

## 神子畑橋

みこはたばし

兵庫県朝来町<sup>あさき</sup>の山あい<sup>あ</sup>に、あたかも時間を切り取られたように、小さな鑄鉄橋が残されている。重要文化財・神子畑橋は、明治の前期、神子畑鉦山から生野の精錬所への鉦石運搬路の整備にもなって架けられた。全長約16kmの運搬路の建設は明治16年（1883）4月に始まり、明治18年3月に完成したといわれている。この運搬路には5つの橋が架けられた。現存する神子畑<sup>はぶち</sup>、羽淵の鑄鉄橋の他に、2連式の鑄鉄アーチ、吊橋、特異な形のアーチ橋の3橋が架けられたが、現在は見ることができない。

鉦石の運搬は、当初牛車と手引車で行なわれたが、のちにレールが敷かれ、馬車鉄道やトロッコが使われた。そして昭和32年になってトラック輸送に切り替えられたため、この運搬路は廃道になった。その後、神子畑橋はほとんど利用されることもなく、荒れるにまかされていた。田路川<sup>とろじ</sup>に架けられた羽淵橋はコンクリート床版が付けられ、町道として長く利用されてきた。しかし他の3橋はいつのまにか撤去されてしまった。

神子畑橋は工部省によって架けられたと考えられるが、資料が十分でないため、設計者や製作者はよくわからない。生野の鉦山開発は当初はフランス人技師の指導によって行なわれたが、橋が架けられるころにはすでに解雇されていたため、橋の架設は日本人の手によったとも考えられている。ただ、橋本体が国産であった証拠はない。部材の一部に Glasgow という刻印が入れられているので、イギリスから輸入された可能性も高い。

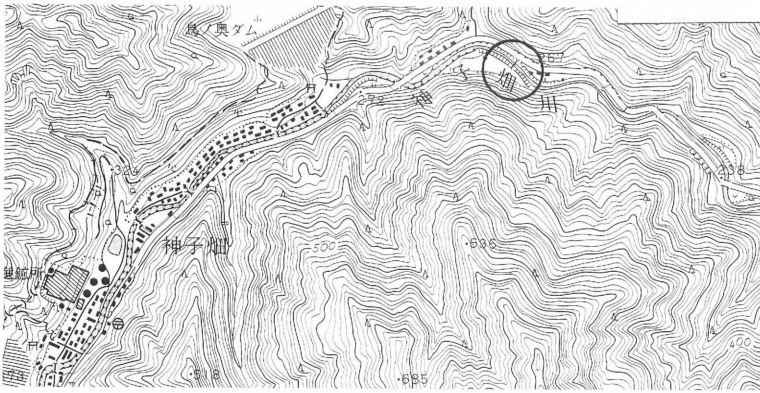
橋長が16.0 m、幅員が3.6 mの単径間の上路式アーチ橋で、若干の斜橋になっている。主構のアーチは3本で、ハウトラス状のブレーシングで連結されている。各アーチは3分割で作られ、ボルトで接合されている。断面は基本的にはI形であるが、ブレーシングの受けを作るためウェブが中心より少しずれている。アーチの上に床桁が乗せられ、床組みを支えている。床は架設当初から木製であったと思われる。

アーチ上スパンドレルのデザインは、縦格子を基調とした簡素なものである。高欄は細い笠木を楕円形の支柱と斜材が支える日本調を感じさせるデザインである。橋全体としては特に目立った装飾はないが、鑄鉄橋の晩期の様式化されたデザインが用いられている。

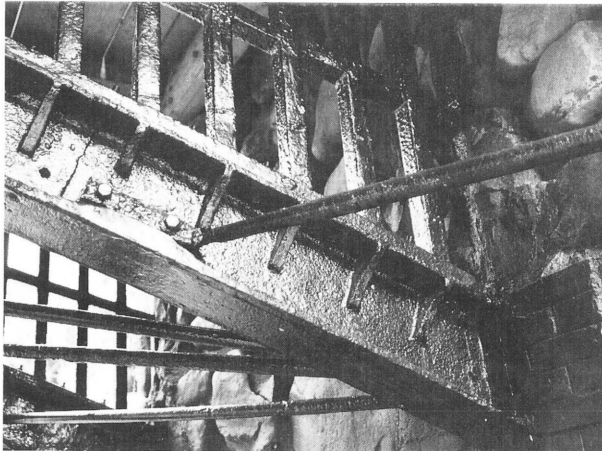
神子畑橋にはいくつかのなぞがある。この橋は輸入品なのか国産なのか。鍊鉄製橋梁の全盛期になぜ鑄鉄橋が採用されたのか。アーチ部へのブレーシングの取り付けがずれているのは設計のミスなのかなど。解決すべき疑問は別にして、神子畑橋が橋梁技術の発展期における貴重な遺産であることには変わりがない。

神子畑橋は昭和52年に国の重要文化財の指定を受けたが、架設以来100年を経過し、部材の老朽化が著しく、一部に破損や欠落が見られたため、昭和57年から58年にかけて大規模な修理復元工事が行なわれた。一方、羽淵橋は近年の河川改修にもなって撤去されたが、近くの公園に移築し、保存されることになっている。〔MH〕

竣工年月：明治18年（1885）3月  
 所在地：兵庫県朝来郡朝来町  
 河川名：神子畑川  
 橋長・幅員：16.0 m × 3.6 m  
 径間数・支間長：1 × 14.45 m  
 形式：上路アーチ



(1:25,000 神子畑)



中間アーチ部材とつなぎ材



復元された親柱



〈1984年2月, 撮影・いづれも松村 博〉