

東武鉄道 隅田川橋梁

とうぶてつどう・すみだがわきょうりょう

明治32年（1899）に北千住－久喜間で開業した東武鉄道は、明治43年（1910）に伊勢崎に達した。その間に起点方も現在の業平橋まで延長されて、初代浅草駅となった。しかし、浅草の町とは隅田川をはさんで対岸にあるので、市電あるいは徒歩で隅田川を渡らなければならなかった。そこで、東武鉄道は大正12年（1923）、浅草駅から隅田川を渡り、高架線の上野駅に至る路線延伸工事を申請し、一挙に都心乗り入れを図ったが、現在の浅草駅、開通当時の浅草雷門駅までの延伸のみに免許が下り、昭和2年（1927）に着工され、昭和6年5月25日に開通した。

隅田川は長さ166mのトラス橋で渡り、大ターミナルビルを建設して浅草雷門駅を設け、関東で最初のターミナルデパート、浅草松屋も入居した。すでに東京地下鉄道が開業しており、上野、日本橋への連絡は便利になっていた。国際的観光地である日光へのメインルートとしての今日の隆盛の基礎が、このとき築かれたことになる。

隅田川橋梁は、浅草駅を出発して、急なカーブを曲がった所にある。橋の上にも分岐器があるから、浅草駅の構内のようなものである。この橋の特徴は、まず、中路橋であることである。線路の高さが桁の中ほど上寄りにあって、トラスの上端が列車の窓下あたりにある。このような中路橋はわが国ではごく少ない。次に、3径間のうち、両端のトラスが中央の径間に張り出し、その部分に中央の桁を吊るカンチレバー構造となっていることである。専門家は中央の桁を吊る部分の構造を高く評価している。中央の桁を支承で受けるのではなく、上下端にヒンジを入れた垂直材で吊っているのである。

これに関連して次のようなエピソードが残っている。太平洋戦争後、アメリカ軍が日本に進駐し、東京大学にも軍の技術者がやってきて、いろいろなものを見学したことがあった。著名な橋梁技術者でもあった土木工学科橋梁講座の田中豊教授がいろいろな橋の設計図を見せたところ、隅田川橋梁のカンチレバートラスにことのほか感心し、吊る部分の構造の図面を所望して持っていった。それで、先生の研究室にはその図面だけがなくなってしまった……（日本鋼構造協会の座談会で平井敦教授のお話）。

橋の両端部で桁の高さを小さくしていることや、柱と梁が一体となった独特の架線柱のデザインなども特徴としてあげられる。実用一点張りの鉄道橋ながら、一橋としてのまとまりがよく、隅田川に架かる数多い名橋に負けない内容を持った橋といえよう。鋼重910トン、横河橋梁製作所東京工場が、昭和4年（1929）に製作・架設した。〔K J〕

開通年月：昭和6年（1931）5月25日

鉄道名・線名・駅間：東武鉄道伊勢崎線 浅草－業平橋間

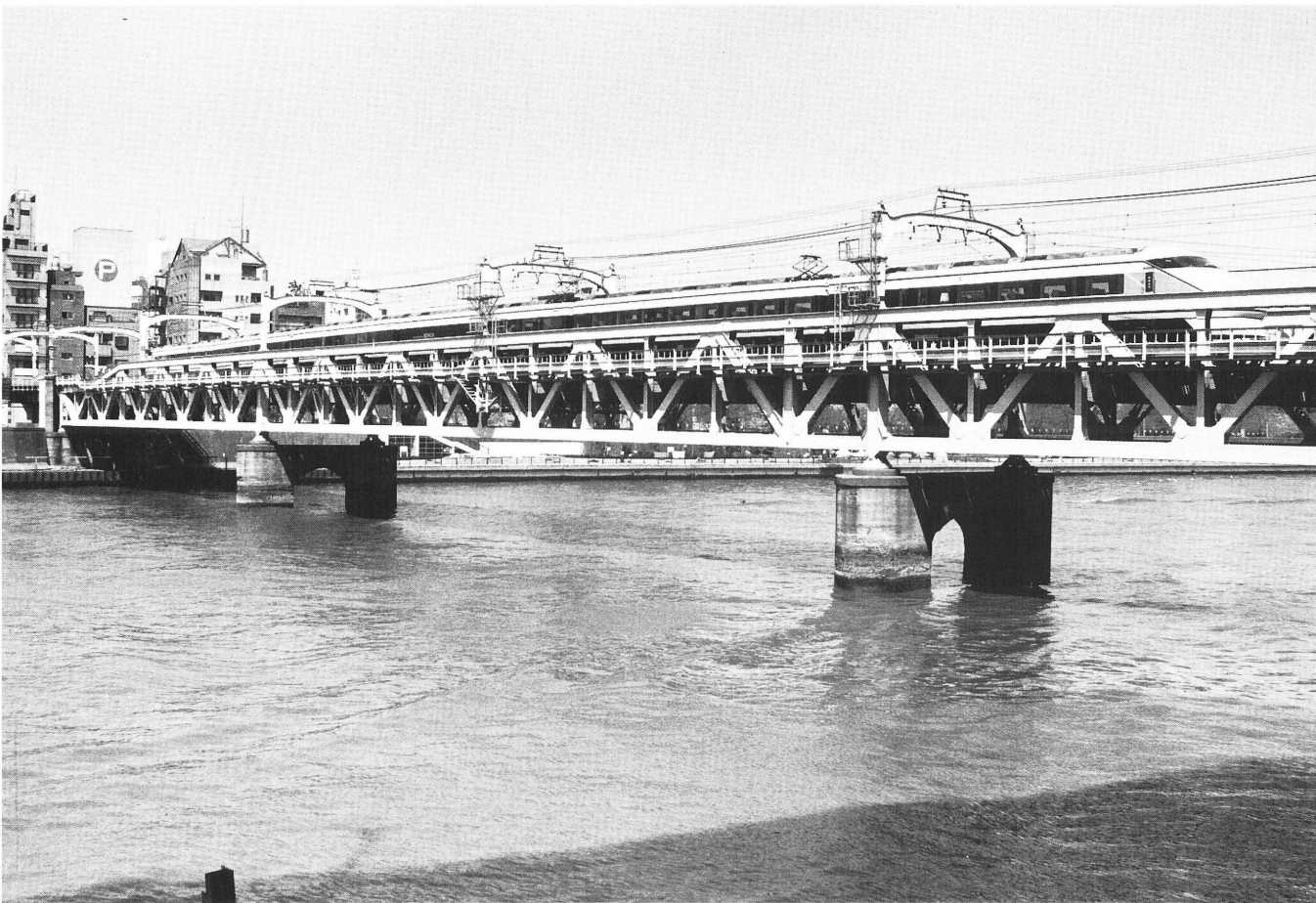
所在地：東京都台東区・墨田区

河川名：隅田川

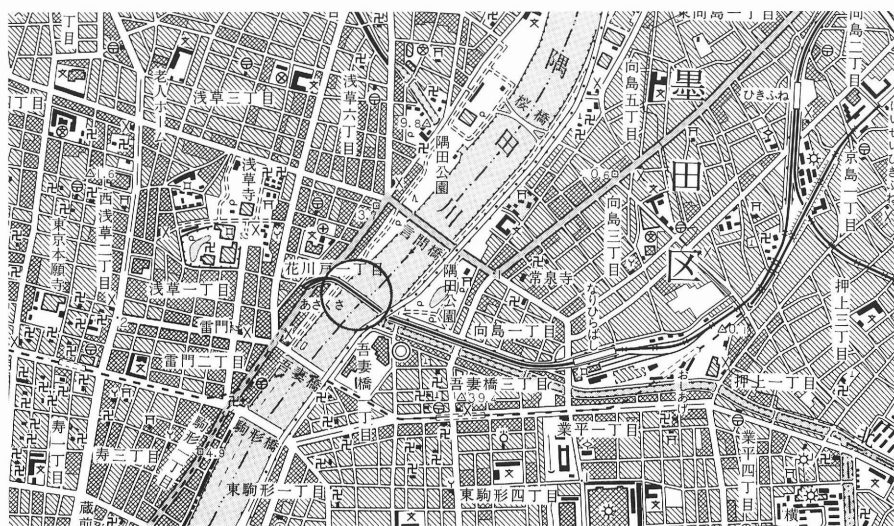
橋長・単複の別：166m（橋台前面間長）、複線

径間数・支間長：1×（51.054m＋64.008m＋51.054m）

形式：複線中路カンチレバー・ワーレントラス



〈1994年3月26日，撮影・西野保行〉



(1:25,000 東京首部)