

## 阿賀野川釜ノ脇橋梁

あがのがわかまのわききょうりょう

那須山系を源流とするわが国有数の河川の一つである阿賀野川に沿って、磐越西線が走っている。車窓から眺める四季折々の景色はすばらしい。春は木々の新緑が目にしみ、夏は川のせせらぎが潤いを与えてくれる。秋は紅葉、冬には白銀の世界に引き込まれる。

川を縫うように走るこの線路には数々の橋が架かっている。本流には、阿賀野川御前、阿賀野川当麻など阿賀野川ではじまる風情ある名の5つの橋が架かっている。鉄道では、橋の名前に番号を付けることが多いが、ここでは架橋地点の地名でよばれている。

これら阿賀野川水系に架かる橋梁群の中に、ピントラスとよばれるピン結合のトラス橋が今なお5箇所に残っている。すべて明治から大正初期にかけて外国から輸入されたものだ。中でも阿賀野川釜ノ脇橋梁と阿賀野川徳沢橋梁に各1連ずつ架かるピントラスは、支間90.7mもある大きなものだ。自重は431トンもあり、明治時代の橋としては、重量で最大である。両橋とも、アメリカのペンシルベニア鉄道の技師レオナルドにより設計された同一設計、同一形態の橋で、いずれもアメリカン・ブリッジ社で製作されたものである。これらの力感にあふれたピントラスは、イギリス流、アメリカ流と続いた輸入トラス橋の最終期のもので、これ以降は国産のリベットトラス橋に移行していく。

阿賀野川釜ノ脇橋梁は、わが国で最初に片持ち式（カンチレバー式）工法により架設された記念すべき橋でもある。当時、トラス橋の架設は足場の上で桁を組立てる足場式が一般的な工法であった。しかし、水深が深く流れも速い阿賀野川にあって、足場を利用することは難しく、そのため足場を使わない片持ち式工法が採用されたのである。

施工は、最初に両側のリベット構造のトラス橋を足場式工法で架け、次にこれをアンカーに、中央のピントラスを上に乗せたクレーンにより両側から順次張り出し・組立てて行き、最後に中央部で閉合させる。いまでこそ一般的な工法になっているが、宙ぶらりんになっている桁の上に、さらにクレーンまで載っているのである。いかにも不安定に見えるこの工法に、関係者の心配はいかほどのものであったであろうか。

当時の工事報告に「我邦最初の事業に属し、其の作業に経験を有するものなく、学識自信あるものと雖、尚多少疑具の念慮を霧消すること能はざるは、亦止を得ざるなり。況や学理の能力に乏しく、単に経験のみに依頼する者の自然疑惑の裏に包まるるは、固より免れざる処なり」とあり、その不安な心理をかいま見ることができる。しかし、次第に「……漸次従業者の自信を強ふし大胆果決物事に凝滞せず歩武堂ター糸乱れず……」と自信を深めていく様子がうかがわれる。こうして、関係者の必死の努力によって、阿賀野川釜ノ脇橋梁がその姿を現わすこととなった。

80年を経た今、延命化のための工事（アイパー短縮）が施された。その雄姿は、悠々と流れる阿賀野川の水面に、いつまでも映っていることであろう。〔I A〕

開通年月：大正2年（1911）8月1日

鉄道名・線名・駅間：JR東日本 磐越西線 荻野 - 尾登間

所在地：福島県高郷村

河川名：阿賀野川

橋長・単復の別：158.78m（橋台前面間長）、単線

径間数・支間長：①1×32.93m、②1×90.68m、③1×32.93m

形式：単線下路プラットトラス（②はピン結合）

