市街地の一体化が進められています。

コンボルブルス・サバティウス

イタリアと北アフリカの地中海沿岸地域に分布するヒルガオ科セイヨウヒルガオ属の多年草。別名ブルーカーペット。和名は西洋昼顔。ほふく性で横に広がる。花はやや淡い青紫で、花径2cmほど、4月中旬頃から咲き始め5月には見頃となる。ヒルガオによく似た、漏斗形の大きく開いた花を咲かせ、1花の寿命は2〜3日くらい、雨天や夜間は閉じています。耐寒性が弱く、鉢での栽培が一般的で、花壇やコンテナ、ロックガーデンなどに利用される。新堀川橋梁（避溢橋）北の橋の上に置かれたコンテナに植えられていた。



写真-9 コンボルブルス・サバティウス

【参考資料】

- 1 『日本の近代土木遺産（改訂版）～現存する重要な土木構造物 2800 選』 公益社団法人土木学会 平成 20 年 9 月更新
[https://www.jsce.or.jp/committee/hsce/2800/list_whole%20\(2800\)/30_hyogo.htm](https://www.jsce.or.jp/committee/hsce/2800/list_whole%20(2800)/30_hyogo.htm)
- 2 『兵庫の鉄道全駅（JR・ミセク）』 神戸新聞総合出版センター編 平成 23 年 12 月
- 3 『西宮歴史調査団ニュース第 1 号～新堀川はし物語』 西宮市立郷土資料館 平成 26 年 3 月
- 4 『甲子園口駅の木造駅舎を偲ぶ・南口編』 きーぼー堂ブログ 平成 27 年 2 月
<https://keyboar.hatenablog.com/entry/20150228/1425073765>
- 5 『阪神電鉄本線の連続立体交差事業』 神戸市 HP 令和 8 年 4 月更新
<https://www.city.kobe.lg.jp/a29387/shise/kekaku/jutakutoshikyoku/gairojigyo/hanshinrenritsu/index.html>
- 6 『阪神電鉄本線連続立体交差事業（住吉駅東方～芦屋市境）再評価項目調書』 神戸市
https://www.city.kobe.lg.jp/documents/65630/shiryo1-2-1_r05-2.pdf
- 7 『コンボルブルス・サバティウスについて』 「園芸植物・育て方と花の写真」HP
[https://flower365.jp/08/118\(2\).html](https://flower365.jp/08/118(2).html)
- 8 『鳴尾、阪神武庫川線、東海道本線』 フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』

※発行：令和 6（2024）年 10 月 『ひょうご水百景』No.207

改訂：令和 8（2026）年 8 月 『ひょうご水百景』No.207-1