

三戸町から国道4号線を南へ走ると、すぐ左に小山が見えてくる。むかし南部藩の居城のあった城山である。馬淵川とその支川の熊原川に挟まれた格好な位置であったが、周囲の平地がいかにも狭いため、関ヶ原合戦の前年の慶長4年(1599)、盛岡の不來方城へ移った。三戸駅から15分ほど走ると、青岩橋の青森県側の橋詰に着く。

青岩橋は、青森県と岩手県の県境を流れる馬淵川を渡る橋である。青岩橋の名もそこからきているが、地元の長年の請願のもとに出来たので、「請願橋」とも俗称された。橋桁自体は変哲もない桁橋であるが、橋脚がすべて鉄骨トレスル形式になっているのは、道路橋として大変めずらしい。

鉄骨トレスル形の橋脚は、前世紀末から今世紀初めにかけて、欧米とくにアメリカで多数建設された。記録的なのは、1882年ペンシルベニア州に出来たキンズア鉄道橋で、トレスル橋脚の高さが91.4mもある。明治44年完成の日本の余部橋梁(No. 43)と比較すると、優に2倍を超える高さである。今ならコンクリートで立ち上げてしまうところだが、鉄筋コンクリートの技術がなかった頃、これはやむをえない方法だった。青岩橋の場合は、高さというよりむしろ洪水のさいの水流を考えたのかも知れない。あるいは明治期に馬淵川水系の鉄道橋にトレスル橋脚を広く用いた日本鉄道の伝統が、息づいていたのかも知れない。

現在の橋の上流700mほどのところに、そのむかし青岩橋の前身である「南部オガラ橋」という橋があった。この古い木橋が架けられていたのは、溪谷のような場所で、橋脚の高さは50mもあったという。木材を何本も繋ぎ合わせて組んだ橋脚が、オガラのように見えたことから、この名がついた。オガラとは麻の糸をとった後のカラのことである。

明治の末に南部オガラ橋が洪水で流されたのを機に、橋は現在地に移った。やはり木橋だった。県境の橋であるから工事費負担が問題だが、木橋時代は青森と岩手が20年ごとに交替で建設し、その期間内に流失したときは、建設した県が再建するという取り決めだった。三戸町も金田一村(現在は二戸市)も、江戸時代は同じ南部藩の領内であり、言葉も伝統文化も共通のものがあつたから、橋の必要性はお互いに認め合っていたのである。

現在の青岩橋の施工されたのは、昭和9年から10年にかけてである。国道4号線ということで、工事は内務省仙台土木出張所の直轄施行だったが、工事費負担をしたのは地元である。

その後、下流に新しい鋼桁の青岩橋が出来て、国道4号線はそちらに移ったけれども、旧橋も依然として地元の人たちの交通の用に供せられている。上流にダムができて出水が減った現在、橋はまだ機能的に健全であるので、ながく保存してもらいたいものである。

[KS][NT]

竣工年月：昭和10年(1935)

所在地：青森県一岩手県

河川名：馬淵川

橋長・幅員：189m×6.0m

径間数・支間長：9×20.0m

形式：鋼トレスル脚つき上路プレートガーダー



〈1994年7月17日，撮影・共に成瀬輝男〉



(1:25,000 三戸)

