

多摩川は上流に行くにつれ、広い川原は狭くなり、谷は深く溪谷の流れに変わる。西多摩は東京の奥座敷といわれ、自然豊かな風景が都民の憩いの場となり、四季折々多くの人が訪れる。山地から台地に変化する位置に青梅市があり、江戸時代には山と里を結ぶ宿場町・市場町として大いに賑わった。万年橋は、この青梅市で多摩川をひとまたぎするコンクリートアーチ橋である。

江戸の中頃、西多摩には万年橋とよばれる橋が3橋あった。「洪水にも患ひなく、通路自由なるを以て萬年橋と名付く、都合三ヶ所にあり」(「新編武蔵風土記稿」第6巻)。現在の奥多摩町梅沢橋の下流、御岳橋上流、そして神代橋の上流の3か所であったようだ。

これら3橋はいずれも、「投げ渡し」工法で架橋された。岩盤が突き出し川幅が狭くなった所に石を積み上げ、丸太の端を中に埋め込み、両岸から次々と張り出して中央で投げ渡した木材を結びつけて、その上に横桁を組んでいく。なお、中里介山の『大菩薩峠』に登場する万年橋は、御岳橋上流に架かっていた橋のことで、本文主題の橋とは別の橋である。

現在の万年橋の所には、むかし「大柳の渡し」があり、二つ塚峠(現秋川街道)を越えて青梅へ出るのに利用されていた。明治30年(1897)5月に木橋の万年橋が架かり、それまでの渡しは廃止になった。東京の隅田川に鋼トラス形式の永代橋が架けられた年であった。木橋は明治40年(1907)、支間75.78m、幅員4.54mの鋼製の大アーチ橋に架け替えられた。ただし、路面は木製であった。この橋が現存している万年橋の原形である。

このあたりの経緯を鈴木俊男氏は、「東京鉄の名橋十選」(川崎製鐵(株)・「鐵」109号)に次のように述べている。「面白い来歴をもつ鉄の橋をつけ加えよう。多摩川の青梅市に、万年橋という、川をひとまたぎする大きなコンクリートアーチ橋がかかっている。実はこの橋は、明治40年に架設された支間75.7メートルもの鋼アーチ橋であったが、木床版の上、交通による振動が激しくなったので、昭和18年に、もとの鋼アーチをそっくりコンクリートで巻いて、いわゆるメラン式鉄骨コンクリートアーチ橋に改造された。ところが、いつしかそうした事情は忘れられて、つい近ごろまで、支間日本一のコンクリートアーチ橋になりすましていたのであった。」

このコンクリート巻き建て補強が行われたときに、幅員も若干広げられた。昭和49年(1974)、このアーチ橋のすぐ上流に鋼製のトラス橋が架かり、それぞれが一方方向の交通に利用されているため、橋面上からは、別の橋が二つ並んでいるとは思えない。しかし、河原から橋をながめると、アーチのシルエットにトラスがだぶり、アーチ橋の美しさをやや損ねた感がなくもない。

〔HI〕

竣工年月：明治40年(1907)

コンクリート巻き建て補強昭和18年(1943)

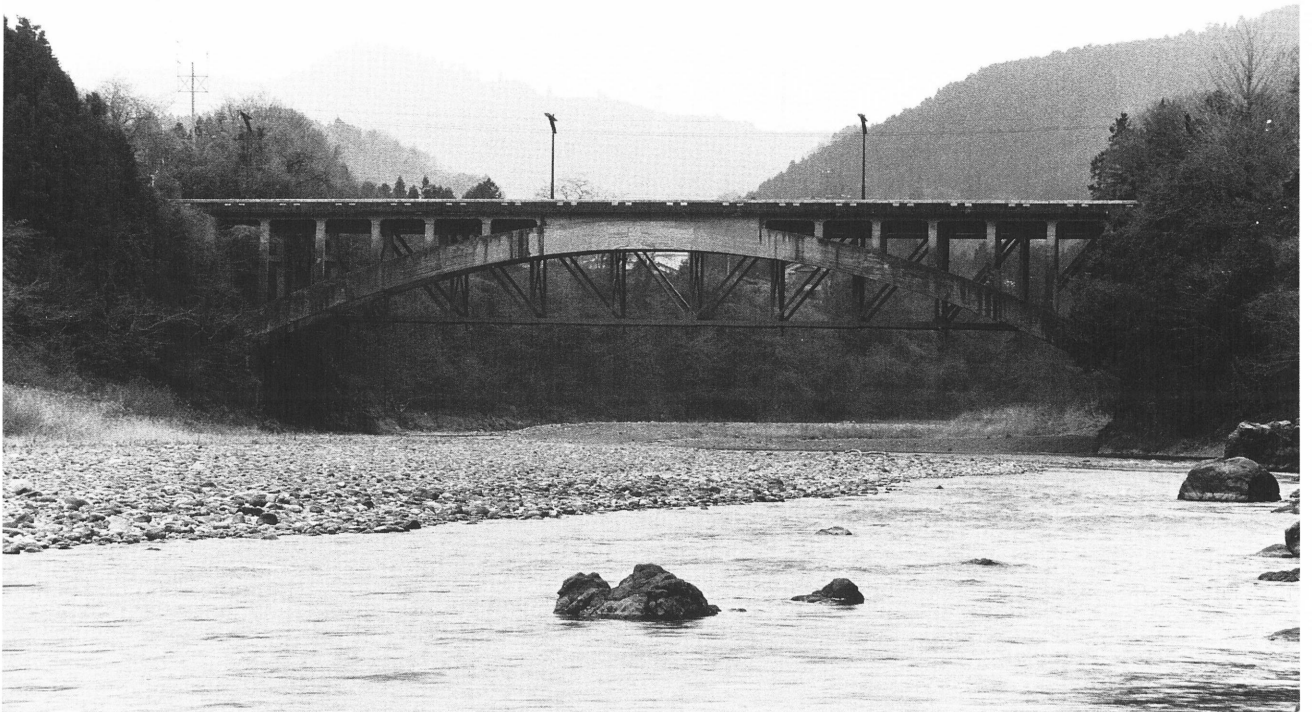
所在地：東京都青梅市

河川名：多摩川

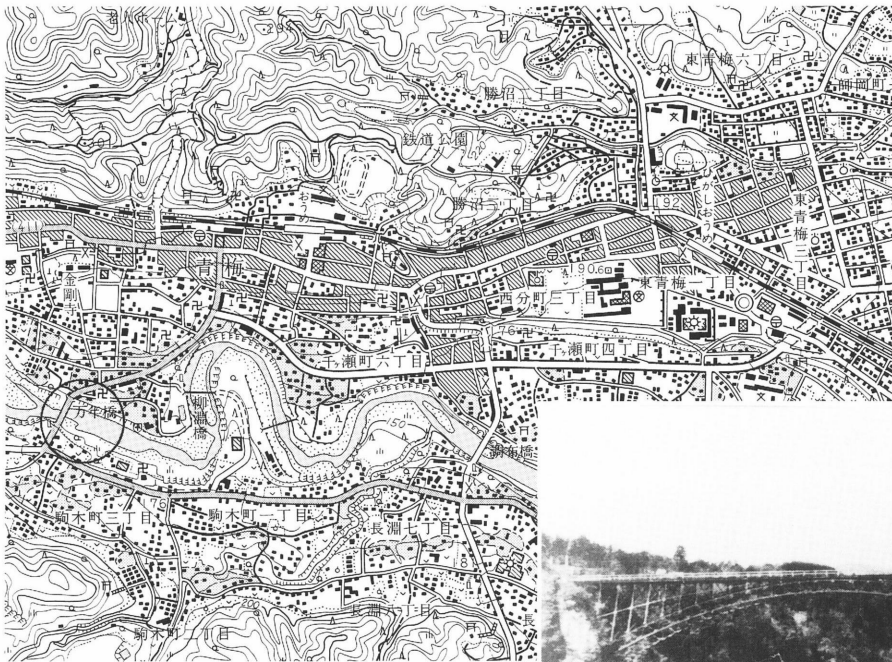
橋長・幅員：89.1m×5.5m

径間数・支間長：1×75.78m(両側径間あり)

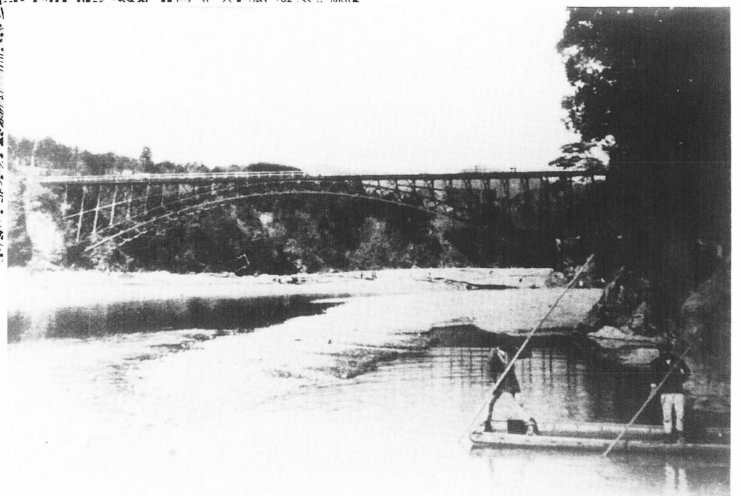
形式：もとはブレースドリブアーチ橋、現在はメラン式コンクリートアーチ橋



〈写真提供・共に平原 勲〉



(1:25,000 青梅)



コンクリートで巻く前の万年橋