

第一松木川橋梁

だいいちまつきがわきょうりょう

国鉄足尾線を転換した、わたらせ渓谷鐵道は、足尾-足尾本山間で2度も松木川を渡るけれど、その下流寄りに位置する上路プレートガーダー3連の橋が第一松木川橋梁である。松木川はそのすぐ下流で神子内川を合流し、渡良瀬川と名称を改める。

第一松木川橋梁は、大正3年(1914)8月26日、足尾鐵道が足尾-足尾本山間を開業して全通した時点から、現場に存在し続けている。上流側に位置し、支間47.25mのボーストリング・プラットラス各1連の第二松木川橋梁と出川橋梁は、老朽化によって、昭和28年(1953)に架け替えられ、平凡なプレートガーダー橋梁になったけれど、イギリス流の鍊鉄製構橋脚(トレスル様式)2基に支えられた第一松木川橋梁は健在である。石造あるいは煉瓦積みの橋脚に支えられる例が普通であった明治期のプレートガーダー橋梁群の中で、特異な様式のトレスルを構成したのは日本鐵道であった。岩手県北部から青森県南東部にかけての区間で、馬^ま^べ川とその支流を数多く渡る際に、鍊鉄製構橋脚が広く用いられた。

明治を代表する写真家の小川^{かずま}一真(1860~1927年)が撮影を担当した鐵道施設設備写真集の『日本鐵道紀要』には、トレスル様式で構成される馬^ま^べ川水系での鐵道橋梁の写真がいくつも収められている。

第一松木川橋梁で用いられている構橋脚の上部には、イギリスのペント・シャフト・アンド・アクスルトリー社1888年の製造銘板がついている。日本鐵道が盛岡-青森間を開業して、上野-青森間の全通を達成したのが、明治24年(1891)であることから、この構橋脚を、日本鐵道が出自と判断して誤りはないと思われる。基本的な形態は、『日本鐵道紀要』が掲載する写真のそれらと合致するが、第一松木川橋梁で使用中的ものは、小型である。とはいえ、石造の橋脚の上に、足を踏ん張る形で上路式プレートガーダーを支える外観には、力強さが感じられる。

上路式プレートガーダーは、22.250m 2連、9.601m 1連で構成され、補剛材の両端部がフランジ山形との接触をさけて折れ曲るイギリス流の様式であり、鐵道作業局明治30年式(作30年式)の系列に属するが、製造銘板は「汽車製造合資会社 明治44年」と表示するから、これらは足尾鐵道による自社発注品と思われる。

第一松木川橋梁の下流側に平行して架設される歩道橋の田^{たもと}元橋は、製造銘板を欠くけれども、基本的な構造から見て、明治年間に輸入したか国内製作されたアメリカ流のピン結合プラットラスと判断したい。〔NK〕

開通年月：大正3年(1914)8月26日
 鐵道名・駅間：わたらせ渓谷鐵道 足尾-間藤間
 所在地：栃木県足尾町
 河川名：松木川
 橋長・単複の別：56.45m、単線
 径間数・支間長：①2×22.250m、②1×9.601m
 形式：①②単線上路プレートガーダー、鍊鉄製構橋脚



〈1988年6月25日，撮影・小西純一〉

(1:25,000 足尾)