

## 筑後川橋梁

ちくごわきょうりょう

佐賀県と福岡県の県境をまたぐ筑後川橋梁は、風前の灯火であった。

昭和62年（1987）、国鉄が民営化されるとき佐賀線は廃線になり、筑後川橋梁は国鉄清算事業団に移管され、撤去されることになった。しかし橋をはさむ両岸の大川市（福岡県）と諸富町（佐賀県）にとって、橋桁が上下に動く筑後川橋梁の景観は、町のシンボルであった。保存を申し入れ、辛うじて橋の撤去はまぬがれた。両市町は現在、橋の管理財団の設立を準備中であり、また、地域おこしの目玉としての橋の活用にチエを絞っている。

筑後川橋梁をはじめて訪れたのは、平成3年である。写真でみる屹立した橋は威風堂々としていたが、堤防からのながめは、雌雄の折鶴が接吻しているかのような印象を受けた。軌道が残る正面からみた光景も、細長いタワーがスーッと立っただけである。こんな頼りない光景も、建物8階分に相当する高さ30mのタワーに近づくと一度にふきとび、むしろ逆に威圧感すら覚える。このようなギャップの激しい感想を抱くのも、筑後川の川幅がずぬけて大きいからだ。川幅500mということは、それが全体の橋長であり、可動部だけの長さは25mである。全長の20分の1だ。大きくゆったり流れる筑後川と広々と見通しのきく筑紫平野を眼の前にして、視覚は完全に狂ってしまった。

筑後川橋梁の橋桁は、ふだんは船の通航のために上がりっぱなしで、列車が通るときだけ橋桁を下げた。お弁当をもって橋をわたる奥さんの姿を見かけたご主人は、橋の操作室から出て奥さんを出迎えた。川辺りで遊んでいた子供たちは、そんなほほえましい情景を見て、お昼時を知った。

近代につくられた可動橋で現存するのは、道路橋をふくめてもわずかに7橋である。昭和10年竣工の筑後川橋梁は古さで5番目だが、上下に動くタイプでは現存最古である。この種のタイプとしては、当時東洋一といわれた。橋は現在、動態保存されている。

平成3・4年におこなわれた福岡県の近代化遺産調査では、昭和の竣工のため重要文化財には指定されなかったが、いずれは指定されよう。このような大切な宝をかかえて、大川・諸富の両市町がどのような利用計画を出すのか、関係者や橋のファンは注目している。

舟運がすたれたわが国では、可動橋はとかく邪魔物扱いされているようだ。しかし意外に知られていないのが、アメリカの実状である。モータリゼーションの最先端をいっているアメリカですら、100年ぐらい前の可動橋をいまでも現役で使っているし、新しく可動橋もつくっている。ヨーロッパでも舟運が利用され、可動橋は生きている。地球環境の保全が叫ばれている今日、環境にやさしい大量輸送の舟運をもっと見直すべきではなかろうか。それが可動橋の復権につながる。

〔IT〕

開通年月：昭和10年（1935）5月25日

鉄道名・線名・駅間：日本国有鉄道佐賀線 諸富 - 筑後若津間

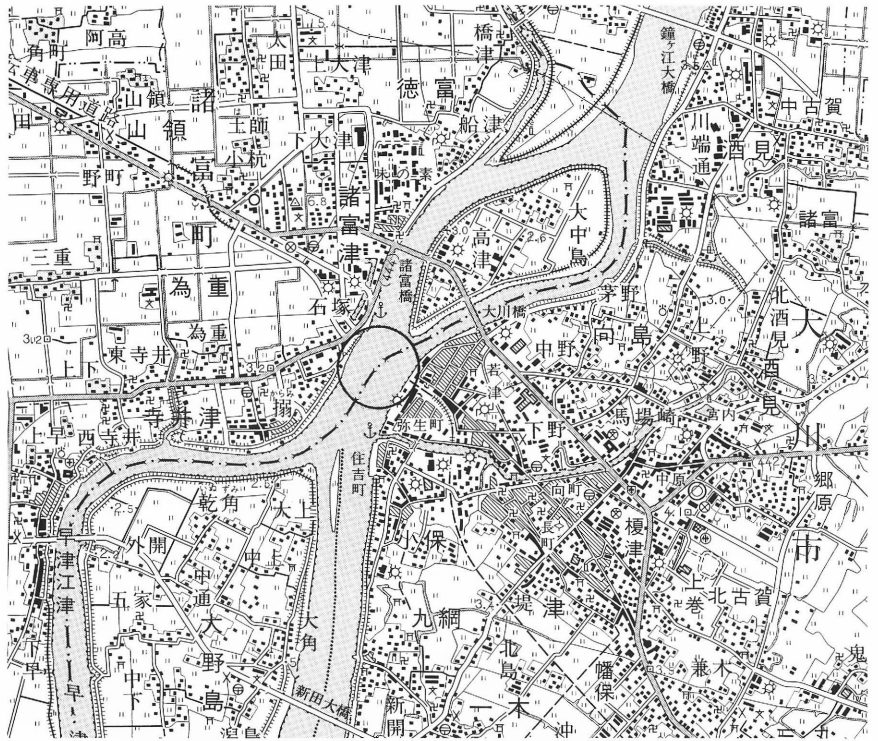
所在地：佐賀県佐賀郡諸富町 - 福岡県大川市

河川名：筑後川

橋長・単複の別：506.4m（総支間長）、単線

径間数・支間長：①1×16.00m、②6×36.40m、③1×46.80m、④1×24.20m、  
⑤1×46.80m、⑥3×36.40m、⑦1×22.30m、⑧1×12.90m

形式：昇開式可動橋、①⑧下路プレートガーダー、②⑥⑦上路プレートガーダー、③⑤下路  
ワーレントラス（昇開用タワー付）、④下路プレートガーダー（昇開部）



(1:50,000 佐賀)



ふだんは上り放しだが、列車が通るときだけ橋桁が降りてきた。

〈1991年6月，撮影・伊東 孝〉