

土木學會選奨土木遺産

けいこくてつどうかんれんしせつぐん

わたらせ渓谷鐵道関連施設群

平成28年度認定

○所在地：栃木県日光市・群馬県みどり市・群馬県桐生市

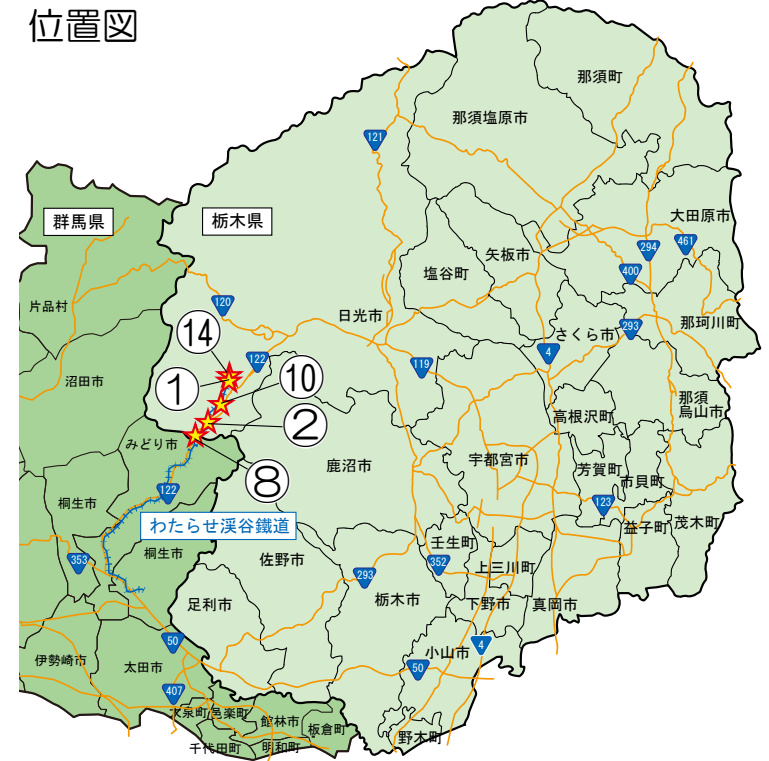
○完成年：1912（大正元）年～1930（昭和5）年

○名称・構造形式等：

- ①第一松木川橋梁：橋長 56.45m、鋼製 3 連桁橋（プレートガーダー）、石積躯体とイギリス製錬鉄トレスル橋脚
- ②第二渡良瀬川橋梁：橋長 104.85m、トラス 2 連桁+プレートガーダー 1 連の鋼製橋梁、クーパー型トラス
- ③小黒川橋梁：橋長 54m、鋼製 3 連桁橋、ポータル型プレートガーダー形式
- ④小中川橋梁：橋長 40m、鋼製 2 連桁橋（プレートガーダー）、橋台及び紡錘形平面の橋脚は精緻な花崗岩布積
- ⑤手振山架橋：延長 14.3m のコンクリート製の橋を、古レールを利用した支柱（鉄骨構造）で支える
- ⑥第一神梅トンネル：延長 166m、坑口は馬蹄形断面の煉瓦 4 枚厚、覆工はアーチ部は煉瓦積、腰部は煉瓦積と切石積併用
- ⑦第二神梅トンネル：延長 27m、坑口は煉瓦 4 枚厚で江戸切仕上げの要石、覆工は煉瓦積み、坑門は石積
- ⑧笠松トンネル：延長 362m、側壁は石積、アーチ部は 4 枚厚の煉瓦積等で築き、内部に 6 カ所の待避所を設置
- ⑨（旧）琴平トンネル：延長 59m、廃線敷の線路跡を遊歩道として整備
- ⑩足尾駅本屋：桁行 20m、梁間 6.4m、木造平屋建、外装下見板張及び真壁造、沿線で最大級規模の駅舎
- ⑪大間々駅本屋：木造平屋建、切妻造セメント瓦葺の主棟、外壁は白色モルタル仕上げ
- ⑫上神梅駅本屋：桁行 7 間、南半を梁間 3 間の事務室、北半を梁間 2 間の待合室とした木造平屋建
- ⑬神戸駅本屋：桁行 13m、梁間 3.7m の木造平屋建、東西棟の切妻造セメント瓦葺
- ⑭旧スイッチバック遺構：通過可能型スイッチバック式停車場

○管理者：わたらせ渓谷鐵道株式会社

位置図



①第一松木川橋梁

渡良瀬川に架かる橋長 56.45m、単線仕様の鋼製 3 連桁橋で、桁はプレートガーダー。橋脚は頂部まで丁寧に石貼した石積躯体に、イギリス製の錬鉄トレスル橋脚を載せる特殊な造り。トレスル橋脚は他路線から移設（パテント・シャフト・アンドアクスルトリー社、1888 年製造）であり、上路式プレートガーダーは汽車製造合資会社製造。

①第一松木川橋梁



②第二渡良瀬川橋梁

渡良瀬川に架かる橋長 104.85m、単線仕様のトラス 2 連桁+プレートガーダー 1 連の鋼製橋梁。トラス桁は下弦材にアイバーを用い、部材接合にピン結合を使用した 150ft のいわゆるクーパー型トラス。国産であることが明らかなクーパー型として貴重。東京石川島造船所製造（プレートガーダー部は撤去されボックスカルバートに改造）



②第二渡良瀬川橋梁

⑧笠松トンネル

緩やかに湾曲する延長 362m、単線仕様のトンネルで、断面は単心円アーチを用いた馬蹄形とする。側壁を石積、アーチ部を 4 枚厚の煉瓦積等で築き、内部には 6 カ所の退避所を設ける。

⑧笠松トンネル



⑧笠松トンネル写真【出典:文化遺産オンライン (<http://bunka.nii.ac.jp/>)】

⑩足尾駅本屋

桁行 20m、梁間 6.4m、木造平屋建、外装下見板張及び真壁造とし、東半を待合室、西半を事務室にあて、本屋北側にプラットフォームを設ける。足尾鋳業所の中心地に所在し、沿線で最大級規模の駅舎。

⑩足尾駅本屋



⑭旧スイッチバック遺構

間藤駅は現在、わたらせ渓谷鐵道の終着駅であるが、開業当時は旅客駅の最終であり、貨物最終駅はその先の足尾本山駅であった。足尾本山駅へ向かう急勾配途中に駅設置となったため、通過可能型スイッチバック式停車場であった。1970（昭和 45）年、施設廃止とともに、駅構内の改良が実施されスイッチバック構造のレールは見られなくなったが、引上線（加速線）を設置した擁壁が残り、現レールと並行して走る様子が当時の雰囲気を与える。

⑭-1 旧スイッチバック遺構



⑭-2 旧スイッチバック遺構



- ↑ スイッチバック線路敷(レール撤去)
- ↑ スイッチバック線路用擁壁
- ↑ 現線路敷
- ↑ 現線路用擁壁

⑭-1 旧スイッチバック遺構写真【出典:足尾沿線の支えて 95 年「懐かしの蒸気機関車」-C12 を中心としたアルバム-（足尾鉄道開通 95 周年記念事業実行委員会）】