

飛鳥山下跨線人道橋

あすかやましたこせんじんどうきょう

J R京浜東北線王子駅は北口がメインの出入口であるが、そのホームの南端に小さな南口がある。柴町や堀船地区の利用者と飛鳥山公園へ行く人のためのものである。これに接する人道橋がこの橋だが、もともとこの位置には赤道^{あかみち}(*1)があって、その代替だともいわれている。したがって設置の原因者は鉄道側というわけか、いまだにJ R東日本の管理で、道路としては認定されていない。

この橋の特徴は何といっても古レールをリサイクル使用したものであることで、またその種橋梁の中ではめずらしい、アーチ橋なのである。

鉄道の輸送量が増加してくると、機関車の重量も大きくなり、またその速度も向上してくる。全体の通過トン数も大きくなって、軌道の強化が望まれ、とりあえずレール重量の増加が図られる。このため一般の摩耗によるもののほか、重量化のための交換による大量の古レールが発生する。こうしたレールはスクラップとして還元されるほか、より通過トン数の小さい下級線区へ転用されることも行なわれたが、レールの形状を保ったまま、部材として転用することも行なわれた。

とくに当時のレールは、一般構造用に加工することが容易であり、また加工費も小さかったので、経済的にも受け入れられた。この風潮は大正末期から、第二次世界大戦終了後の物資不足の時代までかなり長く続いた。

古レールを跨線橋として使用するアイデアは、鉄道省の技師小野諒兄が出したものであるといわれ、常磐線平駅のもものがその第一号であるとされているが、一般にはレールを切った部材をプラットトラスに組み上げている例が多く、平底レールのほかに、路面電車用の段型レールを使用したものも存在する。

この飛鳥山跨線橋は、支間を確保するためにアーチ橋としてつくられたが、古レールのアーチ橋はJ R東北本線栗橋駅の跨線橋などが知られるだけで、例がきわめて少ない。材料は明治13年(1880)から同42年(1912)にかけて、イギリス等外国で製造されたヨーロッパ形断面の60ポンド第1種という30kgレールで、初期の鋼レールであるが、その総量は多く、ついこの間まで各地の側線などに残っていた。

これを渡って入る飛鳥山公園は、明治6年(1873)、太政官布告によって指定された日本最初の公園の一つで、その根元は将軍吉宗によって当地に桜樹270本が植えられたことに始まるという、由緒あるものである。現在東京都北区の管理下において、改修・拡張工事が進められつつあり、最終的には面積約70,600㎡に及ぶものに整備される予定である。この緑と非常によくなじんだ素朴な好ましい小橋梁といえよう。 [NY]

*1 赤道とは、国有地であつ道路法の適用されない認定外道路のことで、以前公図に赤色で着色されて示されていたことから、この名がある。

竣工年月：大正14年(1925)

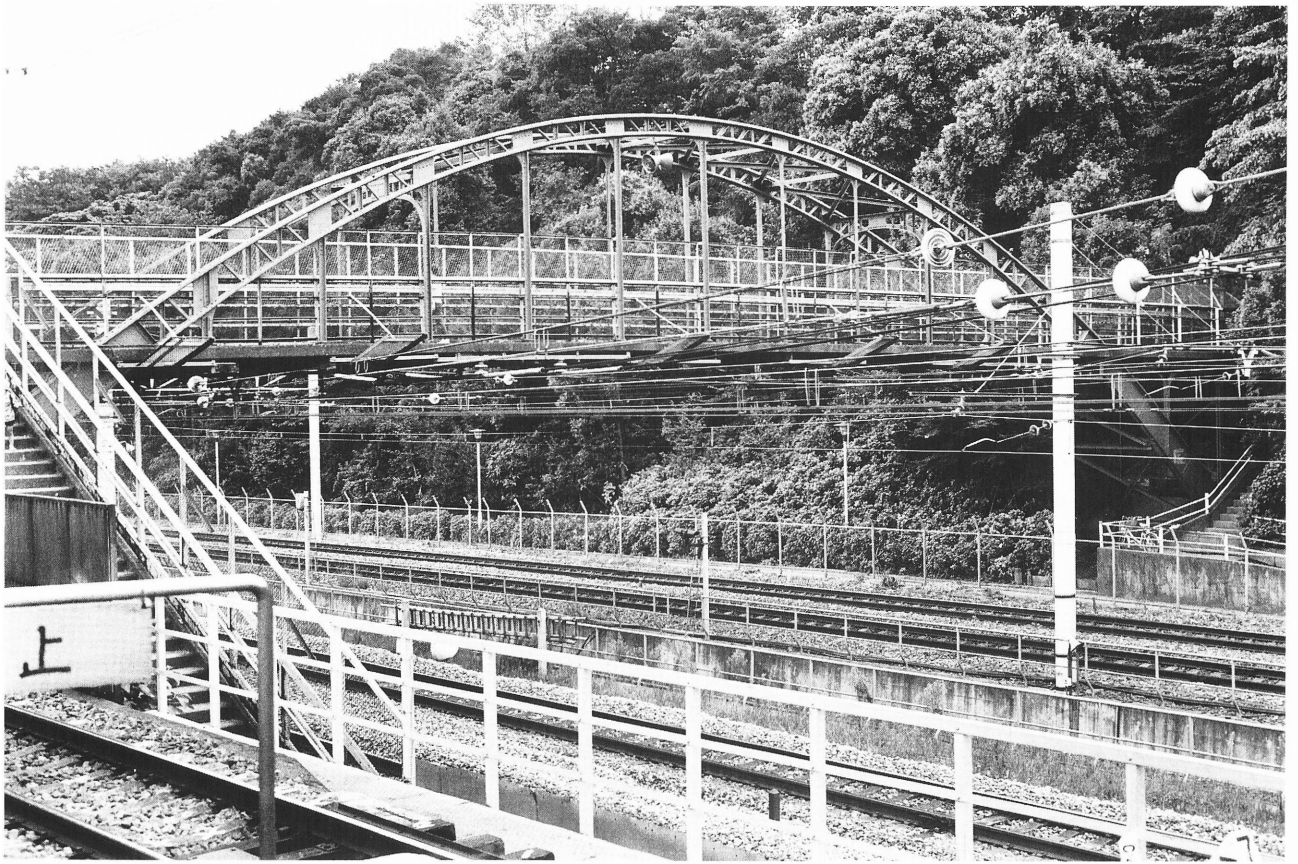
所在地：東京都北区

跨越対象：J R東日本 東北本線(列車線)

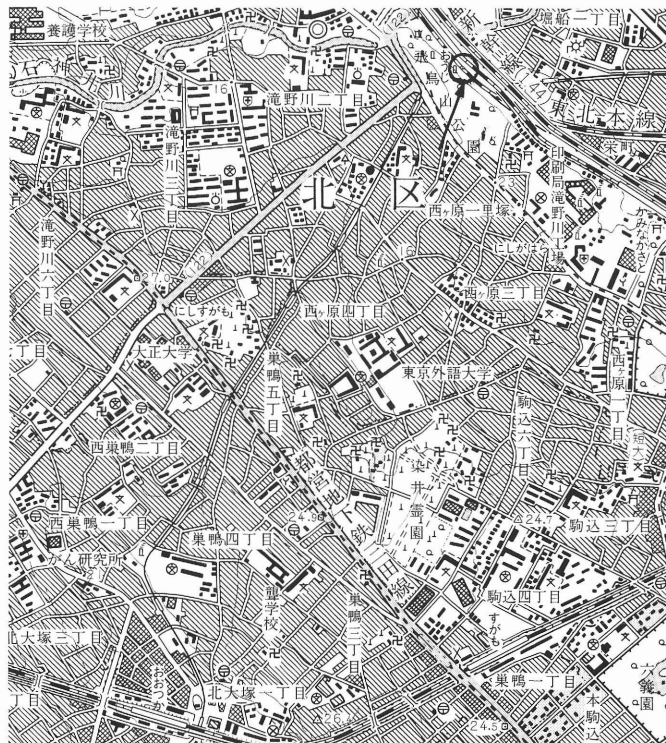
橋長・幅員：41.0m×2.74m

径間数・支間長：1×36.4m

形式：中路ブレースドリブ固定アーチ



〈1987年9月，撮影・西野保行〉



(1:25,000 東京西部)