

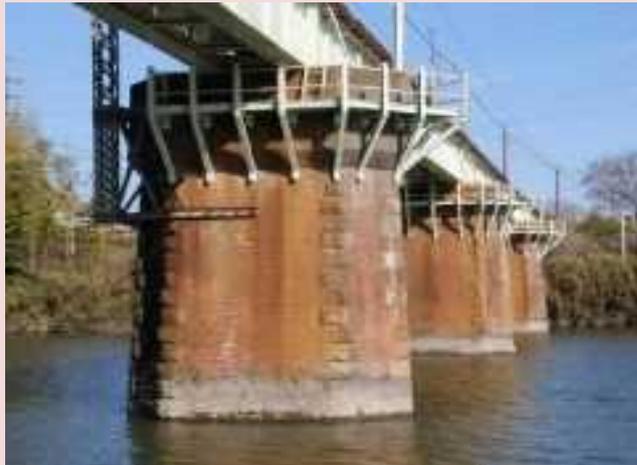


明治に建設された鉄道橋

現在のJR成田線我孫子・成田間は、利根川沿岸の物資及び成田山への参拝客の輸送を目的に明治23年（1890年）に成田鉄道として開業しました。のちに国有化され、現在のJRに引き継がれています。

長門川橋梁の橋脚は、北印旛沼から利根川に流れる長門川を渡る**成田線我孫子支線の橋脚部**であり、**明治34年（1901年）**に建設されました。

橋脚は開業時に建設されたレンガ造です。橋桁は明治期に製作された英国式ポーナル形で、J型スティフナーが使用されています。



JR成田線我孫子支線の橋脚部

現在も活躍するレンガ橋脚

日本におけるレンガ建築等は幕末から始まっていましたが、明治5年（1872年）、和田倉門近くの住宅から失火し、銀座方面まで広がる大火の後、銀座の建築を不燃にする目的でレンガが採用されました。明治中期になるとレンガ工場も多く稼働し、レンガ職人も増え、レンガ技術は一般的な技術として社会に定着していきました。

同じ頃、交通機関も舟運から鉄道に代わっていく時期にあり、鉄道においてもレンガが用いられています。例えば、東京駅に見るレンガ建築は有名ですが、鉄道の橋脚等においてもレンガが活用されました。

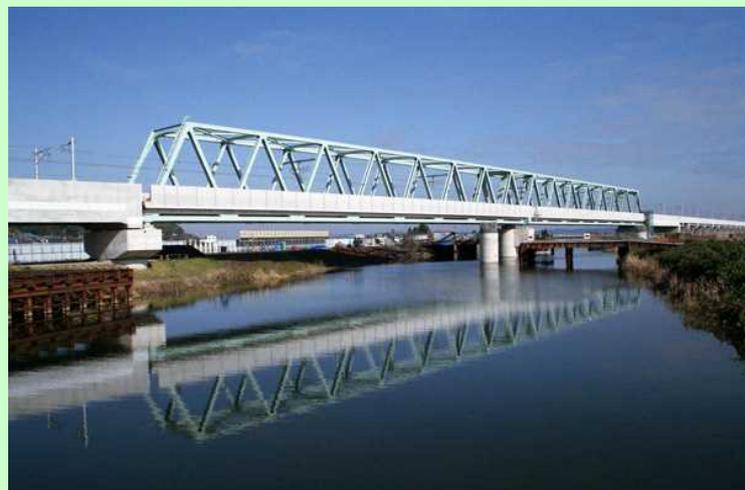
大正12年（1923年）の関東大震災以降、レンガを用いた建造物は少なくなっていますが、長門川橋梁は、レンガ橋脚が造られてから**約100年経過した今も活躍している**、貴重な土木遺産です。

基本情報

名称：JR成田線我孫子支線 長門川橋梁の橋脚
 竣工年：明治34年（1901年）
 所在地：栄町安食地先 利根川支川長門川筋
 アクセス：JR成田線安食駅から 徒歩15分
 参考文献：「遺しておきたい伝えたい千葉の水辺
 （自然・景観・土木遺産）その6」
 ちば河川交流会



約100年経過した今も活躍



現在の鉄道橋（成田新高速鉄道線 印旛捷水路橋梁）（平成21年）
 提供：宮地エンジニアリング(株)

現在の鉄道橋

日本の表玄関である成田空港と都心を30分台で結ぶため、最高時速160kmで列車を走らせる**成田新高速鉄道線**は、将来の国際航空需要増加に対応するため、計画されており、その成田空港に程近い千葉県印西市の**印旛捷水路に架かる本橋**は、平成21年に完成した、成田新高速鉄道線の象徴的橋梁です。

この鉄道線の整備は、空港アクセスの大幅な向上にとどまらず、千葉県北西部等の交通利便性の向上と成田市地域及び千葉ニュータウン地域の機能連携強化にも大きく寄与する事が期待されています。

現在の鉄道橋は、鋼構造の優れた点を適材適所に活かして耐荷性や耐震性に優れている構造とするだけでなく、ライフサイクルコストやアセットマネジメントも考慮した耐久性に優れた構造とすることや、環境影響評価や騒音などの環境にも考慮した構造とすることが求められています。