

旭 橋

あさひばし

第二次世界大戦前の北海道では、豊平橋（大正3年完成の二代目）と幣舞橋（昭和3年完成の初代）および旭橋（二代目）が三大名橋といわれた。しかし前2橋は時代の流れとともに使命を終えて架け替えられ、旭橋のみがさまざまな歴史を映しながら生きぬき、石狩川にその雄姿を誇っている。

旭橋の地点には明治25年（1892）、埼玉県から移住してきた有志の手で、長さ50間・幅1間の本橋がかけられたといわれる。しかし重い馬車などは馬渡し舟でわたっていた。明治27年道庁は木橋をかけ、これを鷹栖橋と命名した。同33年、陸軍第7師団が設置されると交通量も多くなり、本格的な橋梁の架設が必要になった。そこで道庁は山岡技師に設計させ、ドイツ人の Schwedler が発案したというシュウェドラートラス形式の鋼橋を架設した。このとき山岡技師は「鷹栖」という名は隣村の地名であったので、町長と相談し、「旭橋」と命名した。ちなみに「旭川」というのは、アイヌ語で「太陽の出る川」とよばれていたのを和訳したものである。

その後旭川は、産業経済および軍事の中心として栄え、橋も架けかえの要望が強くなった。道庁は昭和2年に当時の北海道大学工学部長であった吉町太郎一博士に、あらたな橋の設計指導を依頼した。博士は当時の内務省とも相談して、現在の形式であるバランスド・タイド・アーチに決めた。道庁の塩塚重蔵技手が予備設計にとりかかり、翌年には樋浦大三技手が加わり、昭和4年7月には本設計を完了している。このような長大橋をわずか半年で本設計をおこなったのは、当時としては驚異的なことであり、さらに当時としてはめずらしい高張力鋼や溶接が一部使われた。樋浦技手はその後、東北大学教授になり、当時を思い出し、「どう計算しても応力がうまく所定の値に入らず、苦し紛れに高張力鋼を使ったら、人にほめられた」と語った。同じく高張力鋼を使用した東京の永代橋も、設計者は心配のあまり計算によらない鋼板を1枚よけいに秘かにつけ加えたといわれている。当時の橋梁設計の苦勞のほどが偲ばれる。

採用された橋梁形式のバランスという意味は、荷重が中央の支間にのると、下向きの力の作用を受けることになる。これに対して支点を越えて、左右のアーチ部を延長し、そこにも荷重がのるようにすると、今度は上向きの力の作用が生じ、両者がうまくバランスさせるように設計できることによる。〔KS〕

竣工年月：昭和7年（1932）11月3日

所在地：北海道旭川市

河川：石狩川

橋長・幅員：225.43m × 18.288m（車道12.802m + 歩道2 × 2.743m）

径間数・支間長：①1 × 51.130m + 1 × 91.440m + 1 × 51.130m、②1 × 29.769m

形式：①ブレースドリブバランスドタイドアーチ（側径間ヒンジ付）、②ポニー形式
ワーレントラス



大雪連峰を背景にした旭橋

〈1991年，撮影・高橋 渡〉



(1:50,000 旭川)