



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 (代表)  
<http://www.2159.go.jp/>



三代目萬代橋

三代目萬代橋七十五周年記念誌

三代目萬代橋

三代目萬代橋七十五周年記念誌

## 発刊にあたって

国土交通省新潟国道事務所長 茅野 牧夫

萬代橋は昭和4年の架橋以来、信濃川を渡る大勢の人の往来を支えてきました。また、地域とともに、太平洋戦争、新潟地震、経済発展と車社会の到来など時代の風雪にも耐え、新潟市のシンボルとして輝き続けてきました。

そして、架橋から75年目を迎えた平成16年には、多くの方々の期待に後押しされ、国の重要文化財指定としての指定を頂き、名実ともに「日本の名橋」となりました。

新潟国道事務所では、架橋75周年を記念し、萬代橋の高欄や路面を補修すると共に、照明灯や橋詰等を建設当初の姿に忠実に復元しました。さらに、市民とともに歩んできたこれまでの萬代橋の歴史を振り返り、記録し、後世へ伝えるための本誌を発刊することができました。

萬代橋が、これからも新潟市の発展を支え、萬代(よろずよ)まで地域に貢献することを祈念し、発刊のご挨拶に代えさせていただきます。

平成17年3月



### 序章 ～人・まちをつなぐ～

初代萬代橋	5
二代目萬代橋	7

### 第一章 ～いつまでも世のために～

三代目萬代橋	11
<small>架け替えのきっかけ・計算された橋の美しさ</small>	
施工時の様子	13
橋の完成	17

### 第二章 ～75年のときをつなぐ～

渡橋式の様子	21
<small>昭和4年8月23日</small>	
昭和4年～昭和38年	23
<small>戦中・高欄崩落事故・新潟大火・軌道敷認可の放棄</small>	
新潟地震	25
<small>昭和39年6月16日</small>	
自動車時代の到来	27
<small>昭和40年代</small>	
竣工50周年	28
<small>昭和54年8月23日</small>	
架橋百周年	29
<small>昭和60年市民によるライトアップ開始・昭和61年万代橋百周年記念事業</small>	
平成元年～10年	31
<small>民謡流し開始・萬代橋フォーラム開始・福岡県「名島橋」と兄弟縁組・第1回新潟市都市景観大賞受賞</small>	
竣工70周年	33
<small>萬代橋竣工70周年記念・萬代橋を中心としたまちづくりの動き・土木学会選奨土木遺産に認定</small>	

### 第三章 ～75年のときを経て～

竣工75周年記念	37
<small>萬代橋協議会・萬代橋75周年記念事業</small>	

### 第四章 ～まちの誇り萬代橋～

重要文化財指定	45
<small>指定のきっかけ・「新潟の萬代橋」から「日本の萬代橋」へ・概要と指定範囲・記念セレモニー・パレード・橋脚灯点灯式・萬代橋誕生祭</small>	
重要文化財指定記念行事	51

# 序章

## 人・まちをつなぐ

信濃川と日本海に囲まれた新潟は、交通を渡し舟に頼り、人々は新潟を舟江の里、島の町と呼んでいました。

「ここに橋があったら・・・」

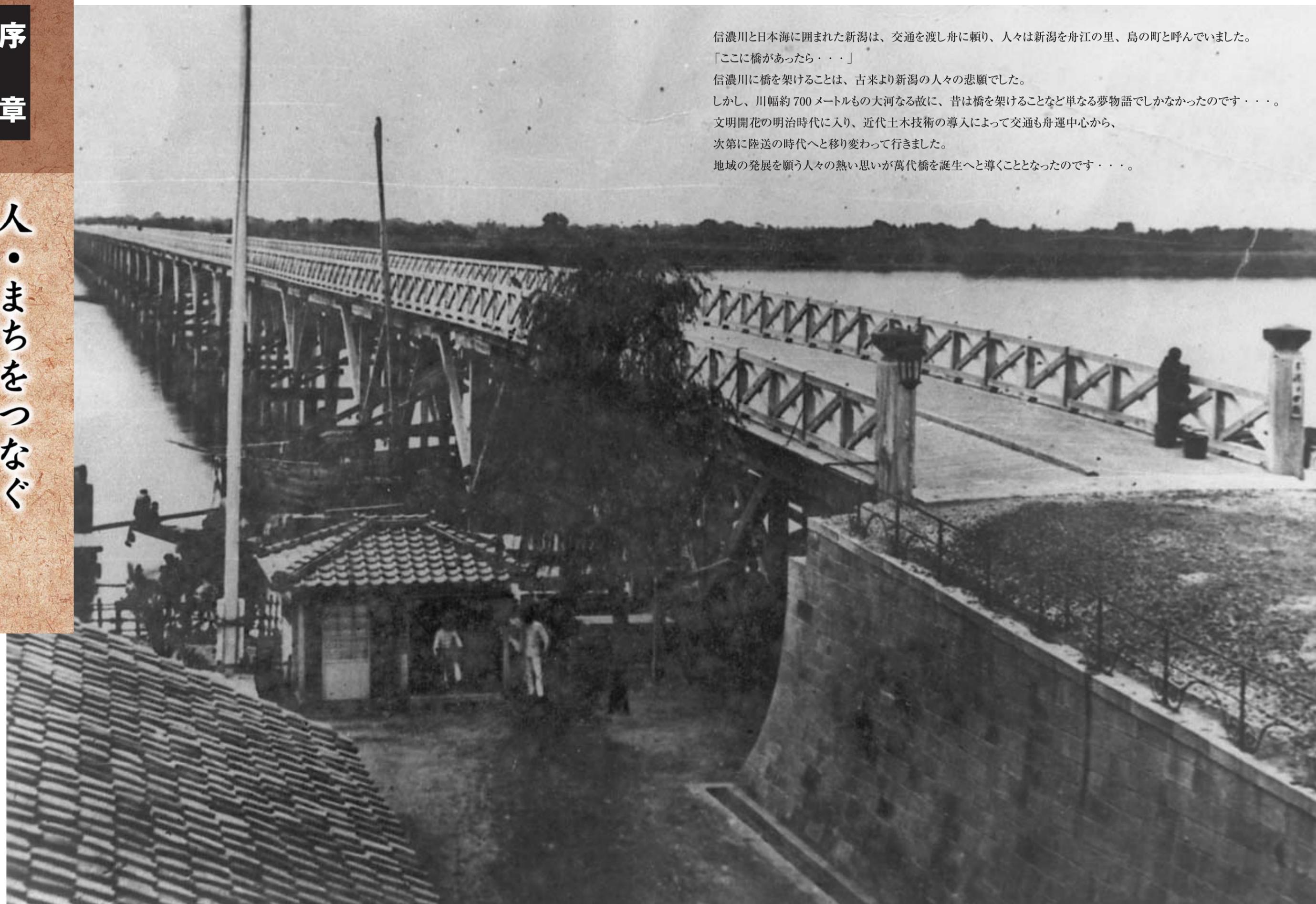
信濃川に橋を架けることは、古来より新潟の人々の悲願でした。

しかし、川幅約700メートルもの大河なる故に、昔は橋を架けることなど単なる夢物語でしかなかったのです・・・。

文明開花の明治時代に入り、近代土木技術の導入によって交通も舟運中心から、

次第に陸送の時代へと移り変わって行きました。

地域の発展を願う人々の熱い思いが萬代橋を誕生へと導くこととなったのです・・・。



初代萬代橋(明治中期頃)

# 初代萬代橋

## 明治初期の新潟

江戸時代の新潟は、信濃川の両岸に長岡藩の新潟町と新発田藩の沼垂町があり、その間には互いに根強い対立意識があったといわれています。

明治時代になり、藩が廃止されても対立意識が残っていました。



▲新潟湊之真景(井上文昌画 新潟県立図書館蔵)

## 架橋のきっかけ

それでも、新潟、沼垂の互いの発展のためには、人、モノの往来が必要でした。しかし、川幅約700メートルもの大河を渡るには渡し舟しかなく、季節・天候によって欠航・転覆事故などが多く、信濃川に橋を架けることは、両町の人々の悲願でした。そこで新潟の将来の為にと萬代橋の架橋に最も尽力し架橋を実現したのは、新潟日日新聞社社長の内山信太郎でした。

内山は新潟県に萬代橋架橋の出願後、莫大な建設費の資金調達に奔走しました。苦心の末、出資後援をすることになったのは、当時第四国立銀行頭取を勤めていた八木朋直でした。

八木は萬代橋架橋の出資を一度は断ったものの、北蒲原郡葛塚町(現豊栄市)の豪商が出資に合意したことを聞き、出資の決断に至ります。それは、「新潟の発展に大いに役立つ大事業にも関わらず、新潟町民ではなく出資を郡部の人に委ねるとするのは、後世まで町の恥である」というまさに新潟町民の心意気でした。



▲内山 信太郎



▲八木 朋直

### ■内山 信太郎(うちやま しんたろう)

弘化3(1846)年、新潟県北蒲原郡神山村(現在の阿賀野市)に生まれる。若い頃は水原の名医「三浦家」に寄宿し、経史や医学を学び官吏となる。新潟県庁へ仕官したが36歳で退職、新潟日日新聞社に入社。翌年社長となる。この頃から信濃川架橋の活動を始める。明治19(1886)年11月初代萬代橋を架ける。大正4年8月没。

### ■八木 朋直(やぎ ともなお)

天保12(1841)年、山形県生まれ。経理に明るく明治2年から越後府に勤務、県の会計課長時代には第四国立銀行の創立に尽力し、明治9年には第四国立銀行の第2代頭取に就任。その後新潟市長、県会議員として市政・県政にも尽くす。昭和4年6月没。

## 木の橋が架かる

明治18(1885)年、内山は橋の測量及び設計を内務省土木局出張所技師岡嵐信、内務三等技師古市公威に依頼し、木材の供給を広橋吉蔵に、工事の棟梁を長岡の猪股五郎吉に委ねます。こうして日本一長い木橋は、翌年2月に着手されました。およそ9カ月で信濃川に念願の萬代橋が架けられ、東西の行き来は渡し舟の頃より遥かに便利になりました。工事費は、当時の金額で約33,800円でした。流作場新田の土地が1坪10銭、米1俵が1円50銭、大工の手間賃が1日16銭ということから、工事費が莫大なものであったことがわかります。

### ■古市 公威(ふるいち きみたけ)

安政元(1854)年、姫路藩江戸藩邸で生まれる。フランス留学後、明治13年内務省へ。明治19年工科大学(東京大学工学部の前身)初代学長、明治21年我が国最初の工学博士となる。明治27年内務省初代土木技監。大正3年、土木学会初代会長に就任。土木を中心とした日本の近代化に貢献した。昭和9年没。



▲古市 公威  
(土木学会附属土木図書館蔵)

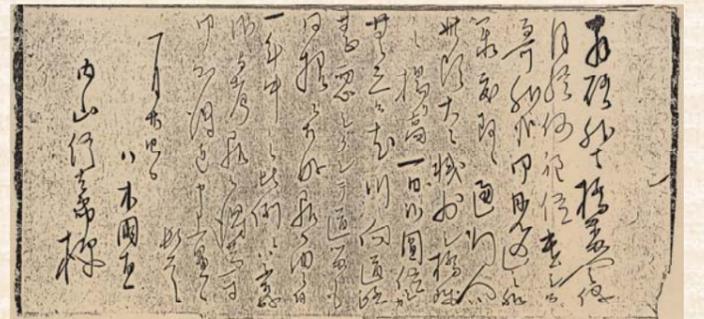


▲初代萬代橋(木橋) 明治19(1886)年2月着工/11月竣工 ~ 明治41(1908)年3月類焼  
橋長:430間(約782m) 橋幅:4間(約7.3m) 工事費:約33,800円

## 有料橋から無料化へ

橋は内山・八木の共同所有で一人1銭の通行料を取る有料橋であったため、人々の評判は良いものではありませんでした。また、木橋であるために多額の修繕費がかかり、有料橋としての経営は極めて厳しい状況となりました。八木氏は内山氏に通行料の減少を報告した手紙を送っています。

明治31(1898)年11月に直江津-沼垂間の鉄道が開通したため、新潟と沼垂を結ぶ重要な橋として役割が増大し、一個人が所有するのではなく公で所有すべきであるという世論が高まりました。明治33(1900)年4月には県が1万5,900余円で買い取り、無料化されました。



▲八木が内山に送った手紙

(現代文)  
拝啓、さて「橋番」のことですが、月給はどの位、支給したらよろしいか、御見込みの程、お聞かせいただきたく思います。  
通行人はこの頃大いに減少して、橋の通行料金の売り上げ高も一日二円位しか有りません。もともと川向こうの道路は大変悪いので通行止め同様になっておるそうですから、  
この悪い時の収入を、年間通しての割合にはならないと参考までに申し上げます。おきまつます。  
二月二十七日  
八木朋直 頓首  
内山信太郎様

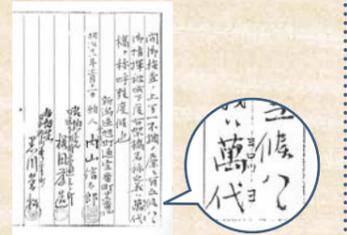


▲明治後期の榎谷小路(鏡橋付近)

## TOPICS

### ■萬代橋の名前の由来

一説によると萬代橋という名は、萬代までも新潟のために尽くすことを願って命名したとも言われています。建設当初は「よろづよばし」でしたが、いつしか「ばんだいばし」と呼ばれるようになりました。



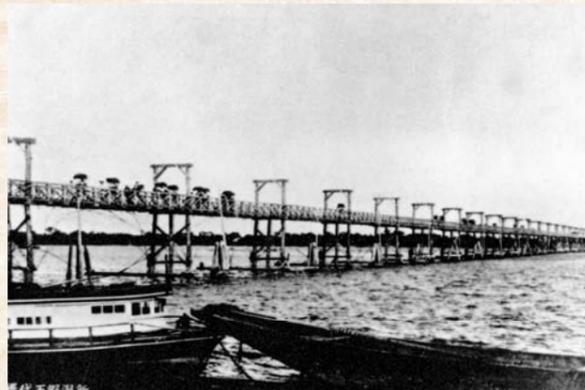
▲内山が県に提出した「架橋之儀二付願」(一部)

# 二代目萬代橋

## ■焼失した萬代橋



▲新潟大火延焼後の惨状



▲新潟大火延焼後の仮橋（木橋）  
明治41（1908）年7月～明治42（1909）年12月

公共の橋となった萬代橋は、無料化によって交通量は増加し、夜間照明も付けられました。また、橋が架けられてから20年余り経った明治40（1907）年、老朽化と交通量の増加から、橋の架け替えの議案が県議会で議決されました。その様な中、翌年の3月8日、古町8番町の芸妓屋若狭屋から出火、1770余戸が全焼するという新潟大火が起こりました。

萬代橋は避難者の荷物から火が燃えうつり、その半分以上が焼け落ちるという大被害を受けました。当時はすでに多くの人や馬車の通行があり、交通上重要な橋としてその通行を1日たりとも止めることはできませんでした。県は、翌日から渡し舟を運行すると共に仮橋を設置することを決め、官民一体となって完成に全力を注いだ仮橋は、わずか110日余りで完成しました。しかし、仮橋であるが故に下図のような通行規制も行われました。



▲通行規制の立看板

## ■二代目が架かる

二代目萬代橋への架け替えは、焼失前に県議会で可決されていたことから設計も進められており、その着工は極めて早いものでした。橋長は初代同様430間（約782m）、橋幅は交通量の増加に伴い2尺（約60cm）増やした4間2尺（約7.9m）となりました。架け替えには焼け残った基礎杭が利用され、予定より1カ月も早い明治42（1909）年12月に完成しました。

▼二代目萬代橋（木橋）明治42（1909）年12月～昭和4（1929）年8月  
橋長：430間（約782m） 橋幅：4間2尺（約7.9m） 工事費：約126,000円



## ■合併の橋渡し・発展する新潟

新潟市は、将来を考えると港を拡充し、近代的港湾施設の整備が必要になってきましたが、人口増による市街地の拡大で余地がありませんでした。対岸の沼垂町では明治37（1904）年に新潟駅が開業し、海陸交通の要衝として開発できる広大な土地を持っていたため、さらなる発展の為には、この土地に港の将来を託すしかない情勢でした。

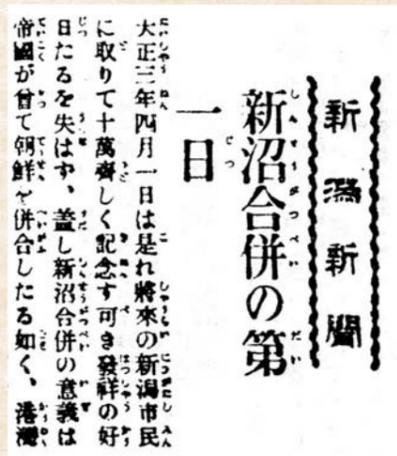
一方の沼垂町も新潟市とは古くから不和が絶えなかったものの、萬代橋が架かって以来、東西兩岸地域の結びつきが強くなったことから、次第に一体化の気運が高まってきました。

こうした流れの中、明治40（1907）年2月2日に沼垂大火が起こり、消火能力の限界に達した沼垂消防隊の応援に、この時初めて新潟市の蒸気ポンプが萬代橋を渡り、消火に活躍したのです。

この出来事が両地の合併の気運を決定付け、大正3（1914）年に両市町は合併しました。合併した翌年大正4年より市営で築港に着手し、近代的港湾都市として飛躍的に発展することとなります。



▲新潟市と沼垂町を結ぶ萬代橋  
（この地図は国土交通省国土地理院発行の2万5千分1地形図を複製したものです。）



▲合併式典新聞記事  
（新潟新聞 大正3年4月1日付）



▲新潟市の合併の歴史



▲萬代橋を行き交う車や人々

明治43（1910）年4月の1日当りの交通量の記録  
・歩行者：5,172人  
・車（人力・荷・馬）：2,289台



▲合併後の新潟市街地（榎谷小路）

# 第一章

いつまでも世のために



新潟市は沼垂町との合併により、大都市として成長を続けました。

東西の大動脈としての役割を担う木橋の二代目萬代橋は、

大正末期から増え始めた自動車などの往来により、

その老朽化は著しいものでした……。

そして、本格的な自動車時代の幕開けに対応すべく、幅が広く強固な、

“永久橋”への架け替えが必要になったのです……。

## 架け替えのきっかけ

### 自動車時代の幕開け

大正11(1922)年に新潟市街自動車株式会社が新潟駅と白山神社間で乗合自動車の営業を開始すると同時に、萬代橋の老朽、損傷が顕著となり、近代交通に対応した永久橋の架け替えが必要となりました。

#### TOPICS

##### バツタン橋

当時、自動車を通るたびに橋の敷板が跳び上がり「バツタン」と音が出たため、バツタン橋とあだ名が付いたと言われています。

### 川幅の縮小

新潟では「信濃川河身改修工事」の一環として「新潟港の築港」と「大河津分水事業」の2つの国家事業が行われていました。大正11(1922)年には、萬代橋から信濃川上流約60kmにある大河津分水路が通水されたことにより、信濃川下流域の水量が大幅に減少し、河状整理が行われたため、川幅が約770mから270mへ、1/3に縮小されました。川幅が狭くなったことで橋の長さも格段に短くすることができ、架け替えが容易になったのです。

## 関東大震災と萬代橋～震災復興技術の導入～



▲震災後復興事業によって架けられた永代橋

三代目萬代橋の設計・建設は、大正12(1923)年9月1日に起きた関東大震災が大きな影響を与えました。

震災によって東京の隅田川に架かる永代橋、相生橋など、大部分の橋は被害を受けたため、外国人技術者の指導を受けながら強度の高い近代橋に架け替えられました。この震災復興事業で用いられた空気潜函工法などが、萬代橋架け替えの技術の源となりました。

## 萬代橋を中心とした都市計画



▲昭和5(1930)年日本案内記中部篇

大正14(1925)年に実施された新潟市都市計画は、現在のまちづくりの基本となりました。その計画では、新潟市の最重要幹線は榎谷小路～萬代橋～流作場でした。萬代橋は東西新潟の交流を支える要として位置づけられ、新潟の都市づくりに萬代橋の架け替えは不可欠でした。

## 計算された橋の美しさ

大正時代半ばになると機能面ばかりでなく、周辺の景観を重視した橋づくりが行われるようになりました。日本海を臨む信濃川河口の雄大な風景には、重厚な趣きと視界にさわらないスッキリとした軽快さを同時に併せ持つ構造が要求されたのです。この相反する条件を両立させた知恵と技術の結晶が萬代橋なのです。

萬代橋の設計には、関東大震災時にアーチ形式の橋に被害が少なかったこと、潮風による腐食を考え将来に渡って維持補修も容易であること等から、鉄筋コンクリートアーチが選定されました。設計は橋梁技術界の権威者田中豊の指導のもと、福田武雄(当時24歳)が基本設計、構造計算、作図までほぼ一人で行い、手廻し計算機しかない時代にわずか5カ月で完成させました。

萬代橋の6つのアーチは、その厚さを極力薄くし、大きさを中央から両岸に向かって小さく造ることによって安定感とリズム感を与えています。また、橋全体が描くなめらかな曲線は軽快さを出し、親柱と高欄を同じ高さにすることで河口の広大な風景を遮らないよう配慮されました。



▲田中 豊



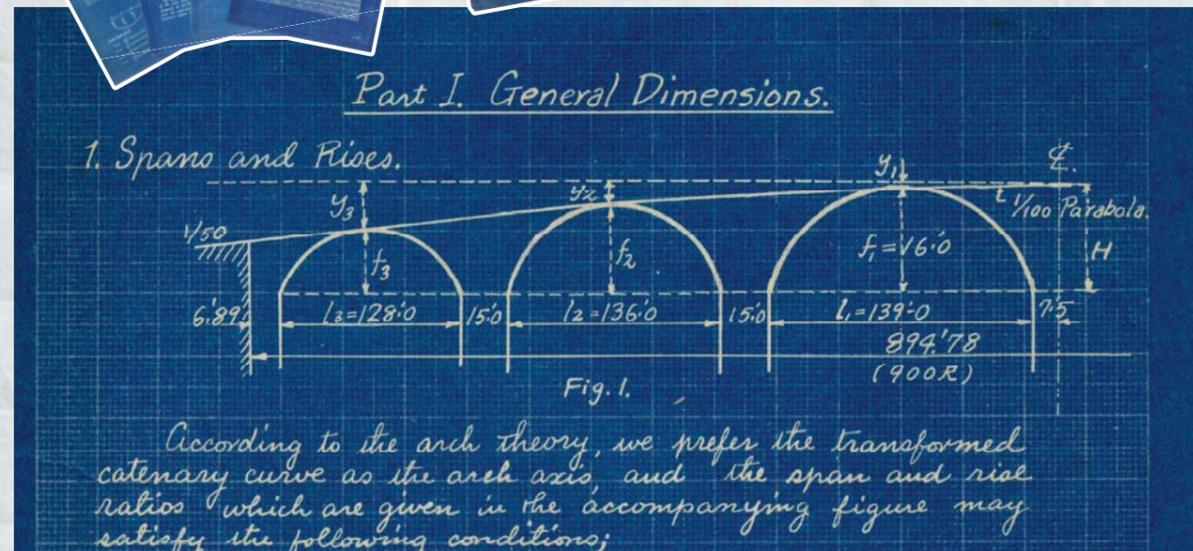
▲福田 武雄

##### ■田中 豊(たなか ゆたか)

明治21(1888)年、長野市出身。東京帝国大学工科大学土木学科を卒業後、鉄道院に奉職。2年間に渡る欧米留学を経て、大正12年から帝都復興院土木部橋梁課長に就任、大正14年から東京帝国大学教授を兼務する。関東大震災後、隅田川の諸橋架橋で幾多の名橋を生み出しただけでなく、優秀な橋の技術者を養成するなど橋梁界に残された業績は量り知れない。昭和39年没。

##### ■福田 武雄(ふくだ たけお)

明治35(1902)年、大阪市出身。東京帝国大学工学部土木科卒業後、復興局に奉職。翌年大正15年に東京帝国大学助教授となり、昭和17年教授に就任。昭和38年退官後は千葉工業大学学長や第52代土木学会会長などを始め、学会の委員長を多数歴任し、わが国の土木工学・工学全般の発展に尽力した。昭和56年没。



▲萬代橋の設計計算書の草稿

### ■待ちに待った工事が始まる



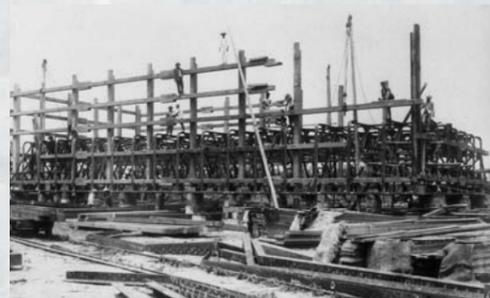
▲地鎮祭の様子

架け替え工事の始まった昭和2(1927)年は、歴史上稀に見る豪雪と大河津分水の自在堰陥没など暗い出来事が続きました。こうした状況の中、7月16日に行われた起工式は市民に明るさを取り戻す話題となりました。

### ■基礎・橋脚工事



▲潜函部外観

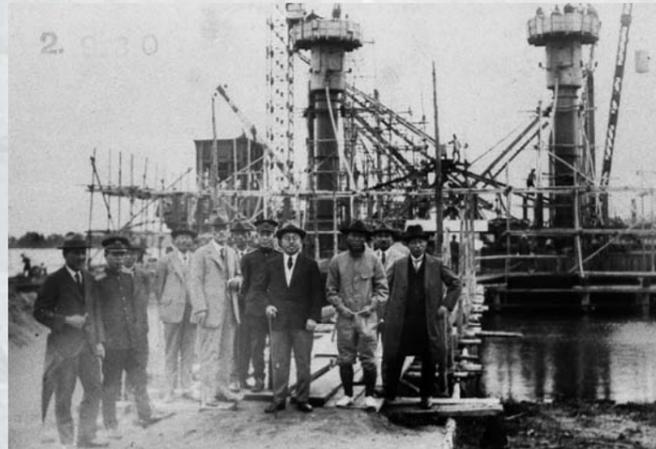


▲作業始まる



▲潜函作業

### ■日本人技術者だけで行われた国内初の空気潜函工法



▲潜函に送気を開始

萬代橋の巨大な基礎工事は、隅田川で震災復興を手がけた正子重三が率いる技術陣によって、当時の最新技術である空気潜函工法(ニューマチックケーソン工法)が使用されました。これまで外国人の技術指導のもと行われていたこの工法は、新潟の萬代橋で初めて日本人技術陣だけの手によって行われ、この工事を機に日本の技術として取り入れられました。当時の空気潜函工法は、人力掘削による厳しい作業であったため、作業する潜函夫は潜函病に対し徹底的な身体検査が行われ、数名の軽病者が出るに止まりました。

技術陣は萬代橋架橋後、全国各地の工事を手がけ日本の空気潜函工法の発展に寄与しました。



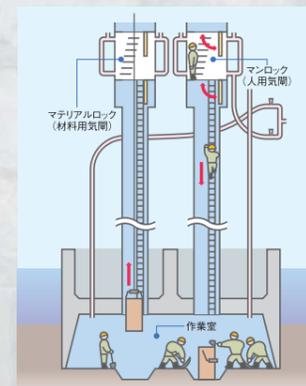
◀正子 重三

#### ■正子 重三(まさこ じゅうぞう)

明治20(1887)年。岡山県出身。岡山県立工業学校土木科、ワシントン州立大学工学部土木工学科卒業。初めて日本人技術者だけの手による空気潜函工法で萬代橋の基礎を施工。以後、技術陣(潜函巡業団)は、この工法で隅田川の吾妻橋、新淀川の十三橋などの基礎工事を手がけ、技術の普及に努めた。昭和53年没。



▲気間の組み立て作業



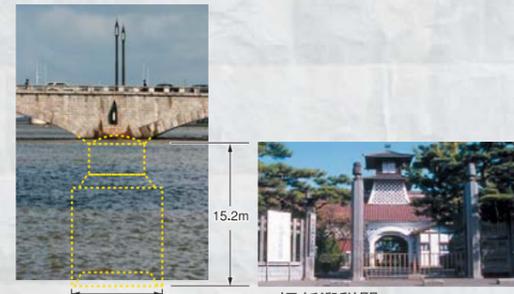
▲空気潜函工法概念図



▲潜函作業室内の掘削の様子

### TOPICS

萬代橋の6連アーチを支える基礎は5階建てのビル相当の鉄筋コンクリートの箱でできています。この巨大な基礎は、旧新潟税関(新潟市歴史博物館敷地内)とほぼ同じ高さで、水面下15m余りの固い地盤に達し、新潟地震でも揺るぐことなく橋を支え続けています。



▲旧新潟税関

## ■ アーチを架ける



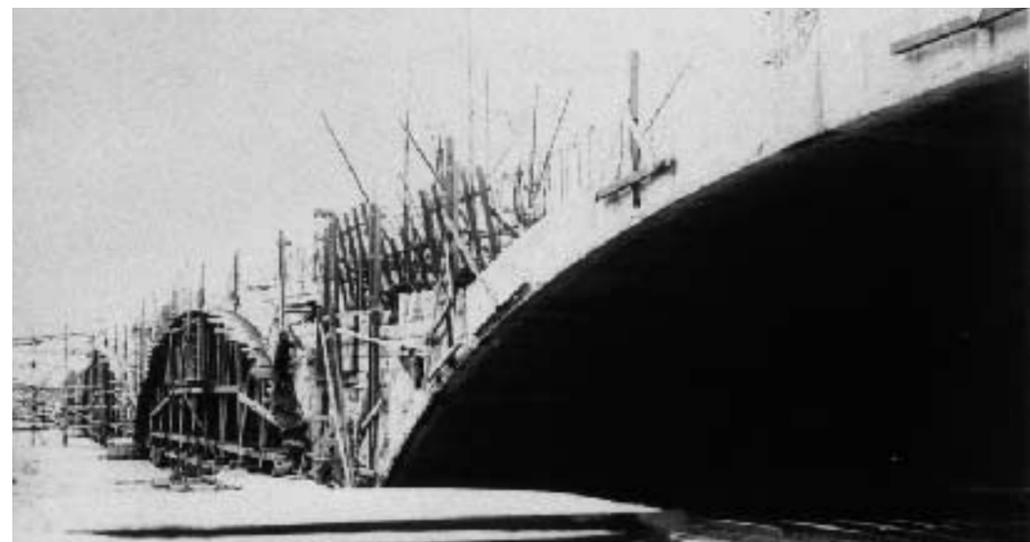
▲アーチ部支保工作业



▲石積作業



▲アーチ部コンクリート作業



▲型枠外し

## ■ コスト削減が生んだ御影石の化粧張り

鉄筋コンクリート製の萬代橋には、およそ36,000m<sup>3</sup>ものコンクリートを使用しています(10トントラック約7,200台分)。これだけの量のコンクリートを作るためには、セメント、砂、砂利、水の十分な量と良い材質を確保しなければなりません。

調査の結果、信濃川の萬代橋架橋地点の掘削砂が良質であることが分かり、空気潜函工法で掘り出した砂をコンクリートに利用し、およそ10万円もの工費の節減に成功。この浮いた10万円によって側壁を御影石で化粧張りすることができました。高欄の他、外壁、バルコニー等の装飾の設計は、通信省(郵政省)の建設技師山田守が担当しました。

10万円の巨費の用途について、国は補助金を出すこともあり難色を示し、県も財政は豊かではありませんでしたが、あえて修景にこの巨費を投じたことが、現在も新潟市のシンボルとなっていることに繋がっているのでしょう。



▲掘り出された砂利



▲化粧張り作業



▲高欄作業

### TOPICS

萬代橋の側面の化粧張りは、ただの模様ではなく1つ1つが御影石で、アーチのコンクリート打設を行うときの型枠としても使用されています。この御影石は茨城県真壁産で萬代橋の修繕工事を行う場合には、同じ材料を使用しています。

■ 橋上の工事



▲ 歩道部作業



▲ 車道部作業



▲ 車道部作業



▲ 工事に携わった人々

TOPICS

歩道下には電気、ガス、水道、電話線など日常生活に必要な施設が建設当初から取められていました。現在では珍しくありませんが、萬代橋には、建設当初から将来を見届えた計画が立てられていました。

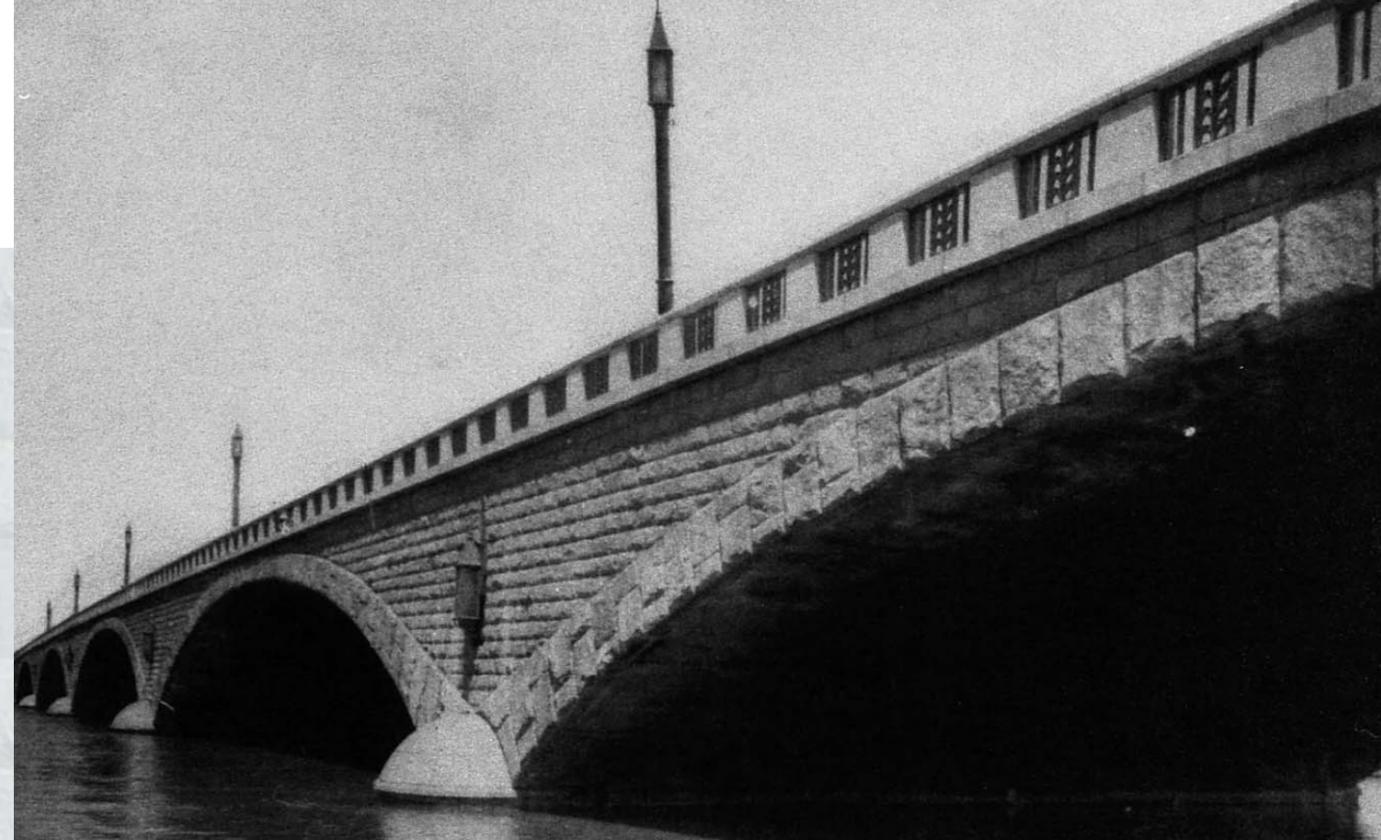
萬代橋に埋設されているライフライン▶



■ 永久橋の完成



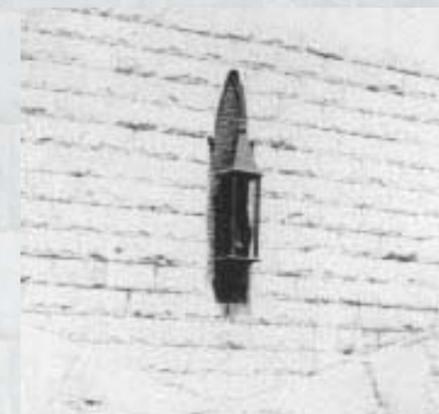
▲ 開通前の萬代橋



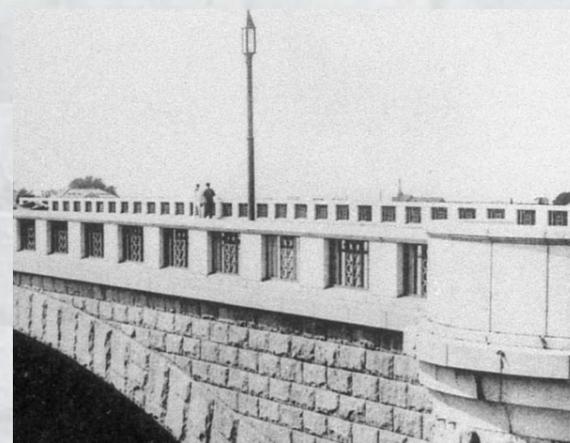
▲ 昭和4 (1929) 年8月23日竣工 (鉄筋コンクリートアーチ橋) 昭和2 (1927) 年7月着工  
橋長:306.9m 橋幅:22m 総工費:約240万円



▲ 完成当時の夜景



▲ 橋側灯



▲ 高欄と照明灯



▲ 歩道

## 第二章

# 75年のときをつなぐ

### 正子重三の言葉

(講演「萬代橋について」新潟新聞 昭和4年8月17日付より)

「経費240万円を投じた新しい萬代橋を生かすのは市民です。

そしてこの大工事のため、死者2名、負傷者30余名の犠牲が払われていることも忘れてならないことで、これらの犠牲者に対してはその功績を十分慰めてもらいたいです。」



昭和四年  
渡橋式の様子

昭和4(1929)年8月23日、待ちに待った竣工式を一目見ようと街は人々の波で溢れかえりました。午前11時、来賓・参列者総勢600余名が見守る中、爆竹、煙火を合図に喜びを満面に浮かべた三松知事の入場で竣工式は始まり、厳かな空気の中、弥彦神社宮司による神事、三松知事の式辞、川上土木課長の工事報告、祝電披露と続きました。そしていよいよ全市民・全県民の待ちわびた開橋の瞬間、三松知事によるテープカットが行われたのです。



◆三松知事によるテープカット



▲宮司を先頭に始まった渡初め

テープカットの後の渡橋式では、宮司を先頭に川上土木課長、正子技師、三代夫婦三組、一般来賓、住吉神社の神輿、小学生、青年団、少年団、百老会員と続き、神輿の後方には、氏子連中に続いて美装した古町芸妓が渡りました。新潟の新名物を一目見ようと人々は雪崩のごとく押し寄せ、新たなる橋に力強く足を踏み入れました。市民の思いが寄せられた渡橋式は12時10分に終了しました。



▲三代夫婦



▲住吉神社の渡り初め



▲古町芸妓



▲雀踊り



▲渡り初めの様子

### ■昭和4年～



▲両岸の埋め立て工事

大河津分水路の通水により川幅が約770メートルから270メートルへと、1/3となった信濃川下流域は、三代目萬代橋の架橋以来25年間に渡り、埋立が進められ、萬代橋東詰にも広大な土地が生まれました。

### ■第二次世界大戦中～



▲照明灯供出後の木柱

戦時中は物資不足から照明灯や高欄の鉄柵部分などの鉄材が供出され、木材で代用されました。

### ■昭和23年高欄崩落事故



▲萬代橋高欄崩落記事 (新潟日報 昭和23年8月25日付)

花火の生んだ悲劇  
また16名が行方不明

戦争が終わり、昭和23(1948)年8月の川開きの花火大会で多く見物人が集まった萬代橋は、高欄が落ち100名を超える死傷者が出たという悲しい出来事が起きました。これ以降、橋の上での花火見物は禁止となりました。

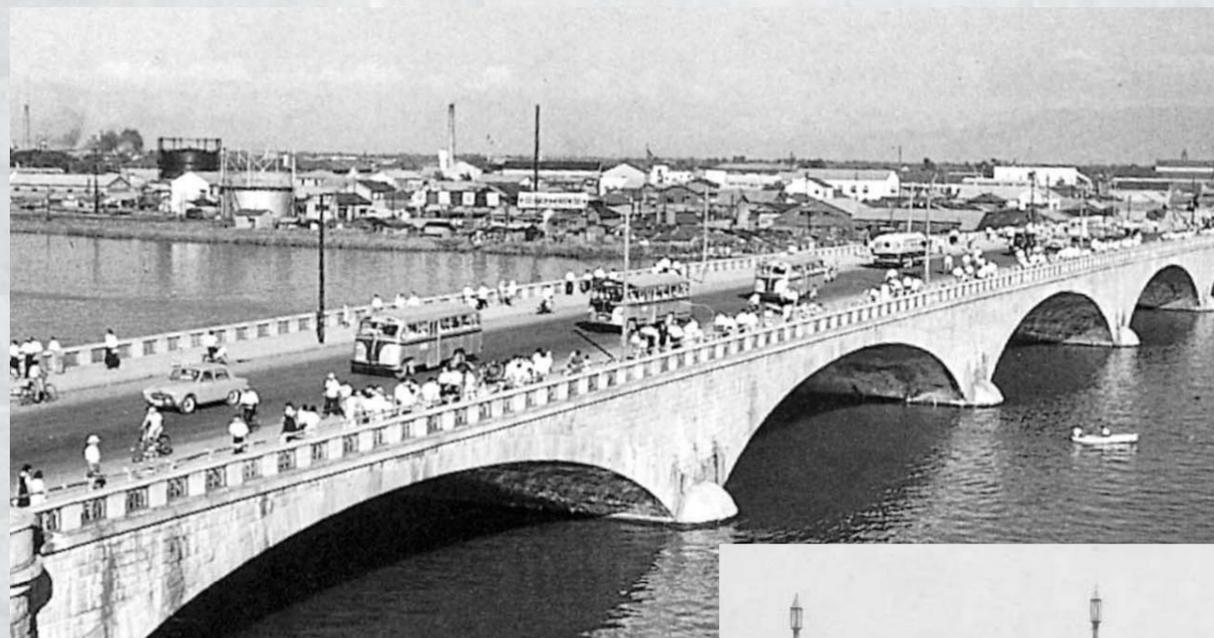
### ■昭和30年新潟大火



▲信濃川右岸から見た新潟大火の様子

昭和30(1955)年10月1日未明、県教育庁(現在の新潟市役所所在地)から出火。台風による強風で東中通から榎谷小路・礎町までを燃やし、新潟市内中心部は壊滅的な被害を受けました。災害に強い三代目萬代橋は、消火活動や市民の避難に大いに役立ちました。

### ■昭和33年の軌道敷認可の放棄



▲車道となった軌道敷

萬代橋の幅は設計当初、今よりも5.5メートル少ない16.4メートルの計画でした。この計画を知った新潟電鉄は、軌道専用の橋を架けるより、萬代橋の中央部に軌道敷を設置する方が得策であると、軌道敷分の橋幅5.5メートルを拡張を出願。萬代橋建設の総予算240万円のうちの40万円を負担し、今日の橋幅となりました。

しかし、その後の不況で新潟電鉄は軌道の建設を断念し、昭和33(1958)年に軌道敷認可を放棄しました。

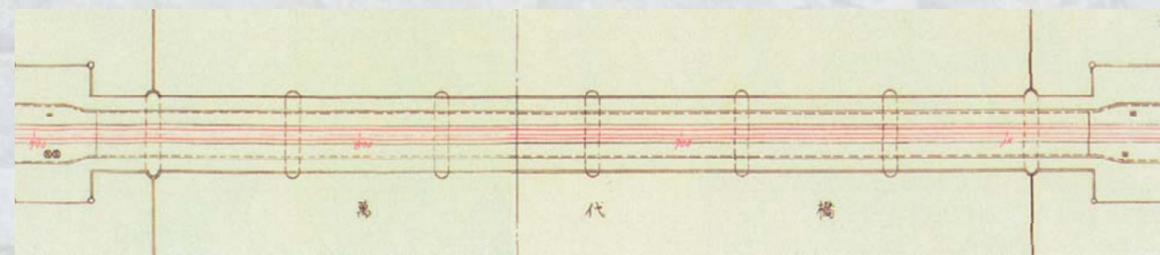


▲砂利が敷かれていた軌道敷

### TOPICS

#### ■都市交通を支える

萬代橋の幅は軌道敷の幅を加え22.0mとなりました。その結果、車道が4車線確保され、現在の交通量を支える要因になっています。また、歩道は当時として幅員を3.66m(現在4.0m)確保するなど、歩行者に対し十分な配慮がなされ、現在の構造規格に対しても見劣りしないものです。



▲軌道計画の平面図

昭和三十九年 六月十六日 新潟地震



▲倒壊した県営アパート

新潟県勢の大活躍で幕を閉じた新潟国体(第19回国民体育大会)の興奮覚めやらぬうちのわずか5日後、マグニチュード7.5の新潟地震が発生し、家屋の倒壊、道路の決壊、火災の発生だけでなく、津波による浸水、電気・ガス・水道などのライフラインの壊滅など市民生活に甚大な被害を及ぼしました。

新潟市の東西を結ぶ三橋のうち、八千代橋と完成して間もない昭和大橋が通行不能となりました。萬代橋は通行可能だったため、東西新潟の中心部を結ぶ橋として救援物資の輸送や災害復旧のための大動脈として大きな力を発揮しました。

それは、関東大震災による復興技術の導入により造られた萬代橋が、震災に強い橋であることを実証する結果となりました。



▲昭和大橋の崩落



▲亀裂が生じた萬代橋の橋脚部分



▲復旧の動脈となった萬代橋



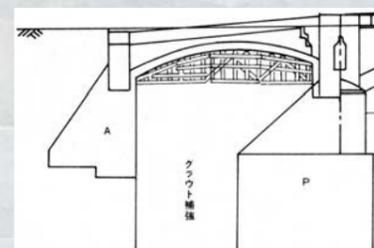
▲東西を行き来する市民



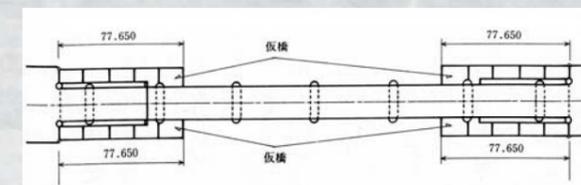
▲萬代橋右岸の被害状況



▲復旧作業の様子



▲緊急復旧工事施工図



▲仮橋工事施工図

萬代橋は、落橋は免れたもの、両側のアーチ及び橋台部に大きな被害を受けました。そこで応急復旧は地震直後の夜から直ちに行われました。陥没した萬代橋の取付道路の復旧から着手した工事は、交通を確保しながら昼夜兼行で進められ、アーチ部の補強工事は車道部が21日未明に完了しました。

復旧工事中も当時の交通量1日約4万台を通行させる必要がありました。そのため交通規制をして片側ずつ施工する事ではなく、仮橋による通行が実施されました。復旧工事は、変状を生じた左右両岸アーチ架け替と連続アーチ部分の補強が行われました。



▲両岸に架けられた仮橋

## ■ 萬代橋における自動車交通の推移

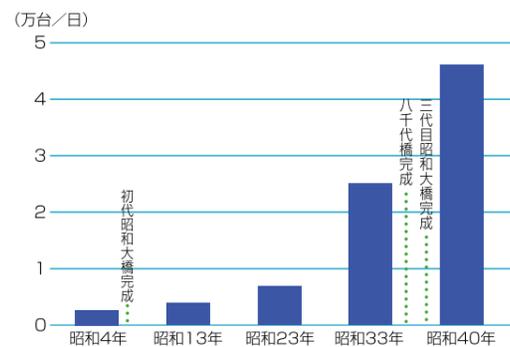
地域交流に重要な役割を果たした萬代橋は、昭和30年代の高度成長期を迎え、新潟地震復旧後、飛躍的に自動車交通量が増大していきました。昭和大橋、八千代橋もありましたが萬代橋の交通量の伸びが大きく、新潟市の交通の大動脈としてますます重要度が増しました。



▲昭和43年萬代橋の混雑状況



▲昭和43年萬代橋東詰の混雑状況



▲萬代橋における自動車交通量の推移

## 昭和五十四年八月三代目萬代橋竣工五十周年



▲50周年の新聞記事(毎日新聞 昭和54年8月23日付)



▲記念行事の様子(東詰)



▲記念行事の様子(西詰)

昭和54(1979)年8月23日、50歳を迎えた萬代橋を祝おうと50周年記念行事が行われました。東西の橋詰で樽酒の鏡開きを行い、通行人には振る舞い酒を行ったほか、萬代橋の今昔をカラープリントした下敷き、歴史をコンパクトにまとめた“しおり”、記念の手ぬぐいを配り、50周年を祝いました。

### TOPICS

#### ■ 強度の検証～機能の維持～

新潟の重要な道路として機能し、増大した交通量を支えるため、不断に実施されている補強・補修工事など、常にきめ細かい維持管理が行われています。



▲昭和55年に行われた載荷試験

## 昭和60年8月 市民によるライトアップ開始

初代萬代橋が架橋されてから「数えて100年」を迎えた昭和60(1985)年、市民の力で萬代橋をもっと魅力的なものにしようと『万代橋の百周年を考える会』が発足。この会では市民の憩いの場、あるいは観光資源としての萬代橋をより効果的に演出するための夜間照明を計画・準備し、8月の新潟まつりに合わせて実現されました。資金は市民の参加を願った『1人100円募金』と企業の協力で集められ、照明工事と電力料金等に充当されました。ライトアップは萬代橋の美しい姿を浮かび上がらせ、新潟の夜景を演出しました。

冬期



冬期は暖かみの感じられるオレンジ色の250W高圧ナトリウム灯で日没から午後10時まで点灯

夏期



夏期は涼し気な青白色の400Wメタルハイドライド灯で日没から午後10時まで点灯

### TOPICS

#### 第1回『手づくり郷土賞』受賞

市民によるライトアップ開始翌年の昭和61(1986)年7月、新潟市は建設大臣より第1回『手づくり郷土賞』を受賞しました。市民の創意工夫と努力が高く評価されました。



▲受賞銘版

## 昭和61年 『万代橋百周年記念事業』

初代萬代橋架橋から百周年に当たる昭和61(1986)年、新潟国道工事事務所では記念改修工事として、萬代橋の化粧直しを実施しました。

新潟市と『万代橋の百周年を考える会』は市民写真展の開催、記念文集『思い出の万代橋』の発行や、収益を記念事業に充てる萬代橋を描いたテレホンカードの販売。11月4日には新潟市長をはじめ、関係者や幼稚園児約200人参加のパレードと式典を挙行し、12月14日には三代目萬代橋より34メートル上流の初代萬代橋が架かっていた両岸の跡地に『万代橋架設百周年記念碑』の除幕式が行われました。

また、翌春からはチューリップで萬代橋を彩る『チューリップフェスティバル』が開始されました。



▲記念改修をした歩道



▲万代橋架設百周年記念碑



▲万代橋のテレホンカード



▲チューリップフェスティバル(昭和62年)

### にいがた萬代橋-その100年- (昭和62(1987)年発行)



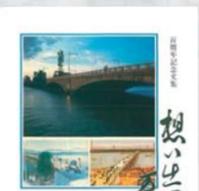
日本海沿岸最大都市新潟の古き時代を偲ぶ三代目萬代橋の初代から100年に及ぶ史話、技術史録、記録、報告をまとめた一冊。

### 「時を越えて」名橋・万代橋 (平成元(1989)年製作)



萬代橋のケーソン工法の説明及び災害復旧に貢献した歴史を紹介するビデオ。第14回土木学会映画コンクール「優秀賞」を受賞。

### 百周年記念文集「思い出の万代橋」



萬代橋百周年を記念して新潟市と「万代橋の百周年を考える会」によって発刊。市民から寄せられた百編を超える応募をまとめた文集。

## ■ 萬代橋での民謡流し開始 (平成元年)



▲萬代橋の上で踊る人々

新潟市制 100 周年を迎えた平成元(1989)年8月7日、8日、多くの市民の努力と悲願が実を結び、初めて目抜き通りの萬代橋～榎谷小路を舞台に民謡流しが行われました。両日合わせて3万人の踊り手と21万人の観客を集め、橋上も大いに賑わいました。

## ■ 萬代橋フォーラム開始 (平成3年～)

新潟市のシンボル『萬代橋』が、昭和4(1929)年8月23日に開通して以来、長年にわたって新潟の発展に貢献してきたことを記念するとともに、その良さを再認識し、市民とともに新潟の将来について考え、広く“みち”に親しんでいただくことを目的に『萬代橋フォーラム』が始まり、その後も毎年行われています。



▲第1回目テーマ「魅力ある町づくり」



▲第2回目テーマ「国際化時代の地域づくり」



▲第3回目に行われたコンサート

## ■ 福岡県『名島橋』と兄弟縁組 (平成6年8月)



▲名島橋 ・竣工：昭和8(1933)年3月 ・形式：鉄筋コンクリートアーチ橋  
・橋長：204.1m ・橋幅：24.0m  
・設計者：後藤龍雄 ・総工費：416,883円(昭和8年当時)



▲調印書



▲記念品

名島橋は、福岡市東区を通る一般国道3号の多々良川に架かる橋で、昭和8(1933)年に建設されました。白く輝く御影石に覆われた優美な姿をもち、7連アーチ式で橋幅24メートルという当時としては、破格な規模でした。

竣工60周年にあたる平成5(1993)年に行われた『名島橋ロマンキャンペーン』にて名島橋の歴史を調べたところ、萬代橋と建設時期が近く、当時では稀な鉄筋コンクリートアーチ橋であること、デザインが良く似ているということから平成6(1994)年8月4日に、福岡市と新潟市の交流を深めるために橋の兄弟縁組が行われました。

## ■ 第1回新潟市都市景観大賞受賞 (平成7年)

新潟市が「新潟らしい優れた都市景観をつくりだしているもの」を探し出そうと平成7(1995)年10月に第1回新潟市都市景観大賞選考委員会を設立。候補130件の中から、萬代橋が都市景観大賞を受賞しました。

### TOPICS

#### ■ 100年の時を越え発見

平成8(1996)年7月に萬代橋東側の地下横断歩道万代クロッシングの建設工事において、初代、二代目萬代橋を支えていた基礎杭が発見されました。出土された杭は杉丸太材、直径40cm前後で、長さは15m以上あったと推測されます。現在、万代クロッシングにおいてその一部が展示されています。



▲発見された橋の基礎杭



▲万代クロッシングでの展示

## ■万代橋竣工70周年記念(平成11年)

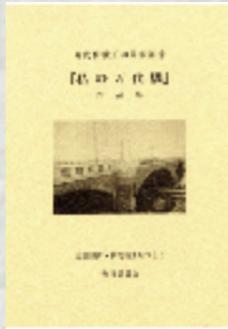
新潟の大動脈として、また新潟のシンボルとして人々に愛されてきた萬代橋は「用・強・美」の3つを兼ね備えた素晴らしい新潟の財産として評価されています。

これを機会に『温故知新・新潟新まちづくり実行委員会』が組織され、萬代橋建設当時の人々の期待や技術者の情熱、新潟地震にも耐えまちの復興を支えた物語などをもう一度発掘し、70年間愛され続けてきた萬代橋から得られる教訓を活かし、新潟らしいまちづくりを地域の方々とともに考えました。

### ■「私の万代橋」作品集

萬代橋をもう一度見つめ直そうと「万代橋の思い出」や「これからの万代橋への期待」の気持ちを込めた作品及び萬代橋にゆかりのある資料を広く募集しました。

そこで、この想いを市民と共有すべく、『私の万代橋』作品集』が刊行されました。萬代橋への想いがぎっしり詰まった一冊です。



### ■温故知新・新潟新まちづくりワークショップ

萬代橋竣工70周年を記念して、『温故知新・新潟新まちづくりワークショップ』が7月27日に開催されました。萬代橋に愛着を持つ市民ら約60名が参加。新潟大学工学部の大熊教授によるミニ講演「まちづくりの中での萬代橋」の後、テーマ毎に6つのグループに分かれて議論を開始。長い間人々に愛されてきた萬代橋の持つ魅力を再発見しながら、これからの新潟のまちに必要な魅力について熱い議論が繰り広げられました。

また、ワークショップに参加する市民を対象に「水都にいがた・万代橋めぐり」も開催。萬代橋下流橋建設館及び工事現場を見学した後、水上バス「アナスタシア号」に乗船。普段とは異なる新潟のまちなみをじっくり観察しました。



▲開催挨拶



▲ワークショップの様子

## TOPICS

### ■万代橋のあゆみ

平成13(2001)年2月には、萬代橋の歴史と「用・強・美」をわかりやすく紹介するパンフレットが作成されました。



## ■萬代橋を中心としたまちづくりの動き(平成14年～)

### ■万代橋と新潟のまちづくりを考えるワークショップ

「新潟市民の心のふるさとである萬代橋を新潟のまちづくりにもっと活かす方法はないのか?」と市民が集まり、平成14(2002)年から2年に渡り8回のワークショップと2回のシンポジウムを行いました。



▲ワークショップの様子

### ■萬代橋誕生祭

『万代橋と新潟のまちづくりを考えるワークショップ』からの発案で萬代橋竣工74年目を迎える平成15(2003)年8月23日に市民の手づくりによる第1回目の萬代橋誕生祭が行われました。



▲水辺のカフェで楽しむ市民

## ■土木学会選奨土木遺産に認定(平成14年)

平成14(2002)年11月18日、土木学会より平成14年度「土木学会選奨土木遺産」に認定されました。この制度は、土木遺産の顕彰を通じて、歴史的土木建造物の保存に資することを目的として平成12年度に創設されました。萬代橋は、日本人技術者による初の空気潜函工法を用いて築き、充腹アーチ橋として国内最大の支間長を誇り、マグニチュード7.5もの新潟地震に耐えた点が高く評価されました。



▲認定書



▲認定プレート

## 第三章

### 75年のときを経て

2004年、三代目萬代橋は、75年目を迎えました。「萬代橋75周年記念事業」の一環として、機能アップを図りながら、建設当初の姿に復元されました。



復元後の三代目萬代橋（平成16年）

## ■ 萬代橋協議会



▲第1回萬代橋協議会の様子



▲萬代橋75周年記念事業の説明

平成12年度に、学識経験者、地元代表者及び行政機関で構成する「萬代橋協議会」が組織されました。この協議会では、

- ・ 萬代橋の重要文化財指定
- ・ 萬代橋の照明灯などを建設当初の姿へ復元
- ・ 萬代橋を核とした周辺の街並み整備

などの実現を目指して活動を進めることとしました。

「萬代橋75周年記念事業」を進めるにあたっては、協議会から意見を頂きながら行いました。

## ■ 萬代橋75周年記念事業

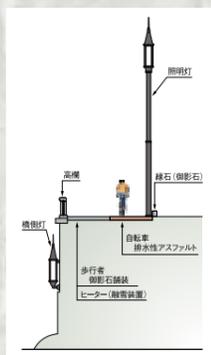
歩道や照明灯など、老朽化が目立ってきたため「萬代橋75周年記念事業」として、歩道や高欄の修繕工事を行いました。工事にあたっては、安全性の向上、バリアフリーなどにも配慮しました。また照明灯、橋側灯及び橋詰広場については、昭和4(1929)年の建設当初の姿への復元工事を行いました。



▲改修前の萬代橋

### ■ 「萬代橋75周年記念事業」の主な内容

- 自歩道(歩行者)：御影石舗装。融雪装置(ロードヒーティング)設置。  
(自転車)：排水性舗装。高欄から距離を置き転落の危険性を低減。
- 高欄：損傷の著しい部材を取替。鉄格子は防錆塗装。
- 橋詰：御影石舗装。オープンスペースを確保。隅柱、壁面を復元。
- 橋銘板：戦時中に供出された建設当初の橋銘板(鑄鉄製)を復元。
- 照明灯：戦時中に供出された建設当初の照明灯を75年前の図面に基づき復元。
- 橋側灯：戦時中に供出された建設当初の橋側灯を75年前の図面に基づき復元。



## 車道

車道舗装は、劣化(ひび割れ・わだち掘れ)が著しい状態だったことから、修繕工事を実施しました。以前の舗装は、工法提案型によりスラグアスコンという材料(工法)を採用した結果、15年間という長期間にわたり補修不要であったという成功例を踏まえ、今回の舗装は以下5項目の条件が求められました。

- 1 耐久性(耐流動・耐摩耗・骨材飛散抵抗)
- 2 沿道環境保全性(走行騒音低減)
- 3 安全・快適性(ギラツキ防止・水はね軽減)
- 4 水密性(文化財保護)
- 5 安全性(すべり抵抗・凍結防止剤残留)

それぞれの項目に対して、条件をクリアする工法を検討した結果、耐久性と排水性の高機能を両立させた最新技術を採用して、改修が行われました。

## 歩道



▲改修前の歩道



▲改修後の歩道

歩道部分の改修は、高齢者や身障者などすべての人が歩きやすい優しい歩道を目指し、歩行者道と自転車道を分離し、通行の安全性を向上しました。歩行者部分は冬期の除雪及び凍結対策として融雪装置(ロードヒーティング)を設置し、その上は御影石舗装としました。自転車部分は水はけのよい排水性の舗装とし、高欄から距離をおくことで川への転落の危険性を低減しています。

## TOPICS

### ■ 冬期バリアフリー

冬期は降雪により通行が困難になる他、凍結による転倒が懸念されていました。

今回整備されたロードヒーティングにより、冬期でも快適に通行できるようになりました。



▲改修前



▲改修後

## 高欄



▲改修前の高欄



▲改修後の高欄

高欄は極力そのままの姿を残すことを考え、損傷の著しい部材のみ取り替え、鉄柵部分は防錆性能の高い塗装仕様で塗り替えました。また、橋体表面に洗剤を塗布し、埃やカビを除去して石材の洗浄を行いました。

# 橋 詰



▲建設当初の橋詰広場

橋詰については、建設当初の姿を参考に御影石で舗装し、オープンスペースを確保しました。また、右岸下流ではバリアフリーに配慮し、スロープを設置しました。建設当初の橋詰の角には、隅柱と呼ばれる柱がありましたが、新潟地震で被災した時の復旧でほとんどが撤去されたため、橋詰広場の整備にあわせ、その内3本の隅柱を復元しました。

また、建設当初の親柱には、鋳鉄製の橋銘板が取り付けられていましたが、戦時中の鉄不足により供出され、その後は石板に橋名が彫られていたため、これも復元しました。

## 橋銘板

橋銘板は、野中浩俊新潟大学教授の監修により、建設当初の橋銘板の写真や、石板に彫られていた橋銘板の文字を基に復元しました。



▲文字を確認する野中氏(写真右)



▲復元前の橋銘板(石製)



▲建設当初の橋銘板



▲復元後の橋銘板(鋳鉄製)

## 橋詰広場

橋詰の整備にあたっては、豊口協長岡造形大学理事長、新潟市都市景観アドバイザーから意見を頂きながら復元を行いました。



▲改修後の橋詰広場



▲改修前の橋詰ポケットパーク



▲案内板(東詰上流)



▲建設当時の高欄鉄格子をデザインした防護柵

## 隅柱・階段



▲隅柱復元前



▲隅柱復元後



▲改修後の階段

## スロープ



▲改修後のスロープ



▲再現された転落防止柵

照明灯・橋側灯

■照明灯・橋側灯



▲復元工事前

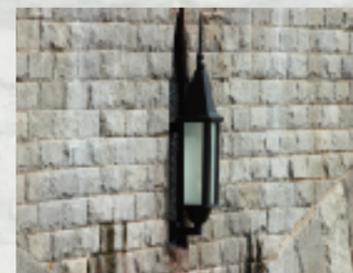


▲復元工事後

照明灯は昭和4(1929)年の建設当時の姿に復元し、橋の側面から車道と歩道の間に設置しました。



▲復元された照明灯・橋側灯



▲復元された橋側灯

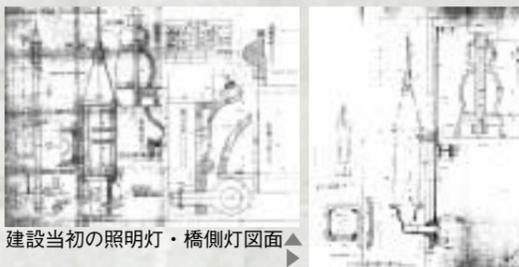
照明灯同様に橋側灯も昭和4(1929)年の建設当時の姿に復元しました。昭和60(1985)年から萬代橋に彩りを添えてきたライトアップに替わり、今後は橋側灯が萬代橋を照らします。

TOPICS

■照明灯と橋側灯の製作の様子

照明灯と橋側灯は、昭和4年の建設当初の設計図面に基づいて製造を行いました。また、素材は南部鑄物を採用し、製造技術を伝承しました。

復元プロセスについては、専門の見地から、新潟県出身の環境プロダクトデザイナーの南雲勝志氏が監修しました。



建設当初の照明灯・橋側灯図面



▲当初の形に復元するため、木型をおこし、型枠を造り、溶かした鉄を流し込んで固まるのを待ちます。



▲冷えて固まったら型枠から取り外し、機械を使って形を整えます。



▲部品を組み立てて、最後に点灯のテストをします。

■現地テスト



▲照度を確認する南雲氏

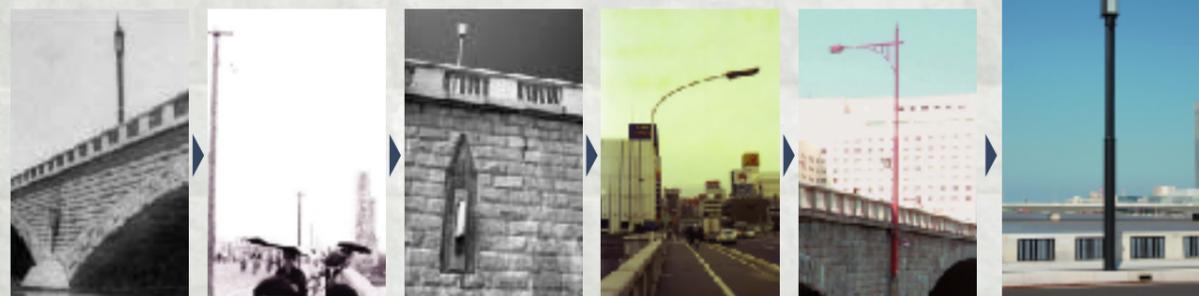


▲現地での照度テスト



▲点灯テスト

■照明灯の変遷



▲昭和4年完成当時

▲戦時中

▲昭和20年代

▲昭和40年頃

▲昭和60年頃

▲平成16年現在

TOPICS

萬代橋への愛情をカタチにしよう!



▲寄付を呼びかけるパンフレット



▲市民による橋詰での募金活動

■萬代橋復元プロジェクト

「萬代橋復元プロジェクト実行委員会」は、重要文化財指定を祝い、市民の萬代橋への愛情をカタチに残そうと、募金による橋側灯設置を計画。市民から集められた約1,800万円で、萬代橋に灯る橋側灯10基のうちの一部を設置しました。

# 第四章

## まちのほこり 萬代橋



これからも、新潟のまちの発展を支えながら、更に多くの  
人々から愛され続けることでしょう。



『新潟の萬代橋』から『日本の萬代橋』へ



新潟市のシンボルとして親しまれてきた三代目萬代橋を、国の重要文化財に指定するよう、市民団体等から始まった取り組みは地域全体に発展しました。そしてそれらの活動に後押しされ、ついに平成16(2004)年7月6日に重要文化財に指定されました。これは、デザイン性と技術的達成度を示す遺構として価値の高いことが認められ、萬代橋の文字通り、萬代(よろづよ)までも後世に残していくこととなります。

国道に架かる橋としては、東京都の日本橋に次いで2例目であり、これからも現役の橋として、市民が愛する市民の誇りであり続けることでしょう。

▲新潟日報 平成16年7月7日付

新潟市のシンボル「万代橋」が、正式に国の重要文化財に指定された。同日官報で告示された。土木構造物が重要文化財として貴重に指定されたのは、初、国道の橋では東京・日本橋(次いで二例目)に指定されたのは、四月十六日に文化審議会から審議が出たのを、この日の告示となる。国土交通省新潟国道工事事務所によると、側面に花崗岩を使用し、重厚な外観、連続アーチによる律動感の表現など橋のデザイン上の価値が高いとの建設指定されている。

新潟市のシンボル「万代橋」が、正式に国の重要文化財に指定された。同日官報で告示された。土木構造物が重要文化財として貴重に指定されたのは、初、国道の橋では東京・日本橋(次いで二例目)に指定されたのは、四月十六日に文化審議会から審議が出たのを、この日の告示となる。国土交通省新潟国道工事事務所によると、側面に花崗岩を使用し、重厚な外観、連続アーチによる律動感の表現など橋のデザイン上の価値が高いとの建設指定されている。

TOPICS

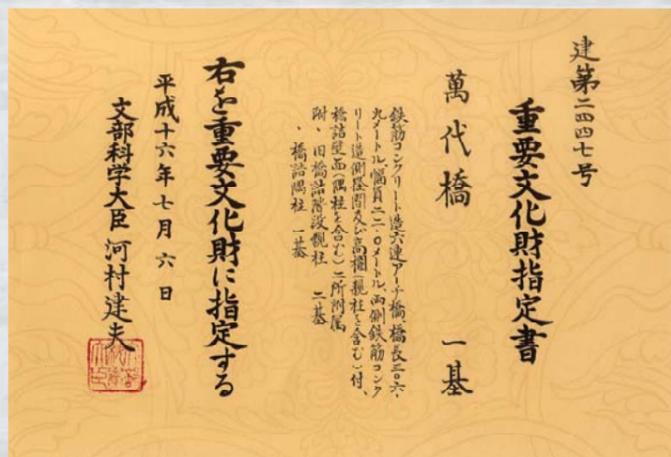
「重要文化財」とは、わが国の長い歴史で生まれ、歴史・伝統・文化などの理解のために欠くことのできない、国によって指定された「文化的な遺産」のことです。今日の世代に守り伝えられてきた貴重な財産であると同時に、将来の文化の向上発展の基礎をなすものです。

建造物の重要文化財の指定基準は、「意匠的に優秀、技術的に優秀、歴史的価値が高い、学術的価値が高い、流派的または地方的特色において顕著なもの、のいずれかに該当し、各時代または類型の典型となるもの」とされています。

萬代橋は、「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。

重要指定文化財指定の概要と指定範囲

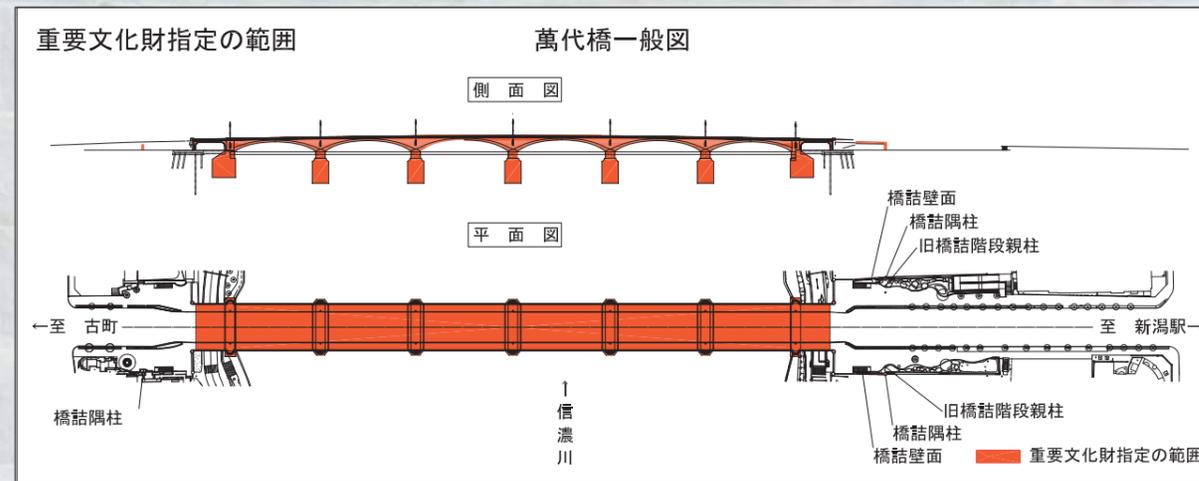
- 名称：萬代橋(ばんだいばし)
- 所在地：新潟市万代～下大川前通・川端町間、一般国道7号
- 構造様式：鉄筋コンクリート造6連アーチ橋
- 橋長：306.9m
- 幅員：22.0m
- 特徴
  - 橋梁デザイン史上での価値が高い
    - 充腹された躯体側面全体に花崗岩を施す重厚な外観
    - 連続アーチの律動感が巧みに表現された近代橋梁
    - 力学的合理性に基づく近代的橋梁美が体现された構造物
  - 技術的達成度を示す遺構として貴重
    - 建設当時、鉄筋コンクリート構造物としてわが国最大支間を実現(最大支間:L=42.4m)



▲重要文化財指定書

国名	所在地	種別	指定年月日
日本	新潟市万代	橋	平成16年7月6日

▲重要文化財指定書(裏)



▲重要文化財指定記念のモニュメント(東詰上流)



▲橋詰隅柱



▲橋詰壁面



▲旧橋詰階段親柱

# 新潟とともに七十五年。 「萬代橋」が国の重要文化財に指定されました。

新潟のシンボル、萬代橋【国道7号】が、重要文化財に指定されました。

(平成16年7月6日指定・建第二四四七号)

国が管理する国道の橋梁で重要文化財に指定されるのは、日本橋(東京都中央区)に続いて全国で2例目のこと。



土木構造物の重要文化財指定は、新潟県内では初となります。

指定に合わせ、「萬代橋75周年記念事業」の一環としての改修工事も進行中。

土木構造物に必要な機能と強さが充実・補強されると同時に、出来る限り75年前の架橋当初の美しい姿へと近づけられています。



昭和4年 建設当初の萬代橋

## 78万市民の宝物へ

**新潟市長 篠田 昭さん** (新潟市)  
このたび、本市のシンボルである萬代橋が国の重要文化財に指定されました。市民の宝物として愛されてきた橋であるだけに、心からうれしく思っています。今回の指定に向けては、萬代橋を愛する多くの市民とともに、国に重要文化財の指定をお願いしてきたもので、市民の思いが実現しました。関係各位のご尽力に厚く感謝申し上げます。萬代橋は、東西新潟を結ぶ交通の要として歴史的な役割を担い、経済、文化の交流はもとより、市民の心をつなぐ架け橋として、本市の発展に多大な貢献をされています。今後は、合併後の78万市民の宝として、また、政令指定都市に求められる中枢拠点機能の向上に向けて、ますます重要な役割を果たしていかないと期待しています。

## 市民の手で永く

**新潟大学工学部教授 大熊 孝さん** (新潟市)  
私たちの暮らしとともにある現役の萬代橋が重要文化財に指定されたことは、今後の景観やまちづくりに向けて大きな勇みになる一、その意味でも画期的だと思います。昭和60年の萬代橋架橋100周年に備えてのライトアップが始まり、水都の景観を象徴した周回の整備が行われるきっかけになりました。この事業が市民の募金で支えられたことも大きな成果の一つです。見て楽しむ橋に位置づけられたことで関心が高まったといえます。現在進めている萬代橋の街灯と橋脚の復元事業においても、文化財への期待が市民の積極的な支援の輪となり、広がりを見せてくれると期待しています。鉄筋コンクリート造りのアーチ橋として、近代的な橋脚技術の到達点を極めた萬代橋は、重厚でありながら、軽快さも感じさせる構造美が特長です。築まれ、愛される「生きた橋」として、永く市民の手で大切に守り、新潟の歴史を紡いでいきたいと思います。

## 漕いでこそ萬代橋

**萬代橋を愛する会・事務局長 木村 岩次郎さん** (新潟市)  
国の重要文化財として、萬代橋の優美な姿が永久に保存されることは大変めでたく、市民として喜びと誇りを感じます。3代目となる現在の橋は昭和初期の建造です。石造りのがっしりとした萬代橋を初めて目にしたとき、櫂手を手でなぞりながら渡った感覚は今でも忘れません。その姿は75年経っても変わりません。現在の自動車交通にも対応できる萬代橋が当時、設計も施工もすべて日本人の手で、また、官民の資金協力のもとで完成したことは大変意義深いことです。こうした萬代橋の歴史や先人たちの思いを後世に伝えようと「萬代橋を愛する会」をつくり、勉強会や橋の美化清掃などのボランティア活動を続けています。萬代橋の歴史などを語る資料館の設立も会の大きな目標です。文化財として、萬代橋の役割はさらに大きくなると期待しています。漕いでこそ、萬代(よろずよ)まで、新しい新潟のまちづくりを語り合える萬代橋にしたいと思っています。

## 「萬代橋復元プロジェクト」に寄せられたお祝いメッセージ

- 昭和4年4月生まれの私は萬代橋より少しお姉さんです。萬代橋がいつまでも新潟のシンボルでありますように。 (新潟市 75歳女性)
- 他県から新潟に来た私にとって、信濃川のような大河の存在は新鮮です。萬代橋リニューアルでは歩行者や自転車にも優しい橋になってもらいたいです。 (新潟市 36歳男性)
- 他県した父の足跡の写真も萬代橋で撮ったものでした。萬代橋が重要文化財に指定されたことは、うれしくありがたくて言葉になりません。 (新潟市 52歳女性)
- 萬代橋が昔の姿に戻るのうれしいことです。新潟が歴史あるよいまちであることを世界中に知らせたいですね。 (新潟市 81歳女性)
- 新潟で働くようになって20数年。今は毎日萬代橋を渡って通勤しています。重要文化財に指定された萬代橋は、国が認めた宝物で全国に自慢できることと思います。昔の姿に戻された萬代橋を観光資源として大いにPRしてほしいですね。 (新潟市 46歳男性)

## 【萬代橋の重要文化財指定箇所】

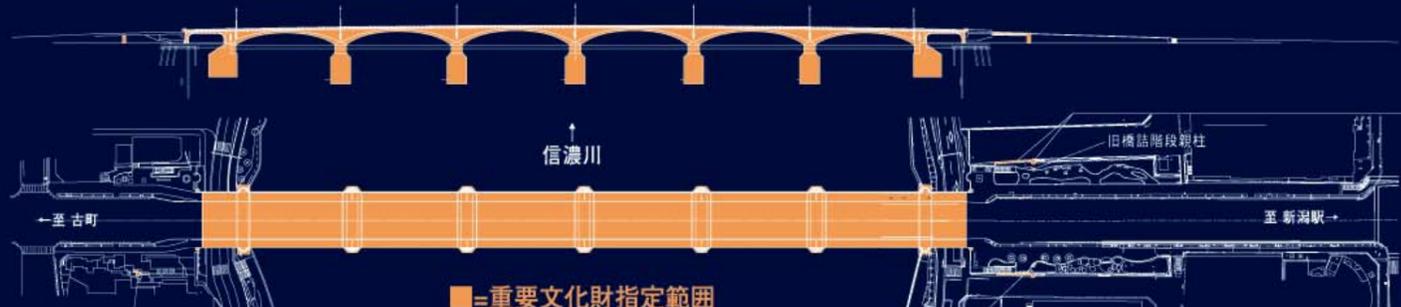
- 鉄筋コンクリート造り6連アーチ橋、橋長306.9m、幅員22.0m。●河床敷設コンクリート造り橋脚及び橋脚欄干を含む付。●橋脚基礎(隅柱を含む)2所附属。●附・旧橋詰階段親柱2基及び橋脚基礎1基。



旧橋詰階段親柱



旧橋詰隅柱



■=重要文化財指定範囲



隅柱・橋詰壁面



昭和39年6月16日 マグニチュード7.5の新潟地震で取付部分に損傷を受けたが、6連のアーチ部分にはほとんど被害がなく、新潟市民への物資補給、災害復旧に大きく貢献した。

## 文化財指定に喜び

**長谷川 了さん** (新潟中央警察署・万代橋交番所長)  
県都の玄関口の守りとして万代橋交番ができて33年になります。この間、橋を歩き交う人々や車を見つめつつ、多くの警察官が勤務してきました。国の重要文化財に指定された記念の年に、万代橋交番に勤務できる喜びを感じています。新潟のシンボルである萬代橋とともに、地域に親しまれる交番として、安全なまちづくりに向けて決意を新たに、勤務員一同、頑張りたいと思います。

## 翼のある萬代橋

**佐藤 舞花さん** (フットボール)  
萬代橋は学生時代よく歩いて渡った橋で愛着があります。現在はその橋のすぐそばで働いて、今度は国の重要文化財に指定されたら聞き、うれしいですね。記念日やデートでお店に来られるお客さまには、なるべく眺めのいい場所にご案内しています。これは夢のまた夢ですが、もし私が結婚するときは、萬代橋が見え、自分が働いているお店でナイトウェディングができればいいですね。

## 四季の表情も豊か

**石川 文武さん** (キリン万代橋ホール)  
萬代橋は何となくアーチのやわらかさや、石造りの重厚感のほかの橋にはない四季の表情を見せてくれます。仕事が終わる夜遅い時間に眺める人気のない萬代橋、また、雪が舞って遠くにかすんでいる萬代橋も、特に気に入った風景です。ピアホールでは「夕日や萬代橋が眺められる席」と指定をいただくこともよくあります。夕焼けに染まるオレンジ色をイメージしたカクテルを楽しめる女性も多いですね。

## 水辺の景観に自信

**山下 絳史さん** (ホテルオークラ新潟)  
萬代橋のたもとに当ホテルがオープンして38年、橋とともに四季を歩んで参りました。萬代橋をバックに写真を撮ったり、朝方ぶらりと散策されたり、県都を代表する水辺の景観は、来港されたお客さまに好評です。中には、民謡流しの輪に参加されて「萬代橋で踊った」と喜びの声を寄せてくださるお客さまもいらっしゃいます。萬代橋誕生祭のオープンカフェや信濃川の周辺など、水都・新潟を満喫していただけるご提案をしていきたいですね。

## 「萬代橋復元プロジェクト」に寄せられたお祝いメッセージ

- 萬代橋と同じ8月23日生まれの私にとって「重要文化財」指定は他人事ではなく、自分にとってちょっぴり誇りにささも感じられます。「萬代橋for ever!」 (新潟市 41歳男性)
- 私より2歳年上の萬代橋。信濃川に架かっている橋で一番好きです。何と言っても新潟のシンボル、萬代橋が少しでもきれいになることは良いことです。重要文化財に指定されて、萬代橋おめでとうございました。 (新潟市 73歳女性)
- 主人の転勤で新潟に来て1ヶ月位の時、主人と子供と私、散歩の途中で見た萬代橋がとてもステキで、用もないのに渡ったりしました。それ以来、お気に入りの散歩コースになった萬代橋が重要文化財になったと聞いて、ますます好きになりました。 (新潟市 27歳女性)
- 昔、浜町で衣料店をしていた母(80歳)は、現在千葉県に住んでいます。足腰がゆっきり弱ってきていますが、復元が完成したら是非母に萬代橋を見せてあげたいと思います。 (新潟市 55歳男性)

萬代橋協議会(新潟市まちづくり推進課)

### 重要文化財指定記念セレモニー



▲指定書授与

萬代橋重要文化財指定記念セレモニーは、新しくなった橋詰を利用し、平成16(2004)年8月21日17時30分から開始しました。

篠田昭新潟市長の挨拶、新潟商工会議所 上原明会頭と国土交通省 佐藤信秋技監の祝辞の後、文部科学省 稲葉大和副大臣から北陸地方整備局 大村哲夫局長に重要文化財指定書が授与されました。続いて、重要文化財指定記念のモニュメントの除幕が行われました。



▲モニュメントの除幕

除幕者(写真左から)  
北陸地方整備局長 大村 哲夫氏、新潟県知事代理 新潟県土木部長 木下 恵夫氏、衆議院議員 西村 智奈美氏、全国こども橋サミット参加 万代長嶺小学校 竹村 舟さん、文部科学副大臣 稲葉 大和氏、元国土交通大臣政務官 吉田 六左工門氏、国土交通省技監 佐藤 信秋氏、新潟市長 篠田 昭氏

### 重要文化財指定記念パレード

セレモニーに続いて萬代橋の重要文化財指定を地域の方々と一緒に祝いするため、重要文化財指定記念パレードが行われました。

パレードは75年前に三代目萬代橋の完成を祝った「渡橋式」を再現するかたちで、新潟三業協同組合芸妓、三代目萬代橋と同じ昭和4年8月23日生まれの方、市民御輿など、総勢約550名の方が萬代橋を渡りました。東西の橋詰では、地元小中学生による万代太鼓の演奏でパレードを盛り上げました。また東詰では、沼垂木遣保存会80名による沼垂喧嘩灯籠が披露され、お祝いに華を添えました。



▲横断幕を持って先導するポートクイーン

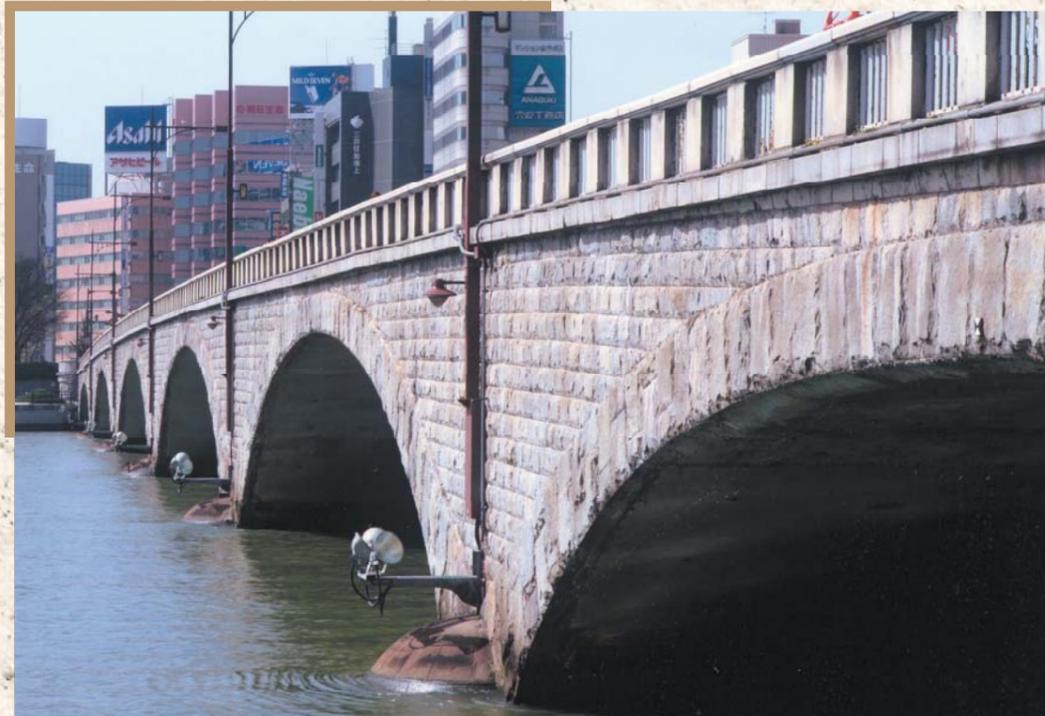


▲招待者



▲万代太鼓の演奏

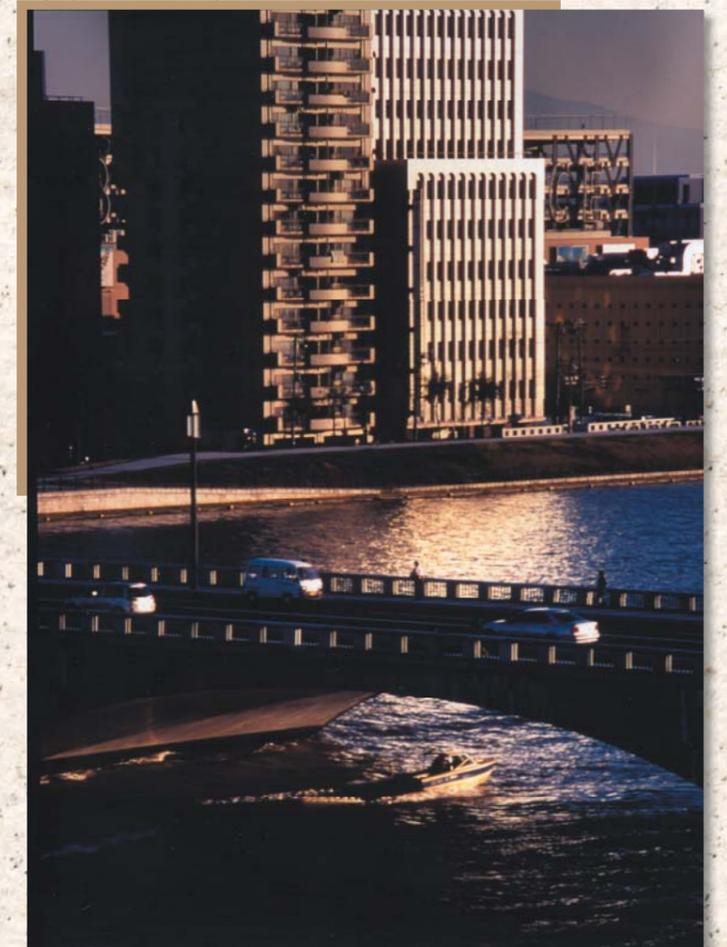
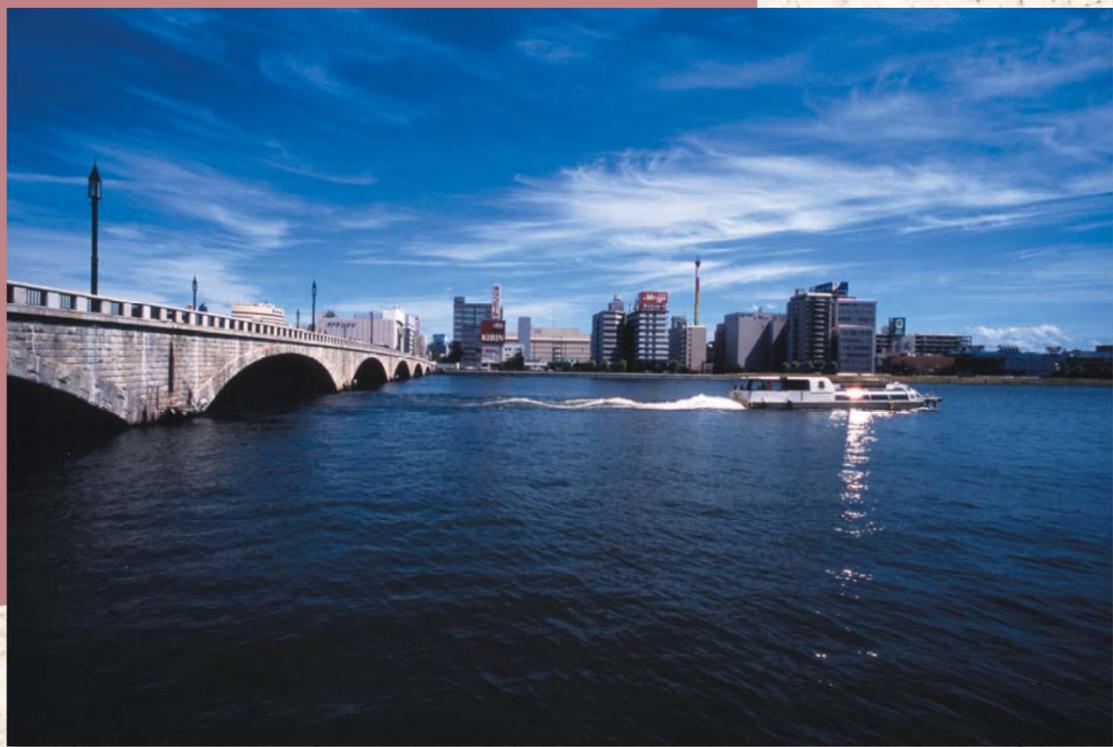


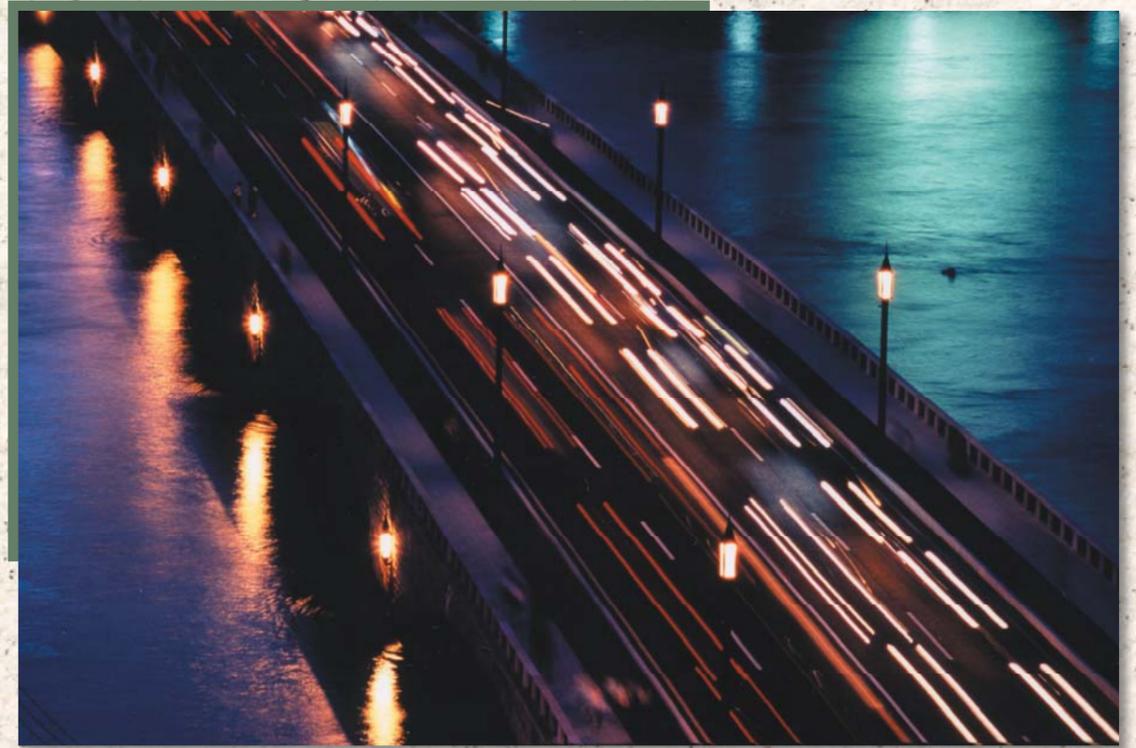
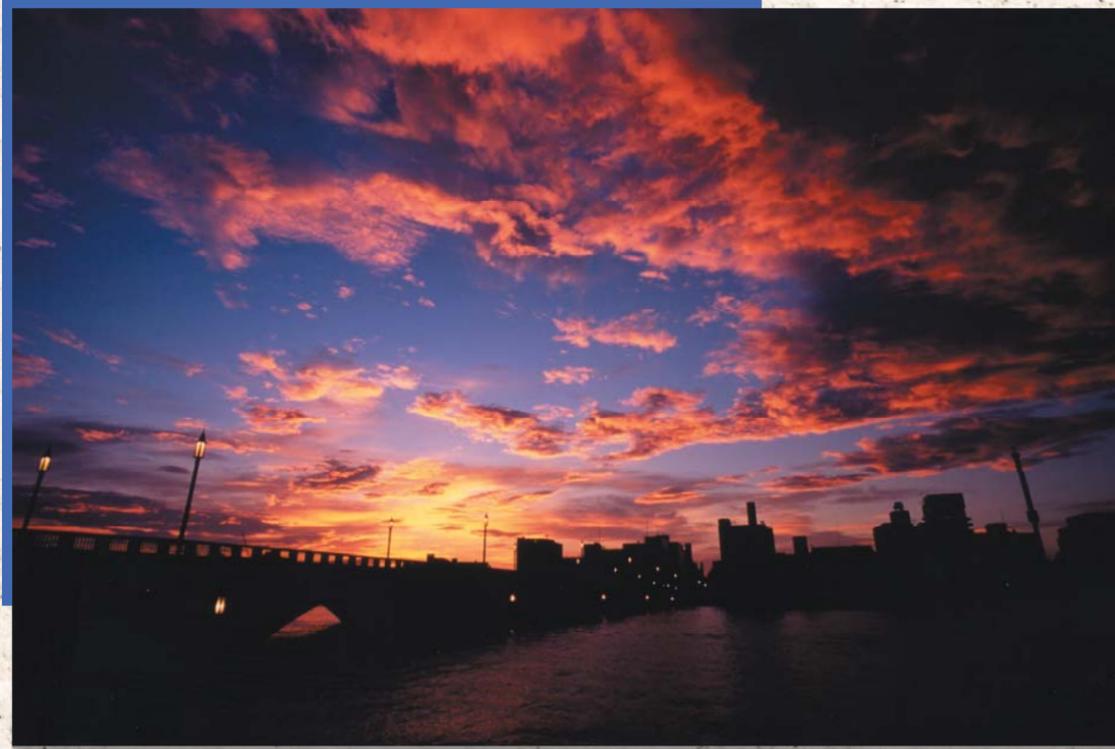


竣工七十五周年  
改修前の萬代橋



七十五年の時を経た萬代橋





これからも  
人・まちとともに

# 萬代橋の歴史

**初代「萬代橋」(木橋)** 橋長430間(約782m)、橋幅4間(約7.3m)、工事費約33,800円、個人所有の有料橋

- 明治19(1886)年 2月 架橋工事開始
- 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、無料となる(買取費約15,900円)
- 明治41(1908)年 3月 新潟大火により半分以上が焼失
- 6月 仮橋工事完了

**二代目「萬代橋」(木橋)** 橋長430間(約782m)、橋幅4間2尺(約7.9m)、工事費約126,000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」(鉄筋コンクリート橋)** 橋長306.9m、橋幅22.0m、工事費約240万円

- 昭和 2(1927)年 7月 架け替え工事開始
- 昭和 4(1929)年 8月 工事完了、渡り初め
- 昭和10年代後半(1940頃) 第二次世界大戦により、照明灯や高欄の鉄柵などの鉄材供出
- 昭和23(1948)年 8月 川開き花火大会にて欄干倒壊、100余名が死傷
- 昭和36(1961)年 4月 県道から国道へ移管
- 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45(1970)年 橋詰ポケットパーク植樹
- 昭和52(1977)年 橋詰ポケットパーク植樹
- 昭和54(1979)年 「三代目萬代橋」50周年
- 昭和55(1980)年 萬代橋の耐荷力調査実施
- 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 「チューリップフェスティバル」開始
- 6月 社団法人照明学会東北支部長賞受賞
- 7月 建設省第1回「手づくり郷土賞」受賞
- 8月 初代から数えて「万代橋百周年記念事業」
- 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1回新潟市都市景観大賞」受賞
- 平成 8(1996)年 3月 「万代橋歴史ガイド」完成
- 7月 万代クロッシングの工事に旧萬代橋の基礎杭を発見
- 平成11(1999)年 「三代目万代橋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 2月 「萬代橋75周年記念事業」着手
- 4月 「重要文化財」指定について文化審議会答申
- 7月 「重要文化財」指定(官報告示)
- 8月 「重要文化財指定記念行事」開催

## 参考文献

- |               |             |
|---------------|-------------|
| 新潟市史          | 新潟市         |
| にいがた萬代橋—その百年— | 社団法人北陸建設弘済会 |
|               | (順不同)       |

## 写真・資料提供

- 新潟市・新潟日報社・毎日新聞社・読売新聞社・社団法人土木学会・新潟県立図書館・萬代橋復元プロジェクト実行委員会・内山喬司・児玉義男・相田諒二・弦巻順  
(順不同)

## ときをつなぐ 三代目萬代橋75周年記念誌

- 発行者 / 国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所
- 発行年月日 / 平成17年3月