

2. 橋梁編 一覧表

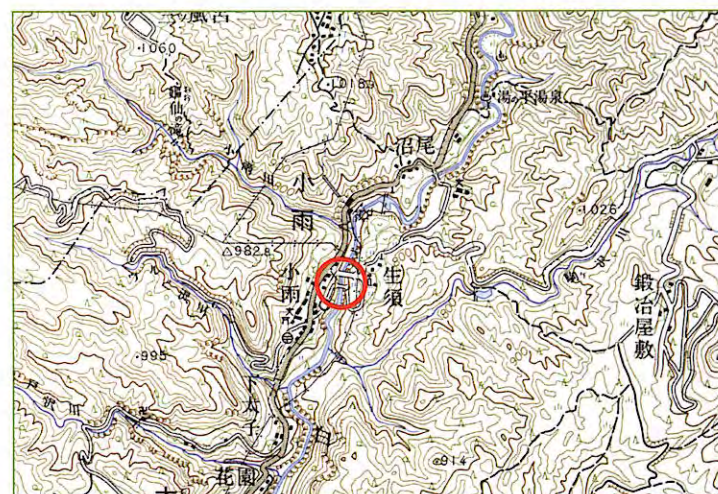
No	頁	名 称	場 所	年 代	構 造 形 式	主 要 諸 元
1	34	吾嬬橋	吾妻郡六合村大字小雨	明治34年 昭和36年移設	ペンシルバニア形 鋼トラス橋	延長 69.1m 幅員 3.0m
2	38	大 橋	藤岡市大字岡之郷(神流川緑地)	明治43年 平成4年移設	石造りアーチ橋	延長 3.2m 幅員 2.1~3.2m
3	42	戸鹿野橋	沼田市新町~屋形原町	大正13年	鋼ワーレントラス橋	延長 43.4m 幅員 5.5m
4	46	錦桜橋	桐生市桜木町~錦町	大正14年左岸3連 昭和27年右岸3連	鋼ワーレントラス橋 6連	延長 261.3m 幅員 5.6m
5	50	大正橋	渋川市下郷~勢多郡北橋村大字八崎	昭和4年	鋼ワーレントラス橋 鉄筋コンクリートT桁橋	延長 215.7m(トラス部分 101.8m) 幅員 5.0m
6	54	鷺石橋	沼田市下川田町~戸鹿野町	昭和4年	鋼プラットラス橋 2連	延長 104.6m 幅員 5.5m
7	58	柳瀬橋	藤岡市大字中島~高崎市岩鼻町	昭和5年	鋼ポニートラス橋 10連	延長 349.3m 幅員 7.2m
8	62	只川橋	富岡市大字南蛇井~甘楽郡下仁田町大字馬山	昭和6年	2ヒンジ鋼トラスアーチ橋	延長 82.4m 幅員 6.4m
9	66	東 橋	利根郡利根村大字老神	昭和6年	鉄筋コンクリートアーチ橋	延長 31.0m 幅員 5.5m
10	70	坂東大橋	伊勢崎市八斗島町~埼玉県本庄市大字山王堂	昭和6年	鋼曲弦ワーレントラス橋 6連 鋼鈑桁橋 24連	延長 917.5m 幅員 5.5m
11	74	比刀根橋	前橋市千代田町三丁目~住吉町二丁目	昭和8年	鉄筋コンクリートアーチ橋	延長 15.7m 幅員 13.9m
12	78	千歳新橋	吾妻郡長野原町大字川原畑~大字川原湯	昭和8年	鋼スパンドレルブレーストアーチ橋	延長 67.6m 幅員 5.5m
13	82	高津戸橋	山田郡大間々町大字大間々~大字高津戸	昭和9年	鋼アーチ橋	延長 39.7m 幅員 5.5m
14	86	御関所橋	吾妻郡嬬恋村大字大笹	昭和10年	鉄筋コンクリートアーチ橋	延長 25.1m 幅員 6.8m
15	90	石淵橋	甘楽郡下仁田町大字馬山~大字白山	昭和16年	鉄筋コンクリートアーチ橋	延長 56.0m 幅員 5.5m
16	94	群馬大橋	前橋市大手町一丁目~石倉町三丁目	昭和28年	鋼ランガートラス橋 4連	延長 280m 幅員 13.0m
17	100	善地大橋	群馬郡箕郷町大字善地	昭和28年	鉄筋コンクリートローゼ桁橋	延長 20.0m 幅員 3.1m
18	104	文化橋	利根郡利根村大字輪組~白沢村大字尾合	昭和30年	プレストレストコンクリートT桁橋 4連	延長 108.3m 幅員 2.7m
19	108	共栄橋	高崎市倉賀野町~阿久津町	昭和32年	鉄筋コンクリートゲルバー桁橋	延長 327.1m 幅員 5.5m
20	112	坂東橋	勢多郡北橋村大字真壁~渋川市大字半田	昭和34年	3径間連続鋼ワーレントラス橋	延長 211.0m 幅員 8.0m
21	116	二恵橋	沼田市上沼須町~利根郡昭和村大字糸井	昭和37年	鋼逆ランガー桁橋	延長 120m 幅員 5.5m

現存する本県最古の鋼トラス橋

あづまばし 吾嬬橋



- ◆所在地 吾妻郡六合村大字小雨
- ◆路線名 村道 小雨生須線
- ◆年代 明治34年(1901)
昭和36年(1961)移設
- ◆構造形式 ペンシルバニア形 鋼トラス橋
- ◆主要諸元 橋長 69.1m
幅員 3.0m
- ◆設計者 群馬県
- ◆施工者 (株)宮地鉄工



▲位置図(1:50,000 草津)

プロフィール

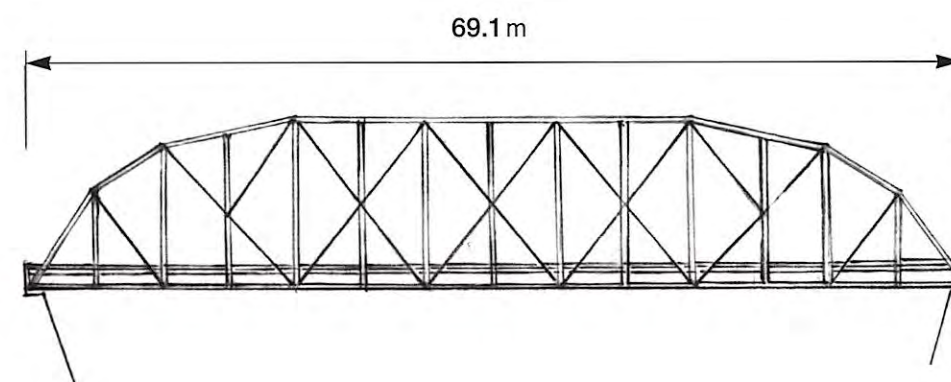
明治34年に現在の国道17号勢多郡北橋村真壁と渋川市半田地先の利根川に架けられた坂東橋(3連鋼トラス)の架換えにあたり、由緒あるこの橋を移設保存したいという当時の技術者の熱意により解体補修し、その一連を昭和36年にこの地に吾嬬橋として移設架橋されたものである。残りの2連は、赤城村と子持村を結ぶ利根川に架橋された敷島橋として見事に再生されたが、その後20年間にわたり地域交通の重要な役目を果たし、昭和53年に新橋(PC)の架橋により姿を消した。

なお移設にあたっては、橋の強度の関係から主桁中心間隔を縮小して車輛通行幅を一車線に制限するとともに、従来どおり縦桁、床版は木造にすることによって橋の自重を軽減している。さらに昭和52年に維持管理の面から、一車線に対応するコンクリート床版に打ち替えて永久構造にしている。

吾嬬橋は、旅の歌人、若山牧水の歌碑がある暮坂峠(牧水碑 昭和32年10月建立)を下った白砂川に架橋された県道橋で、本県最古の鋼橋として今に伝えられる貴重な橋である。溪谷の美しさに彩りを添える品格ある名橋としてこの地の人達から愛され、昭和52年直上流部に新橋(鋼方杖ラーメン橋)^{※1}が架設され主役の座を譲ったが、村道橋として旧坂東橋から数え約一世紀にわたり働き続けている。地元六合村では、平成6年に明治時代の橋梁技術の水準を伝える県内唯一の道路鋼橋であるとして、村の文化財に指定した。

平成4年、群馬県教育委員会での近代化遺産調査で、貴重な土木遺産として選定した。さらに、平成6年の土木学会の歴史的鋼橋調査小委員会での「近代日本のランドマーク・鉄の橋100選」(成瀬輝男委員長)においても、本県でただ一つ取り上げられており、日本の橋梁史に特筆されるものと評価されている。

[側面図]



※1 方杖ラーメン橋

深い谷間などを渡る場合に好適である台形のラーメン橋を方杖ラーメン橋という。ラーメンとは、部材を各接合点で剛接したわく形の構造をいう。方杖橋ともいう。

◆◆ 正面



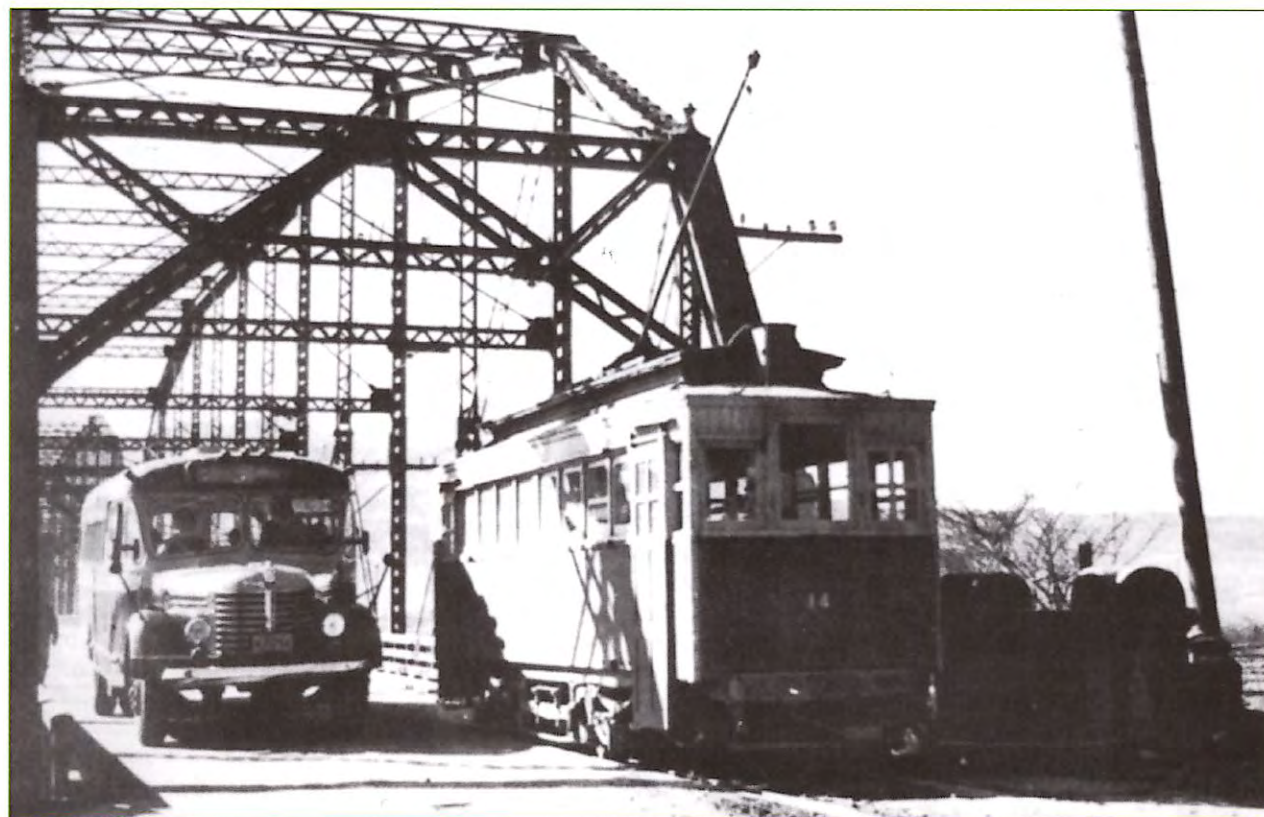
◆◆ 側面



◆◆ 新旧吾婦橋



◆◆ 坂東橋当時の写真



石工の職人氣質を伝える石造りアーチ橋

お お は し 大 橋



- ◆所在地 藤岡市大字岡之郷
- ◆路線名 神流川緑地
- ◆年代 明治43年(1910)
平成4年(1992)移設
- ◆構造形式 石造りアーチ橋
- ◆主要諸元 橋長 3.2m
幅員 2.1m~3.2m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 折茂巳之吉(当時)
(株)塚本工務店(移設)



▲位置図(1:25,000 高崎)

プロフィール

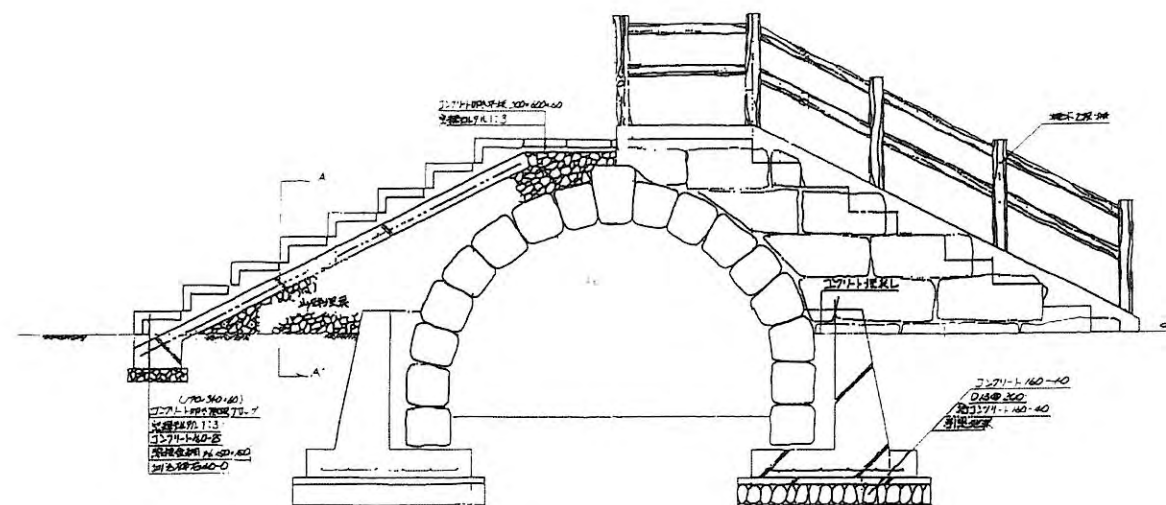
この橋は藤岡市西平井の平林川が、明治43年8月6日から10日にかけての明治期最大の大洪水により被害を受け、その災害復旧事業として架設された石造りアーチ橋である。

当時、地元の石切場から産出された石材(凝灰質砂岩)で耐火性が高いことから竈の材料として採掘していた。石工の故折茂巳之吉がその技術を活かし架橋したという石造りアーチ橋で、当時本県にこの種の橋が架設され今もお数橋残っている。

平成3年8月20日の台風12号により平林川が水害を受け、災害復旧工事を実施するにあたり、この橋が架換えられることになり、橋梁の権威者で当委員会前委員長でもあった故番二郎が藤岡市にこの橋の移設保存について依頼したところ、藤岡市も本橋の文化的遺産としての価値を認め、平成4年12月藤岡市の神流川緑地に巳之吉の玄孫にあたる折茂博一が修復・復元し、藤岡・新町・吉井・鬼石環境衛生事務組合が移設した。

明治43年地元から産出された石で造ったアーチ橋は、当時の石工の職人氣質を今に伝える堅牢なその姿が、公園を訪れる人々にハイテク社会で失われつつある手作業のこだわりやどこことなく感じられる暖かさを無言で訴え続けているようである。

[側面図]



◆◆正面



◆◆側面



◆◆記念碑



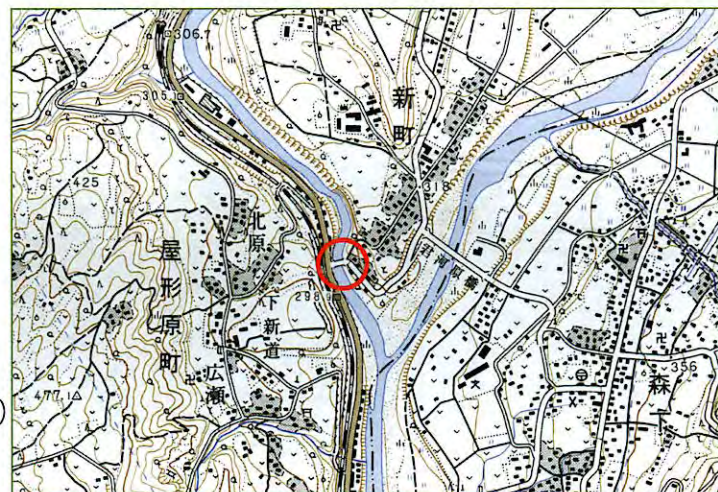
◆◆移設以前の架橋状況



戸鹿野橋



- ◆所在地 沼田市新町～屋形原町
- ◆路線名 一般県道 戸鹿野下之町線
- ◆年代 大正13年(1924)
- ◆構造形式 鋼ワーレントラス橋
- ◆主要諸元 橋長 43.4m
幅員 5.5m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 上部工 千葉鉄道聯隊
下部工 萬屋組(現・萬屋建設(株))



▲位置図(1:25,000 沼田)

プロフィール

戸鹿野橋は、沼田市を南北に貫く利根川と片品川との合流点の直上流の利根川に架橋され、沼田市の南の玄関口となっている道路橋である。古くから沼田街道とともに江戸との連絡路で、臨時に沼田城主の参勤交代にも使用されたといわれている。戦国時代の文献(加沢記)に、天正12年(1584年)沼田勢と白井衆との合戦に戸鹿野橋の名が見られ、戦時には橋が落とされて敵の侵入を防いだと記されている。

寛文8年(1668年)に真田伊賀守によって、最初のはね木橋※1(長さ18間、幅2間、三ノ木出シ)が架橋されてからは、恒常的に橋が架けられるようになり、江戸期に15回、明治期に3回架換えられている。架橋位置は現橋とほぼ同じであった。戸鹿野橋の名は戸鹿野村と戸鹿野新町に由来して命名された。

利南村史に「片品支流の落ち合う趣の多いこの辺は巨岩奇岩が立ち並び、その上に欄干のある大太鼓橋が架けられ、橋の下の水は清く、青い淀みに白い泡の生ずるは白玉のようで、対岸の灯河に映じて戸鹿野橋の夜景ことのほか美しい」と、古来沼田八景の一つに数えられていたと記載されており、古くから地域の人々に親しまれていた様子が窺える。戸鹿野橋の右岸には、明治17年に建立された道標が、明治になってから沼田の表街道であったことを物語っている。

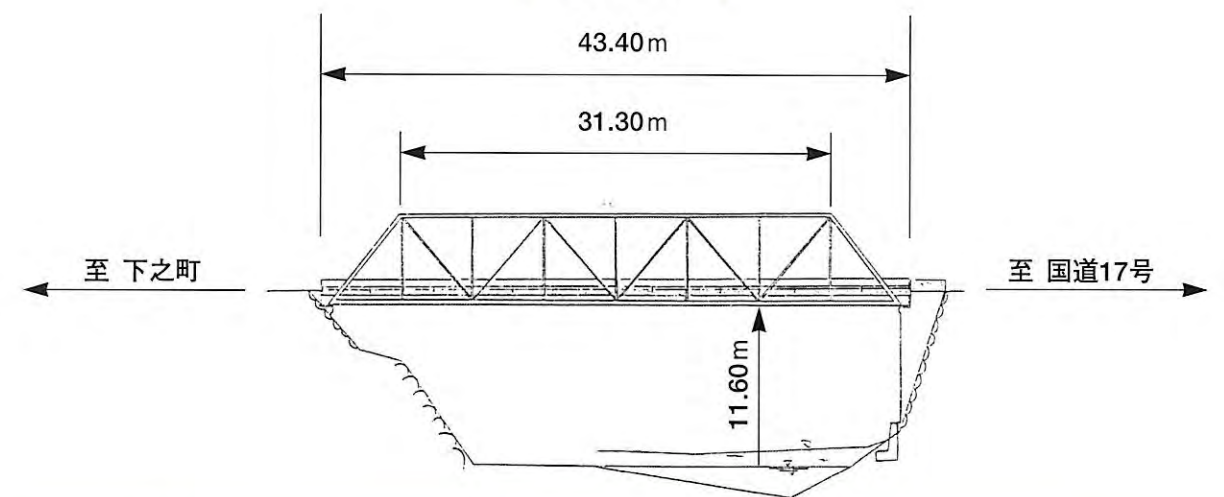
戸鹿野橋が鋼橋となったのは、大正9年に県道(渋川沼田線)に昇格した後の大正13年であり、現橋は大正13年に千葉鉄道聯隊によってワーレントラス※2形式の鋼橋が架橋された。鋼のトラス形式の橋は、当時はブラットラス形式が主流であり、二等辺三角形の組み合わせに垂直材を有するシンプルなワーレントラス※2形式が用いられるようになったのは大正後期のことである。

その後、自動車の大型化に伴い木床版をコンクリート床版に改修している。さらに、左右岸の取り付けが急カーブで、通行時に橋門構の斜材への接触を回避するために、昭和46年に斜材を取り外すなど橋門構の一部に変化が見られる。また、自動車が大型化したので、平成3年には縦桁の増設と床板の打ち替え補修をした。

このように部分的に補修がなされてはいるものの、架橋時の姿をとどめ本県最古のワーレントラス橋であるとともに、本県で吾嬭橋に次いで二番目に古い鋼の道路橋であり、今も地域交通の重要な役目を果たしている。

昭和58年には上流側に歩道橋が架設された。

[側面図]

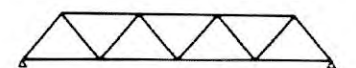


※1 はね木橋

刎木橋、肘木橋ともいい、兩岸から段々と材木を積み重ねながら突き出していった真中でつなぎ合わせた橋である。桁の一端を岸壁に埋め、やや斜めにはね出し、それを四重五重に重ねた上に橋板を渡す。はね出した桁はちょうど肘のような形で橋板を支える構造で今の片持ちばりの一種である。

※2 ワーレントラス

図のようなトラスで、部材の両端をヒンジ結合して三角形に組み立てたトラス形式の一種。



◆◆正面



◆◆旧橋(明治初期架橋)

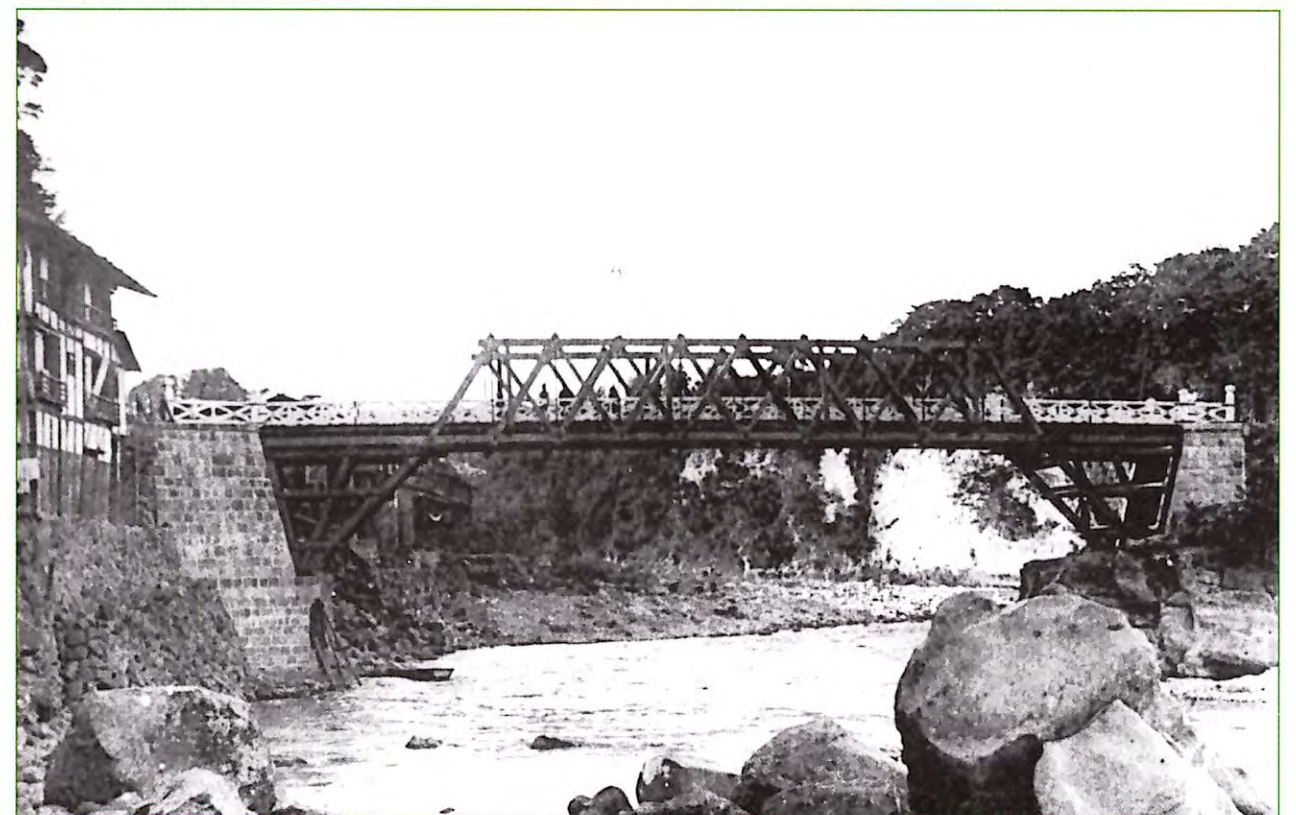


出典：「群馬世相100年」あかぎ出版

◆◆開通記念大正13年12月17日



◆◆旧橋(大正初期)



出典：「目でみる群馬県の大正時代(西毛・北毛篇)」国書刊行会

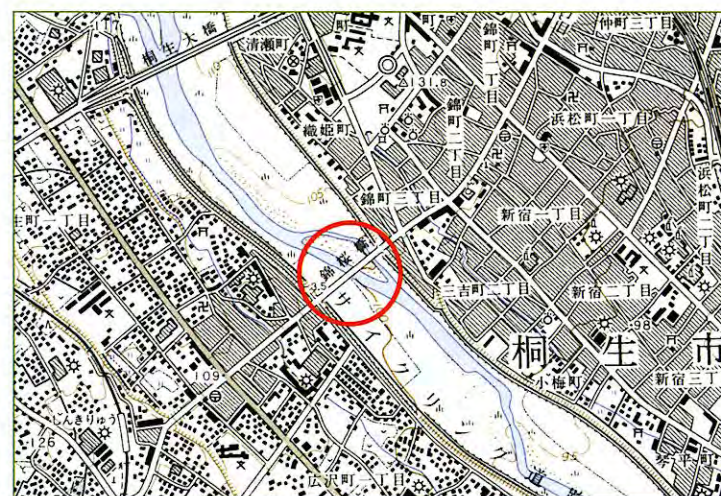
本県最古級のワーレントラス橋

きんおうばし

錦桜橋



- ◆所在地 桐生市桜木町～錦町
- ◆路線名 主要地方道 桐生伊勢崎線
- ◆年代 大正14年(1925)左岸3連
昭和27年(1952)右岸3連
- ◆構造形式 鋼ワーレントラス橋 6連
- ◆主要諸元 橋長 261.3m
幅員 5.6m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 水戸工兵隊
桜田機械工業(株)
(現(株)サクラダ)



▲位置図(1:25,000 桐生)

プロフィール

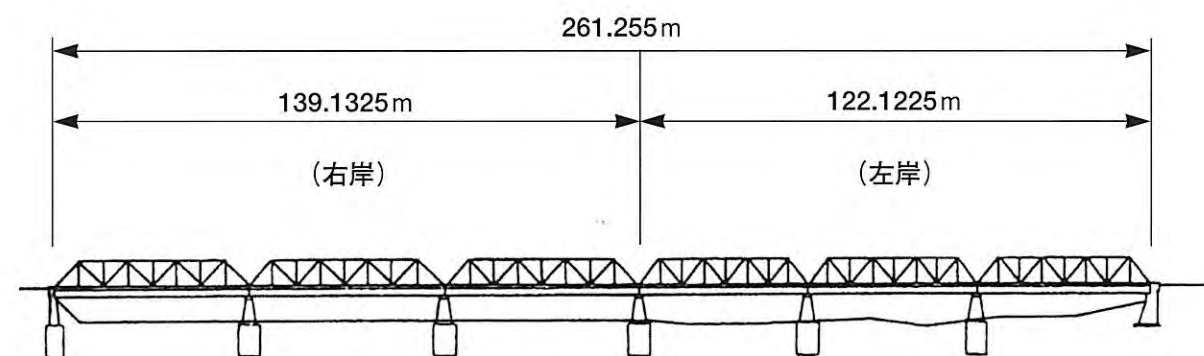
桐生織物で古くから知られている機業の町、桐生市に大正2年3月東武鉄道新桐生駅が開設され桐生市街地とを結ぶ通路として、渡良瀬川架橋の必要に迫られて同志の寄付によって新道の開設と架橋が図られた。大正4年吊橋が完成して新道が開通し、まもなく県道に編入されたが、同11年に流失し、この復旧には重要路線であることから鋼橋に改築する必要性を認め、大正12年起工して同14年竣工した。記録によれば橋体形式はワーレントラス橋であり、床版は厚さ15cmの鉄筋コンクリート製で、高欄は鉄材を採用し、橋体の架設は宇都宮・赤羽の陸軍工兵隊が援助して完成したとされている。

この新道架橋は桐生市の経済、産業の振興発展に大きく寄与したことを受けて、後の昭和11年2月枢密顧問官正四位勲一等 藤沢浅之輔篆額による開道碑が建立された。

昭和22年の大水害後の河川改修により河幅が広げられた右岸側に、昭和27年トラス橋が3連増設されて橋の長さが2倍になった。左岸側トラス橋3連は大正14年当時の架設で、現橋として本県で最古級にあたるワーレントラス橋である。自動車交通の増加により、通勤通学の歩行者・自転車の安全を図るために、昭和41、42年に上下流に専用歩道橋が添架された。

近年の自動車交通量の増加と橋の老朽化によって、架換え計画が進みその役割を終えようとしている。

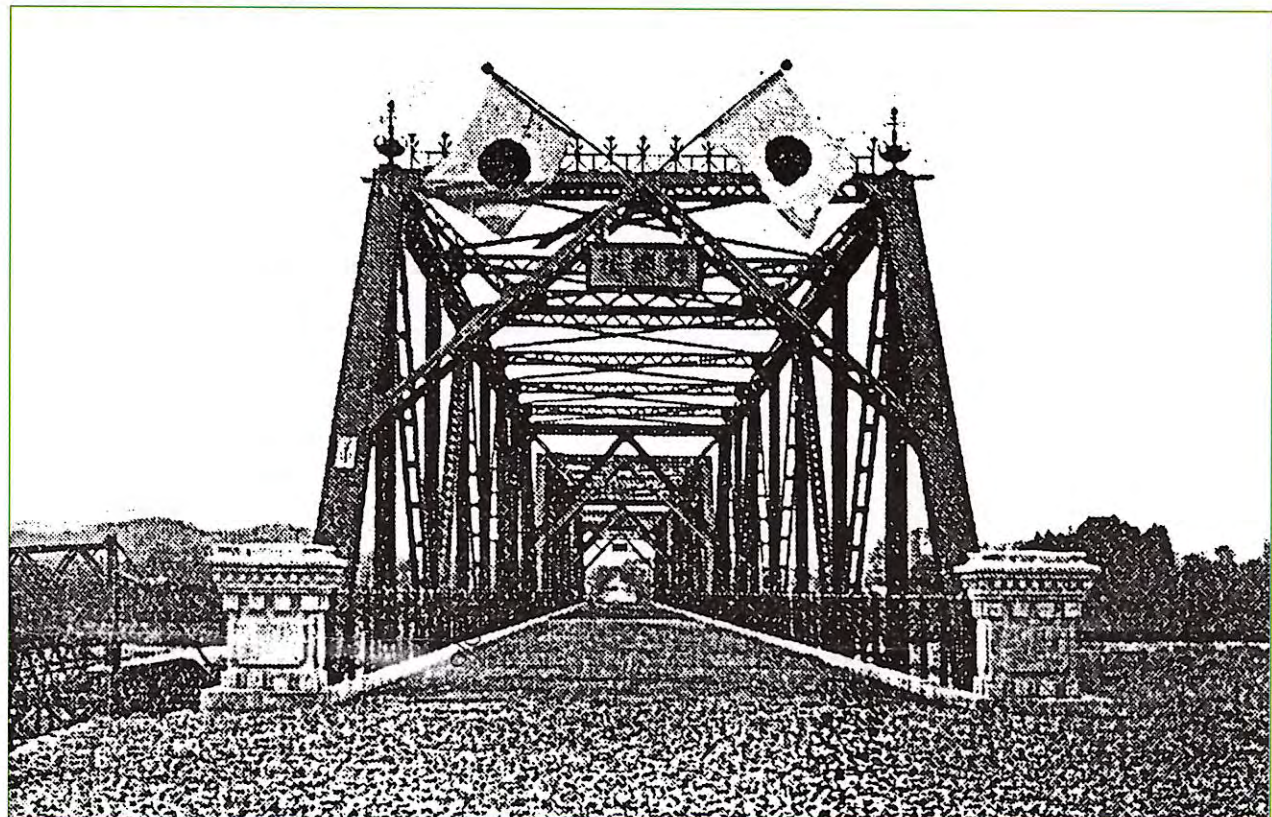
[側面図]



◆◆正面



◆◆開通記念(大正14年)

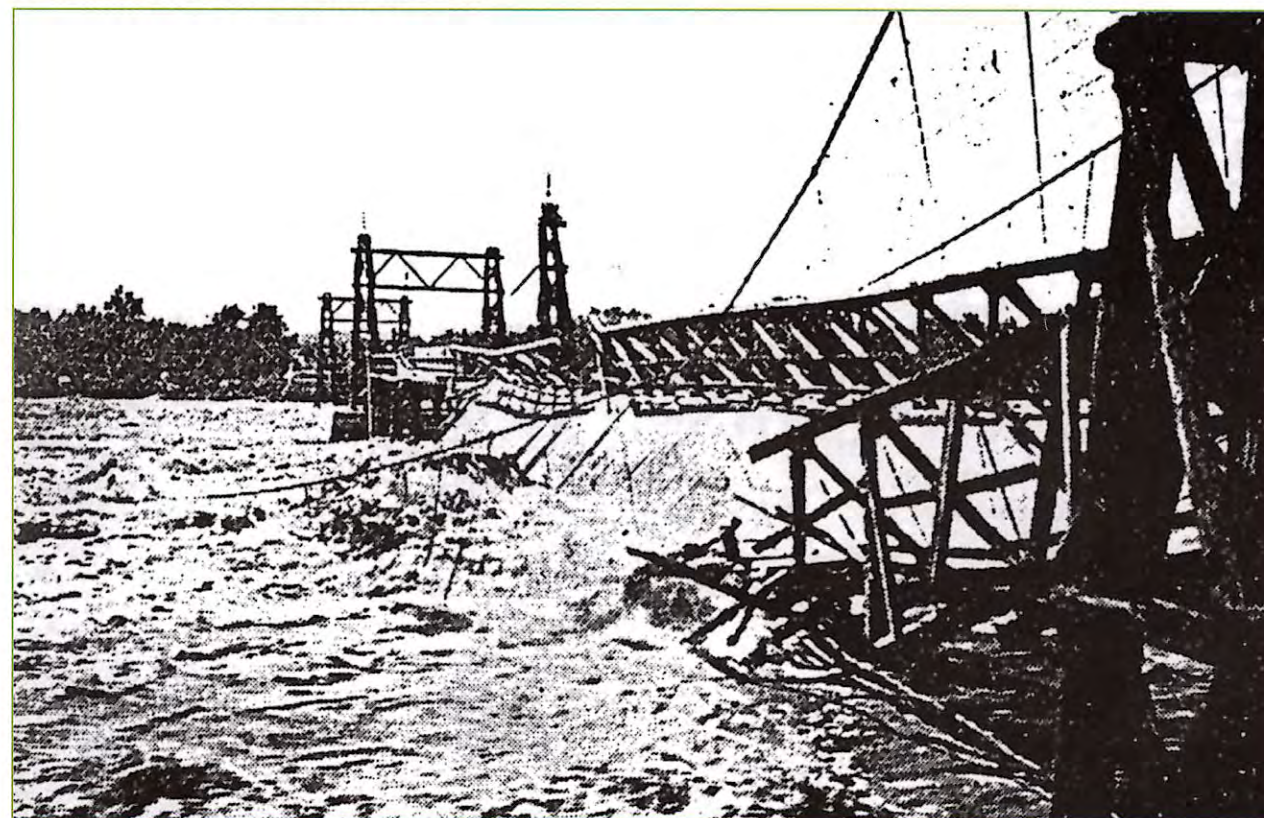


出典：桐生市制十五年誌

◆◆橋名板



◆◆大正11年流失寸前の錦桜橋(吊橋)

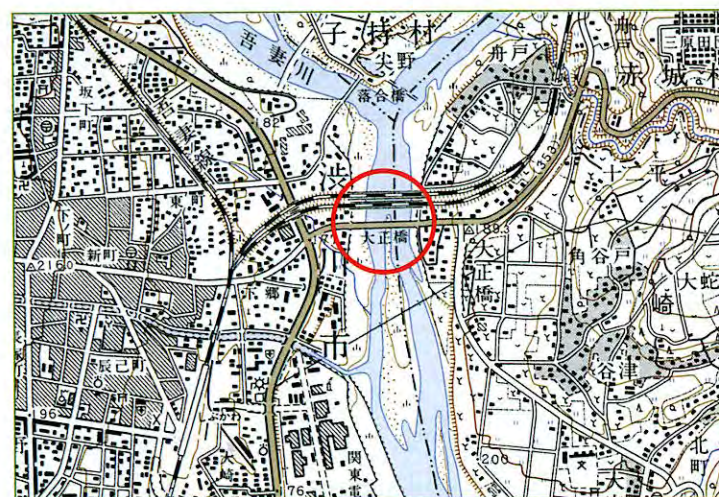


架設当時径間が本県最長のワーレントラス橋

たいしょうばし 大正橋



- ◆所在地 渋川市下郷～
勢多郡北橋村大字八崎
- ◆路線名 国道353号
- ◆年代 昭和4年(1929)
- ◆構造形式 鋼ワーレントラス橋
鉄筋コンクリートT桁橋
- ◆主要諸元 橋長 215.7m
(トラス部分101.8m)
幅員 5.0m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 鋼ワーレントラス 東京石川島造船所
(現石川島播磨重工業(株))



▲位置図(1:25,000 渋川)

プロフィール

勢多郡北部と渋川市は、利根川によって分断されていたが、明治10年渋川町の篤志家中沢家によって舟橋が架けられ、交流が盛んになった。明治17年、渋川町の上ノ町、中ノ町、下ノ町、新町の4町が中沢家より舟橋の権利を買収し、明治19年仮橋を架け、賃銭を取った記録がある。その後洪水により流出し、明治39年仮橋から渡船に変わった。しかし明治43年、明治期最大の洪水により、舟も渡し場施設もことごとく流出してしまった。そこで渋川町は、勢多郡北部との交通の不便解消と、商業圏の拡大を図るために橋の必要性を訴え、一口5円の架橋組合を作り、大正2年近郷の太木を用材として、本格的な鉄線吊橋を架橋し「大正橋」と名付けた。

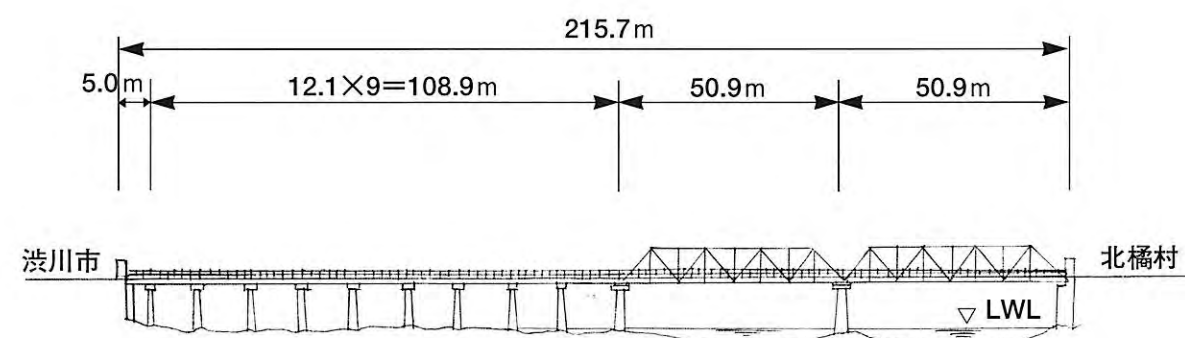
その後吊橋は、老朽化と毎年のように襲う洪水の被害及び通行車両の増加により架換えの必要性に迫られ、昭和4年ワーレントラス橋と鉄筋コンクリートT桁橋※1の混合橋に架換えた。

当時としては最新鋭の技術を駆使したモダンなもので、地域住民から非常に喜ばれ、また地域の発展に大きな役割を果たした。

昭和4年代に本県に架けられたワーレントラス橋としては径間が最長のものであり、また、現在利用されている橋では古い部類に入る橋梁である。

現在の大正橋は昭和49年下流側に新設されたもので、旧橋は歩道橋として利用している。新橋架設については、付近の景観との調和を図るため旧橋と同じワーレントラス形を採用した。

[側面図]



※1 鉄筋コンクリートT桁橋
鉄筋コンクリートを主要材料とし、主桁がT形断面をした橋。

◆◆正面



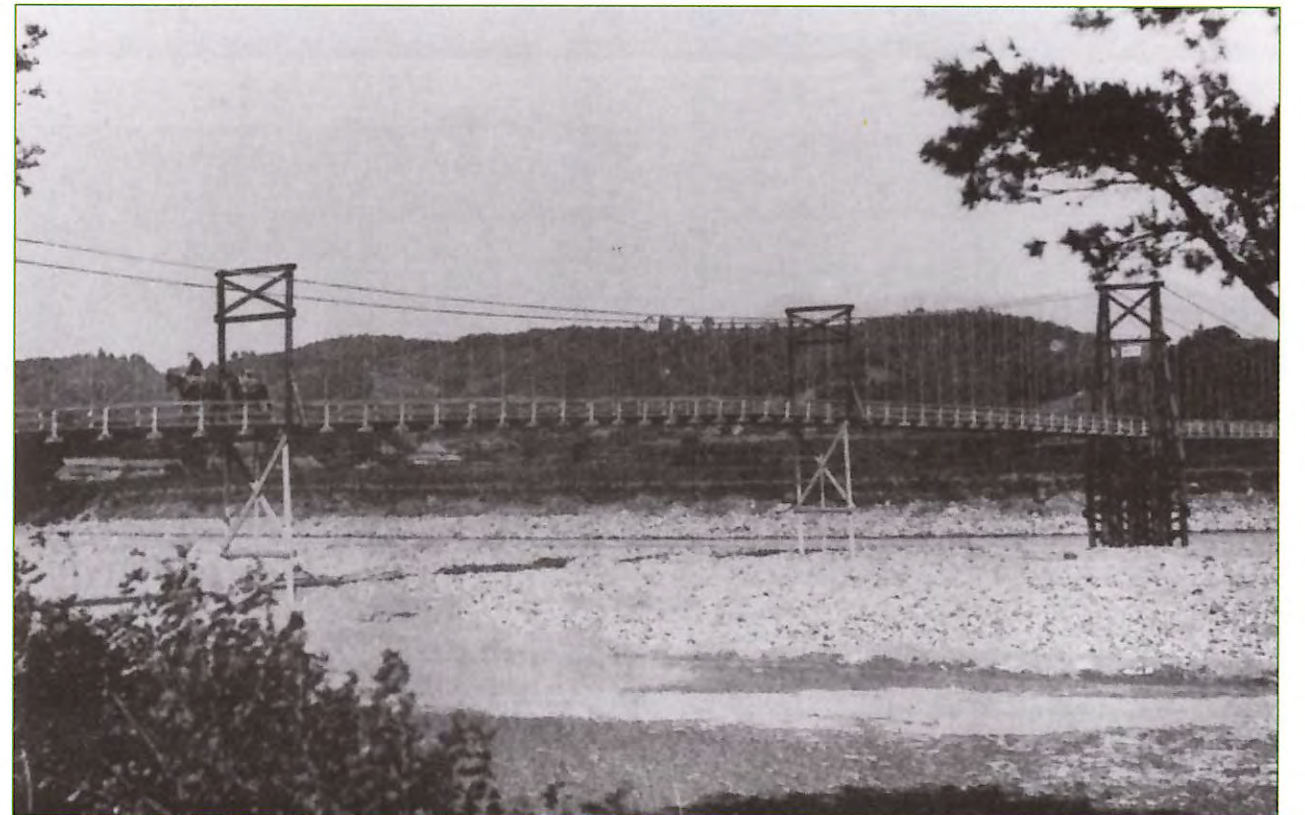
◆◆架橋当時



◆◆二代(左)、三代(右)の大正橋



◆◆初代大正橋(大正2年)

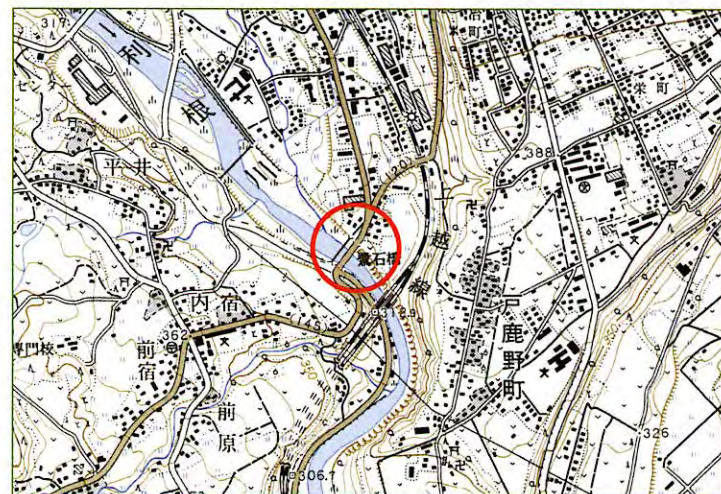


本県に現存する唯一の鋼プラットトラス橋

さぎいしばし 鷺石橋



- ◆所在地 沼田市下川田町～戸鹿野町
- ◆路線名 国道17号
- ◆年代 昭和4年(1929)
- ◆構造形式 鋼プラットトラス橋 2連
- ◆主要諸元 橋長 104.6m
幅員 5.5m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 名村造船(現日本鋼管(株))



▲位置図(1:25,000 沼田)

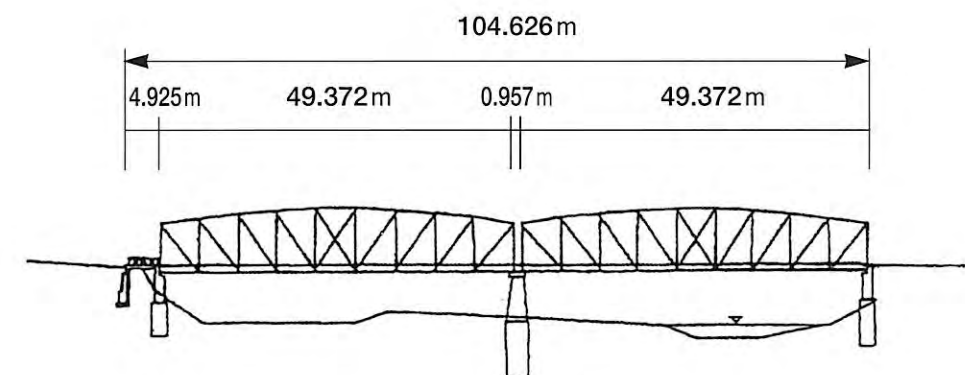
プロフィール

鷺石橋は昭和4年に架橋された本県に現存する鋼プラットトラス(※1)形式では唯一のものである。鷺石橋の名称は明治18年、清水峠越道路が国道として全線開通したとき本橋の直上流に架橋された木橋に命名されたことからである。今も往時の橋脚の基礎である船形石が遺っている。この橋は、明治29年7月大洪水により流失し、その後暫く出水のたび毎に不便を強いられていたが、漸くのこと斬新な鋼トラス形式の永久橋が竣工し、昭和4年12月、当時の川田村あげて橋の完成を祝ったことが村誌に記されている。

長年にわたり国道17号沼田市の玄関口としての役割を担ってきたが、老朽化と激増する自動車交通に耐えきれず、昭和45年直下流に新橋が併設され現役を退いたが、廃橋されることなく歩行者・自転車専用の橋として地元の人々に親しまれ利用されている。

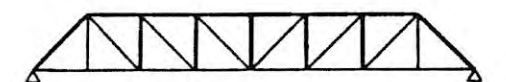
谷川連峰を背景に黄色のトラス構造がくっきりと映え、通行する人々の目を和ませてくれる橋であり、この地域のランドマーク的存在でもある。

[側面図]



※1 プラットトラス

図のようなトラス形式の1種。斜材は逆八の字に組まれ、斜材は引張材、垂直材は大部分が圧縮材で中央部付近に対材を入れる構造である。



(注)太線:圧縮材, 細線:引張材

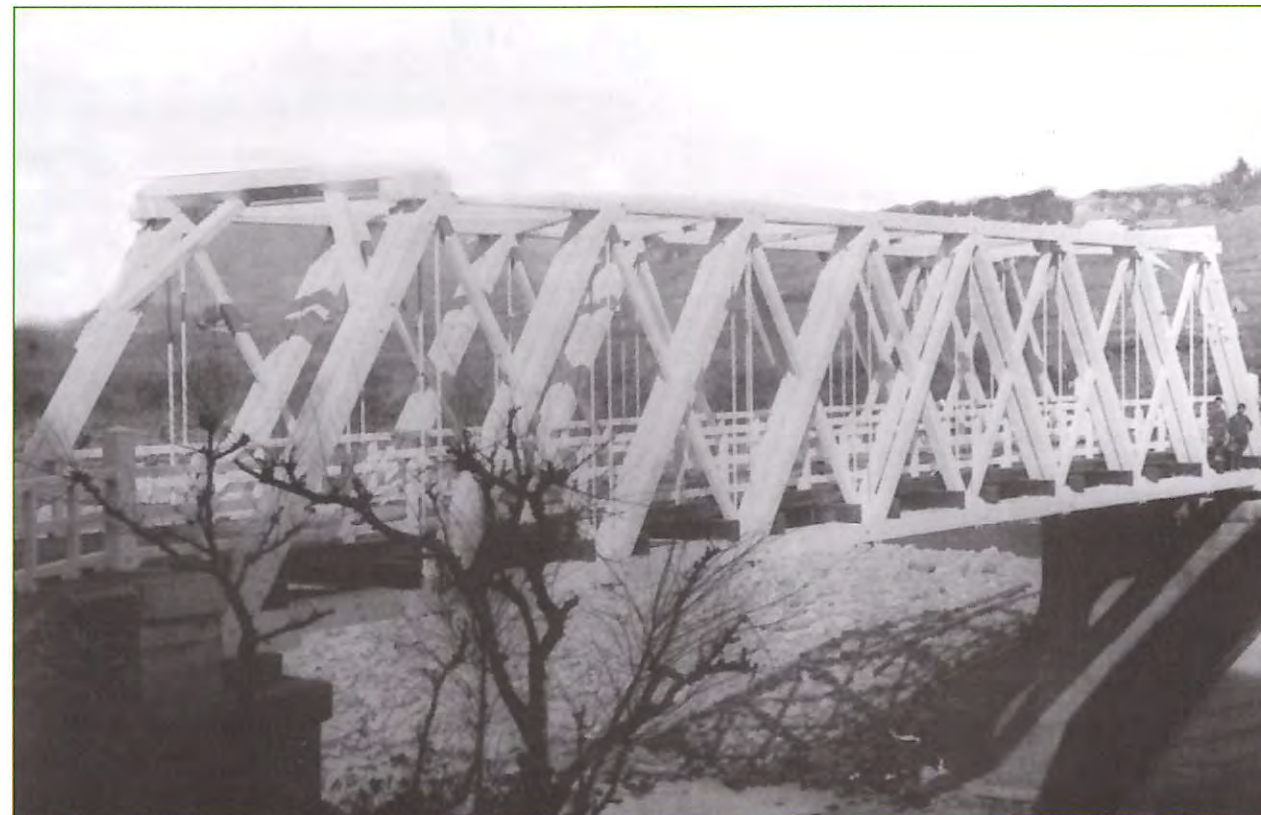
◆◆架橋当時



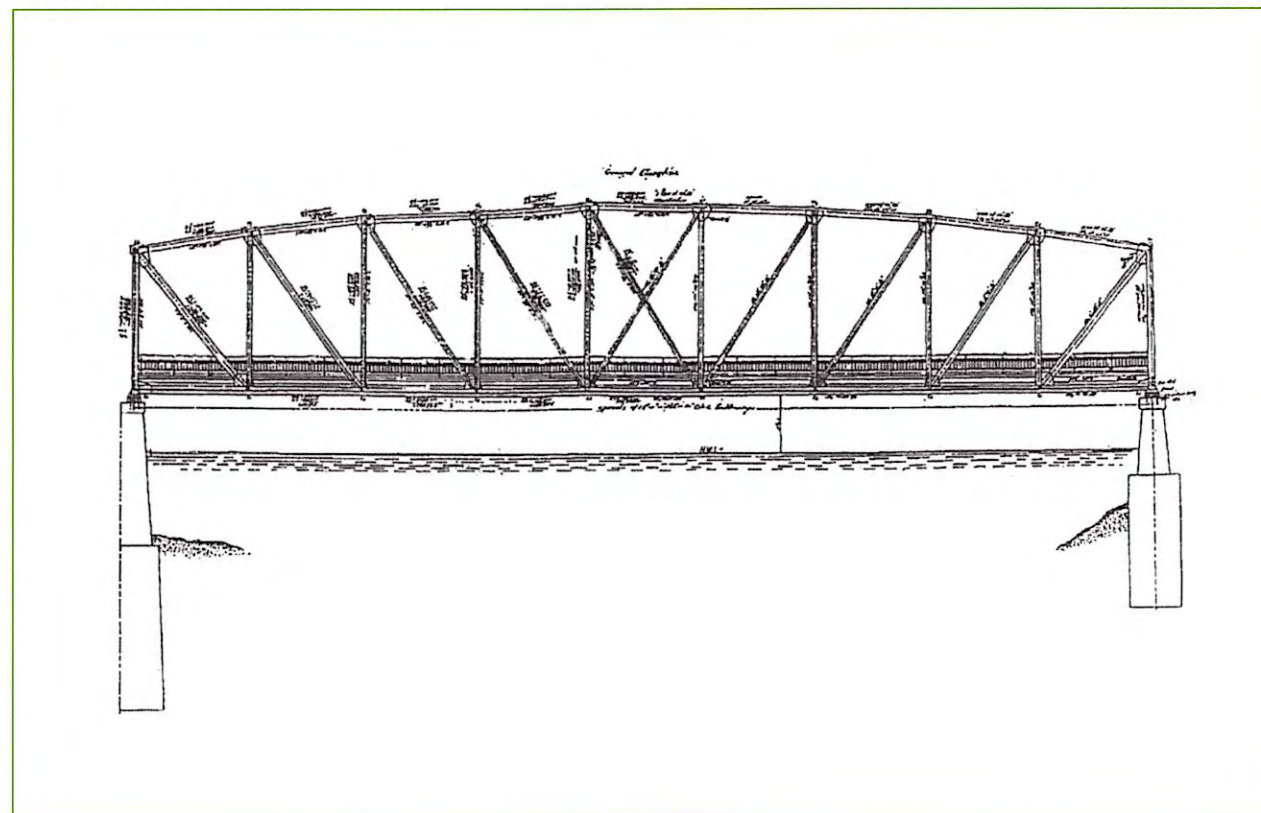
◆◆側面



◆◆先代の木製トラス橋



◆◆側面図(1径間分)

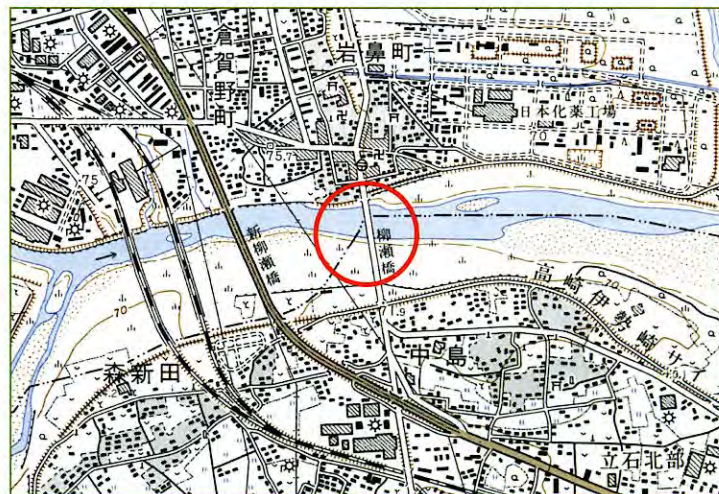


開放的な雰囲気のあるポニートラス橋

柳瀬橋



- ◆所在地 藤岡市大字中島～高崎市岩鼻町
- ◆路線名 主要地方道 前橋長瀨線
- ◆年代 昭和5年(1930)
- ◆構造形式 鋼ポニートラス橋 10連
- ◆主要諸元 橋長 349.3m
幅員 7.2m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 不詳



▲位置図(1:25,000 高崎)

プロフィール

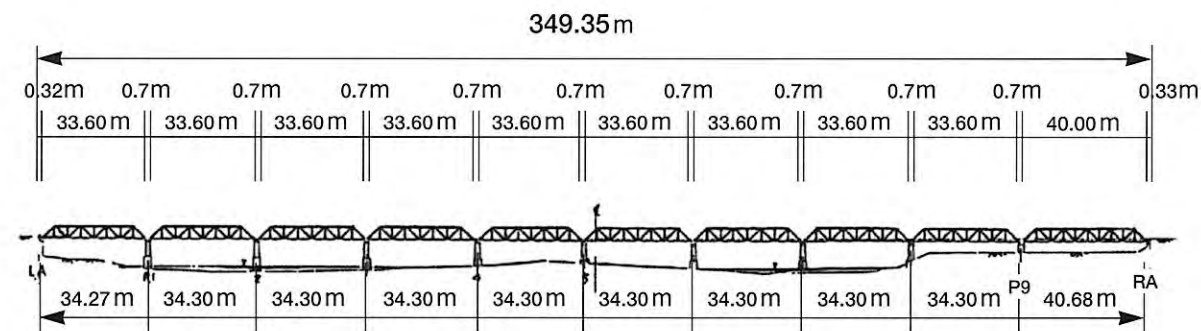
橋の名は江戸時代、このあたりに「柳瀬川渡船」と呼ばれる渡船があったことに由来する。中山道筋にあたるこの地は、新町宿(現新町)と倉賀野宿(現高崎市倉賀野)を結ぶ交通の拠点であった。橋の右岸側に位置する「中島村(現藤岡市中島)のあゆみ」によると、烏川のことを陸上交通の上では柳瀬川と呼んでいた。柳瀬川は渡船により越えていたが、初期の頃は定まった渡船がなく、一般旅人はもちろん、公用で旅行中の武家等に至るまで、中島村や岩鼻村の船所有者と相対で船賃を決め川を越していた。その後宝暦9年(1759年)に渡船許可が下り定期便となった。この渡船は現在の橋より下流へ約500mの所にあり、現在でも狭い道路の形が残されている。

この所に初めて橋が架けられたのはいつ頃かは不明であるが、「中島村のあゆみ」によると、明治31年柳瀬橋流失、このときの烏川増水十尺五寸と記されている。このことから、これより前に橋は架けられていたものと思われる。記録上ははっきりしているものは、明治32年に現在の橋の下流約150mの所に、橋長153m、幅員2mの木橋が架けられている。しかしこの橋も明治43年8月6日から10日にかけての、明治期最大の被害を出した大暴風雨により流出し、その後再度木橋が架けられていた。現在の橋は昭和5年7月に完成した。

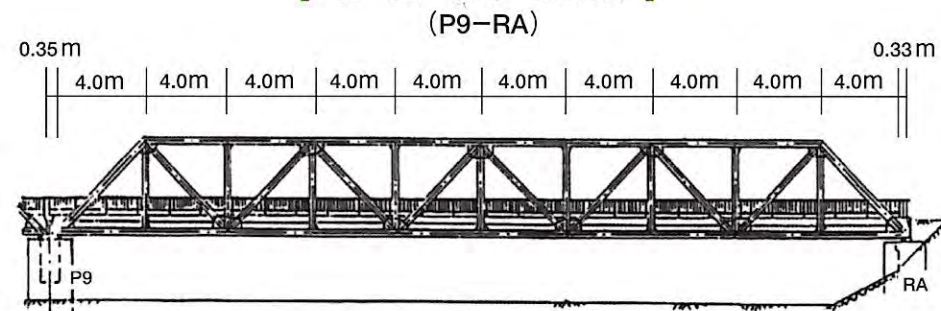
柳瀬橋は架橋以来、長い間国道17号の交通の要所としての任を果たし、昭和43年国道17号の倉賀野バイパスが開通して県道橋になった現在でも、高崎市、前橋市と藤岡市方面をつなぐ重要な幹線の橋である。

10連のトラス橋が連なっている様は見る者に重厚で頑丈な印象を与える。またその反面、形式がポニートラス橋※1という上部構材がない構造のため、上からの圧迫感がなく、開放的な雰囲気のある橋である。

[側面図]



[側面図(一径間分)]



※1 ポニートラス
トラス形式の1種で、上部構材がなく、構高が低いトラスを主構造とした下路橋で上方が開放された構造のトラスをいう。

◆◆正面



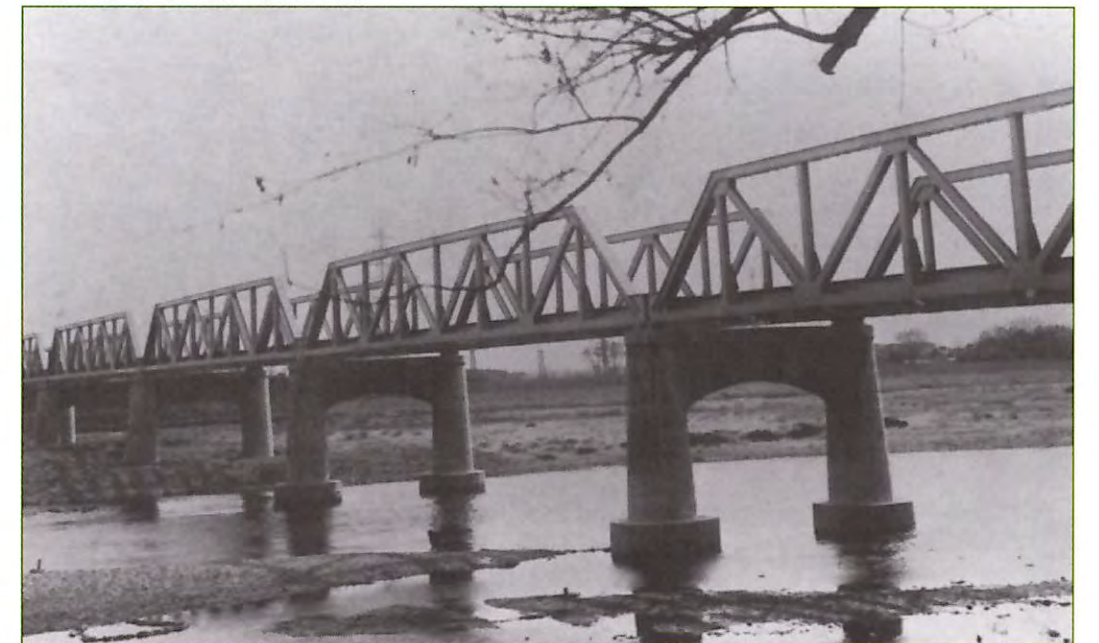
◆◆側面



◆◆橋名板



◆◆完成当時の姿(昭和5年)

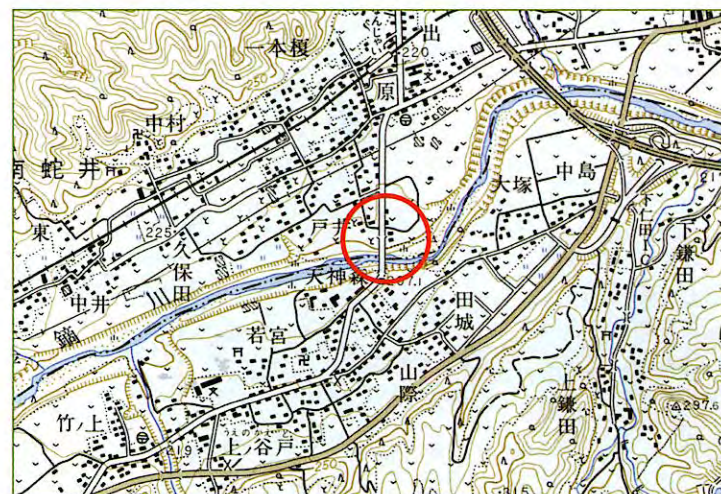


本県初の2ヒンジ鋼トラスアーチ橋

ただかわばし 只川橋



- ◆所在地 富岡市大字南蛇井～
甘楽郡下仁田町大字馬山
- ◆路線名 主要地方道 下仁田安中倉淵線
- ◆年代 昭和6年(1931)
- ◆構造形式 2ヒンジ鋼トラスアーチ橋
- ◆主要諸元 橋長 82.4m
幅員 6.4m
- ◆設計者 群馬県(荒井 力)
- ◆施工者 (株)横河橋梁製作所
(現(株)横河ブリッジ)



▲位置図 (1:25,000 下仁田)

プロフィール

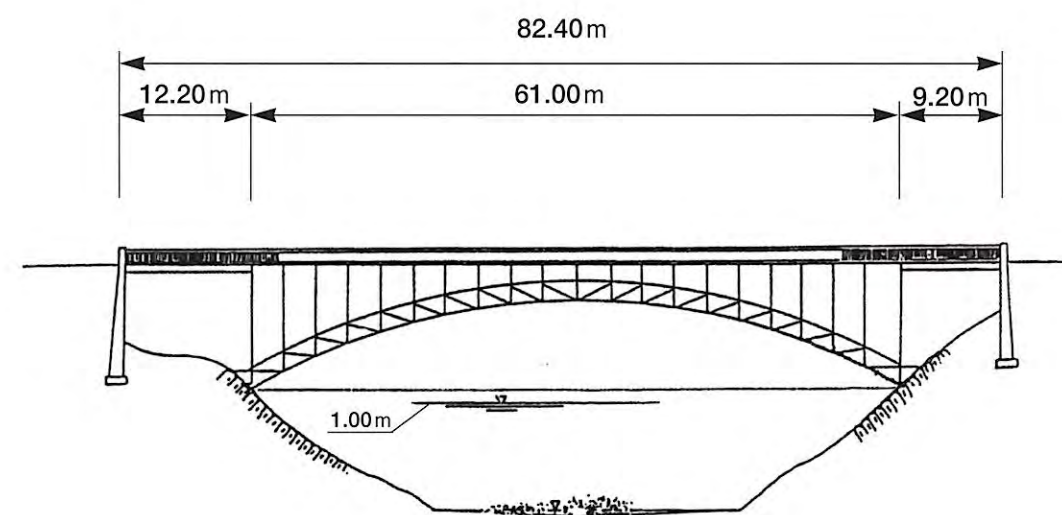
「殿様ねぎ」で有名な甘楽郡下仁田町馬山地域は、鎚川と山に囲まれているため、内外ともに極めて交通が不便な地であった。

只川橋は明治30年上野鉄道(現上信電気鉄道(株))が高崎から下仁田まで敷設され、南蛇井に設置された南蛇井駅と結ぶために木橋が架けられたのが最初である。木橋では度重なる洪水により流失してしまい不便を痛切に感じ、明治34年に吊橋を架橋したが同39年流失し、住民は非常に落胆した。その後、明治44年に再び吊橋を架橋した。

大正15年2月に県道となり、昭和4年に橋梁の架換えに着工し昭和6年に鋼アーチ橋が完成した。鎚川には数多くのアーチ橋が架設されているが、本橋の構造形式は本県初の2ヒンジ※1鋼トラスアーチ橋である。橋梁本体のリベット造の骨組みは、軽快で繊細な構成であり、アーチの重厚さを感じさせない芸術的とまでいえる橋梁である。また、大きな親柱は南蛇井地区との交流と安全に願いを込めた常夜灯を想わせる。

昭和53年に上流側に歩道橋が架設されたが、アーチ部分の景観を阻害しないよう設計に配慮の跡がみられる。

[側面図]



※1 ヒンジ

部材の結合点の一種で、部材力の伝達は可能で部材と部材とを自由に回転できるようにつなぐ構造のこと。

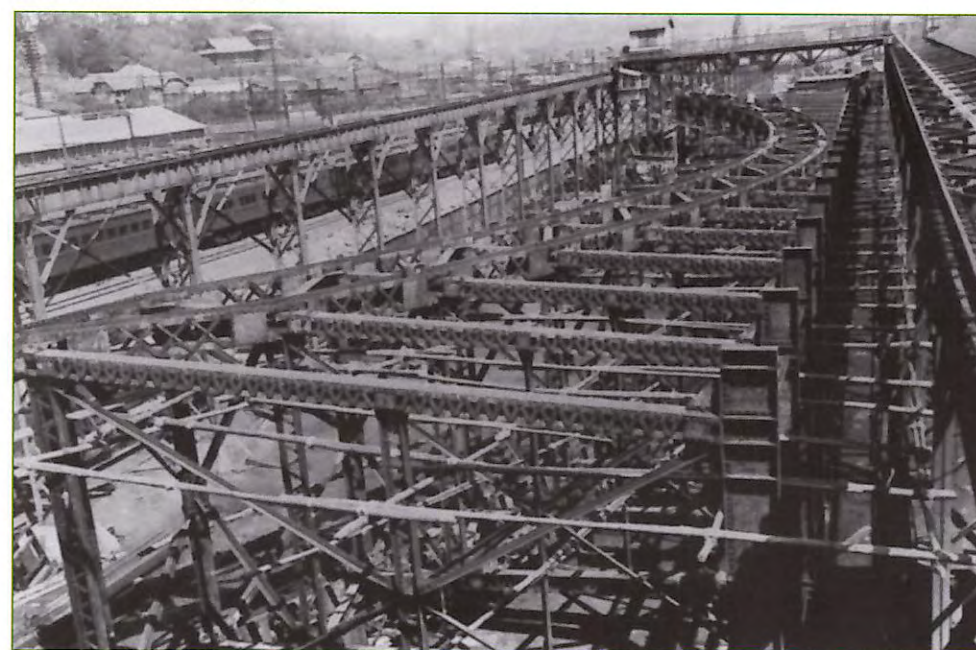
◆◆正面



◆◆側面



◆◆仮組み検査の様子



◆◆橋名板

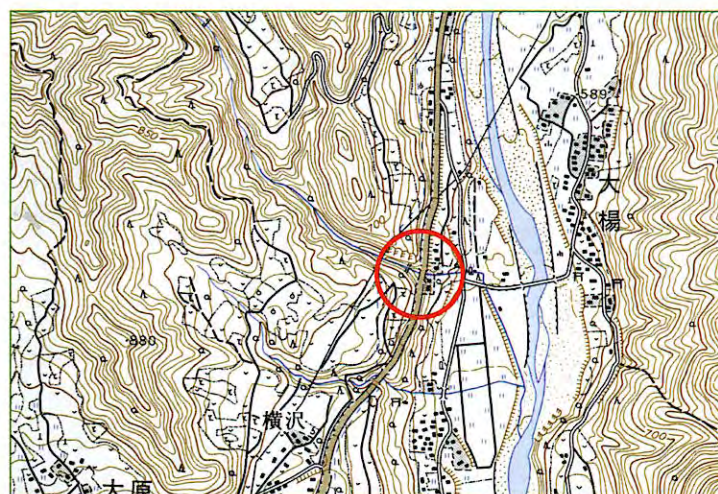


本県初のコンクリートアーチ橋

あずまばし 東橋



- ◆所在地 利根郡利根村大字老神
- ◆路線名 一般国道120号
- ◆年代 昭6年(1931)
- ◆構造形式 鉄筋コンクリートアーチ橋
- ◆主要諸元 橋長 31.0m
幅員 5.5m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 不詳



▲位置図(1:25,000 追貝)

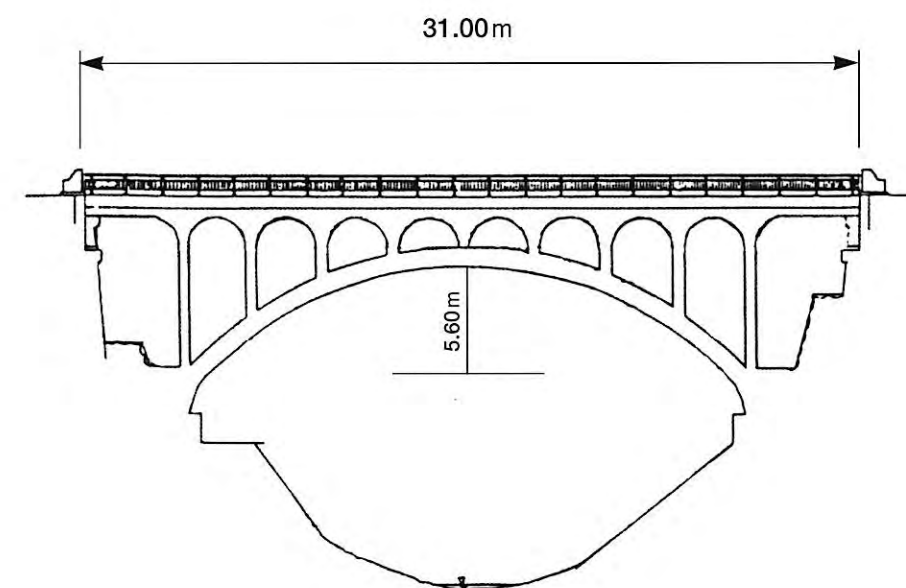
プロフィール

沼田市と利根郡の通称“東入り谷”を結ぶ会津街道の栗生隧道が、大正9年に開通したことにより貨物自動車による物流が始まり、当然のことながら道路改良や橋梁の新設が行われ、地元熱望の県道ルートとして大原下宿—宮沢—東橋—一本松間の改修が計画され、現国道120号の原形となっている。

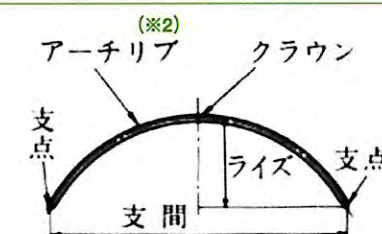
本橋は、昭和6年に架橋された橋で、鉄筋コンクリートアーチ橋※1として本県最初のものである。深い溪谷を支柱を建てず一気に渡る方法として、力学的に安定しているアーチ形式が採用されてきた石造アーチ橋を原点とし、支間の拡大を鉄筋コンクリートアーチ橋とすることによって実現した。コンクリートは運搬、施工ともに扱い易い優れた土木材料であり、念入りな施工管理のもとに施工され、60数年を経過した現在でも幹線道路にあって重要な役目を果たしている。昭和41年に上流に鋼鈹桁橋を併設して拡幅を行い、車両交通の増大に対処している。

往時としては時代を先取りしたデザインと構造を有し、永く後世に残したい橋である。昭和初期の土木技術者の遺した足跡が偲ばれる。

[側面図]



- ※1 アーチ橋
主体をアーチ構造とした橋であり、アーチとは基本的な構造形式の一種で、軸材が曲線状をなし、支点は固定またはヒンジで形成され、主として軸圧力で荷重に抵抗する。
- ※2 アーチリブ
曲線状をした軸材を構成する圧縮部材。



◆◆側面



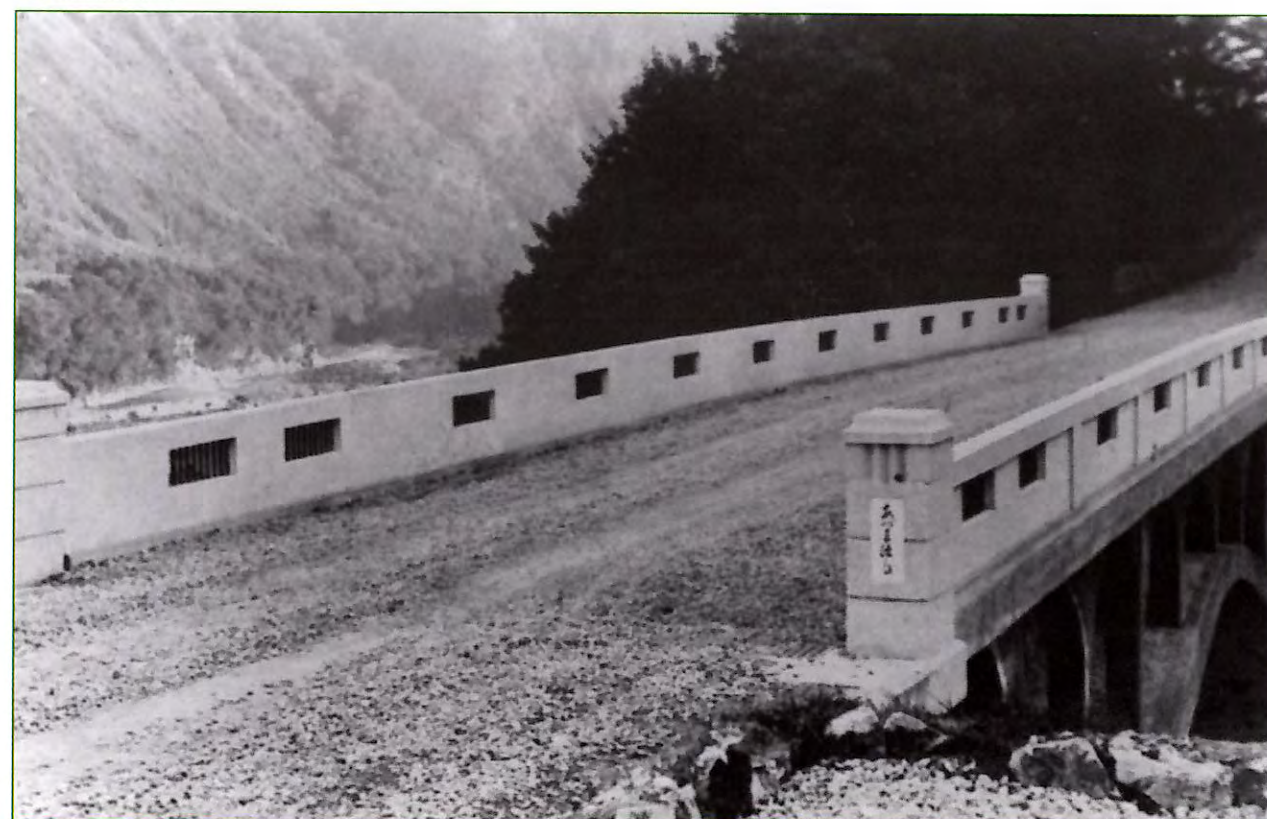
◆◆完成当時



◆◆橋名板



◆◆完成当時

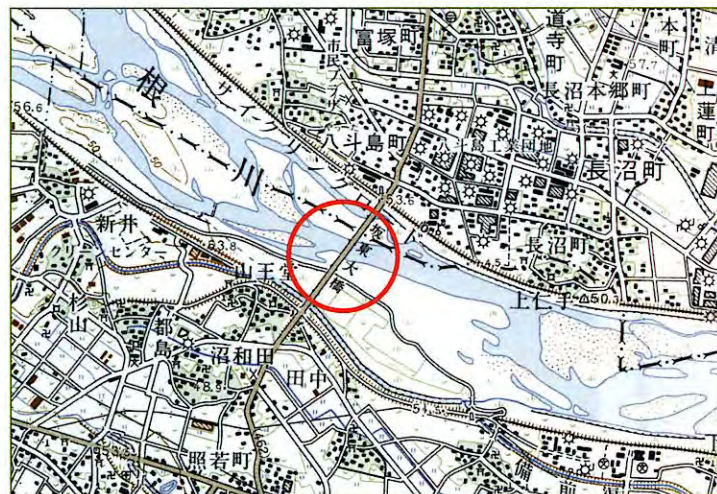


当時異例の長大橋

ばんどうおおはし 坂東大橋



- ◆所在地 伊勢崎市八斗島町～
埼玉県本庄市大字山王堂
- ◆路線名 一般国道462号
- ◆年代 昭和6年(1931)
- ◆構造形式 鋼曲弦ワーレントラス橋 6連
鋼鈑桁橋 24連
- ◆主要諸元 橋長 917.5m
幅員 5.5m
- ◆設計者 群馬県(木村 融)
- ◆施工者 (株)横河橋梁製作所
(現(株)横河ブリッジ)



▲位置図(1:50,000 高崎)

プロフィール

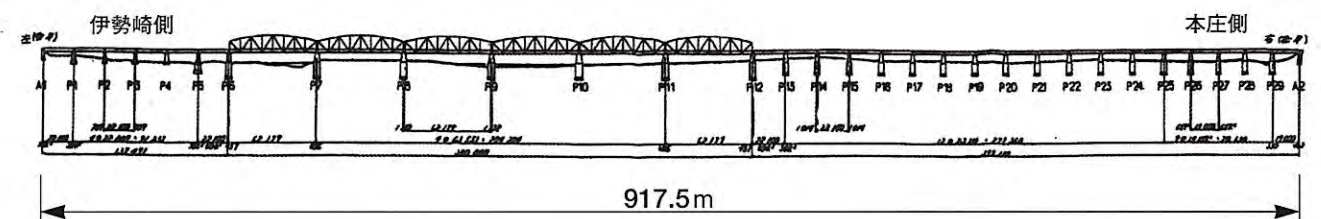
坂東大橋は、国道462号群馬県伊勢崎市八斗島町と埼玉県本庄市山王堂地先を流れる利根川に架かる橋梁で、昭和6年に開通した。橋長は917.5mで架橋当時我が国第4位の道路長大橋であった。

坂東大橋の建設に至る経緯は、本橋の群馬県側の橋詰めに建立されている「坂東大橋の碑」の石碑や、「伊勢崎史話第10巻茂木俊一著一坂東大橋の出来た頃ー平田吾郎さんの話を中心にして」に詳しく記述されている。石碑の題字は、当時の若槻禮次郎総理大臣の書であり、碑文は堀田鼎群馬県知事が書いている。

それらによると、八山架橋組合があり、梁舟を浮かべて交通の便を図っていたが、大正15年に木橋架設の話が持ち上がり、内務大臣に要請した。また、上毛電気鉄道株式会社が本庄から大胡まで鉄道敷設として専用橋設置の計画があった。そこで、木橋を鋼橋に変更して鉄道併設橋として計画し、昭和4年に認可を得て2月に起工式を行い、10箇月余りの工期で工費128万余円を投じて完成し、昭和6年6月に落成式を挙行了たと記されている。さらに、石碑には建設に係わった「設計者群馬県技師木村融」をはじめ、技術者・施工者名が刻字されていることはあまり例がなく、後輩の土木技術者にとっても名誉なことである。

昭和恐慌・満州事変等の社会情勢の変化により鉄道が走ることはなかったが、戦後の産業経済の発展から自動車交通の激増に伴い昭和39年より残る軌道敷を利用して、全長にわたり車道拡幅と歩道の新設が行われた。現在さらに自動車交通の増大と老朽化に伴って、下流側に4車線で中央径間を斜張橋とした橋梁の新設が計画され工事中である。

[側面図]



◆◆正面



◆◆側面



◆◆坂東大橋竣工の碑の写真



◆◆竣工碑の原書(若槻禮次郎 書)



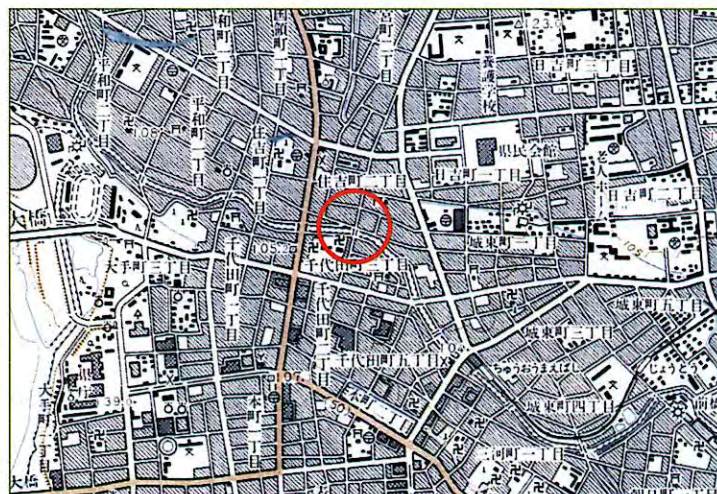
(五十嵐俊夫氏所蔵)

市街地に架設されたモダンなアーチ橋

比 刀 根 橋



- ◆所在地 前橋市千代田町三丁目～住吉町二丁目
- ◆路線名 市道 02-165号
- ◆年代 昭和8年(1933)
- ◆構造形式 鉄筋コンクリートアーチ橋
- ◆主要諸元 橋長 15.7m
幅員 13.9m
- ◆設計者 群馬県
- ◆施工者 村井組



▲位置図(1:25,000 前橋)

プロフィール

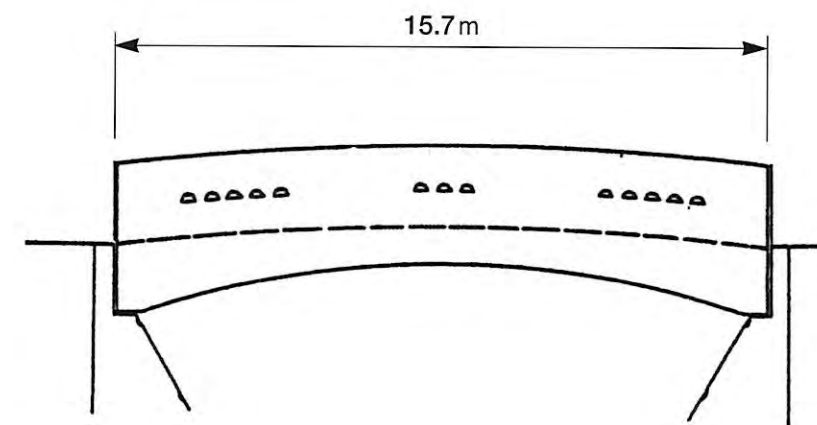
前橋市の中心街を貫流する広瀬川は、中世まで利根川の流路であったと伝えられ、別名「比刀根川」といわれていた。昔、製糸業中心の前橋市と繭生産の盛んな勢多郡を結ぶ北の玄関口として明治後期に架設されたようだが、年代は不明である。その頃は板を並べただけであったが、手すりはモダンな鉄製模様でできていた。現在の橋は昭和8年6月に完成。鉄筋コンクリート固定アーチ橋で延長15.7m幅員13.9mの短い橋で両側に2.7mずつの歩道がある。当時は近代的なアーチ橋として感覚も素晴らしく、印象的な橋であった。

太平洋戦争末期の昭和20年8月5日の前橋大空襲では、この付近で多くの犠牲者を出し、橋のすぐ側には鳩を持つ母子像が永遠の平和を祈って建立されている。比刀根橋は県道前橋赤城線に属していたがその後市に移管され、現在は市道02-165号線となっている。

「水と緑と詩のまち前橋」のイメージを表現する広瀬川緑道のほぼ中央にあつて、川の両岸に植えられている柳の大木とともに緑道の景観によくマッチした橋で、詩人、萩原朔太郎を始め多くの詩人の碑が周囲にあり、広く市民に親しまれている。広瀬川の流は急で流量も豊富である。橋の利用者は多く、祭りともなると、山車や御輿が渡り大勢の人で賑わう。

また、夏には夕涼みの人々が散策する。比刀根橋は広瀬川緑道内に架設されている8橋の中では中心的な存在となっており、前橋市民の生活道路としてその歴史とともに欠かせない橋である。

[側 面 図]



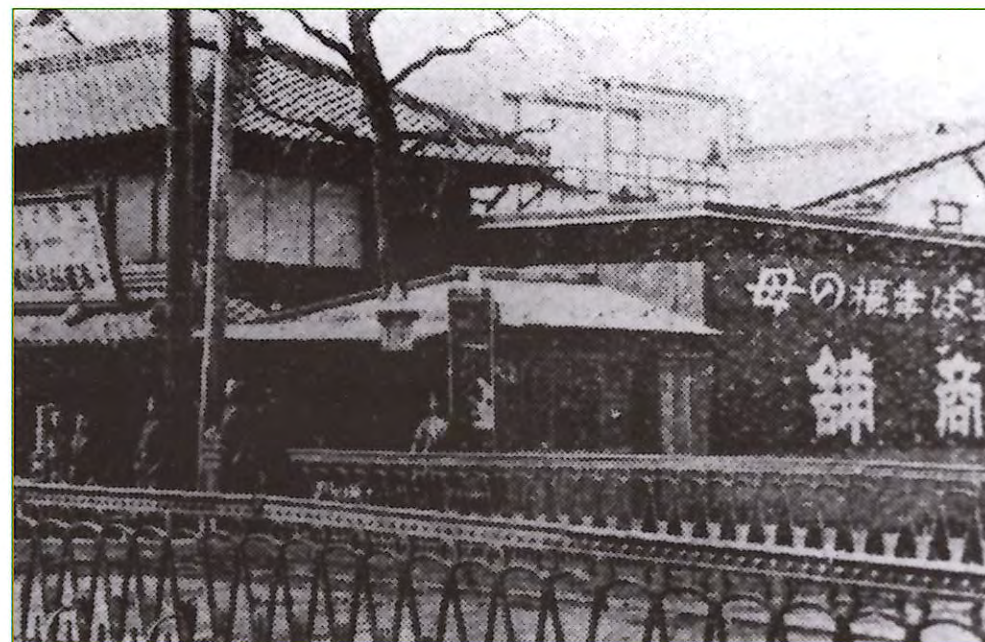
◆◆正面



◆◆橋名板



◆◆旧橋(明治後期)



▲明治時代の比利根橋

前橋市内の中央を流れる川は広瀬川という。中世までは利根川だったと伝えられ、現在地に流路を変えたという。旧利根川を流れる広瀬川は都会の中を流れることにより明治初年には水車に利用した。江戸時代の一時期には舟を通して物資輸送路とした。比利根橋は勢多郡から前橋の繁華街へ入る重要な橋だが、板を並べただけで手すりもモダンな鉄製模様。明治時代後期。

出典：「ふるさとの思い出写真集 明治・大正・昭和 前橋」 国書刊行会

◆◆比刀根橋と交水堰

