設計は洋行帰りの増田淳

91 尾張大橋

おわりおおはし

まず写真を見て頂きたい。写真は尾張大橋だが、スパン長72m、橋長1105.7mの伊勢大橋も同じ形式である。トラスの上にアーチが乗っている、重なっているところを見取って頂きたい。この形式を「下路ランガートラス」という。トラスのかわりにプレートガーダーであれば「下路ランガー桁」という。逆に、アーチの上に桁が乗っている、重なっている形式を人々は「逆ランガー」略して「逆ラン」などと呼ぶ人もいるが、ここはきちんと「上路ランガー桁（あるいはトラス）」と呼んで頂こう。もっとも日本ではこの形式を発明したオーストリア人の名前をとって「ランガー」と呼んでいるが、外国では「アーチ補剛トラス（桁）」と呼んでいる。なるほどこう呼ぶとなんとなくこの構造の本質がわかったような気がする。つまりこの形式は「トラス」と「アーチ」が一体となって働いていることが特色である。ということは、また、より長いスパンに適した形式であることを意味する。

東海道・国道1号は東京と大阪を結ぶ我が国幹線中の幹線道路である。今となっては、そんなに遅くまでと信じ難いことであるが、昭和8年（1933）に木曾川の河口部を渡るこの尾張大橋が、そして翌昭和9年に長良川と揖斐川との河口部を渡る伊勢大橋が開通して初めて、国道1号は全線を車で走り抜けることが出来るようになった。

江戸時代・東海道五十三次の時代の人々は、この三つの大きな川の河口部を「七里の渡し」、名古屋熱田から伊勢桑名まで海上七里約半日の舟旅で渡った。大正昭和になって、せいぜい熱田が弥富になり、帆掛け舟が発動機船になっただけで、渡船は変わらなかった。

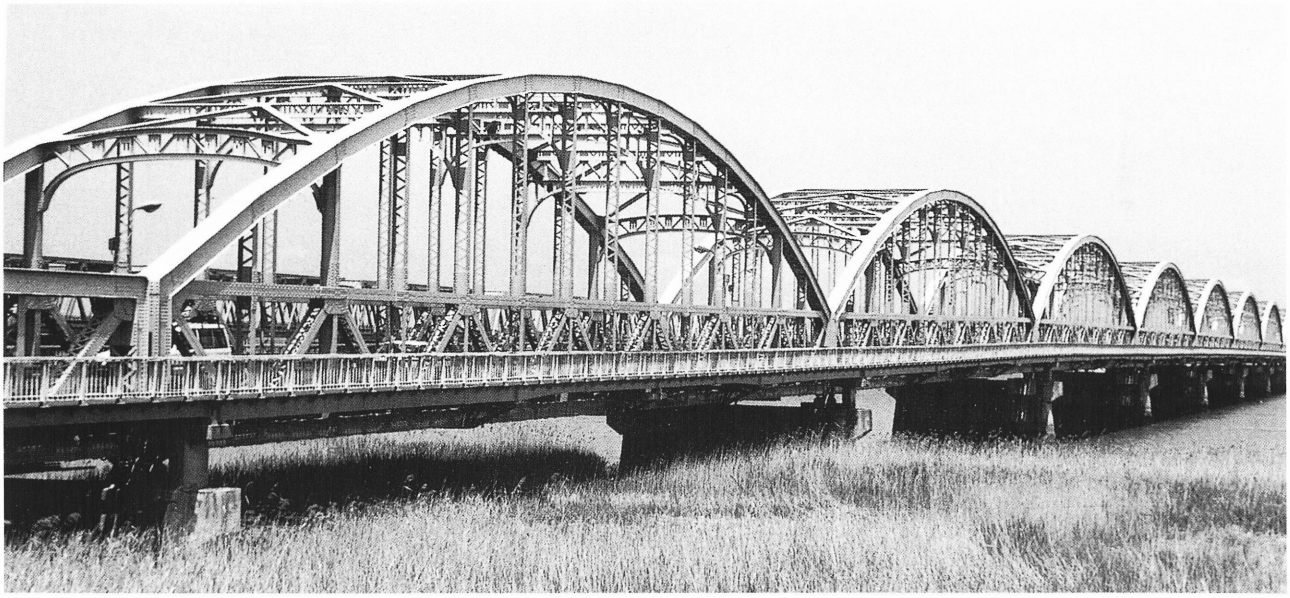
明治22年（1889）全通した官設鉄道の東海道線は、名古屋に入る直前になってそれまでの西向きから急に向きを北に変えて、木曾川・長良川をはるか上流で渡った。明治28年（1895）になって、やっと関西鉄道の社長白石直治は、鉄道局長官井上子爵の忠告を押し切って、木曾、長良、揖斐の河口部付近を渡ったが、「深サ45mニ達セシモ尚硬盤ナク」という深い基礎に苦労をすることとなった。

尾張大橋と伊勢大橋には、この深い基礎に対応してランガートラス形式が日本で初めて採用された。第二次世界大戦後の日本ではランガー形式がその経済性から多用されたが、この形式はゆれやすい性質を持つ。加えて、その後の自動車の大型化で維持に苦労している橋が多い。ところが尾張大橋と伊勢大橋は開通後60年、老いたりといえどもなお国道1号の重交通を支えている。設計した増田淳と施工を担当した田島治身の技術力の高さに今さらながらあらためて敬意を表したい。〔ＦＩ〕

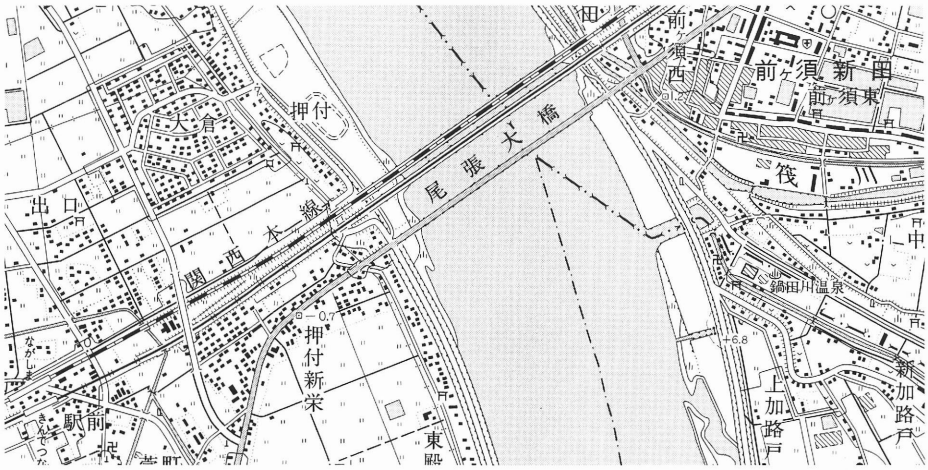
竣工年月：昭和8年（1933）11月8日
所在地：愛知県海部郡弥富町－三重県桑名郡長島町
河川名：木曾川
橋長・幅員：878.8m×10.5m（車道1×7.5m＋歩道2×1.5m、歩道はトラス外側）
径間数・支間長：①13×63.42m、②1×40.77m
形　式：①下路ランガートラス、②下路単純トラス
備　考：昭和38年（1963）歩道橋添加　幅員2×1.5m

名古屋側から桑名側を見る。右側に近畿日本鉄道木曽川橋と
関西本線木曽川橋のトラスが重なって見える。

〈1994年１月，撮影・兼　昇〉



〈日本橋梁建設協会編『日本の橋』(1984)より〉



(1:25,000　弥富)