

利根川橋

とねがわばし

木曾川は“奇”で草書、天竜川は“壯”で行書、これに対して利根川は“水静か”で楷書といったのは、島崎藤村である。本庄付近で烏川を合流してからの利根川は、河口まで関東平野の中央を流れる「水静かで楷」の川である。

利根川のこの区間には明治以前には、橋がかけられていない。東海道とともに五街道のひとつである日光道中は、利根川を房川の渡しで、栗橋から古河へわたっていた。ただ将軍が東照宮に参拝するときのみ、ここに臨時の舟橋がかけられた。

明治10年（1877）からは、長さ約20mの新造外輪船（両側につけた大きな水車を蒸気力で回して走る船）の通運丸が、東京深川から茨城県の古河近辺までを定期的にむすんでいた。船は、小名木川・江戸川を経て、関宿から利根川に入り、栗橋を経由していた。通運丸は大正の半ばまでこの橋をくぐって人や貨物を運んでいたという。

明治16年、上流部の本庄にかけられた道路橋の八山橋（現・坂東大橋）は、この区間で利根川に最初にかけられた橋である。木でつくられ、中央部分は川を上下する舟のため、開閉可能な舟橋になっていた。

この区間最初の鉄橋は、明治19年（1886）に開通した東北本線の利根川橋梁である。房川の渡しのすぐ上流にかけられたイギリス製錬鉄下路ダブルワーレントラスの橋は、日本で最初の支間208ft（63.4m）の橋であった。大正4年（1915）、この橋は複線化に対応して、プラットラスと2径間連続ダブルワーレントラスの組み合わせに、そして昭和57年（1982）には今のワーレントラス橋に架け替えられた。

明治30年過ぎに日本に導入された自動車は、大正期後半から急速に増加した。政府は内務省直轄工事として、青木楠男の指揮で房川の渡しに利根川橋をかけた。その工事中には関東大地震も経験した。橋は、支間長60.96mの下路トラスを主径間として、9連のポニーートラスを側径間にもつ。昭和41年（1966）、旧橋に平行して連続プレートガーダーと鋼箱桁とからなる新橋がかけられ、上下線がわけられた。

現在、上流の坂東大橋から河口の銚子大橋まで、約180kmの間には31の橋がかけられている。

〔F I〕

竣工年月：大正13年（1924）9月14日

所在地：埼玉県北葛飾郡栗橋町 - 茨城県古河市

河川名：利根川

橋長・幅員：527.8m×7.3m

径間数・支間長：①4×60.96m、②9×30.48m

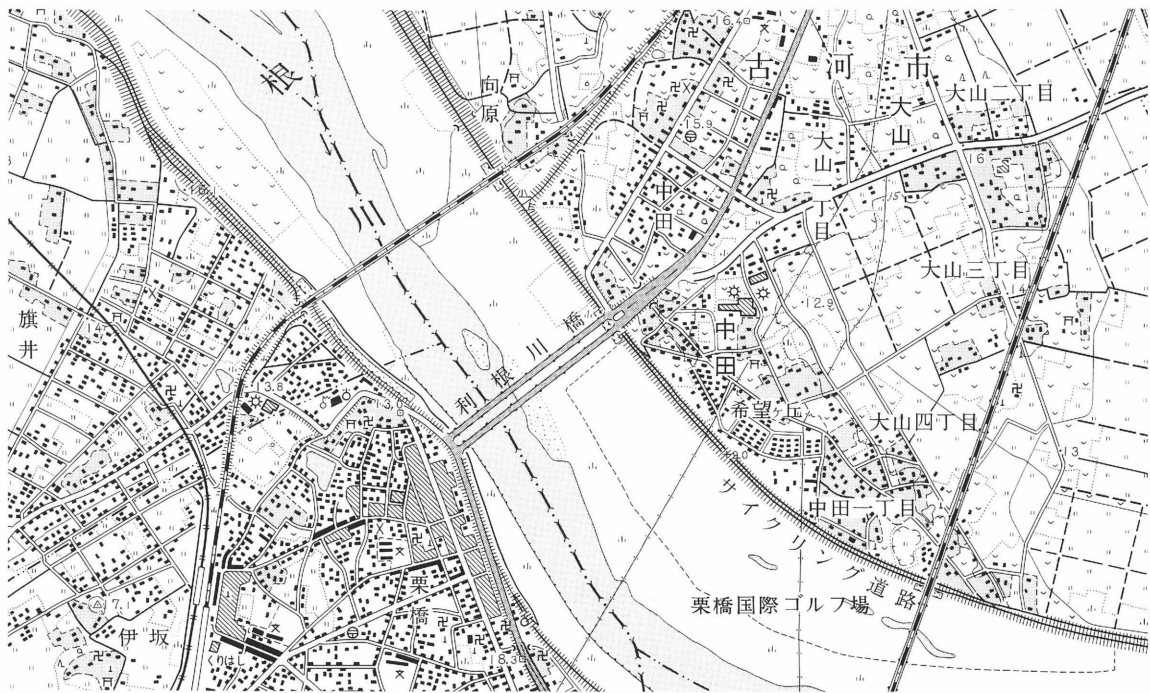
形式：①下路単純ワーレントラス、②単純ポニー形式ワーレントラス

備考：昭和28年橋長増：計橋長642m、増分はプレートガーダー

昭和41年平行して新橋を架設：橋長654m、幅員10.6m、形式は箱桁およびプレートガーダー



〈1993年8月，撮影・中川浩一〉



(1:25,000 栗橋)