

第 1 圖 榮橋全景、右岸布佐町側下流より見たるもの

大利根の流れを飾つた榮橋工事成る 延長270米のサスペンション・ブリッジ

常盤線にて我孫子驛から成田行に乗換へて布佐驛に下車すると、左に十町程で利根川に出る。其所に水郷の森や林を背景として、姿も優しいサスペンションブリッジが最近竣工した。それは茨城縣の榮橋である。次に概要と特色を簡単に紹介する。

榮橋架設工事概要

位置 茨城縣北相馬郡布川町 } 地先利根川
千葉縣東葛飾郡布佐町 }

路線名 府縣道龍ヶ崎布佐線

延長 270米

有効幅員 4.6米

有効面積 1,240平方米

上部構造 中央二徑間各97米、側徑間各37米の四徑間より成る補剛鋼構桁吊橋にして、床部は鐵筋混凝土床版に瀝青簡易鋪裝をなす。

下部構造 橋脚は三基共鐵筋混凝土井筒二本並例の基礎を有し、平均底水位以下12米の深さにある砂岩層に達す。橋臺及鎮礎は一體とし、鐵筋混凝土杭打基礎を有す。

起工 昭和四年二月

竣功 昭和五年三月

總工費 約183,000圓。平方米當147圓

施工 上部工事請負は株式會社櫻田機械製造所

下部工事請負は合資會社間組
鋼索製造は東京製鋼株式會社

設計施工監督 茨城縣土木課

責任者 土木課長 岩崎雄治

設計者 同縣技師 鈴木清一

榮橋の特質

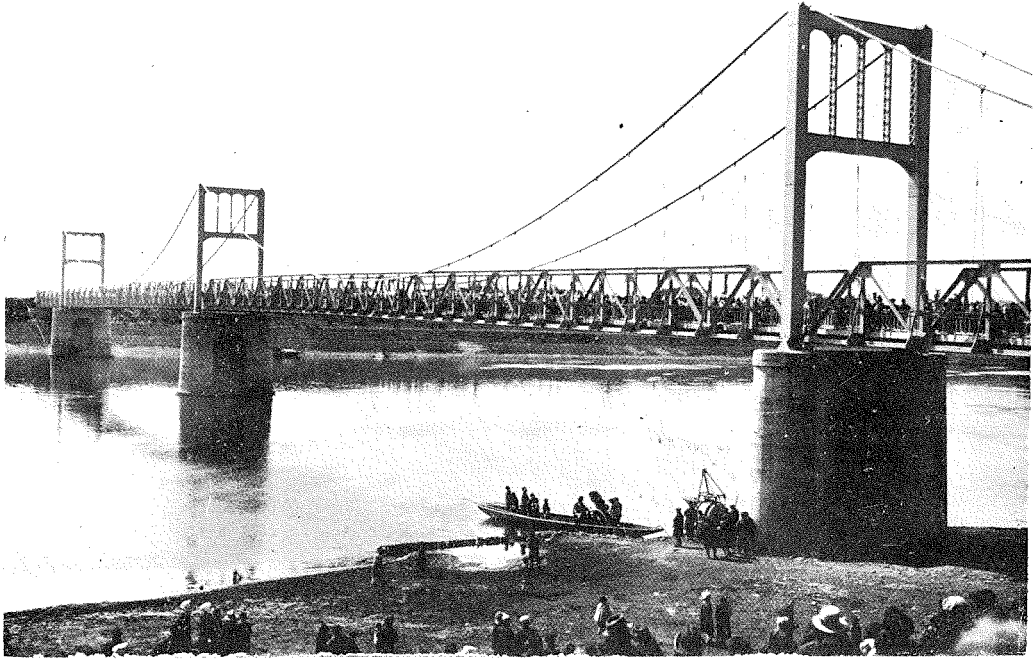
本橋の設計者茨城縣技師鈴木清一氏は特に頭腦明晰の人で橋梁方面には造詣の深い努力篤學者として知られてゐる。従つて本橋の設計にも種々な特色を發揮されてゐるが、大體次の諸點は注意すべきものとされてゐる。

〔1〕 橋臺及びアンカーブロックは之を一體とし、主要部分以外は之に土砂を填充し、混凝土量を著しく節約する事を得た。

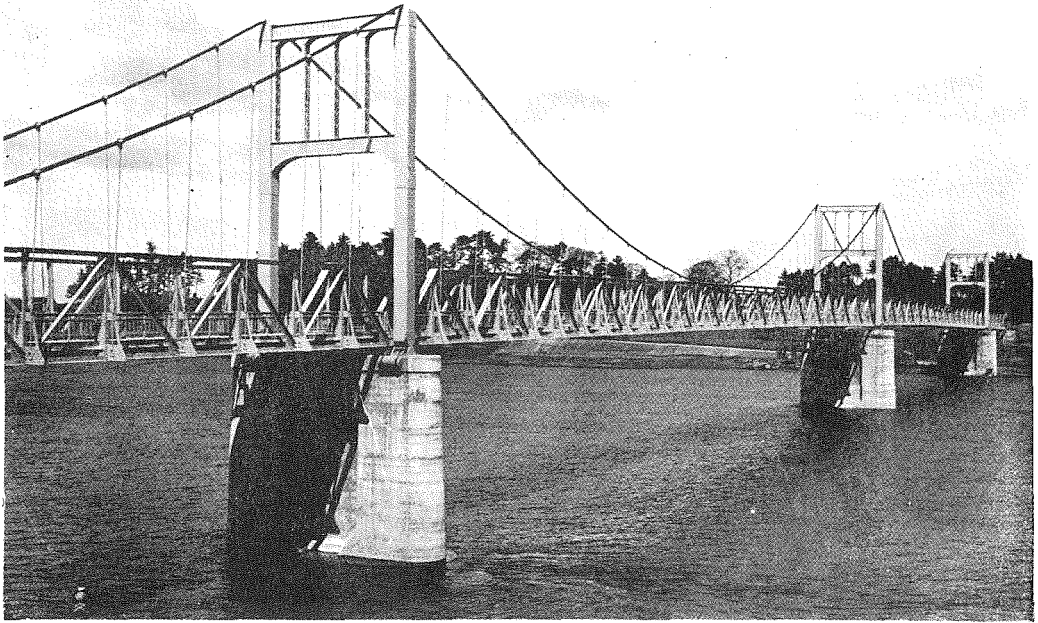
〔2〕 塔柱はロッカーラムとし、頂部に於て鋼索を固定し、輻子を置く事の不安を除き且つ輻子の磨擦力により塔脚部に大なる彎曲率の生ずるを 방지斷面に於ても、函型桁とせるが爲め、鋼材重量を大いに輕減する事を得た。

組立中は一時鋼釘を以て橋脚に固定し、組立完成後之を取除いた。

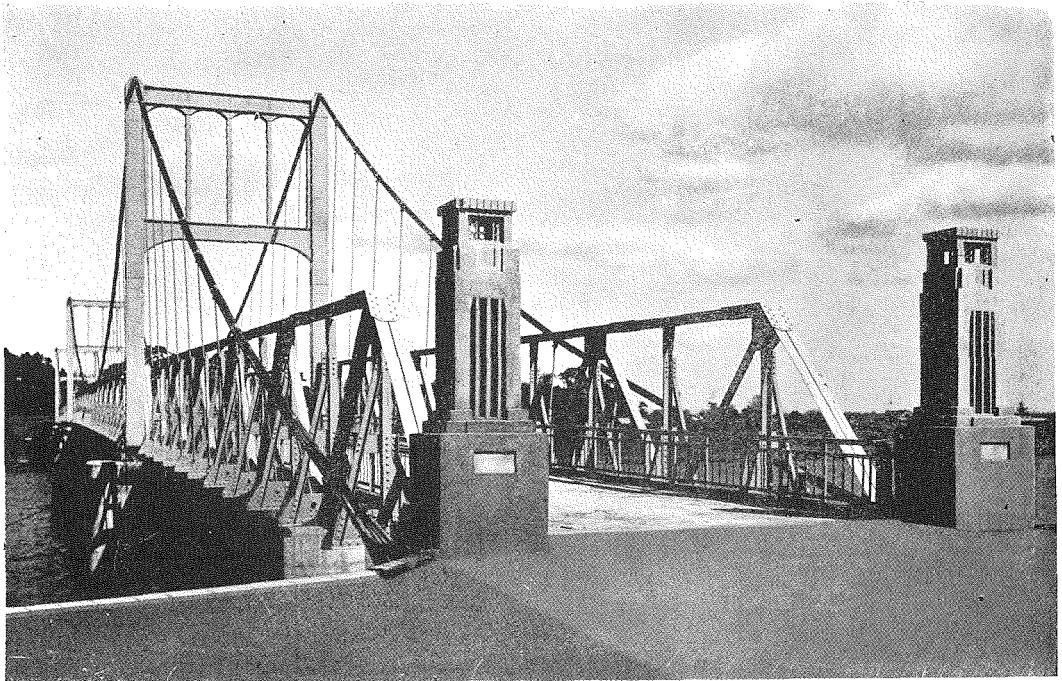
〔3〕 補剛構桁端には正負兩反力を生ずるを以て、可動端はロッカーとして之が裝置を簡略ならしむと共に、充分その機能を發揮せしむる事を得た。



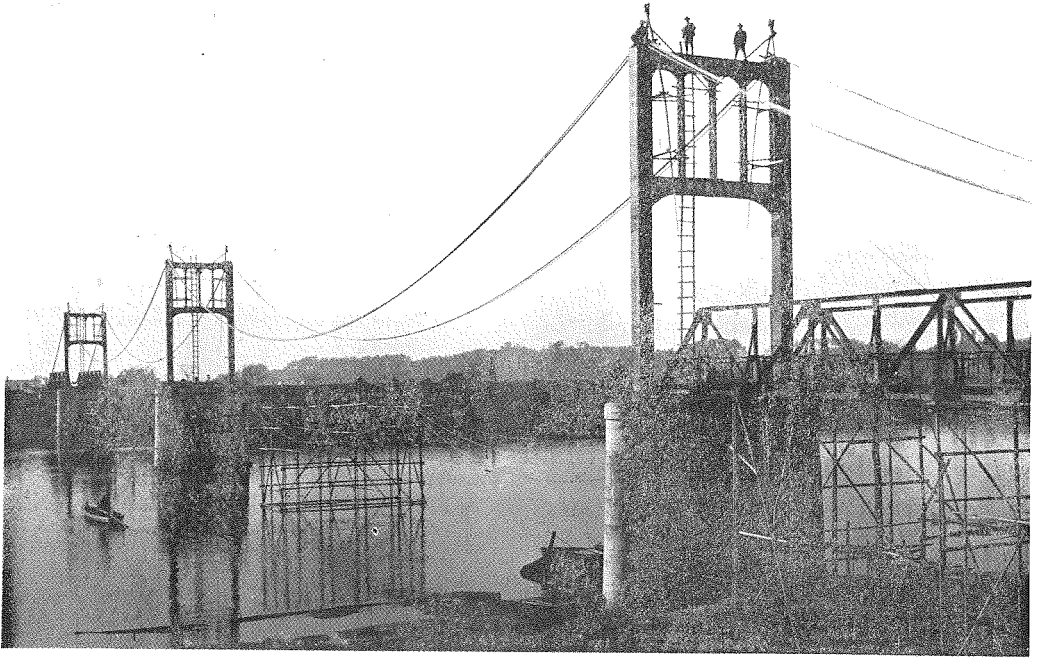
第 2 圖 開通式當日群衆を滿載せる榮橋



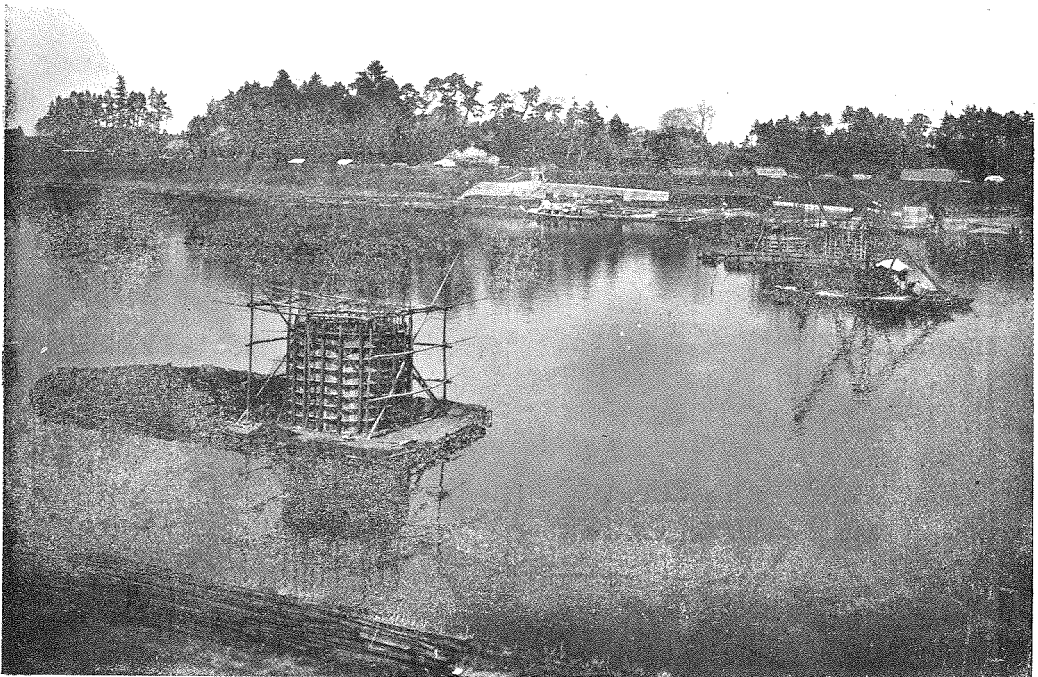
第 3 圖 右岸布佐町下流側より見たる橋梁側面



第 4 圖 榮 橋 親 柱



第 5 圖 橋梁工事中、塔柱脚部を一時橋脚に固定し主鋼索架渡中



第 6 圖 井 筒 沈 下 作 業 中