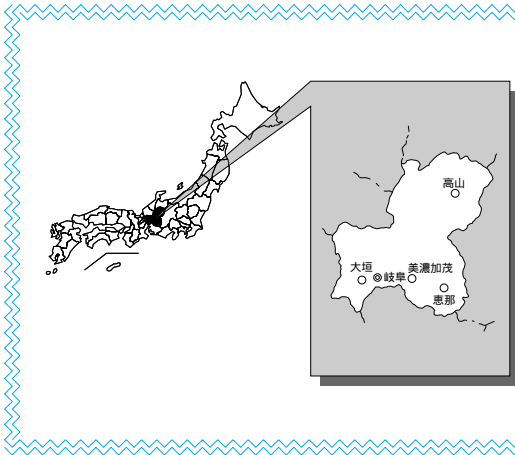


# 土木紀行

## 歴史的土木構造物 「長良大橋」の 保全について 岐阜県岐阜市・大垣市



### はじめに

現在、岐阜県が管理する主要地方道岐阜垂井線（岐阜市茶屋新田～大垣市墨俣町墨俣）の長良大橋は、1933（昭和8）年建設当時、岐阜市と大垣市を結ぶ鉄道との供用橋として計画し建設されました。

本橋は、長良川を渡河する曲弦ワーレントラス橋で、リベットを多用した構造が重厚かつ力強い景観であり、鉄道を走らせる予定であった橋の南側（下流）と北側（上流）では、桁構造が異なっています。

建設は、当時の世界恐慌を受けた国内不況に対する失業救済対策事業としても行われていたなど、歴史的な背景もあります。



写真 1 長良大橋の概況



写真 2 桁下の状況（下流（右）側の桁高が高い）



図 1 長良大橋の位置図

### 世界恐慌に始まった橋の建設

1929（昭和4）年10月、米国ニューヨークのウォール街の株価が大暴落し、これに端を発した世界の大恐慌はわが国にも波及し、企業の倒産・休業、賃金不払等が続出し、農民も農産物価格の暴

落、兼業副業の喪失など大きな打撃を被りました。

この経済不況により全国的に失業者が続出し、1930（昭和5）年の初めにはその状態はさらに深刻化したため、政府はこの対策として失業救済対策事業に対し起債の許可および国庫補助の方策を講じました。

岐阜県でも、東濃地域の窯業地帯を始め、岐阜市、大垣市を中心に県下一円で失業者が5,121人を数え、その中でも、救済を必要とする日傭労働者は当時の推定で3,200人に上り、このまま放置すれば社会問題化する恐れがありました。

そのため、本県ではこの救済策として、岐阜市、大垣市間の国道改築計画を樹立し、1930（昭和5）年から1932（昭和7）年に至る3カ年の継続事業として、1930（昭和5）年10月臨時県議会の議決を経て、国庫補助申請ならびに施行認可を受け、直ちに「<sup>ぎけい</sup>岐垣国道改築工事」に着手しました。

## ぎけい 岐垣国道改築工事と長良大橋

本事業は失業救済であるとともに、事業箇所選定に当たっては、道路政策の見地に基づき交通上最も重要な地域を選定しました。

計画は、当時の岐阜市本荘、加納立会を起点として南へ900m、岐阜市三里六条から西南へ6,765m、稲葉郡日置村茶屋新田より西に向かい、長良大橋（橋長385m）により長良川を渡り、安八郡

墨俣町市街地南端を通過し結村役場および同小学校に至る2,316m、揖斐大橋（橋長385m）により揖斐川を渡り、安八郡三城村の中央を貫き終点の大垣市藤江町に至る2,908mの全長13km以上の大計画でした。

本事業の執行に関しては、起工の本旨に基づき大部分が本県自らの直営で施行する方式を採用しましたが、長良・揖斐の両大橋および犀川を渡る墨俣橋（橋長115m）架設工事は、特殊技術が必要とされたことから請負施工として工事が進められました。

当時、本県自らの直営施行に当たっては、政府の失業対策もあり可能な限り人力による施工方式が採られ、大型機械は使用せず、コンクリート練り、基礎杭打等は全て人力で行いました。

特殊技術、機械を必要とする橋梁工事は請負工事でしたが、毎日の労務者の使用数の報告が義務付けられたほか、当時、直営工事の労務賃金の支払いは県による日払方式が採用され、請負工事も直営同様に取り扱いがなされるなど、労働者の就労に留意された結果、トラブルもなく日々工事が進められ、募集就労した労働者の延数は84万人余に達し、所期の目的は達成されました。

## 長良大橋の竣工

岐垣国道は、1930（昭和5）年からの3カ年継続事業として着工しましたが、予定より遅延し4年4カ月を経て1935（昭和10）年3月に竣工しました。

このうち、長良大橋は1933（昭和8）年に竣工し、架橋当時の諸元は以下のとおりですが、建設当時計画されていた養老電気鉄道の複線鉄道敷設置は、その後も行われず現在まで道路橋として利用されています。

- ・ 位置：旧稲葉郡日置江村大字茶屋新田  
～安八郡墨俣中尾大字墨俣立会  
長良川
- ・ 橋種：曲弦ワーレントラス橋
- ・ 橋長：384.7m

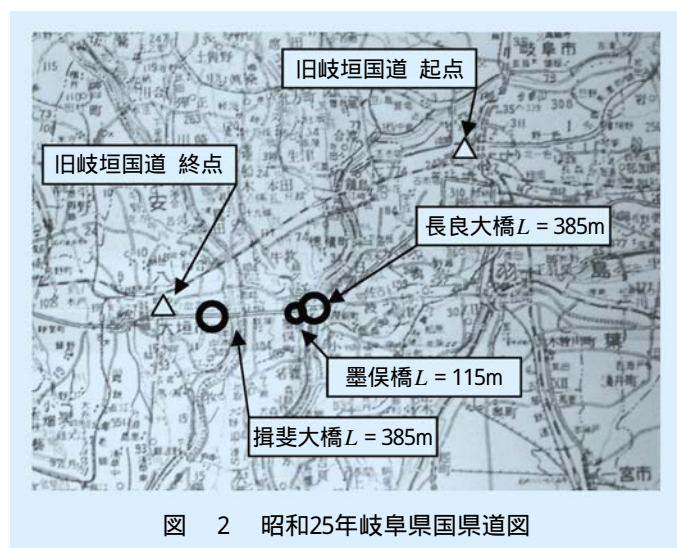


図 2 昭和25年岐阜県国道図

- ・有効幅員：公道7.4m，鉄道敷7.415m
- ・下部構造：橋台 扶壁式逆T型鉄筋コンクリート造
- ・橋脚：鉄筋コンクリート橋脚（基礎形式：鉄筋コンクリート井筒式）

表 1 長良大橋：主な補修履歴等の概要（点検を除く）

- ・1933（昭和8）年：竣工
- ・1969（昭和44）年：完全舗装（道路専用橋）化
- ・1997（平成9）年：塗装補修工事
- ・2004（平成16）年：橋脚補修工事
- ・2007（平成19）～2008（平成20）年：耐震補強工事
- ・2010（平成22）年：塗装補修工事

## 橋梁の保全と今後の取り組み

県では、通行の安全性を確保し事故や災害のリスクを低減させ、あわせて中長期的な維持管理コストを抑制するため、計画的かつ予防保全的な維持管理を推進することを目的とした、「岐阜県橋梁長寿命化修繕計画」を2009（平成21）年5月に策定しています。

同計画では、2009（平成21）年度から2018（平成30）年度を計画期間としており、これまでの「壊れたら直す」から「損傷が小さいうちに計画的に直す」予防保全に転換するとともに、今ある橋梁を、できる限り少ない費用で長持ちさせることを目的としています。

長良大橋も架橋から80年が経過し高齢化が進んでいます。同計画に基づく点検や補修を計画的に進めているほか、地震被害を防止するための耐震対策も施しており、引き続き同計画に基づく対策を推進することとしています。

## 歴史的価値と今後の取り組み

県内には、長良大橋のように歴史的価値の高い橋梁は、ほかにも揖斐大橋、木曾川橋の計3橋があり、これらの橋梁は歴史的橋梁点検として、独



写真 3 墨俣城跡に建つ歴史資料館

自の点検項目を設けており、異常等を確認した場合には、学識経験者の意見を聴取する等の措置を講じるなどしています。

長良大橋は、本県では「ぎふ歴史的土木構造物」として位置付けているほか、大垣市景観遺産（2011年度）、土木学会選奨土木遺産（2012年度）にも選奨等されており、今後も適正な維持管理に努め、後世に伝承すべき構造物・景観として多くの方に愛されることを期待しています。

おわりに、今回取り上げた長良大橋は、戦国武将豊臣秀吉が築城した一夜城として有名な墨俣城跡（大垣市墨俣町）の下流至近に位置しています。

また、長良大橋が架かる長良川の上流の岐阜市では、「ぎふ長良川鶺鴒」が開催されるほか、岐阜城のある金華山周辺には多くの歴史にまつわる観光施設等があるほか、西は松尾芭蕉の「奥の細道」むすびの地として有名な大垣市があり、同市も同様に多くの観光施設等があります。

この地を訪れた際には、長良大橋とともに、歴史を感じていただければ幸いです。

### 【お問い合わせ先】

岐阜県県土整備部道路維持課

<http://www.pref.gifu.lg.jp/soshiki/kendo-seibi/doro-iji/>

### 【参考文献】

岐阜県道路史編集 岐阜県土木部（1992年）