

愛知県と岐阜県との境をなす木曾川は、大正のある日、犬山城下を散策してその美しさに感嘆した地理学者志賀重昂博士により日本ラインと命名されたような川であるが、兩岸地区の交通を隔てる障害でもあり、昔から渡船によって行き来していた。いま犬山橋のあるあたりは、鶺沼と尾張を結ぶ中仙道の要所として古くから渡船があったところである。

維新により尾張藩営のこの内田の渡しは廃止となったが、御用渡船関係者での運営に移り、明治12年（1879）、対岸の鶺沼南町も300円を出資して共同経営となった。

しかし、交通量は増え、洪水による交通途絶の不便は甚だしく、明治25年（1892）、犬山瑞泉寺の関無学老師は焼香導師として招かれたおり、外務大臣陸奥宗光に架橋の必要性を説き、公は共鳴したという。地区の架橋の動きは次第に高まり、2年後には両県知事への架橋の申請となる。この計画は私費による架橋で、竣工後50年の間は賃取橋とする木橋であった。その目論見書には、地区の製糸事業をはじめ商工業の長足の進歩による交通の増大による橋の必要性が説かれ、尾張鉄道・尾西鉄道などいずれこの地区に計画されようと述べている。その後も架橋申請は続けられたが時は流れ、大正12年（1923）1月18日、初の請願から29年にして待望の架橋工事となったのである。これが今日の犬山橋である。

鉄道についてみれば、名古屋電気鉄道の時代、大正10年に犬山から岐阜県関町（現在は市）までの免許を得ていたが、対岸にJR高山線が通るようになったため、翌年犬山から線を延ばして木曾川を渡り、鶺沼までの工事施行認可を申請した。

犬山橋の工事は愛知県が担当したが、その総工費66.6万円は鉄道が28万円、あと両県が2分の1ずつとした。竣工は大正14年11月であるが、鉄道の開通は翌年10月であった。道路と鉄道との併用橋では本州四国連絡橋公団法による瀬戸大橋がよく知られているが、日本では数少ない。もっとも、市街電車が通る橋は多いが、これは軌道法によって道路に敷設するもので、犬山橋のように専用軌道を原則とする地方鉄道法（現在は鉄道事業法）によるものは、その特例規定によったものである。

犬山橋の下部工は洗掘によって危険となったため、昭和62年（1987）から翌年にかけて石積みの独立2本柱を繋いだ橋脚を一体に巻き立てるなどの補強がなされたが、木曾川に映える美しい橋桁は、今日も1日135往復の列車を通し、車は1日1.1万台、休日には30%増、列車との同一面での交通のため渋滞もしばしばである。

現在4車線の新しい桁橋が、平成11年（1999）度竣工の予定でその下流に接して工事中である。新橋ができると、旧併用橋は鉄道橋として今後もその務めを果たすことになるという。

〔T J〕

竣工年月：大正14年（1925）11月12日

所在地：愛知県犬山市 - 岐阜県各務原市

河川名：木曾川

橋長・幅員：233.175m × 16.154m（車道11.278m + 歩道2 × 2.438m、複線式鉄道併用）

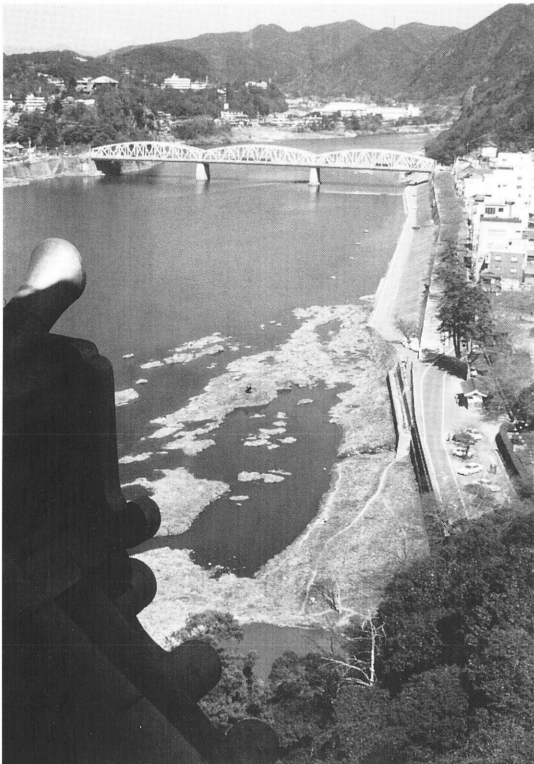
径間数・支間長：3 × 73.152m

形 式：下路曲弦ワーレントラス

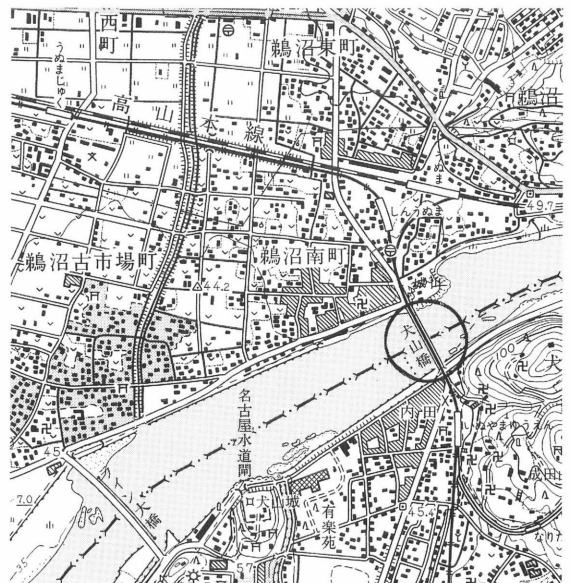


道路中央を名鉄が通っている。

〈1994年3月，撮影・共に田島二郎〉



犬山城より犬山橋を望む



(1:25,000 犬山)