

土木紀行

たっそべがわ みやもりがわ
達曽部川橋梁と宮守川橋梁
 かまいし
人々の夢を運ぶ釜石線
 いわてけんとおのし
岩手県遠野市

1. JR 釜石線，歴史への誘い

岩手県花巻市を国道283号に入り，10分ほど車で走ると左手にJR釜石線が見えてくる。線路は国道と平行し，岩根橋駅を過ぎると右手に達曽部川橋梁が見えてくる。さらに5分ほど進むと美しいアーチの宮守川橋梁をくぐる。そこはまるで宮沢賢治の童話「銀河鉄道の夜」の世界へタイムスリップしたかのようだ。この二つの橋梁は，当時の鉄道土木技術の高さを示すものとして，平成14年，土木学会の「選奨土木遺産」に認定され，地域のシンボリックな景観として親しまれている。内陸と三陸を結ぶJR釜石線の苦難の歴史をひもとき，橋梁の生い立ちをさかのぼってみる。

2. 釜石鉱山専用鉄道の誕生

遠野駅を通過すると，国道283号は平成19年3月に開通した自動車専用道路（仙人峠道路）とに分岐する。自動車専用道路を使わずに国道283号をそのまま直進し，最大の難所である仙人峠を抜けると，国内最大の鉱山として栄えた釜石鉱山がある。

東京から青森へ至る現東北本線（旧日本鉄道が建設）が開業したのが明治24（1891）年，この17年も前，釜石鉱山では鉄鉱石を運搬するため，大橋～釜石間17kmの専用鉄道敷設の工事に着手した。同13年に竣工して官営による輸送を開始したものの，目的が鉄石運搬であり一般旅客や貨物の取り扱いはいしななかった。

3. 岩手軽便鉄道の時代

明治44（1911）年5月，岩手軽便鉄道株式会社

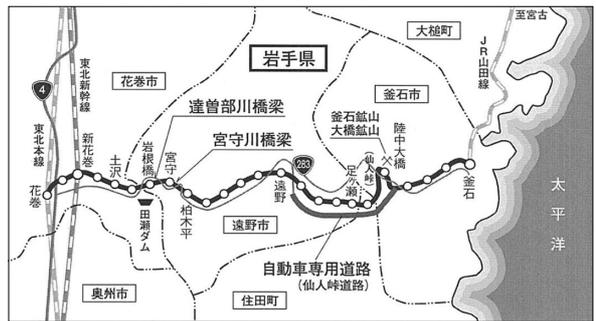


図 1 釜石線路線図

が資本金100万円をもって設立され，翌大正元年9月花巻，仙人峠間の建設工事に着手した。同2年土沢まで，同3年には民俗学の先駆者でもある柳田国男が残した「遠野物語」の舞台ともなった遠野から仙人峠間をはじめ，逐次部分開業を進め，同4年11月をもって一応の竣工を見た。

しかし，仙人峠と大橋の間は水平距離にすればわずか4kmであるが，標高差が300mもあり，軽便鉄道会社もこの間に索道を架して貨物の輸送を行ったりした。このため，花巻から釜石に行く旅客はまる1日を費やし，手小荷物が辛うじて届く程度であったことから，鉄道省への岩手軽便鉄道，花巻～仙人峠間の買収促進運動が繰り返された。

4. 国鉄釜石線の発足

大正11（1922）年4月，花巻から遠野を経て釜石までの鉄道として確定し，昭和2（1927）年建設線に編入された。同11年8月をもって岩手軽便



写真 1 達曽部川橋梁



写真 2 宮守川橋梁

表 1 土木学会「選奨土木遺産」橋梁の概要

	達曽部川橋梁(岩根橋)	宮守川橋梁(めがね橋)
位置	岩手県遠野市宮守町 JR釜石線岩根橋駅から 東へ約1km	岩手県遠野市宮守町 JR釜石線宮守駅から南 へ300m
竣工	大正4年 (昭和18年改築)	昭和18年
諸元	鉄筋コンクリート造・カ テナリーアーチ橋 (6連アーチ橋) 長さ98.5m高さ17m(川 面から)	鉄筋コンクリート造・パ ランスアーチ橋 (5連アーチ橋) 長さ107.3m高さ17.8m (川面から)
特徴	岩手軽便鉄道時代には鋼 板桁橋であったものを、 国鉄が橋台、橋脚、鋼板 桁橋をそのまま包み込 み、鉄筋コンクリート造 とした。	橋に並んで、岩手軽便鉄 道時代に使われていた3 基の石造(石灰岩質砂岩 の練り石積み)橋脚が残 っている。
出典：日本の近代土木遺産(改訂版) 現存する重要 な土木構造物2800選(土木学会出版)		

鉄道花巻、仙人峠間が鉄道省に買収された上、その経営も移された。

釜石線の線路選定は全線中最も難工事と予想された仙人峠、大橋間の標高差300mをいかに結ぶべきかを検討することからはじめられ、同18年に全線の選定を完了するに至った。

軌道工事は昭和17年8月花巻より着手したものの、見通しが全くつかなかったが、当時着工の田瀬ダム^{たせ}の関係上、柏木平まで延ばすことになり、翌18年9月に花巻～柏木平間の営業開始となった。

その後戦争が激しくなるとともに、海運を陸運化する必要が生じ、釜石製鉄所拡張計画と大橋鉦山^{りくちゅう}の鉦石を各製鉄所に陸送するため、釜石～陸中大橋間が昭和18年4月着工し、同19年10月に釜石東線16.5kmの開通となり、戦争中甚大な役割を果たした。その後、各所で工事が着工されるも、戦局の悪化とともに、田瀬ダムと同様、釜石線も工事中止となってしまった。

終戦後の脆弱な財政の中で釜石線工事再開の契機となったのは、昭和23(1948)年のアイオン台風である。山田線が寸断し、宮古～釜石間の海岸地方は陸の孤島と化したためである。検討の結

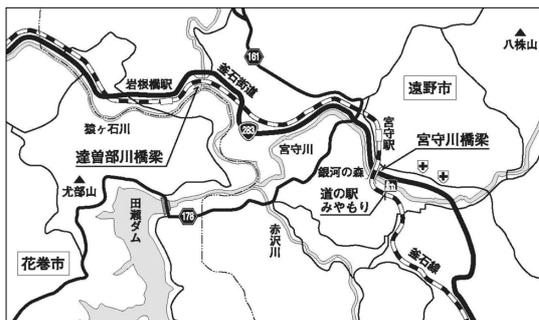


図 2 橋梁位置図

果、改善するには釜石線の完成が良策であるということから工事が再開され、足ヶ瀬^{あしがせ}を境に東西へ進捗を図った。先述したように仙人峠～陸中大橋間は高低差が大きく、直線的に結ぶと走行可能となる縦断勾配が確保できないことから、陸中大橋駅付近にループを設け、大きく距離を稼いで勾配を緩和する工夫が施されているのが興味深い。昭和25年8月31日花巻より70.140km地点で結合され、花巻～釜石間の全線がようやく開通する。

起業から実に40年、地域の人々の夢実現までには、三つの時代をまたがらなければならなかった。

二つの橋梁、達曽部川橋梁、宮守川橋梁は、先述したとおり、人々の夢をつなぎ、高い鉄道技術を示す歴史の語りへの象徴である。岩塊の断崖と絶壁が連なる難所を克服し、岩手軽便鉄道時代の大正4年に達曽部川橋梁が完成した。昭和18年、鋼板桁橋であったものを、国鉄が橋台、橋脚、鋼板桁橋をそのまま包み込み、現在の鉄筋コンクリートの美しいカテナリーアーチ橋となった。同じく宮守川橋梁も同18年岩手軽便鉄道時代に使われていた石造(石灰岩質砂岩の練り石積み)橋脚とは別に、温度変化、コンクリートの収縮を考慮し、30kg/m³の鉄筋を挿入する鉄筋コンクリート造として完成した。今も人々に、苦心に苦心を重ねた歴史とともに、美しい景観とロマンを伝えている。

5. おわりに

北上山地を越え、先人達の苦勞の末に花巻と釜石を結んだ釜石線は「銀河ドリームライン」の愛称を持つ。まさに、夢を運ぶ鉄道。当時の人々の喜びは想像するに余りあるものがあつたであろう。地元の熱意と先人技術者達の使命が詰まった土木遺産を一度寄り道し、民話のふるさと遠野へ、ちょっと足をのばして鉄の町釜石にカーブに揺られながらゆったりと訪れてはいかがだろうか。

銀河鉄道の夜：未定稿のまま死後発見された童話。初出『宮沢賢治全集』第三巻(文圃堂、昭和9(1934)年)。

遠野物語：明治43(1910)年刊行。岩手県遠野に生まれ育った民俗学者、佐々木喜善が語った伝承を柳田国男がまとめたもの

田瀬ダム：国直轄ダム事業で第一号。北上川五大ダム(四十四田ダム・御所ダム・田瀬ダム・湯田ダム・石淵ダム)の中で最大。北上川流域には、昭和16(1941)年に策定された「北上川上流改修計画」によって田瀬ダムの工事は五大ダムの中で最も早く昭和16年に始まったが、戦争で中断し、再開されたのは昭和25年、その4年後に完成した。

【協力】道の駅みやもり/遠野市立博物館

【参考資料】釜石線全通誌/(社)土木学会ホームページ/JR東日本ホームページ

【監修】後藤光亀(東北大学准教授)