

旧菊池川橋梁

きゅうきくちがわきょうりょう

鹿児島本線の植木から千年の歴史を持つ温泉地の山鹿まで、かつて鹿本鉄道という私鉄があった。大正12年（1923）に全線開業したが、経営難にあえぎ、大水害に何度も襲われて、昭和35年（1960）に運転休止に追い込まれ、昭和40年に廃止された薄幸な鉄道であった。最後の数年は、山鹿温泉鉄道と名乗っていた。現在、かつての線路敷がほぼ全区間、熊本山鹿自転車道（県道）に転用されている。その中間のかつて宮原駅みやばるがあったところに、すっかりペンキが落ちて錆びたトラス橋が1連、柵に囲われて鎮座している。鹿本鉄道が存在していたことの証しとして駅跡に移設したものと思われるが、何も説明がなく、何を何のために保存しているのか、知らない人にはわからない。廃止から30年を経たいま、この橋桁が鹿本鉄道の菊池川橋梁に架かっていた4連のトラスの内の1連であることを知る人は、地元でも少なくなっている。

この橋梁は大正10年（1921）に開通したが、橋桁は新品ではなかった。後に鹿児島本線となる千歳川橋梁に九州鉄道が架設したトラスを転用したものなのである。鉄道トラス橋としては九州最初の記念すべき橋が、その由来を知られていたかどうかはわからないが、スクラップになるのを免れ、保存されていたのである。まことに幸運なことで、よくぞ残して下さったと感謝したい。ただし、移設時に中央の3パネル分を省いて短く改造してある。

九州の鉄道建設は、九州鉄道という私鉄の手ではじめられた。工事を進めるに先立って、明治20年（1887）11月にドイツから顧問技師を招聘した。プロイセン国鉄のヘルマン・ルムシュettelである。彼は、前任者が辞任したため、明治23年1月からは技師長に就任し、技術指導を行なうとともに、鉄道資材を母国から大量に購入してドイツ製品の普及に貢献した。

最初の開通区間の博多－久留米間にある旭川橋梁と千歳川橋梁には、ドルトムントに工場があったユニオン社製のピン結合トラス桁を架けた。支間47.3mのもの、支間32.0mのポニー形のもの2種類で、鉄道トラス橋としては九州最初の記念すべき橋である。上弦が真っ直ぐで、斜材がすべて引っ張りを受けるように配置されているプラット形で、一番の特徴は線路が載る床組が下弦より下に取り付けてあることである。わが国の鉄道橋では他に例がなく、また、ドイツでも注目すべき構造であったのか、ドイツで発行された土木工学ハンドブックに図面が掲載されている。

九州鉄道の橋といえば、トラスは、千歳川橋梁をふくめ、すべてハーコート社（ドイツ）製のボーストリングトラスであったように記述されることが多いけれども、これは、かつて鉄道省の高官がその著名な論文の中で犯した事実誤認がそのまま定説となってしまったものであって、最初の開通区間の橋はそうではなかったことを強調しておきたい。

〔K J〕

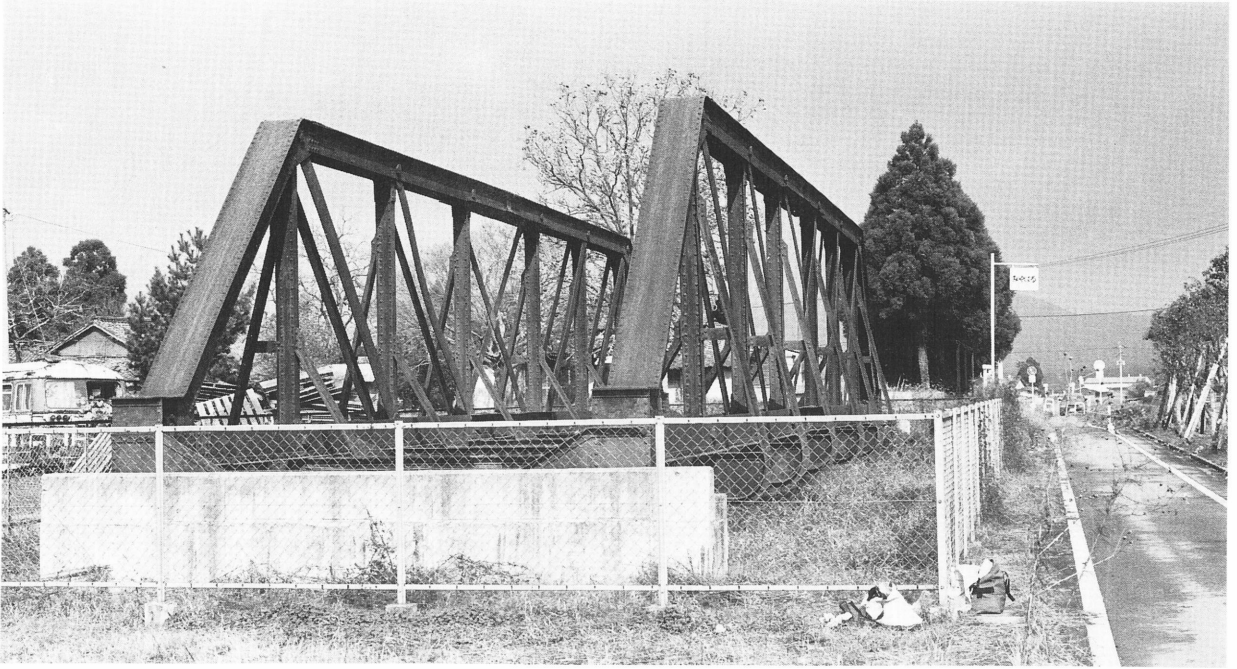
開通年月：明治23年（1890）3月、鹿児島本線千歳川橋梁（九州鉄道）

大正9年（1920）鹿本鉄道菊池川橋梁に転用架設

所在地：熊本県植木町宮原駅跡

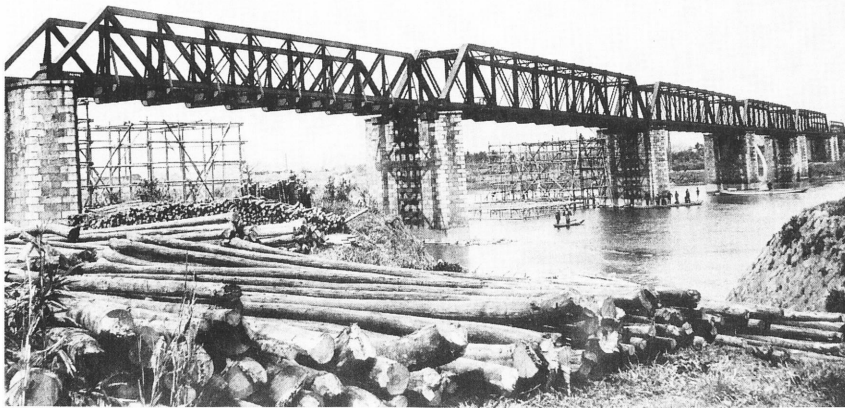
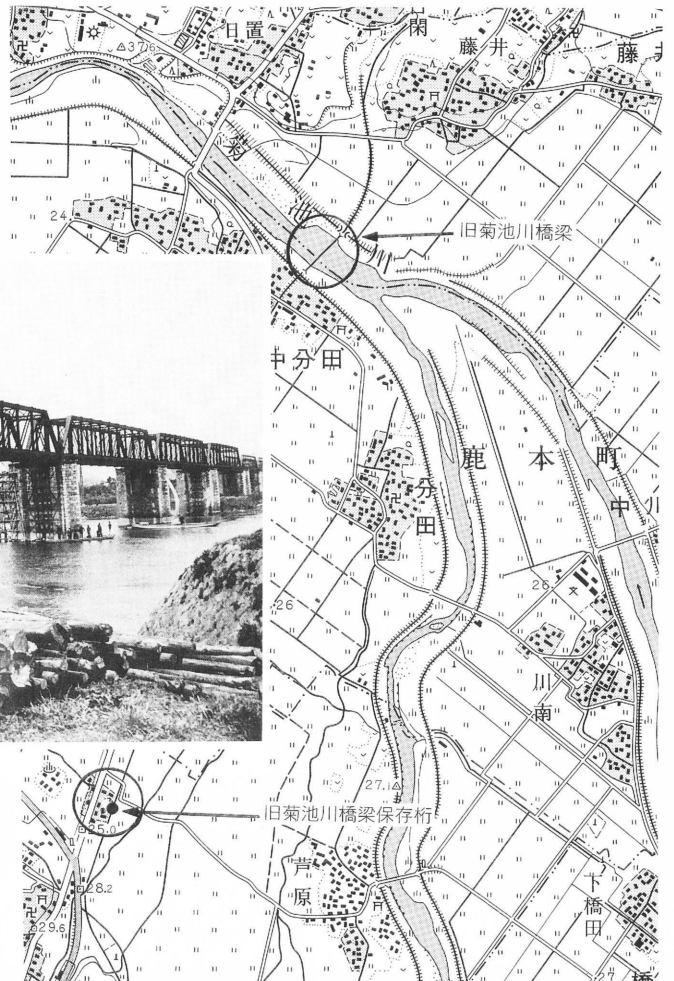
径間数・支間長：1×22.40m（原形は32.00m）

形式：単線ポニープラットトラス（ピン結合）



鹿本鉄道宮原駅跡に保存されている九州鉄道最初のトラス

〈1986年11月25日，撮影・小西純一〉



初代千歳川橋梁，1913年頃
 (『筑後川橋梁鉄桁架換工事写真帖』所載)

(1:25,000 来民)