

土木学会関東支部茨城会 調査研究部会
「郷土づくりの土木物語」
第1話 海門橋 (五代目となる苦難の歴史を秘めた橋)

調査研究部会 澤島守夫

(はじめに)

海門橋是那珂川河口のひたちなか市海門町と大洗町磯浜町とを結ぶ那珂川架橋である。橋上から上流側を望めば水戸、栃木県方面からとうとう流れ来る川面が、下流側には太平洋の海面が見え、そのロケーションにふさわしい橋名である。明治28年にここに初めて橋が架かった時から「海門橋」の橋名が用いられている。この橋は水面から約15mの高さに架かり、赤く塗られたアーチ橋は見ごたえある景観を醸し出している。この橋は、昭和34年に建設されたもので、実に第5代目に当たる。

この海門橋の5代に渡る変遷の過程は、明治28年、江戸時代からの渡船に替わり初代の海門橋が木橋で架設されて以来、流失や崩壊を繰り返して来た苦難の歴史を秘めている。

その歴史の中でも、昭和5年に近代土木技術の粋を集め建設された第4代目の鉄筋コンクリート製4連のアーチ橋(当時、東洋一のアーチスパン長を誇る)は、これまでの木橋に替わり鉄筋コンクリート製の永久橋として地元の期待を一身に担い、また、美しい4連のアーチが繋がる姿から「虹の架け橋」と呼ばれ地域のシンボルとなっていた。

しかし、残念にも開通後、僅か8年余りで崩落してしまう。ここでは5代に渡る海門橋の変遷の歴史と第4代海門橋崩壊の顛末について探っていく。



写真1 海門橋 位置図



写真2 現在の第5代海門橋

【海門橋の変遷】

- | | |
|-------|---|
| 初代海門橋 | 木橋、明治28年11月開通(地元架橋組合施工有料)、明治29年9月落橋 |
| 第2代目 | 木橋、明治31年3月開通(組合施工)、明治43年洪水により損傷、
大正2年県へ移管(無料化)、大正6年洪水により損傷 |
| 第3代目 | 木橋、大正7年12月開通(県施工)、大正15年9月一部桁が崩落 |
| 第4代目 | 鉄筋コンクリート製4径間連続開腹アーチ橋、昭和5年11月19日開通式(県施工)
昭和6年補修工事、昭和13年6月30日落橋(共用期間約8年) |
| 第5代目 | 鋼製ランガー橋、昭和34年7月開通(日本道路公団施工、有料)、
昭和54年県へ移管(無料化) |

1. 5代に渡る海門橋の変遷

(1) 初代海門橋 木橋

那珂川の左岸に位置する那珂湊は江戸時代には商港として栄え、対岸の大洗町とは渡船で結ばれていたが、安全で安定的な渡河交通の確保が地域の長年の願いであった。そうした渡船に代え橋で兩岸を結ぼうという動きが起こり、地元の有志が架橋組合を組織して、明治28年に、はじめて木橋が創設され、「海門橋」と名付けられた。

明治27年12月起工、
明治28年11月開通
長さ120間(216m)、幅員2間(3.6m)
民営の賃取り橋として供用
(架橋組合が経営)

・明治29年9月洪水により落橋



図1 2万分の1地形図(明治18年)



写真3 はじめて架橋された海門橋の開通式
(明治28年)

(2) 第2代 海門橋 木橋

明治31年3月再架設・開通
明治43年8月洪水により一部損傷
大正2年架橋組合の経営から県へ移管され、
それに伴い無償化
大正6年10月洪水により損傷



写真4 第2代海門橋(明治後期)

(3) 第3代 海門橋 木橋

2代目海門橋から十数間上流側に県が架設
大正7年3月起工、
大正7年12月開通
*大正8年秋、与謝野晶子が湊・水戸を旅した折に
詠んだ句
「那珂川の海に入るなるいやはての海門橋の白き夕ぐれ」
「大海の波もとどろと来て鳴らす海門橋の橋ばしらかな」

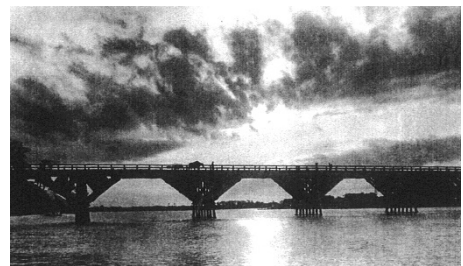


写真5 第3代海門橋の夕照

* 橋桁落下事故

大正 15 年 9 月 26 日突然大音響とともに墜落し、人 3 名、荷馬車 1 台がともに川面に落ちる
祝町側から 17 間(30.6m)のところから 50 間(90m)の間がつぶれて水面に浮かぶ
県の原因調査結果（「茨城東海新聞」大正 15 年 10 月 16 日）

- ①数日前に漁船が橋に衝突(30.6m)
- ②当日重量自動車が数台一時に通過
- ③船虫が橋脚を喰っていた

この結果に基づき、県は直ちに修理を実施。

（４）第４代海門橋 鉄筋コンクリート製４連アーチ橋

〈１〉鉄筋コンクリート製４連アーチ橋の建設

県ではこれまでの木橋に替えて、昭和 5 年に近代土木技術の粋を集め
鉄筋コンクリート製の 4 連アーチ橋を建設。

長さ 196m、幅員 10m、アーチ径間 50m（当時東洋一の径間長）

昭和 3 年 12 月起工、昭和 5（1930）年 11 月 19 日開通

工事費 40 万円(16.8 億) ※（コーヒー 1 杯：昭和 5 年 10 銭→令和元年 420 円→4,200 倍）

開通当時、昭和 5（1930）年の全国の自動車保有台数は約 10 万台、90 年後の令和 2（2020）年の
保有台数は約 82 百万台で、1930 年は 2020 年対比 0.12%であり、自動車の通行台数は僅かであつ
た。

海門橋上には、「水浜電車」の線路が敷設され、祝町から湊警察署前まで路線が延伸され、
路面電車で、湊町から磯浜町を経て水戸市と直結する。

地域の人々からは、永久的な橋として、

また、4 連アーチの優美な姿から「虹のかけ橋」と呼ばれ、絶賛を博す。

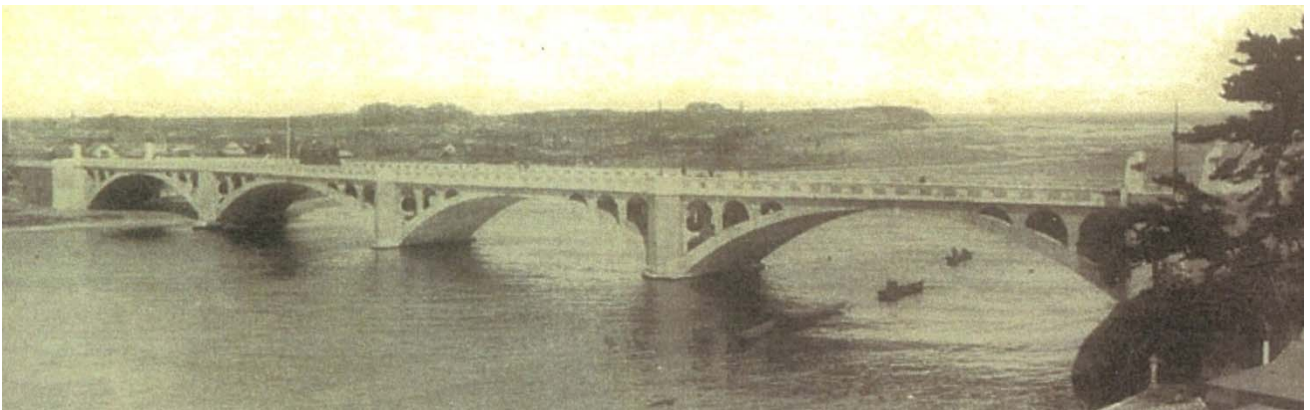


写真 6 第 4 代海門橋（竣工時、橋上には水浜電車の姿が見える）

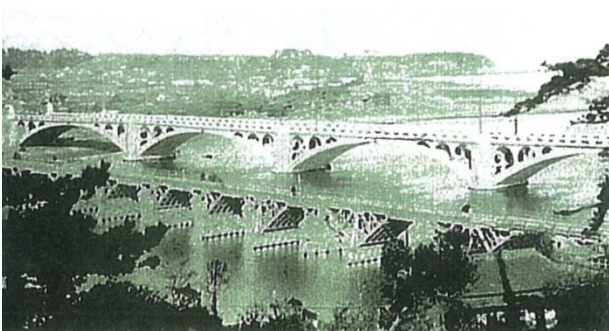


写真 7 第 3 代と第 4 代海門橋

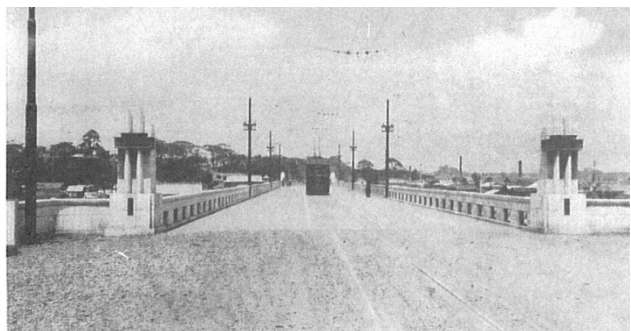


写真 8 水浜電車が走る第 4 代海門橋

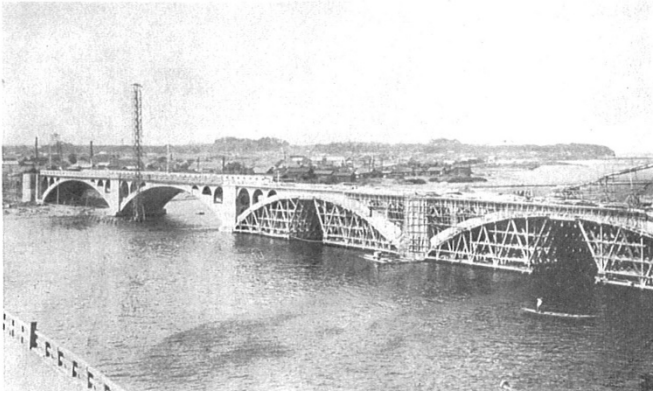


写真9 工事中（アーチコンクリート打設）

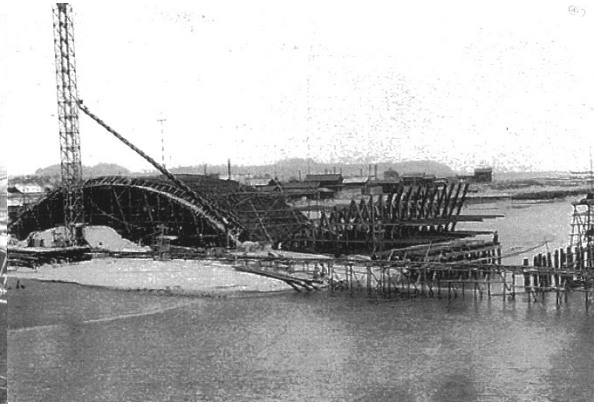


写真10 工事中（橋脚基礎工事）

〈2〉第4代海門橋 昭和13年6月30日午前零時崩落

海門橋は開通後、一年を待たずに補修工事が実施される。

補修工事に関する当時の新聞報道（「茨城東海新聞」昭和6年5月15日）によれば、

「完成した海門橋には大きな欠陥があった。すでに、工事中から関係者には知られていた事実ではあるが、完成した海門橋は、橋は、約5度の傾斜をもって西に傾き、北から2番目に当たるアーチリングが60センチほど低下していた。海門橋は傾いたまま開通した。そのため、開通後の昭和6年に5万円を投じ沈下防止工事を行っている。」

また、欠陥橋になることを最もよく知っていた工事監督者が工事中に投身自殺を図ったが助けられその後、完成を待たずに行方不明になっている、という悲劇も起こっていた。

遂に、恐れていたことが現実のものとなった。

関東地方は昭和13年6月28日から大暴風雨に襲われた。30日午前零時、警鐘が鳴る中で海門橋は大音響とともに墜落した。

その後、陸軍により、残骸の爆破撤去が行われたが、今なお一部橋脚の残骸が河床に残っている。



写真11 海門橋の落橋と万衛門川



写真12 昭和13年6月の洪水で墜落した海門橋

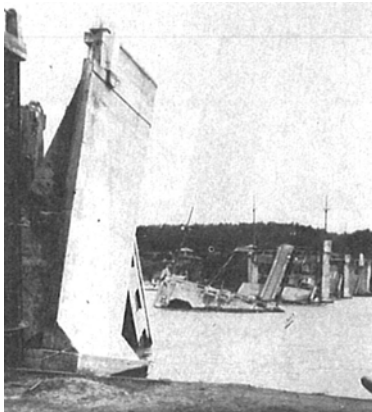


写真13 墜落した海門橋

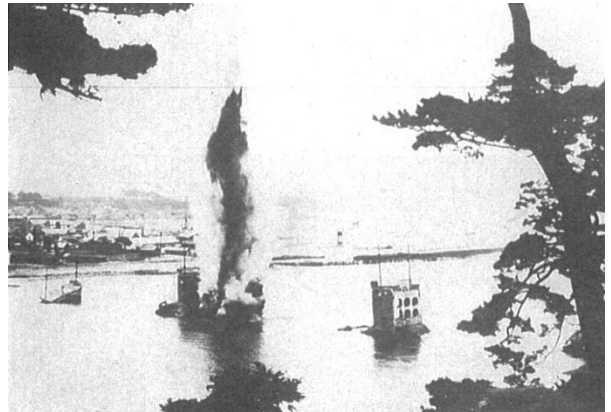


写真14 水戸工兵隊の海門橋残骸爆破作業(S13、

（５）第５代海門橋 鋼製ランガー橋

第４代海門橋の崩落後、大戦の影響もありしばらくは再架設の動きは影を潜めていたが、昭和３１年に至り県が架橋へと動き、発足間もない日本道路公団がこれを引き継ぎ事業化となった。

昭和３２年３月２７日起工、昭和３４（１９５９）年７月２０日開通

長さ ６７０ｍ（渡河部 ４０７．８ｍ、取り付け道路延長 ２６２．２ｍ）、幅員 ７．０ｍ

下部工 圧気ケーソンによる橋脚 ６基、

上部工 本橋 中央径間（９０ｍ）ランガー桁 １基、側径間合成桁

事業費 ３億 ３５００万円

日本道路公団による有料道路橋

旧橋から約 ２０ｍ上流に架設

桁下空間とスパン割

大型漁船の航行を考慮して桁下高を １５ｍとし、左岸側の取り付け縦断勾配を ６％、

航路幅を確保するため、中央スパンは ９０ｍランガー鋼桁形式とした。

第５代海門橋の建設に関して、当時の日本公団海門橋建設事務所所長の高橋伸策氏が土木学会誌に寄稿した報告書（Ｐ６、９～１２行）によれば、新橋の橋脚基礎は、那珂川河床に深く堆積したデルタ層を貫き、深さ ３３ｍの洪積層や岩盤まで到達させ定着させている。そのため、基礎工法には圧気式ケーソンを採用している。

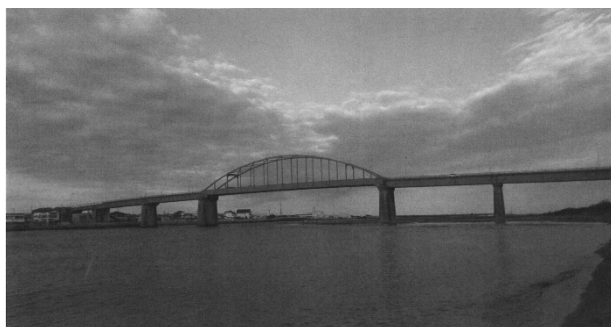


写真 15 現在の海門橋 鋼製ランガー橋

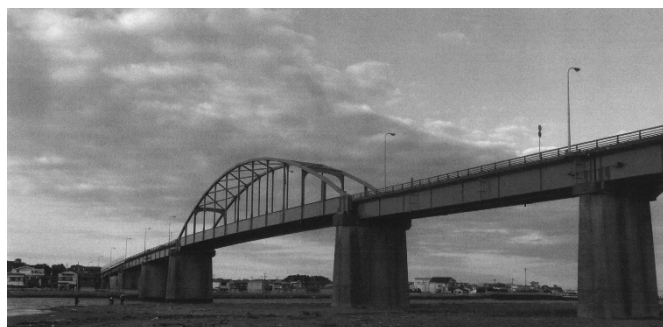


写真 16 現在の海門橋 鋼製ランガー橋



写真 17 第４代目 海門橋基礎の名残



写真 18 第４代目 海門橋基礎の名残

* 第5代海門橋建設に伴う地質調査の結果

計画地点の岩盤は右岸より左岸に傾斜し、左岸付近では深度60mに達しており、河道の中心部には断層があると推定される。

- a 海岸堆積層は河川と潮流の運搬による砂の部分で、左岸寄りには厚く中位に締まっているが、河心より右岸側にかけてゆるく層厚も薄い。
- b この下にあるデルタ堆積層はシルト質粘土を主とするが、潮流の運搬による細砂をレンズ状に含むもので、部分的に大量のカキの貝殻が混入している。

この粘土は高い塑性を示し、荷重による圧縮性の高い地盤で沈下の進行は徐々に長期間継続するものと推定される。旧海門橋の沈下原因も井筒基礎がこの層で止まったためと推定される。

- c 洪積期海洋堆積層は河川中央部の断層によって陥没した海底に堆積した層で洪積期にシルトをレンズ状にはさむ砂層の堆積でよく締まっており、シルトも高い先行圧密を示しよく固結している、通常の基礎荷重によっては圧密沈下の恐れはないと判定された。

岩盤以外の基礎工はこの層まで達する計画とした。

(土木学会誌 45-3, 【報告】海門橋架設工事について 高橋 信策、昭和35年3月、日本道路公団東京支社)

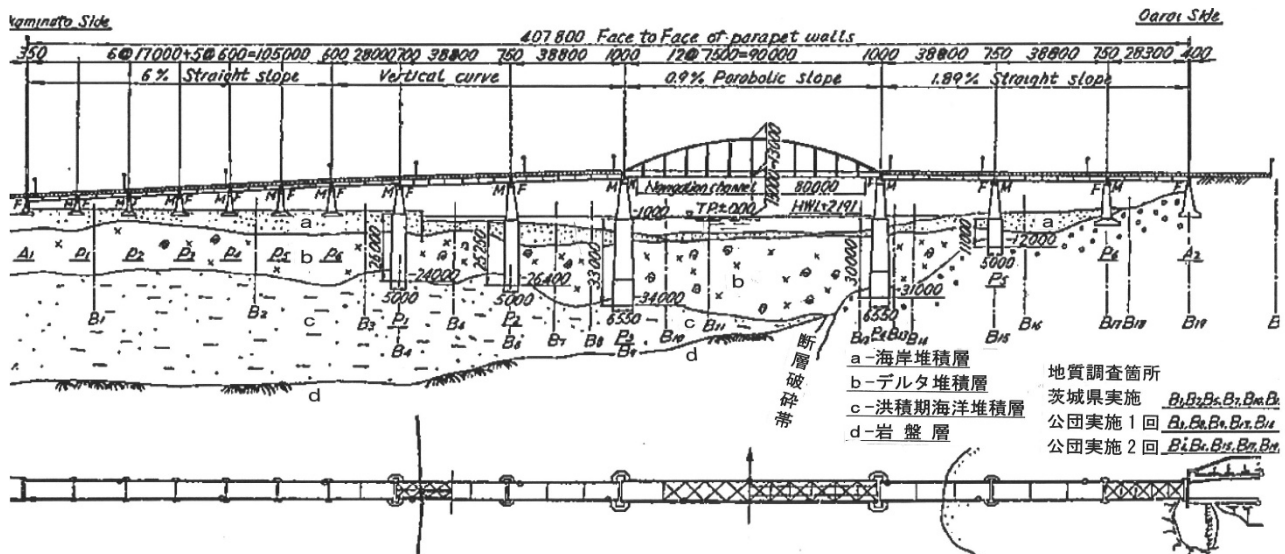
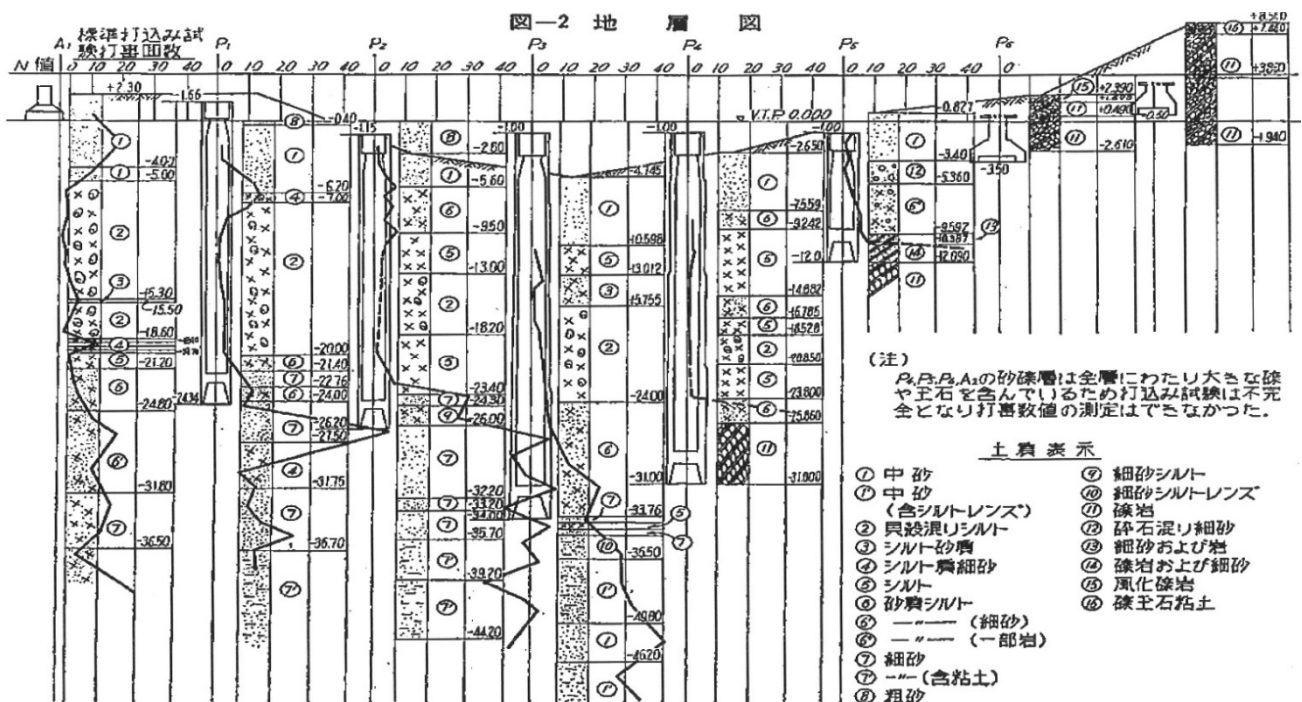


図-1 海門橋一般図



(注)
P₁, P₂, B₁, A₁の砂礫層は全層にわたり大きな礫や玉石を含んでいるため打込み試験は不完全となり打込み数値の測定はできなかった。

土質表示

- ① 中砂
- ② 中砂 (含シルトレンズ)
- ③ 貝殻混リシルト
- ④ シルト砂質
- ⑤ シルト質細砂
- ⑥ シルト
- ⑦ 砂質シルト
- ⑧ (細砂)
- ⑨ (一部岩)
- ⑩ 細砂
- ⑪ (含粘土)
- ⑫ 粗砂
- ⑬ 細砂シルト
- ⑭ 細砂シルトレンズ
- ⑮ 礫岩
- ⑯ 砕石混リ細砂
- ⑰ 細砂および岩
- ⑱ 礫岩および細砂
- ⑲ 風化礫岩
- ⑳ 礫土粘土
- ㉑ 礫土石粘土

2. 第4代海門橋崩落の原因と建設の顛末

(1) 崩落の原因

第4代海門橋の崩落の原因については、第5代海門橋建設事務所所長の高橋伸策氏の土木学会誌への報告（P6、6～8行）によれば、海岸堆積層下のデルタ堆積層の中で（深度10m～30m）ケーソン底部が止まっていたためとしている。このデルタ堆積層はシルト質粘土を主とし、この粘土は高い塑性を示して、荷重による圧密性が高い地盤で沈下の進行は徐々に長期間続くとしている。

当時、海門橋に採用した常圧ケーソンでは、堅固な支持層である深さ33mまでの施工は困難であり、一方、設置深度を深くとれる圧気式ケーソンでも、まだ米国からの技術導入の黎明期に当たり、技術的にも深さ30mの施工が可能であったどうかは不明である。

(2) 建設の顛末

第4代海門橋の崩落は、軟弱地盤における橋脚基礎の不等沈下により引き起こされた上部工における異常な応力の発生による崩壊であった。

次に、当時このような建設工事が、何故、進められてしまったのか、その顛末をについて探っていくこととする。

それには、昭和13年崩落当時の新聞報道や直木賞作家小山いと子氏の小説「海門橋」（昭和8年発表）を紐解くこととする。

まず、海門橋の墜落に関する昭和13年の「茨城政経時報」に「洪水余話恨みは深し海門橋」と題し、次のような記事がある。

（前略）橋梁が崩れ落ちた当時、同橋下の増水量は僅か2m、此の時刻上流の千歳橋も水府橋も約8mの増水で橋梁をあらわんばかりになったが微動だにしなかった。（下略）

しかし、架橋技術を少しでも知る人は之を不思議としない。今日まで保っていた事をかへって不思議としている。というのはあの橋脚は岩盤の上に着いていない、ドブの中に宙ブランになっていたのだ。

これを最もよく知っていたのは当時現場監督をさせられていた一色某といふ技師だった。

橋脚は積み上げるに従って沈下して行く、橋盤を乗せたら更に沈下して行く。その度に一色君は自分が地獄へ沈下してやうでおちおちしてられない。

設計技師の鈴木清一君に善後処置を相談したところ豪腹な鈴木技師には「そんな事知らん振りしていろ」と叱り飛ばされたといふことだ。

小心であり責任感の一色君は「渡り初めの人の重力で沈下するであろう」と悪夢に襲われ遂に未完成だった橋上からザブンと身を投じた。人柱となって海門橋を救わんとした一色君の念願は居合わせた工夫達によって助けられ果たし得なかった。

その後一色君は竣工を待たずして行方不明となり、鈴木君は手腕を認められて内務省に栄転している。

次に、小説「海門橋」を探る。

小説「海門橋」は小山いと子氏が昭和8年（第4代目海門橋供用中）に海門橋の建設の顛末を題材にして執筆し発表したものである。なお、小山いと子氏は、明治36年高知県生れで、昭和8年、「海門橋」を発表し小説家としてデビュー、昭和25年「執行猶予」で第23回直木賞を受賞。

冒頭の描写

磯節で知られる大洗に遊ぶ人は、那珂川の河口を跨いで、すばらしい四連の大アーチリングをもって虹のように西北にかかっている海門橋を見るであろう。

橋長は200m、であるが、径間の大きいことは日本一で、或いは東洋に類があるまいといわれているコンクリートのアーチ橋である。（中略）

大洗を背景とする遊園地の風光にふさわしく、豪壮優美な名橋として土地の人は磯節の新作には第一に詠み込んだものである。

統計に依ると、水戸磯浜間の交通は県下第一位とあるから、実利的にいつても、橋上を往来する人馬車輛の数は大へんなものであろう。（中略）

注意深い遊覧客の中にも、近代架橋技術の精髓を尽くして完成させたはずの海門橋が、よもや傾いていようとは思ふものはないであろう。その最も沈下している二番目の橋脚に、あるいは気のついた者

があるとすれば、その人はたぶん、自分の目を錯覚に帰したに相違ない。この種コンクリート・アーチブリッジにおいて、基礎が多少でも沈下して、こわれないで保っているということは、今日の学理では判断のできないことである。奇跡である。なぜならば、設計は基礎が不動であるという仮定のもとでのみ可能であるからである。

昭和8年当時、海門橋を題材にして小説を書く動機

橋は無事だった。どんな日にも橋の往来は絶えることなく、だれも橋に疑惑をはさむものはなかった。このことは、今日なお専門家たちにはなんとしても考えられないことである。ピサの斜塔であり……。なぜ海門橋のみが、架設に関するいっさいの法則に超越して、完成したのであろうか。昔、長柄の橋には人柱を要求したという。

【施工主任が工事中の橋から那珂川に投身自殺を図ったが助けられ、その後行方不明になっていると
の事実から（P4、7～8行）】
わたくしは海門橋がどうしてもできあがったかについて語らねばならない。

起工に至る顛末（設計者と工事施工主任のやり取り）

設計者は茨城県技師の山葉氏、工事施工主任は茨城県土木技手の丹羽氏。

【先の新聞報道（P7）からは設計者の実名は鈴木清一氏、施工主任は一色氏】

起工に至る二人のやり取りの一部を紹介する。

丹羽：「あなたは事実、那珂川まで出かけて、あの河底をどうごらんになったんですか。」

「どうしてあんな……」

「そんなアーチブリッジを、あの火山灰みたいな地盤に、あなたはどのようにやればいいといわれるんですか。一個のウェルもケーソンも用いないような脆弱な基礎工事がコンクリートの全重量に対して……」

山葉：「きみがなんといおうと、しかたないよ。すでにおそい。」

「きみには設計者の苦心なんてわからないんだ。何よりも第一に、問題だ。いいか。その経費で、あの付近一帯の風景に調和する美橋をかけろというんだ。そのほかにも、なにやかや、いろいろな制限をうけているんだぜ。そういうことの上に作るとすれば、あの設計よりしようがないじゃあないか。たった四十万ぼっちで、そうそう基礎工事にばかり金をかけられるかどうか、考えてみたらいい。」

【昭和4年竣工の新潟「萬代橋」との工事費の比較をしてみると、海門橋の方が大幅に安い工事費になっていることが分かる。

萬代橋の工事費は240万円、鉄筋コンクリート製6径間連続アーチ橋、長さ307m、幅員22m、中央径間長42m、橋脚基礎は深さ約10mで圧気式ケーソン、現在、重要文化財に指定（写真19）。概略比較のため、萬代橋の橋面当たりの工事単価を算出し、海門橋に当てはめてみると70～80万円となる。】

丹羽：「くだいようですがでは、この設計でどうしてもやるんですね。」

丹羽：「どうしてもだれかやらなければならないなら、わたしがやりましょう」

懸念していた橋脚の沈下を発見（丹羽は精力的に施工監督に取り組むが）

8割り方完成に近づいたころ、夕がたから降り出した豪雨は、次の日にも、また次の日にもやまなかった。まるで天の底が抜けたようなどしや降りで、とどめなく降った。四十里を流れ下ってきた水は、川の真ん中にじゃまをする三個の橋脚を一挙に押し流そうとして、ここで恐ろしい叫喚をあげるのだ。ここでは、水は液体ではなく、えたいのしれぬ巨大な一匹の怪物であった。

暁とともに雨はすっかり上がっていたが、川面は濁流に膨れ上がり、渦を巻きつつ流れていく。

おお、海門橋、よくも流されないで無事でいてくれた。海門橋

「や」丹羽は涙の目をすがめ、せわしく橋体をながめた。

「二番目の橋脚が下がっている」

ああ、すべては終わった。

丹羽はヘタヘタとくずれかかり、もの狂おしい叫びをあげ、身をひるがえして、たちまち濁流の中におどり入った。

すぐに船が出され、おりよく居合わせた漁師たちに救われた。

丹羽の苦悩と努力

（その後）丹羽は、与惣次に「世界に、橋のえれえ人がどのくらいいたって、海門橋だけは、あんたでなけりやできねえんだ。やろうぜ、丹羽さん」と励まされ、懸命に施工監督に精進する。それは、すでに死を宣告された愛児に、なお最後まで希望を持って万全の手当てを尽くす親心であった。

工事はその後一年あまり続けられた。橋の最後の仕上げ舗装が終わると同時に、丹羽は橋面に昏倒してしまった。

それから、一週間後、衰弱しきった丹羽は、病室ベットの上から窓越しに海門橋の開通式を見る。つつけざまに花火がとどろき群衆が渡った。人々は皆いっせいに両手をあげてどよめいた。

「海門橋は開通した。」

丹羽のやせたほほに、とどめない涙がつたわり落ちた。

丹羽の全身の精力は双の目に凝集され、吸い付けられるようにながめ入った。

「ああ、もう、一見えない」 瞳孔が散大し、やがて何もいわなくなった。

【この部分はフィクションですが、作家は「工事監督（主任）が人柱となりこの橋を守ろうとして、工事中の橋から投身自殺を図ったが助けられ、その後行方不明になっているとの話」を基に、このような形で、最後を描いているのだと思う。】

続いて、設計者の鈴木清一氏のついて調べてみると、

氏は政府の関東大震災（大正 12 年 9 月 1 日）復興局帝都復興事業隅田川架橋「清洲橋」（昭和 3 年竣工、チエン式吊橋、現在、重要文化財に指定）の設計に携わり、その後、茨城県に技師として赴任。

第 4 代海門橋の設計に当たり、昭和 3 年起工し、4 年竣工・開通を果たしている。

茨城県では同時に国道 6 号の利根川架橋「旧大利根橋」の建設に当たる。

海門橋竣工後、茨城県技師から内務省に移り、国道 6 号那珂川架橋「旧水府橋」建設事業の責任者となり、昭和 7 年に竣工・開通をさせている。

その後は文献に鈴木氏の記述は見当たらない。

この様にしてみると、事業の進め方として、地質調査の結果や設計上の判断、行政組織のあり方に課題を残す結果となっている、

（おわりに）

この崩落事故は日本における近代橋梁技術の黎明期に起こったもので、この教訓がその後の日本における橋梁技術の発展にどのように生かされたか。

また、一色氏、鈴木氏の二人の技術者の地域の誇りとなる美しく立派な橋を造ろうとした思いは、その後の橋梁建設にどのように継承されたかを探って行く。

まず、日本における道路橋建設の歴史は、明治、大正、昭和初期までは、橋を利用する交通は人や荷車程度で大きな荷重がかからないこともあり、木橋で間に合わせていた。一方、鉄道橋は近代化を急いだ明治政府の政策で、欧米の技術者を招致し、建設に当たり、明治 30 年代には列島縦断鉄道が完成するまでに至っている。そんな折、大正 12 年に発生した関東大震災では首都東京が壊滅、中でも隅田川に架かる橋のほとんどが木橋であったこともあり、焼け落ちて被害を大きくしたとも言われ、帝都復興事業の柱に隅田川橋梁群の建設が盛り込まれた。この架設には、先行する鉄道橋建設で欧米の技術者の基で技術力を伸長させてきた日本人の鉄道技術者が中心になり建設に当たる。都市景観に配慮した様々な形式の橋梁 9 橋を一機に竣工させた。

その後、これにより技術力を確立した技術者達は地方に赴任し、地方の橋梁建設事業に従事することで、日本は近代道路橋建設の時代を迎えることとなる。

この技術者たちの一人が鈴木清一氏であり、茨城における近代橋梁建設の先駆者である。

茨城においては、昭和 5 年に開通した海門橋の崩落が懸念されているなかでも、円弦トラスの美しい「旧水府橋」（昭和 7 年竣工）、歴史性を尊重して江戸期の様式で再現した鉄筋コンクリート製の「大手橋」（昭和 10 年竣工）、美しい鉄筋コンクリート製のアーチ橋「央橋」（昭和 12 年竣工）の建設を進め、その後、戦後には日本における長大橋の先駆けとなる美しい 4 連アーチの「御前山大橋」（昭和 24 年竣工）を建設しており、二人の技術者の思いであった地域の誇りとなる美しい橋づくりが受け継がれているように思える。（参考 P20）

また、道路橋の建設は、海門橋崩落後は大戦の影響もあり一時停滞するが、昭和 30 年に「西海橋」（アーチ橋、L=316m、長崎県）、若戸大橋（吊橋、L=367m、昭和 37 年、福岡県）、関門橋（吊橋、L=712m、昭和 48 年、福岡県～山口県）竣工と次々と支間長を伸ばし、ついに、平成 10 年には世界最長の支間長（1,991m）を誇る明石海峡大橋（吊橋、兵庫県）を誕生させている。（参考 P20）

このようにして見てみると、近代橋梁建設の黎明期起きた「第 4 代海門橋」の崩落は、失敗の教訓として次世代に受け継がれ、日本における橋梁技術発展の礎になっているようにも思える。

（2022 年 11 月 11 日 土木学会茨城会イブニングセミナー講演概要）

(参考)

萬代橋（新潟県新潟市）



写真 19 竣工当時（昭和 4（1929）年）の写真



写真 20 現在の萬代橋（重要文化財）

萬代橋 昭和 4（1929）年竣工（1963 年新潟地震にも耐える）
信濃川架橋 重要文化財
上部工：コンクリート製 6 径間連続充複アーチ橋
長さ 307m 幅員 22m 中央アーチ径間長 42m
下部工：ニューマチックケーソン深さ約 10m
工事費：240 万円 施行者：内務省



旧水府橋（昭和 7 年竣工、水戸市）



大手橋（昭和 10 年竣工、水戸市）



御前山大橋（昭和 24 年竣工、常陸大宮市）



央橋（昭和 12 年竣工、常陸太田市）