

## 村山橋

むらやまばし

村山橋は、県都長野市と、りんごの一大産地である須坂市の境を流れる千曲川に架かる国道406号線と、長野電鉄長野線との併用橋である。

善光寺平を南から北へ流れる千曲川を渡る唯一の手段は、かつては渡し船であった。明治期以降、各地に船橋や木橋（流れ橋）が架けられたが、明治末に架けられた県道村山橋も船橋で、ひとたび洪水となれば交通は途絶してしまうのが常であった。

大正10年（1921）、長野市の東に隣接する吉田町ほか1町3村の長野市への合併論議の中で、吉田町は須坂-長野間の鉄道敷設を合併条件の一つに掲げた。当時の長野市長丸山弁三郎は積極的にこれを支持して、市が株式募集と建設費の一割負担を保証するとして、河東鉄道社長の神津藤平に新鉄道建設を要請した。大正12年、神津藤平を社長とする長野電気鉄道株式会社が発足した。

須坂-長野間の鉄道建設で最大の課題は、川幅が800mを越える千曲川の架橋であった。その費用は100万円で、新会社の資本金の半分に当たる。神津は、単独架橋は無理と考え、おりしも、県道村山橋の永久橋化が行なわれようとしている時期であったので、長野県当局に共同架設を出願した。前例のないことなので検討に時間を要したが、大正13年5月、これが認可され、同年11月に村山橋は着工された。

共同架設となるのは、長野方の流水部に架かるトラス7連の部分だけで、須坂方の高水敷部分、道路のコンクリート桁部分、鉄道のプレートガーダー部分はそれぞれの負担であった。共同架設部分の経費負担割合は、幅員によって県が60%、鉄道が40%とされ、工事の監督は単独工事部分を含めてすべて長野県が行なった。

橋の設計は、東京帝国大学を明治40年（1907）に卒業し、その後15年間はアメリカの橋梁設計事務所や製作所で研鑽を重ねた、増田淳の主宰する増田淳事務所が行なった。増田は帰国した大正11年（1922）から昭和3年（1928）まで、長野県土木技師嘱託内務部土木課勤務であった。長野県のほかにも多くの府県の嘱託となり、各地にその名をとどめている。

下部工事とコンクリート桁の施工は京都の矢野組、鋼桁の製作と架設は川崎造船所兵庫工場が行なった。

開通から70年近く経過した現在、電車64往復と、1日当たり2万台の自動車を通していている。上流側に新橋を架ける計画があるけれども、完成は先のことになりそうで、まだ当分は頑張ってもらわなければならない。〔KJ〕

開通年月：大正15年（1926）6月28日、道路開通は昭和2年（1927）7月

鉄道名・線名・駅間：長野電鉄長野線 村山-柳原間、道路路線名 国道406号

所在地：長野県須坂市、長野市

河川名：千曲川

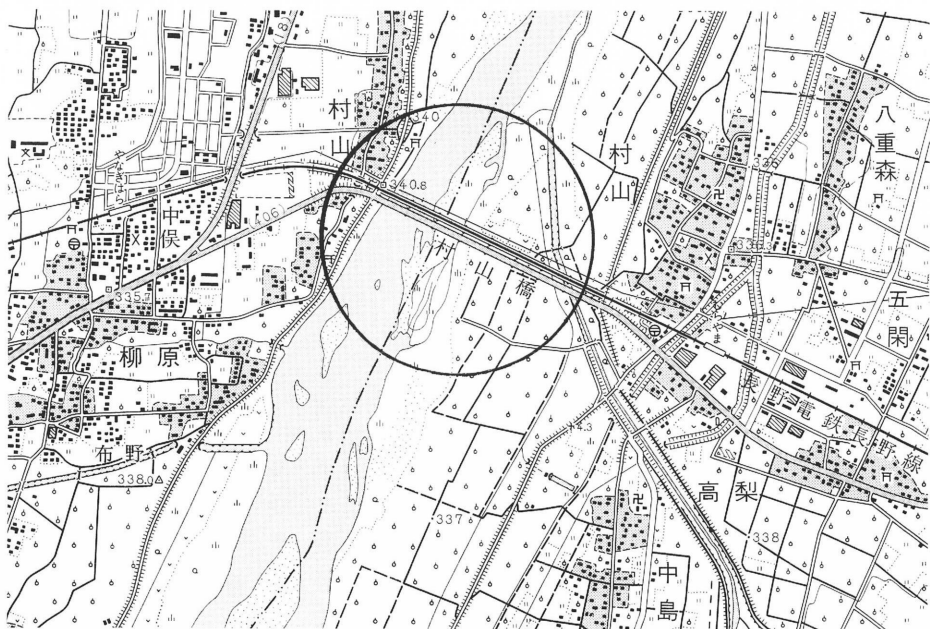
橋長・幅員：813.3m×5.49m（道路）、単線鉄道並列

径間数・支間長：①33×12.852m、②7×50.292m、③1×7.5m

形式：①RC桁（道路）、単線プレートガーダー（鉄道）、②下路ブラットラス（併用）、③RC版（道路）、単線プレートガーダー（鉄道）



〈1994年5月7日，撮影・小西純一〉



(1:25,000 須坂)