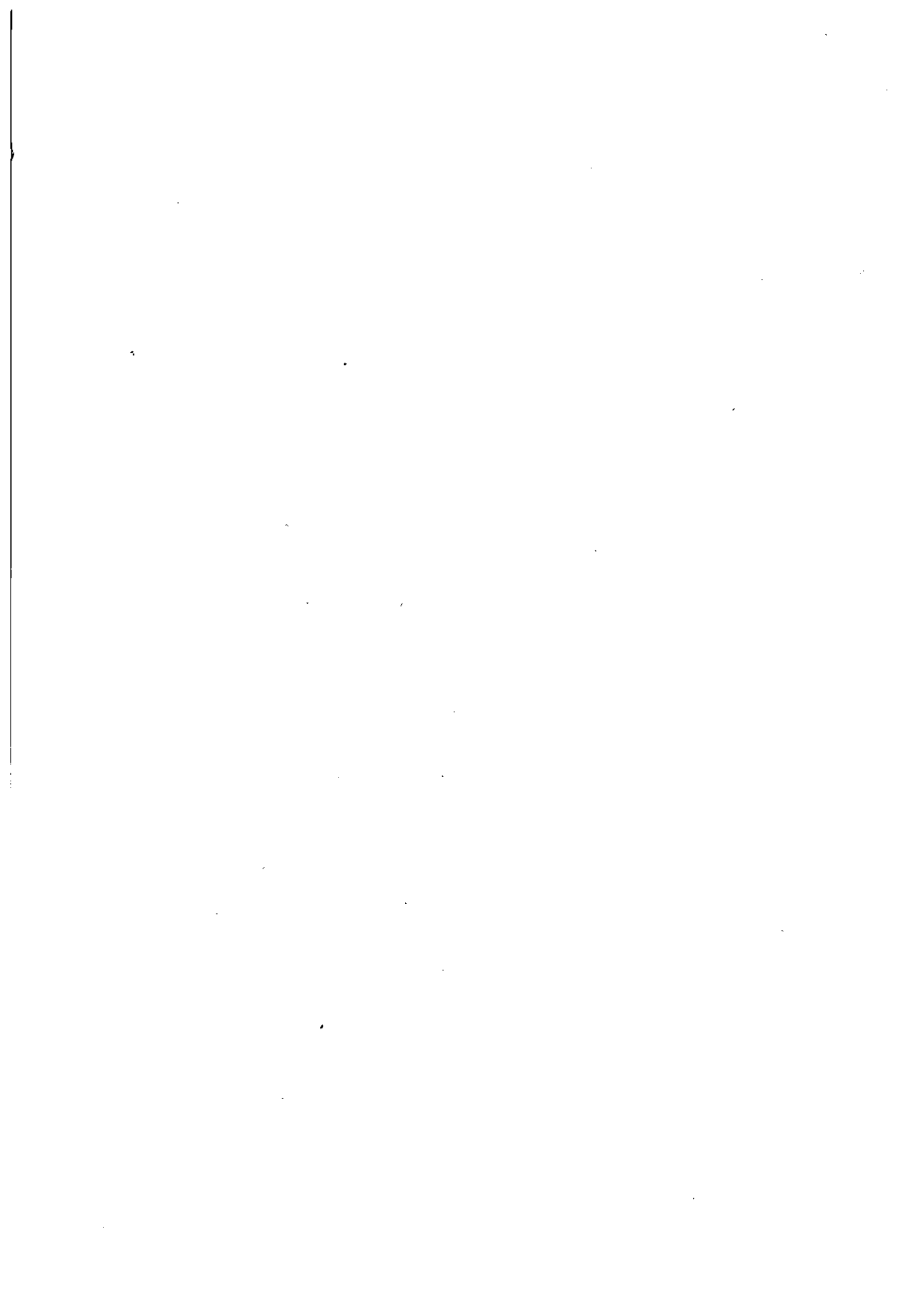


# 福島県の橋梁

「昭和58年度版」



福島県土木部



## はじめに

橋は、昔から地域住民の生活ときわめて密接な関係を持ち、他にその類をみないほどです。テレビの時代劇を見るにつけ、川端の柳の下に美しい木橋が映し出され、橋のたもとは、茶屋が建ちならび橋の上で、いろいろなドラマが展開する。江戸時代には、政策的に橋を架けなかった大井川が有名ですが、それは地域の生活圏の形成から一歩前進した、街道の要所としての橋でありました。明治中期になると、綿紡績業を中心とするわが国の産業革命が始まり、大正・昭和初期には、近代化の波が押し寄せる中、鉄道網の整備、つづいて道路の建設が国土建設のための大きな課題でありました。戦後に入り、戦災復興を旨とする我が国に、急務とされたのは、やはり道路網の整備でありました。昭和29年に第1次道路整備五箇年計画が策定され、現在第9次道路整備五箇年計画まで進んでおりますが、県においても、道路網の整備による生活圏の拡大が急務とされたものであり、そして、橋が交通網の一部として数多く建設されたものであります。

本県のように、東は阿武隈山地、西は奥羽山脈によって、また、その間を縫って北上する一級河川阿武隈川や阿賀川に分断される地勢にあっては、橋は、定住圏の成立条件でもある訳で、総橋数において全国第4位であり、橋の総延長は実に74kmにおよぶのは当然なのかも知れません。また、美しい自然が多く残されている本県は、それぞれ、地域の景観に調和した美しい橋も多く、橋の教材には不足しないほどです。

このように、数多く、しかも多種多様な型式を誇る歴史的な本県の橋梁も、その著書は少ない。その意味で、今回の「福島県の橋梁」昭和58年度版の発刊は、つぎの時代への技術の引継ぎのためにも、たいへん意義深いもので、刊行を続ける事により、大きな歴史書となる事を期待するものであります。

そして、技術者以外の方にも見て頂き、広く橋への関心を寄せて頂ければ幸いです。

福島県土木部長 清 水 博







# 1. 昭和58年度に完成した主な橋梁

1

しま  
縞

いし  
石

橋

(単純合成鋼箱桁)



美しい自然に囲まれた縞石橋。やがて、縞石トンネルが施工される。



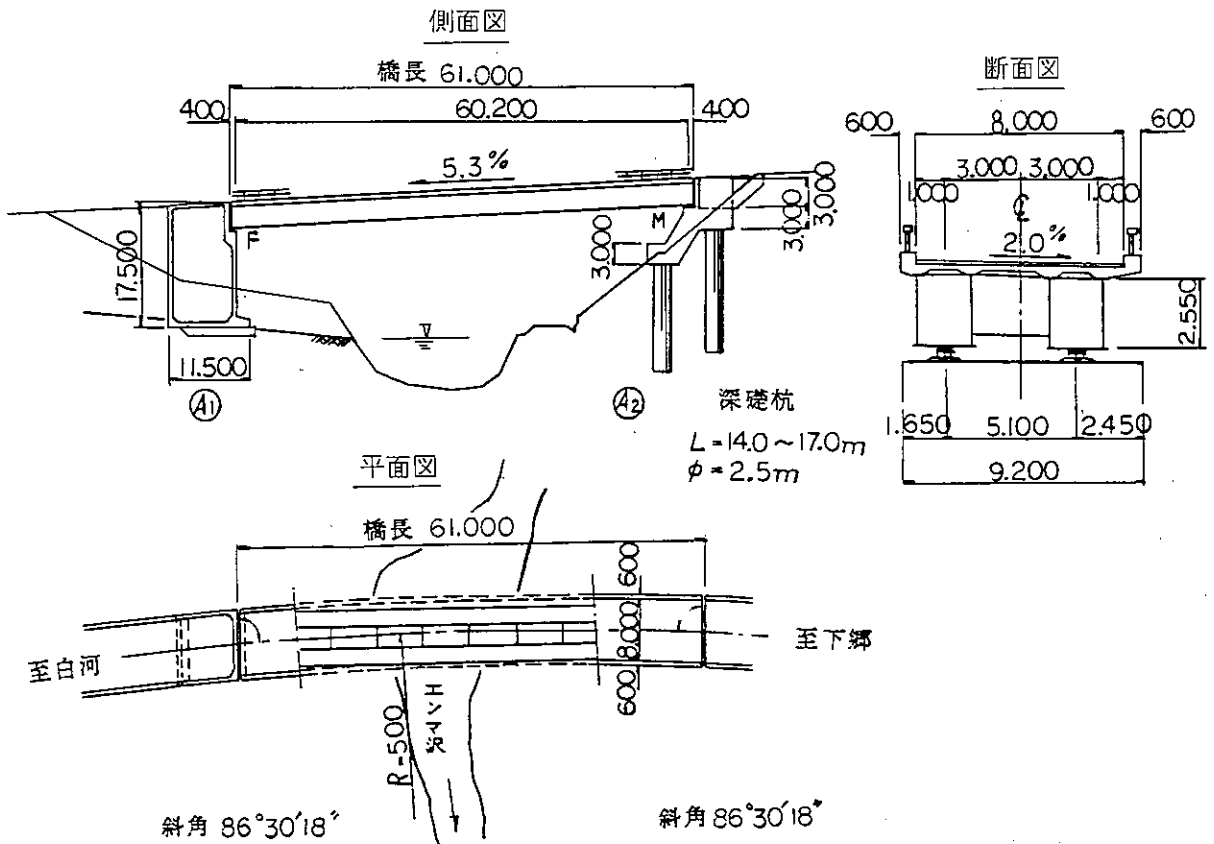
下部工の施工に際しては自然環境へおよぼす影響を最少限に配慮している。



県南の中心地白河市と南会津の中心地田島町を結ぶ、極めて重要な位置をしめる国道289号甲子峠は、今なお交通不能となっており、県の重要施策の一つである、県土を東西に結ぶ肋骨道路の整備に伴い、昭和50年度より国道289号・国道改良(甲子工区)が進められているものである。

縞石橋は甲子工区にあり、昭和57年度に着工された。

日光国立公園内にあり、貴重な自然が残されている地域でもあり、環境アセスメント等、特に自然環境へのおよぼす影響について検討され、日光管理事務所と何回となく協議が繰り返されたものです。



道路種別	国	路線名	289号	総鋼重	204.6t
位置	起点側	西白河郡西郷村大字真船		塗装種類	㊸ エッチングプライマー    ㊹ 長油性フタル酸樹脂塗料 ㊺ 鉛系さび止めペイント    (内面) ㊻ 超長油性フタル酸樹脂塗料    タールエポキシ樹脂塗料
	終点側	西白河郡西郷村大字真船			
河川名		河川流量	m <sup>3</sup> /sec	架設工法	引出し工法
橋長	61.000m			橋台工	鉄筋コンクリート箱式、逆T式
支間割	60.200m			橋脚工	
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 全幅 1.0+3.0+3.0+1.0=8.0m			基礎工	A <sub>1</sub> : 直接基礎    A <sub>2</sub> : 深礎杭基礎    φ 2,500
橋格	1等橋 (TL-20)			特記事項	総工事費 280.3百万円

2 い わ ご 岩 阿 久 橋 (単純合成鋼鈹桁)

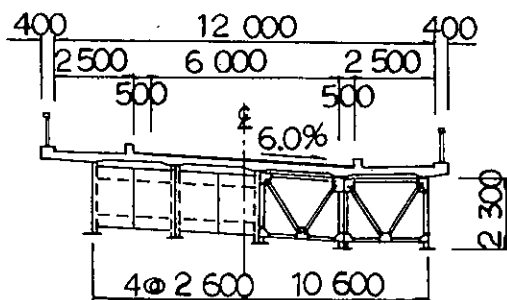


なだらかな阿武隈山地に直線的な鈹桁が映える。

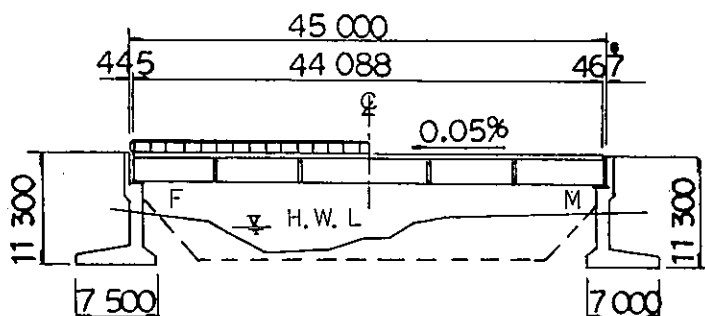


国道 349 号国道改良（月館工区）の関連により昭和57年度に道平橋として国庫補助事業で着工され、完成と同時に地名の岩阿久橋と名づけられた。なだらかな阿武隈山地に鉾桁が映える。

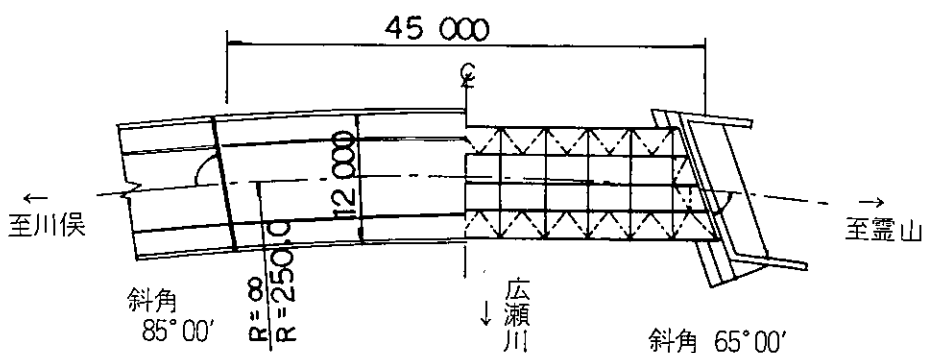
断面図



側面図



平面図



道路種別	路線名	3 4 9 号		総鋼重	117.8t
位置	起点側	伊達郡川俣町大字小島		塗装種類	㊸ エッチングプライマー ㊹ 長油性フタル酸樹脂塗料
	終点側	伊達郡川俣町大字小島			㊺ 鉛系さび止めペイント ㊻ 超長油性フタル酸樹脂塗料
河川名	1級河川 広瀬川(阿武隈川支川)	河川流量	280 m <sup>3</sup> /sec	架設工法	自走クレーン車によるステーキング工法
橋長	45.000m			橋台工	鉄筋コンクリート逆T式
支間割	44.088m			橋脚工	
幅員構成	歩道 路肩 車道 車道 路肩 歩道 全幅 2.5+0.5+3.0+3.0+0.5+2.5=12.0m			基礎工	直接基礎
橋格	1等橋 (TL--20)			特記事項	総事業費 137.9百万円

3 ひろ せ 瀬 橋 (単純PCポステンT桁)



冬期間も二車線の除雪が可能となった。



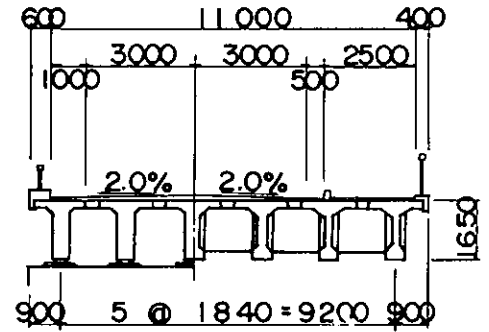
線形も悪く幅員の狭い旧橋。大正15年架設の老朽橋だが、館岩村に管理替えされ今後も村道橋として活躍する。



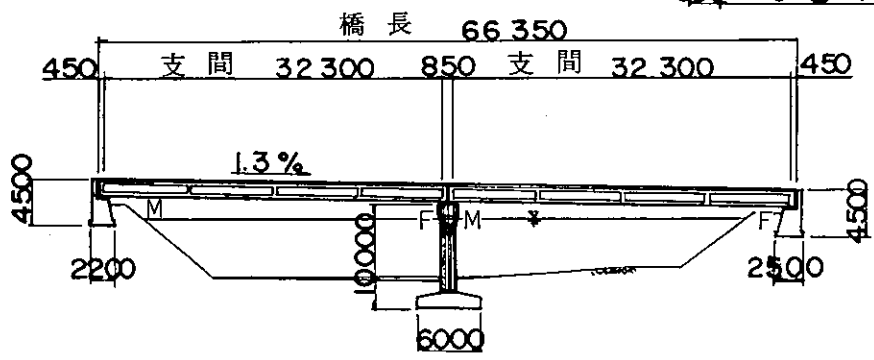
雪の中で行われた開通式。

旧橋は大正15年架設の老朽橋で、尾瀬の大観光地をひかえ、夏の観光シーズンは特に危険な状況であった。また写真に見られるように幅員がせまく、線形も悪く、昭和56年度に地元住民の熱い要望で着工され、開通式は大雪の中にもかかわらず、多勢の地元住民により行われた。

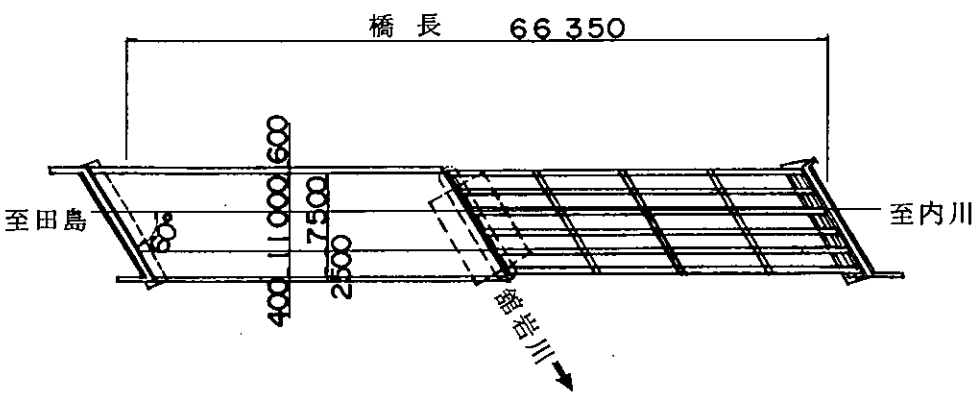
断面図



側面図



平面図



道路種別	国	路線名	3 5 2 号	総鋼重		
位置	起点側	南会津郡館岩村大字塩の原		塗装種類		
	終点側	南会津郡館岩村大字塩の原				
河川名	1級河川 諸岩川(阿賀川支川)		河川流量	1,200 m <sup>3</sup> /sec	架設工法	架設術工法
橋長	66.350m			橋台工	コンクリート重力式	
支間割	2@32.300m			橋脚工	鉄筋コンクリート逆T式	
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 歩道 全幅 1.0+ 3.0+ 3.0+ 0.5+ 2.5=10.0m			基礎工	直接基礎	
橋格	1等橋 (TL-20)			特記事項	総事業費 275.3百万円	

4 おお つな ぎ 大 綱 木 橋 (単純PCポステンT桁)



残雪の美しい山間を走る国道400号と野尻川。



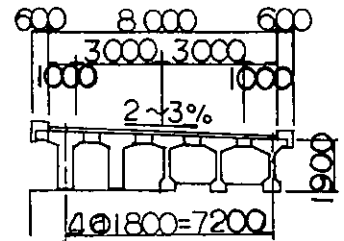
冬期間も安心して通れる二車線の道路となった。

豪雪地域にあり、冬期交通の確保は死活問題であり、昭和55年度より雪崩れで危険な当箇所が、当初地方道改良（田島・金山線）で着工され、その後昭和56年4月30日に国道に昇格となり、国道400号・国道改良（綱木工区）で継続施工されたものです。

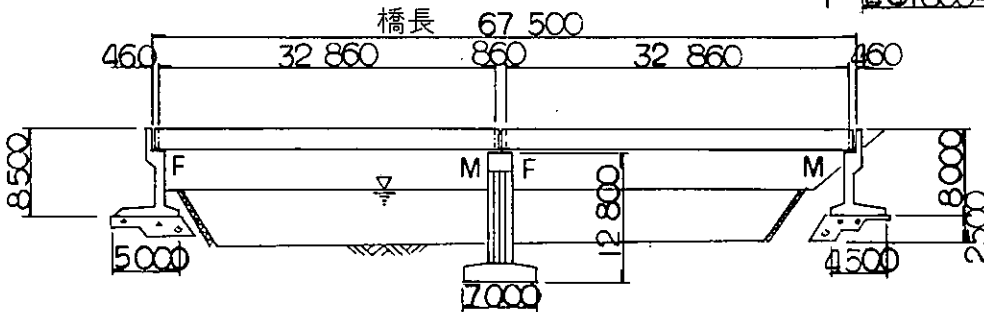
本橋は改良関連橋梁として、昭和56年度に着工されたものです。

綱木工区は、金山町側より小綱木、大綱木、綱木の三橋があり、ほぼ同時に着工されています。写真は、悪魔のような冬からさめた、残雪の美しい景観である。

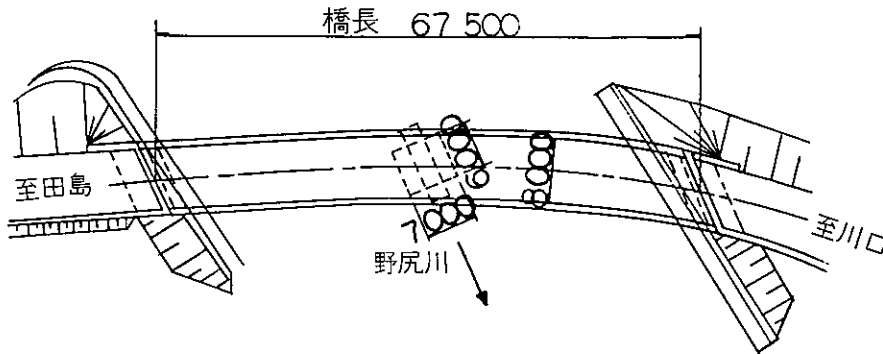
断面図



側面図



平面図



道路種別	国	路線名	400号		総鋼重	
位置	起点側	大沼郡金山町大字玉梨			塗装種類	
	終点側	大沼郡金山町大字玉梨				
河川名	1級河川	野尻川(只見川支川)	河川流量	930 m <sup>3</sup> /sec	架設工法	架設術工法
橋長	67.500m				橋台工	鉄筋コンクリート逆T式
支間割	2@32.960m				橋脚工	鉄筋コンクリート丸柱式
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 全幅 1.0+3.0+3.0+1.0=8.0m				基礎工	直接基礎
橋格	1等橋 (T L-20)				特記事項	総事業費 189.2百万円

5

はま  
浜

はた  
畑

橋

(単純PCポステンT桁)



相馬地域開発の基地  
となり、その北側の  
玄関口と変貌する日  
も近い。



木橋で危険であった旧橋。

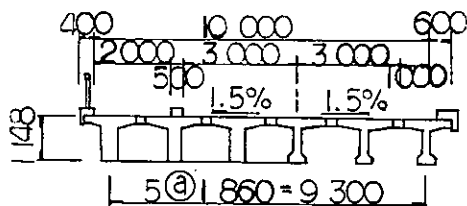


二級河川・地蔵川が太平洋に注ぐ河口にある浜畑橋は、写真に見られるように、県内でも数少ない木橋の一つであったが、昭和53年度より地蔵川河川改修事業と関連し着工された。実に6年の歳月を費し、開通の運びとなったものです。

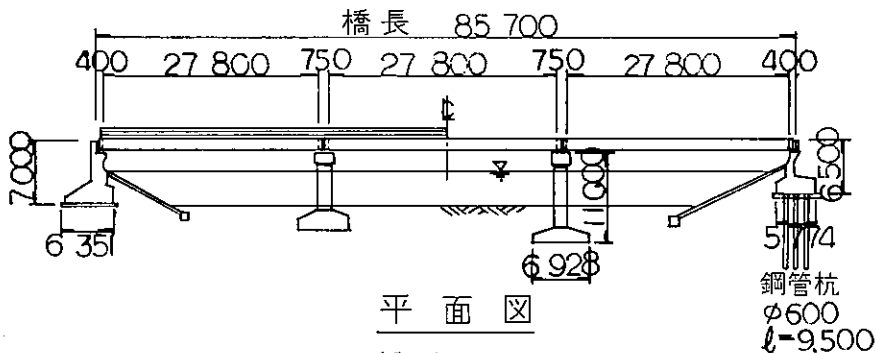
地元要望が強いにもかかわらず、一部住民の反対もあり、ほぼ15年にもおよぶ懸案の木橋解消であった。

やがて、相馬港及び相馬地域開発の一大プロジェクト事業により、本県の工業基地の一つに変貌する日も近い。

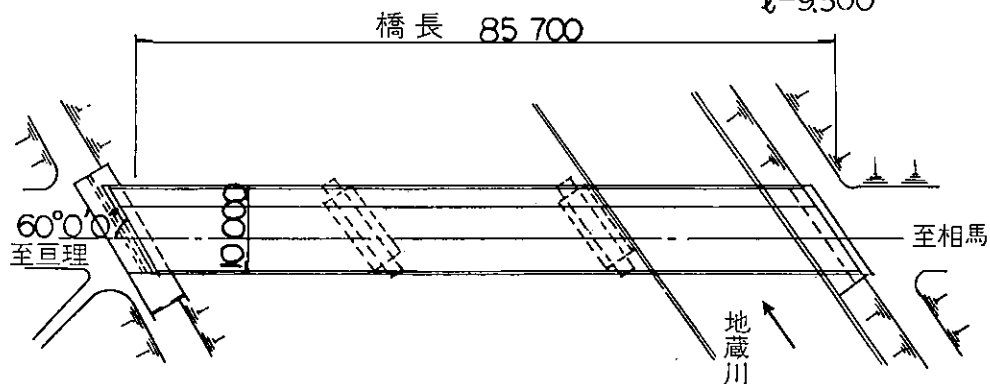
断面図



側面図



平面図



道路種別	⊕	路線名	相馬巨理線		総鋼重
位置	起点側	相馬郡新地町大字今泉字浜畑			塗装種類
	終点側	相馬郡新地町大字今泉字浜畑			
河川名	2級河川 地藏川		河川流量	410 m <sup>3</sup> /sec	架設工法
橋長	85.700m				架設工法
支間割	3@28.500m				架設工法
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 歩道 全幅 1.0+ 3.0+ 3.0+ 0.5+ 2.5=10.0m				基礎工
橋格	1等橋 (TL-20)				特記事項
					総事業費 331.9百万円 (道路)255.6百万円 (河川)73.1百万円 (県単)3.2百万円

6

なか  
中

の  
野

橋

(連続PC箱桁)



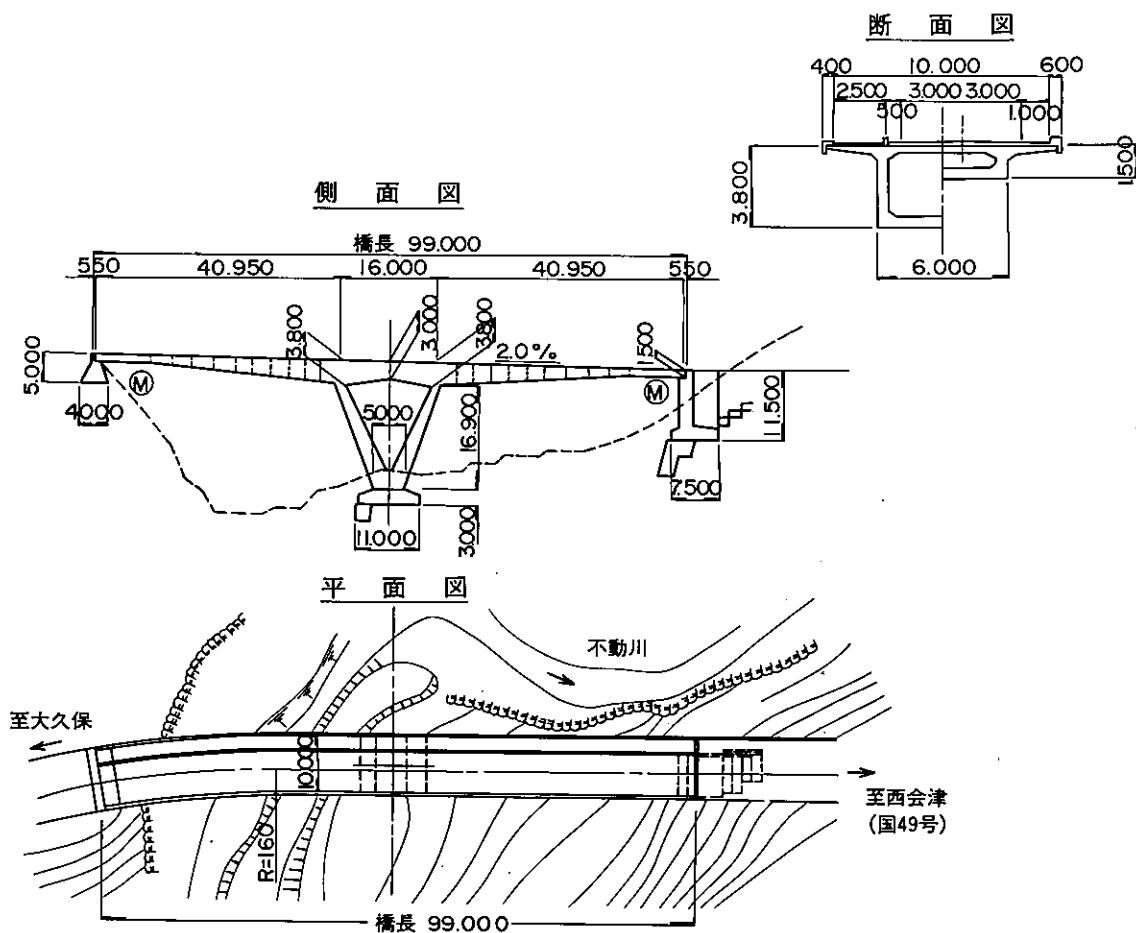
信仰の地にふさわしく、美しいV脚を見せる新橋。



新緑の中野橋。

不動川の上流に信仰の地として栄えた大久保部落があり、そこには一代に一回は願事が叶えられると言う大山祇神社がある。又、野沢側には会津三観音の一つに数えられる鳥追観音があり、毎年6月1日～6月30日までの1ヶ月は、春の祭りが行われ、近県より延べ10万人の参拝客でごったがえす。

旧橋は、昭和5年に架設されたR・Cアーチ橋で、信仰の地にふさわしい美しい姿を不動川に映していたが、新橋も、自然にマッチした県内でも初めてのV脚ラーメン構造が採用され、昭和56年度よりバイパス計画に合せ着工された。



道路種別	⊖	路線名	大久保野沢(停)線		総鋼重	
位置	起点側	耶麻郡西会津町大字野沢字			塗装種類	
	終点側	耶麻郡西会津町大字野沢字				
河川名	1級河川	不動川(阿賀川支川)	河川流量	190 <sup>m<sup>3</sup>/sec</sup>	架設工法	ディビダーク張出し工法
橋長	99.000m				橋台工	A:コンクリート重方式, A:鉄筋コンクリート逆T式
支間割	41.500+16.000+41.500m				橋脚工	鉄筋コンクリートラーメン式橋脚(V脚)
幅員構成	歩道 路肩 車道 車道 路肩 全幅 2.5+ 0.5+ 3.0+ 3.0+ 1.0=10.0m				基礎工	直接基礎
橋格	1等橋 (T.L-20)				特記事項	総事業費 351.6百万円



昭和5年に架設された旧橋。不動川に美しいRCアーチの姿を映し出している。昭和初期は美しい溪谷にさかんに架けられたRCアーチ橋も、少しずつその姿は消えつつある。



大山祇神社の御神楽殿、講中者が神楽を神社に奉納する神殿。



7 立川橋 (連続非合成鋼鈹桁)



会津のシンボル磐梯山が美しい。親柱には磐梯山がデザインされている。

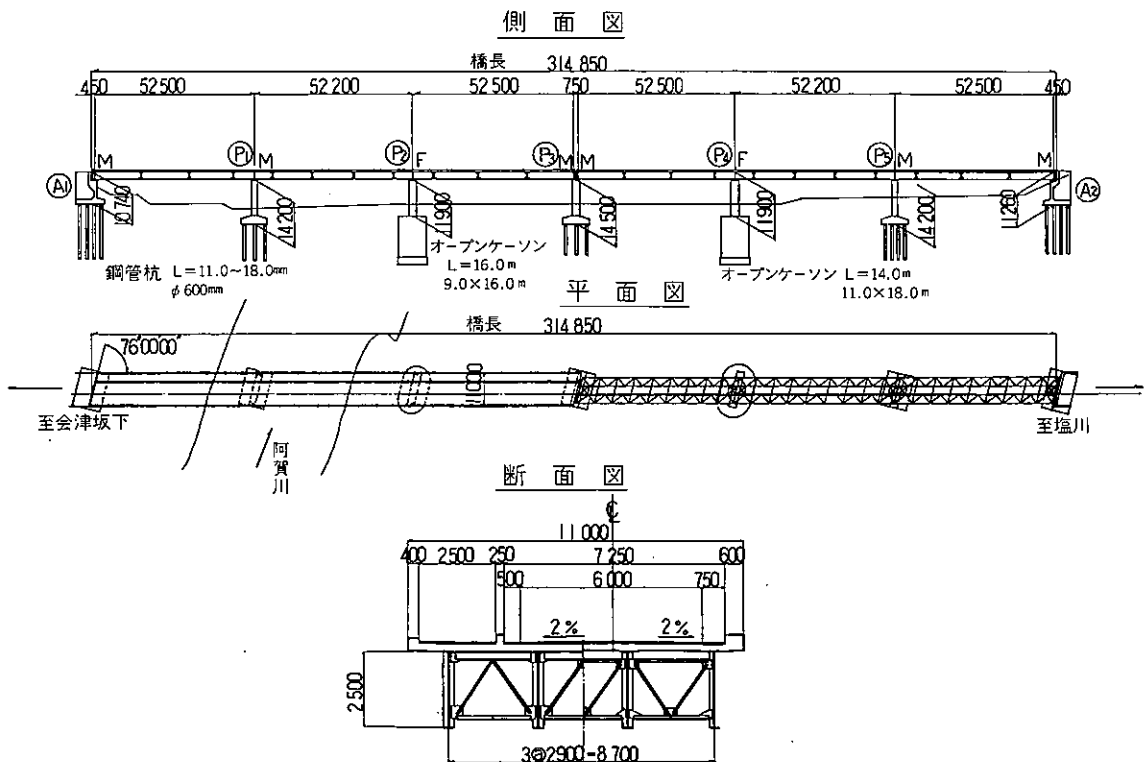


県道で最後の渡舟場となった立川の渡し。開通式に続き、廃舟式が行われた。

県道最後の渡舟場となった「立川の渡し」が別れを告げたのは、昭和58年10月でした。地元小学校の鼓笛隊を先頭に4組の親子3代がそろい、地元による盛大な開通式であった。最後の渡しを惜しむかのように、最後の渡し舟が行われた。祝賀会では、地元の渡部恒三代議員が補助事業の陳情に走り回った苦勞話が披露され、地元の喜びはたいへんなものであった。

本橋は昭和49年度に着工されて以来約10年の歳月と、1,457.7百万円の巨費を投じたものでそれは当然であった。

立川橋は広大な会津平野のほぼ中央に位置するため、雄大な地形にマッチするように、より直線的な連続鉄桁橋とされた。親柱は立川橋からの眺望がすばらしい会津のシンボル磐梯山がデザインされたものである。



道路種別	⊖	路線名	会津坂下塩川線		総鋼重	843.2t
位置	起点側	河沼郡会津坂下町大字立川			塗装種類	㊸ エッチングプライマー    ㊹ 長油性フタル酸樹脂塗料 ㊺ 鉛系さび止めペイント ㊻ 超長油性フタル酸樹脂塗料
	終点側	河沼郡湯川村大字堂畑				
河川名	1級河川 阿賀川		河川流量	3,500 m <sup>3</sup> /sec	架設工法	自走クレーン車によるステーキング工法
橋長	314.850m				橋台工	鉄筋コンクリート扶壁式
支間割	3@52.200+3@52.200m				橋脚工	鉄筋コンクリート逆T式
幅員構成	歩道 路肩 車道 車道 路肩 全幅 2.5+ 0.5+ 3.0+ 3.0+ 1.0=10.0m				基礎工	鋼管杭基礎、ケーソン基礎
橋格	1等橋 (TL-20)				特記事項	総事業費 1,457.7百万円

8 <sup>なが</sup> <sup>の</sup> 長 野 橋 (単純PCポステンT桁)

旧橋の下流に、りっぱな新橋が完成した。

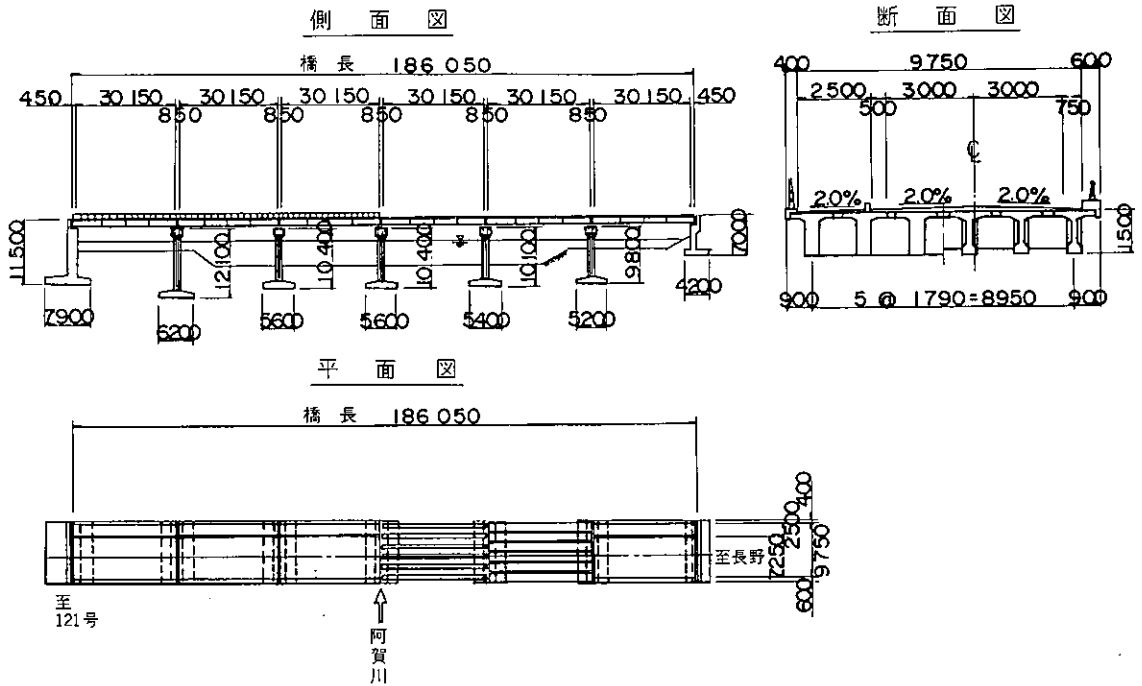


昭和56年夏、台風15号の直撃を受けて落橋する旧橋。



八百年の伝統を誇る田島祇園祭が国指定の重要無形文化財となり、文化庁の視察やテレビ取材などで大賑わいの昭和56年夏。ふるさと讃歌のるつぼと化す田島名物の盆踊りも済んでほっとしたのもつかのま、8月22日の夜、北上を続ける台風15号が23日には南会津を直撃。田島町で312ミリを記録した雨台風により、大川（阿賀川）は大洪水となり、昭和9年架設の長野橋は、見るも無残な姿を退水後の川原にさらしてしまった。

昭和56年度に災害合併で着工し、401百万円におよぶ巨費を投入し、3箇年で新橋を完成させたのは、厳しい財政下でありながら大きな評価となっている。



道路種別	⊖	路線名	向山会津長野(停)線		総鋼重	
位置	起点側	南会津郡田島町大字向山			塗装種類	
	終点側	南会津郡田島町大字長野				
河川名	1級河川 阿賀川		河川流量	2,110 m <sup>3</sup> /sec	架設工法	架設桁工法
橋長	186.050m				橋台工	鉄筋コンクリート逆T式
支間割	6@31.150m				橋脚工	鉄筋コンクリート逆T式
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 歩道 全幅 0.75 + 3.0 + 3.0 + 0.5 + 2.5 = 9.75m				基礎工	直接基礎
橋格	1等橋 (TL-20)				特記事項	総事業費 401.1百万円 (道路費 262.2百万円、災害費 132.4百万円、県単 6.5百万円)

9 おお うち いち ごう  
大内1号橋 (単純合成鋼鈹桁)



大内ダム付替道路により完成した大内1号橋

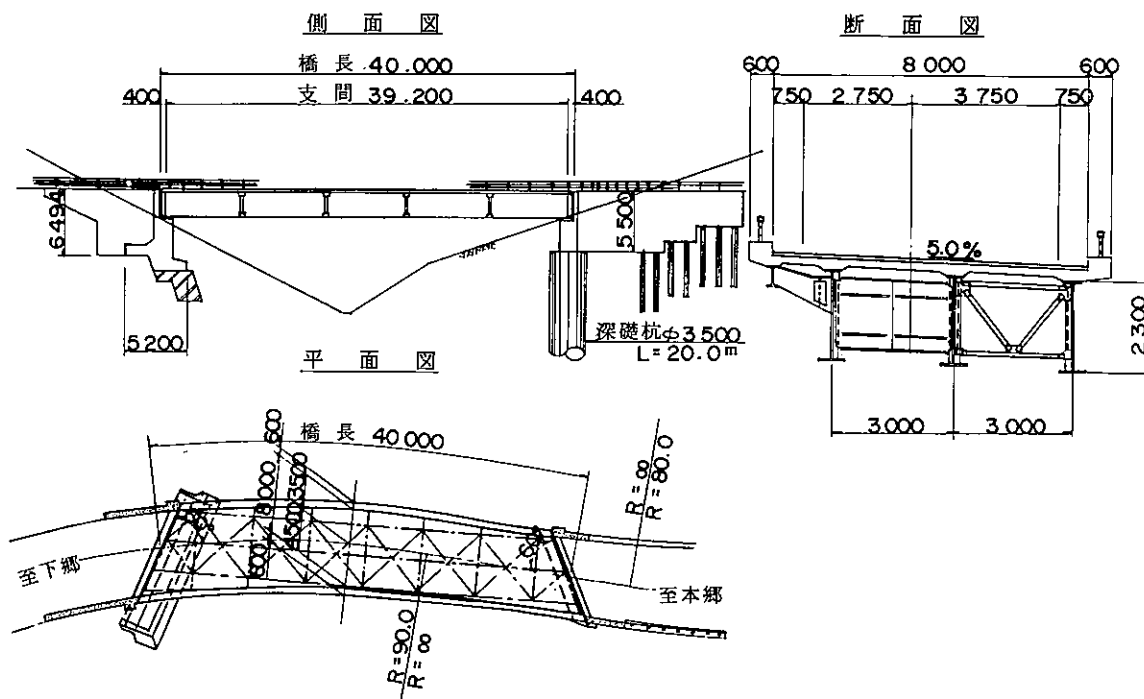


曲線橋で、桁の配置に苦心されている。

一級河川阿賀川に建設される大川ダムは、高さ75m 長さ406 m の堤体を有し、総貯水容量 5,750 m<sup>3</sup> を誇り昭和46年度に着工され、昭和61年度には完成する予定です。

また、夜間の余剰電力を利用した揚水式発電も計画され、その上池として大内ダムが昭和53年より建設されており、昭和63年度には試験運転が開始される予定です。

大内1号橋は、大内ダムの付替道路に架設されたもので、昭和57年度に着工された。橋面工が複雑な曲線となるため、鈹桁のねじり剛性を高めるために分配横桁を多くして、曲線の張出しをブラケットにより処理したもので、上部工に苦心の跡がうかがえる。



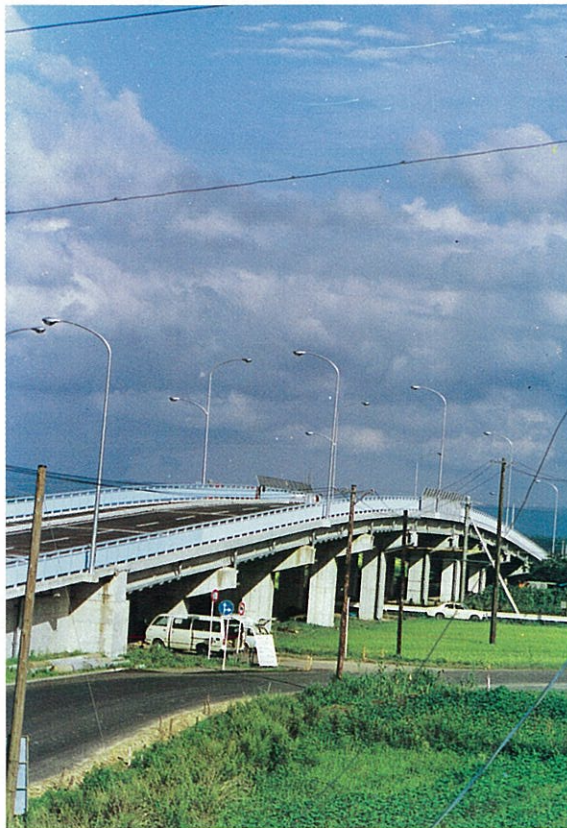
道路種別	⊖	路線名	下郷本郷線		総鋼重	80.1t	
位置	起点側	南会津郡下郷町大字大内			塗装種類	Ⓐ エッチングプライマー Ⓔ 長油性フタル酸樹脂塗料	
	終点側	南会津郡下郷町大字大内				Ⓕ 鉛系さび止めペイント Ⓖ 超長油性フタル酸樹脂塗料	
ダム名	大内ダム		河川流量	m <sup>3</sup> /sec	架設工法	自走クレーン車によるステージング工法	
橋長	40.000m				橋台工	鉄筋コンクリート逆T式	
支間割	39.200m				橋脚工		
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 全幅 0.75+2.75+2.75+0.75= 7.0m				基礎工	A <sub>1</sub> :直接基礎、A <sub>2</sub> :深礎基礎φ3,500	
橋格	1等橋 (TL-20)				特記事項	総事業費 117.6百万円	

10

いずみ ざき おお  
泉 崎 大 橋 (単純PCポステンT桁)



立体交差の全景。



事故多発踏切が解消された泉崎の跨線橋。

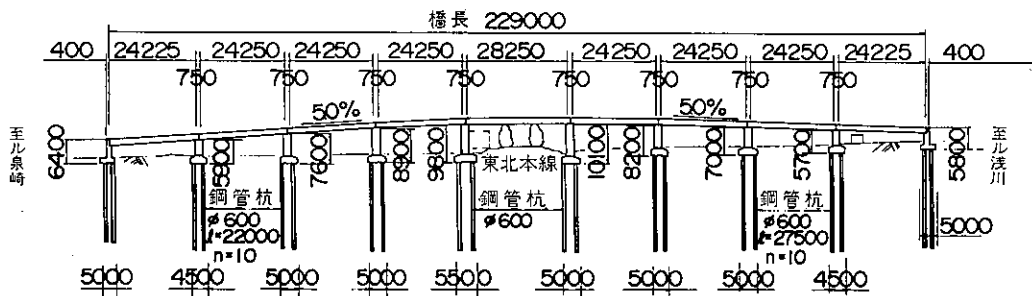
東北本線と平面交差する関平街道踏切（一般県道・泉崎浅川線）は、事故多発踏切で、交通渋滞がひどく、立体交差の跨線橋として、関平街道踏切と第1石川街道踏切（一般県道・泉崎石川線）の中間地点に計画され、2箇所の踏切を同時に除却すべく昭和50年度より工事に着手された。

架橋地内は阿武隈川の旧氾濫源地域と推定され、軟弱地盤を形成しているため、橋台・橋脚は長さ22.0~27.0mの鋼管杭を打設しており、軟弱地盤対策に苦慮したものです。

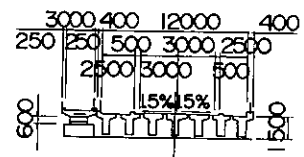
親柱には泉崎村の「い」の字がデザインされている。

（なお、関平街道踏切は「踏切道路改良促進法」により立体交差化すべき踏切道として、昭和52年12月に指定を受けている。）

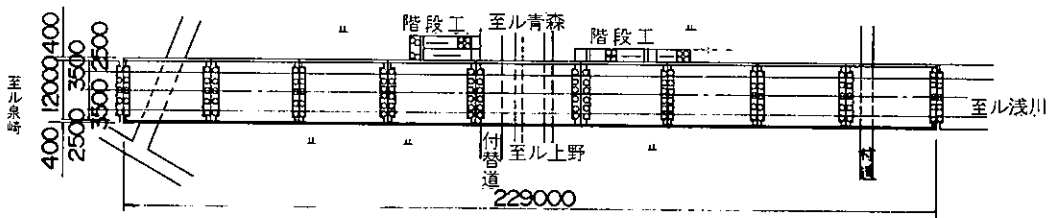
側面図



断面図



平面図



道路種別	○	路線名	泉崎浅川線	総鋼重	
位置	起点側	西白河郡泉崎村大字泉崎字雷		塗装種類	
	終点側	西白河郡泉崎村大字泉崎字丸八			
鉄道名	東北本線		河川流量	m <sup>3</sup> /sec	架設工法
橋長	229.000m			橋台工	鉄筋コンクリート逆T式
支間割	4@25.000+29.000+4@25.000m			橋脚工	鉄筋コンクリート逆T式
幅員構成	歩道 路肩 車道 車道 路肩 歩道 全幅 2.5+0.5+3.0+3.0+0.5+2.5=12.0m			基礎工	鋼管杭基礎 $\phi 600$
橋格	1等橋 (TL-20)			特記事項	総事業費 1,035.7百万円

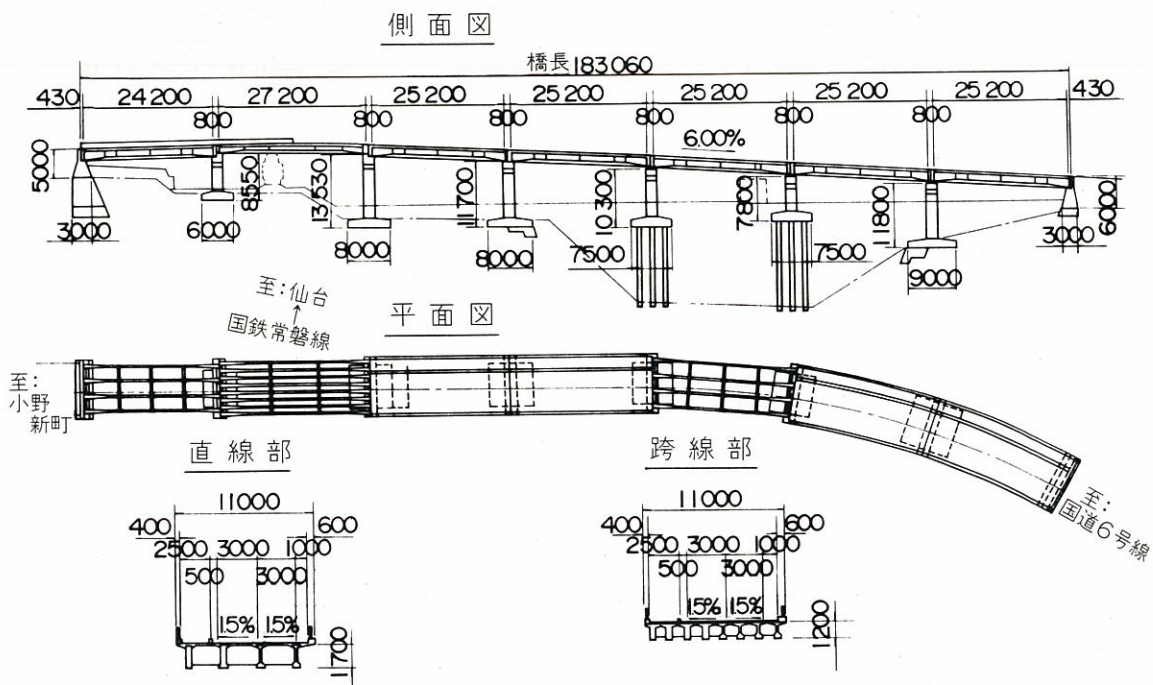
11

# 四倉跨線橋

(単純PCポステンT桁)  
(単純PCポステン合成桁)



立体交差の全景。



主要地方道小野・四倉線は田村郡小野町からいわき市四倉町に至る延長約50kmの重要路線であるが、四倉町地内の常磐線磐城街道踏切は幅員が狭い上に遮断時間も長いため交通の支障となっていたもので、地元関係者の強い熱意により、昭和49年度に着工され、10年の歳月と1,437.3百万円余りの巨費をかけて完成したものである。



曲線部もPC桁で配置され、張出しで調節されている。

道路種別	⊕	路線名	小野四倉線		総鋼重	
位置	起点側	いわき市四倉町町田			塗装種類	
	終点側	いわき市四倉町五丁目				
鉄道名	常磐線	河川流量		m <sup>3</sup> /sec	架設工法	自走クレーン車によるステーキング工法及び架設桁工法
橋長	183.060m				橋台工	コンクリート重力式
支間割	24.350+27.050+5@25.200m				橋脚工	鉄筋コンクリート逆T式
幅員構成	2.5+0.5+3.0+3.0+1.0=10.0m				基礎工	直接基礎、鋼管杭φ1,000
橋格	1等橋(TL-20)				特記事項	

12

は  
葉

やま  
山

橋

(単純合成鋼鈹桁)



真野ダム関連により付替道路が整備された。

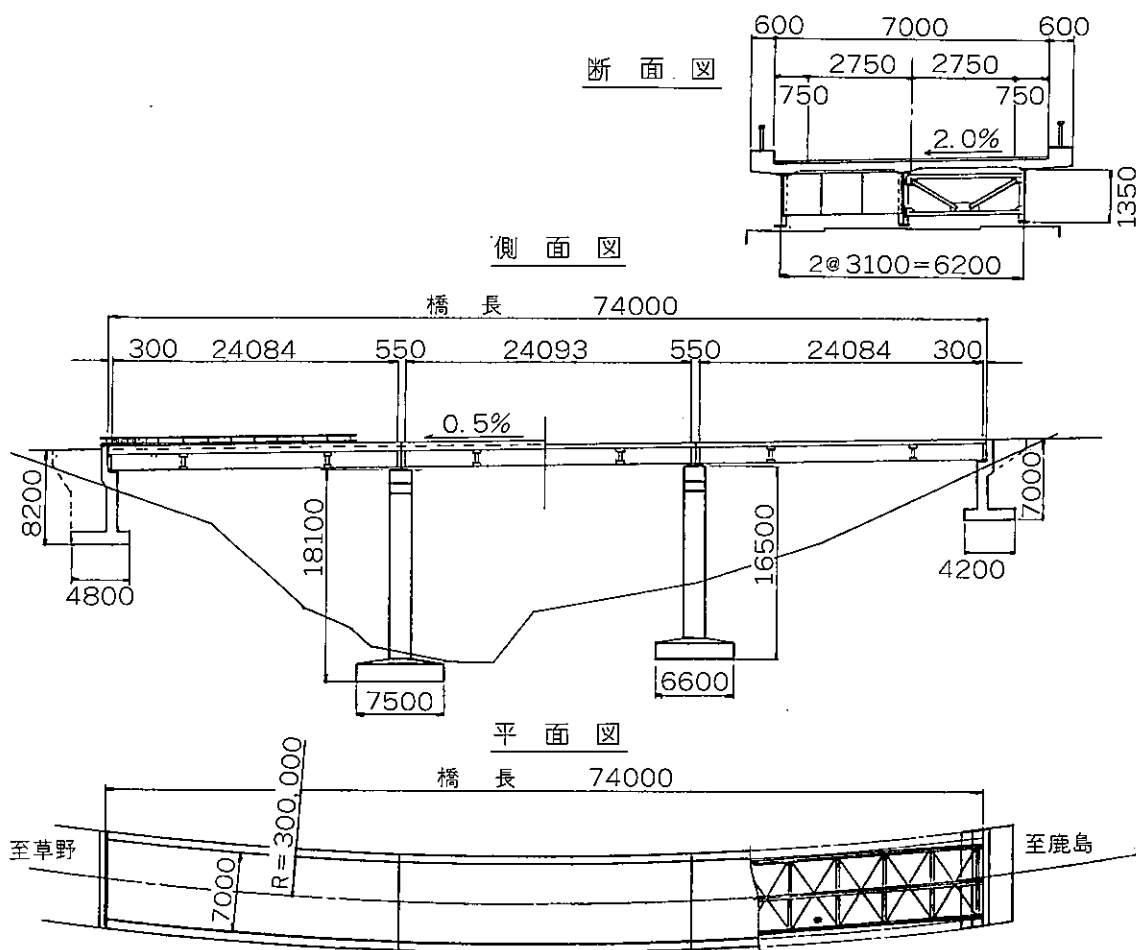


直線的で美しい葉山橋。



阿武隈山系の三郷森（標高 703 m）に発し、太平洋に注ぐ 2 級河川真野川は、昭和 33 年 9 月 26 日の台風 22 号及び、昭和 44 年 6 月 23 日に当地方を襲った台風 23 号により、沿岸地域に多大な被害をもたらした。また、相馬地域開発の基地となる相馬港が昭和 35 年 1 月地方港湾指定を受け、昭和 48 年 3 月「相馬地域工業開発計画」を策定するに至り、生活用水の確保、工業開発の原動力としての水資源が真野川にもとめられ、真野ダム（多目的ダム）の建設が、昭和 46 年の実施調査より昭和 49 年には事業着手された。

葉山橋は、真野ダム付替道路として、昭和 57 年に着工された。



道路種別	⊖	路線名	草野大倉鹿島線	総鋼重	82.721t	
位置	起点側	相馬郡飯館村大倉字松ケ平		塗装種類	Ⓜ エッチングプライマー    Ⓛ 長油性フタル酸樹脂塗料	
	終点側	相馬郡飯館村大倉字松ケ平			Ⓟ 鉛系さび止めペイント Ⓢ 超長油性フタル酸樹脂塗料	
ダム名	真野ダム		河川流量	m <sup>3</sup> /sec	架設工法	自走クレーン車によるステーjing工法
橋長	74.000m			橋台工	鉄筋コンクリート逆T式	
支間割	24.084+24.093+24.084m			橋脚工	鉄筋コンクリート壁式	
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 全幅 0.75+2.75+2.75+0.75= 7.0m			基礎工	直接基礎	
橋格	1等橋 (TL-20)			特記事項	総事業費 110.5百万円	

13 まつ 松 け 平 橋 (連続PC箱桁) だいら



変断面のPC箱桁が地形にマッチして美しい。  
昭和64年頃は湛水が開始される。

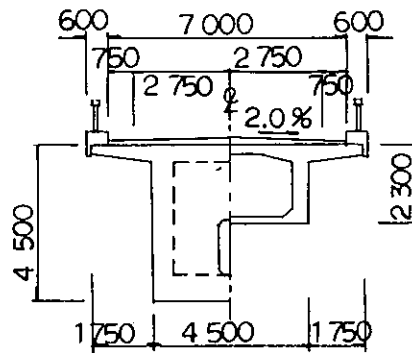


松ヶ平橋はデイビダーク工法により施工された。

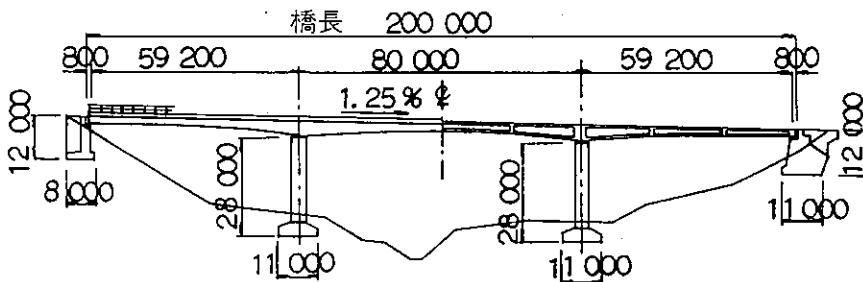
真野ダム付替道路に架かる橋梁の一つで、景観にマッチした3径間連続PC箱桁が美しい姿を見せている。理想的な連続橋のスパン割りで、バランスのとれた美橋で昭和56年度に着工された。

高さ69m、総貯水容量3,620万 $m^3$ の真野ダムの湛水面に映る松ヶ平橋が見られるのは昭和64年頃か。

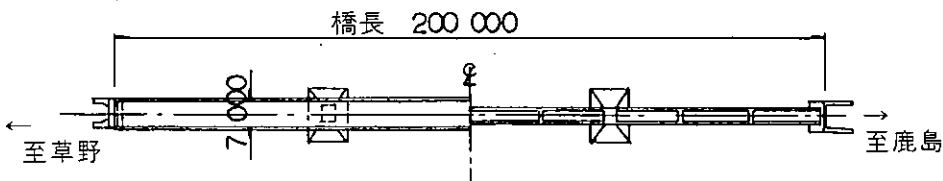
断面図



側面図



平面図



道路種別	⊖	路線名	草野大倉鹿島線	総鋼重	
位置	起点側	相馬郡飯館村大倉字松ヶ平		塗装種類	
	終点側	相馬郡飯館村大倉字松ヶ平			
ダム名	真野ダム	河川流量	$m^3/sec$	架設工法	ディビダーク張出し工法
橋長	200.000m			橋台工	A:鉄筋コンクリート逆T式、A <sub>2</sub> :コンクリート重力式
支間割	59.200+80.000+59.200			橋脚工	
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 全幅 0.75+2.75+2.75+0.75= 7.0m			基礎工	直接基礎
橋格	1等橋 (TL-20)			特記事項	総事業費 496.4百万円

14 <sup>かん</sup>観 <sup>のん</sup>音 <sup>ざわ</sup>沢 橋 (単純合成鋼鈹桁+H型鋼桁)



鈹桁とH型鋼桁の組合せとなっており、沢部をさけて橋脚を施工している。



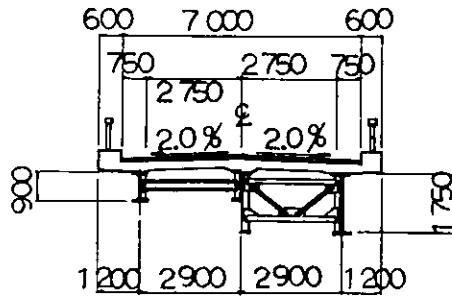
規格改良された付替道路。

真野ダム付替道路に架かる橋梁の一つで、急峻な地形に沢部をさけて下部工が計画されており、苦勞の跡がうかがえる。

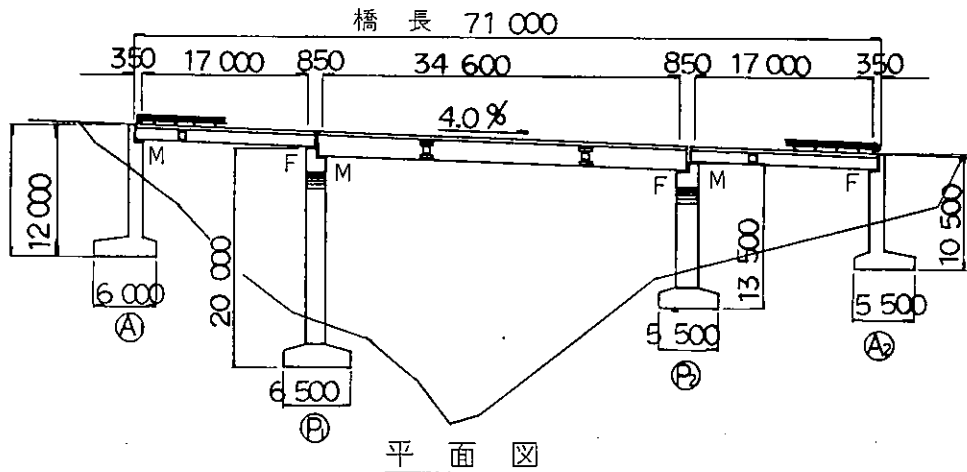
春の新緑、秋の紅葉に囲まれる時期は最高である。

観音沢橋は昭和57年度に着工された。

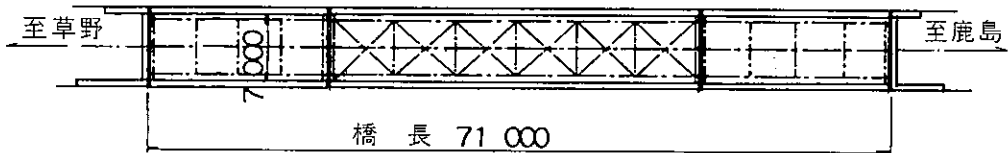
断面図



側面図

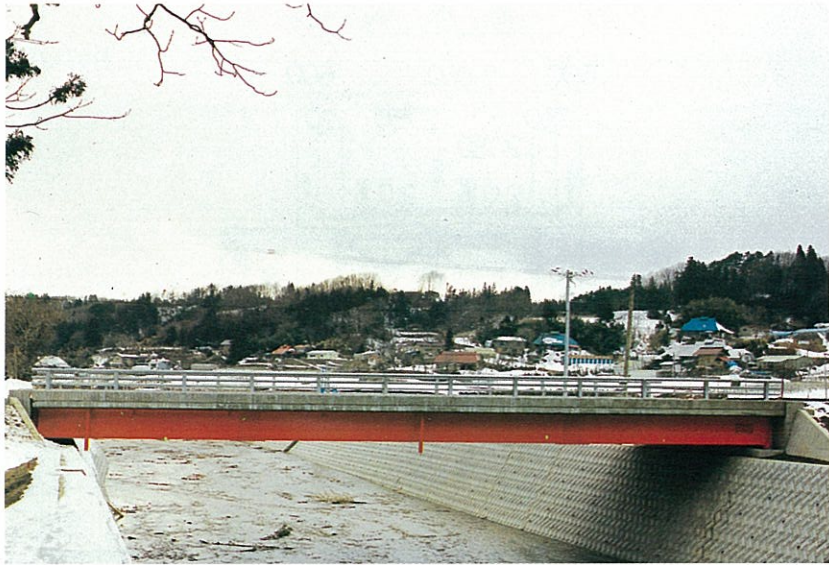


平面図



道路種別	○	路線名	草野大倉鹿島線		総鋼重	88.730t
位置	起点側	相馬郡飯館村大倉字松ヶ平			塗装種類	㊸ エッチングプライマー ㊹ 長油性フタル酸樹脂塗料
	終点側	相馬郡鹿島町上柵窪字石瀧				㊺ 鉛系さび止めペイント ㊻ 超長油性フタル酸樹脂塗料
ダム名	真野ダム		河川流量	m <sup>3</sup> /sec	架設工法	自走クレーン車によるステージング工法
橋長	71.000m				橋台工	鉄筋コンクリート逆丁式
支間割	17.000+34.600+17.000m				橋脚工	鉄筋コンクリート壁式
幅員構成	路肩 車道 車道 路肩 全幅 0.75+2.75+2.75+0.75= 7.0m				基礎工	直接基礎
橋格	1等橋 (TL-20)				特記事項	総事業費 125.9百万円

15 しょう 昭 わ 和 橋 (単純合成H鋼桁)



57年災 移川災害関連事業の関連橋梁である。



住家連担地区の部分的整備効果も大きい。



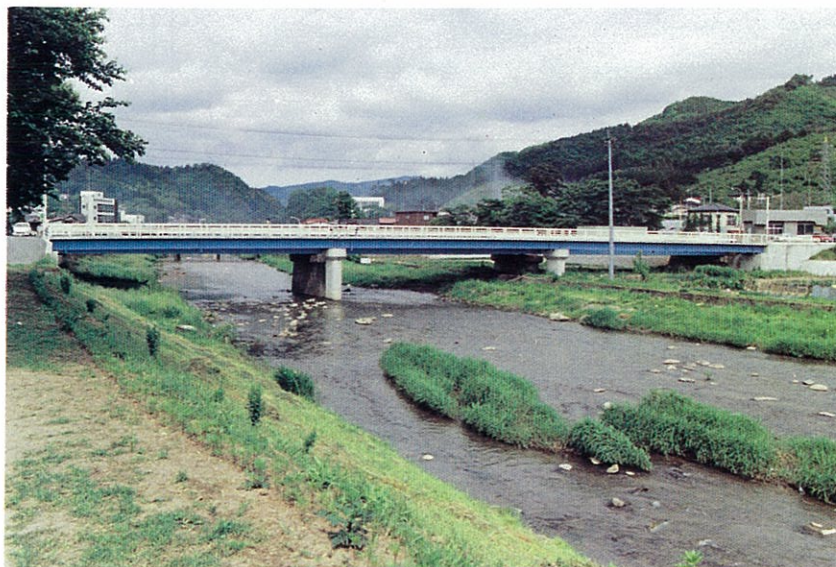
16

はなわ  
塙

おお  
大

橋

(単純合成 H 鋼桁)



川上川下流より見た側道橋。

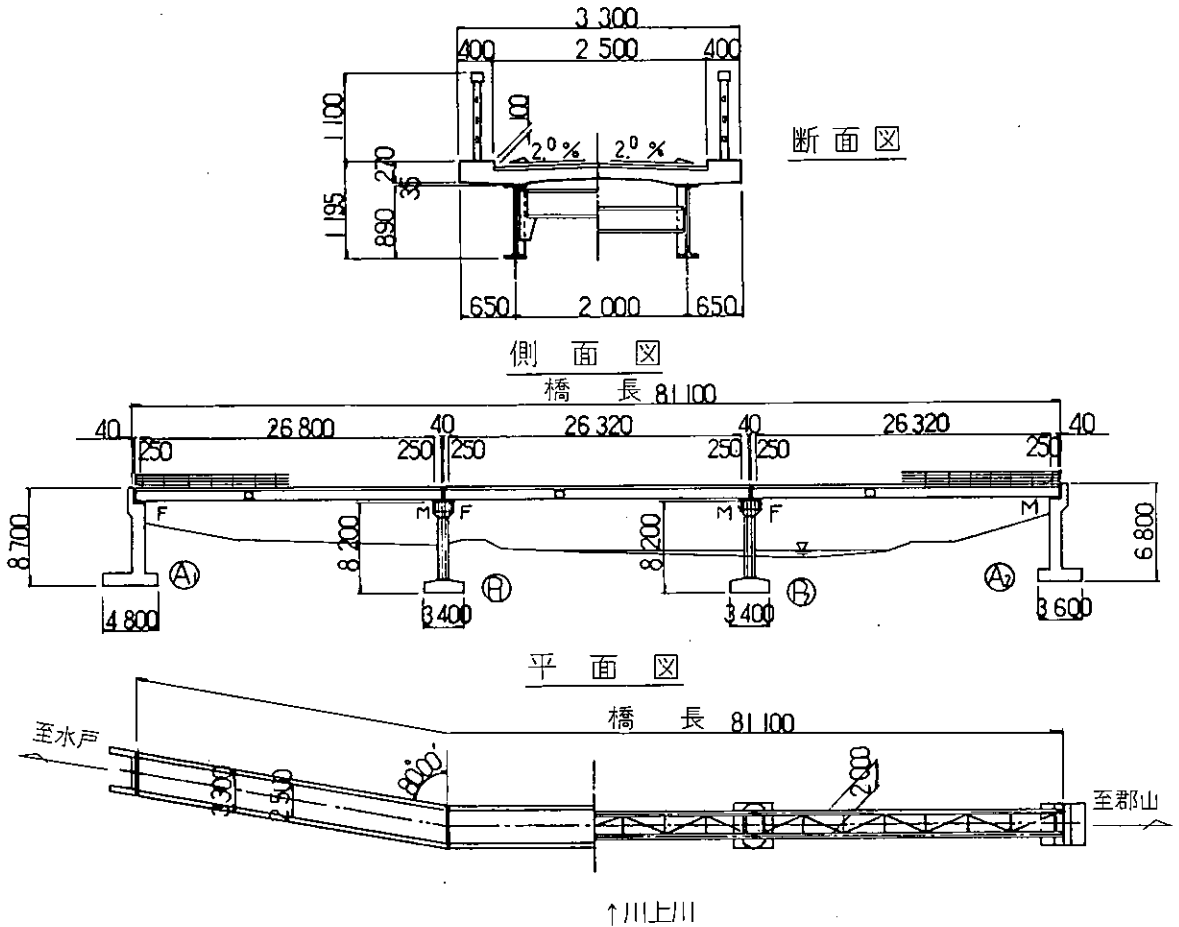


本橋の曲線橋に合わせ、1 スパンを斜橋にしている。



県中と茨城県水戸市を直結する国道118号は、交通量も多く、近年は歩行者をはじめ自転車等が危険な状況にさらされている。

福島空港の建設をひかえ、益々重要となる本路線の状況を考慮し、交安1種業にて自転車歩行者のための側の側道橋を建設したものである。



道路種別	国	路線名	118号	総鋼重	40.431t	
位置	起点側	東白川郡塙町塙字桜木町		塗装種類	㊸ エッチングプライマー	
	終点側	東白川郡塙町塙字代官町			㊹ 鉛系さび止ペイント	
河川名	1級河川川上川(久慈川支川)		河川流量	1,350 m <sup>3</sup> /sec	架設工法	トラッククレーン15~16t 吊
橋長	81,100m				橋台工	鉄筋コンクリート逆T式
支間割	26,800+26,320+26,320m				橋脚工	鉄筋コンクリート逆T式
幅員構成	全幅 2.5m				基礎工	直接基礎
橋格	T 荷重0.5t L 荷重 0.35t/m <sup>2</sup>				特記事項	総事業費 61.3百万円

## 2. 県内橋りょうの概要

本県の総橋数は3,968橋で全国第4位であり、老朽橋はそのうち545橋あり全体の13.7%を占めている。木橋の解消は現在計画的に進められているが、交通不能区間を除いては、加藤谷川橋（南会津郡田島町）の1橋である。また、橋の総延長は74.0kmとなり、福島と矢吹を結ぶ長さに匹敵する。

### (1) 橋数内訳

	一般国道			地方道									合計	
				地方道計			主要地方道			一般県道				
	小計	長大橋	中小橋	小計	長大橋	中小橋	小計	長大橋	中小橋	小計	長大橋	中小橋		
全体橋数	991	48	943	2,977	80	2,897	1,232	27	1,205	1,745	53	1,692	3,968	
内訳	永久橋	990	48	942	2,948	79	2,869	1,229	27	1,202	1,719	52	1,667	3,938
	(うち老朽橋)	146	3	143	399	9	390	181	6	175	218	3	215	545
	木橋	1	0	1	29	1	28	3	0	3	26	1	25	30

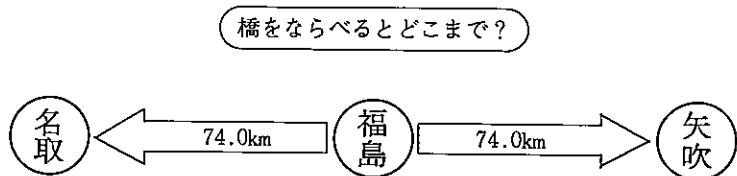
(昭和59年4月1日)

(注1) 「老朽橋」とは

- 1) 国道：架設年次が昭和25年以前の橋梁および要耐震橋梁。
- 2) 地方道：架設年次が昭和16年以前の橋梁および要耐震橋梁。

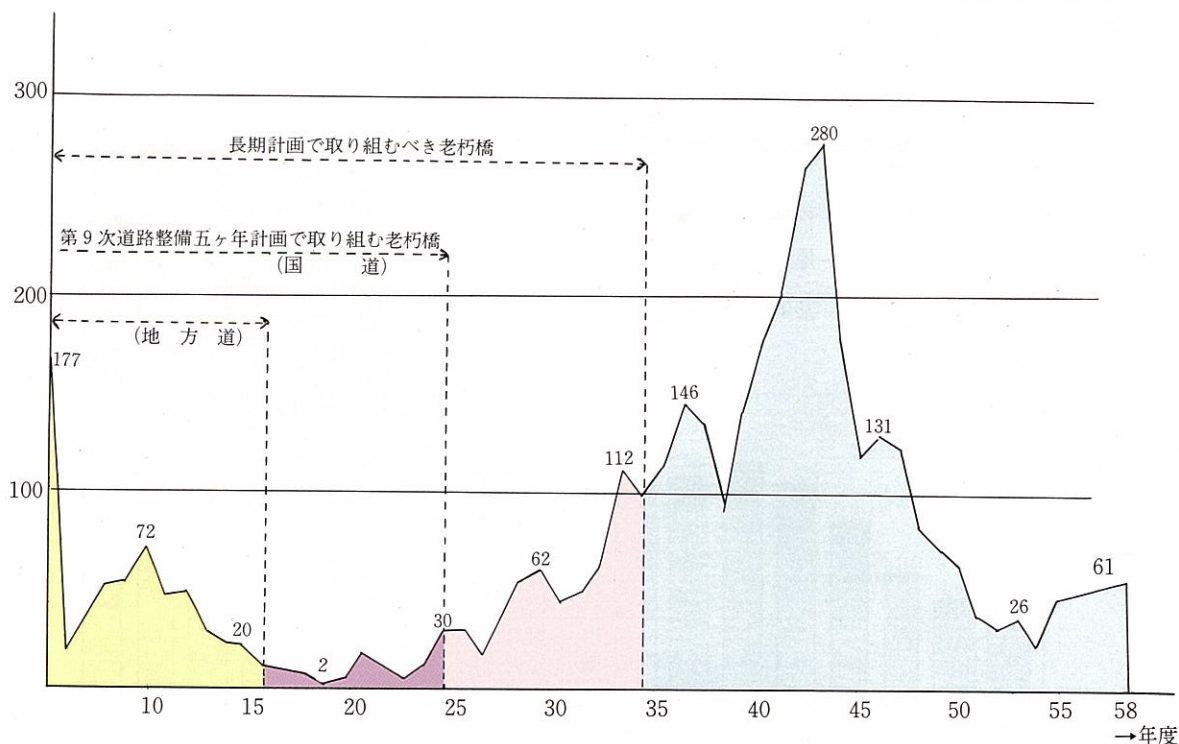
### (2) 橋の総延長

	橋数	延長
一般国道	991	21.8km
地方道	2,977	52.2
計	3,968	74.0



### (3) 年度別架設橋梁数

昭和59年4月1日



本県の総橋数を架設年度別に示したものであるが、昭和44年度を頂点とする山は木橋解消を重点に推進した時期である。現在推進している老朽橋解消は、昭和10年度を頂点とする山の解消を目標としている。

### (4) 橋長ベスト10

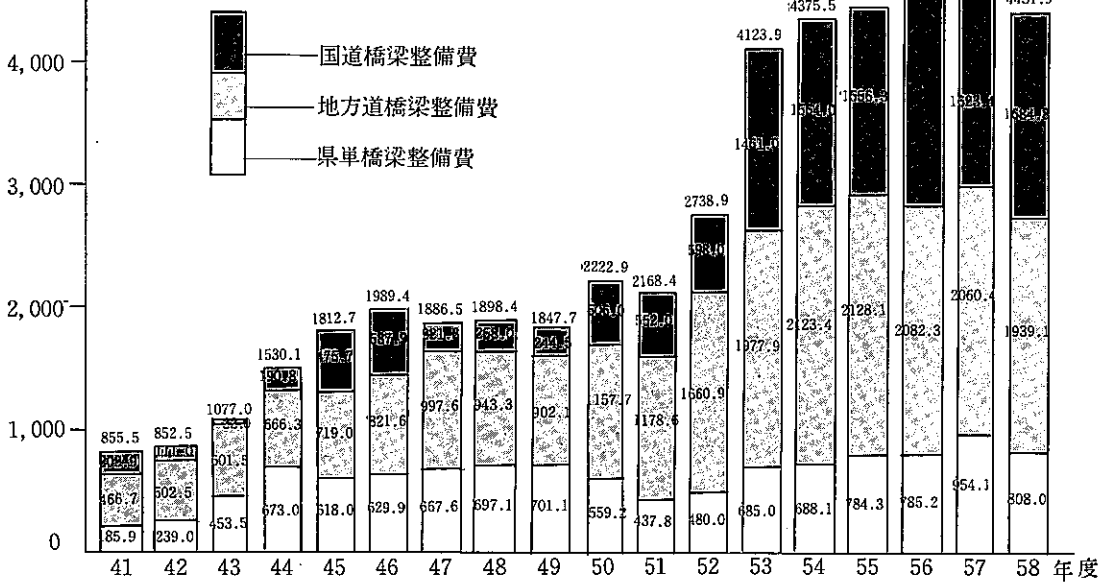
順位	橋名	路線名	市町村	全長(m)	管理者
1	油井高架橋	国道4号	安達町	801.3	建設省
2	蟹川橋	県道会津若松・三島線	会津若松市・北会津村	574.6	県
3	高田橋	県道会津若松・南郷線	会津若松市	514.6	〃
4	鮫川大橋	国道6号線	いわき市	471.0	建設省
5	あづま陸橋	県道福島・吾妻・裏磐梯線	福島市	450.0	県
6	大川橋	県道桑原停車場線	会津若松市・下郷町	425.0	〃
7	鮫川橋	県道常磐・勿来線	いわき市	400.0	〃
8	梁川橋	国道349号	梁川町	372.7	〃
9	会青橋	県道喜多方・会津坂下線	塩川町・会津坂下町	348.5	〃
10	安達ヶ橋	県道山木屋・二本松線	二本松市・安達町	341.9	〃

長大橋とは、橋長100m以上の橋梁である。

# 3. 橋梁事業予算の推移

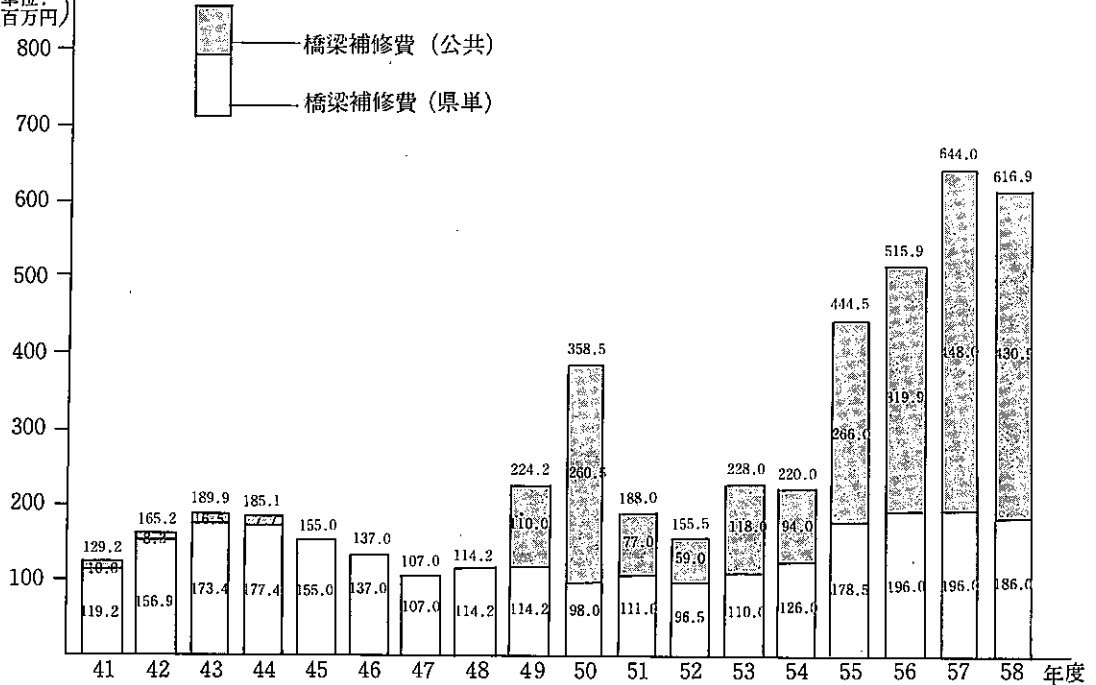
事業費  
単位:  
百万円  
5,000

橋りょう整備事業費推移グラフ



事業費  
単位:  
百万円

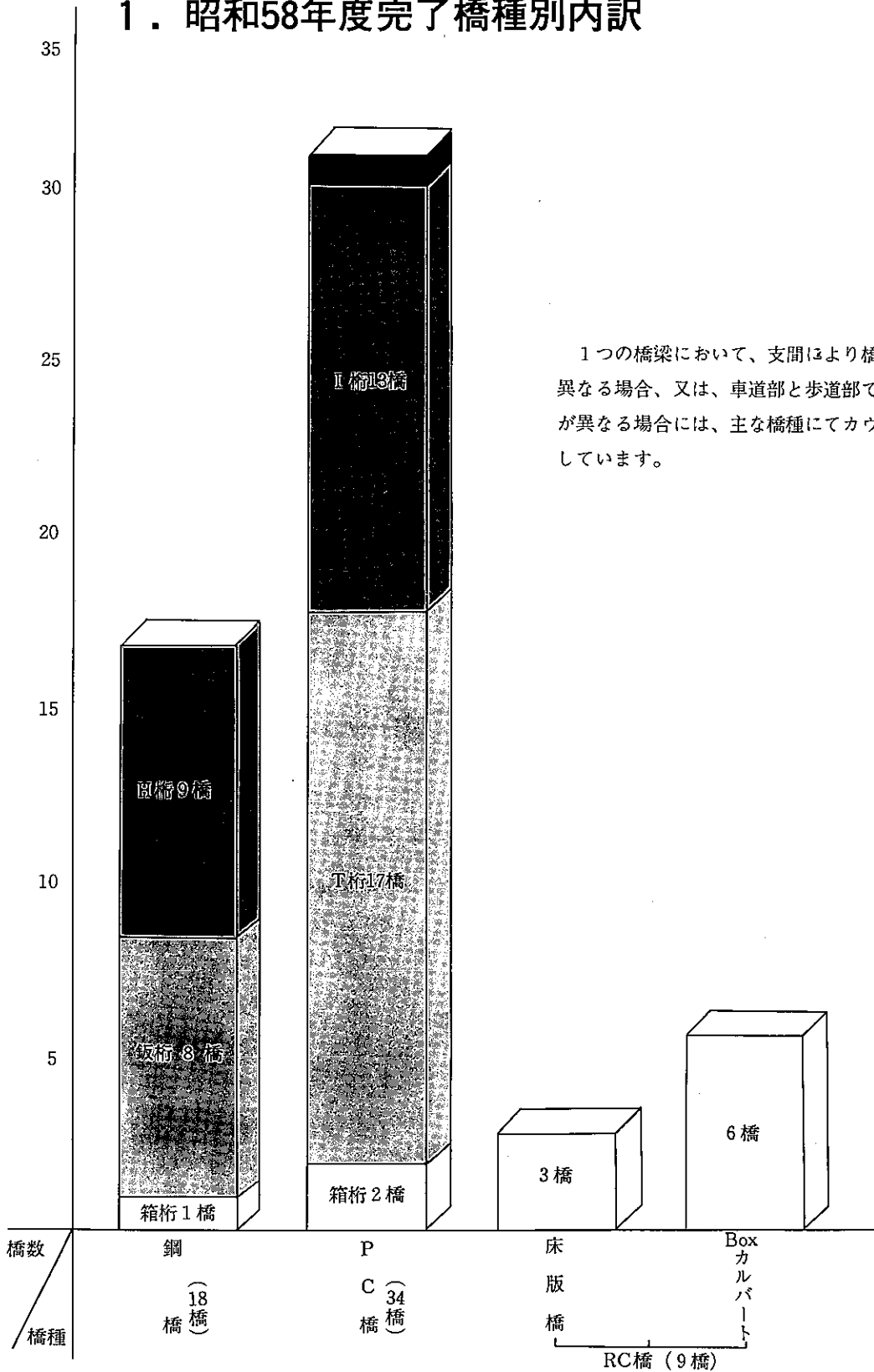
橋りょう補修事業費推移グラフ



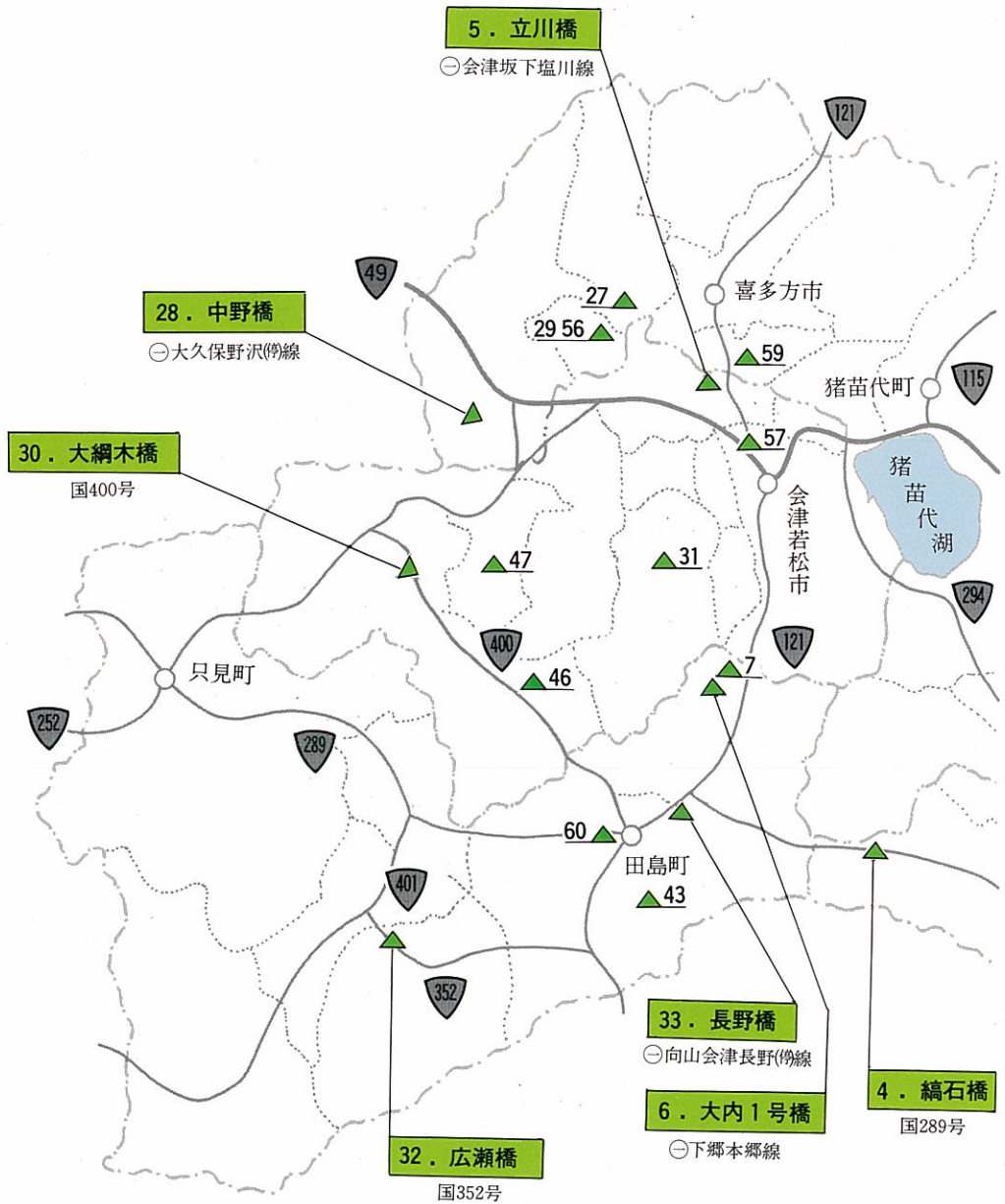
(ただし、事業費は精算額である。)

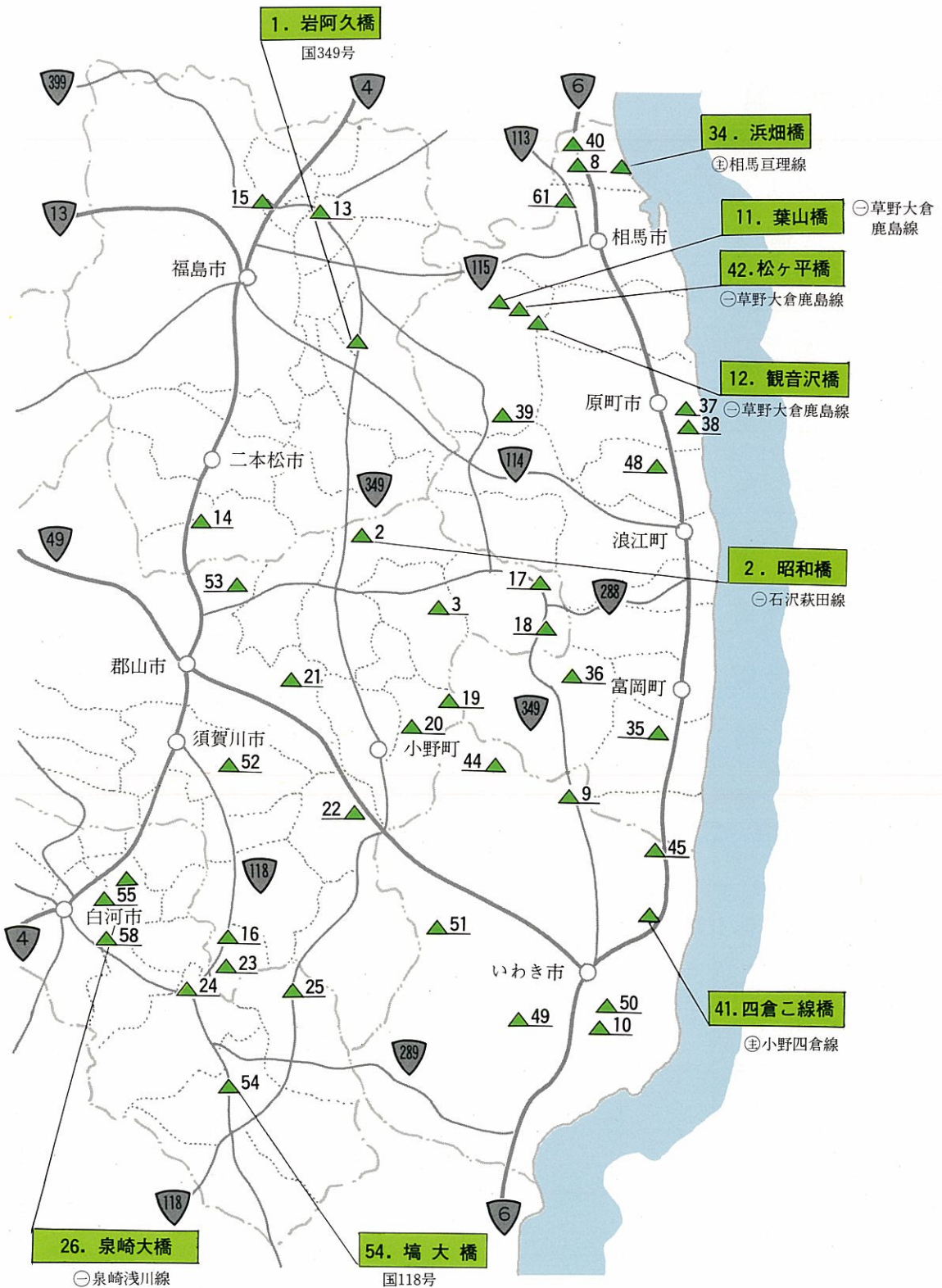
# 4. 昭和58年度完成橋梁一覧表

## 1. 昭和58年度完了橋種別内訳



## 2. 昭和58年度完了橋梁位置図





### 3. 完了橋梁一覽表

#### (1) 道路橋

番号	橋名	管内	路線名	所在地	河川名	橋長	幅員
<b>鋼 橋</b>							
1	いわご久橋	福島	国道349号	川俣町	ひろせ瀬川	45.00m	6.0m / 12.0m
2	しょうわ和橋	郡山	⊖石沢萩田	船引町	うつし移川	23.00	6.0 / 8.0
3	くろかわ川橋	〃	⊖柳渡戸常葉	常葉町	ひやま山川	22.00	5.5 / 7.0
4	しまいし石橋	白河	国道289号	西郷村	エンマ沢	61.00	6.0 / 8.0
5	たちかわ川橋	会津若松	⊖会津坂下塩川	会津坂下町 湯川村	あが賀川	314.85	6.0 / 10.0
6	おおうち大内1号橋	田島	⊖下郷本郷	下郷町	大内ダム	40.00	5.5 / 7.0
7	おおうち大内2号橋	〃	〃	〃	〃	19.80	5.5 / 7.0
8	といかけ樋掛橋	原町	⊖赤柴中島	新地町	すなこだ砂子田川	17.40	6.0 / 8.0
9	とわだ戸渡橋	いわき	国道399号	いわき市	とわだ戸渡川	16.00	6.0 / 8.0
10	たてたて下館橋	〃	⊕江名常磐	〃	みきわ三沢川	19.00	6.5 / 14.0
11	はやま葉山橋	真野ダム	⊖草野大倉鹿島	飯館村	はやま葉山沢	74.00	5.5 / 7.0
12	かんのんざわ観音沢橋	〃	〃	飯館村 鹿島町	かんのん観音沢	71.00	5.5 / 7.0
<b>P C 橋</b>							
13	やよい生橋	福島	国道399号	保原町	ふる古川	9.73m	6.5m / 13.0m



支間割	上部工形式	鋼重 桁本数	事業名	施工会社
44.08m	単純合成鋼板桁	117.8t	国道橋りょう整備	協三工業(株)
22.54	単純合成H鋼桁	35.5t	県単橋りょう整備	東開工業(株)
21.50	〃	25.7t	〃	(株)平工製作所
60.20	単純合成鋼箱桁	204.6t	国道橋りょう整備	(株)東京鐵骨橋梁製作所
3@52.50+ 3@52.50	3径間連続非合成鋼板桁	843.2t	地方道橋りょう整備	松尾橋梁(株) 川崎重工業(株)
39.20	単純合成鋼板桁	80.2t	〃	(株)巴組鐵工所
19.00	〃	21.9t	地方道改良	(株)平工製作所
16.70	〃	20.0t	県単橋りょう整備 河川災害関連	〃
15.40	単純合成H鋼桁	20.9t	国道特改1種	〃
17.70	単純非合成H鋼桁	45.2t	地方道改良	〃
24.084+24.093 +24.084	単純合成鋼板桁	82.7t	真野ダム建設	東開工業(株)
17.00+34.60 +17.00	単純合成鋼板桁 単純合成H鋼桁	88.7t	〃	(株)平工製作所
9.29m	単純PCプレテンI桁	41本	河川局部改良	(株)会津工建社

番号	橋名	管内	路線名	所在地	河川名	橋長	幅員
14	えださわ 枝沢橋	〃	⊖須賀川二本松	本宮町	ひやくにち 百日川	12.30	6.0 9.75
15	せとば 瀬戸場橋	〃	⊖国見福島	伊達町	しんぼり 新堀川	5.84	6.0 8.75
16	おやす 御安橋	郡山	国道118号	浅川町	そでやま 裾山川	10.84	6.0 12.0
17	さいこうじ 西光地橋	〃	国道288号	都路村	ふるみち 古道川	9.89	6.5 10.75
18	おおくぼ 大久保橋	〃	国道399号	〃	みなみ 南川	10.68	6.0 10.0
19	いりしんでん 入新田2号橋	〃	㊤小野富岡	滝根町	なつい 夏井川	17.80	5.5 7.0
20	ぼんてん 梵天橋	〃	〃	〃	ぼんてん 梵天川	11.68	5.5 7.0
21	よこまち 横町橋	〃	㊤飯野三春栃本	郡山市	くろいし 黒石川	17.44	5.5 7.0
22	ぢわれ 地我橋	〃	⊖北方遅沢	平田村	きたす 北須川	8.80	5.5 7.0
23	なかさと 中里橋	〃	⊖黒田浅川	浅川町	との 殿川	15.90	6.0 8.0
24	いりの 入野橋	白河	国道289号	棚倉町	ひのき の檜木川	13.57	6.0 12.0
25	ばば 馬場橋	〃	国道349号	鮫川村	おちあい 落合川	20.67	6.5 8.7
26	いずみざき 泉崎大橋	〃	⊖泉崎浅川	泉崎村	東北本線	229.00	6.0 12.0
27	かみふね 上舟引橋	喜多方	㊤会津坂下山都西会津	山都町	みやこ 宮古川	16.66	5.5 7.0
28	なかの 中野橋	〃	⊖大久保野沢(俣)	西会津町	ふどう 不動川	99.00	6.0 10.0
29	さいかじ(片棧橋) 西海枝5号橋	喜多方	㊤喜多方西会津	高郷村	エンマ沢	23.78	2.3 2.3
30	おおつなき 大綱木橋	会津若松	国道400号	金山町	のじり 野尻川	67.50	6.0 8.0
31	ふじえ 藤江橋	〃	㊤会津若松南郷	会津高田町	みや 宮川	25.60	6.0 8.0
32	ひろせ 広瀬橋	田島	国道352号	館岩村	たていわ 館岩川	66.35	6.0 10.0
33	ながの 長野橋	〃	⊖向山会津長野(俣)	田島町	あが 阿賀川	180.05	6.0 9.75
34	はまはた 浜畑橋	原町	㊤相馬亘理	新地町	ぢぞう 地蔵川	85.70	6.0 10.0

支間割	上部工形式	鋼重 桁本数	事業名	施工会社
11.66	単純PCプレテンT桁	11本	県単橋りょう整備	昭和コンクリート工業(株)
55.	単純PCプレテンI桁	29本	〃	(株)会津工建社
10.40	〃	36本	国道特改1種	ドーピー建設工業(株)
9.23	〃	35本	国道改良	常磐興産(株)
10.20	〃	32本	〃	昭和コンクリート工業(株)
17.14	単純PCプレテンT桁	8本	県単橋りょう整備	(株)会津工建社
11.16	単純PCプレテンI桁	11本	〃	〃
16.80	単純PCプレテン中空ホロー桁	10本	〃	常磐興産(株)
8.36	単純PCプレテンI桁	24本	〃	東日本コンクリート(株)
14.90	単純PCプレテンT桁	9本	地方道特改1種	(株)会津工建社
13.00	単純PCプレテンI桁	23本	県単橋りょう整備	常磐興産(株)
20.00	単純PCプレテンT桁	9本	通常砂防	ドーピー建設工業(株)
24.225+3@24.25 +28.25+ 3@24.25+24.225	単純PCポステンT桁	63本	地方道踏切除却	〃
16.00	単純PCプレテンT桁	8本	県単橋りょう整備	〃
40.95+16.00 +40.95	3径間連続PC箱桁	1連	地方道橋りょう整備	オリエンタルコンクリート(株)
23.00	単純PCプレテン中空ホロー桁	3本	地方道特改1種	ドーピー建設工業(株)
2@32.96	単純PCポステンT桁	10本	国道橋りょう整備	(株)会津工建社
24.84	〃	5本	県単橋りょう整備	〃
2@32.30	〃	12本	国道橋りょう整備	ピーエスコンクリート(株)
6@31.15	〃	36本	地方道橋りょう整備 橋梁災害復旧	(株)会津工建社
3@28.50	〃	18本	地方道橋りょう整備	〃

番号	橋名	管内	路線名	所在地	河鉄 川道 名名	橋長	幅員
35	せい たらう 清太郎橋	原町	㊤ いわき浪江	檜葉町	せい たらう 清太郎川	17.66m	6.0m / 8.0m
36	さか した 坂下橋	〃	㊤ 小野富岡	川内村	かわ うち 川内川	10.12	6.0 / 8.0
37	くら まえ 蔵前橋	〃	㊥ 北泉小高	原町市	—	13.56	6.0 / 8.0
38	さく た 迫田橋	〃	〃	〃	—	10.46	6.0 / 8.0
39	ひ そ 比曽橋	〃	㊥ 山木屋原町	飯館村	ひ そ 比曽川	11.61	6.0 / 8.0
40	おお まち 大町橋	〃	㊥ 金山新地(傍)	新地町	み たき 三滝川	30.60	6.0 / 8.0
41	よつ くら せん 四倉跨線橋	いわき	㊤ 小野四倉	いわき市	常磐線	183.06	6.0 / 10.0
42	まつ が だいら 松ヶ平橋	真野ダム	㊥ 草野大倉鹿島	飯館村	かづ ま 数馬沢	200.00	5.5 / 7.0
R C 橋							
43	みや した 宮下橋	田島	㊥ 栗生沢田島	田島町	—	6.00	5.5 / 7.0
44	おぎ した 萩下橋	いわき	㊥ 上川内川前	いわき市	かの また 鹿又川	5.658	5.5 / 8.55
45	きた さわ 北沢橋	〃	㊥ 片倉未統(傍)	〃	きた さわ 北沢川	6.60	5.5 / 8.2
46	なか の さわ 中の沢橋	会津若松	㊤ 会津若松南部	昭和村	なか の 沢	2.60	5.5 / 7.0
47	から さわ 唐沢橋	〃	㊥ 小林会津宮下(傍)	三島町	から 唐 沢	2.60	6.0 / 8.0
48	いずみ さわ 泉沢橋	原町	㊥ 浪江鹿島	小高町	いずみ さわ 泉沢川	4.00	5.5 / 7.0
49	おお はた 大畑橋	いわき	㊤ いわき石川	いわき市	まだら どう 斑堂川	4.10	13.0 / 25.0
50	はな き 花木橋	〃	㊤ 小名浜平	〃	くさ が や 草ヶ谷川	3.00	13.0 / 25.0
51	く ぼ め 久保目橋	〃	㊤ いわき上三坂小野	〃	いりとう の 入遠野川	2.50	5.5 / 7.0

支間割	上部工形式	鋼重 桁本数	事業名	施工会社
17.00m	単純PCポステンT桁	9本	電源立地促進	ドービー建設工業(株)
9.665	単純PCプレテンI桁	27本	県単橋りょう整備	東日本コンクリート(株)
13.00	〃	27本	地方道特改1種	ピーエスコンクリート(株)
10.00	〃	27本	〃	〃
11.168	〃	27本	県単橋りょう整備	(株)会津工建社
29.70	単純PCポステンT桁	5本	県単橋りょう整備 通常砂防	常盤興産(株)
24.35+27.05+ 5@25.20	単純PCポステンT桁 単純PCポステン合成桁	42本	地方道踏切除却	ドービー建設工業(株)
59.20+80.00+ 59.20	3径間連続PC箱桁	1連	真野ダム建設	住友建設(株)
5.60m	鉄筋コンクリート床版		県単橋りょう整備	東邦土建工業(株)
4.60	〃		〃	(株)萩野組
6.16	〃		〃	(株)水中組
	ボックスカルバート		地方道改良	谷ヶ城建設工業(株)
	〃		地方道特改1種	(株)近藤組
	〃		県単橋りょう整備	(株)時田組
	〃		地方道改良	(株)渡辺組
	〃		〃	(株)加地和組
	〃		〃	鈴木工業(株)

## (2) 歩道橋

番号	橋名	管内	路線名	所在地	河川 鉄道 名	橋長	幅員
<b>鋼 橋</b>							
52	はつせがわ 初瀬川橋	郡山	㊤須賀川二本松自転車道	須賀川市	はつせ 初瀬川	46.00m	3.0m
53	ふくはら 福原橋	〃	〃	郡山市	ふじた 藤田川	50.17	3.0
54	はなわ 塙大橋	白河	国道118号	塙町	かわかみ 川上川	81.10	2.5
55	ぢがめ 地亀橋	〃	㊦母畑白河	白河市	高橋川	32.50	2.0
56	ざかじ 西海枝5号橋	喜多方	㊤喜多方西会津	高郷村	エンマ沢	32.78	2.5
57	せせらぎ 瀬橋	会津若松	国道121号	会津若松市	せせらぎ 瀬川	35.32	2.5
<b>P C 橋</b>							
58	ねもと 根本橋	白河	㊤白河石川	白河市	ねもと 本川	10.75	2.0
59	とうえい 東栄橋	喜多方	㊤猪苗代塩川	塩川町	おおし 大塩川	78.78	2.5
60	ながた 永田橋	田島	国道289号	田島町	あが 阿賀川	205.26	3.0
61	おおつば 大坪橋	原町	国道113号	相馬市	ぢぞう 地蔵川	36.70	2.0

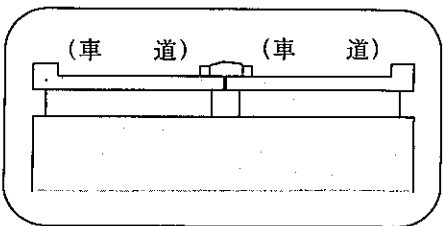
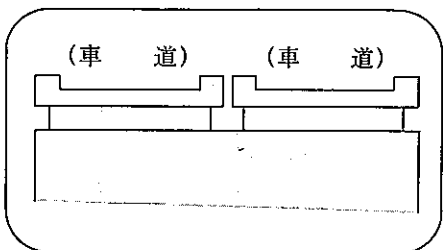
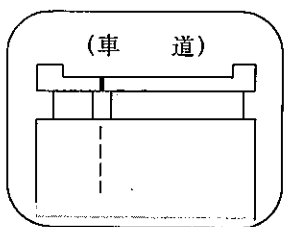
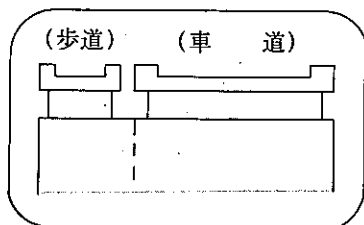
支間割	上部工形式	鋼重 桁本数	事業名	施工会社
2@22.425m	単純合成H鋼桁	25.3t	自転車道整備	東開工業(株)
2@24.61	〃	28.0t	〃	矢田工業(株)
26.80+2@26.32	〃	48.3t	交安1種	(株)平工製作所
31.70	単純合成鋼板桁	15.9t	〃	矢田工業(株)
32.20	単純合成H鋼桁	23.8t	地方道特改1種	東開工業(株)
2@17.00	単純非合成H鋼桁	10.0t	交安1種	〃
10.31m	単純PCプレテンI桁	8本	交安1種	(株)会津工建社
26.40+25.98+ 26.40	単純PCポステンT桁	6本	〃	〃
23.485+5@23.27 +35.15+24.125	〃	8本	〃	〃
18.15+17.23	単純PCプレテンT桁	8本	〃	〃

## 4. 橋数の数え方

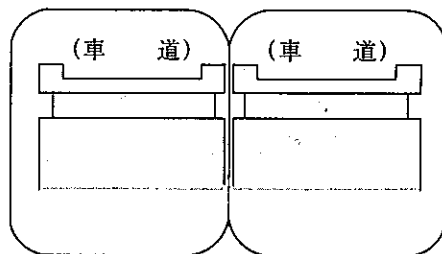
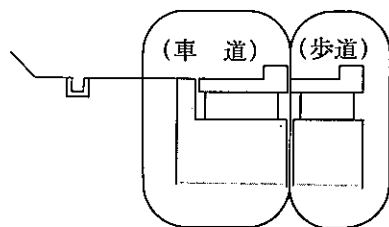
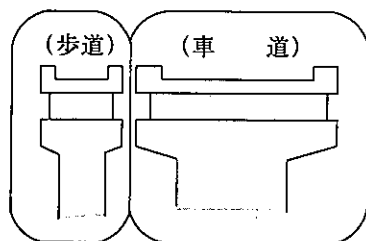
橋梁には、道路橋、歩道橋等、近接して、架設されたり、同一橋で分離されたりする例があり、数の数え方は、下部工のみで判断している。

通常下部工のみで、判断しているものである。下記に例を示す。

① 1橋として数える例



② 2橋として数える例



※ 上部工が分離されていても下部工が一体であれば1橋となる。



# 5. 橋梁の文化化

## 1. 「橋梁の文化化」とは

経済の時代から文化の時代へ「もの」から「こころ」を重視する時代へという最近の人々の意識・価値観の変化に対応して、文化行政が地方自治体にとって新しい重要な行政課題として認識されはじめています。それは、文化を芸術文化の領域を超えた幅広い観点から生活文化としてとらえ、うるおいのある人間性豊かな地域社会を創造しようとするものである。本県においても、昭和55年8月に副知事命により、文化時代にふさわしい行政運営を進めることをねらいとする「行政の文化化」の一環として、「文化のための1パーセントシステム」の考えがとり入れられている。

橋に文化性をとり入れるということは最近の話ではなく、日本各地に芸術性に豊かな橋は数多くある。そして、それはあたかも橋梁技術者の芸術品のようになりがちでもあった。しかし、現在、本県が求めている橋梁の文化化とは、第8次及び第9次道路整備5箇年計画の重要課題でもある「親しみとうるおい」のある橋梁を目ざしているものであり、地域生活に密着した、そして、その地域に合った美観やゆとりを配慮するとともに、歴史的なものをたいせつにし都市のシンボルとなる個性的で親しみとうるおいのある橋を目ざすものです。

橋には、人と人との出会いがあり、そして、ドラマがくり返された。釣り糸をたれる人もいたし、夏の夜を色どる花火見物に橋の上は群集で埋まったものである。擬宝珠の高欄を見ると、近くに神社があるとわかり、シンボルマークの役割もはたしてきた。そんな「橋の心」を大切にしていきたいのです。

## 2. 文化化に対する県の対応

### (1) 文化のための1パーセントシステムの考え方

通常建設費総額にさらに、その1パーセントを文化性を加えるために上乗せする。それは、単に1パーセントの経費分について文化性を付け足せばよいというのではなく、文化化の観点から、設計・計画されるよう変わっていくことにより大きなねらいがあります。

### (2) 文化のための1パーセントシステムの推進方法

「文化のための1パーセントシステム委員会」を設置し、検討する。そして、その構成メンバーは下記のとおりである。

企画調整部次長・財政課長・企画調整課長・企画調整課企画主幹(文化担当)・監理課長 営繕課長・都市計画課長・財務課長・文化課長・会計課長
--

### (3) 文化のための1パーセントシステムの適用対象施設の選定基準

- ① 公共用施設または公用施設。

- ㊦ 地域の文化的環境づくり「モデル」として効果が大いに期待できる施設。
- ㊧ 建設費で概ね1億円以上の規模を有する施設。
- ㊨ 当該施設の利用数及び利用者の職業・年齢等において特定されないもの。
- ㊩ 周辺の建造物等との関係において、文化的な雰囲気を高めるのに役立つもの。  
(街並への貢献度)

(4) 文化のための1パーセントシステムの適用対象施設の決定  
政策調整会議にはかったうえで知事が決定する。

(5) 橋梁の「文化のための1パーセントシステム」適用対象施設

昭和56年度採択

小 田 橋……会津若松市内の湯川、小田山入口  
(一般地方道 会津若松・裏磐梯線)

昭和57年度採択

昭 代 橋……安達郡本宮町内の阿武隈川  
(一般地方道 本宮・岩代線)

七 入 橋……南会津郡桧枝岐村内の桧枝岐川、尾瀬入口  
(国道352号)

昭和58年度採択

八 木 田 橋……福島市内の荒川  
(一般地方道 福島・微温湯線)

昭和59年度採択

東 大 橋……耶麻郡塩川町内の日橋川と大塩川の合流点  
(国道121号)

### 3. 事例報告「昭代橋の文化化」について

この事例報告は、「昭代橋の文化化」についてという課題で昭和59年11月に全国橋梁担当者会議において、本県の滝田橋梁係長より紹介されたもので、安達郡本宮町の歴史的背景を配慮した、しかも地元の人々の心をとらえた新しいものとして高く評価されたものです。

(1) 昭代橋における文化化の提案理由

#### イ. 自然景観

本県のほぼ中央部に位置する本宮町は、人口約2万人に満たない小都市であるが、北西に高村光太郎の「智恵子抄」で知られる磐梯朝日国立公園の秀峰「安達太良山」を望み、町の中心部を阿武隈川が流れ、自然との触れ合いに恵まれた、川と共に発展してきた町です。

昭代橋付近の阿武隈川は寺勾配の「石垣堤防」が美しい構造美を見せており、水遊びをする子供達、水辺にたわむれる水鳥等町民の憩いの場となっているものです。

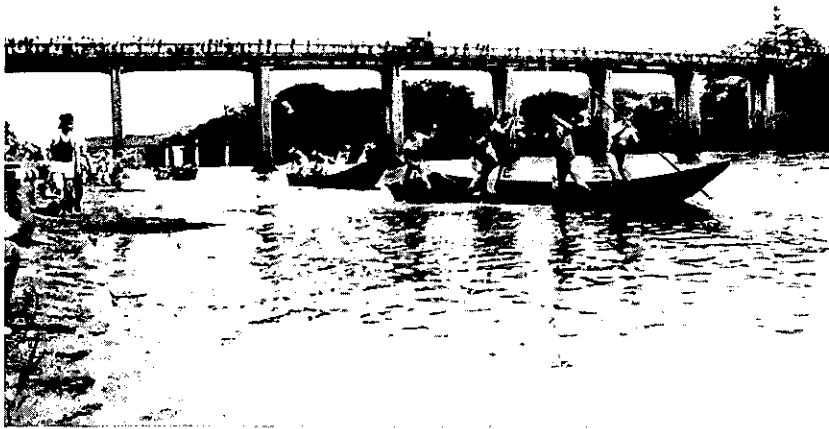
河岸にはひときわ高く樹齢400年にもおよぶ県木「樺」がそびえ立っているのもめずらしい。

## ロ. 文化的背景

本橋付近は、毎年夏になると「舟漕ぎ競争」(写真-1)や「灯籠流し」が行なわれているが、旧橋は、かつて昭和28年に森繁久弥主演の「警察日記」の舞台となった橋でもあり、町民に永く愛されてきたところです。

従来、本宮町の気風は教育、文化の向上にたいへん熱心で、昭和40年には、町民が資金を出し合い「やまなみこころの山脈」という子供向けの映画を製作し、当時「本宮方式」として全国的に反響を呼んだこともあります。(写真-2)

安達太良山を背景とした橋の美しさは、良く知られており、カメラを担いでわざわざ撮影に訪ずれる旅行者がいるのもそのせいかも知れません。



(写真-1) 舟漕ぎ競争



(写真-2) 映画の舞台となった昭代橋

## ハ、町の開発との調和

昭代橋をはさむ左岸の商店街は、最近モダンな店が目立つようになってきましたが、昔の街並との調和が美しい。

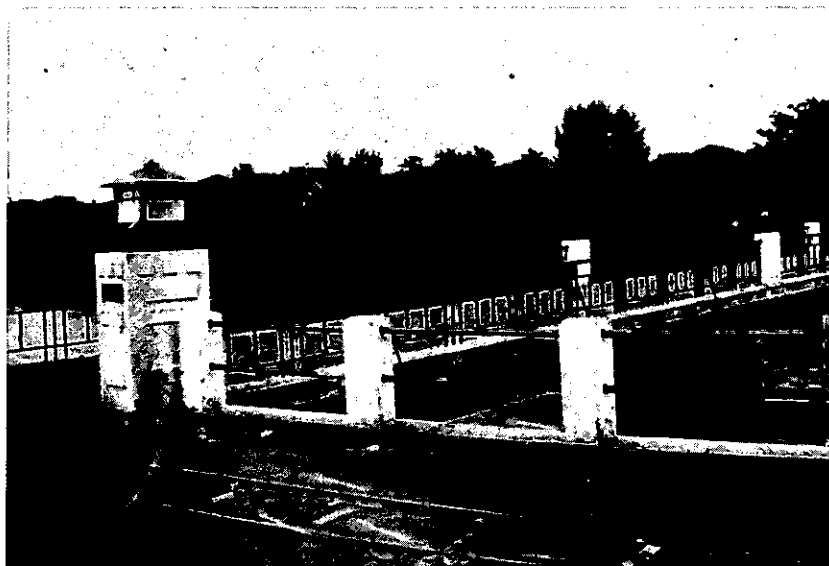
また、右岸の丘には、昭和58年4月に本宮高校が新築移転され、また大規模住宅団地の造成、運動公園等、開発が目ざましく、昭代橋の役割も大きくなっています。

## ニ、文化化へ町ぐるみの運動

地区の町内会長や町文化団体連絡協議会長など、23の団体からなる「昭代橋を愛する会」が結成され、地元機関誌には「昭代橋物語」が10回に亘り掲載されるなど、昭代橋架替に際し文化化が大きな盛り上がりを見せ、国・県・町にも熱心に陳情されました。

昭和59年5月には「昭代橋を愛する会」のメンバーが集まり、完成の喜びを表現するために「あぶくま川の鯉のぼり」という企画を実行し、町民こぞって、200匹以上の鯉のぼりが、阿武隈川をまたいでおよぎました。

また、「昭代橋を愛する会」の事務局長である本宮町教育委員会で宝開運酒造(株)社長の高田宗彦氏が、地元機関誌「霞城春秋」に発表された「昭代橋物語」は、昭代橋の歴史的背景も記録され、貴重な資料であり、後記紹介します。



(写真－3) 昭和5年完成時の昭代橋

## (2) 文化化の内容

旧橋(写真－3)は、町民に永い間愛着をもって親しまれてきたものであり、昔のイメージをあまり変えることなく、また、落ち着いた街並に合った橋になるように次記のような箇所に配慮しました。

イ. 橋上広場の設置

阿武隈川の流れ、安達太良山が一望できます。(写真-6)

ロ. 親 柱

旧橋の御影石(写真-4)を再利用し、戦時中取りはずされた橋梁燈を復元しました。



(写真-4) 2トン制限の老朽橋となった現橋



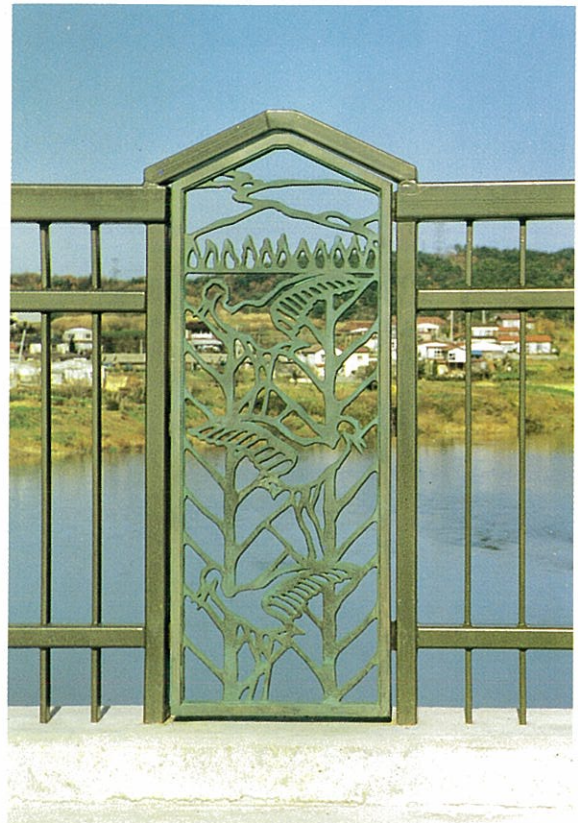
(写真-5) 新しくなった昭代橋



(写真一六) 橋上広場

#### ハ. 高 欄

昔のイメージに合わせ、また、中間には阿武隈川で遊ぶ水鳥（サギ）及び舟漕ぎ競争を図案化した装飾スクリーン（写真一七）を配しました。



(写真一七) サギを図案化した装飾スクリーン

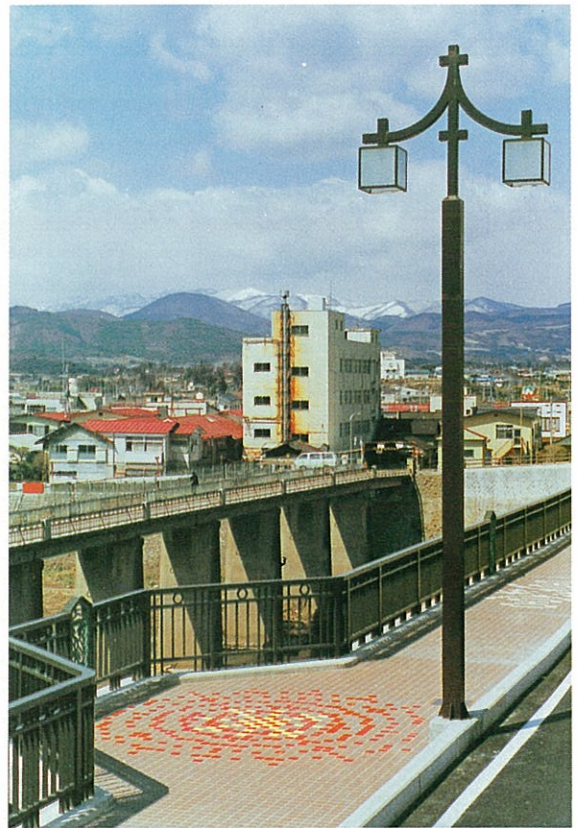
## ニ. 照 明 灯

本宮町の「本」の字を図案化した落ち着いたクラシックなものとなりました。

(写真-8)

## ホ. 舗 装

平板カラーブロックとし、中間に装飾板4枚を配しました。(写真-9)



(写真-8) クラシックな照明灯



(写真-9) サギを図案化した舗装の装飾板

## (3) 文化化に要した概算工費

国庫補助対象外は県単独費を投入したが、その概算工費比較表は下記のとおりです。

昭代橋の文化化概算工費比較表

	通常施工 (補助採択分)	文化化による施工	単独費 (文化の1パーセント)
橋上広場		ブラケット・床版・鉄筋 3箇所×1,464,200円/箇所 4,392,600円	(全額) 4,392,600円
親柱	4基×200,000円/基 800,000円	親柱修復・橋梁燈 4基×352,000円/基 1,408,000円	旧材(御影石)を 再利用 (差額) 0円
高欄	製作高欄 344.6m×25,000円/m 8,615,000円	製作高欄 344.6m×27,800円/m 9,579,880円	(差額) 0円
高欄 (装飾スクリーン)		ブロンズ片面仕上 22基×561,400円/基 12,350,800円	(全額) 12,350,800円
照明灯	テーパーポール(錆止2回) 5基×295,000円/基 1,475,000円	耐候性鋼使用 5基×1,134,000円/基 5,670,000円	(差額) 4,195,000円
歩道舗装	細粒度アスコン3cm 823.6㎡×1,400円/㎡ 1,153,040円	平板ブロックタイル 823.6㎡×10,800円/㎡ 8,894,880円	(差額) 7,741,840円
歩道舗装 (装飾板)		鋳鉄製450×450 6枚×139,300円 835,800円	(全額) 835,800円
計	12,043,040円	43,131,960円	29,516,040円

昭代橋全体事業費 1,555,200千円(橋梁工 632,900千円)

文化化に費した県単独費29,516,040円は、橋梁全体費の約1.9%にあたります。



#### (4) 昭代橋の歴史

昭和5年架設の現橋が架換されるにあたり、「昭代橋を愛する会」の事務局長である本宮町教育委員で宝開運酒造(株)社長の高田宗彦氏が、地元機関誌福島中央新報の「霞城春秋」に10回に亘り「昭代橋物語」を発表したもので、貴重な昭代橋の歴史をつづったものです。

## 昭代橋物語

### はじめに

本宮町の阿武隈川にかかる名橋昭代橋は、通称「下の橋」として本宮町民ばかりでなく、この地方の人から親しまれてきた。特に森繁久弥主演の「警察日記」山岡久及主演の「心の山脈」の舞台となつてからは、県内で安達太良山が一番きれいにみえる名橋としてわざわざ東京からカメラをかついで撮影にくるほどになった。右岸の樺の大木の下から西の方角をなめると、すらりとしたコンクリートの橋脚、昔は緑色だった酒落た鉄製の欄干と、地元産の御影石、橋のたもとには銅製屋根付きの橋梁燈がついていたが今はない。

交通の発達で橋の命をちぢめた事はたしかで、50年前に建設する時、ダンプカーが橋の上をはしることなど想像できなかったであろう。環境にマッチした姿の昭代橋は町民の誇りであつたし、町外に住む者にとっては、心のふる里であつた。この橋を残したくてもそれは安全上無理な願いとなり、1年後に架け換えされる。

現在の橋梁の50m 下流に橋脚3本がすでに完成している。新橋ができればその時点で姿を消す運命の昭代橋。感謝の念をこめて、橋の歴史を調べて記録にとどめることが、せめてもの昭代橋に対する鎮魂歌になるのではないかと書きはじめたものである。

### むかし昔

本宮町は「川の町本宮」といわれている。母なる阿武隈川は、船運、かん漑、飲料など、人々に対して、はかりしれない程の恩恵をもたらしてくれている。一方、悪い面では数年に一度は怒れる川として住民を苦しめてきた。五百川と安達太良川の水も、町内で合流するが、大昔は流れの位置もあちらこちら変化していたらしい。

阿武隈川は標高約200m 下流には深谷する箇所があり、弁天岩、一枚岩と呼ばれる阿武隈山系の突端山脚部の花こう岩の川床が水をせきとめ、町全体に被害を与えてきた。

昭代橋近くの「北ノ脇遺跡」などの発掘調査の結果

からみると、今の流れになってから5千年ぐらいたっているようである。

それ以前は、もっと西の方、日輪寺下、塩田、反町の付近を流れていたらしい。そして安達太良川の浸しよくによって、次第に東の方向にうつってきたようである。

古代から中世までは高木地区には人家も多かったようで、北の山王河原から上流の中島付近に至る河岸一帯に、集落を形成し、中世までは対岸の本宮よりも文化が進み、豪族も居住していたという。

本宮は江戸時代には奥州街道の宿場町として栄え、会津街道、三春街道の起点でもあり、「奥州街道に本宮なくば何を便りに奥がよい」と歌われた程、昔の本宮は「華の本宮」として奥州街道で一、二をあらそう賑やかな歓楽街であつた。そして阿武隈川の渡し場は今の弁天淵付近にあつたといわれているが、その後、江戸時代から現在の昭代橋付近になり、高木側は下舟場と呼ばれる御用船場ともなつたのである。

### 渡し場

本宮側の渡し場は今の水門付近であり、高木側には今でも昭代橋の上流50mの所に坂道がある。それは、樺の大木の下の方山神がまつてある横で、昔、舟着場にくだる道であつた。昭和20年代は高木には水道施設がなかったので、「洗い場」と称して洗濯する人や米をとぐ人で賑わっていた。昨年の国土調査の折に、地番をまとめてしまったが、元の字切図には、道路形に北ノ脇地内と高木地内には、はっきりと残っていたのである。

昭代橋近くの根本家(通称饅頭屋)改築前の住宅の2階には、舟の運送を取り締る役人の泊まる座敷があつたとかで、特殊な造りになってたといわれている。

この渡し場は、浜通りと会津を結ぶ「塩の道」でもあり、小浜地方が昔、重要な政治上の中心地であつたこと、その後、会津の支配下になつたこと、それに二本松、三春の両城下町を往復する人々の道でもあつたので賑わっていた。

この渡し場の渡守の給料は糠沢組、本宮組、玉ノ井組のうち13か村から米銭を徴集し、舟や小屋の経費は糠沢組が負担し、さらに通行者から一人16文、馬1匹

24文の渡賃をとった事もあった。高木村の住人にかぎり無賃であったが、渡守の居宅その他特別の負担があったといわれる。

重要な通路だけに、維持費や支配をめぐって、たえず争いが起き、その書付が「本宮地方史」にのっているが、漢文なので私一人では完訳できず、歴史研究家の山崎清敏氏のお世話になった。



「高木村舟渡本宮と出入極候事」（元禄14年＝1701年）

高木村の舟渡しは毎年11月頃舟場の築堤を行っていました。元来、糠沢組が本宮、高木の両岸を築堤し、そのかわり二本松御城米を運ぶ馬、本宮の枝沢川の橋を架ける人足は、糠沢組でださなくてよかったです。本宮組の方から藩へ願いで、最近糠沢組も出す様命じられました。従って、舟場の築堤人足の費用も、本宮組でも負担すべきであるとして、元禄13年11月に糠沢組の名主が連命で書面をだし、本宮の北町、南町の名主検断も書面を出して、役所で相談した結果、両町でも費用負担する事を命じられました。

舟は一そうで北町二分、南町二分ずつだして、不時の御用以外は出さない事になっていました。

この度の争いは、本宮の方で、舟一そうに北町が一両、南町が一両ずつ出し、その上舟役家一軒が夏は大麦五升、秋は粳五升、持ち合わせのない家は50文ずつ出していました、と嘘を言った事から起りました。そのため役所が両町の石高、北町は千五十八石三斗七升六合、南町は千七十五石六斗一升三合である事を、両町の名主より書付けを取り、糠沢組の総石高を加えて、その合計により費用をわけ、出すよう藩から命令されました。これは元禄14年己巳11月より実施することになりました。

## 古文書

次のような文書も、元本宮南町検断原瀬家の所蔵として残っていた。

### ■高木本宮舟渡証書（元和3年＝1617年）

塩松郡の高木村と二本松郡の本宮村に青熊川（阿武隈川）の渡舟について、両方の約束書や、いい分を数回にわたって聞きました。

高木のいい分は、「源右エ門という者が親の代から高木の住人で船頭を勤めてきました。舟の発者が高木村よりなされていた時、源右エ門が10年前から病気になる、死際になって、婿の孫右エ門が本宮に住んでいたため、娘が看病するといって、孫右エ門の所へ引

越してもなく、源右エ門が死亡してしまいました。しかし高木村には舟こぎ人が三人いて、源右エ門の跡継ぎのないまま、慶長19年（1614年）の暮まで、高木村より舟の発着をしていました。

それなのに、その暮に孫右エ門が舟を引越し、本宮側につないで、塩松郡中の人々は非常に迷惑をこうむっています」という事でした。

また本宮のいい分は、「源右エ門という者は、元来本宮の住人で船頭役をもっていた所、蒲生氏郷様時代に高木村へ引越し、婿の孫右エ門を本宮に居住させて、両方で渡舟をしていたところ、高木村をみまわる会津藩の役人結解十郎兵衛氏が、村役の任を申しつけたので、14年以前に源右エ門は本宮に帰り、舟を引越して本宮から舟の発着をしてきました」と申し出ました。

このように両方のいい分がくいちがっていました。

この頃、蒲生秀行様が宇都宮より再度会津へ転任になって、慶長6年10月18日、村々のすみずみまで見まわりの為、おいでになりました。そこで決定をくださったことは、現在、源右エ門が高木村に慶長8年まで居住していた事実を認めるならば、ここにおいて、源右エ門は高木村の船頭と聞届けるべきで、本宮へ引越した舟を前のように高木へ返すように申しつけたところだが、昨年、塩松郡でも新舟を造って高木村につないでおいだったので、その舟を以前のように高木村におき、両岸に舟をおいて渡したならば往来が自由にできます。

この事は国の為にもよい事なので、そのように高木村にも申しつけるから、それにしがいないさい。将来またこのような事を訴えれば、不正な事であるとして処理します。判決は以上の通りです。

町野長門守幸和  
稲田数馬貞忠

元和三己卯月二十二日

二本松郡本宮村 肝煎百姓中へ

このように、下舟場は重要な渡し場であったが、その他、川の流れが運搬路としても相当利用されていた。

## 水路運搬

寛文年間（1661年頃）に河村瑞軒のアイディア進言によって会津幕領の米を、本宮まで馬で運び、現在の水門附近から舟で阿武隈川を下り、途中の難所は再び馬で運び、河口である宮城県荒浜まで下って、そこから大きな船に積みなおして、江戸まで海上輸送をはじめたといわれる。また安達太良川のそばには材木問屋があり、阿武隈川を利用して運んできた材木を川面いっぱいにかべておいた。舟着き場に近い南町上戸（現

在の下町)にはます屋(星野家)という船問屋があり、仙台伊達家の御用商人として、船輸送を独占的にとりしきり、その財産はます屋1軒の富と本宮全体の富とが、同じぐらいといわれたという。しかしこれも、陸上交通の発達によって利用もなくなり、後年ます屋もつぶれ、その日食べる米もなく、近所からもらうようになって、一家離散してしまっただけ。

本宮は明治20年に国鉄東北本線が開通して以来、東北地方の単なる通過地点の1つになってしまい、会津街道は磐越西線に、三春街道は磐越東線の開通により、重要路線の座をすべりおち、寒村化してしまった。

## 架 橋

本宮町阿武隈川にかかる橋は、上の橋、中の橋(安達橋)下の橋(昭代橋)の三橋である。それぞれの地名の通称が、上舟場、中舟場、下舟場とよばれているように、舟着き場であったわけで、渡舟維持に関する方法も、下舟場に準ずるものであったといわれる。

さて、架橋計画の一番早かったのは「中の橋」で、文政8年(1825年)に本宮の杉田屋久四郎が二本松藩の許可をとりつけて、地域民と共に造ったものである。

昭代橋は約50年後の明治6年(1873年)にはじめて板橋がかけられた事になっているが、もっと早かったのではないだろうか。たびかさなる水害のため、つり橋にしたり、橋げたのかわりに舟を何そうもならべた浮き橋にしたり、増水時に流木でこわされる前に橋が二つにわかれるようなもの、簡単に板だけ渡したものと、造っては壊され、壊されては造る自然と人間とのいたちごっここのくりかえしであった。そして、その度に地域民は寄付金をだしあった。

記録に残っていたものを記述してみると

明治29年9月	橋流失
明治42年	橋流失
大正2年8月	橋流失
昭和3年	橋流失
昭和4年5月	橋流失

とあるが、もっと回数が多かったにちがいない。

その後昭和6年(1931年)に下の橋が、名前も「昭代橋」とかえ、鉄筋混凝土橋が完成するわけである。

ちなみに阿武隈川にかかる最初の永久橋は、上の橋で、昭和5年に、中の橋は昭和11年に「安達橋」と名をかえてコンクリートになった。しかし永久橋のはずの「上の橋」は、昭和16年の大水害で流されてしまい、現在の「上の橋」は200m上流の場所に、昭和32年に架け換えられたものである。

## 石垣の堤防

本宮町の阿武隈川について語る時「石垣の堤防」をはずすことはできない。正式には「阿武隈川左岸の本宮町先幹川築堤工事」というが、その建設に先だち、支川の安達太良川の排水を兼ね、幹川の洪水の逆流を防ぐため、安達太良川樋門工事が大正12年9月(1923年)に着手され、完成後、大正14年(1925年)に万里の長城を思わせるような石垣積み護岸工事がはじまった。高さは10m、全長1,755mに及ぶ大工事であり、昭和6年(1931年)にようやく完成をみたのである。時の町長は小松茂藤治氏であり、落成式は「本宮町国営堤防完成記念」として盛大に行った。栗山博代議士も大いに尽力したといわれる。

堤防のできる前の写真をさがしていた処、昔の写真を集めている歴史研究家の遠藤文伍氏から、写真をみせていただく機会を得た。その中に高橋書店発行の本宮風景の写真はがき「本宮町中橋ノ景」、「逢隈川ヨリ本宮町ヲ望ム」があり、ローマ字印刷で本宮をホンミヤと記してあった。

また鱗屋小間物店発行の本宮名勝写真はがき「阿武隈河畔」もあり、それで見ると、川岸まで私有地になっていて、各自の好みで石垣を築いたり、畑、庭など非常に変化に富んだ風景であった。この時代の流行として商店で写真はがきを発行し、宣伝媒体としたらしい。また荒町の田村魚店所蔵として、真野紀太郎という画家の画いた「昭和2年の下橋」の水彩画が見つかった。

この水彩画は高木側から荒町をみた構図で、佐藤染屋の庭がすぐ川のそばにあった。

さて、話を昭代橋にもどそう。昭和3年に続き、4年の5月24日には、大雨の増水によって下の橋が流されてしまった。

この時は県内各地に被害続出であった。当時の新聞によれば

阿武隈は六尺増水

不眠不休の消防手

5月21日から22日朝にかけて狂暴のかぎりをつくした突風は近年まれに見るもので、家屋の倒壊その他の被害の多かったのは、風速の性質が突風であったからで、これが若し突風でなかったならば、かように人が惨死するような犠牲を払わなくてもよかつたといわれている。

この風のために県下各河川は坪当り八斗の降雨の直後なので、五尺ないし六尺余の大増水で、一方風の警



昭和6年(1931年)完成の万里の長城を思わせるような石垣積みの護岸。現在も昔の姿のままである。

戒に全力をあげていた消防組ならびに青年団では増水の警戒で不眠不休の大活躍であった。なお突風は22日午前10時、全くやんだ。



風はやんだが川の水は刻一刻と水位を高め、住民は不安におののいた。橋破壊の現場を目撃した荒町の浅和吉治氏によれば「激流の中で大きな流木が浮いたり、沈んだりしながら橋に接近し、ドーンという音と共に下の橋が真中から二つに折れてしまった。しかし、橋には綱がしばってあるので、流れずに岸にへばりついて、大きく動いていた」ということであった。

### 永久橋架換

水害後永久橋の必要性がさげばれ、荒町を中心として「下の橋架換費寄附者会」が結成された。

そして町内は勿論、利用者負担として、高木、和田、糠沢、白岩、大山、玉井、遠くは高野村まで寄附帳がまわされた。一方、町に早期架橋を要求するため、寄附申請を申しでた。その書類は次の通りである。

○寄附願

一、金 四千元也

右金員、下ノ橋架換工事費中へ寄附致度候 間御採納相成度此段及び御願候也

昭和4年5月31日

下ノ橋架換費寄附者総代

浦井浩一 安斎健吾 佐藤伝吉 佐藤銀三郎

佐藤菊治 大沼喜一 田村市郎 鈴木宗蔵

原瀬逸作 小林治右エ門 渡辺祐介

山田おの蔵 伊藤栄介

本宮町長 小松茂藤治殿



一方、本宮町議会は全員一致で、下の橋の永久橋建設を決議して、早速、時の福島県知事、加勢清雄へ土木費補助申請をだした。

○土木費補助申請

町道本宮小浜線、阿武隈川筋安達郡本宮町字荒町地内

一、橋梁復旧工事

此工費金貳万七千五百拾九円也

内

金老万一千二百十六円也 本宮町負担  
金老万六千三百三円也 県費補助申請額

右、下の橋は郡制廃止の際郡橋より町橋となりたるものなるも本年五月二十三、四日の両日出水の際、流木のため、橋脚及橋体全部流失し通行杜絶の状態に付今般、けっ橋復旧の儀決定候処、近年町費の膨張を来し、町費のみにては右工事費負担容易ならず、候間県費より御補助相成度町会決議写及関係書類相添へ申請候也

昭和四年六月二十一日

福島県安達郡本宮町長 小松茂藤治  
福島県知事 加勢清雄殿

建設費はその後何回か変更になったが、県からの補助金額は、昭和5年9月20日付の福島県指令士第758号において、小柳牧衛福島県知事が、老万八百五拾八円を決定した。

建設費総額は最終的には、金二万四千八百八円となったが、内町費が七千五百円、寄附金六千二百七十七円で、それまでに佐藤伝吉、安斎健吾の両氏が右岸、左岸の石積工事を寄附したり、下舟場の住人が高木側道路用地費用をそっくり寄付する等の地域民の善意がよせられた。

町以外の寄附金は、各村ごとに数人ずつ責任者になってもらい、寄付帳で集めてもらった。

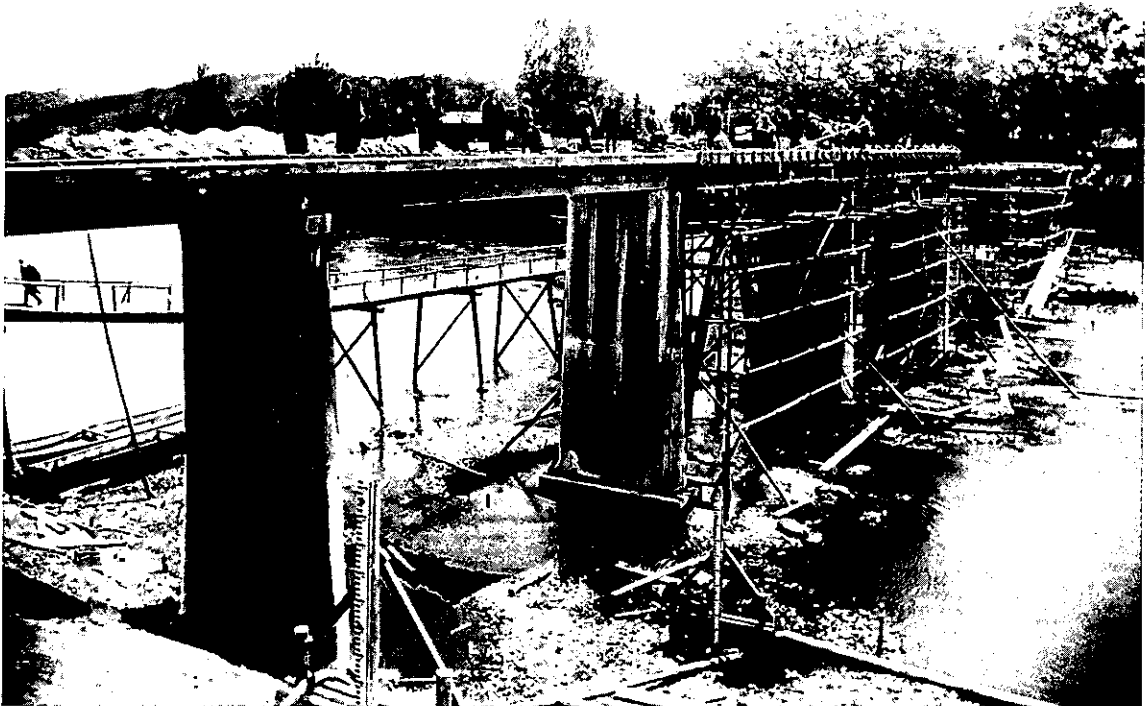
昭代橋完成後、寄附名者名簿を橋のたもとの住善屋の土蔵に板書でかかげられていたが、10数年前土蔵のとりこわしの際、はづしてしまったので、今はない。

## 架橋工事

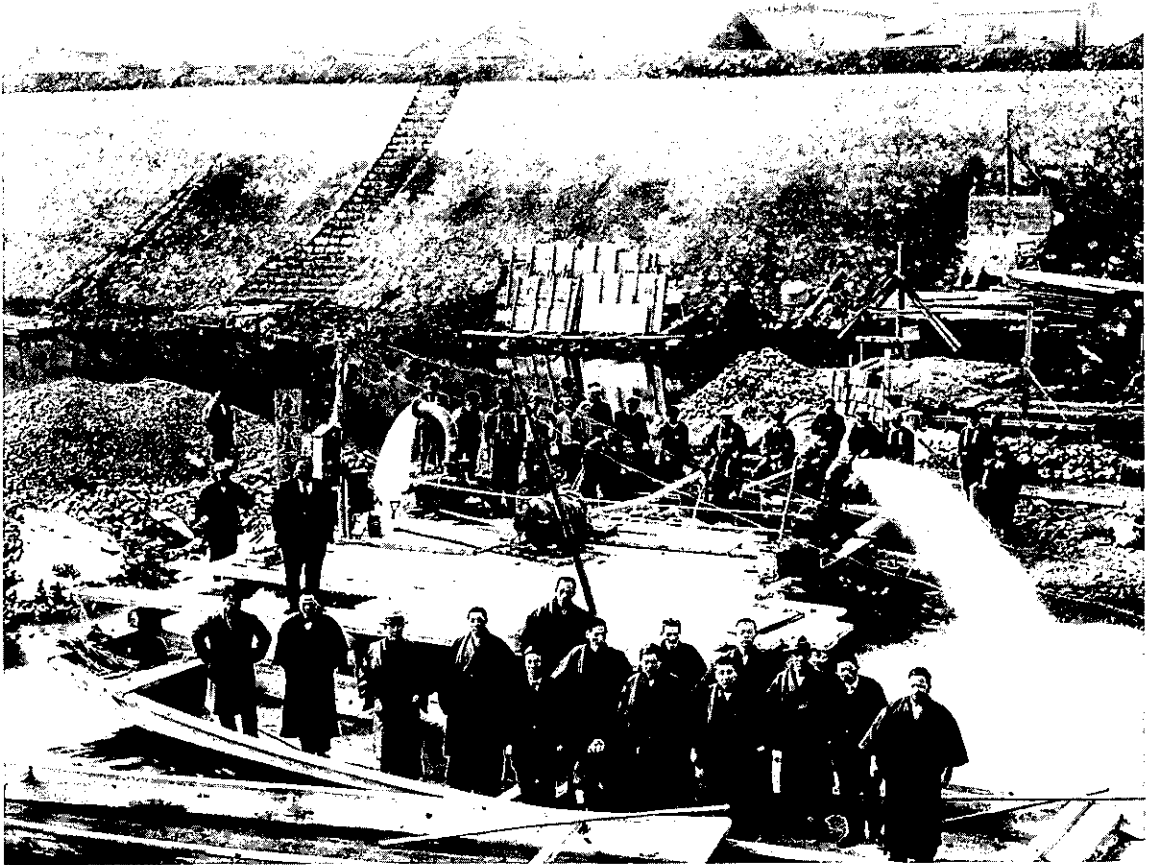
橋の架換工事は二本松の国分組（現在の国分工業）が昭和5年9月20日から昭和6年3月31日までの工期で請負ってはじめられたが、この冬は例年になく寒気が強く、2月になってからは稀有の降雪にみまわれたため、コンクリート工事その他の作業に影響がでて、とても年度内完成の見込みがないので、県に対して6月30日まで、竣工延長を申し入れるアクシデントも起きた。

国分工業の国分太市社長にインタビューした時、国分氏は50数年前の日々をなつかしむ如く、ゆっくりと思い出話をしてくれた。

「私が20歳の頃でした。工事は20人たらずでやったのですが、現在生きている人は3人ぐらいでしょうか。親父伊介が請負い、砂利、砂は現場の川から土堤の上まですくいあげ、セメントをませあわせ、排水はベル



昭和5年建設中の昭代橋



孫脚の工事風景

トがけのポンプで排水したのですが、今のようにレーベルもなし、まがり1本でやったのですから大変でした。指名業者は平の堀井工業や郡山の太橋さんがありましたが、安達郡内では橋梁専門はうちだけだったかもしれません。

設計図は、県の橋梁課が書いたのであろうが、町民もアイデアを出しあっていたらしい。

荒町の安齋正司氏の話では「父親の安齋健吾は若い時から絵心があったので、夜になると昭代橋の欄かんのデザインをしていたようです。

それを見た小松町長が、経済的心配から、『安齋君、人さえ落ちなければランカンは何でもいだろう』と言ったとかで、親父が文句を言っていたのをおぼえています。また橋の両側に立てる男石の橋梁燈は、真鍮地金に銅メッキの青銅色仕上げのデザインで、四基各百八拾円で福島製作所に依頼した様な気がいたします」との事であった。

昭和4年に橋が流されてから完成までは丸2年あるわけだが、橋の代用として、そまつな板をならべたような低い橋ができていた。途中板がはずれたりするお

そまつな橋のため昭和5年には高木側で、女の子が橋板をふみはずし、溺死するという痛ましい事件もおきている。

### 橋名募集

橋の完成に先だち、せっきく永久橋ができるのだからと、橋の名を募集することになった。

町内外に二千枚のちらしをまいた結果、「喜多橋」、「荒神橋」、「岩代橋」、「昭代橋」など数多くの橋名があつまったが、選考委員会では「昭代橋」に決定した。同じ橋名を書いた人は5人いたので、抽選の結果、荒町の堀越昭子さん（4歳）が1等となり、資金5円。これは父堀越忠四郎氏が「昭和の代を寿ほぐ橋」との願いをこめて娘の名で応募したという。同じく2等は資金2円で荒町の伊豆貞雄氏等であった。

世話人や工事関係者の苦勞の末によりやく完成した「昭代橋」、昭和6年8月5日におこなわれた竣工祝賀会のもようを記してみよう。

## 昭代橋の竣工祝賀会

本宮町は挙げて喜ぶ  
阿武隈にまた名所一つ

昭和6年8月5日は快晴で、午前10時より昭代橋川畔において盛大に挙行された。

先づ、定刻橋上において高橋神官により壮厳なる御改式があり、町長小松茂藤治氏、県会議長太田三郎氏、郡山土木監督所若島技手、和木沢村長市川三郎氏、請負人国分伊介氏、町議代表水口庄右エ門氏、地元代表佐藤伝吉氏、来賓代表篠山篠氏の順に玉串奉てんし、ただちに高橋神官を先頭に、小松町長、太田議長、次ぎが当日の名譽者三夫婦は荒町の佐藤一家（佐藤慶治郎・ハナ夫妻、伝吉・フヨ夫妻、千代治・アキ夫妻）次が本宮町助役伊藤市之介氏、監督所員国分請負人、本宮小学校1年生約200名。

次ぎが一般で渡橋式を終った。その後の祝賀会は、伊藤助役の開会の辞ではじまった。次いで小松町長が式辞を朗読し、伊藤助役の工事の報告があり、工事請負人国分伊介氏に「床置1個」と感謝状を贈り表彰した。また市川和木沢村長、佐原大山村長、本宮町議会議員代表小松長之介氏、篠山本宮小学校長、地元総代安斎健吾氏らの祝辞があり、その後来賓300余名のにぎやかな祝宴となった。歓喜に満ちながら盛会裡に午後1時半に祝賀会は終了したが、当日は早朝より数百発の花火を打ち揚げ、正午より懸賞付仮装行列が町内をねりあるき、1等10円は「昭代橋上の牛若丸と弁慶」の佐久間久一、伊藤健助、2等5円は「昭代橋」伊藤末蔵。

同じく2等「馬上の青砥藤綱」鈴木宗蔵、3等2円は菊地金蔵、高橋カツ子、河原コト等で、沿道の観衆から拍手をあげた。当時の福島の名物男・熊田三郎の手品や踊り、それに夜は数百発の花火が打揚げられ、堤防には数百のボンボリがかざられ、本宮町は昼夜共空前の人出で、実に数万といわれアリのあるくすきまもない程と新聞に報道されたものであった。

開通式での小松町長の式辞は次の通り。

### 式 辞

本町昭代橋架橋工事竣成し、ここに本日をとし、開通式を挙行するに至りたるは不肖の深く欣幸とする所なり。

そもそも本町は、多年阿武隈川氾らんの災害を被ること甚大にして、殊に瀬々橋梁を流失し交通杜絶の不便に苦しみ、且つこれが維持復旧費の過重なる負担に

悩み為めに、耐久的橋梁の架設を熟望すること年久しかりといえども、その工費巨額を要し、之を達成し能はざりしに、今回経費の補助と町費並に関係方部の寄附とにより鉄筋コンクリート橋の架設を実現するに至りたれば、之れ本日貴臨せられたる各位の尽力協賛の賜にして、深く感謝にたえざる処なり、おもうに今後災害ありといえども再び文通杜絶の憂なく、永く地方の繁栄を助くることがいし論をまたざるなり。ここに本橋新たになりて万衆の作興又新たなるものあらん。願わくば万世不易以て地方進運の一礎たらんことを一以て式辞とす。

本宮町長 小松茂藤治

昭和6年8月5日

## 橋あそび

砂利をひきつめた昭代橋の100mの距離は、兩岸に住む人々の心の距離でもあった。大人は別として兩岸の子供達は対抗意識が強く、「川向い」という言葉は差別用語ともなり、本宮と高木の合併以前は、橋の上で、たえず喧嘩をしていた。それは石をぶつけあうという物騒な行動であったが、その頃の子供にとっては、一種のスポーツであったのかもしれない。

高木の子が町に行く時は、対岸を見て走って渡ったし、本宮の子が高木に来る時も同じであった。合併後はそんな事はなくなったが、先日友達とその話になり、「お前と俺は敵味方だったなー」と笑いあったものだ。

昭和30年頃までは阿武隈川での水泳は可能で、昔から本宮生れで泳げない者は一人もいないときえいわれていたし、事実そうだった。夏は川が遊び場であり、大人にとっても、行水のたらいがわりとなっていた。

私達の子供時代の川遊びの可否は、安達橋の上に掲げられる赤旗、白旗が目印であり、それは本多家食堂の本多義次郎氏の奉仕で続けられていたのをおぼえている。

昭代橋の9本の橋脚にはそれぞれ橋台を保護する為、舟形に石積みがなされていた。そこが水泳の格好の遊び場でもあった。

そこから水に飛込んで、次々と隣りの橋台まで泳ぐわけである。

泳ぎ場所のランクからいえば、昭代橋下は深く、渦もあるので上級者用であり、そこで泳ぐことが子供にとっては自慢でもあった。

たいていの子供達は、安達橋下で泳いでいたからである。

酒の検査に来る税務署員さえも少し早めに仕事を終

えて、橋の下で泳いで帰った。あののんびりした、ゆとりのある時代が懐かしい。

橋の上から川を見おろせば、きれいに澄んだ水の流れ、川底の石の一個一個が見え、コイ、フナ、ハヤが群をなしておよんでいる。

石を投げ落とすとパッと散り、サッと集まる。その模様変りが面白く、子供達は熱中し、そのため町では時々砂利の補充をしなければならなかった程であった。

## 交通制限

明治22年に高木村が和田、糠沢と合併して和木沢村となり、その後、昭和30年の町村合併により高木が和木沢村より分村して本宮町に合併し、高木地区の中学生在が本宮1中に通いはじめた。

この頃から通学路としての昭代橋の幅のせまさが問題となった。

昭和45年に高木小学校が本宮小学校に統合する時に、子供達の危険防止の意味で、昭代橋上に歩道を確保するため、分離ガードを立て、欄干上には高さ2mの金網のフェンスが張りめぐらされ、安全第一、景観は二の次になってしまった。

車両通行の激しきで、橋脚には無数の亀裂が入っている事も確認され、重量制限、高さ制限のために橋の入口に高さ2mの鉄板パーがとりつけられた。

昭代橋は、下の水の流れにはびくともしなかったが、上の車の流れに負けたとは、何とも皮肉なものである。

## おわりに

昭和6年完成した「昭代橋」はその後、度々襲った水害にもビクともせず、そのたくましくも優雅な姿をかえることなく、本宮の代表的景色として、便利さばかりでなく、地域民の心の安らぎの景観の一つとなってきた。

幼い頃から知らずに渡っていた橋は、昔は「渡し場」として歴史に関与し、海と山を結ぶ「塩の道」として、また、会津藩の江戸に対する交易の荷を輸送するなど、本宮発展の原点でもあったのだ。

この場所を通る人は、橋の上でかならず一度は立ち止る。それは、歴史的な重要性を懐古するためではなく、景色に見とれてしまうのだ。

西に磐梯朝日国立公園の秀峰「安達太良山」の山頂から裾野まで望むことができ、左岸は全国でも珍しい壱千七百五十五mの「石垣堤防」、それに接続している安達太良川の赤くぬられた「樋門」も見える。

右岸は緑豊かな自然、その中に一際高く繁っている

樹齢400年の県木「樺」の列。

昭代橋から上流の眺めは、前述の対象的な風景のあいだを、清流阿武隈の流れが大きくカーブを描いて悠々と流れ、そのカーブを際立たせる如く石造りの県橋「安達橋」が風景の中を横切って、川面に影をおろしている。

時代と共に、渡し舟が木橋にかわり、コンクリート橋になり、そして今、現代技術の粋をこらした鉄筋コンクリート橋に生まれかわろうとしている。

何年か後に川幅が拡張されるであろう阿武隈川を予想して、新橋は170mを越える長さになる。そうになると、老人社会といわれる現代なのに、その長い距離は、老人にとっては苦痛の橋になるのではないか、大きなランドセルを背負った小学生にも同じである。

由緒あるこの橋を、単に渡るだけの橋にするのではなく、橋の途中に「テラス」をつけ、ベンチを設置したなら、前述の心配も解消し一般の人々にとっても、すばらしい空間になるのではないだろうか。

複雑化した社会、自然破壊が進行する現代にあって、「自然とのふれあいの場」、「水との語らいの空間」、「地域の人々の対話の空間」としてこの水辺の空間を利用することができたなら、その空間は人々の心の財産となるにちがいない。

そんな未来的発想の橋を造りたいと願って、県建設事務所のかたがたが設計し、一方、実現化するために本宮町内では「昭代橋を愛する会」が組織され、町当局、県、国などの関係機関に対して熱心に「テラス付昭代橋」建設運動を展開してきた。

町の真中を一級河川が流れ、毎年「舟こぎ競争」、「燈籠」流しなど、川との結びつきが深い「川の町本宮」。そこに本宮のシンボルともなるべき希望の橋ができたなら、それは人々にとって「心のふる里」になることであろう。

「昭代橋」が生まれかわって、雄大な姿を見せるのは、もうすぐである。



# 6. 特 集 「目で見える橋種別橋梁」

## 1. 橋梁の分類

橋梁の分類は、下記のように分類されるが、一般的には、構造形状により分けるのが多い。橋梁は、地形条件、河川条件、その他により、長大支間とならざるを得ない場合が多く、それぞれ有利な構造形状を選択するものであり、また、それは経済的になる場合も多い。今回は、構造形状による分類について県管理の国・県道橋を見ながら書くことにします。

- (1) 用途による分類……道路橋、鉄道橋、水路橋、管路橋、運河橋、併用橋などがある。
- (2) 使用材料による分類……木橋、石工橋、鋼橋、コンクリート橋、アルミニウム橋など材料によって分けられる。
- (3) 路面(軌道)の位置による分類…路面(軌道)が主桁(主構)のどの位置に設けられるかによって、上路橋、中路橋、下路橋に分けられる。
- (4) 構造形状による分類……構造形状によって分類する。
- (5) 橋梁の平面形状による分類……直橋、斜橋、曲線橋などに分けられる。
- (6) 架橋地点による分類……一般に河川など水の上かけられる。その他陸橋があり、道路を越えるものを跨道橋(架道橋)、鉄道を越えるものを跨線橋という。
- (7) 橋梁の動・不動による分類……①固定橋…固定されたもの。  
②可動橋…鉛直軸を中心に回転する旋開橋、上下に平行移動する昇開橋、水平軸を中心に回転する跳開橋がある。
- (8) 耐用年数による分類……永久橋と一時的な目的で作られる仮橋がある。

## 2. 構造形状による分類

橋梁を構造形状によって分類すると、図-1のように、桁橋、トラス橋、アーチ橋、ラーメン橋、吊橋、斜張橋があげられるが、それぞれ組合わされた複合橋も多い。

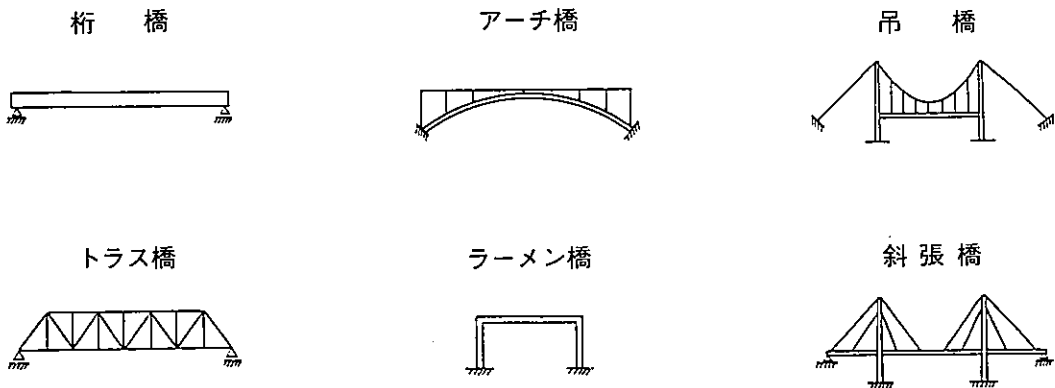


図-1 構造形状による分類

## (イ) 桁 橋

橋梁の最も基本的なもので、主桁を水平にかけわたし、橋梁に作用する鉛直荷重を鉛直な力で支持する梁とした形式で、広義に桁橋という。

桁橋はさらに単純橋、連続橋、ゲルバー橋（カンチレバー橋）に分けられる。堰守橋は連続橋で、第二沢中橋は単純橋です。

標準支間は、50m 未満が多い。



◀ 堰守橋 せまもり  
国道114号  $\ell$  296.0m  $w$  6.0/9.25m  
3径間十二径間連続非合成鋼桁 (S.55)



単純P CポステンT桁 (S.56)

▲ 第二沢中橋 だいごさわなか 国道114号  $\ell$  101.2m  $w$  6.0/9.25m

桁橋の断面を箱形にしたものを通称箱桁橋(ボックス)といい、箱桁にすることにより、標準支間は、単純で60m程度まで可能となる。特に曲線橋には、ねじり剛性が大きく適している。兜橋に見られる連続ボックス(カンチレバー工法)などは、支間160m程度も可能となる。



3 径間連続 P C 箱桁 ( S . 55 )  
▲ 兜 橋 <sup>かぶと</sup> 川前・梁川線  $l=155.0m$   $w=5.5/9.0m$



4 径間連続非合成鋼箱桁 ( S . 55 )  
▲ 文知摺橋 <sup>もちずり</sup> 国道115号  $l=242.0m$   $w=13.0/21.0m$

## (ロ) トラス橋

桁橋の主桁には充腹構造で曲げ、モーメントとせん断力に抵抗できる部材を使用したものと、軸方向力だけに抵抗する部材を組合せたものがあり、前者を狭義の桁橋、後者をトラス橋という。

また、トラス橋の主桁をとくに主構と呼ぶ。

標準支間は単純でも80m程度は可能。



▼ さわみ  
沢見橋

⑨ 原町・川俣線  $\ell=158.6\text{m}$   $w=6.0/7.5\text{m}$   
単純合成鋼トラス桁 (S.51) 十単純合成鋼鋼桁

## (ハ) アーチ橋

アーチ橋は主桁に相当するものに曲がりをつけ鉛直荷重によって支点に鉛直力のほか水平力が作用するような構造にしたものです。これには両端の支点を固定にした固定アーチ、ヒンジ構造とした2ヒンジアーチ、2ヒンジアーチの中間にさらにヒンジを加えた3ヒンジアーチなどがある。

(図-2) また、下部構造に水平力を作用させないように支点相互



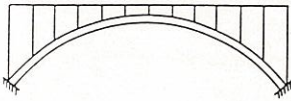
RC固定アーチ橋 (S.12)

▲ あさひ 旭橋 国道289号  $\ell=44.9\text{m}$   $w=4.0/4.5\text{m}$

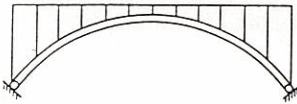
をタイで連結したものをタイドアーチと呼ぶ。このほかアーチ系の橋梁としてローゼ橋、ランガー橋がある。標準支間が 120m 以上が経済スパンとなる。

昭和前期には、旭橋のような R・Cアーチ橋が多く架けられた。

固定アーチ



2ヒンジアーチ



3ヒンジアーチ

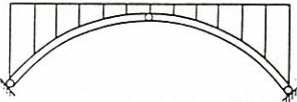


図-2 アーチ橋



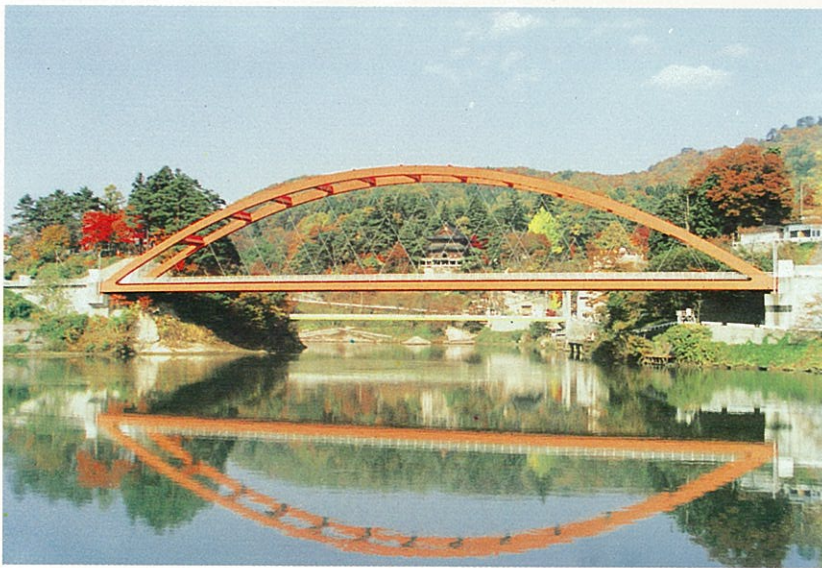
◀ 新舟橋 しんぶね

◎ 二本松・川俣線

ℓ 1187.0m

w 6.0 / 9.75m

トラストランガー橋 (S.57) 十単純合成鋼鈹桁

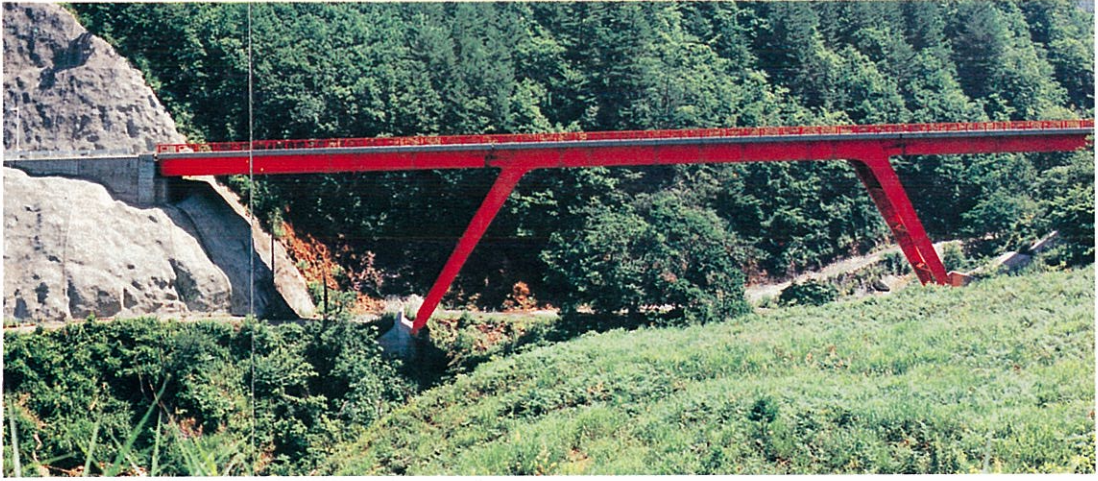


ニールセンローゼ橋 (S.47)

▲ 瑞光寺橋 ずいこうじ 国道151号 ℓ=148.5m w=6.5/10.0m

## (二) ラーメン橋

ラーメン橋も支点を固定したもの、ヒンジにしたものがあり、特殊な構造として方杖橋、また、四辺形を基本とした骨組構造で、それぞれの節点が剛節となるフィレンデール橋がある。



方杖ラーメン橋 (S.50)  
▲ <sup>あづま</sup>東1号橋 国道289号  $l=107.0\text{m}$   $w=6.0/8.0\text{m}$

## (ホ) 吊 橋

吊橋は、ケーブルを張り渡しこれに桁を吊り下げる形式であり、斜張橋は適当な個所に塔をたてこれからケーブルを斜めに張って桁を支える形式のものです。本四連絡橋に見られるように、長大支間に適用されます。

斜張橋の本県の施工例はないが、西羽賀橋の架換計画が現在斜張橋で進められています。



吊 橋 (S.37)  
▲ <sup>にしはが</sup>西羽賀橋 ⊖上郷・舟渡線  $l=128.7\text{m}$   $w=3.0/4.5\text{m}$

## お わ り に

本州・四国連絡橋の建設は、現在最盛期を迎えているが、その華々しさとは違って、県の橋梁は、規模からしてもそう特筆されるものはない。しかし、県には県の歴史があり、財政事情の悪い時期は、いかに工費の節減を図るか、技術者は数々の障害を乗り越えて、精一杯の努力を払ってきたものです。そこに、県独特の橋梁に対する愛着が生まれてきたものであると思います。

私自身も、昭和44年度より4年間、橋梁係長を務めましたが、昭和44年度は、木橋解消の頂点にあった時期で、1年間に280橋の完成橋梁がありました。その忙しさの中で、県の技術者は、あまり民間への設計委託がさかんでなかった事もあり、設計々画、応力計算まで自分でやらなければならない時代でもありました。そして、全国に負けない高レベルへ挑戦する気概をもって頑張ったものです。

そのあらわれとして、今も柳津町の国道252号が、只見川をまたぐ風光明媚な地に柳津橋と瑞光寺橋という全国でもめずらしいニールセン工法によるローゼ橋の採用に走らせたものでありました。

今回の「福島県の橋梁」は、昭和58年度に完成した橋梁を集録したものであります。本県の土木技術者が、橋梁にかけた夢と歴史をこの書を通して見ていただき、後輩の今後の資とされ、刊行を積重ねながら大きな歴史となる事を期待いたします。そして、広く活用され、橋梁の認識を深めて頂ければ幸いです。

道路建設課長 横 山 英 夫

## 編集後記

本県の橋梁係OB諸氏は、個性的な先輩が実に多い。昔は橋梁一家と言われていた時代もあったそうで、その中でより個性が要求され、厳しく育てられてきたものと思われまゝ。「最近の若者は、さっぱり橋を知らない。少しは勉強して本でも出してみろ！」と言うような厳しいお怒りを時々受けます。また、急に昔の橋梁の資料が必要となるが、資料を取り寄せるのに、各建設事務所に電話をしたり、地形がつかめないで写真を依頼したり、その努力と労費はたいへんなものであります。また、橋梁のような重要構造物の資料保管が充分でない現状に、しばしば考えさせられたこともありました。

そんなある日、編集委員一同で、「ヤキトリ屋」で議論の末、後輩のためにも残そうと決ったのが、県内橋梁一覧表の整理でした。しかし、各建設事務所、土木事務所の関係諸氏に多大な努力を払って整理して頂いたものの、橋梁架設年度等、いぜん不明なものが多く、とうてい整理できず、今回は「福島県の橋梁」昭和58年版にとどめざるを得なかったものであります。

私達技術者は、今こそ技術の集積を必要とする時期ではないかと考えます。そして、先輩の築いた歴史を掘り下げていくべき時代であると思ひます。その意味で、今回は、歴史的集積はできませんでしたが、今後何らかの資料として利用されることを願ひ発刊させて頂きました。

時代に合った「橋梁の文化化」について、昭和60年度には完成する安達郡本宮町の阿武隈川に架かる昭代橋の例をとりあげ、また、橋種についての写真で見る特集をさせて頂き、技術者以外の方々にも広く橋梁が理解されるよう編集してみました。

最後に「福島県の橋梁」昭和58年度版発刊にあたり、原稿を依頼したり、忙しい中御協力いただきました各位に対し、厚くお礼を申し上げ編集後記といたします。

編集委員長 橋梁係長 滝田久満  
主査 根本博行  
技師 佐藤岩男



# 索引

「昭和58年度版」

## 〈あ行〉

泉崎大橋	..... 26, 48
泉沢橋	..... 50
入新田2号橋	..... 48
入野橋	..... 48
岩阿久橋	..... 8, 46
枝沢橋	..... 48
大内1号橋	..... 24, 46
大内2号橋	..... 46
大久保橋	..... 48
大綱木橋	..... 12, 48
大坪橋	..... 52
大畑橋	..... 50
大町橋	..... 50
萩下橋	..... 50
御安橋	..... 48

## 〈か行〉

上舟引橋	..... 48
唐沢橋	..... 50
観音沢橋	..... 34, 46

北沢橋	..... 50
久保目橋	..... 50
蔵前橋	..... 50
黒川橋	..... 46

## 〈さ行〉

西海枝5号橋	..... 48, 52
西光地橋	..... 48
坂下橋	..... 50
迫田橋	..... 50
縞石橋	..... 6, 46
昭和橋	..... 36, 46
清太郎橋	..... 50
瀬橋	..... 52
瀬戸場橋	..... 48

## 〈た行〉

立川橋	..... 20, 46
館下橋	..... 46
地亀橋	..... 52
地我橋	..... 48

樋掛橋	.....	46
東栄橋	.....	52
戸渡橋	.....	46

〈 な 行 〉

中里橋	.....	48
中の沢橋	.....	50
中野橋	.....	16, 48
永田橋	.....	52
長野橋	.....	22, 48
根本橋	.....	52

〈 は 行 〉

初瀬川橋	.....	52
花木橋	.....	50
塙大橋	.....	38, 52
馬場橋	.....	48
浜畑橋	.....	14, 48
葉山橋	.....	30, 46
比曾橋	.....	50
広瀬橋	.....	10, 48

福原橋	.....	52
藤江橋	.....	48
梵天橋	.....	48

〈 ま 行 〉

松ヶ平橋	.....	32, 50
宮下橋	.....	50

〈 や 行 〉

弥生橋	.....	46
横町橋	.....	48
四倉跨線橋	.....	28, 50

