

栃木県足利市は、関東平野の北端に位置する。町は北に関東山地を背負い、南側には渡良瀬川が流れる。この町は、室町時代からつづく足利学校の所在地として有名であるが、一方では古くからの絹織物の町としても名高い。

高崎から小山まで、関東平野北縁に沿って絹糸と織物を運ぶ両毛鉄道の足利駅は、渡良瀬川の北側、足利の町の中におかれ、明治21年(1888)開業した。

関東平野を縦断して、東京と足利を直接むすぶべく設立された東武鉄道は、その後紆余曲折はあったが、明治40年(1907)に足利町駅(現在の足利市駅)を開業して東京と直結し、明治43年には伊勢崎まで通じた。ところでその足利町駅は、当初の予定を変更し、町から渡良瀬川をわたった南側におかれた。

町と町駅とをむすぶため、渡良瀬川には舟橋がかけられた。だが舟橋は、しょせん仮橋のようなものである。少しの出水でも、舟橋は交通止めになったりする。町の人びとは東武鉄道と一緒に運動し、お金も負担しあって永久橋の中橋をかけた。橋の中央部に、下路ブレースドリブタイドアーチを3連おいた形式である。昭和11年(1936)8月7日、八雲神社宮司を先頭に390余名が渡り初めをした。

昭和62年版の県の橋梁台帳でみると、開通以来50余年を経て、中橋の健康状態にとくに異常は認められていない。車両交通量は日中の平均で、時間当たり268台、この調子だとまだまだ使えそうである。

因みに、下路ブレースドリブタイドアーチ橋は、19世紀末のドイツで生れた形式である。記録としては、1894年(明治27年)のベルリンの施工例が一番古く、その後20世紀初頭のドイツで、鉄道橋・道路橋の別を問わず、ブームとってよいほど大量に用いられた。

その後各国に伝播していったが、日本でこの形式がはじめて採用されたのは、大正3年(1914)完成した東京品川の東海道本線の上にかかる跨線橋のハツ山橋である。設計者の大河戸宗治博士はいう「この橋は帝都東京の旗門」、当時これより南は荏原郡、北は東京市だったので、旗門にふさわしい橋としてこの形式が選ばれた。その後拡大した東京市の境をなす多摩川に大正14年(1925)に架設された六郷橋や、昭和2年(1927)に架設された「東京の北の門」千住大橋(No.69)にも、同じ形式が採用された。〔F I〕

竣工年月：昭和11年(1936)8月7日

所在地：栃木県足利市

河川名：渡良瀬川

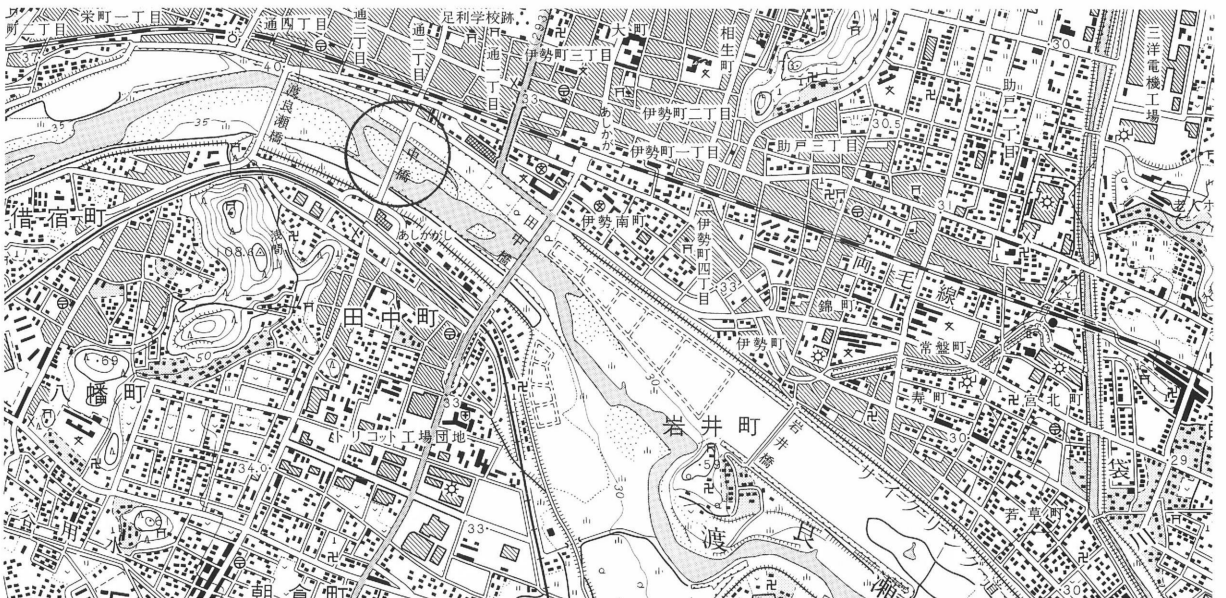
橋長・幅員：295.1m×11m(車道6m+歩道2×2.5m)

径間数・支間長：②3×10.6m+①3×65.7m+②6×10.6m

形式：①下路ブレースドリブタイドアーチ、②鉄筋コンクリート単純桁



〈1993年7月，撮影・小西純一〉



(1:25,000 足利南部)