

## 穂高川橋梁

ほたかがわきょうりょう

J R 地方交通線に属する線の途中で、J R 会社の境界があるものの一つに大糸線がある。もとは大糸南線、大糸北線とわかれており、昭和32年（1957）に全線が通じて、大糸線と改称された。このうち、松本 - 信濃大町間は昭和12年（1937）に信濃鉄道から引き継いだ。国鉄は、あくまで大町と糸魚川を結ぶことを第一義としていたので、大糸線という名称をつらぬき、これが松糸線というべき名にかわって、いまだに残っている。信濃鉄道は、塩の道沿いに、とくに松本と大町を早期に結ぶという地元の熱意によって、明治最末期に発起された会社で、大正2年（1913）着工、大正5年には松本 - 信濃大町間を全通させた。当初は蒸気鉄道であったが、大正15年（1926）には電化を完成し、電車を運転した。この線を国が買収した理由は、信濃鉄道の経営難と、大糸北線の進捗にあわせ、松本盆地から日本海へ至る準幹線としての位置付けを確保するというところにあったようである。

この線には、現在転用トラスとして注目すべきものが2ヵ所に存在する。一つは高瀬川に架かる九州鉄道の遠賀川のを転用した、クーパー設計の patents シャフト社製100ft 下路トラス8連で、もう一つはここにのべる、穂高川に架かるハンディサイド社製の200ft 下路トラス1連である。ともにイギリスの製品である。

穂高川橋梁と名づけられているが、現在橋梁自体は烏川と乳川との間の瀬割堤をまたぐ形となっている。大正4年（1915）の開通時の初代も転用品で、東海道線の原野谷川橋梁から来た100ftポニーワーレントラスと、同じく天竜川橋梁から来た200ftのダブルワーレントラスであったが、老朽化が著しく、昭和23年（1948）に、常磐線の阿武隈川から撤去されて長い間ストックされていたこのハンディサイド社製のトラスに架け替えられ、現在に至っている。

この特徴ある形式の200ftのプラットトラスは、単線用8連が日本鉄道の阿武隈川に、同6連が北越鉄道の信濃川に、また複線用は日本鉄道の隅田川に使用された。

これらが製作された明治29年（1896）前後は、そろそろポータル設計のトラス群はやや過去のものとなりつつあり、またアメリカ設計のトラスもまだ本格的には入ってこないという端境期であった。そこで私鉄2社が模索したのか、そこを狙って売り込みがあったのか、ハンディサイド社のそれまでにない独特の設計のものが入って来たわけである。

ハンディサイド社はイギリスにあるので、設計はイギリス流と見るのが常識的であるが、別掲のハーコート社の手になる小石川橋梁の手法にもよく似ているので、もう少し調査する必要がある。板と型材とのまさに芸術的組み合わせで、ガセットプレートのような小さな部材をなるべく使わないように工夫したり、斜材の調整にコッタピンを使うなど、見ていて飽きない楽しい橋である。

〔NY〕

開通年月：昭和23年（1948）

鉄道名・線名・駅間：J R 東日本 大糸線 穂高 - 有明間

所在地：長野県穂高町

河川名：穂高川（烏川、乳川）

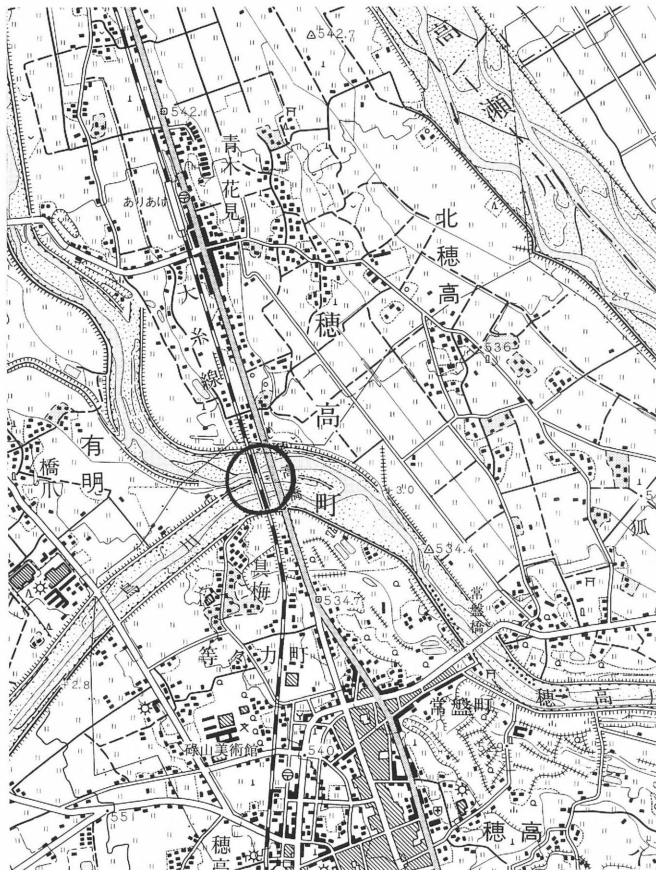
橋長・単複の別：191 m（橋台前面間長）、単線

径間数・支間長：①1×24.5 m、②1×22.3 m、③1×62.7 m、④2×22.3 m ⑤2×16.0 m

形式：①②④⑤単線下路プレートガーダー、③単線下路プラットトラス



〈1993年6月，撮影・西野保行〉



(1:25,000 明科)