

切立橋

きったてばし

明治政府の財政力では、全国の主要幹線をすべて官設鉄道とすることは不可能で、東京から出る東北線や高崎線でさえ、日本鉄道という私鉄にせざるを得なかったくらいであるから、遠隔の九州は当然私鉄の手に委ねた。

このために九州鉄道が設立され、手始めに博多-千歳川（仮駅）間を明治22年（1889）に開通させた。その後同社は九州一円に路線を延ばすが、「鉄道国有法」により明治40年（1907）に国有化されてしまう。

会社は設立とともに、顧問技師にドイツからヘルマン・ルムシュettelを招き、また当初は車両・器材一切をドイツのユニオン社を主たる窓口として輸入した。このことから、技術的にはドイツの影響を強く受け、北海道炭鉱鉄道がアメリカの影響を強く受けたことと、好対照をなしている。

トラス桁橋梁としては、当初窓口となったユニオン社の製作にかかる、径間100および150ftの下路プラットラスを使用したが、計10連で打ち切られ、九州鉄道の代名詞ともいべきハーコート社製のポーストリングトラスに切り替えられた。

このポーストリングトラスはハーコート社が全世界の植民地向けに輸出していた一種のプレハブ橋で、現場で火を使うことなく組み立てられるというピン結合のものであった。

支間は100（斜橋をふくむ）、150および200ft（メートル法による設計で、支間はそれぞれ31.85 m、47.25 m および62.37 m）の3種で、62連（豊洲鉄道からの引継ぎをふくむ）が使用された。

九州鉄道の設計荷重は、小さな輸送量を想定したのか、または保護程度の低い不利な補助方式に対応した建設費の節減のためか、かなり小さく、輸送量が增大するに従いすぐに橋梁が強度不足となった。本線筋では明治の終わり頃から取り替えが始まり、平均耐用年数は約25年で姿を消して行くことになる。しかし下級線区や道路橋としては立派に通用するため、架設同様、転用も容易なこともあって、全国へ散って行った。その代表的なものが下野軌道（現東武鉄道鬼怒川線）の大桑-新高徳間の鬼怒川橋梁で、東武鉄道の特急の宣伝ポスターによく使用された150ft桁2連であった。

しかし老朽化のためすでに鉄道橋としての使用は全国的になくなってしまい、そのままの位置で道路橋になったものや、当初から道路橋へ転用されたもののみが残っている。

切立橋は、前者の代表的なもので、床板に木板を張ったほかは、すべて原型どおりという貴重なものである。大正10年（1921）に当時の東京電灯が、猪苗代第四発電所専用線（磐越西線広田駅に接続）の日橋川を渡る所に架けたものである。この転用は、九州鉄道社長を務め、またこの発電プロジェクトに参画した、仙石貢の口利きがあったと想像される。

〔NY〕

竣工年月：大正10年（1921）

所在地：福島県河東町、塩川町

河川名：日橋川

橋長・幅員：48.150 m × 2.800 m

径間数・支間長：1 × 47.25 m

形 式：ポーストリング・プラットラス（ピン結合、鉄道時代単線）



〈1987年4月，撮影・西野保行〉



(1:25,000 会津広田)