

## 揖斐川橋

いびがわぼし

東海道在来線の下り列車は、穂積を過ぎるとトラス橋で揖斐川をわたる。このとき上流側に極めて古典的な風貌の道路橋のトラスが5連架かっているのが見える。その上流には樽見鉄道のトラスが見え、またかつては道路橋の手前にも、使用を停止された東海道本線の複線トラスが並んでいて、トラス銀座という観があった。この道路橋は鉄道橋の揖斐川橋梁を転用したものである。まずこの元となるトラス橋の出現の背景を見てみよう。

西から手を着けた官設鉄道は、神戸-大阪間に引き続いて、明治10年（1877）に大阪-京都間が開通したが、この間においてトラス橋の長さも100ftに伸び、この単線用の桁は桂川等に33連使用された。材質は引き続き錬鉄であったが、後には鋼に変わり、明治40年（1907）ころまで製作されて、この形式は最終的には約160連に達する一大ベストセラーになった。しかしながら、揖斐川・長良川・木曾川等の大河川に対応するためには、倍の長さを持つ、200ftのトラスの必要に迫られた。

そこで、建築師長ポータルが細部に至るまで設計し、イギリスにいた在日経験者シャーピントンの審査と、若干の設計変更を受けて出来上がったのが、錬鉄製の200ftダブルワーレントラスである。

このうち揖斐川に使用された5連は、複線トラスへの切替えにともない、まったく原位置で、大正2年（1913）に道路用に転用され、揖斐川橋となったわけである。鉄道橋の道路橋への転用は、かつては道路荷重も小さく、幅員もあまり要らなかった面もあって、各地に見受けることができたが、近年は老朽化や交通量の増大により、徐々に消えつつある。しかし原位置での転用というのは珍しい。

このトラスの形態は、部材が大きく、また高さが支間に比して約12分の1と低いため鈍重な感じを与え、義理にもスマートとはいえない。別掲の箱根登山鉄道の早川橋梁（No.11）に転用される際に、景観上から異論が出たのも無理からぬところである。

揖斐川橋の桁は、明治18年（1885）製のものと同19年製のものが混じっているが、この時点では、鋼は用いられなかった。しかし明治20年製からは、上下弦材・端柱などに鋼を用いたいわゆる錬鋼混合桁に変えられ、引き続き富士川・大井川・天竜川などに使用され、また私鉄の日本鉄道、関西鉄道、北海道官設鉄道などでも使用された。

鉄道橋として残ったものは、その後機関車の大型化に対応するため、いろいろな補強がなされたが、徐々に撤去または荷重の小さい私鉄へ転用され、また基本的な構造を変えないで、150ftまたは170ftに短縮改造されて転用されるものもあった。

したがって、床版をのぞいて原型をよく保っているこの橋は、間近に部材の組立て状況を観察できるなどの点から、貴重な産業遺産であるといえることができる。 [NY]

竣工年月：明治20年（1887）1月21日、原鉄道橋開通、大正2年（1913）道路橋となる。

所在地：岐阜県安八町、大垣市

河川名：揖斐川

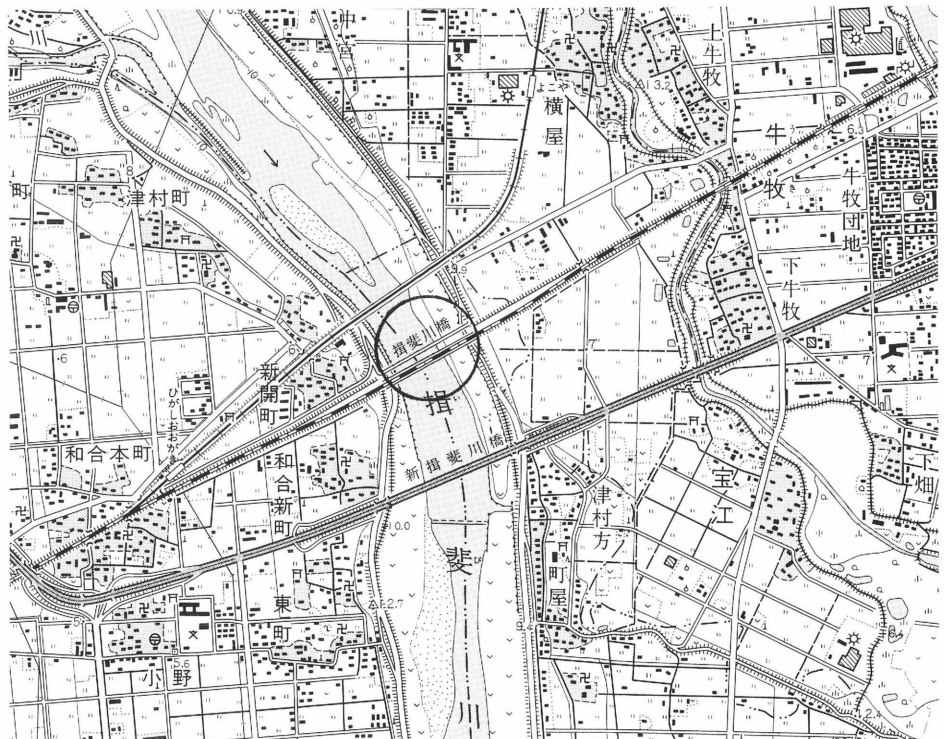
橋長・幅員：321.7m × 4.0m

径間数・支間長：5 × 63.40m

形式：下路ダブルワーレントラス（ピン結合、鉄道時代単線）



〈1990年12月，撮影・小西純一〉



(1:25,000 岐阜西部)