

西武鉄道池袋線に残存するレンガ積み橋台遺構の歴史的価値と保存に向けた課題

自由学園 正会員 ○吉川 慎平

1. 研究の背景と目的

1) 西武池袋線・立野川橋梁の概要

立野川橋梁(西武鉄道呼称:大沢開渠)は, 西武池袋線ひばりヶ丘～東久留米駅間(所在地:東京都東久留米市)に位置する, 普通河川立野川に架かる複線の小橋梁(溝橋)で, 上流側は自由学園南沢キャンパスに隣接している. 上部工はIビームガーダ橋で, 下部工は上下線で異なり, 上り線はコンクリート橋台(1953年の複線化時に建設)であるのに対し, 下り線は「レンガ積み橋台」であることが大きな特徴である(図-1). レンガはイギリス積み¹⁾で, 1個辺りの寸法は「東京形²⁾」に相当するが製造刻印等は確認できない. 石材は桁直下の支承部分の床石(石質は不明)のみで隅石等はない. 全体に装飾的要素のない簡素な造形となっている. その他下り線の翼壁は玉石張り, 純径間は2.0m, 橋高は5.0m程度である. なお橋梁直下の河川区域から測定可能な範囲以外は, 鉄道用地内のため実測はしていない.

2) 旧・武蔵野鉄道遺構としてのレンガ積み橋台

同橋梁はこれまで立地的制約からその存在はほとんど認知されていないのが現状である. 同線にはレンガ積み橋台を有する比較的有名な橋梁として, 池袋～椎名町駅間の旧・山手跨線橋(図-4, 架け替えにより消失, 一部が横瀬車両基地内に移築保存)と, 仏子～元加治駅間の旧・入間川橋梁(図-5, 新線開通により放棄, 現存)²⁾橋梁が存在した. これらは同線の前身である武蔵野鉄道武蔵野線が開業した1915年当時に建設されたとする文献³⁻⁷⁾及び現地説明板が存在することから, 同橋梁のレンガ積み橋台も同様の時期に建設された遺構と考えられる. また1926年当時の自由学園生徒によるスケッチ画にも立野川橋梁のレンガ積み橋台が鮮明に描かれている(図-2). その他, 当時の自由学園関係図面にも単線時代の立野川橋梁が描かれている(図-3).

3) 研究目的

同橋台の歴史的価値と希少性について検証するため, 西武池袋線の池袋～飯能駅間(武蔵野鉄道開業時の区間に相当)の橋梁下部工における, レンガ積み橋台遺構の残存状況を調査するとともに, 遺構の消失・残存の理由, 保存に向けた課題について考察することとした.



図-1 西武池袋線・立野川橋梁の現状(現・下り線橋台)

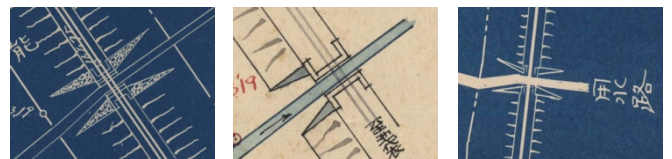
図-2 当時の自由学園生徒により描かれた立野川橋梁
『学生生活帖 No.86,89,90 (1926年作画)』自由学園所蔵図-3 自由学園関係図面に描かれた立野川橋梁
橋梁部分のみ拡大 (1930年代作図) 自由学園所蔵

図-4 旧・山手跨線橋(左:2003年当時, 右:移築保存状況)



図-5 旧・入間川橋梁(左:橋梁全景, 右:左岸橋台)

2. 研究方法

対象区間における橋梁の存在は, 地図及び航空写真から判読しリスト化した. 更に位置情報, 交差する河川, 道路, 鉄道名称について, Google Map 及び, 地理院地図, その他最新の道路地図等を用いて特定した.

橋台について, 道路交差部は Google ストリートビューを用いて確認したが, 確認ができない橋梁, その他河川, 鉄道交差部については, 2017年9月～10月にかけて5回の現地調査を実施し可能な範囲で確認した. 内2回は列車に乗り車窓から管理用の橋梁名称板, 距離標, 有道床・無道床の別の確認を試みた.

3. 結果と考察

池袋～飯能駅間で 45 箇所の橋梁をリスト化した(リストは文献⁸⁾に掲載)。但し桜台～石神井公園駅間の連続立体交差区間は、特筆すべき河川・道路を除いて除外した。道床の形態は 45 箇所中、有道床が 37 箇所(82%)、残り 8 箇所(18%)が無道床であることが分かった。現地調査ではレンガ積み橋台を有している旧・山手跨線橋、立野川橋梁、旧・入間川橋梁とも、全て無道床であることから、レンガ積み橋台が残存している可能性が高い無道床の橋梁を重点的に踏査した結果、無道床橋梁の内、立野川橋梁以外に柳瀬川(一級河川)橋梁にもレンガ積み橋台が上り線橋梁の左岸側(飯能方)のみ残存していることが明らかとなった(図-7)。右岸側は(池袋方)はコンクリート製で既に消失したと考えられる。

柳瀬川橋梁における残存理由は、河川改修の遅れが関係していると考えられる。資料⁹⁾によると、柳瀬川橋梁地点は未整備区間となっており、今後、護岸整備、橋梁の架替え、管理用通路の整備、河床掘削等を実施するとある。その際、支障がある場合は柳瀬川橋梁の全面的な更新も検討されるものと予想される。その際は残存している左岸側橋台も消失する可能性が高い。柳瀬川橋梁の直上流には、1975(昭和 50)年に架けられた第二柳瀬川橋梁(新秋津～所沢貨物連絡線, JR 東日本管理)が存在するが、西武鉄道の橋梁よりも長く、河川改修を見越しての橋長設定になっているとみられる。

その他の交差部についても、沿線の開発に伴う道路・河川改修や連続立体交差化を含む軌道自体の改修により順次架け替えられ遺構は消失したものと推定される。

4. まとめと保存に向けた課題

以上から、武蔵野鉄道開業時に建設された橋梁の橋台が全てレンガ積みであったとは現時点では確証できないが、少なくとも立野川橋梁の橋台は、武蔵野鉄道武蔵野線開業時に建設されたレンガ積みものとしては西武池袋線で唯一、ほぼ原型のまま供用され続けている現役の遺構であることが確認された。

今日まで立野川橋梁のレンガ積み橋台が残存した理由は、柳瀬川橋梁と同様に大規模な河川改修が実施されなかったことによる「結果的」なものであると推察される。故に、今後橋梁管理者、或いは河川管理者の都合により消失しかねない状態にある。

同橋梁は旧・武蔵野鉄道の遺構であり、東京西郊の

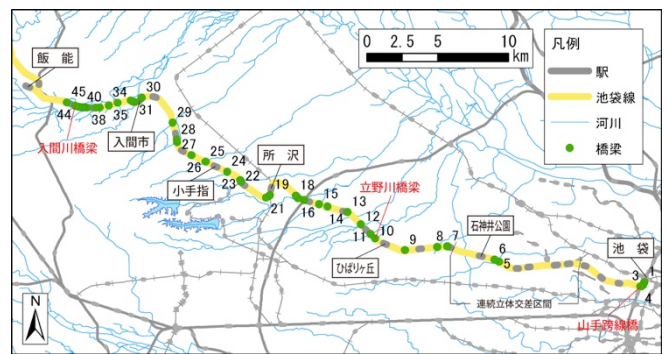


図-6 西武池袋線路線図と橋梁位置

背景データ出典: 国土数値情報(鉄道, 河川, 湖沼)



図-7 柳瀬川橋梁橋台



図-8 市民対象の見学会

開発と発展の歴史を今に伝える貴重な土木遺産と言える。既に一部が移築保存されている旧・山手跨線橋遺構、老朽化が進行している旧・入間川橋梁遺構(土木学会「現存する重要な土木構造物 2000 選^{10,11)}」に選定)と共に、文化財として公的に指定し保存していくことが望ましい。

一方、立野川橋梁については現地へアクセス可能な道路がなく、その存在時代が知られていないことも課題である。著者においては、寄稿¹²⁾や東久留米市民大学講座(2019 年度)に関連し、自由学園敷地を經由しての現地見学会の実施(図-8)、同市教育委員会への働きかけを開始している。今後もその価値の発信と、他橋梁の写真資料等、更なる資料収集を推進したいと考える。

参考文献

- 1) 小野田滋: 鉄道構造物を探索 日本の鉄道用橋梁・高架橋・トンネルのバリエーション, 講談社, 2015.
- 2) 小野田滋: 鉄道と煉瓦 その歴史とデザイン, 鹿島出版会, 2004.
- 3) 長谷部和夫: 西武鉄道設備改良プロジェクト回想記, 鉄道ビクトリアル臨時増刊号 No.884 西武鉄道, 2013.
- 4) 朝日新聞出版: 週刊 私鉄全駅・全車両基地 No.17 西武鉄道(1), 朝日新聞出版, 2014.
- 5) 矢嶋秀一: 西武池袋線 街と駅の 1 世紀, 彩流社, 2014.
- 6) HP 研究所: 西武鉄道の橋梁にはどんなものがある?, 西武鉄道のひみつ, PHP 研究所, 2013.
- 7) 吉川文夫: 西武鉄道 線路上観察学, 鉄道ビクトリアル臨時増刊号 No.560 西武鉄道, 1992.
- 8) 吉川慎平: レンガ積み橋台を有する西武鉄道池袋線立野川橋梁 — 旧・武蔵野鉄道遺構としての歴史的価値 —, 生活大学研究 Vol.3 p69~80, 2017.
- 9) 東京都: 荒川水系柳瀬川流域河川整備計画(東京都管理区間), 東京都, 2006.
- 10) 土木学会土木史研究委員会: 日本の近代土木遺産 現存する重要な土木構造物 2000 選, 土木学会, 2001.
- 11) 土木学会土木史研究委員会 Web: 日本の近代土木遺産 現存する重要な土木構造物 2000 選,
- 12) 吉川慎平: 立野川に残る「近代化遺産」, NPO 法人東久留米の水と景観を守る会会報 No.26, 2012.