

## 末広橋梁

すえひろきょうりょう

関西本線四日市駅から東の方向へ数百mほど行くと、そこはもう港である。この港の一角を流れる千歳運河に列車と船の通る橋がある。船が通るといっても別に橋の上を通るわけではない。ガラガラガラ……と、長さ16m程の桁が橋の中央付近に立つ鉄塔に向かって斜め上に跳ね上がっていく。橋は75秒ほどかけて、約80度に開く。しばらくすると、桁の間を船がのんびりと通り過ぎて行く。このような光景が1日に10回から12回見られる。一方、列車はというと1日に5往復しか通らない。

この橋、末広橋梁は、四日市駅構内のわずか3kmほどの側線（引き込み線）にある。貨物列車しか通らないため、管理はJR東海ではなくJR貨物がおこなっている。この橋の図面には「四日市港駅鉄道橋」と随分硬い名前がついている。以前はこれが正式名称であったようだが、現在は末広橋梁が正式な名称になっている。四日市港駅鉄道橋と聞いて末広橋梁とわかる人は、JRの関係者にももう少ない。

末広橋梁は、おそらく現役最古の鉄道用可動橋であろう。可動橋には、その開き方によって跳開橋、昇開橋、旋回橋などいくつかのタイプがあるが、もしかすると我国で最初の跳開橋であるかもしれない。「かもしれない」と曖昧な言い回しをしたのは、それには疑問があるからである。記録によると、この線路の開業は大正9年（1920）12月であり、橋の財産原簿にも大正9年と記されている。しかし、末広橋梁のネームプレートには「可動橋設計製作山本工務所昭和6年12月製作」と書かれているのである。建設当初は桁橋であったものが、昭和6年（1931）に可動橋に架け替えられたのではないかという説や、四日市港駅から先は昭和6年頃延長されたのだという説があり、定かではない。もう少し調査が必要だ。

末広橋梁は可動橋だけが注目されがちだが、可動橋の前後に架かる3連のプレートガーダーの中にも注目に値するものがある。この中の一つは「作錬式」とよばれる明治時代の桁である。「作錬式」の桁は、全ての部材が錬鉄でつくられており、イギリス人の設計によるわが国で最初の標準桁である。標準桁とは、種々の径間毎に基本橋として標準設計化されたものである。この形式の桁がどのくらい現存しているかは定かではないが、希少価値のある桁である。錬鉄は鋼よりも錆びにくく、この桁もすでに100年以上経過しているにもかかわらず、ほとんど腐食がみられない。また、他は大正および昭和の時代に架けられた桁である。このように、わずか60m足らずの橋に、明治・大正・昭和と3時代にまたがって製作された桁が架けられているのもおもしろい。

末広橋梁のすぐ近くにも、やはり跳開橋が架かっている。道路橋の臨港橋である。船が近づくと、これらの橋が順に空に跳ね上がっていく様は見ものである。〔I A〕

開通年月：昭和6年（1931）12月

鉄道名・線名・駅間：JR貨物 関西本線 四日市駅構内

所在地：三重県四日市市

河川名：千歳運河

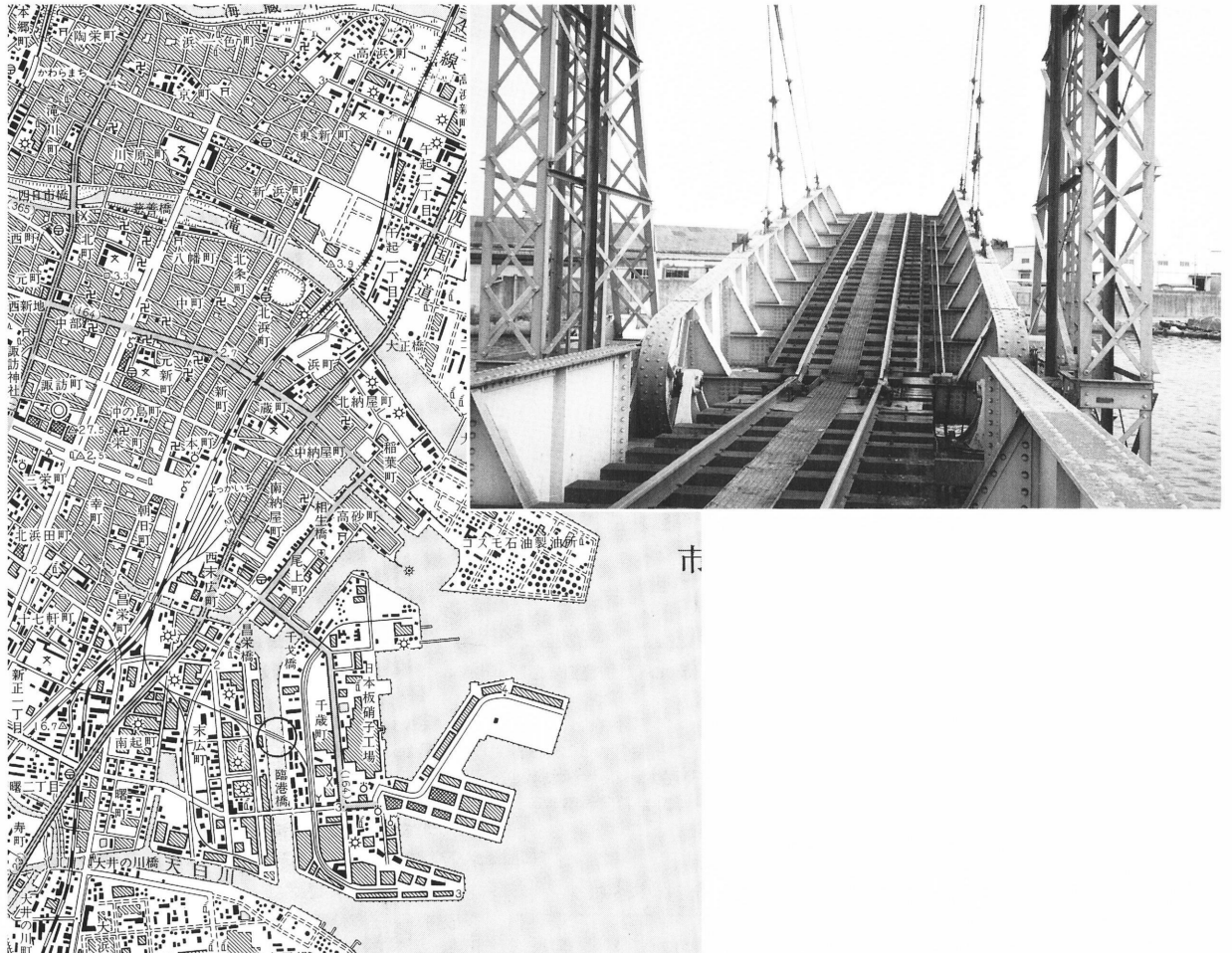
橋長・単復の別：57.98m（橋台前面間長）、単線

径間数・支間長：①1×4.15m、②1×12.90m、③1×16.46m、②1×12.90m、①1×6.70m

形式：①上路プレートガーダー、②下路プレートガーダー、③跳開式可動橋（下路プレートガーダー）



〈1993年10月，撮影・共に市川篤司〉



(1:25,000 四日市東部)