



市民に愛され続ける新潟のシンボル

萬代橋は、新潟市の中心部を流れる信濃川に架かる橋であり、明治19(1886)年の初代萬代橋以来、兩岸を繋ぐ交通の要として新潟市の発展を支え続けている。3代目となる現在の萬代橋は、側面に花崗岩を充腹しながらも律動感にあふれる6連のアーチ橋として、信濃川の伸びやかな風景をかたちづくる新潟のシンボルであると同時に、戦前における名橋の一つとして知られる。

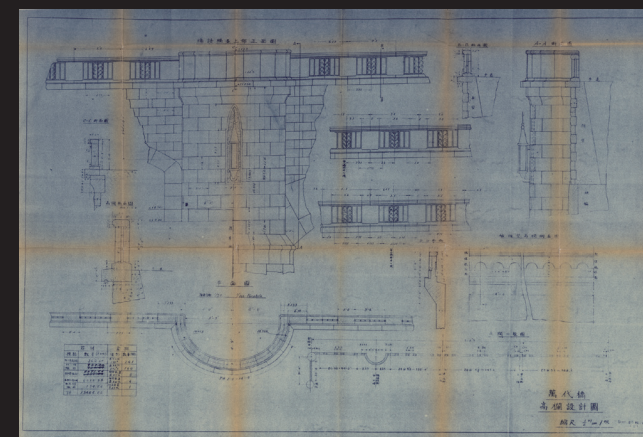
初代萬代橋が建設された当時は架橋地点の信濃川の川幅が現在の3倍程度と広く、約800mの木造橋であった。しかし、大正11(1922)年に越後平野の発展のために必須であった大河津分水が完成したことにより、市内を流れる信濃川の川幅は約270mに縮まった。加えて、同年には本格的な路線バス事業が開始されるなど市域の交通需要が高まり、木造橋であった2代目萬代橋の老朽化が問題になっていた。こうした背景のもと、大正14(1925)年に内務省の都市計画新潟地方委員会は、萬代橋を路面電車の通る広幅員道路として改築することを盛り込んだ計画(路面電車は実現せず)を立案し、現在の3代目萬代橋が架けられることになる。

橋の建設自体は新潟県の事業であったが、設計は内務省復興局に委託された。設計担当者は、東京大学土木工学科を卒業して2年目ながら、復興局から東京大学助教授に転任していた福田武雄(後に東京大学教授)である。福田は、当時復興局土木部橋梁課長であった田中豊の指導のもと、大正15(1926)年6月から11月までのわずか5ヶ月で、基本設計、構造計算、作図までをほぼ1人でこなし設計を完成させたといわれている。また高欄、親柱、照明などの意匠は、通信省技師であり、東京御茶ノ水の聖橋の意匠も手掛けた建築家・山田守が担当した。

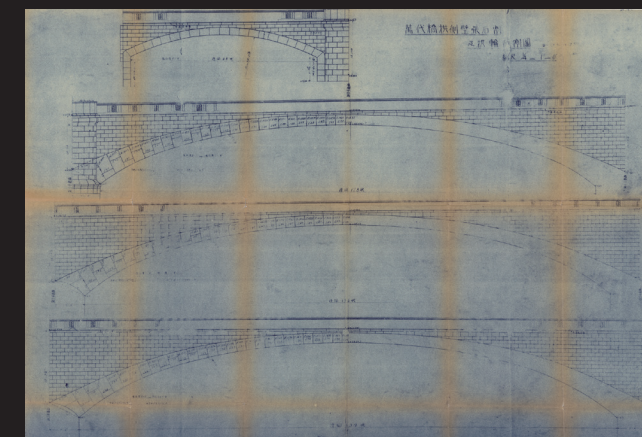
昭和4(1929)年8月に竣工した3代目は、橋長307m、路面幅員22mの6連の鉄筋コンクリートアーチ橋である。この形式が採用された理由は定かでないものの、美観と耐久性に優れることに加えて、雪国ではコンクリートが有利であるという判断も働いたのではないかとされている。また6連のアーチは中央から順に42.4m、41.5m、39.0mと少しずつ小さくなっており、これが力学的合理性と同時に美しいプロポーションを生み出している。

その後、昭和39(1964)年の新潟地震で市内のほとんどの橋が甚大な被害を受けるなかで、萬代橋はわずか5日後に応急復旧工事が完了する程度の被害にとどまり、被災者救援やその後の復興を支える交通路としての役割も担った。おそらくは、こうした歴史や信濃川に映える6連アーチの美しさによるのだろう、この橋は新潟市民・県民の誇りであり続けている。

それが最も端的に表れているのが、平成19(2007)年の国の重要文化財指定に至るまでの官民挙げての様々な活動である。特に、戦中の金属供出で失われた橋上灯と橋側灯の復元においては「萬代橋復元プロジェクト実行委員会」による「萬代橋への愛着を形にしよう」という合言葉に賛同した市民から橋側灯5基分に相当する1,800万円もの寄付金が寄せられたこと。そして、高欄の高さについても、現在の基準110cmに合わせて改修するのではなく、「市民の自己責任によって橋を利用する」という前提で現状維持の85cmという結論を市民がまとめ上げたことは、特筆に値することであり、この橋が市民から深く愛されていることをなによりも示していると思われる。(二井 昭佳)



2.高欄設計図



3.拱側壁張石割及拱輪石割図



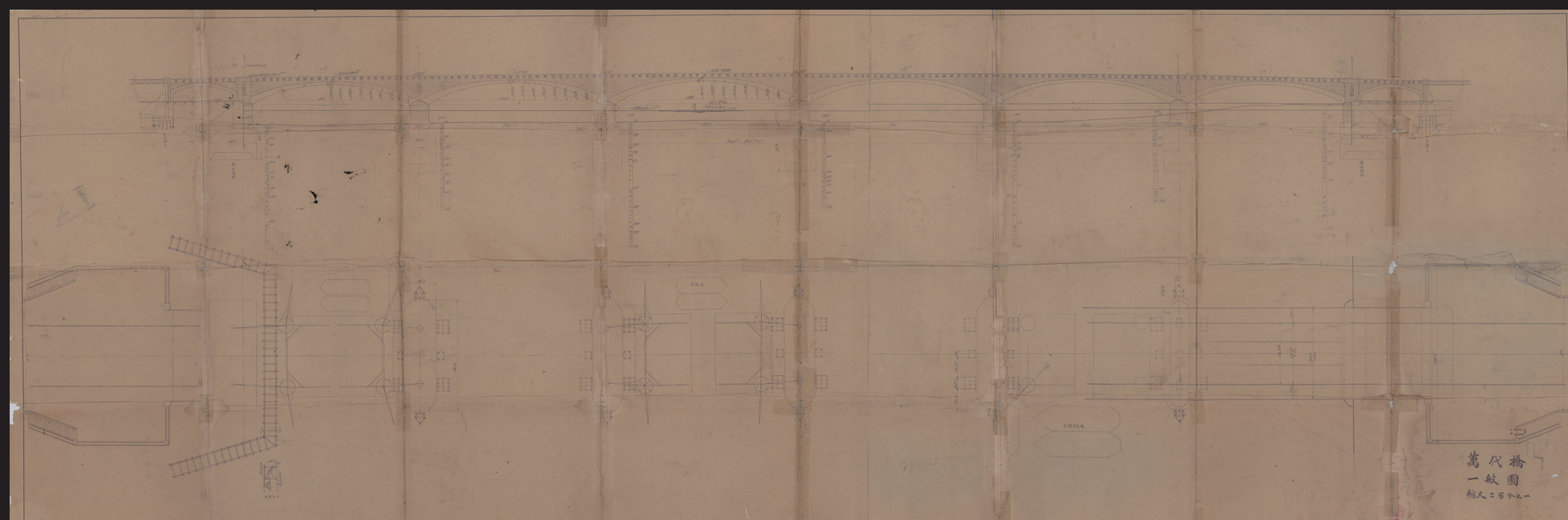
4.竣工当時の写真



5.現在の萬代橋



6.土木学会会長時代の福田武雄



1.萬代橋一般図



7.橋脚工事の状況



8.アーチ部架設支保工



9.アーチ部架設工事の状況



10.アーチ部架設工事の状況



11.竣工記念写真



12.開通式