

## 新神通川橋梁

しんじんづらがわきょうりょう

形態的にもっともアメリカらしさを感じさせるトラスは、いわゆるクーパートラスの中の、200ft単線曲弦プラットトラスではなかろうか。このトラスのタイプは、一般にシュウェドラートラスといわれるもので、ドイツのシュウェドラーによって、斜材がもっぱら引張力を受けるように考案されたものである。そのため上弦材の中央寄りを少し落とし込むようにしたのであるが、これでは格好がよくないので、1橋をつくったのみで取りやめとなり、以後は水平とした。ここに取り上げるものも中央3パネル分の上弦材が水平となっている。

この形式のトラスは、アメリカ製が大部分であるが、国産されたものをふくんで、国鉄・私鉄（東武）を通じて約102連が存在した。さびしく1連だけが架かったものから、東海道線大井川（上り線）のように、ずらりと16連も並んだものまであった。また架設位置としても、大河川の中下流部の平野部に架けられたものや、内陸部の山の中に架けられたものなどいろいろあるが、どれも風景によくなじんでいた。全体的にバランスがよいのと、下弦材、斜材の細いアイバー、それに明らかにわかるピンの存在などが、一つの美しさをかもし出していたからであろう。

北陸線では庄川（仮橋の時代を経て）、新神通川、黒部川などに最初から採用されたが、新神通川を除いてはすでに消えている。ひとり新神通川の6連のみが健在であるが、これは、昭和35年（1960）の呉羽－富山間の複線化完成時に、高山本線分の線増という形で、同線専用として開通以来の同じ位置に、居座り続けることになったからである。

第二次世界大戦後まで、北陸本線・高山本線とも列車数はそう多くはなく、神通川の左岸に田刈屋信号場を置いて、ここから高山線を分岐することで十分であった。しかしその後、北陸本線の列車数が急増したため、複線化のほかになおこの橋梁を残す形で両線を分離したのである。このように主要駅から分岐する両線が、河川をわたってから分岐する例は、改良前の桐生駅と渡良瀬川における両毛線と足尾線、西鉄久留米駅と筑後川における西鉄大牟田線と甘木線などにおいて見られるものであるが（前者ではその後単桁を単線2本の新複線桁に改良）、橋梁架設費の節減をねらって考えられた方策である。

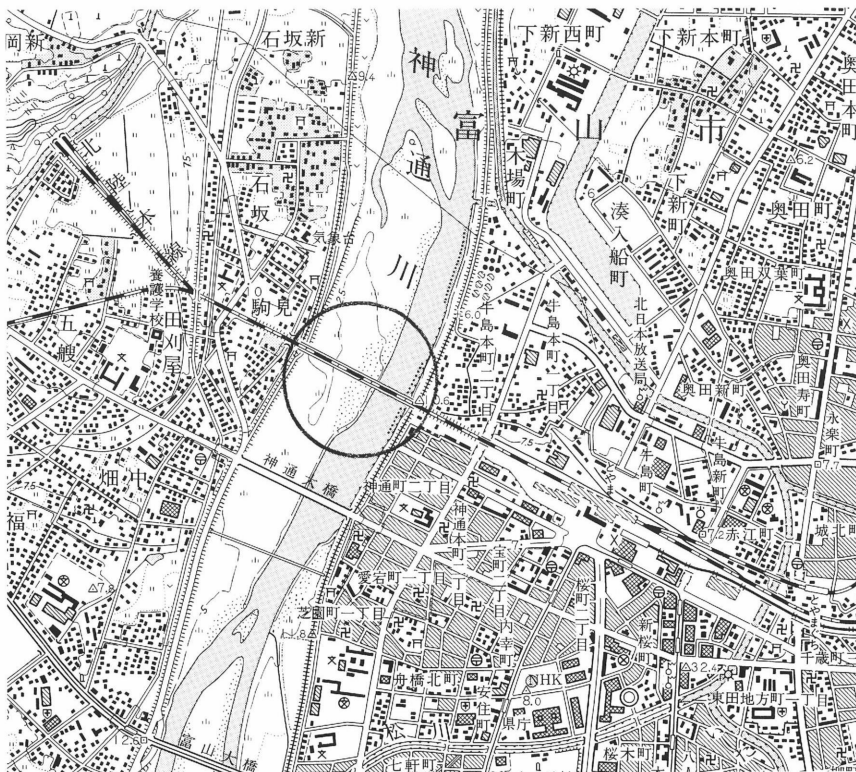
この200ftのピントラスは、晩年そのピンの摩耗やゆるみ、アイバーの伸びなどから、がたつきに悩まされるものが多く、いろいろな対応措置がとられたが、結局順次引退に追い込まれて行った。その中においてこの新神通川橋梁は健全な状態で、これも開通以来のレンガが美しい下部工の上に載って、特急「ひだ」や、わずかに残った貨物列車などを通している。

なお、東武鉄道佐野線の渡良瀬川橋梁も、これと同じ形式のトラス2連が、これまた開通以来の下部工ののって原位置で頑張っている例である。 [NY]

開通年月：明治41年（1908）11月16日  
 鉄道名・線名・駅間：J R西日本 高山本線 西富山－富山間  
 所在地：富山県富山市  
 河川名：新神通川（現神通川）  
 橋長・単複の別：424 m（橋台前面間長）、単線  
 径間数・支間長：6×62.40 m  
 形式：単線下路曲弦プラットトラス（ピン結合）



〈1987年3月，撮影・小西純一〉



(1:25,000 富山)