

## 松住町架道橋

まつずみちょうかどうきょう

御茶ノ水駅から<sup>ひじり</sup>聖橋をわたり、「湯島聖堂」の築地塀に沿って<sup>しょうへいざか</sup>昌平坂を下ると、林立する“電気街”の谷間に、放物線を描くアーチ橋が見える。総武本線を両国橋から御茶ノ水駅に延伸する工事にともなって建設された松住町架道橋である。この橋は鉄道橋としてタイドアーチ形式を最初に採用した記念すべき橋であり、都心部では数少ない形式の橋でもある。

タイドアーチとは、構造力学的にはアーチの支点部に生ずる垂直・水平反力の内、水平反力を繋ぎ材（Tie）で処理し、垂直反力を橋台に支持させる形式の橋をいう。

一般に構造形式名は、ゲルバー桁、ランガー桁、ローゼ桁など考案者の名前に由来するものが多いが、タイドアーチは力学的な見地からついた形式名である。また、橋名は橋がまたぐ河川や道路あるいは所在の地名、さらには建設時の番号などに由来するものが多く、松住町架道橋は当時の町名にもとづいている。

道路上の架橋計画において、当時のプレートガーダーでは径間長の制約から2径間とならざるをえず、必然的に、道路上の中央部に橋脚が必要となるため、交通の障害が懸念された。さらに、架橋地点が軟弱地盤であることを考慮して基礎工全体の工事費の低減を図るため、1径間にしたと思われる。

約70mの径間からすると、一般的にはトラス形式が自然と思われるが、タイドアーチを採用したのは、明治期より先人達が培った近代橋梁技術を、一層飛躍させるための挑戦であり、「試金石」とも考えられよう。また当時、延伸工事により両国橋から御茶ノ水駅へ向かって造られ、既設の秋葉原駅を三層レベルでわたる連続したコンクリートアーチ群の壮大な眺めは素晴らしく（現在は林立するビル群に阻まれて見るべくもないが）、このアーチ群との全体的な調和を図る意味からも、アーチ形式を採用したのではないだろうか。

この橋の図面番号は「あち571」という。すなわち“あち”とは「アーチ形式」の橋を意味しており、“5”とは鉄道独特の設計荷重である「KS15」に相当することを示し、“71”とは概略支間長を指している。

御茶ノ水-両国間は、当時の技術者達が各種の最新技術を積極的に取り入れた証であり、鉄道史上エポックメイキングな線区である。

東京に来た折には、しばし神田川に架かる昌平橋の欄干にもたれ、先人の残した偉大な業績を偲び、歴史的景観に身をゆだねるのも意義あることかと思われる。

今日も電気街の門をくぐり「世界の AKIHABARA」へと、コンピューターに魅せられた人々が通り過ぎてゆく。

〔KN〕〔NH〕

開通年月：昭和7年（1932）7月1日

鉄道名・線名・駅間：JR東日本 総武本線 御茶ノ水 - 秋葉原間

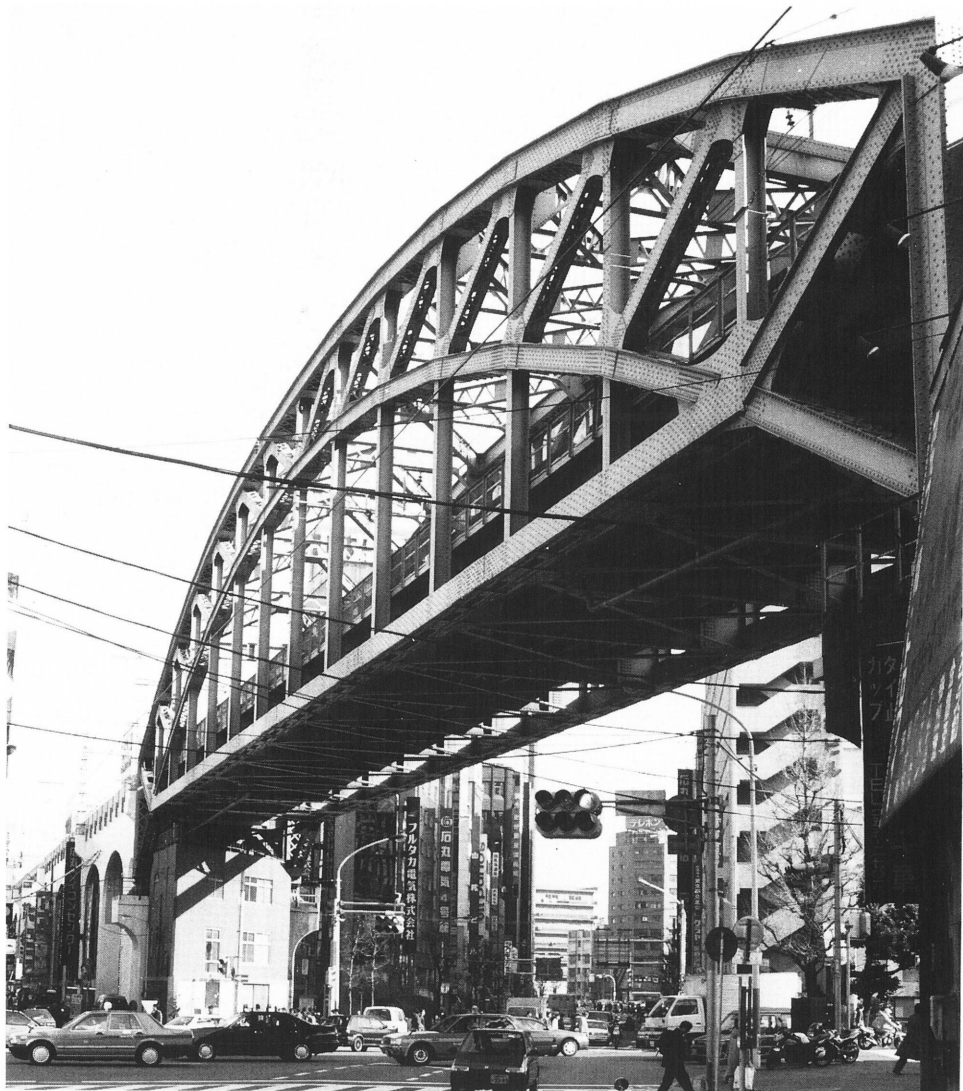
所在地：東京都千代田区

跨越対象：外堀通り

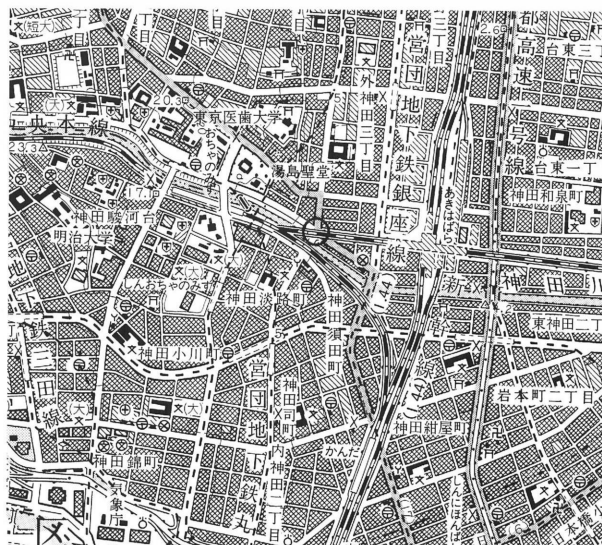
橋長・単複の別：69.50m（橋台前面間長）、複線

径間数・支間長：1×71.96m

形式：複線下路ブレースドリブ・タイドアーチ（道床式）



〈1994年3月，撮影・共に齋田秀世〉



(1:25,000 東京首部)