

朝日連峰から南流した一ノ戸川が、阿賀野川に合流する直前の箇所に架かっているのが、磐越西線の一ノ戸川橋梁である。

現在の磐越西線は、岩越線を大正6年(1917)に改称したものである。その東半分の郡山-喜多方間は、私鉄の岩越鉄道が明治37年(1904)までに開通させたものであるが、西半分は官設鉄道として建設され、大正3年(1914)に最後の野沢-津川間が開通して、郡山-新津間が全通した。

この西半分は阿賀野川沿いに走るが、その本流やこれに流れ込む支川を渡るために、多くの橋梁が架けられている。この建設年代からして、それらはアメリカ式のもので、しかも輸入したアメリカ式の中ではその後期に属するものである。またクーパーよりも、ワデルやレオナルドの設計の方が色濃く感じられるのは、岩越鉄道がすでにこの区間も自身で建設すべく、ワデルに概略設計を依頼していたという経緯とも関係があろう。

この一ノ戸川橋梁は、明治43年(1910)に部分開業した喜多方-山都間にふくまれるもので、クーパーによる標準設計の200ft上路トラスを採用している。バルチモアトラスとよばれる分格付プラットトラスであって、きわめて繊細な感じを与えるものである。

上路トラスは、線路が谷を渡るときなどその位置が比較的高く、桁下に十分な余裕があり、橋脚の高さを少しでも小さくしたいときなどに採用されるが、当初官設鉄道等が比較的低地に敷設されていたときは、あまりその必要性がなかった。しかし今世紀に入って、中央線、岩越線など、山間部の幹線が敷設されるにあたって、かなり使用された。

クーパーによる標準設計の上路トラスは、100、150および200ftの3種類が設計されたが、100ftは実際には使用されず、後二者のみが使用された。200ftは合計18連が明治34年(1901)から同44年(1911)にわたって製作され、奥羽線に1連、中央線に6連、山陰線に7連、そして岩越線に4連が投入された。

このトラスを中央において、前後1スパンずつ小さなプレートガーダーを架したものが多いが、この一ノ戸川橋梁は、ベースとしてプレートガーダーを多く並べた中に、1連だけトラスが架かっているというタイプをとっている。これぞピン結合の極致といったようなメカニクな美しさを持っており、鉄道写真家が、列車と橋梁の両方の美しさを十分に表現できることから、好んで撮影対象としたものである。

幹線交通の重量化にともない、近年次々と撤去されたが、この一ノ戸川のもものは健在である。

また早目に転用されて秩父鉄道に入ったものも、<sup>あんやがわ</sup>安谷川橋梁(阿賀川当麻橋梁から転用)などが健在である。またルート付け替えによって不要となった中央線立場川橋梁もいまだに撤去されず、現在線の信濃境-富士見間からその全容を見ることができる。〔NY〕

開通年月：明治43年(1910)12月15日

鉄道名・線名・駅間：J R東日本 磐越西線 喜多方-山都間

所在地：福島県山都町

河川名：一ノ戸川

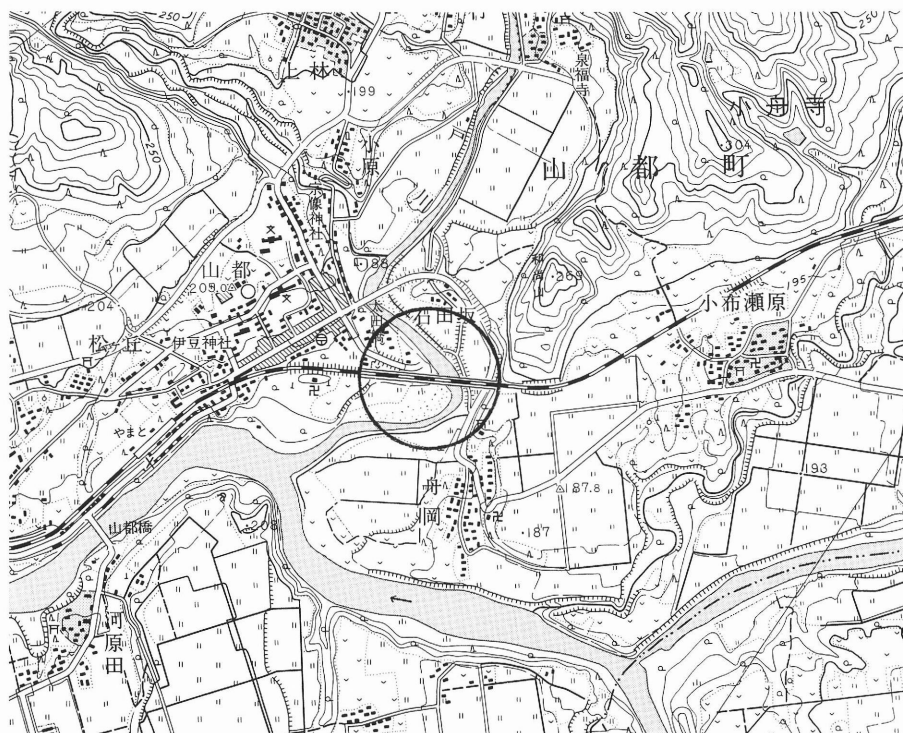
橋長・単複の別：445.0m(橋台前面間長)、単線

径間数・支間長：①1×16.3m、②5×25.4m、③1×62.4m、④9×25.4m

形式：①②④単線上路プレートガーダー、③単線上路プラットトラス(ピン結合)



〈1987年4月，撮影・西野保行〉



(1:25,000 喜多方西部)