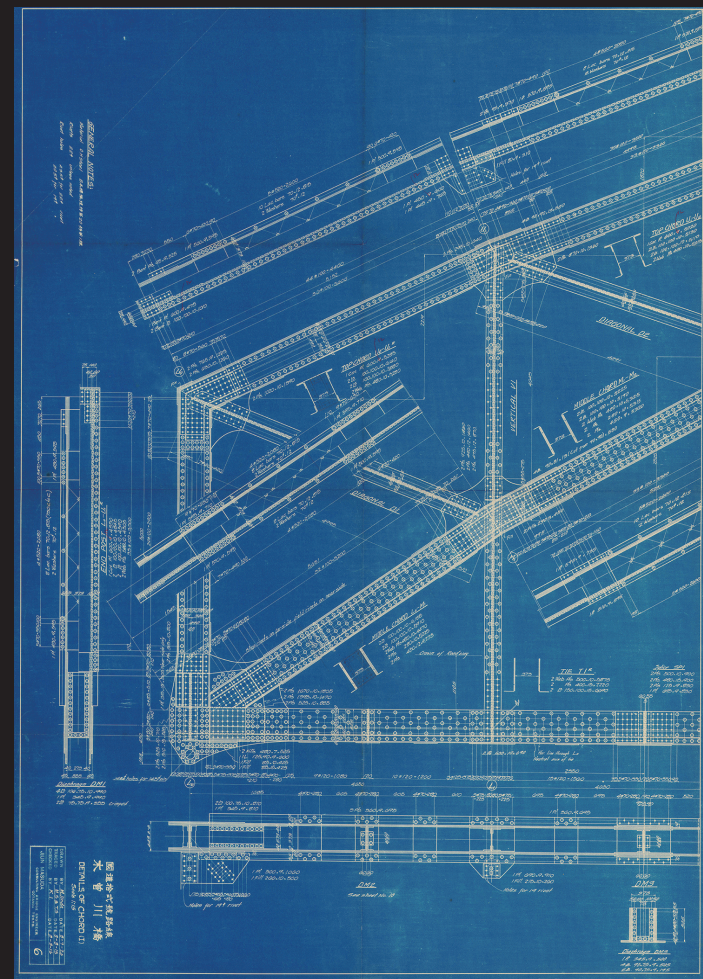


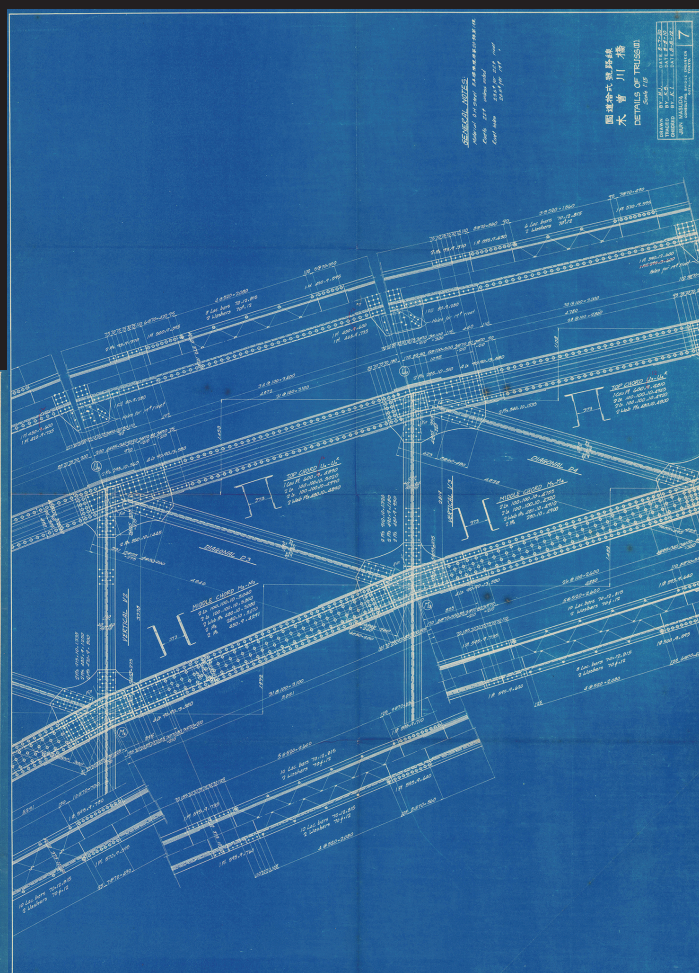
太平洋と日本海を結ぶ要の橋として

木曾川橋は、昭和9(1934)年に着工されて昭和12(1937)年に竣工した7連式のブレーストリブのタイドアーチ鋼橋である。その位置は、古くから名古屋と岐阜を結ぶ主要な動線上にあり、木曾川を渡る要所である。この道は、近世には岐阜長良川鵜飼の鮎を発酵させて将軍家へ運ぶのに用いられたことから「御鮎(おすし)街道」とも呼ばれた。近代においては、名古屋岐阜間の産業動線として用いられる。鋼橋が建設される前には、木造橋がこの物流を支えたが、昭和初期には朽ちて大型車の通行が禁止されており、物流は甚大な迂回を強いられていた。

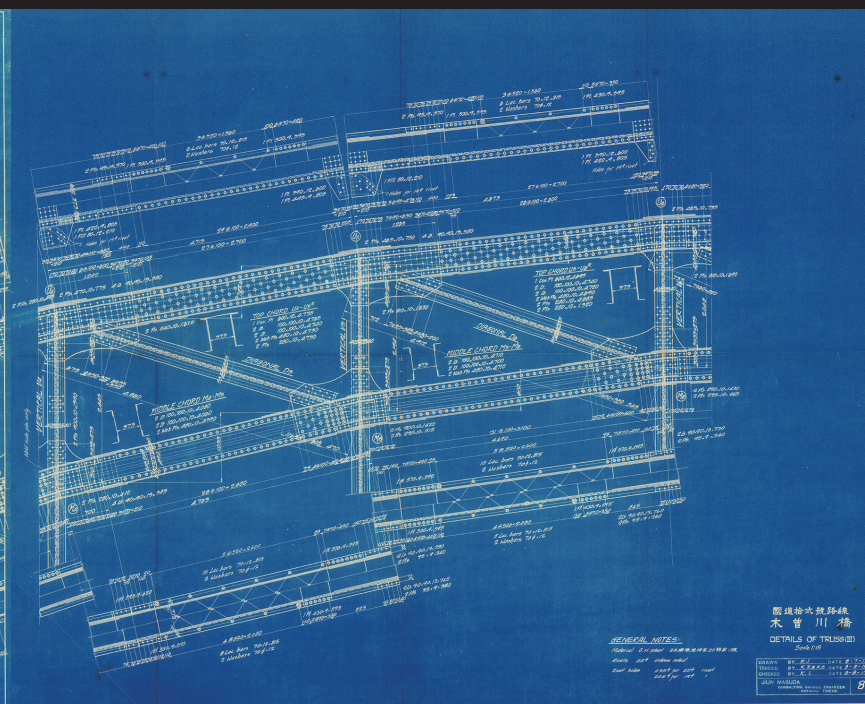
度重なる経済不況を経験していた昭和初期の日本では、国策として大陸を視野に入れるようになり、太平洋と日本海を連絡する需要が増す。中部地方においては、東海道(名古屋)と中山道(岐阜加納)をつなぎ、さらに大垣を経て滋賀県経由で敦賀に至る国道12号線(当時)の改良が計画される。この上で、つながなければ成り立たない重要な位置づけに立った木曾川橋は、愛知県と岐阜県の共同によって、架け替えられることとなった。



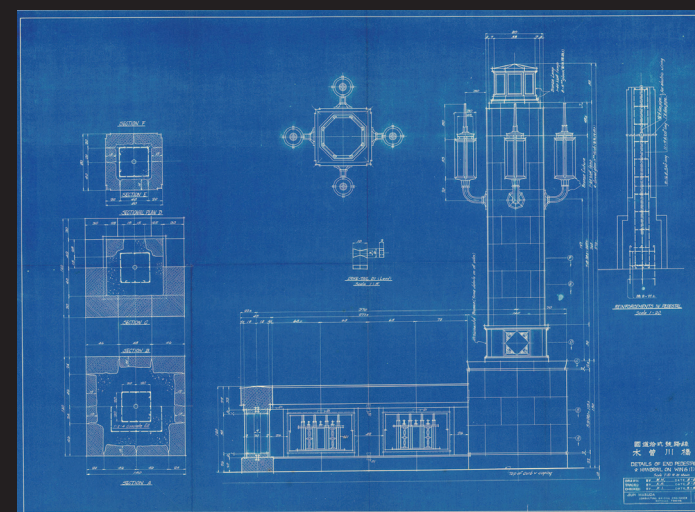
1.トラス部材詳細図Ⅰ



2.トラス部材詳細図Ⅱ



3.トラス部材詳細図Ⅲ



4.親柱と欄干の設計図

増田淳の事務所の技術者たち

橋の設計は、アメリカで技術を磨いた後に、大正末から昭和初期にかけて、国内の多くの道路橋設計を手掛けた増田淳の橋梁設計事務所が請け負う。ただし、木曾川橋の設計図面にみられる「M.J.」のイニシャルは、増田淳のものではない。実は、このイニシャルは陣田稔のものであり、稲葉健三(K.I)に並んで重要な地位であったといわれている。増田淳の事務所は、この前に既に中部地方の木曾三川下流に尾張大橋・伊勢大橋を設計していた。その設計図面は、1/15スケールという非常に詳細なものを含んでおり、数枚の図面を接続させて描いている。そこには増田淳自身のイニシャルがあることから、その数年後には部下たちが増田の技術を受け継ぎ、力が入った図面を描いている様子が、木曾川橋の図面からわかる。

尾張大橋・伊勢大橋は、ランガートラス橋として設計していた。アーチ橋が弧を描く弓とまっすぐな弦からなるとすれば、弦の部分に骨組みを多用して厚くするこれらに対して、木曾川橋は、弓の部分の厚くするブレーストリブのタイドアーチが採用された。一面の平野である下流では、上部をすっきりとみせるよう工夫されたが、この地は平野終端に近く、背景に山々が立ち上がっているため、上部に華やかさをもつこの形式を用いて対比させたのではない。いずれにしても、増田淳の事務所のもつ形式のバリエーションは多用であり、場所を読みながら形式を選択していたのは確かだろう。(出村 嘉史)



5.現在の木曾川橋 左岸側より

6.右岸側より
現在も県道として供用されている