



撮影:西山芳一（表紙、並びに当ページ）



晩翠橋は右岸のたもとから河岸に降り立ち、その雄姿を間近に見上げることができる。アーチ部の基礎橋台が両岸に2基設けられている。これほど巨大な橋梁を両岸の橋台とこのアーチ橋台で強固に支えている。この地点からアーチリブに沿って対岸に視線を移していくとその姿の優美さが胸に迫ってくる

「晩翠」には「冬になつても木々の緑が変わらない」という意味があり橋名の由来になつたとする説がある。国道四号は一九七八（昭和五十三）年に県道黒磯高久線となり、現在は主要地方道西那須野那須線となつている。車で晩翠橋を渡ろうとすると眼前に美しい赤松林や那須連山が広がり、ここが橋であることにほとんど気付かない。美貌の橋は今や地元に溶け込み、日常に欠かせない生活道路の一部となつている。

る。富樫は後に東名高速道路の全線開通、本州四国連絡橋の完成に尽力し文化功労者に選ばれている。施工は浅野造船所。現場での基礎工事と工場での上部工製作を並行して施工が進められたという。この形式の橋梁は他に埼玉県秩父に架設された荒川橋だけだ。土木的にもその価値が認められ二〇〇一年、土木学会選奨の土木遺産に認定された。

設計は内務省土木局の技師永田年<sup>すねむ</sup>、当時三十三歳の俊英だ。設計補助に当たつた同省の富樫凱一は現場に立ち、施工にも携わつてい

る。富樫は後に東名高速道路の全線開通、本州四国連絡橋の完成に尽力し文化功労者に選ばれている。施工は浅野造船所。現場での基礎工事と工場での上部工製作を並行して施工が進められたという。この形式の橋梁は他に埼玉県秩父に架設された荒川橋だけだ。土木的にもその価値が認められ二〇〇一年、土木学会選奨の土木遺産に認定された。

明治維新後、東北の殖産興業が重視され、その物流を担うルートとして整備されたのが現在の国道四号、那珂川を渡河する初代晩翠橋は一八八四（明治十七）年に架けられた木橋だつた。初代は六年後に洪水で流失、その後も架け替えが行われ現在の晩翠橋は一九三二年に竣工し五代目に当たる。従前の橋は十数段以上流側に架けられていた。川幅が狭く前後の取り付け道路が急カーブ、急こう配で那須御用邸への道筋にも当たることから通行の危険を回避するために現在の位置に変更されたという。鋼プレースト・リブ・バランスド・アーチ形式、橋長一二七・八七メートル。プレースト・リブは強度を増すためのトラス構造、中央の支間と橋の両端に当たる側支間を連続させて均衡を保つバランスド・アーチ、その構造的な調和が那珂川の清流と河岸の松の緑に映える。

## 晩翠橋

栃木県那須塩原市

一九三二（昭和七）年に竣工した名橋である。勇んで取材に赴いたが、那珂川で鮎の釣果を狙う釣り人が「何をそんなに一生懸命撮つているんだ？」と不思議そうに尋ねてきた。いささか拍子抜けした気分になる。