

六郷川鉄橋

ろくごうがわてつきょう

わが国最初の鉄道開通区間となった新橋－横浜間では、大小の水路や河川等をまたぐために、23の木製橋梁が架けられた。工事の責任者として初代の建築師長の地位にあったエドモンド・モレルの意見をいれて、工事を速く完成させるために、木材による橋梁を採用した結果である。

これらは桁橋として架けられたが、六郷川すなわち多摩川の最下流部については、その流水部のみ径間55ftの木造トラスとし、7連が並べられた。しかし、檜を使ったこのトラスも意外に腐朽が早く、橋脚の洗掘もはなはだしかったため、開通後3年目の明治8年(1875)には鉄橋への改築が決定され、在来橋梁の上流側に架設されることになった。

この際、複線化にそなえて複線桁として設計することとし、ピッカース・ボイルが全体設計を、またウィリアム・ポールが細部設計をおこなって、イギリスのハミルトンズ・ウィンザー・アイアンワークスに製作をおこなわせた。その形態は、わが国最初の鉄橋である70ft単線(将来複線化可能)ポニーワーレントラスに続いて出現する、100ft単線ポニーワーレントラスの複線版というべきもので、横から見たスケルトンも高さが単線用に比べて1ft高いのみで、同様の形状をしている。材質は錬鉄である。

明治8年中に、桁6連分の製作は完了し、その後現地へ搬入されたが、旧木桁と、高水敷で仮組み中の新しいトラスが同時に写っている写真も存在する。工事の担任はシャープントンとシャンで、明治10年(1877)11月には竣工となり、これによって同12年3月に大森－川崎間の複線化が完了する。

このトラスの端柱には、製作者銘板のほかに、設計関係者である上記ボイルとポールの名が、各々の肩書とともに示された銘板もついている。ポールのF. R. S. というのは、フェロー・オブ・ザ・ロイヤル・ソサエティ(王立技術者協会会員)、ボイルのC. S. I. というのは、コンパニオン・オブ・ザ・スター・オブ・インディア(インドの星勲章帯勲者)であることを示している。

このトラスは、明治45年(1912)の京浜間改良工事によって撤去され、新橋工場において単線桁に改造されて、東海道本線(現在は御殿場線)の第二酒匂川^{さかわがわ}橋梁の上下線に各3連ずつが転用された。このとき、魚腹状の横桁の両端部を切り落とし、上下をさかさまにするという改造をうけている。

しかしこの桁も昭和40年(1965)に老朽化により撤去されることになったが、記念物としての意義が大きいことから、保存の措置がとられた。1連は単線桁に改造後の姿で国鉄中央鉄道学園三島分教所(現JR東海三島社員研修センター)に、またもう1連は、複線時の姿に戻されて博物館明治村に、旧尾西鉄道の1号機関車を載せた形で、それぞれ保存展示されている。

一部リベットによる復元が不可能なため、ボルト接合になっている。またレプリカとはいうものの、立派な銘板が見られるのは大変嬉しいことである。 [NY]

竣工年月：昭和63年(1988)4月

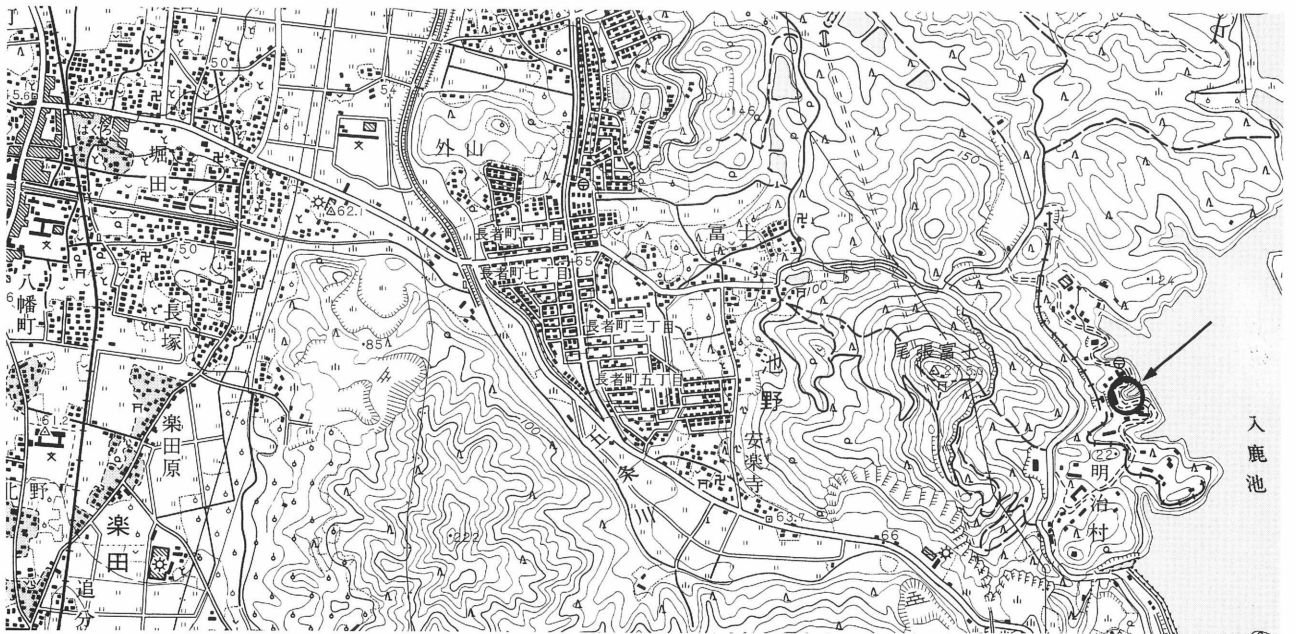
所在地：愛知県犬山市(博物館 明治村)保存展示

径間数・支間長：1×30.18m

形式：複線ポニーワーレントラス(ピン結合)



〈1988年7月，撮影・小西純一〉



(1:25,000 犬山)