

別名「出山の鉄橋」

11

箱根登山鉄道 早川橋梁

はこねとぎんてつどう・はやかわきょうりょう

元々の東海道本線は、^{こふづ}国府津から^{きかわがわ}酒匂川沿いに^{ごてんげ}御殿場方向へ向っていたので、小田原や箱根の温泉郷は鉄道の恩恵を受けられなかった。これをカバーするため、明治21年（1888）に、国府津駅前から湯本の旭日橋まで開通させた小田原馬車鉄道が、箱根登山鉄道のルートである。

この鉄道は早くから電化を考え、社名を小田原電気鉄道と改めて、明治32年（1899）には電化を完成した。馬車鉄道電化の第1号といわれているが、この先進性が、^{こうばい}急勾配で湯本から奥へ挑もうとするバネとなる。

明治43年（1910）、同社は湯本－強羅間の登山鉄道敷設を決定し、3つのルート案について検討をおこなった。第1案は須雲川を迂回して大平台に至るもの、第2案は玉簾の滝を経て一挙に大平台へ登るもの、第3案は早川の左岸沿いに行き同川を横断して大平台に登るものであった。結局、トンネルを掘る必要があるものの、距離の短い第3案が採用された。ただし、このときの基本的な考え方は電気機関車によるアプト式で、最急勾配は125パーミルとしていた。この計画は、明治45年には「軽便鉄道法」による工事施行認可を得るに至るが、なお研究を続行するというで一時棚上げになった。

そこで同社は、技師長の半田貢を欧米に視察に行かせたが、スイスのベルニナ鉄道で、普通の粘着方法でかなりの急勾配を登っていることがわかり、最急勾配を80パーミルに緩和して電車を使用することに計画を変更、大正3年（1914）工事方法変更の認可を得た。

このとき、早川横断部分に計画されたのがこの橋梁である。当初は付近の景観にマッチした新設計の橋梁を考えていたというが、資材の調達難から、東海道本線天竜川橋梁の架け替えにより不要になった、ポーナルが設計した200ftダブルワーレントラスを転用することにした。

この線は開通後4年余りで関東大地震により被害を受け、1年以上運休したが、早川橋梁自体は無事であった。この橋梁は小田原方面から行くと、勾配のあるトンネルを出るとすぐ早川を渡る形となっており、またスイッチバックの出山信号場からはるか下に展望されることから、この線を訪れる観光客に対して強い印象を与える。そうしたことから「出山の鉄橋」として古くから親しまれている。

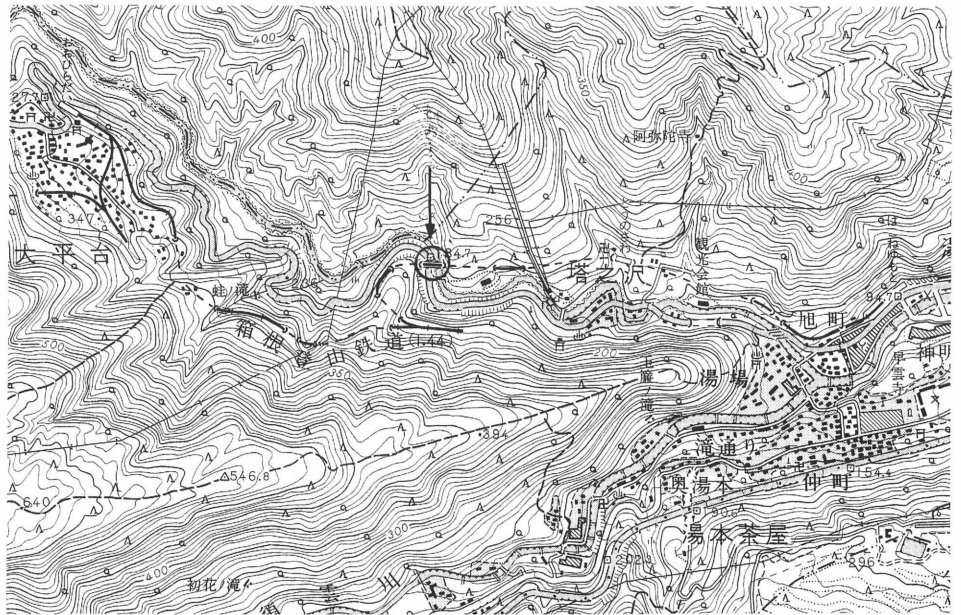
この間、社名は日本電力を経て昭和3年（1928）に箱根登山鉄道と変わり、現在に至っているが、近年に至って乗客量が増加し、長い間おこなってきた2両連結運転では対応できなくなり、3両化を計画、このため、明治21年（1888）製の当橋梁がこれに耐えられるかどうかチェックを行なったが、基本的には問題なく、平成5年（1993）から3両連結運転が実施された。

〔NY〕

開通年月：大正8年（1919）6月1日
鉄道名・駅間：箱根登山鉄道 塔ノ沢－出山信号場間
所在地：神奈川県箱根町
河川名：早川
橋長・単複の別：61.0m（橋台前面間長）、単線
径間数・支間長：1×63.40m
形式：単線下路ダブルワーレントラス（ピン結合）



〈1994年3月，撮影・西野保行〉



(1:25,000 箱根)