

天竜川橋梁

てんりゅうがわきょうりょう

浜松から東海道本線に乗り、静岡方面に向かってしばらく行くと、列車は「暴れ天竜」の異名を持つ天竜川にさしかかる。ここに架かる橋は、延々と1200 m以上にわたってトラス橋が続いている。天竜川橋梁である。下り線側には曲弦のトラス橋が、上り線側には平行弦のトラス橋が架かっている。上下線で異なる2つのタイプの重厚なトラス橋が各々19連も連なる様は壮観である。風の強い日には、その脇で地元の人達が凧上げに興じている。凧といっても畳4帖はあろうかと思われる大きなものだ。重厚なトラス橋群を見おろし、元氣よく風に逆らっている姿が印象的だ。

多くの橋に歴史があるように、この橋にも様々な歴史が刻み込まれている。最初の橋は、明治22年(1889)に東海道線の建設とともに架けられた。イギリス流トラス橋を代表する200ftダブルワーレントラスである。このトラス橋は、斜材などには錬鉄が、上弦材や下弦材などには鋼が使われていた。いわゆる錬鉄と鋼との混合構造であった。それまで橋の材料は錬鉄が主であったが、このタイプのトラス橋から鋼が使われるようになった。

大正2年(1913)8月1日に、天竜川橋梁は複線化され、東海道線は全線複線となった。上流側に新しく増設された上り線橋梁には、「広軌」にも対応できるように設計されたプラットトラス橋が架けられた。鉄道では、明治以来、幾度となく、幹線の「広軌改築論」や「弾丸列車構想」が論議され、いくつかの橋が、「広軌」すなわち新幹線と同じ標準軌間にも対応できるように設計された。このトラス橋はそのように設計された橋の一つで、設計は鉄道院の技師が行ない、アメリカン・ブリッジ社で1912年に製作された。

下り線となった最初のダブルワーレントラスも、大正4年(1915)に上り線と同じプラットトラスに架け替えられたが、今度は国内のメーカーが製作した。撤去されたダブルワーレントラスは、各地の私鉄などに払い下げられた。そのうち箱根登山鉄道の早川橋梁(No.11)に移設されたものは、若干の補強はされたものの、今なお原形に近い姿をとどめている。

昭和19年(1944)12月、天竜川橋梁の橋脚は東南海地震により大被害を受けた。その後数度にわたって補強工事がおこなわれた。しかし、昭和39年(1964)の検査で橋脚に数多くの亀裂が存在することが判明し、列車の運転保安上危険と判断された。その結果、上流側に別の新しい線路をつくることになり、現在の天竜川橋梁が姿を現わすことになる。

工事は昭和41年(1966)にはじまった。この時、あたらしい、つまり現在の上り線には、新規に溶接構造の平行弦ワーレントラスが架けられた。一方、あたらしい下り線にはそれまで旧上り線に架けられていたプラットトラスが利用された。部材の一部の取り替えあるいは補修などがおこなわれ、旧上り線から横方向に移動させて現在の下り線に架けられた。

このようにさまざまな経歴をもち、今後さらに何十年と使われていくであろうこれらの橋に、どのようなあらたな歴史が刻まれていくのであろうか。 [I A]

開通年月：下り線：昭和44年(1969)5月31日、上り線：昭和43年(1968)年5月

鉄道名・線名・駅間：J R 東海 東海道本線 豊田町 - 天竜川間

所在地：静岡県豊田町・浜松市

河川名：天竜川

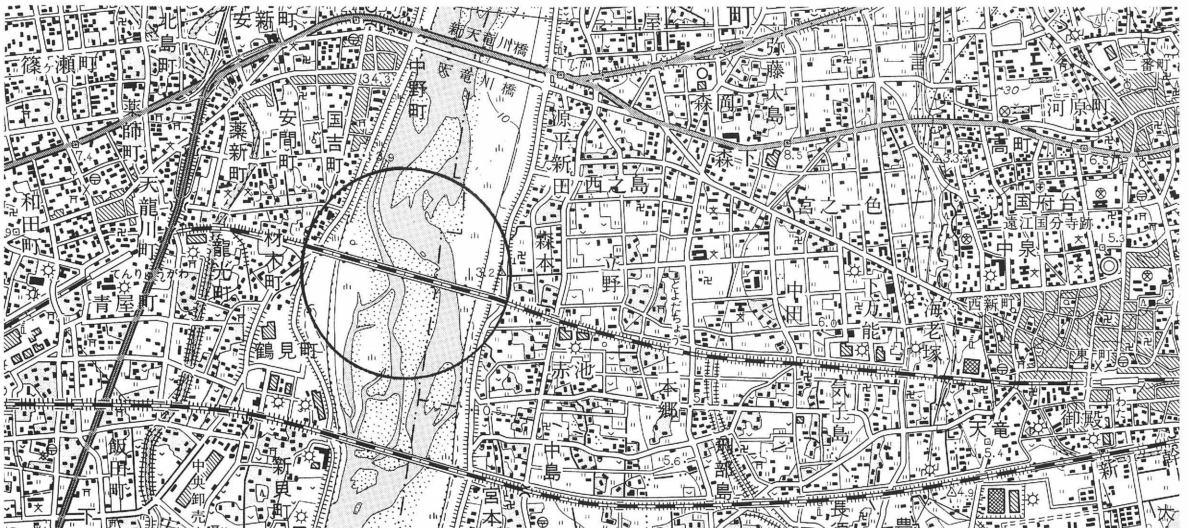
橋長・単複の別：1208.88 m (橋台前面間長)、複線

径間数・支間長：下り線：19×62.48 m、上り線：19×62.40 m

形式：下り線：単線下路曲弦プラットトラス、上り線：単線下路平行弦ワーレントラス



〈1994年5月，撮影・共に市川篤司〉



(1:50,000 磐田)