

先人達は、激流を越えて道を創ってきた ～ 笹津橋の歴史～

「神が通る川」と飛騨街道

富山県と岐阜県飛騨地方を結ぶ国道41号は、江戸時代から「飛騨街道」と呼ばれ富山の魚や葉、飛騨からは木材などが行き来していた。だが、その往来には「神が渡る川」と呼ばれる暴れ川「神通川」が行く手を阻み、渡し船での渡河は命がけて困難を極めるところであった。

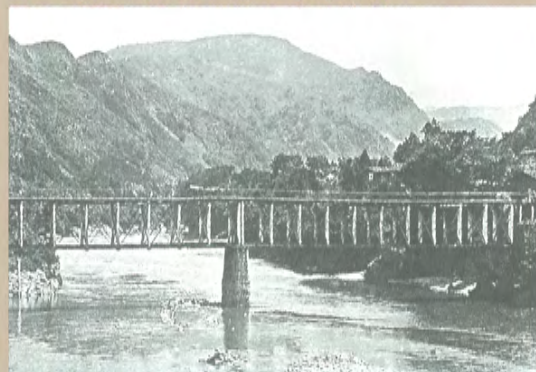
しかし、先人達は幾多の困難を乗り越えて「道」を創ってきた。笹津橋にその歴史の一端を見ることができる。

■一代目 明治19年竣工 木造橋



明治17年、富山から飛騨へ南下する最初の難所である神通川の急流に「笹津橋」の架橋が始る。架橋地点は川幅約50間、水勢激烈の難所で、2年の年月を費し、明治19年12月初代木造橋の完成をみることなる。しかし、この橋は1年有余にして激流に耐えきれず破損して使用不能となってしまうのである。

■二代目 明治25年竣工 木造吊橋



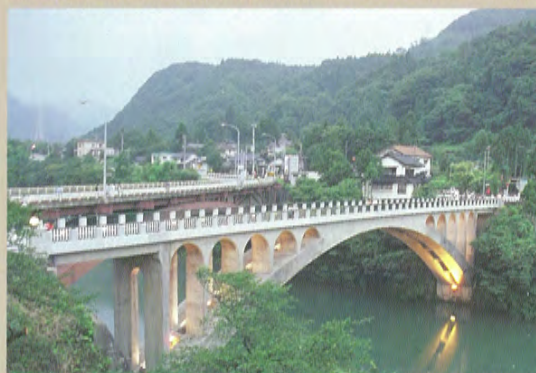
明治25年12月二代目笹津橋(木造吊橋)が誕生することになる。これは佐藤助九郎が自費を投じ、地元民の公益を図ったものであった。延長55間(99.9メートル)、幅員3間3尺余(6.05メートル)、有料(賃取り)橋の吊橋であった。人6厘、商人2銭、馬5銭の料金だったという。

■三代目 大正元年竣工 鉄製吊橋



大正元年に三代目の架橋が行われた。延長85.0メートル、幅員6.0メートルの鉄製の吊橋である。この橋は老朽化で昭和6年に大修繕が行われたが、増大する交通量により昭和10年頃にはトラックの通行にも重量制限をしなくてはならなくなった。

■四代目 昭和16年竣工 鉄骨鉄筋コンクリートアーチ橋



四代目は、三代目の笹津橋より約40メートル上流に建造されることになったが、時はすでに日中戦争に入っており、戦車の通過が可能に設計されたといわれている。現在は五代目に主役をゆずり、主に歩行者・自転車用の橋として使用されている。メラン式鉄骨鉄筋コンクリート上路式固定アーチ橋の美しい姿は平成12年に「国登録有形文化財」に指定されている。

二代目笹津橋親柱

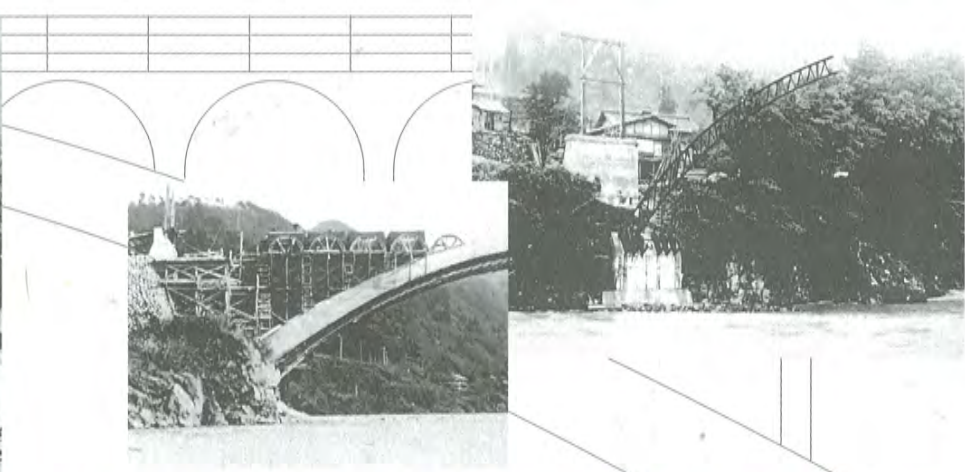
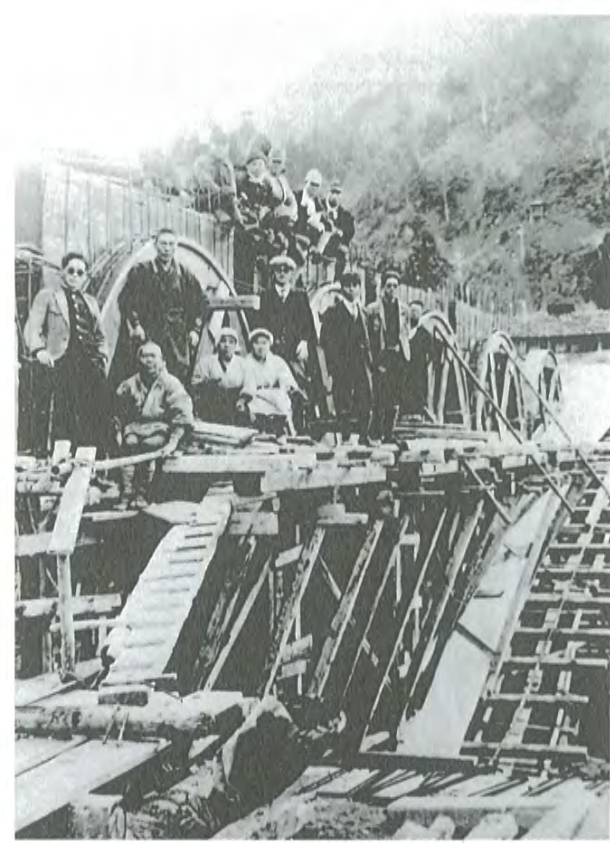
富山には多くの先人達が地域の人々を守り、地域の発展を願って、自然災害と闘い、また、道を拓いてきた歴史があります。この「水神」「笹津橋」の2枚の拓本にはそうした先人達の気持ちが表されています。

この地の厳しい自然と向き合いながら、地域発展に努めてきた先人達の気持ちを忘れず今後も業務に当たって行くため掲げているものです。



パレットとやま

国道41号富山市笹津



激流をまたぎ、人と人を繋いだ「笹津橋」

❑一代目 明治19年竣工 木造橋

明治17年、初代県令国重正文は飛騨街道の整備事業に着手した。1間(2メートル弱)しかなかった道路幅を3間(約5.4メートル)に広げ、富山から飛騨へ南下する最初の難所である神通川の急流には「笹津橋」を架橋し、越中と飛騨の交流・交易の発展を促す画期的事業であった。笹津までの改良工事、橋梁工事は順調に行われたが、笹津橋については川幅約50間、水勢激烈の難所ゆえに、材料の準備、架設工事等に年月を費やし、ようやく明治19年12月初代木造橋の完成をみることとなった。しかし、この橋は1年有余にして破損して使用不能となってしまうのである。

❑二代目 明治25年竣工 木造吊橋

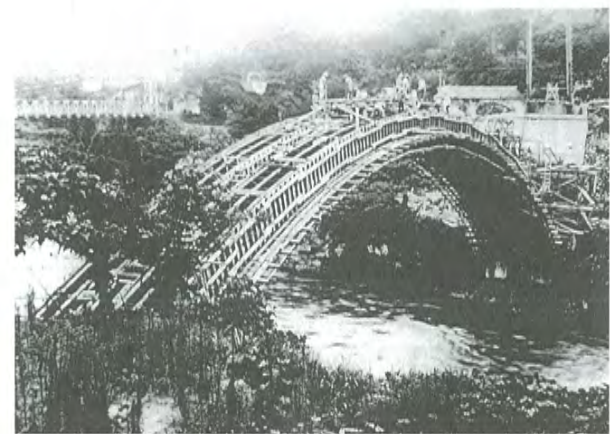
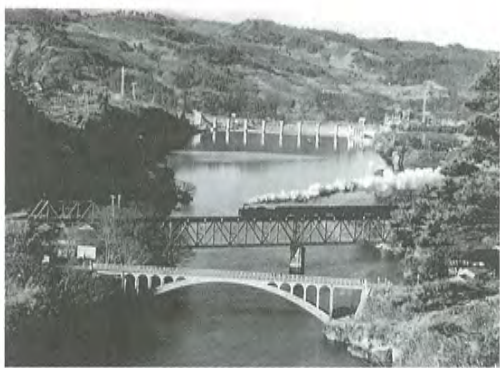
明治25年12月二代目笹津橋(木造吊橋)が誕生することになる。これは佐藤助九郎が自費を投じ、地元民の公益を図ったもので、これによって急速に越中と飛騨の文化交流をみるに至った。延長55間(99.9メートル)、幅員3間3尺余(6.05メートル)、有料(賃取り橋)の吊橋であった。人6厘(但し、商人2銭)、馬5銭の料金だったという。その後、日増しに激増する物資の運送と人々の往来により、明治末頃には、また老朽し使用に耐えぬ状態となった。

❑三代目 大正元年竣工 鉄製吊橋

大正元年県費により三代目の架橋が行われた。延長85.0メートル、幅員6.0メートルの鉄製の吊橋である。この橋は老朽化により、昭和6年に橋體引上げ、敷板張替等の大修繕が行われたが、昭和10年頃にはトラックの通行にも重量制限をしなければならなくなった。

❑四代目 昭和16年竣工 鉄骨鉄筋コンクリートアーチ橋

現在の橋は四代目で、三代目の笹津橋より約40メートル上流に建造されることになったが、時はすでに日中戦争に入っており、軍事優先の時代の中で、新しい笹津橋も、陸軍部隊が進軍する際、戦車の通過が可能ないように設計されたといわれている。メラン式鉄骨鉄筋コンクリートによる上路式固定アーチ橋として昭和16年7月に竣工した新橋は、富山から細入村庵谷までの道路輸送基盤を格段に好転させ、地域の産業・文化の発展に貢献してきたのである。その後長く使命を果たし、現在は、主に歩行者・自転車用の橋として使用されている。



メラン式鉄筋コンクリートによる新橋は、当時としては大スパン65mを誇り、富山の橋梁史にその名を残すものとなった。

富山県の近代化を担ってきた「笹津橋」

富山市内から一般国道41号を高山方面へ進むと、大沢野町と細入村との境で初めて神通川を渡る橋梁が新笹津橋である。そのすぐ下流に見えるアーチ橋が「笹津橋」だ。昭和16年の架橋以来、60年近く人々の暮らしと生業を支えつづけ、まさに富山県の近代化を担ってきたのである。現在は新笹津橋の完成により歩道橋としてその役目を変え、神通峡県定公園の湖面に今も美しい姿を映し出している。

「笹津橋」は、その歴史的価値や土木構造物としての技術的価値が評価され、国登録有形文化財の登録を受けることとなった。

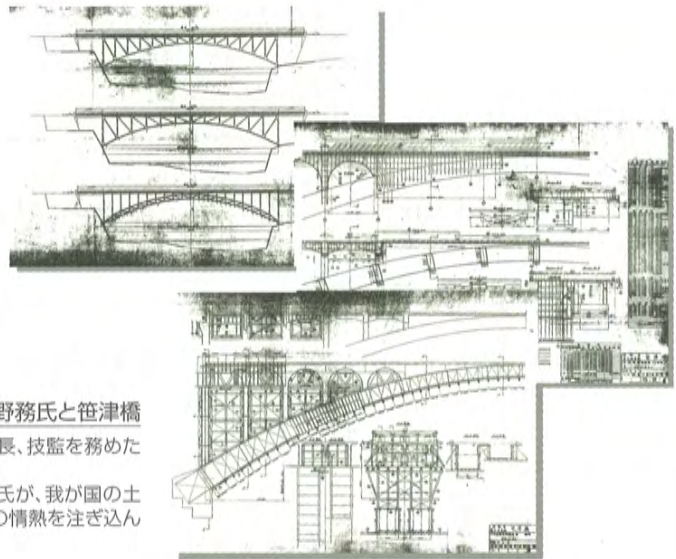


笹津橋の評価

技術: 現存する戦前2番目の大スパンアーチ
 意匠: 美しい渓谷にマッチした跳躍感が大きいデザイン
 歴史: 長年、地域の産業・文化の発展に貢献

笹津橋の概要

路線名	一般国道41号
竣工年	昭和16年7月(1941年)
橋長	85.0m
径間	3径間
幅員	6.0m
形式	RC単純桁(支間10.0m) +RCアーチ橋(支間65.0m) +RC単純桁(支間10.0m)
設計荷重	自動車荷重 12t 適用示方書 大正15年
設計者	高野 務



高野務氏と笹津橋

設計図には後年、旧建設省道路局長、技監を務めた高野務氏の名前が残されている。当時、若き土木技手であった高野氏が、我が国の土木技術の近代化に際し、どれだけの情熱を注ぎ込んだことであろうか。

