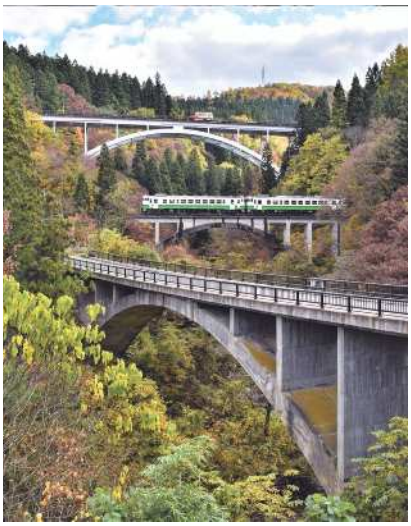
認定の願い叶った

福島県と沿線自治体で「利活用推進協議会」

JR只見線（福島県・会津若松駅―新潟県小出駅）の延長約135kmの大半を占める福島県は、沿線自治体とともに同線の「利活用推進協議会」を発足させ、選奨土木遺産への認定を目指してきた。



「アーチ３兄弟」の展望

只見線鉄道施設群

（福島県、新潟県）

同線は1926年（大正15年）に会津若松―会津坂下間が最初に開通した後、整備が順次進み、71年（昭和46年）に最後の只見―大白川間が開業、全通した。

ただ、11年（平成23年）の新潟・福島豪雨で甚大な被害を受け、只見川に架かる8橋梁のうち、第五の一部と第六、第七橋梁は流出。現在も会津川口―只見間は不通で、バスによる代行輸送が行われている。

15橋梁の内訳は、トラス桁が6で、連続径間コンクリートアーチ橋5、コンクリートアーチ橋とプレートガーダー・石張りコンクリート橋脚が各2となっている（同協議会の形式分類による）。

このうち第一只見川橋梁は、唯一のトラス構造アーチ橋。列車が通る上路アーチと弓なりの部分（スパンドレル）がトラスで構成されたスパンドレルプレートアーチ橋（同協議会HP）という。

また、大谷川橋梁は完成当時、鉄道橋では国内最大支間のコンクリートアーチ橋だった。この場所は「アーチ3兄弟」と呼ばれ、大谷川橋梁と宮下橋（一般県道小栗宮下線）、新宮下橋（国道252号）の3つのアーチ橋を一望できる。全国的にも珍しい場所という。

東京・隅田川の勝閧橋（左）と清洲橋に打たれた無数のリベット

鉄橋のリベット5万　小鳥来る

中尾公彦

輪挿し

力強く、美しい。溶接に変わる前の、職人の端正な仕事ぶりも伺わえる。それが、鉄のリベットだ。「5万」は正確な数ではなく、「ごまんとある」という、たくさんの意味だろう。ややスランプの印象はあるが、野暮な詮索はやめよう。それより、小鳥だ。秋の季語である。渡り鳥か、山から降りて来たのか。その姿と重なると、重厚なリベットにかわいらしさも加わって、魅力をまた増す。

令和3年度 土木学会選奨土木遺産 ①

横丁（1面）

若洲にて

東京ゲートブリッジ上の歩道へ行く「若洲昇降タワー」（写真①）は、橋の管理者・東京都港湾局の設置。一帯は「江東区立若洲公園」で、海釣り施設、キャンプ場、サイクリングコースなどがある。

タワー内に展示されている「土木学会田中賞」の表彰状とメダル（写真②）。この賞が橋の世界で最高峰との説明版があれば、一般の人たちの理解を増すだろう。

①

②

橋に咲く

周りから頼りにされる人に

ショーボンド建設　首都圏北陸支社
R3・4品川・亀有出張所管内橋梁補修維持工事　現場代理人　杉村文香さん

現場はピリピリしていた。

高速道路橋の集中工事で、はく落防止、床版連結、PCケーブル設置などを2週間で行う。小さなミスでも工期遅れにつながるから、神経がとがる。

下請の職人同士が、仕事熱心の余り口論となり、一触即発の状況。近くに上司はいない。「やめてください」。思わず止めに入ったのは、日本大学理工学部を卒業して入社間もない新人だった。

「幸い2人は聞き入れてくれ、場が収まった」

女性の新入社員が職人をいさめたと、社内外で話題になった。「でもその前に、できることがあったはず」。むしろ反省が大きかった。

歩道橋の耐震補強工事では、24時間・昼夜交代の夜間を担当した。夜8時から朝5時まで、職員は1人だけ。職人とコミュニケーションを図り、現場が円滑に進むように段取りした。その結果、「人間関係が良く、理想的な現場になった」と振り返る。

今年春から、支社営業部で設計会社などに自社製品の伸縮装置を売り込んでいた。「現場経験が未熟だと、適切に説明できない。少なくとも10年は現場で勉強したい」。

そして今、東京の国道に架かる歩道橋の修繕工事に、現場代理人として臨んでいる。資機材をチェックしながら、「周りから頼りにされる人でありたい」と話した。

休日は夫の理解の元、釣り竿を手に海や川へ。狙う獲物で竿6本を使い分ける。