

## 伊 達 橋

だてばし

福島県伊達町長岡の東で、阿武隈川<sup>あぶくま</sup>をわたるのが国道399号の伊達橋である。この橋の上流側に平行して架かっているのが旧橋で、かつて福島電気鉄道（現在の福島交通）の電気軌道が単線の線路を併設し、人馬・自転車・自動車に電車が呉越同舟の形で姿を見せていた。時には電車が貨車をひいて渡橋したのである。下流側に新橋が架設され、軌道は営業を廃止したので、歩行者・自転車専用橋に改装され、現在に至っている。

ここで紹介するのはこの専用橋の方である。中央に60m級の下路トラス2連が架かり、その両側に30m級のポニーワーレントラスとプレートガーダーが配置されている。架設当初の伊達橋（旧橋）では、中央に60mワーレントラス1連、両側に各3連のポニーワーレントラスが架設され、左右対称であったが、右岸よりのポニーワーレントラス2連は傷みがひどいので、昭和54年（1979）に、60m級の溶接トラス1連に置き換えられ、さらに、プレートガーダー1連を追加して現在の姿になった。

ポニーワーレントラスの出自ははっきりしないけれど、基本的な構造から見て、明治9年（1876）の大阪-京都間の開業以来、明治30年代半ばまで、官設鉄道や日本鉄道が標準的なトラス桁として重用してきた全長100ftのものであることは間違いない。おそらく東北本線の橋梁で、払い下げを受けての転用と判断され、製作から100年以上経っている。

とくに注目すべきは、左岸側から数えて4連目の下路ワーレントラスである。5連目の近代的な溶接構造のワーレントラスと外観はよく似ているが、仔細に観察すれば、むしろ第3連目のポニーワーレントラスと、相対応する各部材や、部材同士の結合点、すなわち格点などが非常によく似ていることに気づく。上下弦材には格点と格点の中間に使用していないピン穴があり、斜材はすべて中央部で接合してあることが観察できる。

この下路ワーレントラスは、2組の100ftポニーワーレントラスを分解のうへ、相対応する部材をつないで2倍の長さとし、再組み立てして、長さ・高さとも2倍の、ポニーではない一人前のトラスに仕立てた驚くべき改造トラスなのである。

古い橋を改造して再用する場合、強度を増すため、元の橋を短く切り詰めることはよく行われてきたけれども、本橋のように2倍に引き伸ばすような改造は他に例がない。この払い下げ桁改造計画の発端は、大正10年（1921）に竣工した軌道併用橋の伊達橋が、長岡村営橋梁として、切り詰めた予算の中で架設された事情に由来しよう。

それまでの軌道併用の木橋に代わる県営の永久橋梁として計画されながら、郡会決議によって架橋位置が変更になり、騒擾事件まで起こして当初計画の達成を図ったが失敗に終わった結末を、村営橋梁で穴埋めしたからである。第一次世界大戦による物価高騰に加え、鋼材不足が深刻化する中での創意工夫であった。窮すれば通ずの典型である。〔NK〕

開通年月：大正10年（1921）、歩行者専用橋に改装：昭和54年（1979）

所在地：福島県伊達町

河川名：阿武隈川

橋長・幅員：263.31m × 2.5m

径間数・支間長：①3×30.18m、②1×60.36m、③1×60.4m、④1×30.18m、⑤1×21.81m

形 式：①④ポニーワーレントラス（ピン結合、鉄道時代単線）、②下路ワーレントラス（ピン結合）、③下路ワーレントラス（溶接構造）、⑤プレートガーダー（溶接構造）



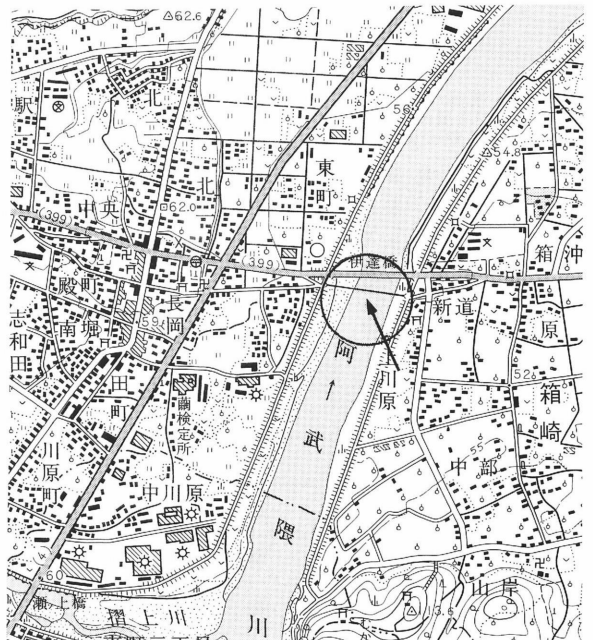
4連目のポニーワーレン改造60mトラス <1986年4月12日, 撮影・いづれも小西純一>



長岡方から見た全景



右のトラスの斜材の継ぎ目と下弦材のピン穴カバーに注目



(1:25,000 保原)