

明治になって「陸前浜街道」とよばれるようになった「浜街道」は、東京千住を起点とし、我孫子・取手で利根川をわたり、茨城・福島のパ洋洋岸にそって北上して仙台付近に達する延長510kmの街道である。陸前浜街道が水戸の下市で那珂川をわたるため、明治18年(1885)10月、地元の60名ほどが株主となって、賃取橋の浜路橋をかけた。この木橋は同29年(1896)の大洪水で落橋流失し、またもとの渡し舟になった。

茨城県は、浜路橋のあとに街道筋でははじめての鉄橋をかけ、大正元年(1912)11月15日、内務省からの出席もえて、三代三夫婦を先頭に渡り初めをおこなった。当日は来賓だけで500名以上と伝えられている。あたらしく「寿橋」と名づけられた鉄橋は、橋長173m、幅5.7m、13径間であった。

寿橋の構造をみてみよう。まず、通る人や車の重みを支える主桁は、アメリカ・カーネギー社製を輸入したI形鋼桁で、その上に木材をならべ、土を置いて路面とした。

桁を支える橋脚は、埼玉県川口の長瀬鉄工でつくられた鑄鉄管を組み合わせた形式であった。基礎は、木の円筒枠を地盤中に埋め込み、その中にコンクリートを詰めた井筒形式であった。都市内高速道路の鋼製ラーメン脚などを除けば、現代の橋の橋脚は、ほとんどが鉄筋コンクリート造りであるから、寿橋のような鑄鉄管の橋脚は大変めずらしいものである。

寿橋はその後、何回かの洪水で流失、現在では水戸よりの橋脚は、橋台に隣接する1基を除いて、コンクリート杭をもちいた橋脚に改修され、鑄鉄管の原形がのこされているのは、勝田側を中心に9基だけである。この鑄鉄管形式の橋脚は、むかしの木杭打ち込み方式に代わり、明治になって輸入された当時としては新しい橋脚形式であった。

橋台は赤煉瓦を丁寧積み上げた形式で、明治の職人達の心が伝わってくる。

昭和7年(1932)3月、上流側の水戸市上市で那珂川をわたる国道6号の水府橋が竣工したため、寿橋のにぎわいは水府橋に移ってしまった。自動車交通が増大したため、昭和46年(1971)、あたらしい国道バイパス橋の水戸大橋が、寿橋の下流にかけられた。水府橋もまた、県道の橋になった。

寿橋は現在3トン以下の荷重制限がつけられているものの、なお地元の交通の用に供せられている。橋の上から左岸上流側を展望すると、森かげに自衛隊勝田施設部隊の渡河訓練所が直近に見える。運がよければ訓練の実際が見られるかもしれない。

寿橋のたもとの木々の緑が色濃くなるころ、お揃いの制服をきた幼稚園の子供たちが、帽子のあご紐をかみながら、川と橋と緑を写生する。 [F I]

竣工年月：大正1年(1912)11月15日

所在地：茨城県水戸市

河川名：那珂川

橋長・幅員：193.7m×5.7m

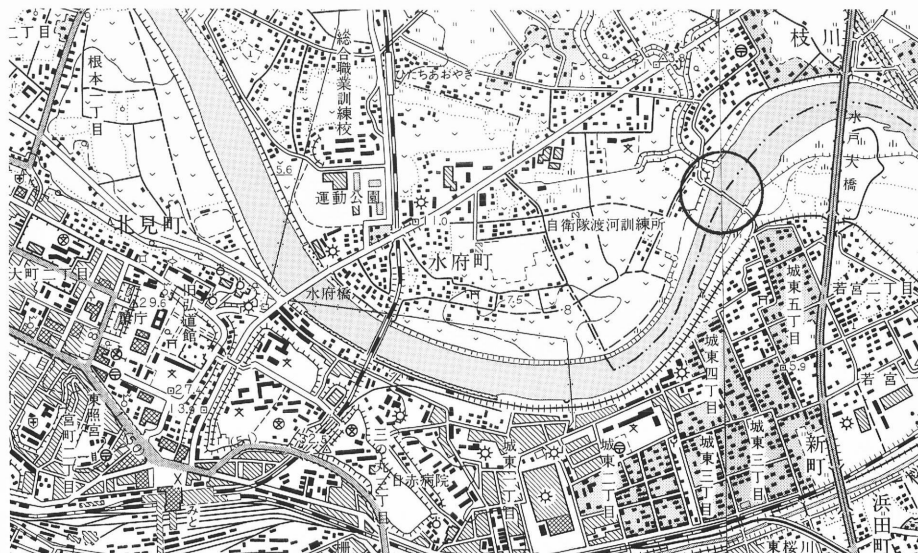
径間数・支間長：2×9.24+12.45+6×8.5+8×13

形式：上路プレートガーダー、下部工は鉄管(コンクリート井筒基礎)

備考：昭和59年(1984)～昭和60年(1985)改修



〈1993年3月，撮影・共に藤井郁夫〉



〈1:25,000 水戸，那珂湊〉