



知	る	ほ	ど
な	る	ほ	ど
萬	代	橋	!?

ばんだいばしれきしどくほん
【萬代橋歴史読本】

じゅうようぶんかざい
重要文化財に指定された萬代橋。

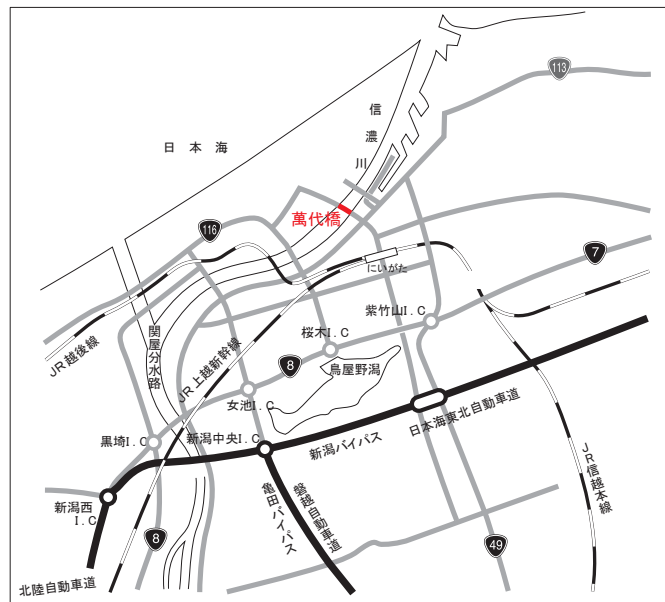
この一冊で、萬代橋を中心とした
地域の歴史が学べる!

新潟市のシンボル「萬代橋」

しなのがわ 信濃川にかかる萬代橋は、アーチの美しさと石づくりの重々しさが調和し、^{すがた}その姿にはゆとりと風格さえ感じられます。また、昭和39(1964)年に起きた新潟地震ではよくもちこたえ、市民の避難や救助、災害復旧に大きな役割を果たしました。美しさと風格、さらに強さをも合わせもつ萬代橋だからこそ、新潟市のシンボルとして親しまれ、^{ほこ}誇りに思われているのではないのでしょうか。現在の橋は三代目ですが、この橋のおおよそを紹介します。



- 1 橋の名前 萬代橋(ばんだいばし)
- 2 場所 新潟市万代～下大川前通・川端町間、一般国道7号
- 3 橋の構造 鉄筋コンクリート造6連アーチ橋
- 4 橋の長さ 306.9m
- 5 橋の幅 22.0m
- 6 橋の移り変わり 初代萬代橋：明治19(1886)年11月～明治41(1908)年3月
二代目萬代橋：明治42(1909)年12月～昭和4(1929)年8月
三代目萬代橋：昭和4(1929)年8月～現在
- 7 重要文化財指定 平成16(2004)年 7月6日(建第二四四七号)



もくじ

【萬代橋各部分の説明】

【初代萬代橋】

- 01 萬代橋ができる前の時代
- 02 夢の実現へ
- 03 最初の名前は「よろずよばし」
- 04 初代萬代橋の設計
- 05 萬代橋が完成!!
- 06 喜びの竣工式
- 07 当時はお金を払って渡る有料橋だった?!
- 08 無料になった萬代橋
- 09 新潟市と沼垂町の仲を取り持つ
- 10 萬代橋が焼け落ちる

【二代目萬代橋】

- 11 二代目萬代橋が明治42年に完成
- 12 初代の基礎杭を活用してスピードアップ
- 13 新潟市発展のきっかけに
- 14 二代目萬代橋は「バタン橋」?!
- 15 「千二百七十歩なり露の橋」

【三代目萬代橋】

- 16 三代目萬代橋は永久橋として
- 17 三代目萬代橋の長さは二代目の半分以下?
- 18 三代目萬代橋の設計者は24才の青年技術者
- 19 なぜアーチ形式が採用されたのか
- 20 アーチの大きさはみんな同じではない
- 21 萬代橋には路面電車が走る予定だった
- 22 工事の総指揮者、正子重三
- 23 空気潜函工法とは?
- 24 毎日7,8人の死傷者が…?
- 25 世界一の速さで工事が進む
- 26 きびしい真冬の工事
- 27 予算の節約で、表面を御影石に
- 28 大にぎわいの竣工式
- 29 萬代橋から花火が見られないのは?
- 30 新潟地震にもたえぬいた強さ
- 31 地震によって受けた傷
- 32 本格復旧工事でもっと強い橋に
- 33 萬代橋の安全は常にチェック!

- 34 歩道の下にはライフラインが
- 35 橋詰の広場は多目的空間
- 36 萬代橋の色は季節によって変わる?!
- 37 萬代橋はチューリップ橋?!
- 38 萬代橋の負担を軽減する柳都大橋
- 39 萬代橋改修工事でさらに美しく
- 40 萬代橋に市民の灯がともる!!
- 41 市民の力で国の重要文化財に
- 42 「萬代橋」として指定された理由は?

【資料編】

- ① 「重要文化財」豆知識
- ② 萬代橋には5つの国道が通っている
- ③ 表情豊かな萬代橋
- ④ 萬代橋の歴史

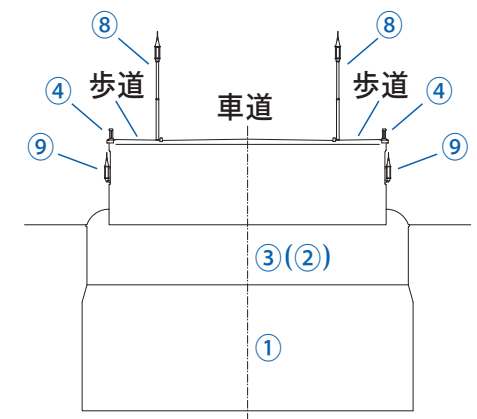
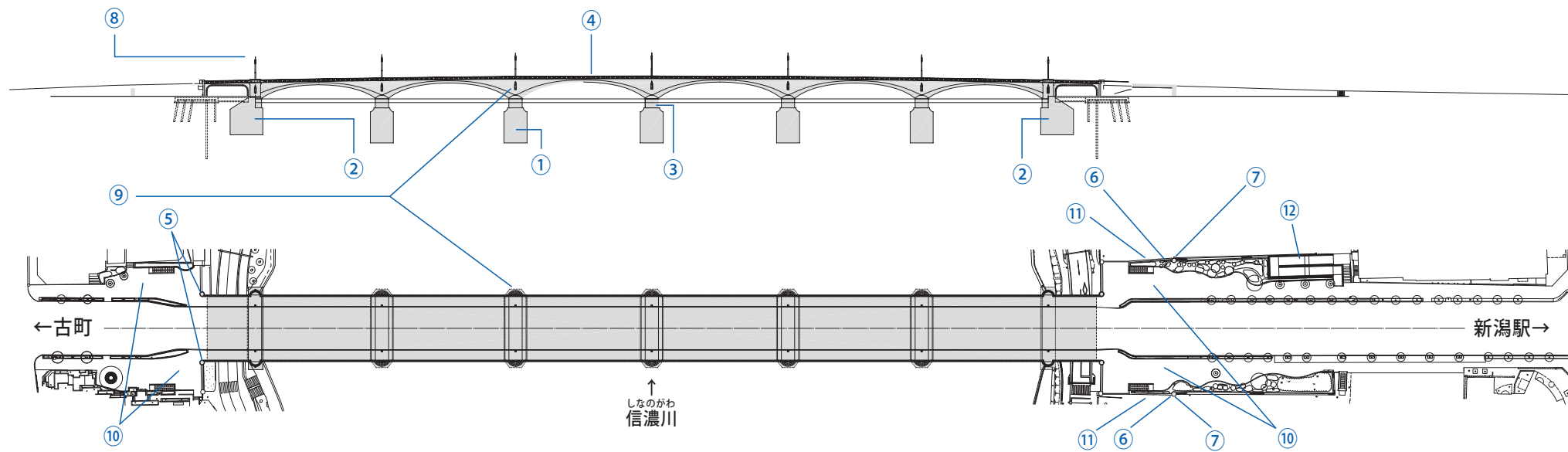
それでは、国の重要文化財に指定された萬代橋の三代の歴史をたどってみることにしましょう。

登場人物

重要文化財とは、日本の長い歴史の中で生まれ、歴史、伝統、文化などの理解のために欠くことのできない、国から指定された「文化的な遺産」のことじゃ。詳しくは、「重要文化財」の豆知識を見るのじゃぞ



萬代橋 各部分の 説明



橋脚(橋台)断面図

① **基礎** 橋にかかる力や橋自体の重さを地面に伝えて、橋を安定して支えるためのものです。

② **橋台** 橋の両端に造られていて、橋の重さを地面に伝えるとともに、後ろの土を受けとめる働きがあります。

③ **橋脚** 橋げたにかかる力を基礎に伝えるためのものです。

④ **欄干** 歩行者等の安全のために、歩道の側端に沿って設けられている柵です。



⑤ **親柱・橋銘板** 親柱は欄干の一部で、入り口の端に立っている柱です。萬代橋は4本の親柱にそれぞれ橋銘板が埋め込まれていて、漢字で「萬代橋」ひらがなで「ばんだいばし」が1か所ずつ、「昭和四年六月竣工」が2か所となっています。



⑥ **橋詰隅柱** 建設当初、親柱とともに橋詰の角についていた石張りの柱です。元々は8本ありましたが、現在は、復元された3本を含め合計6本があります。



⑦ **旧橋詰階段親柱** 建設当初は、橋詰の階段の降り口についていました。元々は4本ありましたが、今は階段の形が変わり、東詰(万代側)の上下流にそれぞれ1本ずつが残っています。



⑧ **照明灯** 橋の上を明るく照らして自動車や歩行者・自転車などが安全に通行できるようにします。



⑨ **橋側灯** 橋の側面に付いていて、橋をきれいに照らしたり、舟が橋にあたらないようにする役割をもっています。



⑩ **橋詰広場** 建設当初、橋の補修や架け替えの時に必要なスペースとして、また、大地震などの時に多くの人々が避難できるように広い橋詰広場が造られました。今は、橋を眺めたりにぎやかな催しをする場所として活用されています。



⑪ **橋詰壁面** 橋詰広場のわきの壁にはおもしろい形をした飾りがあります。この飾りは、ロンバルディア帯という半円アーチを連ねた模様で、橋をきれいにみせています。



⑫ **スロープ** 体の不自由な人やお年寄りのためのバリアフリー対策として、緩やかなスロープが造られています。



萬代橋ができる 前の時代



新潟市の中心部をととうと流れる信濃川。萬代橋ができる以前の明治の初めころまでは、鉄道や自動車などの陸上交通が発達していなかったため、人や物を運ぶ主役は舟でした。信濃川の渡しも何本もあり、新潟町と沼垂町を結ぶ渡しは特に重要でした。

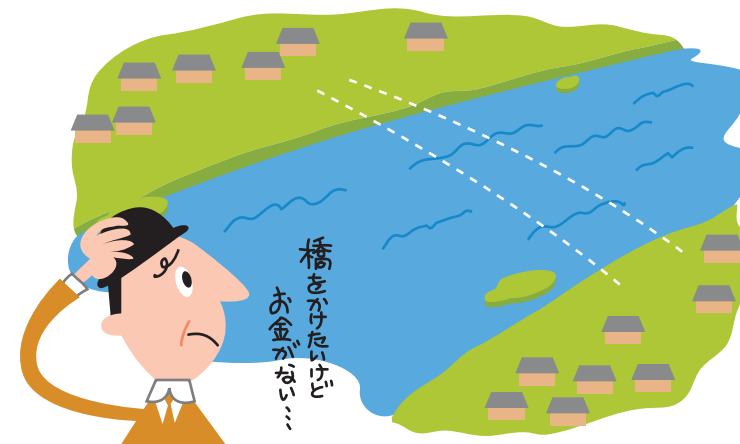
しかし、渡し舟では運べる人数や荷物の量が限られます。信濃川の川幅は、今の川幅よりはるかに広く約700mもあって、渡るのに1時間近くもかかりました。また、天候があれったり、信濃川が増水したりすると、舟で川を渡ることはできなくなりました。人々は信濃川に橋がかけられることを強く願うようになりました。

明治時代の初め、政府は国の発展のために橋をかけたり、道を造ったりすることを大いにすすめました。新潟・沼垂間に橋をかけたいという計画は、明治6(1873)年から多くの人たちが新潟県に提出しましたが、夢の実現はなかなかできませんでした。



新潟港実測図(新潟大神宮所蔵)

夢の実現へ



明治16(1883)年、新潟日日新聞社の社長、内山信太郎が新潟・沼垂間に橋をかけたいという願いを新潟県に提出しました。

それまでは「信濃川の整備をしないうちは橋はかけられない。」と言っていた県ですが、明治17(1884)年に信濃川の整備をすることが決定したので、内山信太郎の願いはかなうことになりました。

しかし、問題は橋を造るための費用です。橋を造るためには大変多くのお金がかかります。内山信太郎はあちらこちらを訪ね、お金を工面してくれる人を探しました。

そんな時、内山信太郎に協力する人が見つかりました。第四国立銀行(今の第四銀行)の頭取、八木朋直です。八木朋直は米沢藩(今の山形県)の武士だった人で、のちに新潟市長にもなりました。八木朋直は一度はお金を出すことを断ったのですが、新潟町の発展のために橋をかけることは意義のあることだと考え、お金を出すことにしたのです。

明治19(1886)年2月、内山信太郎は県から橋を造ってもよいという許可を得ました。



内山信太郎



八木朋直

最初の名前は「よろずよばし」

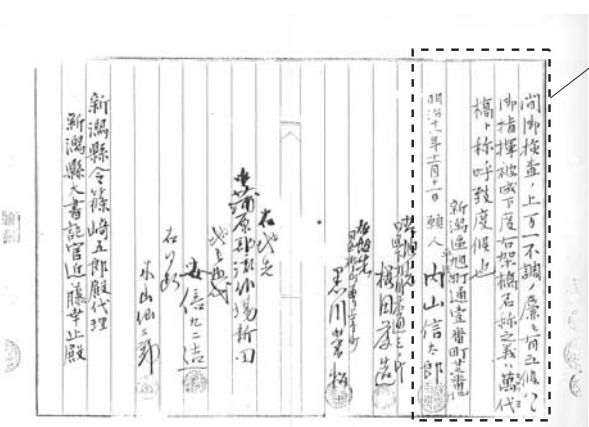


昔は「ず」とは書かずに「づ」と書かれていました

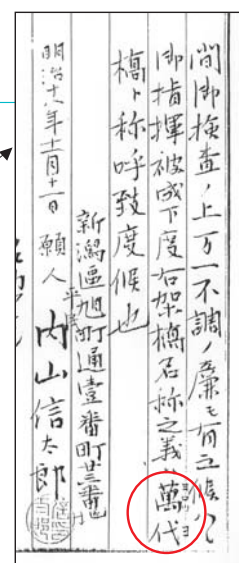
初代萬代橋ができたころは、「よろずよばし」と呼ばれていました。「よろずよ」には「いつまでも橋が続き、新潟の町が発展するように。」という意味がこめられていたということです。

明治18(1885)年、内山信太郎は、県に対して「新潟と沼垂を結ぶ信濃川にかかる橋がぜひ必要である。」という2回目の願いを提出していますが、その中にすでに「橋の名前は『萬代橋』としたい。」と書かれていました。

明治20年代の新聞記事を見ると、ほとんどが「よろずよばし」と記されています。ただし、明治24(1891)年に発行された市販の地図には、「バンダイバシ」と記されているものもあります。はっきりした理由はわかりませんが、いつのころからか、「ばんだいばし」と呼ぶのが一般的になったようです。



かきょうのぎにつきねがい 萬代橋架橋之儀二付願



このときにはもう「よろづよばし」にしたいと考えていたんだね

初代萬代橋の設計



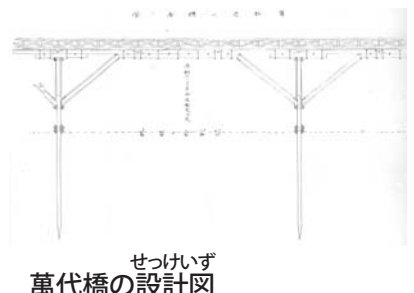
内山信太郎が県に提出した願いには萬代橋の設計図も送られていました。萬代橋の設計にあたったのは土木局という国の役所に勤めていた古市公威という人でした。古市公威は文部省(今の文部科学省)最初の留学生としてフランスで工学を学び、のちに日本初の工学博士になり、工科大学(今の東京大学工学部)の学長にもなった人です。

古市公威が設計した初代萬代橋はどのようなものだったのでしょうか。

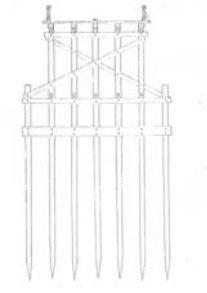
まず、橋をかける場所ですが、西詰(古町側)は今の萬代橋西詰より約30m上流、東詰(万代側)は今の流作場五差路交差点でした。

橋は計画では長さ428間(約778m)、幅4間(約7.3m)の木造橋で、橋脚の間は一部を除き12間(約22m)、橋げたから水面までの高さは3間4尺(約6.7m)でした。

川幅の広い信濃川に橋がかかるという話を聞いて、人々は「本当に完成するのか。」「大水になったら工事は終わりじゃないか。」などさまざまな不安なうわさをしていたということです。



せつけいず 萬代橋の設計図



二代目、三代目位置航空写真 白い線が当時の川幅、赤い線が初代萬代橋

萬代橋が完成!!



喜びの竣工式



萬代橋の工事は明治19(1886)年2月に始まりました。工事は順調に進み、10月初めには橋の本体ができ上がり、下旬には橋の西詰側の取り付け道路が完成しました。

また、萬代橋の竣工式(工事の完成を祝う式)が11月3日に行われること、竣工式の翌日から30日間は自由にだれでも橋を通行できることなどが10月28日の新聞広告で報じられました。

萬代橋を造るための費用ですが、計画の段階では当時のお金で24,700円ほどでした。しかし、橋の欄干や敷板の材料を高価なヒバに変更したため、予定を9,000円ほど上回る33,800円ほどになりました。

※当時は、米一俵(60kg)が1円50銭、大工の手間賃が1日16銭でした。

※100銭が1円

完成した萬代橋は、長さ430間(約782m)と計画より4m長くなりました。萬代橋は当時としては日本一長い木造の橋になりました。

竣工式は11月3日に行う予定でしたが、雨が降ったため、翌4日に行われました。最初に萬代橋を渡ったのは、西堀通に住む84才の藤田半七さんと91才の小川よしさんでした。

※長寿の方が最初に橋を渡るというのは、昔からの習わしで、完成した橋が長い間使えるようにという願いがこめられています。

「渡り初め」を行ったあと、橋の上を山車が通ったり、花火が打ち上げられたりと、はなやかな行事が行われました。

萬代橋の周辺には、竣工式を見ようとたくさんの方が集まっていました。夕方からは橋の通行が許されたため、萬代橋を渡ろうと多くの方が押し寄せました。橋は2万人でうめつくされたということです。そのため市内の旅館や料理店は満杯になりました。



初代萬代橋



初代萬代橋跡



新潟萬代橋真景



竣工式

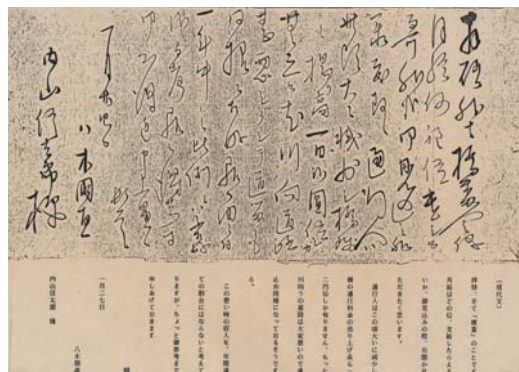
当時はお金を
払って渡る
有料橋だった?!



萬代橋は、当初内山信太郎・八木朋直の2人が共同で経営する有料橋で、1人1銭の橋銭(通行料金)を取っていました。橋の西詰には「橋番人小屋」があり、通行者はそこで橋銭を払っていました。しかし、橋の東詰が沼垂町の中心部からはなれていたことや新潟と沼垂を結ぶ渡し舟が引き続き営業していたことなどから、せっかく完成した萬代橋を利用する人は少ししかいませんでした。

明治20(1887)年の1・2月の平均通行者は、橋銭収入から計算すると1日200人程度で、予想していた人数よりも大幅に少なかったようです。橋を造るのにかかった費用や橋の修理費などを考えると、月平均100円ほどの収入では、とても苦しい経営だったようです。

橋が有料だったことは評判が悪く、「金色夜叉」で有名な作家の尾崎紅葉が明治32(1899)年に、萬代橋を渡った際に、通行料を取られたことに気を悪くしたという話もあります。



やぎともなお うちやましんたろう
八木朋直から内山信太郎への手紙



初代萬代橋

無料になった
萬代橋



明治31(1898)年に、北越鉄道(今の信越本線)が開通し、沼垂駅が始発駅となりました。それまでは、三条や長岡方面に行く場合、多くの人々は信濃川の川蒸気船を利用していました。鉄道の開通により、沼垂駅から多くの人や物が運ばれるように変わっていきました。そのため、信濃川をはさんだ新潟と沼垂をつなぐ萬代橋の重要性が増していきました。

もともと、橋が有料であることへの批判や新潟の発展のためには県が管理するべきとの人々の意見があった萬代橋でしたが、このころには、橋が個人所有であることへの疑問の声が多くなってきました。

そこで、明治33(1900)年に県が15,900円余りで買い取り、橋ができてから14年過ぎて市民が待ち望んでいた萬代橋の無料化が実現しました。



萬代橋と沼垂駅

(大日本帝国陸地測量部5万分一地形図「新潟」明治44年測図)から



沼垂駅
(柏崎市立図書館所蔵)

新潟市と ぬったり 沼垂町の なか 仲を取り持つ



明治37(1904)年、北越鉄道の新潟駅が開業し、駅と萬代橋を結ぶ道路が整備されたり、駅前には店ができました。新潟駅の乗降客は、明治38(1905)年には約24万人で、沼垂駅開業時を上回る人数でした。新潟駅の開業により、萬代橋の交通量はさらに増加していきました。

明治40(1907)年、沼垂町で大きな火事が起こりました。その時、新潟市の蒸気ポンプが萬代橋を通過して沼垂町の応援にかけつけ、消火に役立ったということがありました。新潟と沼垂は、江戸時代に、港の利益や決まりをめぐる、何度も争ってきたため、明治時代になっても決して仲がいいとはいえませんでした。しかし、このできごとがきっかけとなり、大正3(1914)年には新潟市と沼垂町が合併することになりました。



初代新潟駅



萬代橋が 焼け落ちる



明治41(1908)年3月8日、新潟の古町で火事が起きました。北西の強風にあおられ、火は東堀、本町通、上大川前通へと広がっていき、さらに、萬代橋へと燃え移る大火事となりました。木造の萬代橋は、半分以上が焼け落ちてしまい、橋としての役目を果たせなくなりました。完成してから、21年4か月のできごとでした。

この火事について、当時の沼垂町長が次のように表現しています。

「昨日まで 何ころなく渡りしに
焼けてしらるる 萬代のはし」

※「昨日まで何も感じることなく当たり前のように渡っていた萬代橋だけど、焼けてなくなってみるとありがたさがよくわかる。」という意味。



焼け落ちた初代萬代橋

二代目萬代橋が 明治42年に完成



明治41(1908)年3月8日の大火事によって、半分以上が焼け落ちてしまった萬代橋ですが、毎日多くの歩行者や牛、馬車、荷車が通り人々にとってとても大切な橋でした。

県は、大火事の翌日午前9時には下大川前と沼垂の間に舟を渡しました。渡し舟は、1日約5,000人を運ぶことができましたが、橋のように便利ではありませんでした。

そこで県は、新しい萬代橋をかける工事を急ぎました。

まず、焼け残った萬代橋の一部を使って、仮の橋を造りました。この橋は、吊り橋だったために、左側通行や馬車、荷車の通行禁止など、渡るときにいくつもの決まりがありました。

そして、吊り橋のとなりでは、新しい萬代橋の工事も進められました。

予定よりも1ヶ月早く明治42(1909)年12月、待ちに待った二代目萬代橋が完成しました。



萬代橋仮橋



仮橋を渡る時の決まりが書かれた立て札

初代の基礎杭を 活用して スピードアップ



二代目萬代橋は、長さ430間(約782m)、幅は、4間2尺(約7.9m)。初代よりも幅が2尺(約60cm)広くなりました。

初代萬代橋が大火事で焼け落ちてから、すぐに工事にとりかかることができ、予定よりも早く完成したのは、次のようなわけがありました。

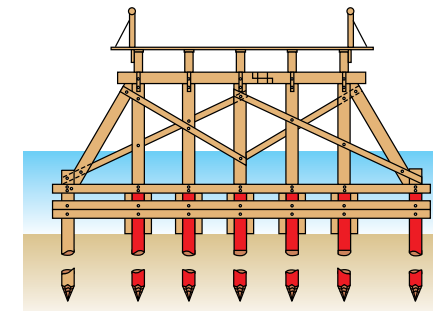
一つ目は、焼け落ちる前から、古くなっていた初代の萬代橋をかけかえる計画が進んでいたことです。県では、設計が進み、橋脚の杭がどのくらいの重さにたえられるかについての調査も行っていました。

二つ目は、初代の基礎杭をそのまま使ったことです。杉の丸太(直径40cm・長さ15m)で作られた基礎杭は、二代目萬代橋もしっかりと支えました。

※平成8(1996)年6月に万代クロッシング(地下横断歩道)建設工事の場所から、初代・二代目萬代橋を支えた基礎杭が発見されました。橋の様子を知るための、大切な資料として現在万代クロッシングに展示してあります。



発見された杭



萬代橋断面図

はってん 新潟市発展の きっかけに



大きな信濃川をはさんだ新潟市と沼垂町は、萬代橋がかけられてから、行き来が大変便利になりました。

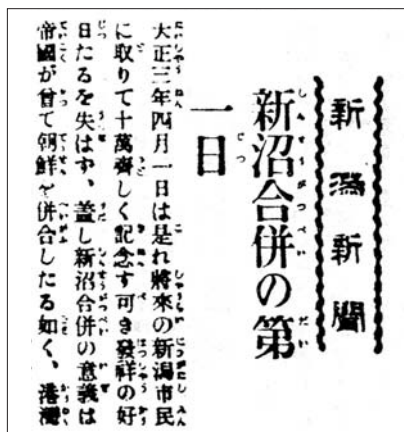
そのため、沼垂町からは、役所や多くの会社、工場、学校などが集まる新潟市へ、新潟市からは、沼垂町にある新潟駅に向かって人や物の行き来がとても増えました。

萬代橋は、新潟市と沼垂町を人や物を深く結び付ける役目を果たし、この後、大正3(1914)年に新潟市と沼垂町は合併しました。合併した後の新潟市は、港を大きくしたり、新しい鉄道や道路が開通したりすることにより、大きな都市へとなっていました。

このように、日本一長い木造の萬代橋は、新潟市を発展させるきっかけとなりました。

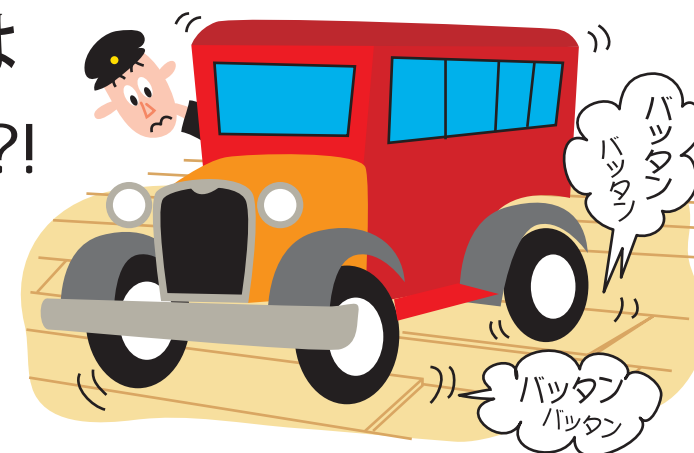


ぬつたりがっぺいぬつたり
新潟沼垂合併沼垂全図



ぬつたりがっぺい
沼垂合併記事

二代目萬代橋は 「バツタン橋」?!



二代目萬代橋ができたところに、橋を通ったのは、歩行者や人力車、牛、馬車、荷車などでしたが、およそ10年後には多くの自動車を通るようになりました。

大正11(1922)年には、新潟市は、全国16位の人口になり大きく発展しました。多くの市民が利用するようになった車体を赤くぬった「赤バス」が萬代橋を行き来し、大切な交通手段となりました。

この赤バスが橋を渡るたびに、橋のしき板をはね上げて、バツタン、バツタン、と音を出しました。このことで、萬代橋には、「バツタン橋」というあだ名がつけました。

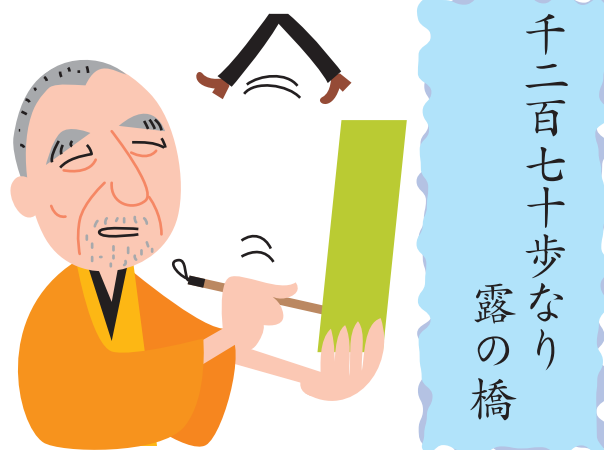
自動車が交通の中心になってきたことで、木造の萬代橋は急にこわれるところが多くなったり、古くなって直したり、取りかえたりしなければならなくなってきました。

交通の中心が、人力車や牛、馬車などから自動車やバスに変わったことで、木造の橋からもっと強い橋にかけかえる必要がでてきました。



二代目萬代橋

「千二百七十歩 なり露の橋」



千二百七十歩なり
露の橋

「千二百七十歩なり露の橋」

この俳句は、大正13(1924)年9月11日、新潟を旅行中の俳人高浜虚子がよんだものです。

信濃川に近い旅館に泊まっていた高浜虚子が朝早く散歩に出て、信濃川の川岸を歩いたり、萬代橋を渡ったりしてよんだ句です。

このころは、信濃川の川幅が現在のおよそ3倍あったので、そこにかかる萬代橋を渡るだけでも10分以上かかったと思われます。その橋の長さを、高浜虚子は歩数で表現しました。

この「露の橋」の句碑は現在、川端町6丁目の萬代橋西詰にあります。高浜虚子はこの時、次の三句もよんでいます。

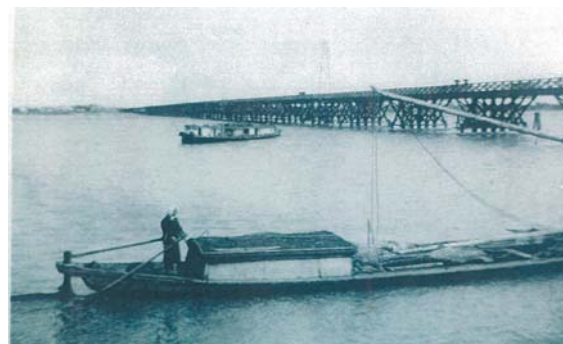
「岸に積む荷物も船も露の朝」

「岸に積む材木露の流れけり」

「船稀に秋の大河の流れけり」

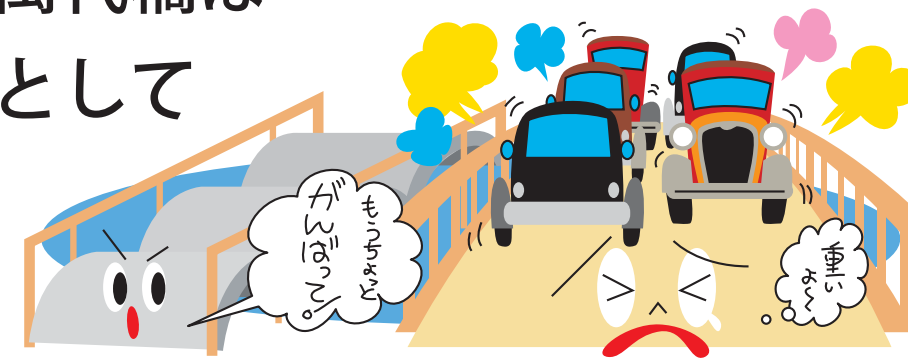


高浜虚子の句碑



二代目萬代橋

三代目萬代橋は 永久橋として



人が増え交通が盛んになるにつれ、萬代橋は、東新潟と西新潟との人や物の交流を支え、また港や駅、工業地などをつなぐ大切な生命線となっていました。将来も、新潟市にとって萬代橋は重要になってくることははっきりしてきました。

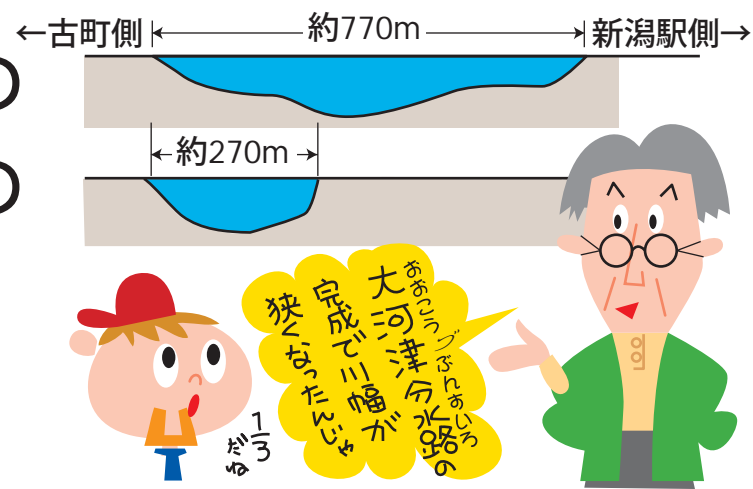
そのため、昭和2(1927)年7月に三代目萬代橋へのかけかえ工事が始まり、昭和4(1929)年8月に橋の長さ170間(約309m)の萬代橋が完成しました。この三代目の萬代橋は永久に使えるものになるように、鉄筋コンクリートで造られ、6連アーチ形式の橋になりました。

萬代橋の建設には、総工費約240万円が使われました。その240万円という額は、当時の国の道路予算約350万円の約70%、新潟県の予算約1,139万円の約20%にもあたる大きなものでした。大正から昭和時代にかけては、お金のない時代でした。しかし、その中でも、これだけ多くのお金が使われて萬代橋が造られました。萬代橋のかけかえがいかに重要で、しかも期待が高かったのかがわかります。



完成間近の三代目萬代橋(左)と二代目萬代橋(右)

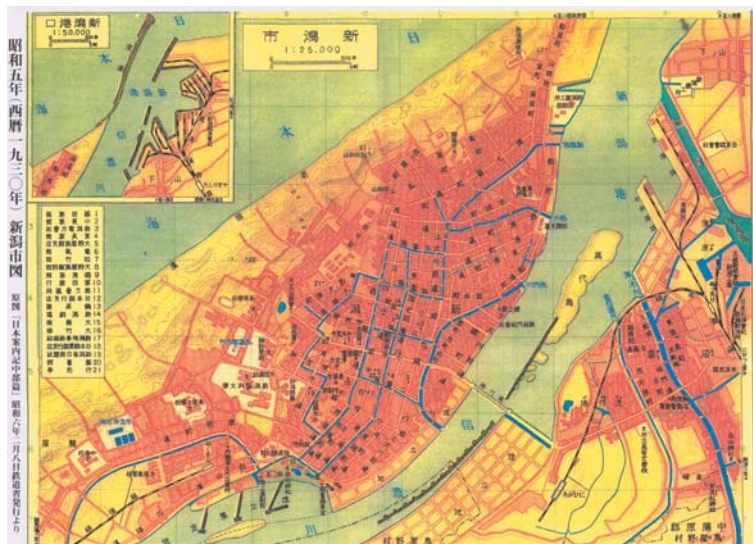
三代目萬代橋の 長さは二代目の 半分以下？



二代目萬代橋は、長さ約782mでした。三代目萬代橋の長さは約309mとそれにくらべて半分以下です。これは、大正11(1922)年8月に大河津分水路が通水したことにより、大河津分水から新潟市までの信濃川の水量が減少し、信濃川の川幅が約770mから約270mへと約3分の1の長さになったためです。

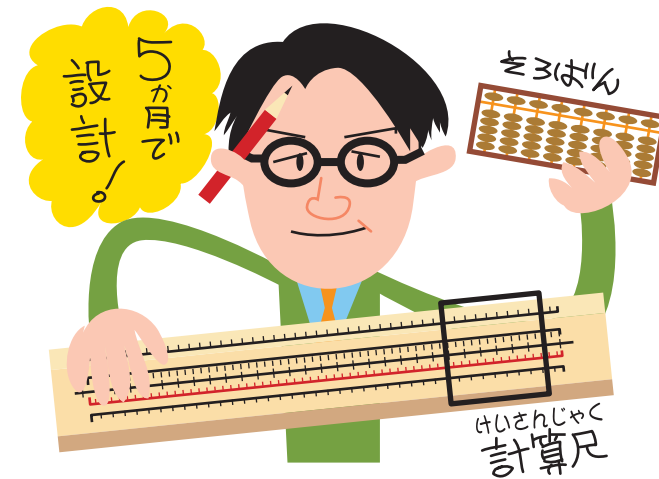
このように川幅がせまくなったことで、橋の長さが短いものでよくなり、造るためのお金は少なく済み、また、鉄筋コンクリートの6連アーチ形式の橋を造ることが可能となりました。

もし二代目と同じ長さの橋を鉄筋コンクリートで造ろうとすると、今の萬代橋はできなかつたかもしれません。



昭和5年新潟市図

三代目萬代橋の 設計者は24歳の 青年技術者



三代目萬代橋の設計をしたのは、福田武雄という技術者でした。その時、福田武雄は、まだ24才という若さでした。福田武雄は、当時日本で橋を造る技術者の中で指導的立場にいた田中豊の指示により、萬代橋の基本の計画、構造の計算、設計図の作成など大部分をほぼ一人で行いました。

福田武雄が残した昔の資料から、萬代橋のアーチの高さの数値を何度も変えて、左右のアーチに働く力を釣り合わせるための計算が根気よく繰り返されたことがわかりました。今のように、コンピュータが発達している時代と違って、そろばんと計算尺などの昔の道具に頼るしかない時代でしたが、大正15(1926)年6月からわずか5ヶ月で設計を完成させました。

いかに素晴らしい知恵を集めて計画したとはいえ、ものすごく努力が必要だったことがうかがえます。



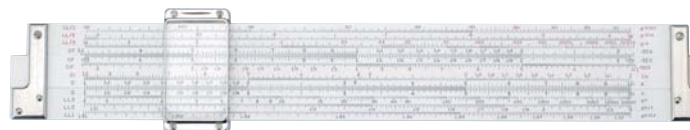
田中 豊



福田 武雄

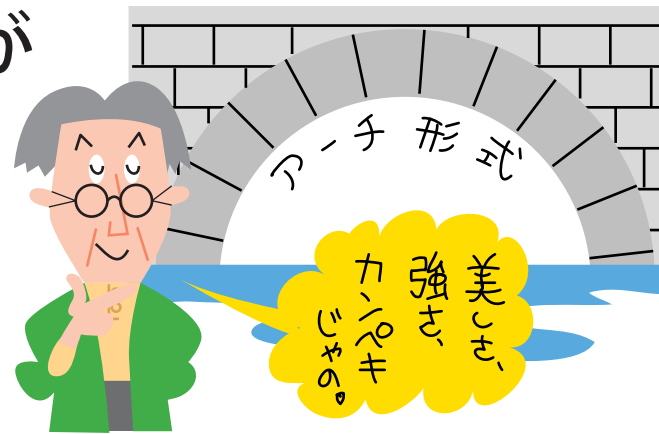
■田中 豊/明治21(1888)年～昭和39(1964)年
長野市出身。関東大震災後、隅田川の多くの橋を設計しただけでなく、優秀な橋の技術者を養成するなど業績は量り知れない。

■福田 武雄/明治35(1902)年～昭和56(1981)年
大阪市出身。大正15年に東京帝国大学助教授となり、萬代橋を設計。わが国の土木工学全般の発展に尽力した。



計算尺 表と裏に12個ずつメモリがあり、まん中の尺を左右に動かして計算します。かけ算、わり算のほか、三角関数などのむずかしい計算もできます。

なぜアーチ形式が 採用されたのか



萬代橋は、鉄筋コンクリートで造られたアーチ形式の橋です。これは、美しさとじょうぶさを同時に考えて造られたからです。大正時代の半ばころになると、じょうぶさという機能面だけでなく、周りの景色に合わせた橋の美しさも設計の中に取り入れられるようになりました。日本海を望む信濃川河口の雄大な風景には、落ち着いて堂々とした感じとスッキリとした軽快さをもった橋であることが必要とされました。

この二つの条件を両立させるための知恵と技術を集めて造られたのが萬代橋です。アーチの一番上の厚さをできる限り薄くしたり、アーチの大きさを少しずつ変化させることで安定感とリズム感のある美しい橋となりました。

また、当時、関東大震災の直後であったため、地震に強いことが求められました。関東大震災の時に、東京の日本橋や二重橋などのアーチ橋に被害が少なかったことなども萬代橋がアーチ形式になった理由です。

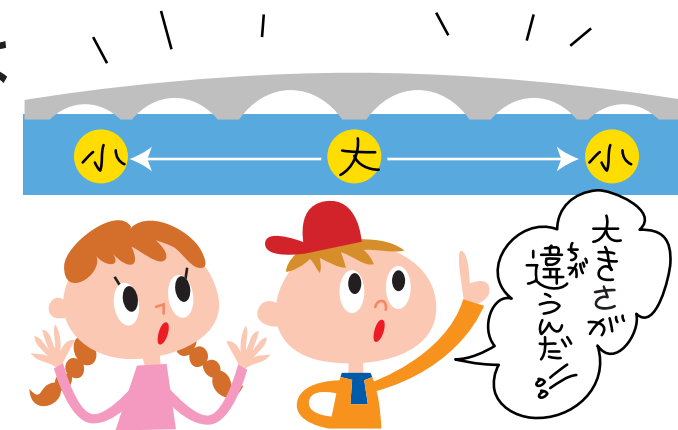


にほんばし
日本橋



にじゅうばし
二重橋

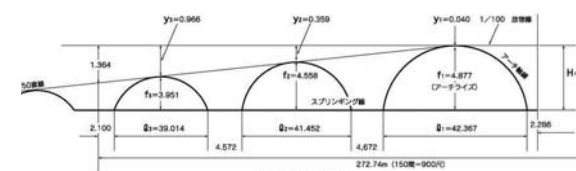
アーチの大きさは みんな 同じではない



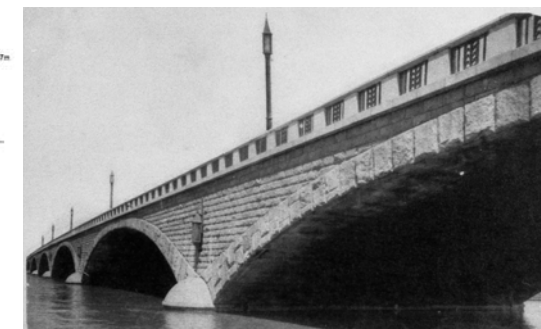
萬代橋は、アーチ形式の橋として美しい曲線を描いています。アーチの数は、6つありますが、これらのアーチはすべて同じ大きさではなくて、中央のアーチから両岸に向かってだんだん小さいアーチになるように造られています。こうすることによって左右のアーチが互いに迫り合って、橋全体に安定感とリズム感をもたらしています。それと同時になめらかな曲線を描くことより、柔らかな景観となるように考えられています。

設計の初めのころには8つのアーチを考えていましたが、アーチの大きさを日本一大きくすることによって、数を6つに少なくして全体をすっきりした感じにまとめることができました。

萬代橋はもともとの自然の美しさを傷つけるどころか、新潟の街と川と空とのバランスがとれた新たな美しい景観を創り出しています。

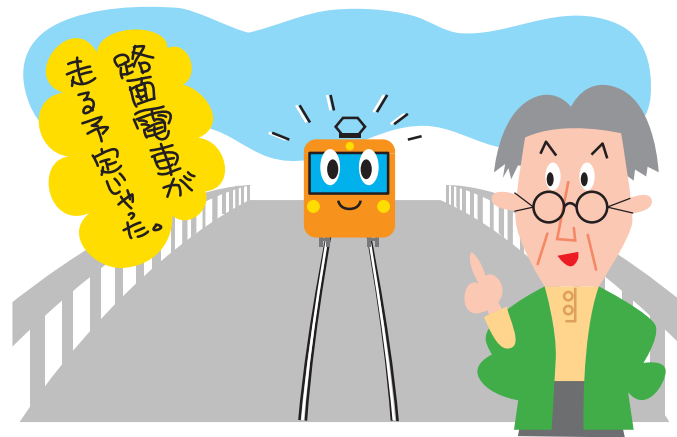


せつけいきほんこうぞうず
設計基本構造図



萬代橋のアーチ

萬代橋には 路面電車が 走る予定だった



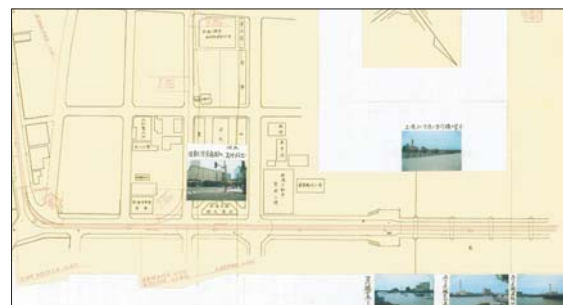
当時は新潟駅から萬代橋、^{まさや こうじ ひがしなかどおり きゅうけんちよう} 榎谷小路、東中通を^{きゅうけんちよう} 通って旧県庁(今の市役所)まで路面電車を通す計画がありました。

そのころは、全国的に路面電車が町の交通の中心になるとして注目されていました。もちろん、新潟市にも路面電車が中心になるという考えが強くありました。

そのため、新しい萬代橋には橋の中央に^{きどう} 軌道(電車の線路)を通し、それをはさんで両側に車道、その両側に歩道^{つく} を造ることが計画されていました。しかし、萬代橋の完成が近づくころには、自動車が交通の中心になり始めました。

結局、^{しきん} 資金が多く必要なことから、路面電車を通すことができませんでした。軌道を通す予定だったところは車道になり、路面電車のかわりにバスが通り、^{げんざい} 現在のようになっているのです。

※ 現在の萬代橋の交通量は大変多くなっています。多くの自動車が通行できるのも、萬代橋に軌道の幅^{きどう はば} がとってあったためといえるでしょう。



^{きどう} 新潟市内軌道計画の平面図



^{きどうじき} 道のまん中のジャリ部分が軌道敷

工事の総指揮者、 まさ こじゅうぞう 正子重三



萬代橋のかけかえ工事を担当する事務所長に任命され、工事の指揮をとったのが正子重三です。

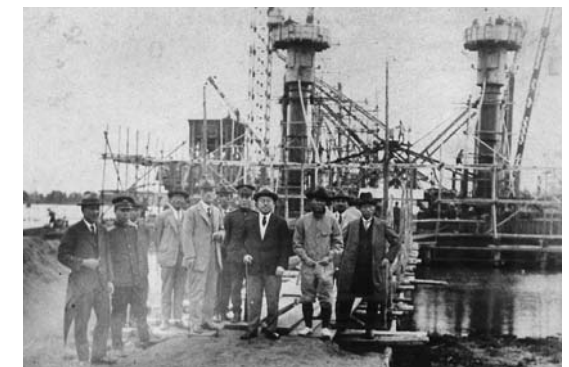
^{まさ こじゅうぞう} 正子重三は明治20(1886)年に岡山県英田郡に生まれました。少年時代にアメリカに渡り西シアトル高等学校、ワシントン州立大学土木工学科を卒業しました。

^{まさ こじゅうぞう} 正子重三は、^{かんとうだいしんさい} 関東大震災の次の年、大正13(1924)年、アメリカ人技師の指導のもと、^{くうきせんかんこうほう} 空気潜函工法を用いて東京の隅田川にかかる^{えいだいばし} 永代橋、^{きよすばし} 清洲橋などの工事にあたりました。^{まさ こじゅうぞう} 正子重三はその後、萬代橋かけかえ工事を担当することに決まりました。萬代橋は、日本人だけで^{くうきせんかんこうほう} 空気潜函工法を行った最初の工事です。

その後も^{まさ こじゅうぞう} 正子重三は、東京都隅田川の^{すみだがわ} 吾妻橋、^{あずまばし} 大阪府新淀川^{おおさかふしんよどがわ} の^{じゅうそうばし} 十三橋、^{みえけん} 三重県の^{いびがわ} 揖斐川と^{ながらがわ} 長良川にかかる^{いせ おおはし} 伊勢大橋などの^{くうきせんかんこうほう} 空気潜函工事を手がけ、その一生を日本の^{くうきせんかんこうほう} 空気潜函工法の発展につくした^{ぎじゅつ} 技術者です。

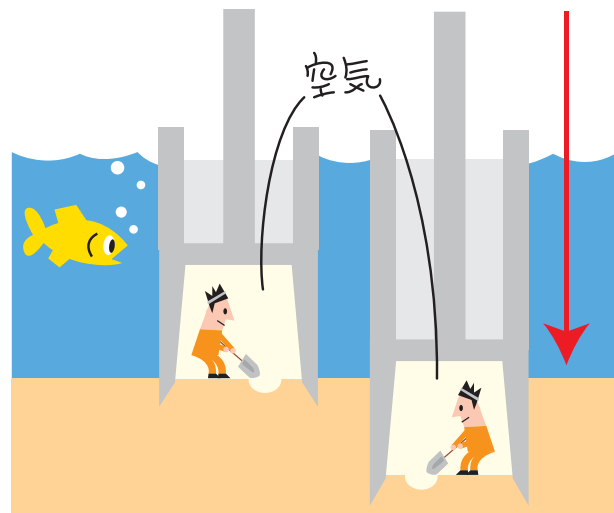


^{まさこじゅうぞう} 正子重三



当時の様子

くう き せんかんこうほう
空気潜函工法
 とは？

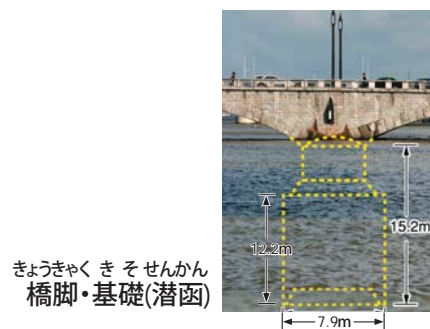


萬代橋の工事は、コンクリート製の箱(潜函)を川底にしずめ、土を掘りながら基礎を造る工法がとられました。これが空気潜函工法です。

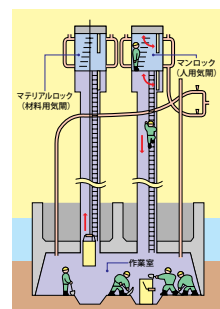
萬代橋で使用した潜函のうち、一番大きいものは幅7.9m、長さ26.9m、高さ12.2mで、これを水面の下15.2m(5階建てのビルに相当する大きさ)にしっかりと据え付けます。

空気潜函工法とは、水の中にコップを逆さにしても空気が入るため水が入ってこないという原理を使ったものです。鉄筋コンクリート製の箱を川底にしずめ、水圧と等しく圧縮した空気を送りこんで水が入ってこないようにします。人間がその中に入って川底の土を掘り下げれば、箱は重さで地中にしずんでいきます。目標の深さまでしずんだ後、箱の中にコンクリートをつめます。これが橋にかかる力を支える基礎となり、その箱の上部をつぎ足して行って、橋脚ができるのです。

※現在では、この空気潜函工法はニューマチックケーソン工法と呼ばれ、萬代橋のほか柳都大橋などにも使われています。



きょうきやく きそ せんかん
 橋脚・基礎(潜函)



くうきせんかんこうほうず
 空気潜函工法図

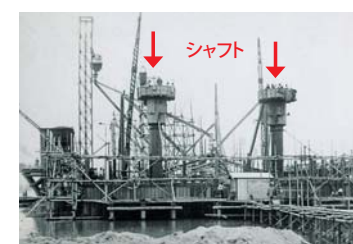
毎日7, 8人の
 ししょうしゃ
死傷者が…？



工事が始まってから、わずか2か月半の間に、現場の様子は大きく変わりました。川の上に足場が造られ大きなクレーンが置かれ、しずめられた潜函からはシャフト(人や材料を中に運ぶための筒)が突き出ています。多くの複雑な機械が置かれ、配管や配線もあちこちに見られました。

市民も始めは、めずらしさと好奇心で足を止めて見ていましたが、次第に異様な様子に思えてきました。特に、作業員がシャフトから川底に入っていく様子を見て、市民はおそろしさを感じていました。「箱の中に入ったら、二度と帰れない。毎日7,8人の死傷者が出ている。」といううわさが流れ始めたそうです。

うわさが広がり困った工事現場では、工事現場の様子を知ってもらおうと、新聞記者に潜函工事を見学してもらおうことにしました。実際に工事の様子を見た記者の一人は、「30分や1時間いだけで潜函工事は絶対安全だと言うことはできない。けれど、『1日7,8人も死傷者が出る』などと言うのは、うわさでしかない。」(新潟新聞・昭和2(1927)年12月12日より要約)と新聞に書いています。この記事により、うわさは次第におさまっていききました。



せんかん つ
 潜函から突き出たシャフト



げんば
 工事現場の様子

世界一の速さで 工事が進む



潜函工事は西詰の橋脚から順番に行われ、第1号の潜函工事は、昭和2(1927)年9月30日に開始されました。始めは工事全体が1年かかる予定でしたが、最後の第7号潜函までの工事をわずか5か月で終わることができました。

第1号潜函は14日間、第2号潜函は8日間で完成しました。1日最高2m、平均1mの速さで潜函をしずめることができたのです。1日平均390m³(大型ダンプ78台分)の土砂を掘った実績は、当時の世界記録であったといわれています。

しかし、工事はすべて順調に進んだわけではありませんでした。川底から4.6mくらいは潜函の重さでしずみましたが、それより下へはなかなかしずまなくなりました。この問題に対し、技術者たちは、潜函の中の空気圧を下げ、しずみやすくさせるといった減圧沈下の方法をとって工事を進めました。

このような工夫をして、潜函工事を5か月で終わるといえる素晴らしい成果を生むことができました。これは、東京都隅田川での経験と技術が、最高の状態で萬代橋の建設に発揮されたからだといえます。



萬代橋で使用された潜函

きびしい 真冬の工事



萬代橋の工事の中でもう一つ注目すべき点は、真冬にもコンクリートの工事を行ったことです。真冬の期間を含めて8か月間工事は行われました。その当時、冬の間はコンクリートを使った工事をできるだけ行わないようにしていました。それは、コンクリートが固まりにくく、じょうぶなコンクリートが作りにくい、工事現場が安全でない、お金がかかるなどの理由からでした。この年は特に寒さがきびしく、強い風と雪が工事を難しくしました。

このきびしい天候の中で、萬代橋の工事が進められたのは、工事にたずさわった人の努力や工夫があったからです。萬代橋のコンクリートの強さの秘密は、セメントやそれに混ぜる水の量、練るときの温度、型わくの取り外しと清掃など、工事にたずさわった人が、何度も訓練を繰り返し、注意深く作業を進めたおかげなのです。



真冬の工事現場

予算の節約で、 表面を御影石に



当初萬代橋の表面は、コンクリートの予定でした。しかし今は、外側の壁、欄干などが御影石できれいにかざられています。実は、空気潜函工事で掘り出した砂が良い砂だったため、コンクリート用の砂に再利用できたのです。そのため、他の場所から砂を運ぶ必要がなくなり、約10万円もの予算の節約ができました。

この節約された約10万円を、萬代橋の景観のために使用することについて、国は補助金を出していることもありすぐには賛成しませんでした。また、県も財政は豊かではありませんでした。あえて約10万円を景観のために使うことにし、じょうぶな御影石が使用されました。

こうして、萬代橋は、景観を考えた美しい御影石でかざられた橋に仕上がりました。



ほりだされた砂



大にぎわいの 竣工式



萬代橋が日に日に橋らしい形になってくると、完成を待ち望んでいた市民の間にもお祝い気分が盛り上がり始めました。竣工式の時には、礎小学校を会場に萬代橋竣工記念物産展覧会が開かれ、連日大勢の見物客が訪れました。門には大アーチ、校舎には万国旗がたれ下がり、夜になるとアーチ燈に灯りがつき展覧会気分を盛り上げました。

そして、フィナーレをかざったのは昭和4(1929)年8月23日に行われた萬代橋の渡り初めでした。600名ほどの参加者のほか、この日を待ちに待った市民が信濃川の川岸に集まりました。

三松県知事が紅白のテープを切って川上土木課長、正子重三技師、三代夫婦三組(大田家、坂井家、近藤家)の順で渡り初めが始まり、その後大勢の市民も橋を渡りました。新しい新潟のシンボルとして生まれ変わった萬代橋を一步一步確かめるように歩いていました。

新しくなった萬代橋を一目見ようと新潟市近くの市町村からも連日多くの人々が訪れたということです。



テープカット



わたぞり初め

萬代橋から 花火が 見られないのは?



毎年8月に行われる新潟まつりのフィナーレをかざるのは花火大会です。でも、萬代橋の上で立ち止まって花火を見ることができないのはなぜでしょうか？

それは次のような痛ましい事故があったからです。

昭和23(1948)年8月23日、この日は市民が楽しみにしていた花火大会が行われた日です。信濃川の川岸だけでなく、できるだけ近くで花火を見ようと萬代橋の上にもたくさんの人が押し寄せました。花火が打ち上がるごとに、大勢の人が橋の欄干に寄りかかって見ていました。

何回か花火が打ち上がった時、とつ然、欄干が人とともにくずれ落ち、大勢のぎせい者が出ました。戦争中に鉄の材料を取り外したため欄干が弱くなっていたことが原因で、大勢の見物客の力にたえきれなかったのです。

それ以来、新潟まつりの花火は、萬代橋の上に立ち止まって見られなくなりました。



新潟まつり花火大会

にいがたじしん 新潟地震にも たえぬいた強さ



昭和39(1964)年6月16日、マグニチュード7.5の大地震が新潟市をおそいました。この地震で、多くのコンクリート製の建物が倒れたり、石油タンクが爆発し火災が発生したりしました。また、道路は地割れや陥没などで通れないところもありました。

完成してわずか半月の昭和大橋は、橋げたが完全に川に落ち、通行ができなくなりました。八千代橋も傷みが激しく車の通行は不可能となりました。

そんな中で萬代橋は、両岸の取付部分に大きな傷を受けたものの、6つのアーチの部分はほとんど被害がありませんでした。そのため萬代橋は、応急復旧することで車両通行が可能となり、新潟市民へ物資を補給する際の災害復旧に大きく役立ちました。

新潟地震でも、ほとんどこわれなかったことから、萬代橋の強さがあらためて証明されました。

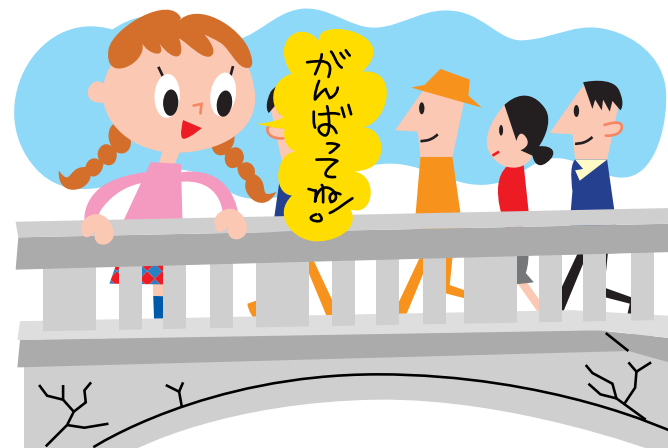


地震直後の萬代橋



くずれ落ちた昭和大橋

じしん 地震によって きず 受けた傷



じしん
新潟地震によって萬代橋が落ちて、通行できなくなることはありませんでした。きず
傷は受けていました。

特に取付道路や橋台の部分の道路にひび割れが起きたり、ほそう
舗装が盛り上がりしたりしました。また、かべ
壁に裂け目もできました。その裂け目は数10cmから1mにもおよび、そこから土
砂がこぼれ出て道路が陥没しました。

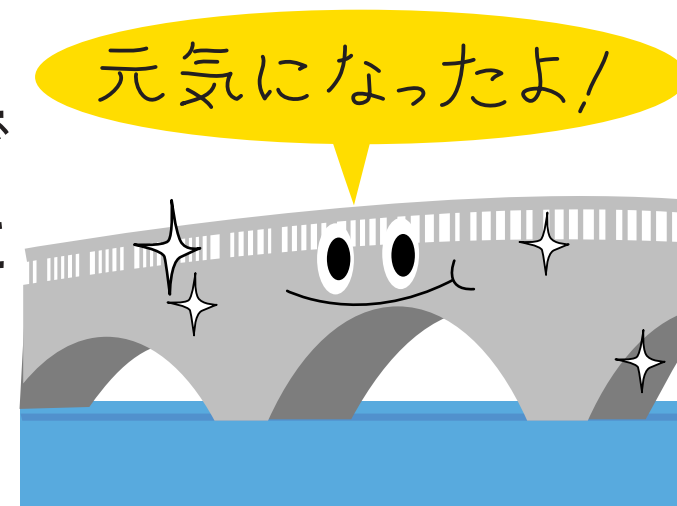
下流部の欄干もこわれて全部落下しました。またアーチ中央の下
の面には細かいひび割れが多数見られ、鉄筋がむき出し
になっているところもありました。

このような傷を受けながらも萬代橋は、その後の交通による
重さにたえ、市民の生活をささ
支えました。



そんしょう
損傷した萬代橋取付部

ほんかくふっきゅう 本格復旧工事で もっと強い橋に



じしん
地震の後、何とか通行できた萬代橋でしたが、元通りにする
工事が必要でした。兩岸の取付道路や多くの場所が傷んで
いたからです。そのころ萬代橋は一日約4万台もの交通量が
あったので、一日も早く直す必要がありました。

じしん
地震直後の6月16日から直ちに応急復旧の工事に取りかかり
ました。まず、かんぼつ
陥没した取付道路から工事を始めました。さらにアーチをほきょう
補強する工事も行われました。

萬代橋の本格的な復旧工事は、昭和39(1964)年11月から翌
とし
年の5月までの7か月間行われました。

まず最初に、橋の両側に仮の橋をつく
造りました。その仮の橋に車や人を通しながら萬代橋の工事を進めていきました。多
くの人々がたずさわる大工事でした。

この工事で左右兩岸のアーチ部分がかいぞう
改造されたりほきょう
補強されたりして、前よりもさらに強い橋になりました。このかいぞう
改造により、萬代橋の長さは約2m短くなって現在の306.9mになりました。



かり
仮橋



ふっきゅう
復旧工事中の萬代橋

萬代橋の安全は 常にチェック！



萬代橋が新潟の重要な道路としての役割を果たすためには、今までと同様に安全性を保っているか調査したり、傷んだ所を直したりするなど、常にきめ細かな管理が必要です。

昭和39(1964)年の新潟地震以後、萬代橋が十分な安全性を保っているかを確認するために行った調査を整理してみました。

昭和45(1970)年

萬代橋がどの程度変形し、どの程度安全性を保っているかを調査。

昭和48(1973)～現在

萬代橋の変形の進み具合を調査。

昭和54(1979)～昭和55(1980)年

萬代橋の耐力と安全性をくわしく調査。

耐力(どのくらいの重さを支えることができるか)と安全性の調査では、橋の上に20トンのトラック5台を並べ100トンの重さかけた場合、橋がどのような動きをするのか調べました。結果は十分に安全性が確認されるものでした。また、橋の上の測定点(橋の動きを測定するための目印)の変化の様子を定期的に測定し、安全性の維持に努めています。



たいかりよくちょうさ
耐力調査



そくていてん
測定点



そくていてん
測定点アップ

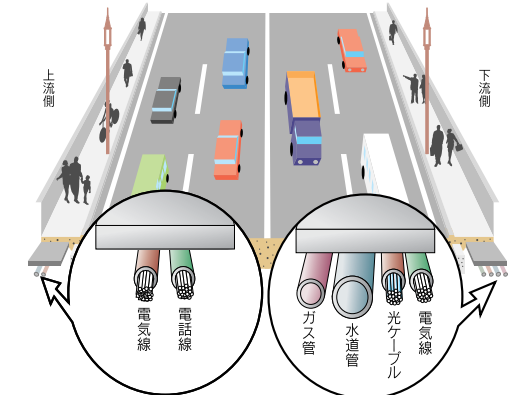
歩道の下には ライフラインが



萬代橋の両側にある歩道の幅は、4.0mあります。歩道は歩行者が安全に通れるように、構造に十分な配慮がなされています。

ふだん、わたしたちが歩道を通るときは何も見えませんが、歩道の下には、わたしたちの命をつなぐライフライン(電気線・ガス管・水道管・電話線など日常生活に必要な施設)が通っています。萬代橋は、建設当初から現在のような便利な社会になることを十分に考えて造られたのです。

これらのライフラインがなくなると、電気・ガス・水道が使えず、電話が繋がらないなど非常に不便になってしまいます。萬代橋は、交通以外の見えない部分でも、わたしたちの生活を支えているのです。



萬代橋のライフライン

はしづめ
橋詰の広場は
多目的空間

信濃川も見て
いい気分



オープンカフェ
にもなるよ

はしづめ けんせつ
萬代橋の橋詰(橋のもと)には、建設当初から広場がありました。これは、次のような目的で設置されたものです。

- 1 仮橋・迂回路を設置する場所(実際に、昭和39(1964)年の新潟地震の時には、仮橋が造られ使用されました。)
- 2 災害時・緊急時に避難する場所(交通事故、火災などの緊急時に、避難や救助の場所としても利用できます。)

その後、昭和45(1970)年と昭和52(1977)年には、植樹が行われポケットパークが、昭和54(1979)年には、ホテルの前庭と一体となる小空間が造られ、人々に親しまれていました。平成16(2004)年の重要文化財に指定される際には、造られた当時の姿を参考にオープンスペースが復元されました。現在は市民の憩いの場であり、いろいろなイベントを開催したり、オープンカフェに使われたりするなど開放的な空間として多目的に活用されています。



けんせつ はしづめ
建設当初の橋詰広場



ポケットパーク



オープンカフェ

萬代橋の色は
季節によって
変わる?!



お金を出し
あったのよ

昭和60(1985)年8月の新潟まつりから、萬代橋のライトアップが始まりました。これは、初代萬代橋ができて百周年の記念事業として実現されたもので、萬代橋を夜の照明できれいにかざろうとする事業でした。

夏の萬代橋は、日没(18時)~22時まで涼しげな青白色で照らされ、冬の萬代橋は、日没(17時)~22時までやや暖かみの感じられるオレンジ色にライトアップされることになりました。※平成16(2004)年8月まで

このライトアップを行うには、昭和60(1985)年「萬代橋の百周年を考える会」が、「一人百円募金」を市民に呼びかけ、企業の協力などもあり、実現しました。

この市民の参加による萬代橋のライトアップの事業は、市民と国などの公共団体の協力があって実現したことであり、この事業に対して、建設大臣から「第1回手づくり郷土賞」が贈られました。このことは、萬代橋が新潟市民から特に愛されていることを全国に知らせることになりました。



ふるさと めいぼん
手づくり郷土賞の銘板



ライトアップ(夏)



ライトアップ(冬)

萬代橋は チューリップ橋?!



新潟市の「市の花」は、チューリップです。毎年4月中旬になると、赤・白・黄色の三色のチューリップが、新潟市のシンボルである萬代橋に色とりどりにたくさんかざられます。

(新潟市都市緑化推進協会主催)

これは、昭和61(1986)年4月に市内幼稚園児・市民団体により育てられたチューリップをもとに実施されたチューリップフェスティバルが始まりました。このフェスティバルは、ライトアップと同じように初代萬代橋ができて百周年の記念事業として始まり、平成16(2004)年で19回目を迎え、年々チューリップの数は増えています。

現在では、市民・市内の学校・企業など270団体が秋から球根を育て、その数は22,000本にもものぼります(平成16年4月現在)。そのため、萬代橋などのほかに、やすらぎ堤や榎谷小路、東大通などにもかざられるようになり、チューリップの輪はどんどん広がっています。



チューリップフェスティバル

萬代橋の負担を 軽減する 柳都大橋



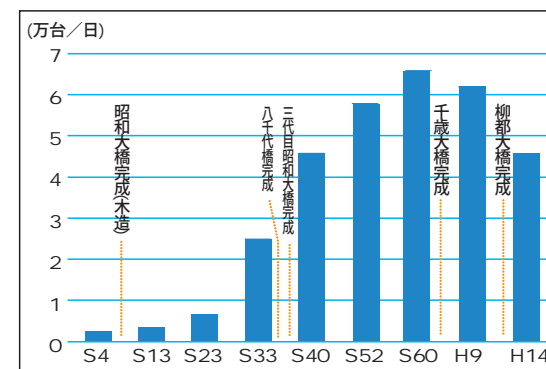
信濃川の兩岸を結ぶ手段として、萬代橋は大きな役割を果たしてきました。多くの利用にともない交通量も増え、特に通勤・通学時間帯の渋滞が問題となってきました。そのため、交通渋滞を減らし市街地中心部へのアクセス性の向上を考え、萬代橋の下流に平成14(2002)年5月19日柳都大橋が開通しました。

柳都大橋の開通によって交通量は分散され、渋滞や混雑も減り、バスや自動車の走行時間が短縮されました。

<交通量の変化> 萬代橋では交通量が28%(18,400台/日)減少しました。

<渋滞・混雑の変化> 萬代橋では、朝夕の渋滞が510mから150mに減り、周辺道路でも同様の変化が見られました。

<走行時間の変化> 交通量が減少し、渋滞が減ったことにより、走行時間が短縮されました。



萬代橋自動車交通量グラフ



りゅうとおおはし
柳都大橋

萬代橋 改修工事で さらに美しく



萬代橋に市民の 灯がともる!!



平成16(2004)年、三代目萬代橋ができて、75年が過ぎました。この年、現在の萬代橋を75年前の橋ができた当時と同じ姿に復元する改修工事が行われました。この改修工事では、萬代橋の機能を充実させ、さらに通行しやすくしました。

～改修の主な内容～

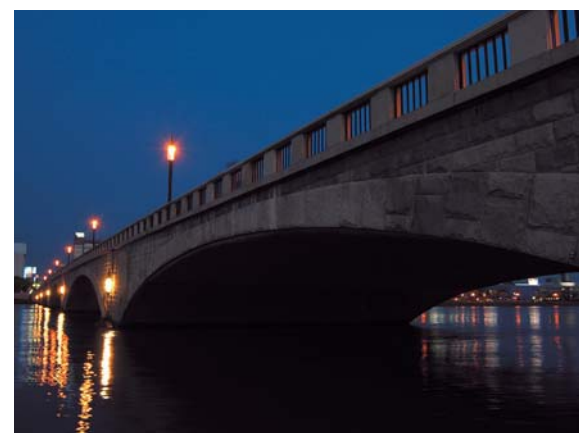
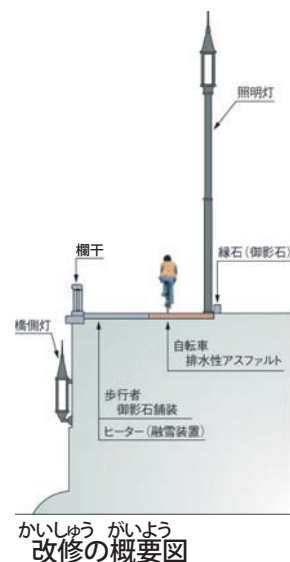
<照明灯・橋側灯> 照明灯は、車道と歩道の間^{せっち}に設置し、橋の側面には橋側灯(橋の脇に付いている照明灯)を取り付け建設当初の姿に復元しました。

<欄干> 損傷している石材を取り替えました。

<歩道> 歩道は、歩行者部分と自転車部分を分けて、安全に通行できるようにしました。歩行者部分は、御影石を敷き、ヒーター(融雪装置)を設置しました。自転車部分は、水はけの良い舗装にし、欄干からはなしたことで転落の危険性を低くしました。

改修工事が行われることが決まると、市民からの「萬代橋ハートフル募金」で、萬代橋の橋側灯の復元に協力するために「萬代橋復元プロジェクト」ができました。この「プロジェクト」では目標額を2,000万円と設定し、4月から募金を開始しました。多くの市民、企業からこの「プロジェクト」への賛成の意見とともに募金が集められ、最終的には約1,800万円もの金額になりました。萬代橋の10基の橋側灯の一部がこの募金により造られ、平成16(2004)年8月に完成しました。36ページの写真とこのページの写真を比べて、ちがいがわかりますか？

照明灯・橋側灯は、当時の素材にもこだわり、南部鑄物を使っています。当時の材料で、当時のままに復元された萬代橋。これからも市民に愛され続けることでしょう。



灯がともる橋側灯



橋側灯アップ

市民の力で国の 重要文化財に



萬代橋は、20年ほど前から、春には色とりどりのチューリップでかざられ、夜には美しい光でライトアップされるようになりました。このように、新潟市民に親しまれ愛され続ける萬代橋を、これからもずっとそのままの姿で残したいという願いを、多くの市民がいただくようになりました。

平成15(2003)年10月30日、20以上の市民団体から新潟市と国土交通省新潟国道事務所へ、「萬代橋の景観保全についての要望書」が出されました。これを一つのきっかけとして、平成16(2004)年7月6日、ついに萬代橋は国の重要文化財に指定されたのです。

8月21日には盛大にお祝いの記念セレモニーを行い、関係者や多くの市民でにぎわいました。重要文化財指定書授与や記念モニュメント除幕、橋側灯点灯の他、三代目萬代橋が完成した75年前の開通式当時を再現するパレードもはなやかに行われました。

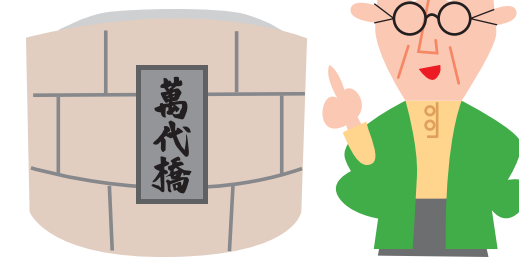


記念モニュメント除幕



パレード

「萬代橋」として 指定された理由は？



萬代橋が重要文化財に指定された理由は、いくつかあります。

その一つは、デザインが美しく、価値の高い橋だと認められたからです。三代目萬代橋は6つのアーチをもつ美しい姿を誇り、昭和4(1929)年に造られてから現在まで、75年もの間、風雪に耐え、新潟市民の生活を支えてきました。

二つ目は、造られた当時の橋づくりの技術の高さが認められたからです。当時の最先端技術である空気潜函工法により、新潟地震にも負けない強い基礎を築くことができました。

この重要文化財指定では、橋の名前を、これまで使われていた「万代橋」という漢字を、建設当初の「萬代橋」という漢字にあらためました。

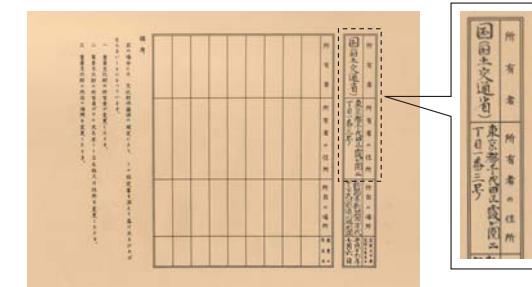
これからも新潟市の発展とともに活躍し続けてほしいものです。

まさこじゅうぞう おとず こうえん
正子重三が新潟を訪れて講演を行った時に残した次の言葉は、わたしたちも含めた将来に向けられたものでしょう。

「新しい萬代橋を生かすのは市民です。」



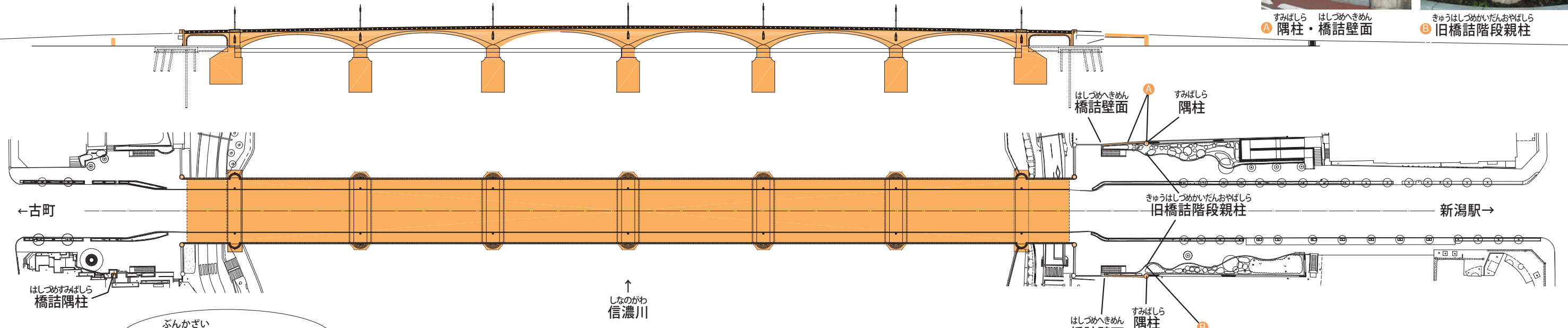
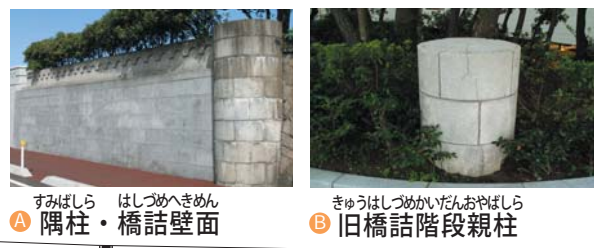
重要文化財指定書(表)



重要文化財指定書(裏)

じゅうようぶんかざいしてはいんい
 ■=重要文化財指定範囲

てつきん づくり れん きょう きょうちよう ふくいん
 ●鉄筋コンクリート造6連アーチ橋、橋長306.9m、幅員22.0m。
 りょうがわてつきん づくりそくけいれんかんおよ らんかん おやばしら ふく
 ●両側鉄筋コンクリート造側径間及び欄干(親柱を含む)付。
 はしづめへきめん すみばしら ふく ふぞく つがたり きゅうはしづめかいたんおやばしら き およ はしづめすみばしら き
 ●橋詰壁面(隅柱を含む)2所附属。●附・旧橋詰階段親柱2基及び橋詰隅柱1基。



ぶんかざい
 「文化財」って何？

ぶんかざい わ ぶんかざい ぶんかざい
 文化財とは、我が国の長い歴史の中で生まれ、歴史、伝統、文化等の理解のために欠くことのできない「文化的な遺産」で、今日の世代に守り伝えられてきた貴重な財産であると同時に、将来の文化の向上・発展の基礎をなすものです。

ぶんかざい
 「文化財の種類」にはどんなものがあるの？

ぶんかざい ぶんかざい ぶんかざい ぶんかざい
 国の場合は、昭和25(1950)年に施行された「文化財保護法」では、文化財を「有形文化財」、「無形文化財」、「民俗文化財」、「記念物」及び「伝統的建造物群」と定義し、これらの文化財のうち、重要なものを重要文化財、史跡名勝天然記念物等として国が指定・選定し重点的な保護の対象としています。

じゅうようぶんかざい
 「どんなものが重要文化財」になるの？

けんぞうぶつ けんちくぶつ こうぞうぶつ
 建造物の部の指定基準は、「建築物、土木構造物、およびその他の工作物のうち、次の各号の一つに該当し、かつ、各時代または類型の典型となるもの」となっています。

- ① 意匠的に優秀なもの
 - ② 技術的に優秀なもの
 - ③ 歴史的価値の高いもの
 - ④ 学術的価値の高いもの
 - ⑤ 流派的または地方的特色において顕著なもの
- [参考] 国宝：重要文化財のうち極めて優秀で、かつ、文化史的意義の特に深いもの

萬代橋は「文化的な遺産」として「意匠的に優秀なもの」「技術的に優秀なもの」の価値を国に認められました。
 ※意匠とは美しく見せるため、形・色・模様などを考えたデザイン。

じゅうようぶん かざい
 【重要文化財の指定例】

じゅうようぶん かざい きょうりょう
 1.重要文化財に指定された近代橋梁

 <p>①日本橋 東京都中央区 1基:明治11(1878)年建造 平成11(1999)年指定</p>	 <p>②眼鏡橋 長崎県長崎市 1基:寛永11(1634)年建造 昭和35(1960)年指定</p>
 <p>③通潤橋 熊本県矢部町 1基:嘉永7(1854)年建造 昭和35(1960)年指定</p>	

じゅうようぶん かざい けんぞうぶつ
 2.新潟市内の重要文化財指定建造物

 <p>①旧新潟税関庁舎 緑町 1棟:明治2(1869)年建造 昭和44(1969)年指定</p>	 <p>②旧新潟県議会議事堂 1番堀通町 1棟:明治16(1883)年建造 昭和44(1969)年指定</p>
---	---

萬代橋には、季節や眺める場所、時間によってさまざまな表情があります。

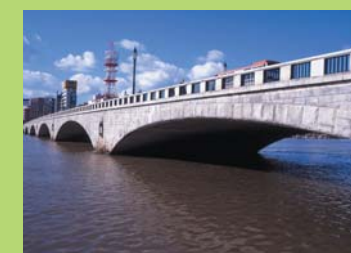
春には歩道に色あざやかなチューリップの花がかざられるという愛らしい様子。夏には新潟まつりに訪れる多くの人で賑わうという楽しい様子を見ることができます。また、信濃川の水辺広場からの萬代橋は都会的な表情を見せ、周りのビルの上から見下ろすと、萬代橋を渡る車や人がとても多いことがわかります。

また、昼間の堂々とした力強い萬代橋の姿は、夜になると橋側灯の淡い光でしっとりとしたやさしい表情に変わります。

橋の上からはどんな景色が見えるのでしょうか？

萬代橋の上流側には弥彦山と角田山が遠くに見え、下流側には柳都大橋や朱鷺メッセを見ることができます。

眺める人や場所によってさまざまに表情を変えることが萬代橋の魅力の一つになっています。みなさんも、萬代橋が一番きれいに見える場所を探してみましょう。



萬代橋には一般国道7号・8号・17号・113号・350号の5つもの国道が通っています。標識は最も番号の小さい「国道7号」で表しています。

これだけ多くの国道が通っているのは、萬代橋が重要な役割を果たしていることを示しています。

平成14(2002)年6月、萬代橋での交通量は、1日あたり約47,000台の自動車と約12,000人の歩行者・自転車でした。

萬代橋の交通量は多く、新潟から他の地域につながる主要な幹線道路としての役目を果たすと同時に、市内の幹線道路としても重要であることはいうまでもありません。

名称	起点	終点
一般国道7号	新潟県新潟市	青森県青森市
一般国道8号	新潟県新潟市	京都府京都市
一般国道17号	東京都中央区	新潟県新潟市
一般国道113号	新潟県新潟市	福島県相馬市
一般国道350号	新潟県新潟市	新潟県上越市

萬代橋を一部とする一般国道



本町通7番町にある道路元標
道路の起終点を示すものであり、萬代橋を通っている5つの国道の起終点にもなっている。

初代萬代橋

橋長430間(約782m) 橋幅4間(約7.3m) 工事費約3万3千8百円, 個人所有の有料橋

- 明治19(1886)年 2月 工事開始
- 11月 工事完了, 渡り初め
- 明治33(1900)年 4月 新潟県が買い取り, 県管理となる
- 明治41(1908)年 3月 新潟大火により半分以上が消失

二代目萬代橋

橋長430間(約782m) 橋幅4間2尺(約7.9m) 工事費約12万6千円

- 明治42(1909)年 12月 初代の杭を利用し, 工事完了

三代目萬代橋

橋長170間(約309m)新潟地震後約306.9m 橋幅12間(約22.0m) 工事費約240万円

- 昭和 2(1927)年 7月 かけかえ工事開始
- 昭和 4(1929)年 8月 工事完了, 渡り初め
- 昭和18(1943)年 第二次世界大戦により照明灯や欄干などの鉄材供出
- 昭和23(1948)年 8月 川開き花火大会にて欄干倒壊, 百余名が死傷
- 昭和39(1964)年 6月 新潟地震により左右岸の取付道路, 橋台等に被害
- 7月 応急復旧工事完了
- 昭和40(1965)年 5月 本復旧工事完了
- 昭和54(1979)年 「万代橋五十周年」
- 昭和60(1985)年 8月 市民の募金によるライトアップ開始
- 昭和61(1986)年 4月 「万代橋チューリップフェスティバル」開始
- 7月 第一回「手づくり郷土賞」受賞
- 8月 「万代橋百周年記念事業」(欄干の修復, 歩道舗装の修繕など)
- 11月 「万代橋百周年記念式典」開催
- 12月 「万代橋架設百周年記念碑(橋跡)」設置
- 平成 元(1989)年 8月 萬代橋・榎谷小路で民謡流し開始
- 平成 3(1991)年 8月 「萬代橋フォーラム」開始
- 平成 6(1994)年 8月 「名島橋」(福岡県福岡市)と兄弟橋縁組を結ぶ
- 平成 7(1995)年 10月 「第一回新潟市都市景観大賞」受賞
- 平成 8(1996)年 6月 万代クロッシングの工事中に初代・二代目萬代橋の基礎杭を発見
- 平成11(1999)年 「三代目萬代橋70周年記念事業」(温故知新・新潟新まちづくりワークショップ等)
- 平成12(2000)年 8月 「萬代橋協議会」設立
- 平成14(2002)年 11月 土木学会「選奨土木遺産」認定
- 平成15(2003)年 8月 「萬代橋誕生祭」開始
- 平成16(2004)年 「萬代橋75周年記念事業」(照明灯・橋側灯の復元など)
- 4月 文化審議会が文部科学大臣に対し「萬代橋」を重要文化財に指定するよう答申
- 7月 「重要文化財」指定(官報告示)
- 8月 萬代橋重要文化財指定記念行事開催

萬代橋歴史読本作成委員

杉山 啓策	新潟市立木戸小学校
石山 う月志	新潟市立大形小学校
野瀬 浩司	新潟市立上所小学校
柳生 尚文	新潟市立松浜小学校
西方 俊也	新潟市立小針小学校
山田 文香	新潟市立五十嵐小学校
石黒 淳一	新潟市立東中野山小学校
加藤 靖	新潟市立黒崎南小学校
中谷 記子	新潟市立黒崎南小学校
杉中 規彦	新潟市教育委員会

(平成17年3月現在の勤務先)

参考文献

新潟市史 新潟市
にいがた萬代橋—その100年— 社団法人 北陸建設弘済会

写真・資料提供

新潟市・柏崎市立図書館・新潟大神宮・内山喬司・児玉義男・相田諒二 (順不同)

知るほどなるほど 萬代橋!?

ばん だい ばし れ き し ど く ほん
【萬代橋歴史読本】

平成17年3月

編集・発行/国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所

〒950-0912 新潟市南笹口2丁目1番65号

TEL 025(244)2159

URL <http://www.2159.go.jp>