

2, 検討対象の整理 ～架橋から現在まで～

2-1 形の変遷

犀川大橋は、加賀 100 万石の藩祖・前田利家が 1594 (文禄 3) 年に架けたのが最初と言われています。当時は木橋であり、暴れ川である犀川の大洪水にたびたび流されたようです。

その後、鉄筋コンクリートとして、当時「永久橋」として建設されました。しかし、1922 (大正 11) 年 8 月、金沢測候所開設以来最大の集中豪雨により、上流の橋が流失したことが起因となり、落橋という不幸に見舞われました。

そして関東大震災などの困難な時期を乗り越え、総工費 26 万 7,290 円を投じて 1924 (大正 13) 年に現在の犀川大橋の姿となりました。本橋の形式は「鋼下路式単純曲弦ワーレントラス橋」という由緒ある形で、全国的に知られています。



木橋時代

1594年(文禄3年)▶1918年(大正7年)

犀川大橋は、加賀藩祖・前田利家が文禄 3 年(1594年)に架けたのが最初で、利家が犀山町年寄あての文書に詳しく書かれている。当時の大橋は木造であるため、洪水ははんのたびに流されたり損傷をうけた。緊急の場合を除き農作業を妨げないため、真夏の間に備えるため秋の収穫後に修理を行った。また、大雨洪水で流されるたびに設けられる仮橋として舟橋をかけることが多く、橋の下流に舟を浮かべ、鎖を運搬大綱やカスガイで結び、水の増減に応じ伸縮自在にした。雇舟は 14.5 隻であった。

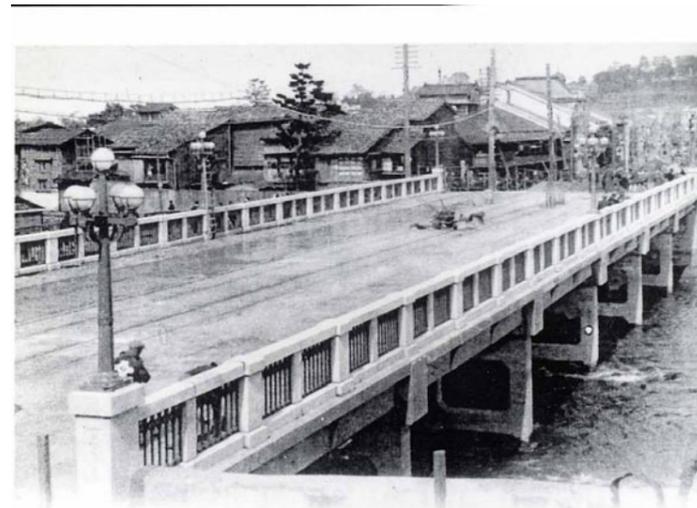
延宝金沢園(県立図書館蔵)によれば、当時の大橋は長さ 40 間、幅 3 間であり、城下唯一の大きさであったという。幕末の天保期は凶作が続き、生活困窮者が多かった。天保 8 年(1837年)藩主は大工等職人で困っているものの救済のため、痛みかけた大橋の架け替えに取りかかり、これに従事させ職を得させた。明治維新以後、第 1 回の架け替えは、明治 4 年(1871年)であり、橋長 35 間、幅 4 間であった。その後、老朽や水害により架け替えはあったが、木橋最後の架け替えは、明治 31 年(1898年)であった。



松尾芭蕉の句碑(犀川大橋上流左岸)
俳人・松尾芭蕉は、「奥の細道」の旅を終え、奥州より京への道中、金沢に立ち寄りました。芭蕉行記によれば、元禄 2 年(1695年)7 月 10 日晩滞在したことです。河原町(今の片町)の酒屋三竹屋に泊まり、多くの門人たちと俳句を詠み、犀川のほとりも散策したようです。この大橋も幾度も通ったことでしょう。金沢で詠んだ「あかあか」と「日はつれなくも」秋の嵐の芭蕉の句碑は大橋のたもとにあり、県内外からここを訪れる人も多そうです。



旧地名「中河原の大橋、又は一ノ橋、延宝金沢園(石川県立図書館蔵)



鉄筋コンクリート橋架橋機式-大正8年3月30日

鉄筋コンクリート橋時代

1919年(大正8年)▶1922年(大正11年)

大正 8 年(1919年)に完成した犀川大橋は橋脚の多い鉄筋コンクリート製で、とってもしっかりとしたものであった。この橋は、それまで片町止まりだった市内電車をさらに寺町台地にまで延長するため、それ以前の木橋を取り壊し、一年余りかけて完成したものであった。

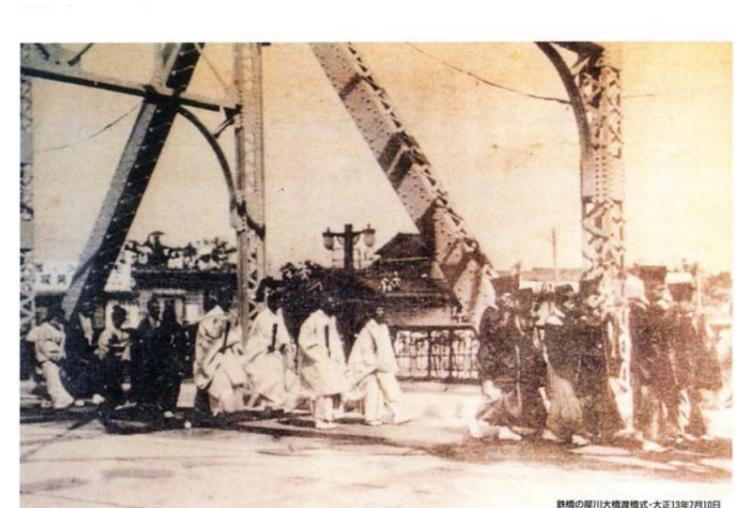
フランス・アンペック式鉄筋コンクリート丁桁 6 径間橋で、橋長 32 間、幅 8 間(軌道併用)であった。鉄筋は日本の八幡製鉄(現新日鉄)製であるが、一部は米国製でもあった。この最初の堅牢なる永久橋も、大正 11 年 8 月の金沢測候所(現気象台)開設以来の集中豪雨で、上流の大梁橋・上菊橋・桜橋が流失し、橋材・流木等でせきあげられたため、不幸にして落橋の悲運にあった。



(左)大工一人(右)大工二人(中)大工三人(下)大工四人(上)大工五人(中)大工六人(下)大工七人(上)大工八人(中)大工九人(下)大工十人(上)大工十一人(中)大工十二人(下)大工十三人(上)大工十四人(中)大工十五人(下)大工十六人(上)大工十七人(中)大工十八人(下)大工十九人(上)大工二十人(中)大工二十一人(下)大工二十二人(上)大工二十三人(中)大工二十四人(下)大工二十五人(上)大工二十六人(中)大工二十七年(下)大工二十八年(上)大工二十九年(中)大工三十年(下)大工三十一年(上)大工三十二年(中)大工三十三年(下)大工三十四年(上)大工三十五年(中)大工三十六年(下)大工三十七年(上)大工三十八年(中)大工三十九年(下)大工四十年(上)大工四十一年(中)大工四十二年(下)大工四十三年(上)大工四十四年(中)大工四十五年(下)大工四十六年(上)大工四十七年(中)大工四十八年(下)大工四十九年(上)大工五十年(中)大工五十一年(下)大工五十二年(上)大工五十三年(中)大工五十四年(下)大工五十五年(上)大工五十六年(中)大工五十七年(下)大工五十八年(上)大工五十九年(中)大工六十年(下)大工六十一年(上)大工六十二年(中)大工六十三年(下)大工六十四年(上)大工六十五年(中)大工六十六年(下)大工六十七年(上)大工六十八年(中)大工六十九年(下)大工七十年(上)大工七十一年(中)大工七十二年(下)大工七十三年(上)大工七十四年(中)大工七十五年(下)大工七十六年(上)大工七十七年(中)大工七十八年(下)大工七十九年(上)大工八十年(中)大工八十一年(下)大工八十二年(上)大工八十三年(中)大工八十四年(下)大工八十五年(上)大工八十六年(中)大工八十七年(下)大工八十八年(上)大工八十九年(中)大工九十年(下)大工九十一年(上)大工九十二年(中)大工九十三年(下)大工九十四年(上)大工九十五年(中)大工九十六年(下)大工九十七年(上)大工九十八年(中)大工九十九年(下)大工



犀川大橋から片町を見る



鉄橋の犀川大橋架橋機式-大正13年7月10日

鉄橋時代

1924年(大正13年)▶現在

現在見られる犀川大橋は、橋脚のない橋で、工事中経済変動や関東大震災など種々の困難があったが、大正 12 年 5 月に総工費 26 万 7,290 円を投じて着工し、大正 13 年(1924年)3 月に完成したものである。

犀川大橋は東京帝国大学大学院を修了し米国学から帰って来た岡田篤樹(しげき)氏が設計した。英国製の鋼材を使用し、市電の荷重に耐えられるよう設計されているため、建設から 70 年経った今日でも約 3 万 8 千台/日の自動車交通に耐えている。専門的には鋼橋下路式単純曲弦ワーレントラス橋と呼ばれ、数多いわが国の鉄橋の歴史の中でも非常に由緒ある橋であると言われている。



市電が通る犀川大橋-昭和初期



市電が通っていた頃の犀川大橋-昭和40年



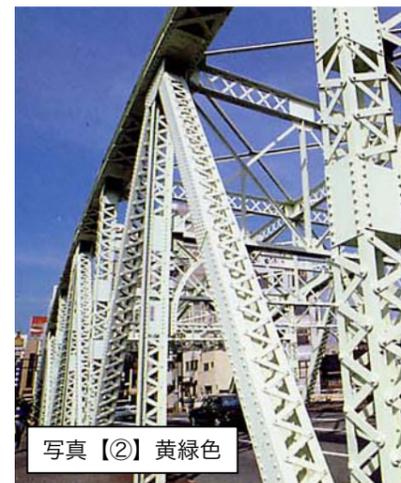
第四高等学校学生と当時の高橋(昭和8年)

2-2 補修歴 (色彩の変遷)

- 1924 (大正 13) 年: 竣工 (当時は「ネズミ色」との文献記載あり)
- 1957 (昭和 32) 年: 横桁 11 本補修、床版補修
- 1958 (昭和 33) 年: 石川県から建設省に管理を移管
- 1966 (昭和 41) 年: 塗装 (薄いカーキ色)
- 1967 (昭和 42) 年: 軌道撤去、オーバーレイ、モルタルによる床版補修
- 1969 (昭和 44) 年: 載荷試験
- 1975 (昭和 50) 年: 塗装 (白系クリーム色) ※右写真【①】
- 1976 (昭和 51) 年: 河川改修に伴う橋台補修
- 1978 (昭和 53) 年: 縦桁・排水桝取替、床版部分打換、鋼板接着、下構橋ガセット部分取替
- 1984 (昭和 59) 年: 塗装 (黄緑色) ※右写真【②】、載荷試験、鉛直材テンションバー設置、伸縮継手取替
- 1993 (平成 05) 年: 塗装 (青灰色系グラデーション) ※右写真【③】
歩道部拡幅、垂直材・格点部補強、伸縮継手取替
- 1994 (平成 06) 年: 舗装打換、パラペット拡幅、照明灯取替



写真【①】白系クリーム色



写真【②】黄緑色



写真【③】青灰色系グラデーション