

千葉県鴨川市
やもうめ

山生橋梁



房総半島は鴨川市の海辺に太平洋を望むJR内房線の鉄道橋がある。100年を経て現役の鉄筋コンクリート造の橋は
橋梁史の転換点を跨ぐインフラの生き証人だ。



大正から昭和初期にかけて長大コンクリート橋の主流はRCアーチ橋だった。その後、橋梁の形式は桁、梁構造に進化を加速させる。JR内房線の江見、太海の両駅間に架かる山生橋梁はその過渡期に架設された鉄道橋だ。鉄道橋としては日本初となるT型梁形式のRC桁橋が採用された、土木史上記念碑的な意義を持つ構造物とされる。竣工は内房線が終着駅の安房鴨川まで開通する前年の1924（大正13）年だ。

波打ち際に建設されることから、塩害に弱い鋼桁ではなく鉄筋コンクリート構造の桁が採用され、その断面をT型とすることで長径間を実現した。橋長約165m、16径間からなり、それを支える15基の橋脚は最高で11mを超える。丸みを帯びた小判型の橋脚下部には切石積による根固工が施され、橋脚間にはコンクリートブロックの防壁や波消ブロックも設置されていた。橋の足元からは素人目に見ても堅牢さが伝わってくる。10年ほど前には塩害対策として躯体内の鉄筋に微弱な電流を通電し、腐食を防止する電気防食工も実施された。

並行して外房黒潮ライン（国道128号）が走っており、山生橋梁は房州大橋の陰に隠れるようなロケーションにある。しかし、その存在感は負けていない。200mほどの砂浜に絶え間なく静かな波が打ち寄せる。海が荒れた時には山生橋梁は直に潮を被ることになるだろう。それでも、長年自然の風波にさらされてきたこの鉄筋コンクリートの鉄道橋は、JRによる丁寧な補修・管理によって、十分な健全性を維持している。過酷な環境下でも社会基盤はメンテナンスによって次世代に引き継げることを証明していた。100年の時を超え今なお現役でJR内房線の鉄路を支える山生橋梁は2012（平成24）年に土木学会の選奨土木遺産に認定されている。



山生橋梁の海側を並走する房州大橋は太平洋の絶景を望むビューポイントとして知られる（上）。山生橋梁の橋脚は満潮時には浸水することから塩害が懸念されたが1980年代の調査では一部に発錆が見られるものの概ねその健全性を保っていると評価された（下）。