

## 大 師 橋

だいしばし

東京と川崎をむすぶ大師橋は、昭和14年（1939）11月に完成した。しかし架橋計画は、大正時代にさかのぼる。大正15年（1926）1月、川崎市長と対岸の羽田・大森町長および地元の耕地整理組合長は、連名で羽田橋の架橋願いを内務大臣と復興局長官に提出している。後の大師橋である。橋名は、近くにある川崎大師にちなんだ。

橋の架設が具体化したのは、臨海工業地帯で軍需生産が盛んになってから。東京 - 横浜間の物資の集散を円滑にし、臨海部の開発を促進するため、全体的な街路網計画の樹立が急がれた。川崎市内では、まず大師橋付近の街路が一番最初に着工され、橋も昭和11年3月に工事着手された。

橋の中央部は、ドイツに原点を発するカンチレバートラス橋、それにつながる側径間は桁橋。橋長は550m余もあり、最大支間は104m。この種の橋としては、当時、東洋一といわれた。

橋の工事には、朝鮮半島から来た人たちもたずさわった。工事中、橋脚基礎の締め切りが崩れ、犠牲者を出した。橋の完成後、多摩川で泳ぐ子供達は、「亡霊に足を引っ張られるから、事故のおきた橋脚に近づくな」と、大人たちにいわれたそうである。

東京方面から上ってくると、左側のエンド・ポストに橋の出生証書とでもいえる横長の四角い銘板がある。鋼材の出所もわかる。

橋を製作したのは、鶴見製鉄造船(株)。その前身は、大正5年（1916）4月に創立された横浜造船所。鶴見製鉄造船(株)の社名になったのは、昭和11年（1936）の11月。15年には日本鋼管(株)と合併し、現在は日本鋼管(株)の鶴見造船所になっている。それゆえこの橋は、鶴見製鉄造船(株)で製作した最後の大形橋梁かもしれない。

橋の材料は、日本製鉄・鶴見製鉄造船・小倉製鋼の三社で提供したことがわかる。銘板にある「I [ L ]」の記号は、文字の形から類推できるように、I形・溝形・山形鋼などの形鋼を意味している。

現在、大師橋の架けかえ工事が進行中である。東京 - 横浜間が、慢性的に混雑しているので、往復二車線しかない狭い路面を拡幅しようというのだ。この種の橋は、珊瑚橋 (No.90) や長生橋 (No.96) など、残り少なくなってきた。長い間地元のシンボルであった大師橋もやがて消えていく運命にある。 [ I T ]

竣工年月：昭和14年（1939）11月

所在地：東京都大田区羽田 - 川崎市川崎区

河川名：多摩川

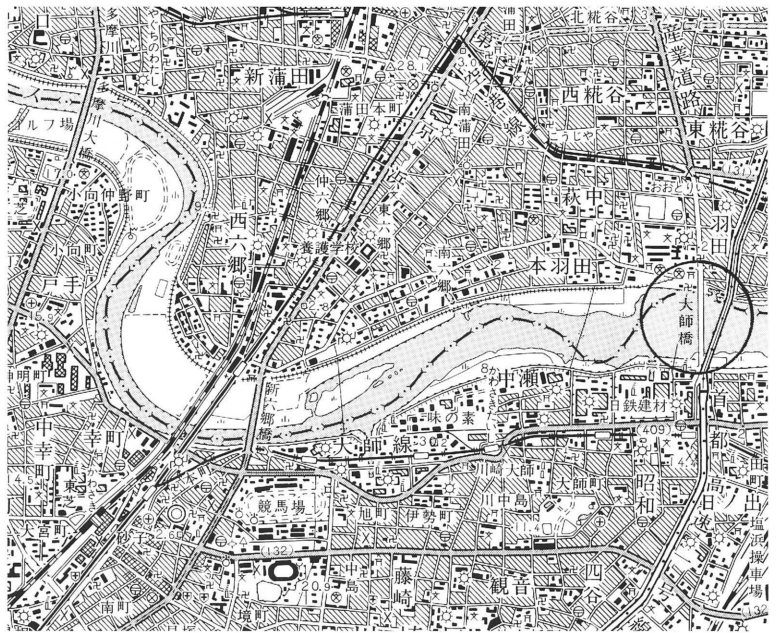
橋長・幅員：552.18m × 16.0m（車道11.0m + 歩道2 × 2.5m）

径間数・支間長：① 2 × 25.0m + ② 1 × 62.4m + 1 × 104.0m + 1 × 62.4m + ① 2 × 29.7m +  
① 9 × 23.5m

形 式：①上路プレートガーダー、②下路カンチレバートラス



可動端 〈1994年 8月6日, 撮影・伊東 孝〉



(1:50,000 東京西南部)



山形の上に立つ塔は、航空警戒塔。羽田空港が近いためである。

〈1990年, 撮影・伊東 孝〉