

令和4年度新潟市文書館企画展 「萬代橋三代のあゆみ」

■はじめに

初代の萬代橋は、明治19（1886）年11月に完成しました。その当時、信濃川の川幅は現在よりも広く、全長430間（約782m）の橋でした。広大な信濃川に架かる萬代橋の姿は、以後、新潟を象徴する風景になりました。

その後、2度の架け替えが行われ、現在の6連アーチの萬代橋は昭和4（1929）年に開通しました。信濃川両岸の埋め立てにより、橋の長さは307mとなり、アーチは当時国内最大の大きさでした。

萬代橋は新潟市の東西をつなぐ橋として、交通の動脈の役割を果たしてきました。また、昭和39（1964）年の新潟地震にも耐えたその姿は、市民の心のよりどころにもなり、平成16（2004）年には重要文化財に指定されました。

今回の企画展では、萬代橋に関する文書館所蔵資料を紹介します。新潟市のシンボルでもある萬代橋のあゆみを振り返ってみましょう。



昭和40～50年代頃 新潟市の東西をつなぐ萬代橋（当館所蔵）

空から見た新潟市街地の様子。写真手前には4代目新潟市役所庁舎（昭和33年竣工）、榎谷小路を挟んで小林百貨店が見える。萬代橋を渡った先には新潟駅がある。

初代萬代橋 ①

完成年月日：明治19（1886）年11月4日
全長：約782m
幅：約7.3m
工事費：約30,644円
設計者：古市公威、岡胤信

■萬代橋架橋以前

新潟市の中心を流れる信濃川。萬代橋ができる以前は付近の川幅が700m以上もあり、信濃川下流域にはひとつも橋がありませんでした。新潟町と沼垂町間の人やモノの往来は、渡し舟が中心でした。しかし、渡し舟は季節や天候によって欠航・転覆事故が多く、信濃川に橋を架けることは両町の人々の悲願でした。

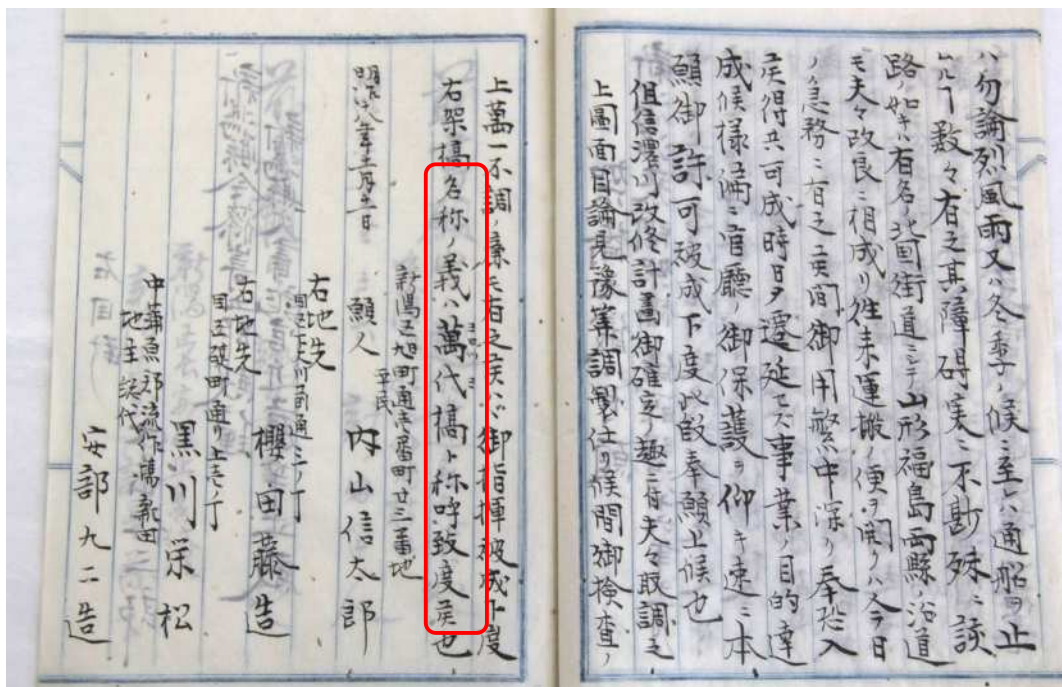
■萬代橋架橋の決定

新潟・沼垂間に橋を架ける計画は度々出されていましたが、国が信濃川整備のための調査を行っていたため、新潟県は許可を出しませんでした。

そのような中、架橋を実現したのは、新潟日日新聞社社長の内山信太郎でした。内山は明治16（1883）年と18（1885）年に出願し、新潟県から架橋を認められました。内山は資金調達に駆け回り、最終的には第四国立銀行頭取を勤めていた八木朋直が萬代橋架橋の出資を後援することになりました。



八木朋直（当館所蔵）



明治18年 内山信太郎の信濃川架橋の願（当館所蔵）

「名称の義は、萬代橋（よろづよばし）と稱呼いたしたく候」と、橋名が記されている。

初代萬代橋 ②

■初代萬代橋完成

架橋工事は、明治19（1886）年3月に始まりました。工事は順調に進み、10月初めに橋の本体が出来上がり、下旬には西詰側の取付道路が完成しました。11月4日に竣工式が挙行され、式を見ようとして数万人の群衆が集まりました。完成した萬代橋は日本一長い木橋となりました。しかし、萬代橋の架橋費は内山の予算を大きく上回ったため、翌年には内山と八木の共同経営に、そして明治22（1889）年には八木ひとりでの経営となりました。



西詰側からみた竣工式（当館所蔵）
中央の建物は橋番人小屋

■有料橋から無料化へ

当時、萬代橋は私有の有料橋でした。通行には1人1銭の橋銭が必要でした（架橋工事の人夫の賃金が1日14銭）が、橋を利用する人は予想より少数で、修繕費もかさみ、経営状態は苦しいものでした。

萬代橋の利用者が急増したのは、北越鉄道（後の信越線）沼垂駅が開業した明治30（1897）年からでした。鉄道で沼垂駅に発着する旅客と貨物が、橋の交通を活発にしたのです。そのため、明治33（1900）年、新潟県は萬代橋を買収して通行を無料にしました。さらに明治37（1904）年に新潟駅（現在の弁天公園付近）が開業したことで、萬代橋は通勤や通学、買い物など日常生活にも欠かせない橋になっていきました。



（右）五姓田芳柳筆「新潟萬代橋」図（新潟市歴史博物館所蔵、市指定文化財）と、（左）そのもとになった写真（当館所蔵）

二代目萬代橋 ①

完成年月日	: 明治42 (1909) 年12月
全長	: 約782m
幅	: 約7.9m
工事費	: 約126,000円
設計者	: 県内務部土木課

■二代目萬代橋の架橋

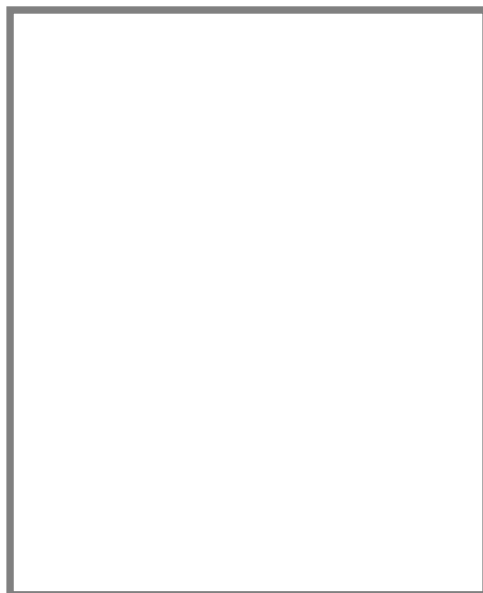
初代萬代橋の老朽化に伴い、明治40 (1907) 年に県は通常県会で萬代橋架け替えの提案をしました。大工事であること、交通量が多いことから、明治41年から2か年計画で行われることになりました。

工事の認可が下り、着工を待つ明治41 (1908) 年3月8日、市内中心部1,198戸が全焼した大火により、萬代橋の半分以上 (約480m) が焼失しました。

その後、仮萬代橋が架橋された6月30日まで人々は復活した渡し舟で行き来することとなりました。

二代目萬代橋の工事が始まったのは8月5日でした。二代目は、初代の水面下の橋脚 (地杭) を利用して、上部を造り換える設計でした。橋の長さ約782m、幅は初代よりも0.6m広い7.9mでした。翌年6月5日に下流側が、12月23日に上流側が竣工し、二代目萬代橋が完成しました。八角形の親柱、欄干のデザインなどは初代とそっくりでした。

萬代橋の焼失によって、新潟市民・沼垂町民はそのありがたさを実感することになりました。



仮萬代橋西詰 (新潟市歴史博物館所蔵)



仮萬代橋 (当館所蔵)

大半部分が、普通の木橋に比べて架橋費が安い吊り橋であった



大正13年頃の東詰側から見た萬代橋 (当館所蔵)

対岸右端には報時塔 (現大円寺公園) が見える

二代目萬代橋 ②

■交通網の要としての役割

明治43(1910)年4月に実施された萬代橋の交通量調査では、21日正午から翌22日正午の間で、歩行者が5,172人、人力車・荷車が2,289台でした。大正に入ると自転車や自動車が普及し、萬代橋を通行するようになりました。自動車が通ると「バタン、バタン」と敷板が跳ねて鳴るため、「バタン橋」のあだ名が付けられたほどでした。自動車の通行や増加する交通量により、二代目萬代橋は次第に消耗していきました。



自動車が通行するようになった萬代橋（新潟市歴史博物館所蔵）

萬代橋の交通量（明治43年は24時間の交通量、大正14年と昭和2年は12時間の交通量）

年月	人	自転車	荷車	牛馬車	人力車	自動車
明治43年4月	5,172	—	(2,289)		—	—
大正14年6月	5,882	3,378	928	619	1,381	252
昭和2年6月	5,689	4,033	866	446	751	754

『新潟歴史双書9 萬代橋と新潟』より転載

■二代目から三代目へ

大正9(1920)年に施行された「道路法」によって、萬代橋は国道10号の橋梁になりました。このころになると新しい萬代橋が必要となったため、昭和2(1927)年に三代目の工事が始まりました。

三代目の姿が見えてくると二代目を惜しむ声が聞かれるようになりました。そして昭和4(1929)年8月に三代目萬代橋の竣工式が挙行され、二代目は同年12月ころ解体されました。



建設中の三代目萬代橋（左）と二代目萬代橋（当館所蔵）

三代目萬代橋 ①

完成年月日	: 昭和4 (1929) 年8月23日
全長	: 約307m→新潟地震後は約306.9m
幅	: 約22m
工事費	: 約240万円
設計者	: 福田武雄

■ 6連アーチの橋

三代目萬代橋は、信濃川の改修による川幅減少を期に長さを短縮し、増加する交通量と自動車の通行に耐えられる永久橋として架けられました。材質は、架橋地点の地質と新潟の気候の特徴から、鉄橋より強固で維持が容易な鉄筋コンクリート製、デザインは関東大震災でも被害が少なかったアーチ橋が採用されました。



工事中の三代目萬代橋 (当館所蔵)
特徴的なアーチ部分が形作られている



開通後の萬代橋の様子 (当館所蔵)
多くの歩行者や自動車が往来している

設計を担当した福田武雄は、アーチの長さを中央から少しずつ縮めることで6連アーチのデザインを実現しました。橋の幅も22mと広くなり、車両も歩行者も円滑に通行できるようになりました。また、歩道下にはガス管や水道管が埋設され、ライフラインの面でも東西新潟を強く結びました。

■ 戦争と萬代橋

戦争が激化すると、多くの出征兵士や兵士を見送る行列が、新潟港へ向かうために萬代橋を渡りました。また、金属供出のため、橋の街灯や橋側灯、欄干の鉄管なども供出されました。終戦間近の昭和20 (1945) 年8月、原子爆弾の投下の恐れから新潟市民に避難命令が出されると、郊外へ通じる道路は避難する人々であふれ、萬代橋も例外ではありませんでした。



鉄管の欄が抜かれた萬代橋 (当館所蔵)
昭和30年の新潟大火時の写真 (部分)

三代目萬代橋 ②

■強い萬代橋



新潟地震後の萬代橋東詰の様子（当館所蔵）
避難する人々が見える

昭和39（1964）年6月16日、新潟市内をマグニチュード7.5の地震が襲いました。建物の沈下や傾斜などに加え、完成したばかりの昭和大橋は橋桁が落下し、通行不能となりました。その一方で萬代橋は、両橋詰に損壊を受けましたが、アーチ部分はほとんど被害がなく、応急復旧することで車両の通行が可能となりました。

地震の翌日から復旧救援の連絡路となり、その強さが改めて証明されました。

■重要文化財への指定 ～新潟市のシンボル～

萬代橋の特徴的なアーチ部分は、建設当時鉄筋コンクリートの構造物としては日本最大で、大規模な建造物建設における当時の技術的達成度を示す貴重な遺構とされています。また、橋梁デザイン史上においても価値が高く、これらの理由から平成16（2004）年、三代目萬代橋は重要文化財に指定されました。

三代目萬代橋は、架橋から90年以上経った現在も市内の交通を支え、新潟市のシンボルとして広く市民に親しまれています。



平成25年の萬代橋 計5つもの一般国道が走り、市内の交通を支えている

写真で見る萬代橋三代①

初代萬代橋

※特に断りのないものは、当館の所蔵資料です。



萬代橋を見上げる※

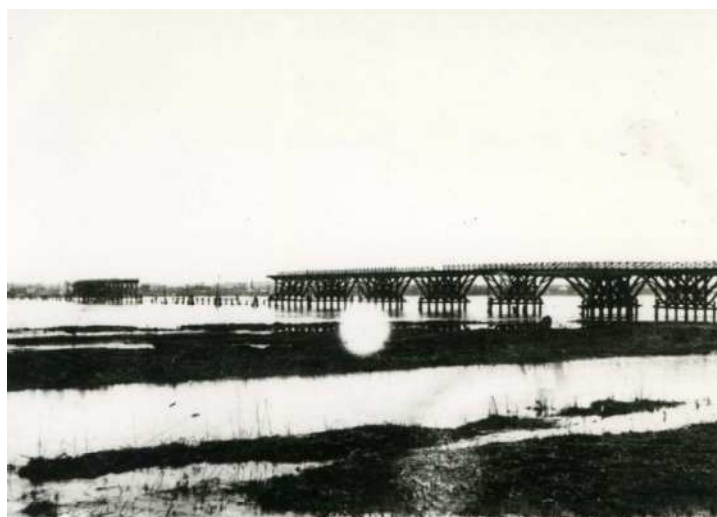
橋のつくりは、初代も二代目もよく似ています。初代は、水面から橋げた下端までの高さが、22尺（約6.7m）の設計でした。 ※西詰側から撮影



初代萬代橋と

舟に乗り込む人々

橋ができて、当時（明治後期）は、まだ舟が重要な交通手段でした。現在の上大川前通5番町付近と思われます。



焼失した萬代橋西側と

残った東側

明治41（1908）年3月に古町で発生した火事は、萬代橋にまで燃え広がりました。

写真で見る萬代橋三代②

二代目萬代橋



新潟萬代橋 橋長430間

大正期に発行された絵葉書です。このころ、白根・新飯田方面や葛塚などと新潟を結ぶ川蒸気船が運航していました。



大正15年 新潟市地図

萬代橋の右側には万代島があります。橋の東詰は、現在の流作場五差路付近です。二代目の橋の長さが想像できます。



昭和4年 新・旧萬代橋

二代目と三代目の萬代橋が並んでいる絵葉書です。三代目の竣工後も、しばらくは二代目も使用されていました。

(新潟市歴史博物館所蔵)

写真で見る萬代橋三代③

三代目萬代橋



工事中の三代目萬代橋

三代目萬代橋の工事では、初めて日本人技術者だけの手で、空気潜函工法が実施されました。右端には、二代目萬代橋が見えます。



昭和初期の三代目萬代橋

橋中央には、市街電車用の軌道敷（幅約5.5m）が設けられています。結局、電車計画※は、実現しませんでした。

※新潟駅と現市役所本館付近を結ぶ計画



萬代橋を渡る出征兵士

三代目萬代橋が完成してまもなく、大陸での戦争が始まりました。^{のぼり}幟に名前のある出征者を大勢で見送っています。