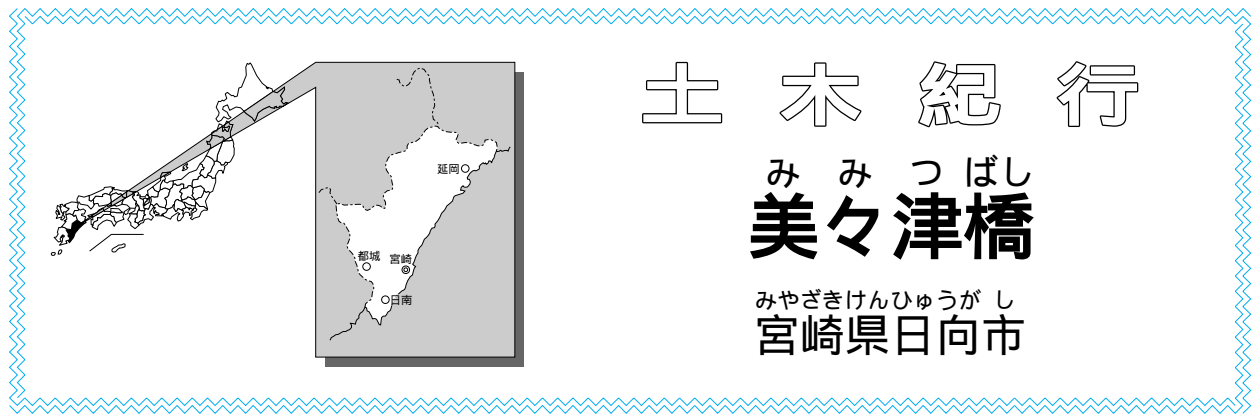




概要

美々津橋は宮崎県北部を流れる耳川^{みみかわ}に架かる、橋長約168mの2連鋼トラスアーチ橋である。鉄道橋は、大正10年に仮設されたが、国道橋は約13年遅れて昭和9年に竣工した。それまで耳川に架かる橋はなく、人々は渡し舟を利用して、行き来していた。

美々津橋の竣工

昭和9年4月11日、耳川に初めて架かった道路橋美々津橋の竣工式が盛大に挙行された。その様子を「宮崎新聞」は、4月14日の紙面にて「県南北を繋ぐ美々津橋竣工式盛大に挙行される。知事以下二千余の来局出席」の見出しとともに「本県産業道路史上に“エポック”を画する、県南北を連絡する鉄橋」と報道している。

このときまで国道3号線は耳川で寸断されており官営の渡し舟が唯一の渡河手段であった。宮崎新聞の記事の中では、この新しい路線に国道3号線のナンバー名称を使わずに「産業道路」の名を用いていることから、その役割を予測し、期待していたことがうかがえる。



写真—1 現在の美々津橋（上流から全景）

土木紀行

みみつばし 美々津橋

みやざきけんひゅうがし
宮崎県日向市

耳川に美々津橋が架かる以前、大正7年に起工した日豊本線（宮崎～延岡区間）は、大正12年に全線開通している。宮崎県の交通体系は、大正期から昭和初期にかけて海運より鉄軌道、自動車道路へと転換していく。

美々津橋の位置は、当時の渡舟場の1kmほど上流に架けられており、渡舟場付近の国道3号線に繋げる取付け道路の延長は約2kmにも及ぶものとなっている、当然のことながら、もっと下流の渡舟場近くに橋を架ける要望があった。しかし、橋は耳川の川幅が最も狭いところに架けられたのだった。この結果、橋長は約168mですんだ。ちなみに、日豊本線の耳川橋梁は大きくカーブした鉄橋で、その橋長は475mあり、美々津橋の3倍近い長さとなっている。橋の建設費はそれを架ける位置によって大きく変わってくる。当然のこととして橋の位置は経済的であることが重視されて選ばれたことが推測される。

美々津橋の建設が始まった昭和6年は、アメリカで始まった世界規模の経済恐慌の真只中で、宮崎のこの地も不況のどん底にあった。このような時代背景の中で、美々津橋の建設工事は失業救済事業としての役割も担っていた。



写真—2 竣工時の美々津橋



写真—3
竣工時の美々津橋
と鉄道橋



写真—4
現在の美々津橋
(下流左岸から)

美々津橋の文化財的価値

美々津橋以前に竣工した橋で、現存するアーチ橋は全国に55橋あり、年代的には、1926年以降につくられた橋が84%を占めている。また、県別で見ると東京都の22橋が多く、関東大震災後につくられた復興橋梁がその大部分を占めている。

美々津橋は、上路のスパンドレルブレスト・アーチで、全国でも7橋しかなく、この中では一番新しい。また橋長は一番長く約168mあり、最大支間長も67mの長篠橋（愛知県）に次いで2番目である。また九州では、唯一のスパンドレルブレスト・アーチ橋である。

石材に恵まれた九州では、石橋が多いが、近代のスチール橋は少ない。そこで九州地方におけるスチール道路橋としての美々津橋の位置付けを調べてみると、美々津橋以前のスチール道路橋で現存するものは、判明しているところでは11橋のみである、したがって、美々津橋は12番目に古いスチール道路橋となる。また宮崎県内では北川町にある熊田橋（昭和5年）に次いで2番目に古い。

しかし、遺産的価値としては、前述したスパンドレルブレスト・アーチ橋としての価値の方が高く、全国に七つしかなく、九州唯一という点にある。

美々津橋の現状

美々津橋開通の33年後の昭和42年11月に美々津大橋が、渡舟場の100mほど上流に架けられた。橋をもっと下流にという要望は、国道を新しく付け替えることによって、33年後にかなえられたのである。すでに時代は大きく変わっていき、モータリゼーションの時代に突入し、幅員の広い道路

が必要になってきた。美々津橋まで大きく蛇行していた旧国道（3号線）に変わった新国道（10号線）は、美々津の町並みの西側の一段高い段丘の上を直線的に通る、幅員も広くなり、時代の要請に応えるものとなった。

現在の美々津橋は、県道51号線の現役橋梁として使用されているが、竣工後2度の修理が行われており、竣工当時の高欄廻りの意匠やデザインは、改変され当時の面影はない。御影石の親柱は、竣工当時のものであるが、石銘板が鋳物レリーフで覆われてしまった。また、橋灯は、現在親柱のトップに設置されているが、当時は、側面形状が亀甲型の橋灯が親柱の先端四面にそれぞれ取り付けられていた。竣工当時は、街路灯の明かりもなかったことを考えると、夜間に点灯された親柱は、暗闇の中で、ひととき輝いていたと思われる。

美々津橋は、竣工以来多くの人、多くの車両、多くの物資を通して70余年の風雪に耐えてきた。これからも現役の橋梁として、また貴重な土木文化財として、未永く見守ってもらいたい。

【参考資料】

日向市文化財活用基本
計画策定事業報告書
(2000年3月)



写真—5 現在の銘板
(上：右岸下流側、
下：右岸上流側)