

昭和戦前期の富山県の橋梁改良事業について

白井 芳樹¹

¹正会員 株式会社オオバ（〒153-0042 東京都目黒区青葉台四丁目4番地12-101）

E-mail:shirai@k-ohba.co.jp

本稿は、昭和戦前期の富山県において計画的・集中的に橋梁改良が行われたことに着目し、その基となった県の橋梁改良計画を取りあげ、その背景、内容、実績等を整理し、若干の考察を加えたものである。

橋梁改良事業の結果、永久橋化が格段に進んだこと、新しい型式を含め様々な型式の橋梁が実現したことを述べ、合わせて橋梁改良に関与した土木技術者等を取りあげ、その経歴等を紹介した。

今後は、同時期の国の計画との関係や他府県の状況との比較等の検討を行うことが課題である。

Key Words : *the prewar times of the Showa Era, Toyama Prefecture, bridge renewal, civil engineers*

はじめに

現在、富山県には国道及び県道に架かる橋梁が25,500橋ほどある。明治以来ここに至るまでのあゆみを振り返るといくつかの段階があった。橋のない地点への新架（渡船→立山橋、舟橋→神通橋等）、洪水による流失橋梁の復旧、木橋による改築、河川改修に伴う新架・改築（神通大橋、新庄川橋等）、そして木橋の永久橋化を経て現在、戦前から戦後に架設された永久橋の改築が進められている（早月橋、富山大橋等）。このうち永久橋化に着目すると、これが計画的・集中的に行われたのが昭和戦前期であり、その基となったのが県の橋梁改良計画である。

本稿は、『富山縣政史』等を基に、県による橋梁改良計画について、その背景、内容、実績等を整理し、若干の考察を加えようとするものである。

なお、昭和戦前期の府県による橋梁改良計画に関する既往の研究については十分把握していない。国の道路改良計画については、松浦茂樹による研究があり、本稿第1章において参考にさせていただいた¹⁾。

1. 橋梁改良計画

（1）計画策定の背景

富山県では明治16年（1883）の置県以来、洪水対策を県政の重要課題としてきたため、「土木施設といへば、常に河川を対象として考へ、土木費の大部分は之が復舊費に充てるの止むを得ざる情勢であり、道路橋梁に至つては全力を注ぐの暇がなかつた」²⁾。

富山県における最初の永久橋は、大正4年（1915）に竣工した婦負郡八尾町別荘川の眼鏡橋（RC製、橋長22m）である。これに引き続き、木橋のうちまず中小橋梁から永久橋化が始められたが、橋梁整備に充当される県費が限られていたため、大正9年（1920）時点で県内の橋梁総数9,520橋のうち鋼橋及びRC橋の割合は4.9%にすぎなかった。

昭和初年に富山県は二期の橋梁改良計画を立て、計画的に木橋の永久橋化を進めたが、その背景としては次のようなことが考えられる。

- ①富山県においても工業化・都市化が進展し、それに伴い自動車交通量が増大したこと
- ②国において道路構造令、道路構造に関する細則案等橋梁の技術基準が定められたこと
- ③河川改修の結果、河道が安定するなど橋梁整備を計画的に行えるようになったこと
- ④治水事業が進展し、また神通川改修や立山砂防が内務省直轄事業となった結果、県予算の土木費を治水事業以外への投入が可能になったこと
- ⑤県営電気事業（大正9年着手）の収入から県の一般会計への繰り入れが始まり（昭和5年）、その分県財政にゆとりが生まれたこと

（2）第一期橋梁改良計画

1) 計画策定の経緯

大正15年（1926）、富山県知事白上佑吉は第一期道路改良計画を樹立し、後任の白根竹介県知事が昭和2年（1927）の通常県会に諮り議決を得た。518万円を5ヶ年継続事業費として実施するもので、富山県における最初の道路整備計画である。さらに白根県知事は翌3年の

通常県会に 100 万円を 5 ヶ年継続事業費とする第一期橋梁改良計画を提案し、議決を得た。

2) 計画の内容

第一期橋梁改良計画は、昭和 4 年度（1929）から 8 年度（1933）まで毎年度継続的に 20 万円を投入し、計 100 万円を以て主に中小橋梁を対象に永久橋に架け替えるものである。

しかし 4 年度には当初予算の 15%の節減が国から指示され、また、5 年 3 月には富山城址にあった県庁舎が全焼するなどし、第一期道路改良計画と共に実施の繰り延べ・減額を余儀なくされた。昭和 4 年以降 4 度にわたる変更の結果、事業費は 90 万 7,654 円に減額され、実施は昭和 10 年度（1935）まで繰り延べられた（一部は 11 年度以降に竣工）。

3) 計画の実施

第一期橋梁改良事業により竣工した橋梁は 333 橋である。『富山縣政史 第六卷乙』には竣工した橋梁の一覧表が掲載されており、以下これに基づいて述べる³⁾。改良の中心は中小橋梁の永久橋化であったため、大半が橋長 10m 未満のもので（270 橋、81.6%）、50m 以上なのは 7 橋（2.1%）しかない。100m 以上の長大橋は 4 橋あり、白龍橋（上市川、RC 桁橋）、十三石橋（井田川、RC 連続桁）、片貝橋（片貝川、I 型鉄橋）、二上橋（小矢部川、木桁土橋）である。この他、富山県における新しい型式のものとして城端橋（山田川、RC タイドアーチ）、黒川橋（黒川、RC 床版橋）、福光橋（小矢部川、鋼タイドアーチ）、湊橋（内川、ゲルバー式鋼鈑

桁橋）等が見られる。

第一期改良計画の達成率を事業費でみると、90 万 7,654 円÷100 万円＝90.8%である。橋梁数では、当初の改良計画との厳密な比較が困難なため、第一回変更後の計画 401 橋で近似すると、333 橋÷401 橋＝83.0%となる。ほぼ同時期に実施された第一期道路改良事業は、政府による失業救済事業に振り替えたものもあったが、当初計画の 21.6%に大幅な減額実施となった。結果から見ると、橋梁改良が道路改良以上に優先されたように思われる。

第一期橋梁改良計画は、当初百万円計画としてスタートし、途中財政の都合で減額・実施繰り延べがあったが、減額が 10%弱に止まったこともあり、中小橋梁を中心に永久橋化が進められ、また比較的橋長の大きなものにおいて新しい構造形式の橋梁が架設された。

(3) 第二期橋梁改良計画

1) 計画策定の経緯

第一期道路改良計画および第一期橋梁改良計画は、共に繰延べ・減額実施となったため、齋藤樹県知事は、昭和 7 年（1932）に第二期道路橋梁改良計画を県会に諮り議決を得た。第二期計画は、第一期計画の積み残し分に新規分を加えたものから「既定改良部分と併せ、縣下の道路網幹線を貫通することを得るもの及び地方的に一幹線を爲すもの」を取り出し、さらに「交通の情勢等より考察し最も重要性を帯び眞に緊急避くべからざる事情に在る道路橋梁のみを選択し」、改良の対象とした⁴⁾。

表-1 二期の橋梁改良計画

出典：『富山縣政史』第六卷乙を基に筆者作成

		第一期道路改良計画	第一期橋梁改良計画	第二期道路橋梁改良計画	
				(道路改良)	(橋梁改良)
策定年月		昭和2年12月	昭和3年12月	昭和7年12月	
県知事		白根竹介	白根竹介	齋藤 樹	
土木課長		小原光信	木村憲七郎	春藤真三	
改良対象		国道、府県道中緊急改良を要するもの	管内中小橋梁（木橋）の架替え	最重要・緊急避くべからざる道路橋梁のみ選択；長大橋も対象	
期間	計画	昭和3～7年度	昭和4～8年度	昭和8～10年度	
	実施	昭和3～8年度	昭和4～10年度*2	昭和8～10年度*2	
事業費	計画	5,180,000円	1,000,000円	3,370,000円	
				1,356,000円	2,014,000円
	実施	1,119,721円*1 (21.6%)	907,654円 (90.8%)	2,304,965円 (68.4%)	
				681,023円*1 (50.2%)	1,623,942円 (80.6%)
改良数	計画	21路線	401橋*3	30路線	27橋
	実施	11路線 (52%)	333橋 (83%)	24路線 (80%)	16橋 (59%)
橋長			20m未満；270橋		20m未満；4橋
			100m以上；4橋		100m以上；7橋

*1 政府の経済対策による失業救済事業、農村振興事業、時局匡救事業等に振り替え実施したものもある

*2 竣工が11年度になったものもある

*3 当初計画の橋梁数が不明のため、第1回変更後の橋梁数を記す

2) 計画の内容

第二期道路橋梁改良計画は昭和 8 年度 (1933) から 3 ヶ年継続事業として総額 337 万円をもって道路 30 路線および局部改良 9 箇所、橋梁 27 橋の改良を行うものである。

事業実施段階で国の景気対策として農村振興事業、時局匡救事業等が導入され、道路改良の一部をそちらに振り替えたことやその他県の財政事情もあり、第二期計画は 4 回の変更を経て最終予算総額は 2,321,910 円となった。内訳は、道路改良 608,387 円、橋梁改良 1,713,521 円である。

3) 計画の実施

第二期道路橋梁改良事業により竣工した橋梁は 16 橋である。橋長 50m 以上のものが 8 橋、20m 未満のものが 4 橋と長大橋の割合が多くなっている⁵⁾。100m 以上の長大橋が 7 橋整備されているが、このうち早月川の月形橋 (新架) と神通川の萩浦橋 (改築) は木造桁橋である。これは、それぞれ同じ河川に架かる国道 11 号橋梁の早月橋および富山大橋の永久橋化を優先したためであろう。月形橋、萩浦橋が永久橋になるのは第二次大戦後のことである。

構造型式では早月橋の RC 連続桁、新庄川橋の RC ゲルバー桁、富山大橋のゲルバー式鋼钣桁等が特徴的である。

第二期道路橋梁改良計画は、当初総額 337 万円でスタートし、途中国の景気浮揚策による事業への振り替え等が行われた結果、実績では当初予算比 68.4% の 230 万円余となり、内訳は橋梁改良が 80.6% に、道路改良が 50.2% になった。第二期計画においても橋梁改良に重点が置かれたことが窺える。事業費の 70%・162 万円余が橋梁改良に充てられた結果、国道橋の富山大橋、早月橋や主要県道富山伏木線に架かる新庄川橋等が永久橋に改良され、また木橋ではあるが長大橋の月形橋や萩浦橋の新架・復活がなった。

(4) 計画の位置づけ

昭和初年に策定・実施された富山県の二期の橋梁改良計画をどう見るか、であるが、富山縣政史によれば、管内橋梁を一斉に永久橋に改築を行う橋梁改良計画は「全国的にも全く斬新なるもので、當時内務省當局よりも賞賛せられたほどであった」⁶⁾という。

国においては、大正 8 年 (1919) に第一次道路改良計画が、さらに昭和 8 年 (1933) に第二次道路改良計画が策定された。この計画に基づき、橋梁を含む国道および府県道の改良に補助 (国道は 1/2~2/3、府県道は 1/3~1/2) が行われたが⁷⁾、富山県の二期の道路および橋梁改良事業との関係は分からない。

また、当時の他府県の状況についても情報を得ていないため、何とも言えないが、多くの府県で富山県のよう

な橋梁改良計画を策定・実施していたのであれば、内務省の賞賛もなかったであろうから、本稿では縣政史の言葉どおり「全国的にも全く斬新なる」ものと考えられる、としておく。今後、国の計画との関係や他府県の状況を調べてみたい。

2. 橋梁改良事業

(1) 永久橋化の進展

昭和 4 年度 (1929) から始まった県の第一期橋梁改良事業、同 8 年度 (1933) からの第二期道路橋梁改良事業、さらに国直轄改良事業や景気対策のための時局匡救事業等に伴い、富山大橋、早月橋、高岡大橋等県内の主要な中小橋梁、長大橋の多くが永久橋に改築された。

『富山県通史編Ⅳ』により、大正 9 年 (1920)、昭和 6 年 (1931)、同 15 年 (1940) の県内の橋梁について橋梁種別、橋種型式を見てみる⁸⁾。昭和 15 年に県内橋梁は 8,483 橋あり、種別でみると国道橋が 245、県道橋が 2,713、残りが市町村道橋である。構造別では、RC 橋が 4,459、鋼橋が 55、計 4,514 橋であり、永久橋が過半に達したことが分かる。橋種別では RC 橋が 98.8%、鋼橋はわずかに 1.2% で、この時期に鋼材が不足気味であったことを反映していると見られる。永久橋の割合は、橋梁種別では国道橋が 84.9%、県道橋が 60.4%、市町村道橋が 48.3% で、幹線道路ほど永久橋化が進んでいることが分かる。3 時点の永久橋の割合を比較すると、大正 9 年は 4.9%、昭和 6 年は 36.8%、同 15 年は 53.2% である。

永久橋化は中小橋梁から次第に長大橋に及んだのであるが、『富山県政史第六巻(乙)』によれば、昭和 15 年度末現在の橋長 50m 以上の橋梁 81 橋のうち 60% 強が木橋で、500m 以上の長大橋になると全てが木橋であることが分かる (同書 pp172-178)。500m を超える長大橋 5 橋 (黒部川の権蔵橋、常願寺川の常盤橋、大日橋、神通川の萩浦橋、庄川の中田橋) の永久橋化は第二次大戦後に持ち越された。

昭和 4 年度からの第一期橋梁改良事業によりまず数の多い中小橋梁の永久橋化が始められ、さらに第二期橋梁改良事業、国の景気対策公共事業による集中投資により長大橋も含めて橋梁改築が行われた結果、県下の橋梁の永久橋化が飛躍的に進展したことが数値に表れている。

(2) 様々な構造形式

橋種が木橋から RC 橋や鋼橋に変化するのに伴い、構造形式も従来の桁橋中心から、トラス、アーチ等様々な型式のものがみられるようになる。木橋と比べ、スパンの長大化と共に構造形式の自由度が大きくなったこと、

設計施工の技術が進んだことがその背景として考えられる。

表-2 は、昭和戦前期に竣工した主な橋梁について、橋種・構造形式別に整理したものである。一部鉄道橋等も含め、この時期に多彩な構造形式の橋梁が出現した様子が窺える。

同表において、斜体字の3橋は国登録文化財または土木学会選奨土木遺産である。ゴシック体は土木学会の『日本の近代土木遺産－現存する重要な土木構造物』に掲載されているものを、下線を付したものは日本道路協会『日本道路史』に主要な橋梁として例示されているものを示す。このように、昭和戦前期の富山県において、全国的に評価される橋梁が相次いで建設されたことが分かる。

ゲルバー・鋼桁橋；富山大橋・戦前のゲルバー・鋼桁橋では橋長、スパン長トップクラス

RC アーチ橋；笹津橋・戦前の RC アーチ橋ではアーチスパン長第3位

RC ゲルバー桁橋；新庄川橋・戦前の RC ゲルバー橋で

は橋長最大

RC 連続桁橋；太田橋、早月橋・戦前の RC 連続桁橋では橋長最大、第2位

3. 関与した人物

昭和戦前の富山県の道路、橋梁改良計画に関与した人物として、県知事、土木課長および土木課で橋梁を担当した技術者を挙げ、その略歴を紹介する。

(1) 県知事

白上祐吉は、明治43年（1910）東京帝国大学法科大学政治学科を卒業後内務省に入り、富山県警察部長、鳥取県知事等を経て、大正15年（1926）富山県知事に就任。在任中に第一期道路改良計画を策定、また富山都市計画の基となる神通川旧川地の埋立処分問題と下流運河の掘削を組み合わせる案を公表した。

白根竹介は、明治41年（1908）東京帝国大学法科大

表-2 昭和戦前期の富山県における様々な橋種・構造形式の橋梁

出典：橋梁台帳等により筆者作成

橋種・構造形式			道 路 橋	その他鉄道橋等
桁	木	単 純	萩浦橋（木桁土橋）520m/S11	
	鉄	単 純	片貝橋（I 型）180m/S6	
	鋼	単 純	呉羽橋（鋼桁、跨線橋）14m/S11	
		カンチレバー	*富山大橋 472m/S11:戦前の大型PG（H24架替）	
	RC	単 純	高善寺橋（T型）121m/S11	
		カンチレバー	城光寺橋 239m/S13 新庄川橋 417m/S15:戦前最長	
		連続桁	太田橋 443m/S13:戦前最長 *早月橋 328m/S14:戦前2番目に長い（h15架替）	
トラス	鋼	単純（下路）	落合橋（曲弦フラット）158m/S7	
			成子橋（曲弦ワレン；流水部のみ）351m/S9	
			高岡大橋（曲弦ワレン；内務省施工）435m/S12	
アーチ	鋼	単純（上路）	桜橋（2ヒンジ；県都市計画事業）16m/S10	
		タイド（下路）	福光橋（プレストリッド）72m/S5	千寿橋 168m/S7:水路橋として最大スパン
		スパント・レールプレート		黒部橋 93m/T12:鉄道橋としてわが国初 千垣橋梁 117m/S12:建造当時最大
	RC	充腹（上路）	眼鏡橋 22m/T4:富山県初の永久橋 対港橋 495m/S18:戦前最長、竹筋使用？	
			*笹津橋 85m/S15:戦前3番目のスパン長	跡曳水路橋 49m/S2:当時最大スパンの水路橋
		開腹（上路）	安住橋（固定式；県都市計画事業）16m/S10	
		タイド（下路）	*城端橋 30m/S12	
ラーメン	鋼	ワイレンディール		目黒橋 75m/S9:わが国2例の1つ
吊橋	鋼		利智大橋（基礎はホブナー工法）182m/S12	

- 注）1. 斜体は国登録有形文化財，土木学会選奨土木遺産
2. ゴシック体は土木学会『日本の近代土木遺産』平成13年 所収のもの
3. 下線は日本道路協会『日本道路史』昭和52年 所収のもの
4. *印は小池啓吉『小池橋梁工学』、『新橋梁工学』に紹介されているもの

学政治学科を卒業後内務省に入り、東京府内務部長、石川県知事等を経て昭和2年（1927）富山県知事に就任。在任中に第一期道路改良計画および橋梁改良計画を決定・着手、また富山都市計画の内閣認可を得、都市計画課を新設し富岩運河等の建設に着手した。

齋藤樹は、大正6年（1931）東京帝国大学法科大学政治学科を卒業後内務省に入り、群馬県警察部長、奈良県知事等を経て昭和7年（1932）富山県知事に就任。在任中に第二期道路橋梁改良計画を決定、着手し、また県庁舎の再建、廃川地区画整理事業等を推進した。

（２）土木課長

第一期、第二期の道路橋梁改良計画と事業に関与した土木課長は、小原光信ら 6 人で、その略歴を表-3 に示す。

このうち春藤眞三は、大正 7 年（1918）に東京帝国大学工科大学土木工学科を、14 年に同大学法学部政治学科を卒業、帝都復興院（後に内務省復興局）技師、神奈川県道路課長を経て昭和 7 年（1932）に富山県土木課長に就任した。当時、第一期橋梁改良事業が進捗し、同年 12 月には第二期道路橋梁改良計画が決定した。1 年 7 ヶ月の在職後、栃木県土木課長に転任する際、「第二期道路橋梁の改良計画が思ふ様に進まないのは心残りですが一日も早く着工されることを祈ります」と語ったと地元新聞にある⁹⁾。

なお、春藤以後の 4 人は、いずれも富山より大県とされる県の課長から富山県土木課長に転任し、離任後は、3 人までがより大県の土木部長になっていることから、当時の富山県土木課長はそれなりの格付けがなされていたものと思われる。土木課長の格付けの主な指標は、執行予算額の規模であり、当時の富山県が土木事業県であったことが窺える。

（３）橋梁技術者

第一期橋梁改良計画に関与した技術者は未調査のため分らない。

第二期橋梁改良計画の時期に、主に橋梁事業に従事したと思われる技術者は小池啓吉ほか 3 人おり、それぞれの略歴を表-3 に示す。

小池啓吉は、大学卒業後、橋梁の仕事を希望して東京市に入り、樺島正義、花房周太郎、谷井陽之助、徳善義光らと共に橋梁事業に従事した。特に関東大震災後は橋梁課の設計掛長、工事掛長を務め、310 橋の復興橋梁の多くを手がけるなど中心的役割を果たした¹⁰⁾。東京市で 13 年間のキャリアの後、昭和 8 年（1933）2 月に富山県に嘱託として入った。小池の富山県入りは、富山大橋等長大橋の改良を多く含む第二期橋梁改良計画の実施にあたり、恐らく春藤土木課長あたりが内務省に橋梁技術者を要請し、東京市を退いていた、富山県高岡市出身の小池に白羽の矢が立ったのではないかと推測される。小池

表-3 富山県土木課の主なスタッフの経歴

出典：富山県職員録、旧交會会報等を基に筆者作成

氏 名	在籍期間	土木課での役職	富山県以前の主な経歴/（富山県後）
小原光信	S2. 9-3. 1	土木課長	T3東京帝大土木卒 滋賀県土木課長/逝去
木村憲七郎	S3. 3-7. 1	土木課長	T4京都帝大土木卒 大阪府/（静岡県土木課長）
春藤眞三	S7. 2-8. 9	土木課長	T7東京帝大土木卒、14法学部政治学科卒、帝都復興院技師、 神奈川県道路課長/（栃木県土木課長）
荒木榮二	S8. 9-10. 4	土木課長	T6東京帝大土木卒、新潟県土木技師、大阪府土木技師、 奈良県土木課長、茨城県土木課長/（新潟県土木部長）
關谷新造	S10. 5-12. 4	土木課長	T5京都帝大土木卒、福井市水道技師、広島県土木技師、 京都府土木技師、山口県土木課長/（静岡県土木部長）
大島六七男	S12. 4-15. 12	土木課長→S14土木部長（部制施行）	T5京都帝大土木卒、北海道庁技師（土木部道路課等） 大分県土木課長/（広島県土木部長）
小池啓吉	S8. 2-12. 5	事務嘱託→土木技師、電気局嘱託*	T8東京帝大土木卒、東京市技師/（兵庫県工営課長）
能登尚平	S8. 5-S13. 12	土木助手→土木技手 →S11城光寺橋改良事務所→土木課	S8北海道帝大土木卒、富山県/（山形県土木技師）
近藤鍵武	S9. 12-15. 4	道路技師兼土木技師 新庄川橋改良 事務所主任、有澤橋改良事務所主任* →S14土木部道路課	S5東京帝大土木卒、京都府土木技手/（東京府土木技師）
高野務	S9. 4-13. 9	土木技手	S9東京帝大土木卒、富山県/（新潟県土木技師）

1) 役職で*印は兼務先を表す

2) 経歴は富山県以前における主なものを記すが、「/」の後の（）内は富山県からの転任先を示す

は嘱託から県土木課技師となり、第二期橋梁改進黨を代表する富山大橋をはじめ多数の橋梁改良を主導した。その結果、前章でみた様々な型式の橋梁；鋼ゲルバー橋（富山大橋）、RC連続桁橋（太田橋、早月橋）、RCゲルバー橋（城光寺橋、白竜橋）、RCタイドアーチ橋（城端橋）、RC固定式アーチ橋（笹津橋）、さらに電気局嘱託技師（兼務）として鋼スパンドレル・ブレースド・アーチ橋（千垣橋梁）等、多彩で、かつ富山県では新しい構造型式の橋梁が建設され、全国トップクラスの橋梁も生まれた。これは、小池の技術力・指導力によるものであると考えられ、小池により東京市で行われていた最新の橋梁技術が富山県に移転され、定着することになったと言うことができよう¹¹⁾。

小池以外の3人のうち、近藤健武は大学卒業4年後に、能登尚平と高野務は新卒の学士として富山県土木課に赴任した、若手技術者またはその卵である。

近藤は、土木課の他、新庄川橋（RCゲルバー橋）や有澤橋（鋼トラス橋）の改良事務所主任を務め、庄川や神通川に架かる長大橋の改良事業の責任者として事業を推進した（有澤橋は昭和17年に橋脚のみ完成し、全体の完成は戦後に持ち越された）。富山県から東京府に転じ、神奈川県道路課長、山形県土木部長、建設省道路局地方道課長、神奈川県土木部長等を歴任し、退職後は（株）宮地鉄工所に入社、専務取締役等を務めた。

能登は、土木助手、技手として土木課の他、城光寺橋（RCゲルバー橋）改良事務所に務め、橋梁現場の経験を積んだ。富山県から山形県土木技師に転じ、石川県計画課長、神奈川県道路課長、香川県土木部長等を歴任し、退職後は、日本鋼管（株）の橋梁部長等を務めた。

高野は、土木課で土木技手として笹津橋（RCアーチ橋）の設計等を行った。設計図や計算書等が残されているが、笹津橋の改良事務所は昭和13年（1938）に設置されているから、現場での着工は高野が新潟県土木技師に転じた後だったようである。それでも最初に手がけた橋梁の一つということもあってか、後年笹津橋のことを懐かしそうに語ったという。また、高野の言葉によれば、当初は鋼アーチ橋として予定していたが、鋼材不足のためRC造に変更したという。新潟県の後、内務技師として内務省に転任、戦後は建設省道路局企画課長、道路局長、技監等を歴任し、退職後は三菱重工（株）顧問、日本道路協会会長、第59代土木学会会長等を務めた。

若い頃、富山県で橋梁の設計・施工を学んだ3人は、その後国や地方において橋梁、道路の技術官僚として歩んだ。富山県では、橋梁工学の著書もある小池が後輩たちのよき指導者となったことと思われる。

おわりに

本稿では、昭和初年の富山県による二期の橋梁改進黨画を取りあげ、

- ①計画の背景、内容、実績等を整理し、
 - ②事業の成果として永久橋化の進展と様々な構造型式の橋梁の実現をみ、
 - ③さらに計画に関与した土木技術者等を紹介した。
- 今後の課題は次のようなものである。
- ①計画については、財源を含めた分析、国の道路改進黨画、時局匡救事業等との関係、さらに他県の橋梁改進黨画の実態等を調べ、富山県の計画の評価を行うこと
 - ②永久橋化、新しい構造型式について、全国の状況や他府県との比較を行うこと
 - ③土木技術者について、具体の橋梁への関与を調べること、特に東京市でのキャリアをもつ小池啓吉がもたらした設計、施工上の影響について調べること

参考文献

- 1) 松浦茂樹氏による「昭和前期の公共土木行政―時局匡救事業と土木会議を中心に」土木史研究第16号、1996年6月、審査付論文および「戦前の道路事業―その政策面を中心に」土木史研究第18号、1998年5月、審査付論文
- 2) 『富山縣政史第六卷乙』昭和21年12月、p110
- 3) 前掲2)、pp144-168、但しこの一覧表には橋梁名が記されていないため路線名及び架橋地点から橋梁を特定する必要があった
- 4) 前掲2)、pp56-57
- 5) 前掲2)、pp67-68
- 6) 前掲2)、P117
- 7) 前掲1)による
- 8) 『富山県史 通史編VI』昭和59年3月、p330
- 9) 富山日報昭和8年9月22日夕刊、1面。なお、同記事には春藤が長年の懸案事項であった庄川流木事件を担当課長として解決にあたったことが大きな功績であったと報じられている。なお、春藤は戦後、熊本県復興局長として戦災復興時事業に従事した後都市計画分野に転じ、首都圏整備委員会専門委員、日本都市計画学会会長を務めた
- 10) 白井芳樹「橋梁技術者小池啓吉の東京市における経歴と仕事」土木史研究論文集Vol.25、2005年
- 11) 白井芳樹『都市 富山の礎を築く―河川・橋梁・都市計画にかけた土木技術者の足跡』技報堂出版、2009年、p159

(2014.4.7受付)