

万世橋架道橋

まんせいばしかどうきょう

黄色い電車の走る総武本線と橙色の電車の走る中央本線が会い、そして別れる昌平橋から万世橋界隈は、江戸の昔からハッ小路とよばれた交通の要衝であり、また繁華街でもあった。万世橋駅は大正中頃まで中央本線の頭端駅であり、乗降者ランキングでは上野・新橋、そして新宿に次ぐ第4位であったが、大正8年(1919)に始発駅が東京駅に移ったため乗降者数は減少し、ついに昭和18年(1943)11月には廃止された。駅の跡地は交通博物館として使用されている。また、今では四季折々の花を咲かせる花壇として生まれ変わった当時のホームの名残を車窓から見るができる。

この界隈には明治・大正そして昭和へといたる、近代土木技術の変遷を探求できる歴史的建造物が数多く残っており、御成道に架かる万世橋架道橋もそのひとつである。この橋は震災復興工事の道路拡幅にともなう架け替えの際、桁自体を線路のカーブにあわせるべく、各部材を多角形に接合してつくられている。当時「橋は直線」という常識を打破した記念すべきわが国最初の“曲線桁”である。曲線の半径は下り線が317m、上り線が397mである。

当時プレートガーダーでは125ft(38.1m)と最長支間を誇るものであり、支承部の可動端にローラー支承が用いられているのも特徴であったが、近年ベアリング支承に交換された。また、繁華街にあることから騒音防止のため、床版としてのバックルプレートにコンクリートを打設し、その上に碎石を敷いた道床式が採用されており、当時においても周辺環境への配慮を図っていたことがわかる。さらに桁の架け違い部は不等沈下に強いカンチレバー形式を採用、橋脚天端は鑄鋼ブロックを4個重ねた球面支承とし、変位に対し自在に動けるように工夫されている。

設計荷重はクーパーの提唱により明治42年(1909)6月に制定された標準活荷重である「E40」となっている。すなわち軸重4万ポンドのEngine(機関車)で設計されていることを表しており、後に制定された標準活荷重である「KS18」に相当する。

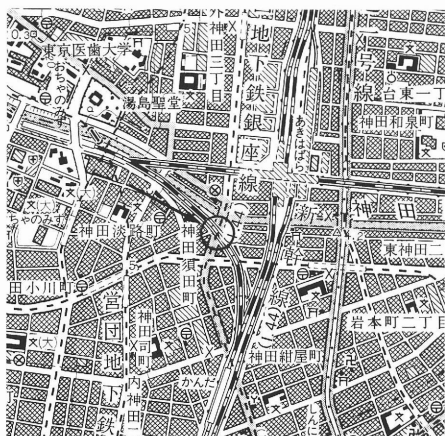
この万世橋は昔、「よろずよはし」とも読まれた縁起のよい橋名で、“長寿”を意味する名前である。末長くこの地で安全に列車を通してくれることを祈っている。

今日も交通博物館の玄関では、未来の鉄道愛好家たちがD51と新幹線の車両をバックに記念写真を撮っていた。 [KN][NH]

開通年月：昭和3年(1928)11月
 鉄道名・線名・駅間：JR東日本 中央本線 神田-御茶ノ水間
 所在地：東京都千代田区
 跨越対象：中央通り
 橋長・単複の別：57.64m(橋台前面間長)、複線
 径間数・支間長：①1×23.45m、②1×37.40m(下り)
 ①1×23.86m、②1×33.22m(上り)
 形式：①②単線中路プレートガーダー(道床式)



〈1994年1月，撮影・共に齋田秀世〉



(1:25,000 東京首部)

