

お お い が わ き ょ う り ょ う く だ せん

大井川橋梁 (下り線)

中部地方の
選奨土木遺産

所在地：静岡県島田市 竣工年：1915（大正4）年

管理者：東海旅客鉄道株式会社

認定理由：大正時代に製造された、リベットによる剛結合の曲弦プラットラス桁で歴史的価値の高い橋梁である。

令和5年度登録



▲ 大井川の左岸側の高水敷は緑地公園で、地元住民の散歩道にもなっており、大井川橋梁を間近に見ることが可能

「箱根八里は馬でも越すが、越すに越されぬ大井川」（箱根馬子唄より）と詠われた大井川。明治時代に建設された東海道線で、大井川、富士川、天竜川には 200 フィートクラスのダブルワーレントラスの鉄橋が架けられた。大井川橋梁は、橋梁の前後で大きくカーブし、大井川の流路にほぼ直角に架けられている。下り線は 1915（大正 4）年に竣工、上り線は 1959（昭和 34）年に竣工し、橋長 1km 規模の鉄橋が 2 橋並んでいる。

下り線は、大正時代に製造された、リベットによる剛結合の曲弦プラットラス桁で歴史的価値の高い橋梁として選奨土木遺産に認定された。

初代建設から現在に至るまで 4 回の架け替えが行われた。4 代目となる上り線の桁取り替えが行われた 1950 年代には平行弦ワーレントラス桁の採用が一般的であったが、下り線の桁とスケルトンを一致させるために曲弦プラットラス桁が採用されている。現在の上下線は、架設年は異なるが、橋梁形式が同一であり、美しい景観を生み出している。

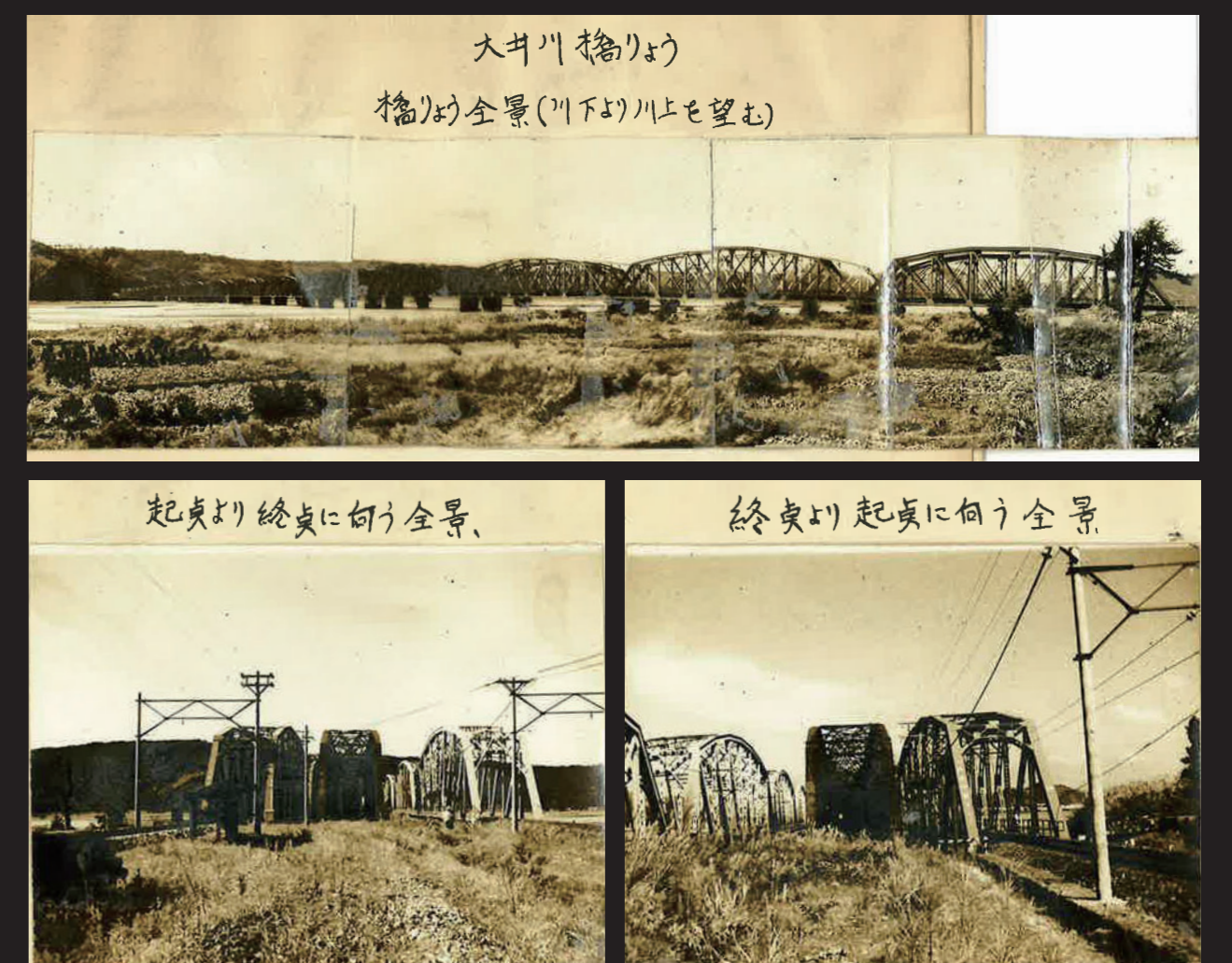
下り線の橋脚は、東海道線が全線開通した 1889（明治 22）年のレンガづくりの壁式橋脚が、トラス桁の架け替え時にも継続して利用され、現在まで補強を加えられて利用されている。



▲ 初代大井川橋梁（『日本国有鉄道百年写真史』1974）



- 初代大井川橋梁：天竜川橋梁と同時期、1889（明治 22）年に開通した。単線として、200 フィートクラスのイギリス型ダブルワーレントラスが架けられた。
- 2 代目橋梁（上り線）：明治中期になると東海道本線の複線化が始まり、大井川橋梁も新たにアメリカ製の 200 フィートクラスのシュウェドラートラス桁（曲弦プラットラス桁）としてもう 1 本架けられることとなり、複線化した。格点がピン結合で、引張力を受ける部材は細めのアイバーを使用した、見た目はスレンダーなトラス桁である。
- 3 代目橋梁（現・下り線）：初代橋梁は、その後、通過車両の重量増加や大型化に対応するため、国内メーカーによるリベットによる剛結合の曲弦プラットラス桁として架け替えられた。このときの架橋位置は、初代の桁が架かっていた下部構造（橋台と橋脚）を改造して使用された。
- 4 代目橋梁（現・上り線）：1959（昭和 34）年、2 代目橋梁に変わりリベット結合の曲弦プラットラス桁として架け替えられ、現在も使用されている。



▲ 大井川橋梁（2 代目、3 代目、4 代目が並んでいる状態と思われる）（写真提供：東海旅客鉄道株式会社）

