

長野県の歴史的橋梁の現況について⁺

A Report on the Historical Bridges in Nagano Prefecture

小西 純一^{*}, 水口 正敬^{**}, 瀬川 俊典^{***}

By J. KONISHI, H. MIZUGUCHI & M. SEGAWA

長野県における歴史的橋梁の現況調査結果を述べる。県内の道路橋、鉄道橋、水路橋で、1960年代までに建造されたものを対象とした。現地調査を行った橋は178橋である。

ラチス桁、道路鉄道併用橋、上路曲弦プラット・トラスなど、全国的に見て希少価値のある鋼橋が存在する一方、ここ10年の間のトラス橋、アーチ橋は急激であった。

鉄筋コンクリート橋は95橋と多いが、アーチ橋がその半数を占める。平野部では下路アーチ、山間部では上路アーチが多い。1930年代に建造されたアーチはよく現存している。下路アーチの大部分はローゼ桁であり、発祥の地にふさわしく、1950年以降のものを含め29橋現存している。

鉄道橋あるいは鉄道橋を道路橋に転用したのものについては26橋であるが、鉄道橋の発達史上重要なものが一通り揃っている。また、森林鉄道用の立派な橋が存在する。

水路橋には比較的大規模のものと、石・煉瓦アーチの小規模のものが存在する。

1. はじめに

長野県の近代土木遺産については、馬場が1991, 2年に網羅的に調査し、中部五県に関する調査報告書が1994年に公にされている¹⁾。この調査は、その後の全国調査のパイロットとなったもので、技術、意匠、系譜の3観点から、システムチックに対象物の評価を行っている点が画期的であった。

近年、長野県内の橋梁改築は盛んで、幹線道路の橋から市町村道の橋に及んでいる。馬場の調査から7, 8年を経て、報告書に掲載の橋梁もかなり消滅した。また、主要橋梁で報告書に漏れているものも数橋ある。そこで、著者らは、改めて現況調査を行ったので報告する。

2. 調査対象橋梁

調査地域は長野県全域である。調査対象は道路橋、鉄道橋、水路橋などで、建設期間は1960年代までとした。近代土木遺産調査では、太平洋戦争終結の1945年までとしているが、ここではいわゆる戦後の橋梁も対象とした。その理由は、戦後の橋梁も戦前に制定された示方書に準拠して設計され、1945年以前の延長上にあると考えられること、1960年代のモーターリゼーション以前に建設の道路橋は、1945年以前のものと同様、幅員が自動車交通にとって不足しており、それが有力な改築理由となって、消滅しつつあることなどである。

3. 調査結果

現地調査を行った橋梁の総数は178橋であり、種類別、年代別の集計結果を表-1に示す。

総数の77%が道路橋、15%が鉄道橋、3%が水路橋、残りの5%は石造あるいは煉瓦造のアーチとなっている。文末の付表-1~6に調査橋梁一覧を掲げた。

3.1 道路橋

現橋調査を行った道路橋の数は137橋である。年代別に見ると、1945年以前のもので67橋で約半数、そのうち66橋は1927年から1938年の12年間に建造されたものであり、2橋は1926年以前（大正年間）のものである。1939年から1950年の間のものは見つけることができなかった。戦時中・戦後の空白期間である。

なお、鉄道橋を転用した道路橋については、歴史的な鉄道橋としての価値の方が高いと考えて、ここでは鉄道橋に入れてある。

(1) 鋼橋

鋼橋の総数は40橋で、道路橋調査数の3分の1弱にすぎない。1945年以前のは16橋である。馬場調査時点で計上されていた鋼橋のうち、鋼トラス橋8橋とタイドアーチ1橋が架け替えられて消滅している（立ヶ花1926、野沢1927、弥栄1928、両郡1931、明神1932、千曲1933、神淵1933、明治1934、川中島1935各橋）。激しい変化といえる。

a) プレートガーダー

1931年建造のカンチレバー式プレートガーダーの梓橋は、拡幅のため11径間のうち中央の3径間のみ原桁が残った状態である。

⁺ keyword: 近代土木遺産, 橋梁, 長野県

^{*} 信州大学工学部社会開発工学科

(380-8553 長野市若里4丁目17番1号)

^{**} (株)ヤマウラ, ^{***} 北野建設

表-1 調査橋梁集計 (全 178橋)

	1910: 以前	1911: -30	1931: -40	1941: -50	1951: -60	1961: -70	計
(1) 道路橋							
鋼桁		1	4	0	0	2	7
鋼トラス		2	5	0	8	5	20
鋼アーチ		0	4	0	5	2	11
吊橋		2	0	0	1	1	4
鋼橋 計		5	13	0	14	10	42
RC桁		4	30	0	8	4	46
RC橋アーチ		2	8	0	8	1	19
RCT橋アーチ		0	5	0	19	6	30
RC橋 計		6	43	0	35	11	95
道路橋 計		11	56	0	49	21	137
(2) 鉄道橋							
鋼桁	7	0	0	0	0	-	7
鋼トラス	5	9	2	0	2	-	18
鋼アーチ	0	1	0	0	0	-	1
鋼鉄道橋計	12	10	2	0	2	-	26
(3) 水路橋							
水路橋 計	2	3	1	0	0	-	6
(4) 石・煉瓦アーチ							
石・煉瓦アーチ 計	8	1	0	0	0	-	9
調査総計	22	25	59	0	51	21	178

b) ラチス桁

中央本線茅野駅構内を横断する跨線橋に、2連のラチス桁が使用されている。歩道用の小さなものであるが、道路橋としては全国唯一の存在であろう。関西本線木曾川橋梁(2代目)工事で使用された、工事用栈橋を支えた大量の桁のうちの4枚が再利用されたものと推定されている(写真-1)。



写真-2 子安橋 上路曲弦トラス(瀬川1999.12)

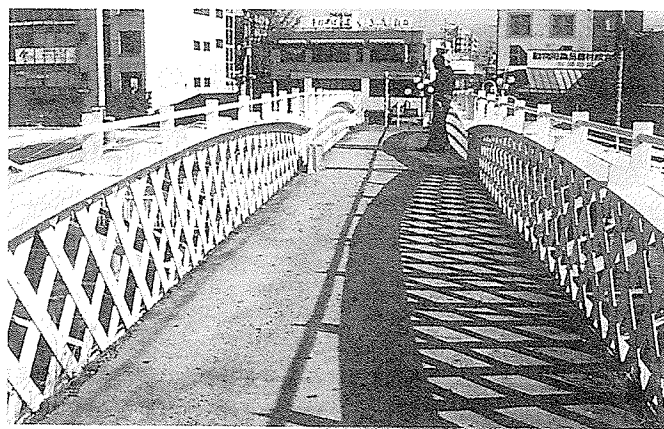


写真-1 茅野駅跨線橋のラチス桁(水口1998.11)

c) トラス

村山橋1926は、トラス部分が道路鉄道併用橋であって、愛知・岐阜県境の犬山橋とならんで日本でまれな存在であるが、新橋工事が始まって遠からず撤去の運命にある。

子安橋1933は、上路曲弦プラットトラスで、下弦が下向きの弧を描いている。同様のものは山梨県下の梁川橋が知られているのみであって希少価値がある。馬場の評価が高かったコンクリート製の高欄は、床板取り替え工事によって消滅した(写真-2)。

カンチレバー式(突桁式)上路トラスの中津橋は健在である(写真-3)。

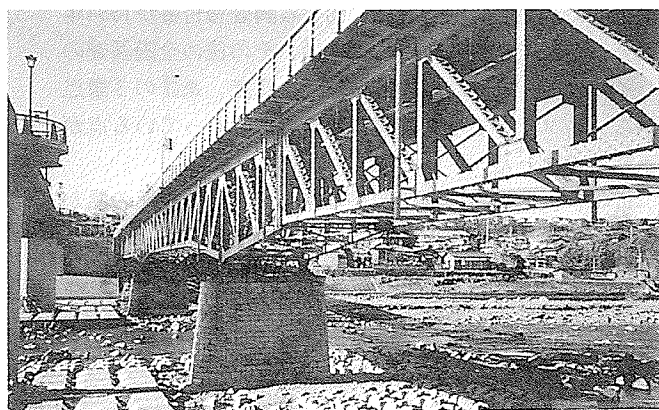


写真-3 中津橋, 突桁式トラス(小西1999.12)

1956年建造の赤坂橋は左岸の流水部を鋼トラス橋で渡ると斜路で、高水敷に降りてしまう未完の橋である。

d)アーチ

スパンデル・ブレストアーチ（腔構拱）の稲核橋1936が廃橋同然ながら現存していることを確認できたのは収穫であった（写真-4）。

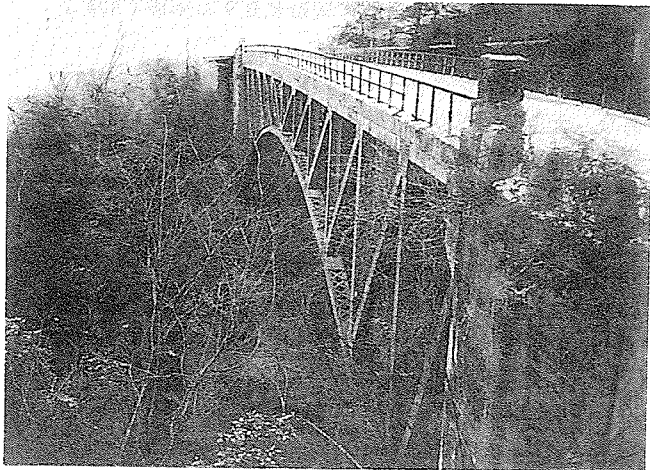


写真-4 稲核橋・旧橋（瀬川1999.12）

また突側径間付の国界橋1936は全国でわずか8橋のスパンデル・ブレスト・バランスト・アーチの1橋である（写真-5）が、新道開通により旧道化している。



写真-5 国界橋 修理後の姿（水口1998.11）

ソリッドリブ・アーチの伊那川橋、ブレストリブ・タイドアーチ（繫拱）の天竜橋は健在であるが、後者には新橋の計画がある。

e)吊橋

重要文化財の桃介橋と対鶴橋の2橋は電力関係のものであるが、県道にも吊橋が存在する。現在の天竜橋は1968年のもので、現在は歩道となった。県道の橋で自動車を通して木補剛桁の吊橋が1994年まで存在した。高瀬川に架かる宮本橋であるが、斜張橋に替わった。

(2) コンクリート橋

a)鉄筋コンクリート桁橋

これは、単純桁、カンチレバー式（突桁式）、連続桁、ラーメン（框構）式（桁と橋脚が一体）の4種類に分けられる。1938年以前のもの34橋と、1950,60年代のもの12橋を確認したが、付表-2には、その一部を計上している。なお、「本邦道路橋輯覧第4輯」付表に掲載されている鉄筋コンクリート突桁式桁橋は全国86橋のうち長野県が10橋で、割合が大きいが、発展が著しい平野部にあったせいか、すべて架け替えられている。

これらの橋の構造体自身は、主桁数、等断面か変断面か、変断面の場合どういう曲線に変化させてあるかなどに差異があるが、それほど著しくはない。

コンクリート橋の個性は、高欄と親柱に発揮されていることを今回の調査で知らされた。写真-7~10はその例である。小さい橋なのに親柱だけが不釣合なほど立派と思われるものもあるが、ほとんど造形した形跡がないような素っ気ないものばかり見てきた目には、何とも豊かに見える。



写真-6 上之橋（1950年、三州街道、辰野町）の親柱（水口1998.11）



写真-7 出川橋（1950年、国道117号、飯山市）の親柱（水口1998.12）

b)上路アーチ

峡谷を渡る場合に川幅が狭くなる狭窄部に橋を架けるというのは、古くからの定法であって江戸時代の刳橋の

架橋地点を見ても明らかである。県内のコンクリート・アーチ建造地点はそのような地形のところにある。「本邦道路橋輯覧第4輯」付表に掲載されている鉄筋コンクリートアーチ48橋のうち長野県が7橋で、比率が高い。このうち^{こや}姑射橋を除く6橋が現存しており、消滅したRC桁橋とは立地条件が異なることを示している。

坂戸橋1933は支間70mで、当時日本最大の支間長であった。各部にRを入れてあり、力強かつ柔らかな印象を与える。丁寧な補修工事がなされて、建造当初の姿を取り戻している。久米路橋1933は坂戸橋と共通する外観を持っている。アーチ側面に張石が施されているのが珍しい。高欄がガードレールに取り替えられているのは、景勝地の橋にふさわしくない。山清路橋1931は、アーチ板式である。近年補修工事がなされたが、高欄や親柱などは往年の姿に戻してある。塗装はやむを得ないというべきか。片平橋1935は廃道となってかなり痛んでいるが、意匠的に優れたデザインが見て取れる。菅橋1933は楕円軸線の充腹アーチであり、高欄デザインにも特徴がある。これも廃道となっている。

1950年代のアーチ数橋があるが、垂直材や高欄などは機能のみで、1930年代のものに比べると、素っ気ない。待居橋1957が尖頭アーチであるのは珍しい。

c) 下路アーチ桁

ここで言うアーチ桁とは、アーチ部材を持つ桁のことで、アーチとタイ材あるいは桁の剛性の比率によって、アーチが主部材のタイドアーチ、桁が主部材のランガー桁、その中間のローゼ桁の3種類がある。長野県では、鉄筋コンクリート・タイドアーチ1橋、ランガー桁1橋と、ローゼ桁34橋が1934年から1969年にかけて建造された。ローゼ桁は、鋼材不足に悩まされ、鋼材節約が叫ばれた昭和10年頃、中スパンの鋼プレートガーダー、トラスに代わるものとして、長野県技師中島武が考案したもので、1936年に第1橋の大手橋が木曾福島町に完成し、鉄筋コンクリート桁としては大スパンの支間34メートルを実現した。そして1936年から1939年にかけて7橋11連が建造された。現存するのはそのうち5橋である。

中島は「鉄筋コンクリート・ローゼ桁」という教科書

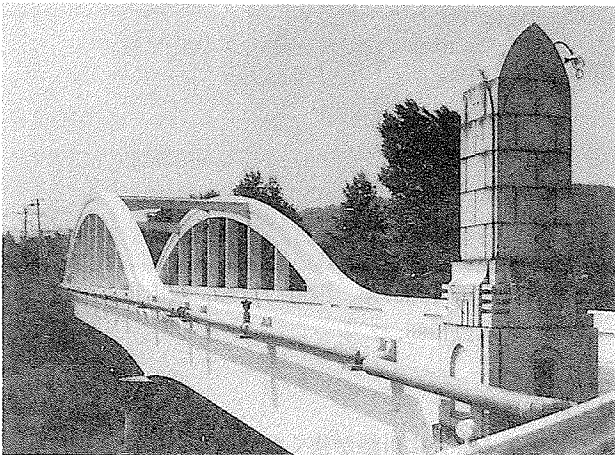


写真-8 栄橋 最大スパンのローゼ桁 (小西1992.8)

を出版して、その普及に努めたが、戦況の激化で橋の建設どころではなくなり、この本が役に立つのは1950年代になってからのことであった。長野県では、1952年昭和橋の増連を手始めに、1969年まで31橋70連が県あるいは市町村の手で設計・建造されており、その数で他県を圧倒している。

最大支間を持つのは両側に突桁を有する栄橋で45m、次いで昭和橋の42mである。

栄橋は鉄筋コンクリート・ローゼの頂点に立つものであり、大きなオベリスク風の親柱が4基残っている。補修時に白く塗装されてしまったが、かえってディテールがよく見えるとの声もある(写真-8)。

昭和橋は1937年建造の3連と、1952年建造の6連、それに鋼桁2径間が連なる。1937年建造の3連と、1952年建造の6連とはスパンが少し違うが、外観上はまったく区別がつかない。9連を連ねるローゼ桁の景観はすぐれている(写真-9)。

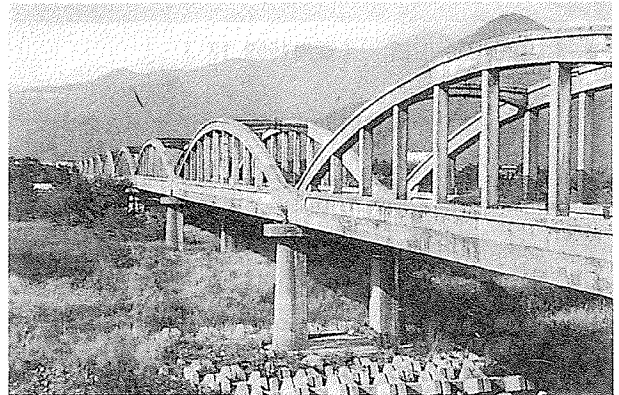


写真-9 昭和橋 9連が連なる (小西1992.8)

ローゼ桁は鋼材が高価だった1950~60年代にも多数建造された。中島の教科書に準じて設計されたと考えられるが、アーチや桁に入れた凹みは、彫が浅くなり、やがて省略されたものが増えてゆく。遠くから見た姿は戦前のものとほとんど変わらないが、近くで見るとディテールの点で戦前のものに比べて見劣りがする(写真-10)。



写真-10 観音橋 (1956年) 7連 (水口1998.11)

また、軽荷重用の小型のものもある。

長野県の鉄筋コンクリート・ローゼ桁群は、数量的に他県を圧倒しており、発祥の地である長野県固有の現象と見ることができるが、幅員の狭さゆえに改築されて次第に減少している。

3.2 鉄道橋

長野県内に最初の鉄道が開通したのは1888年のことである。その当時の鉄桁はほとんど残っていない。しかしその後開通した、篠ノ井線・中央本線には開通当初からの鉄桁が少数現役である。

その他のJR線は、いずれも線区の一部あるいは全部が民営鉄道を国鉄が買収したものである。

民営鉄道の多くは資本規模の小さいものが多く、建設費切り下げのため、一部の橋梁に国有鉄道払下げの桁を使用した。

また国有鉄道のローカル線では、幹線の橋梁から撤去した桁を再利用した例も多い。

このような払下げや桁の再利用（転用）あるいはその後改良工事での転用の結果、明治時代の桁が現在まで変わらず「保存」されたのである。

付表-5にはトラス橋はすべて収録したが、プレートガーダーは特徴ある一部のものを収録するにとどめた。

そのような橋のなかで、大石橋は現在信号で交互交通により車を通してしているが、前身は丸子鉄道が、トラス桁の払下げ国有鉄道からを受けて建設した鉄道橋であった。英国製のトラス4連とドイツ製のトラス2連が連なるクラシックな橋で貴重なものである（写真-11）。

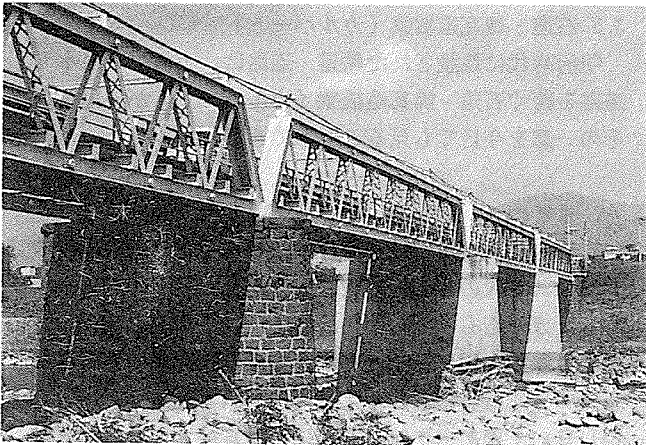


写真-11 大石橋 右岸寄の英国製トラス（小西1999.9）

長野県内には、わが国における鉄道用鉄橋の発達史上重要な桁が残されており現地博物館のようである。以下に列記しよう。

a) 英国人設計英国製のトラス桁

100ft 錬鉄製ボニーワーレントラス(1885年頃)

長野電鉄小布施保存桁、大石橋第2-4連

100ft 鋼製ボニーワーレントラス(1890年頃)

大石橋第1連

b) 九州鉄道発注ドイツ製のトラス桁

100ftポーストリング(1893年頃)大石橋第5,6連

c) 日本鉄道発注英国製トラス桁

200ftプラット(1896年ハンディサイド製)

穂高川橋梁

d) クーパー・シュナイダー設計の標準トラス桁

100ftプラット(1906年製)

高瀬川橋梁

200ftシュヴェードラー(1912年製)

第一姫川橋梁

200ft上路ボルチモア(1903年製)

立場川橋梁

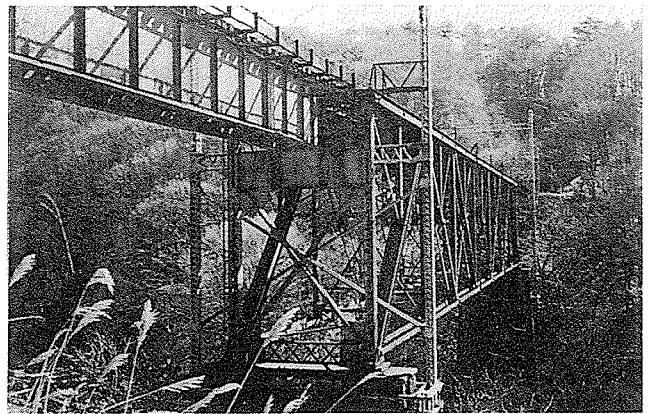


写真-12 立場川橋梁(廃線)(瀬川2000.2)

e) 鉄道院設計のトラス桁

100ft E40(1925年製)

野底川橋梁

200ft E40(1918年製)

犀川橋梁第12連

f) 鉄道省設計のトラス桁

93m 分格ワーレン(1935年製)

万古川橋梁

77.5m ワーレン(1950年製)

遠山川橋梁

<国有鉄道標準プレートガーダー>

g) 作錬式

第四千曲川橋梁

h) 作30年式

麻績川橋梁, 鮎川橋梁, 高森橋

i) 作35年式

第一宮川橋梁, 第二横川橋梁

j) 明治42年式

k) 大正9年式

犀川橋梁下り線

一方、上田交通千曲川橋梁1924のような、よくまとまったトラス橋もある。民営鉄道独自の大規模橋梁は、地方では例が少ない。



写真-13 上田交通千曲川橋梁(小西1999.12.)

3.3 森林鉄道の橋

木曾地方では、中央本線の開通を契機に、木曾川とその支流を利用した木材の流送から鉄道輸送への転換が図られた。御料林からの木材搬出のため、蒸気機関車を動力とする森林鉄道が建設された。そのため、帝室林野局発注の本格的橋梁を見ることができる。その代表例は木曾川に架かる2橋の曲弦プラットラスと、鉄道橋では最初のアーチである大鹿淵橋梁であり、3橋とも現存している（写真-14, 15, 16）。

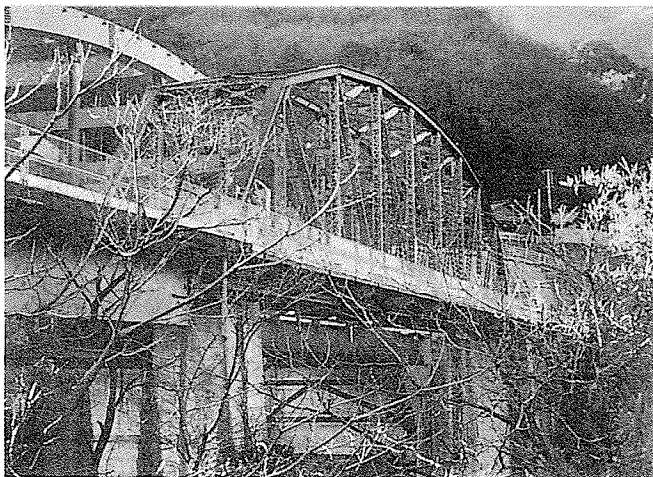


写真-14 (廃) 鬼淵橋 (道路橋に改装) (水口1998.12)

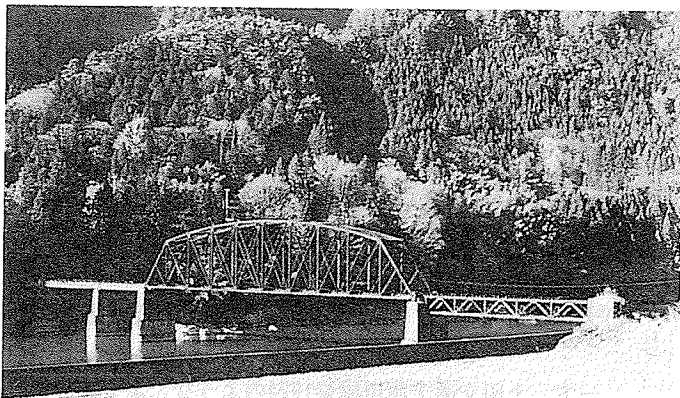


写真-13 (廃) 野尻森林鉄道木曾川橋梁 (水口1998.12)



写真-14 大鹿淵橋 道路橋に改装 (水口1998.12)

3.4 水路橋

まず、鉄道を越える跨線水路橋は明治時代に煉瓦アーチのものが多数建造されている。例えば県内の信越本線には6橋あったが、現存しない。中央本線に現存している蔵造川と久保洞の2橋は、中山道跨線道路橋（煉瓦アーチ）とともに貴重な遺産である。

発電所の送水管を渡すものとして、RC上路アーチの柿其水路橋1923と、鋼トラスのサイフォン橋1938（写真-15）がある。

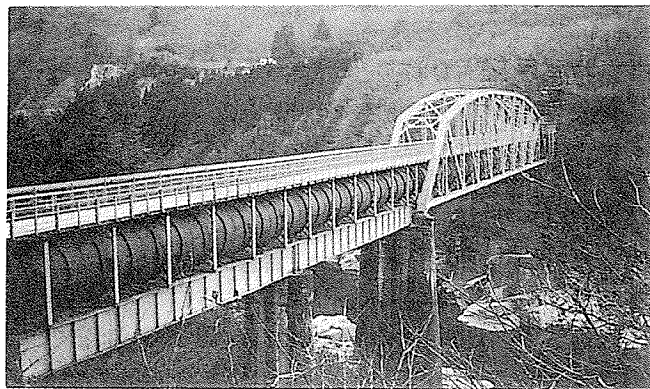


写真-15 寝覚発電所サイフォン橋 (水口1998.12)

用水路が川を渡る橋としては石造アーチの掛渡井（1926年）がある。この時期に石造アーチということに驚く。旧・深沢川水路橋（1927年）は現在は道路橋として使われているがもと西天竜用水路の橋で、ラーメン構造のモダンなものである。

3.5 石造・煉瓦造橋梁（カルバート）

明治時代に建設された鉄道・道路に、小河川・用水や道路を跨ぐ石造・煉瓦造橋梁（カルバート）が多用され、その一部を今日でも見ることができる。

4. まとめ

- (1) 鋼道路トラスは近年架け替えが多く、最近の数年で1920～30年代のものは多数が姿を消した。タイドアーチやランガー桁も同様の運命にある。
- (2) 道路用の鋼アーチは各種が架設されたが、峡谷部の上路アーチは各種形式がよく残っている。
- (3) RC上路アーチは、戦前における最大規模の坂戸橋をはじめとしてよく残っている。
- (4) RCローゼ桁は長野県が発祥の地でもあり、多数建造された。中島武技師の手になるオリジナル5橋と1950年以降に建造された多数の橋が現存している。後者には意匠的に簡略化されたものや小型のものも含まれるが、長野県を特徴づける橋梁群である。
- (5) 鉄道橋は、払下げや転用によって架設されたものが各種残っているお陰で、わが国の鉄道橋梁発達史の主要な流れをたどることができる。明治期製作・建造の橋は大多数が鉄道関係のものである。

(6) 上田交通千曲川橋梁は、地方私鉄オリジナルとして誇るべきものである。

(7) 木曾地方には帝室林野局が建設した森林鉄道網が発達した。その幹線には設計荷重こそ小さいもの普通鉄道に引けを取らない立派な橋梁が建設された。それらの内の最大級のものが廃橋ながら現存している。

(8) 水力発電所の水路あるいは用水路のための水路橋に特色あるものが現存している。

(9) 保存事例としては長野電鉄小布施駅構内の英国製トラス桁がある。また、もと小川森林鉄道の木曾川橋梁であった鬼淵橋は、新橋完成で廃橋となったが地元での保存運動が起こり、撤去を免れている。

謝辞 今回の調査の1/2は、岡山大学馬場俊介先生のデータに基づくものである。また長野県須坂建設事務所山口所長、長野県土木部、各建設事務所、JR東日本、関

西電力東海支社木曾電力所には資料提供・ご教示をいただいた。記して感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 馬場俊介 近代土木遺産調査報告書—愛知・岐阜・三重・静岡・長野—, 1994.2
- 2) 土木学会鋼構造委員会歴史的鋼橋調査賞委員会編「歴史的鋼橋集覧第一集」1997
- 3) 小西, 榊原, 山口「長野県における鉄筋コンクリートローゼ桁」, 土木史研究 第13号, 1993.6, p.341-8.
- 4) 内務省土木研究所「本邦道路橋輯覧」, 1926
- 5) 内務省土木研究所「本邦道路橋輯覧第四輯」, 1939
- 6) 長野営林局「小川森林鉄道台帳」
- 7) 中部産業遺産研究会「木曾・上松町の「鬼淵鉄橋」と産業遺産, 1997

付表 長野県の歴史的橋梁現況 一覧表

付表-1 石アーチ, 煉瓦アーチ

No.	橋名	路線名	河川名	所在地	開通年	橋長×幅員(m)	数×支間長	備考	技術	意匠	系譜
101	戸草用水懸	信越本線	戸草淵	信濃町	1887	W=14.6	1×1.5	石アーチ	○	○	◎
102	大石沢懸	国道18号	大石淵	東部町	1883		1×3.0	石アーチ	○	○	◎
103	□□用水懸	信越本線	用水	坂城町	明治		1×1.5	煉瓦アーチ	○	○	◎
104	龍洞院懸(架)	篠ノ井線	参道	更埴市	1900	W=21.18	1×3.0	煉瓦アーチ	○	○	◎
105	松葉拱渠	小海線	用水	佐久市	1915		1×1.8	煉瓦アーチ・石坑門	○	○	◎
106	蔵造川(隣)	水路	中央越	塩尻市	1906	26.5×2.3	5 6.1	煉瓦アーチ	◎	◎	◎
107	西福寺(架)	市道	中央越	塩尻市	1906		1×3.0	煉瓦アーチ	○	○	◎
108	中仙道(隣)	村道	中央越	楢川村	1909		1×5.1	煉瓦アーチ	◎	◎	◎
109	竹之沢(架)	水路	中央越	大桑村	1909		1×3.6	煉瓦アーチ・石坑門	○	○	◎
110	久保洞(跨)	水路	中央越	大桑村	1909	21.9	3 4.5	石・煉瓦アーチ	◎	◎	◎
111	掛渡井	矢原堰	万水川	豊科町	1926	9.60	2×4.4	石・煉瓦アーチ	◎	◎	◎
112	勘太郎橋	市道	清野川	長野市			1×--	石アーチ	○	○	◎

W:横断長

付表-2 鋼道路橋 <No. 欄 X印は撤去を示す>

No.	橋名	路線名	河川名	所在地	開通年	橋長×幅員(m)	径間数×支間長(m)	備考	技術	意匠	系譜
鋼桁橋											
201	宮川橋	国道 152	宮川	茅野市	1925	21.8×8.0	1×	下路			
202	梓橋	県道	梓川	榑・豊阿	1931	269.7×5.5	11×	突桁式	○		○
203	唐木沢橋	町道	横川川	辰野町	1932	×	3×	I桁			
204	茅野(隣)	歩道	中央越	茅野市	1933	20.8×1.5	2× 9.1	ラチス桁	◎	◎	◎
205	四ッ屋(隣)	国道18	ひの懸	坂城町	1938	18.2×	1×18.2				
鋼トラス											
211	村山橋	国道	千曲川	榑・豊阿	1926	814.2×5.5	7×50.3	道路・鉄道併用	◎		◎
X212	勢沢橋	県道	千曲川	佐久市	1927	164.0×5.5	4×40.2	ポニーワーレン 1999撤去			
213	中津橋	県道	千曲川	浅科村	1932	129.9×6.0	38.4+53.2+38.4	上路突桁式3径間1連	○	○	○
214	釜口橋	県道	天竜川	岡谷市	1932	81.9×5.5	1×51.8	ボーストリング		○	○
215	佐久橋	県道	千曲川	佐久市	1933	260.3×5.5	1×56.0	曲弦ワーレン+RC桁		○	○
216	子安橋	県道	梓川	高山村	1933	36.7×5.5	1×36.0	上路曲弦プラット	◎	○	○
217	北国街道(隣)	旧国道	信越越	信濃町	1933	×	1×	ボーストリング		○	
218	天竜川橋	国道 418	天竜川	天竜村	1955	232.4×4.5	3×60.0	曲弦ワーレン			
219	赤坂橋	県道	千曲川	長野市	1956	202.0×5.5	3×42	曲弦ワーレン			
220	宮が瀬橋	県道	天竜川	松川町	1958	104.1×5.5	2×	直弦ワーレン垂直材なし			
221	清水橋	国道 418	遠山川	天竜村	1958	75.5×5.0	2×	ポニーワーレン			
222	三根橋	読書PS	木曾川	南木曾町	1959	×	2×	直弦ワーレン垂直材あり			
223	万年橋	県道	天竜川	松川町	1960	99.6×5.5	2×	直弦ワーレン垂直材なし			
224	柿其橋	町道	柿其川	南木曾町	1957		1×	上路ワーレン垂直材あり			

<No. 欄 x印は撤去を示す>

No.	橋名	路線名	河川名	所在地	開通年	橋長×幅員(m)	径間数×支間長(m)	備考	技術	意匠	系譜
鋼アーチ											
231	伊那川橋	県道	伊那川	大桑村	1932	48.0×5.5	1×48.0	solid rib, deck	○	○	
232	天竜橋	県道	天竜川	飯田市	1935	65.2×5.5	1×64.4	braced rib tied	◎	◎	○
233	国界橋	旧国道	蒲原沢	小谷村	1936	48.2×5.5	6.8+31+6.8	spandrel braced balanced	◎	○	○
234	稲核橋	旧国道	梓川	安曇村	1936	48.0×5.0	1×48.0	spandrel braced	◎	○	○
235	中央橋	国道	千曲川	飯山市	1956	365.7×5.5	6×	ランガー桁	○	○	
236	高井橋	県道	松川	高山村	1958	75.5×5.5	1×	spandrel braced	○	○	
237	常盤橋	県道	玉滝川	三岳村	1958	59.4×5.0	1×	solid rib 中路	○	○	
238	棧橋	町道	木曾川	上松町	1959	×	1×	solid rib 中路		○	
吊橋											
241	対鶴橋	賤母PS	木曾川	山形・飯岡	1919	111.2×	(1) 90.96			○	◎
242	桃介橋	読書PS	木曾川	南木曾町	1922	247.0×	(4) 104.4	重要文化財	◎	○	◎
243	天女橋	町道	三峰川	高遠町	1962		3				
244	天竜橋	県道	天竜川	天龍村	1968	117.0×2.0	1	歩道			
x245	宮本橋	県道	高瀬川	大町市	19--			1994撤去	-	-	-

付表-3 道路橋 RC桁橋

No.	橋名	路線名	河川名	所在地	開通年	橋長×幅員(m)	径間 最大支間長	備考	技術	意匠	系譜
RC桁橋											
301	乳房橋	県道	穂高川	穂高町	1934	77.4×5.5	7			○	
302	天竜橋		天竜川	麒麟伊勢	1934	94 ×	7		○	○	
303	鼎橋		松川	飯田市	1934	50 ×	4	高欄親柱のデザイン	○	◎	
304	鹿塩橋		鹿塩川	大鹿村	1934	53.6×	4				
305	鼻顔橋	県道	湯川	佐久市	1935	48.0×	3	親柱灯籠		◎	○
306	永代橋	国道153	松川	飯田市	1936	65.2×	5	1996拡幅			
RC突桁式											
311	大正橋	県道	千曲川	戸倉町	1931	353.5×5.5	18 20.0				
311	中之橋	県道	阿智川	阿智村	1932	48.0×	3 26.0		○	○	○
312	伊那大橋	県道	天竜川	伊那市	1933	86.5×	5	高欄ガードレール化	○	◎	○
313	上川橋	国道	上川	茅野市	1935	75.6×6.6	5 16.0	輯覧四 オベリスク風親柱	○	◎	○
314	殿島橋	県道	天竜川	伊那市	1936	214.2×6.3	11		○	○	○
315	東橋	国道148	姫川	小谷村	1937	74.1×	3 28.0	当時の最大級スパン	◎		○
316	弁財天橋	国道152	三峰川	高遠町	1939	89.6×6.6	4		○	○	
317	大王橋	県道	中房川	穂高町	1955	53.3×5.5					
318	男橋	県道	千曲川	川上村	1958	88.1×6.0				○	
RC連続桁											
321	望月橋	県道	鹿曲川	望月町	1932	35.0×8.0	3 12.0	オベリスク風親柱	○	◎	○
322	横川川橋	国道20	横川川	岡谷市	1932	32 ×7.3	3		○	○	○
323	上之橋		小野川	辰野町	1950		3	親柱	○	◎	○
RCラーメン											
331	五加橋	県道	産川	上田市	1927	22.5	3	高い親柱		○	○
332	天白橋	市道	天竜川	岡谷市	1928	35	4	高欄			
333	穂影橋	県道		安曇村	1933	23.7×4.7			-	-	-

付表-4 道路橋 RCアーチ <No. 欄 x印は撤去を示す>

No.	橋名	路線名	河川名	所在地	開通年	橋長×幅員(m)	径間数×支間長(m)	備考	技術	意匠	系譜
RC上路アーチ											
401	橋	国道 406	市道	長野市	1926	×	1×				
402	川瀬橋	国道 406		須坂市	1927	7.3×	1×				
403	山清路橋	県道	犀川	生坂村	1931	38.0×5.5	1×38.0	輯覧四	○	◎	◎
404	高府橋	県道	土尻川	小川村	1933	21.0×	1×				
405	久米路橋	県道	犀川	信州新町	1933	45.4×5.5	1×44.0	輯覧四	○	○	◎
406	坂戸橋	県道	天竜川	中川村	1933	70.0×5.5	1×70.0	輯覧四	◎	◎	◎
407	管橋	廃道	木曾川	木祖村	1933	18.9×	1×	充腹橋門アーチ 廃止	○	○	○
408	松井川橋	県道		小諸市	1935	5.2×	1×				
409	万歳橋	旧国道	阿智川	飯田市	1935	31.2×5.5	1×31.0	輯覧四			
410	片平橋	旧国道19	親洲	檜川村	1935	26.0×5.5	1×26.0	輯覧四	○	◎	○
411	裾花橋	国道 406	裾花川	長野市	1936	40.4×5.5	1×40.0	輯覧四	○	○	○
412	市の瀬橋	県道	松川	飯田市	1938	42.8×4.5	1×		○	○	○
413	吾妻橋	旧国道19	蘭川	南木曾町	1953	×	1×		○	○	○
414	谷川橋	市道		飯田市	1954		1×		○	○	○
415	樋沢橋	県道	樋沢川	高山村	1956	47.5×6.5	1×				
416	渡瀬橋	町道	蘭川	南木曾町	1956	×	1×				
417	信濃坂橋	県道	穂川	穂高町	1957	27.4×4.5	1×		○		
418	待居橋	市道	米子川	須坂市	1957	×	1×				
419	猿橋	県道	西野川	三岳村	1958	31.0×4.0	1×				
420	板橋川橋	旧国道	板橋川	南牧村	1959	×	1×		○	○	○
421	大門川橋	旧国道	大門川	南牧村	1961	×	1×		○	○	○
RC下路アーチ桁 (特記のないものはローゼ桁)											
x431	橋原橋	町道	天竜川	岡谷市	1934	56.3×4.2	1×25	1983撤去 突桁式ランガー	-	-	-
432	大手橋	町道	木曾川	樽福島町	1936	34.3×5.5	1×34.0		◎	○	◎
433	姫川橋	旧国道		小谷村	1937	92.3×5.5	3×30.0		◎	○	◎
434	親沢橋	村道	親沢	小谷村	1937	28.8×5.5	1×28.0		◎	◎	◎
435	昭和橋	町道	千曲川	坂城町	1937	×	3×41.4		◎	◎	◎
436	栄橋	県道	千曲川	佐久町	1938	465.4×4.5	6×38.4	増連十転用鋼鉄桁			
x437	埴橋	県道	千曲川	埴・北嶺	1939	86.6×6.0	1×45.0	突桁式 最大支間	◎	◎	◎
x438	慶徳橋	国道152	依田川	丸子町	1939	79.0×6.0	1×38.4	1972撤去	-	-	-
439	月之島橋	国道 418	遠山川	南信濃村	1952	29.5×5.5	1×28.5	1992撤去	-	-	-
440	高瀬橋	県道	高瀬川	池田町	1952	51.0×4.5	2×25.5	タイドアーチ	○	○	○
441	水神橋	市道	天竜川	伊那市	1953	207.5×5.5	6×31.2	新橋工事中	○	○	○
442	中小沢橋	市道	小沢川	伊那市	1954	101.0×4.0	1×32.8				
443	箕輪橋	町道	天竜川	箕輪町	1954	18.5×4.6	1×18.0				
444	田沢橋	歩道	梓川	豊科町	1954	98.6×5.0	3×32.0				
445	臼田橋	県道	千曲川	臼田町	1955	361.4×5.0	8×29.6	現在は歩道橋			
446	広戸橋	県道	湯川	御代田町	1955	141.0×6.0	4×34.4	新橋工事中	○	○	○
447	広畔橋	町道	木曾川	樽福島町	1956	32.0×4.5	1×31.2		○	○	○
448	上島橋	村道	上村川	南信濃村	1956	37.7×5.4	1×36.8		○	○	○
449	観音橋	県道	高瀬川	大町市	1956	35.2×5.5	1×34.4		○	○	○
450	尾又橋	町道	蘭川	南木曾町	1957	224.4×5.5	7×32.0				
451	小渋橋	国道152	小渋川	大鹿村	1957	28.0×3.0	1×27.2	幅員小			
x452	彦橋	県道	梓川	松本市	1958	105.8×5.2	3×34.4		○	○	○
453	本谷橋	町道	蘭川	南木曾町	1959	230.0×6.0	7×32.0	199-撤去	-	-	-
454	畔田橋	県道	鹿曲川	北御牧村	1959	46.0×5.5	1×34.4				
455	面替橋	町道	湯川	御代田町	1959	46.0×5.5	1×31.2		○	○	○
456	北垣外橋	県道	山室川	高遠町	1960	32.0×4.5	1×31.2				
457	月畑橋	国道418	畑洲	天竜村	1960	18.5×4.5	1×18.0	小規模・ポニー			
458	長瀬橋	県道	北野川	栄村	1960	36.8×4.0	2×18.0	1998.11 新橋完成			
459	常盤橋	県道	穂高川	穂高町	1961	35.2×4.5	1×34.4				
460	中道橋	市道	米子川	須坂市	1961	98.6×6.0	3×32.0				
461	松木平橋	市道	新宮川	駒ヶ根市	1962	32.2×4.5	1×31.2				
462	明神橋	市道	天竜川	伊那市	1962	28.0×4.5	1×27.2				
463	和知野川橋	県道	穂洲	天竜村	1963	110.0×3.7	1×36.0				
464	藤の木橋	村道	加剱	喬木村	1964	35.3×3.6	1×34.4				
x465	地蔵橋	県道	関川	信濃町	1968	28.3×4.5	1×27.2	199-撤去 下弦材はPC	-	-	-
466	富島橋	町道	帯無川	箕輪町	1969	35.0×7.0	1×34.0				
					1969	24.6×4.5	1×24.0				

付表-5 鉄道橋

No.	橋名	路線名	河川名	所在地	開通年	橋長×幅員(m)	径間	最大支間長	備考	技術	意匠	系譜
オリジナル鉄道橋												
501	麻績川橋梁	篠ノ井線	麻績川	麻績村	1900	15.2	1	15.9	作30年式 製作Lecoq 1898	○		○
502	立場川橋梁	中央本線	立場川	富士見町	1903	339.0	1	62.4	廃止現存 米国製	◎		◎
503	第一宮川線	中央本線	宮川	茅野市	1905	24.3	1	25.4	作35年式	○		○
504	第二横川線	中央本線	横川	辰野町	1906		5	9.65	作35年式	○		○
505	千曲川橋梁	上田交通	千曲川	上田市	1924	224.2	5	43.89	独自の設計	◎	○	◎
506	村山橋	長野電鉄	千曲川	郷市・郷市	1926	813.3	7	50.29	道路鉄道併用(再掲)	◎		◎
507	天竜川橋梁	飯田線	天竜川	飯田市	1932	123.0	2	31.3	2径間連続トラスに改造	◎		
508	万古川橋梁	飯田線	万古川	泰阜村	1936	107	1	93.0		○		
509	遠山川橋梁	飯田線	遠山川	天竜村	1951	103.8	1	77.5		○		
510	犀川橋梁	信越本線	犀川	長野市	1957	485	3	63.35	3径間連続トラス上下線	◎		○
転用橋												
511	靱千曲川線	小海線	千曲川	南牧村	1880s	107	6	12.9	作錬式ほか補強	○		○
512	雨川橋梁	小海線	雨川	白田町	c1897	12.1	1	12.66	作30年式40ft並列補強	◎		◎
513	穂高川橋梁	大糸線	穂高川	穂高町	1896	191.1	1	62.7	英国製 阿武隈川橋梁より	◎		◎
514	鮎川橋梁	長野電鉄	鮎川	須坂市	1897	36	1	24.0	作30年式改造	◎		◎
515	高瀬川橋梁	大糸線	高瀬川	大町市	1906	289.2	8	31.4	英国製 遠賀川橋梁より	◎		◎
516	第一姫川線	大糸線	姫川	白馬村	1912	108.0	1	62.4	米国製 第二最上川より	◎		◎
517	犀川橋梁	信越本線	犀川	長野市	1918				曲弦プラットトラス	○		○
518	野底川橋梁	飯田線	野底川	飯田市	1925	28.8	1	29.7	国産 千曲川橋梁より	○		○
道路橋に転用												
521	大石橋	上田市道	千曲川	土師丸町	c1885 c1893	190.6	4	30.2	英製トラス・丸子鉄道建設	◎	○	◎
522	高森橋	富士見町		富士見町	1897	25	2	31.8	ドイツ製トラス	○	○	◎
	保存展示						1	25.4	作30年式	○		◎
531	松川橋梁	長野電鉄		小布施町	1885		1	30.2	英国製トラス	◎	○	◎
森林鉄道												
541	鬼淵橋(廃)	町道	木曾川	上松町	1914	94.6	1	54.9	小川織造 曲弦プラット	◎	○	◎
543	大鹿淵橋	町道	王滝川	王滝村	1923		1	39.3	王滝織造 鋼アーチ	◎	○	◎
542	小田野橋(廃)	林道	小川	上松町	1914	82.2	1	36.6	小川織造 プラットトラス	◎	○	◎
544	木曾川線(廃)	野尻織造	木曾川	大桑村	1924	134.6	1	60.96	曲弦プラット+上路アーチ	◎	◎	◎
545	第一横川線(廃)	阿寺織造	阿寺川	大桑村	1925	36.3	1	27.4	上路ワーレントラス	○		○

付表-6 水路橋

No.	橋名	路線名	河川名	所在地	開通年	橋長×幅員(m)	径間	最大支間長	備考	技術	意匠	系譜
#106	蔵造川(廃)	水路	映橋	塩尻市	1906	26.5×2.3	5	6.1	煉瓦アーチ	◎	○	◎
#110	久保洞(廃)	水路	映橋	南木曾町	1909	21.9	3	4.5	石・煉瓦アーチ	◎	◎	◎
603	柿其水路橋	読書PS	柿其川	南木曾町	1923	142.5	2	24.7	RC上路アーチ	◎	◎	◎
#111	掛渡井	矢原堰	万水川	豊科町	1926	9.6	2	4.40	石・煉瓦アーチ2径間	◎	◎	◎
605	田・深沢川橋	環路	深沢川	箕輪町	1927	143	11		RCラーメン	○		◎
606	サイフォン橋	読書PS	木曾川	樽福島町	1938	105.0×3.5	1	65.0	曲弦プラットトラス	○	○	◎

印は付表-1からの再掲(masonry arch)