



芦屋川の下を通過するJR東海道線の電車。石屋川トンネルは高架化されなくなったが、芦屋川と住吉川は現在も川の下を通っている。

急勾配解消 線路、川の下に



はんしん
59

写真・文 山田哲也

59

芦屋川は上流から運ばれてきた土砂が堆積し、川床が周りの平地より高い天井川だ。

普通、鉄道は川の上を鉄橋で通っているが、JR東海道線は川の下を走る。全長約600m、トンネルと呼ぶには余りにも短い。開通当時の鉄道院の記録には「芦屋川トンネル」(芦屋市松ノ内町)と記されている。

1874(明治7)年5月、大阪―神戸間に鉄道が開通した。当初、阪神電車が通っているあたりに鉄道を計画していたが、酒造会社から「蒸気機関車の煙で酒がまずくなる」と反対され、現在の位

置に決まったという。

芦屋川に橋を架けると、手前の急勾配を蒸気機関車が馬力不足で登れないので、トンネルを掘り通すことになった。当時、川の下を掘る技術がなかったため、イギリス人技師が工事の指導に当たった。

芦屋川トンネル

1870(明治3)年10月、我が国で初めて、神戸・石屋川の下を通る鉄道トンネルの工事が始まった。翌月に芦屋川と住吉川でも工事がスタートした。1873(明治6)年発行の「阪神鉄道雑報」には、「汽車は川堤の下を潜りて走れる也。その穴の道をレンガ石にて洞穴のごとく円形に築造せりと。これをトンネルと唱え……」とある。

大正時代に線路が複雑になり、レンガのトンネルは取り壊され、現在は見る事ができない。

