

「大川ある故、東京を愛す」と書いた“文豪”芥川龍之介など、隅田川は昔から多くの文人・墨客に愛され、そして下町の文化を育んできた。

その川面になだらかな曲線美を映し、時代とともに移り変わる隅田川の姿を見つづけてきた鉄道橋がある。総武本線の隅田川橋梁である。

左岸の両国駅までは、国鉄の前身である総武鉄道会社により明治37年（1904）に開通したが、接続すべき新橋-上野間の市街線が未完成であったため、都心への乗り入れは長い間の願望であった。その後、大正12年（1923）9月1日の関東大震災の復興工事の一環として、両国橋-御茶ノ水間延伸工事によって、やっと隅田川を渡ることになる。

この橋の中央径間は、わが国最初のランガー桁形式を採用した鉄道橋であった。両側径間は下路プレートガーダーをアーチのはね出し桁に載せた架け違い構造になっている。

ランガー桁は、オーストリア人である考案者の名前に由来するもので、構造上はプレートガーダーをアーチで補剛したところに特徴がある。アーチの補剛桁は側径間と同じく道床式下路プレートガーダーとし、設計荷重には鉄道初のKS15が採用されている。

KS荷重とは、昭和3（1928）年にメートル制実施にともなう鉄道独特の標準活荷重で、「K」は機関車、「S」はスペシャルのイニシャルをとったものである。前者は蒸気機関車2両に引かれた貨車列、後者は2軸単独荷重を表している。また、KS15の15は、機関車の動輪軸重15tonで設計されていることを意味している。

一般に鉄道ではSLなど重い機関車が走るため活荷重と衝撃荷重が大きく、必然的に無骨な形態の橋が多く、スマートさに欠けるきらいがある。しかし、当時その中で異彩を放つ軽快な姿は、従来の鉄道橋のイメージを一新するものであった。今なお、震災復興工事の輝かしいモニュメントとして、川面にその威容を映している。

工事は昭和6年（1931）2月に着手、翌年の3月に竣工しており、当時の技術や社会情勢を考えると、わずか1年余りで完成は驚異的とさえいえよう。総鉄桁重量は1,365トン、就労者数15,820人であり、上部構造は請負工事費67,100円、支給・貸与品242,400円で下部工費を含めると総工費は415,100円であった。

いつまでも、「♪♪春のうららの隅田川♪♪」と歌われたように、人々に愛され、そして親しみやすい隅田川であることを願ってやまない。

〔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 浅草橋-両国間

所在地：東京都台東区・墨田区

河川名：隅田川

橋長・単複の別：170.80m（橋台前面間長）、複線

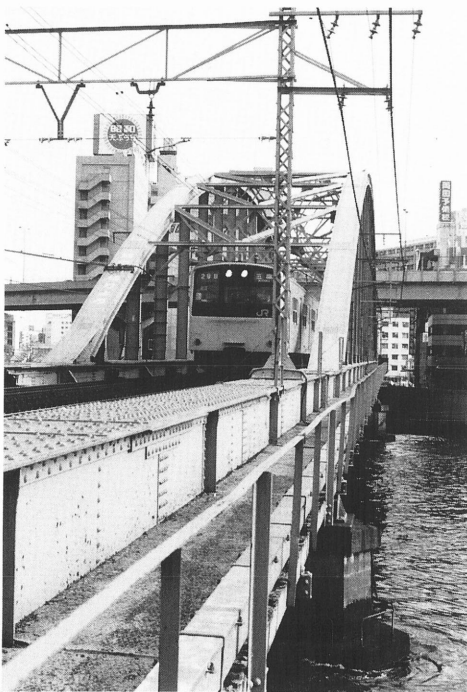
径間数・支間長：1×（38.0m+96.0m+38.0m）

形式：複線下路はね出しつきランガー桁（道床式）

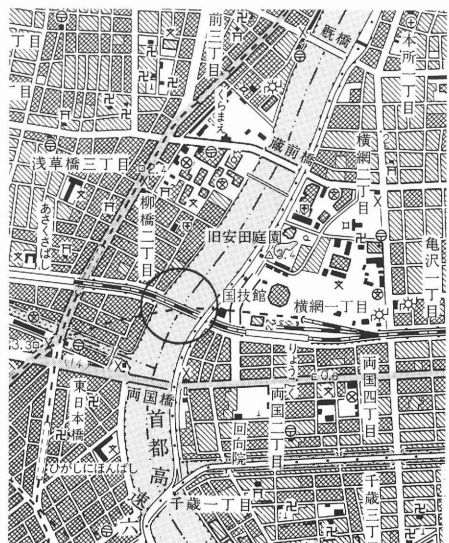
（はね出し部は下路プレートガーダー）



〈1990年3月，撮影・JR東日本〉



〈撮影・蟹田秀世〉



(1:25,000 東京首部)