

# 萬代橋

新潟県新潟市

信濃川の河口部に架かる橋長306.9m、幅員22m、6連アーチ形式による鉄筋コンクリート造の萬代橋。現在の橋は1929（昭和4）年に竣工した三代目だ。初代の萬代橋は1886（明治19）年に新潟日々新聞社長の内山信太郎ら篤志家の出資によって架けられ、その後、新潟県に移管された木製の橋。その長さは782mにおよび、当時として国内最長の木造橋だった。この初代橋は1908（明治41）年の火災でその半分が焼け落ちる。県は即座に復旧に着手、焼失を免れた基礎杭を転用して仮の吊橋を架設、同時に架橋工事を進めて1909（明治42）年に二代目が竣工する。大正期に入り自動車交通が主流となったことから新たな橋の建設が起案された。橋の基本設計は関東大震災後の復旧事業で実績を残した内務省復興局に委託され、日本近代橋梁の巨星、田中豊の指導のもと橋梁技術者の福田武雄が担った。橋梁の基礎部には当時としては珍しい空気潜函工法が採用される。采配を振るったのは正子重三、後に白石基礎工業合資会社（現オリエンタル白石㈱）の役員を務めることになる復興局技師だ。この潜函工法（ニューマチックケーソン工法）については小誌今号の「推しゲン」で概説している。工事は大きな注目を集めたが、市井の人々から「恐ろしい現場」との風評が立つ。見たこともない大型のクレーンやシャフト、詰所に設けられた潜函工に検査を施す診療所などは市民に異様なものと映ったのだろう。正子は新聞記者を伴い現場取材を敢行、現場の安全性が正確に報道されたことから風説はほどなく沈静化したという。萬代橋は2004（平成16）年に国の重要文化財に指定される。その根拠となったのが、美しい6連アーチ構造や御影石が施された重厚な外観などに見られる優れた意匠と、この先端的な土木技術だった。ニューマチックケーソンは現在も日々進化を遂げている。その技の起点の一つがこの新潟のシンボルといえる壮麗な土木構造物にある。



萬代橋のすぐ近くの地下にある萬代クロッシングの地下展示施設に初代、二代目の萬代橋を支えた基礎杭をはじめ貴重な関連資料が公開されている



萬代橋の側面は橋側灯で飾られている。建設当時の橋側灯は太平洋戦争中の金属供出で失われたが、取り外すのが困難だった台座は当時の姿のまま残されている。プロムナードからは細部までこだわり抜かれた意匠と橋側灯が収められていた名残がよく見える

