

白糸川橋梁

しらいとがわきょうりょう

白糸川橋梁には特急「踊り子」号がよく似合う。海と山に囲まれた風光明媚な地に架かるこの橋梁は、しばしばポスターなどに登場する。青い空と海を背景に、「スーパービュー踊り子」号が赤く塗られた上路トラス橋の上を疾走している姿に、人々は旅情をそそられる。この辺りは、相模湾が最も美しく見える場所の一つであろう。青い空、紺碧の海、濃い緑の半島、そして赤く塗られた白糸川橋梁が織りなすコントラストはすばらしい。秋には山の斜面にみかんが色づく。

このような白糸川橋梁にも苦難の歴史がある。現在の橋は二代目である。初代の橋は、大正12年（1923）9月1日、関東大震災によって地響きとともに落橋した。その前年に竣工したばかりの新しい橋であった。径間150ftの複線上路トラス3連と、その前後に径間40ftの単線プレートガーダーがそれぞれ2径間ずつ架かる構造であったが、3連の上路トラスのうち1連は泥流のため押し流され行方不明、1連は大破して泥流中に埋没、残り1連は一部が泥流中に埋没した。プレートガーダーの半数は行方不明になった。

被害がこれほどまでに大きくなったのは、背後の山が崩壊し、土石流が押し寄せて来たからであった。大正13年になってようやく二代目が、プレートガーダーの一部の支間が若干異なるものの、ほとんどそのままの形態で架け替えられた。上路トラス橋には、初代の設計図面がそのまま利用されている。

このように関東大地震で生まれ変わった白糸川橋梁も、70年の歳月を経て最近少し変身した。数年前とどこか違っている。それは、橋の左右両側に防風網が取り付けられたことだ。この地方は意外に風が強い。春一番が、夏から秋にかけては台風が、冬には木枯らしが吹き荒れる。列車にとってこの風がくせ者である。風が強い日には、風がおさまるまで列車は徐行、あるいは運転が見合わされる。

最近、風による規制が厳しくなったこともあり、このような運転規制が相次いで発生した。東海道本線はわが国の大動脈であり、首都圏と伊豆とを結ぶ重要な観光路線でもある。そのため、運転規制の緩和を目的に防風壁（網）が取り付けられたのである。普通は、防風壁が設置されると車窓から景色が全く見えなくなるが、この橋の防風壁は見通しは悪くなるものの全く見えなくなるわけではない。それは、風を遮る効果を保ちつつ車窓からの眺めを出来るだけ阻害しないように配慮され、金網状のものが採用されたからである。

防風網の設置によって、車窓からの眺め、橋の上を走る車両の姿は見づらくなったが、さまざまな試練に耐えてきたこの橋の魅力は失われていない。その姿は相変わらず美しく、見る者の心をなごませてくれる。

〔I A〕

開通年月：大正14年（1925）3月1日

鉄道名・線名・駅間：JR東日本 東海道本線 根府川 - 真鶴間

所在地：神奈川県小田原市

河川名：白糸川

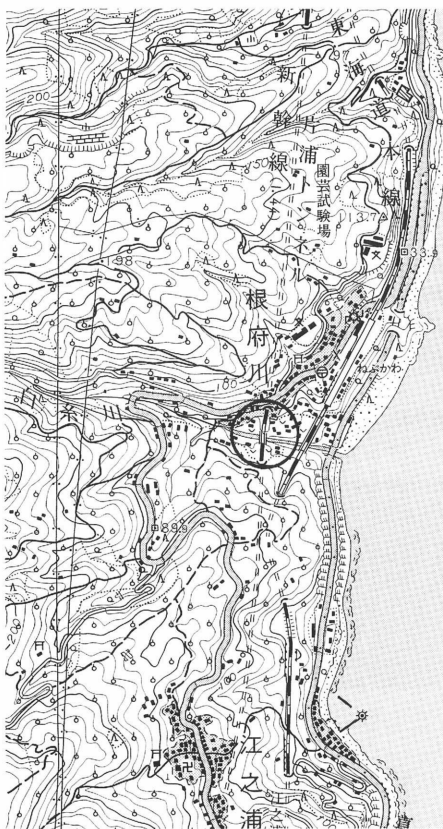
橋長・単複の別：199.34m（橋台前面間長）、複線

径間数・支間長：①2×12.9m、②3×47.4m、③2×12.9m

形式：①③単線上路プレートガーダー（並列）、②複線上路ワーレントラス



〈1994年5月，撮影・共に市川篤司〉



(1:25,000 小田原南部)

