

みせいせん
『未成線の名残を止める揖斐大橋！』

80年前に失業対策として架橋

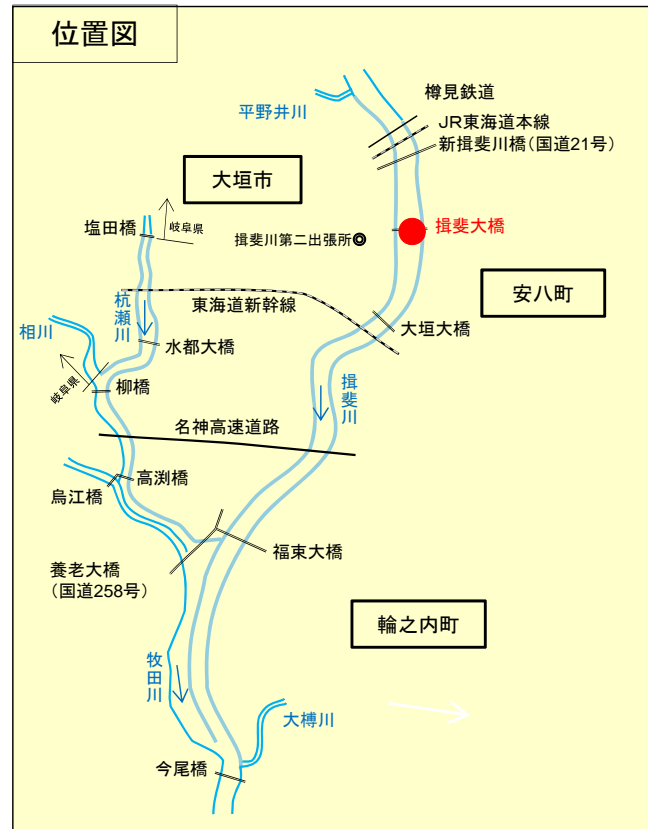


安八町側から見た揖斐大橋。（橋の向こうに見えるのは大垣フォーラムホテル）

■はじめに

揖斐川第二出張所の目の前に架かる「揖斐大橋」は、岐阜県大垣市と安八郡安八町を結ぶ、揖斐川に架かる県道31号岐阜垂井線（旧国道21号）です。

1930（昭和5）年、岐阜県が世界恐慌の失業対策として、岐阜市—大垣市を結ぶ岐阜国道の建設を計画し、1933年（昭和8年）に完成した、橋長約385m、幅員約15mのトラス橋です。かつて、伊勢電気鉄道（現近鉄）が岐阜—大垣間の鉄道敷設権を所持し、当初、道路と鉄道との併用橋として建設されました。鉄道は橋の中央部ではなく、橋の南橋を走らせる予定であったため、南側半分は舗装がされませんでした。その後、紆余曲折を経て、1964年（昭和39年）に完全舗装化され、道路専用橋となりました。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を醸し出しています。



参考文献：岐阜県道路史編集 岐阜県土木部（1992年）
保存版「ふるさと大垣」 清水進著 郷土出版社発行（2011年）
「ふるさと安八町」 安八町教育委員会発行（1984年）

※「未成線」とは、構想や計画、または建設の段階で中止され、実現しなかった 鉄道路線のこと。

■世界恐慌の失業対策で始まった橋の建設

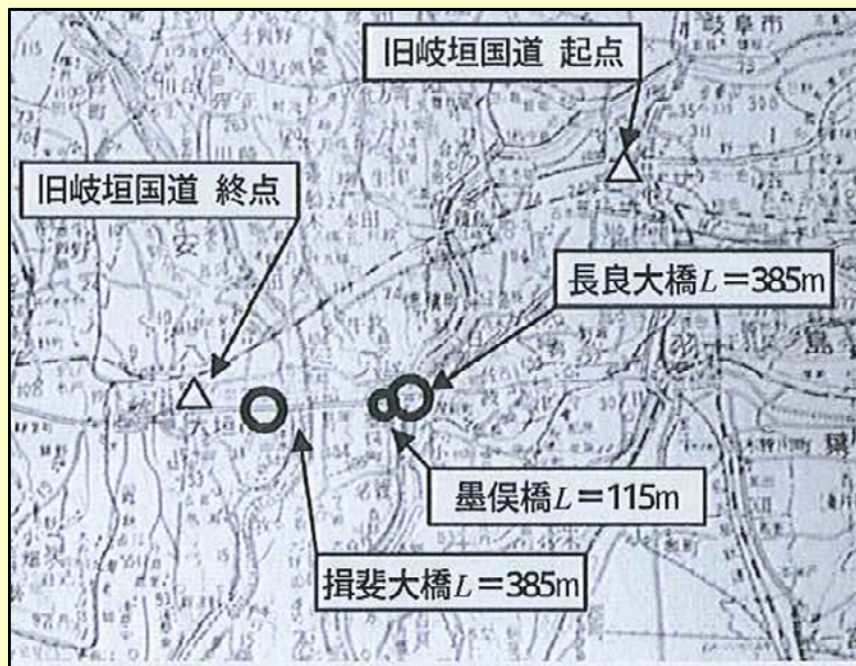
1929（昭和4）年10月、米国ニューヨークのウォール街の株価が大暴落し、これに端を発した世界恐慌が我が国にも波及し、企業の倒産・休業、賃金不払い等が続出し、農民も農産物価格の暴落、兼業副業の喪失など大きな打撃を被りました。

この経済不況により全国的に失業者が続出し、岐阜県でも岐阜市、大垣市を中心に県下一円で失業者が5,000人以上を数え、このまま放置すれば社会問題化する恐れがあったため、岐阜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ました。

■総延長13km区間におよぶ大規模な道路事業計画「岐垣国道改築工事」

本事業は失業対策であるとともに、事業箇所選定に当たっては、道路政策の見地に立ち交通上最も重要な地域を選定する必要がありました。

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約7Km、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を通過し、結村役場及び同小学校に至る約2.3Km、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約3kmの全長13km以上の大計画でした。



昭和25年岐阜県国県道図

■大型機械使用せず、人力による施工方式

長良・大垣の両大橋及び犀川を渡る墨俣城（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が、起工の本旨に基づき、それ以外の工事は、岐阜県自らの直営施行により、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。

毎日の労働者の使用数の報告が義務付けされたほか、当時、直営工事の労務賃金の支払いは県による日払い方式が採用され、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した政策が採られました。募集就労した労働者の延数は84万人余りだったそうです。



長良大橋の建設状況（昭和初期） 出典：ふるさと大垣

■未成線の名残を止める揖斐大橋

- 橋が竣工した当時の写真を掲載します。写真を見ますと、橋の半分は、鉄道橋としての構造であったことがよく分かります。その後、鉄道橋部分も含めて完全舗装化され、現在では、橋の上部の架線用の支柱だけが鉄道橋としての名残を止めています。

今では、何事も無かったように、毎日、多くの車両が揖斐大橋を渡河していますが、岐阜一大垣間に東海道本線以外に、もう一つの鉄道路線、「近鉄岐阜線」が走っていたとすれば、交通事情が大きく変わっていたかも知れません。



揖斐大橋（岐阜国道：揖斐川鉄橋）
新長沢町 上田美恵子氏 蔵

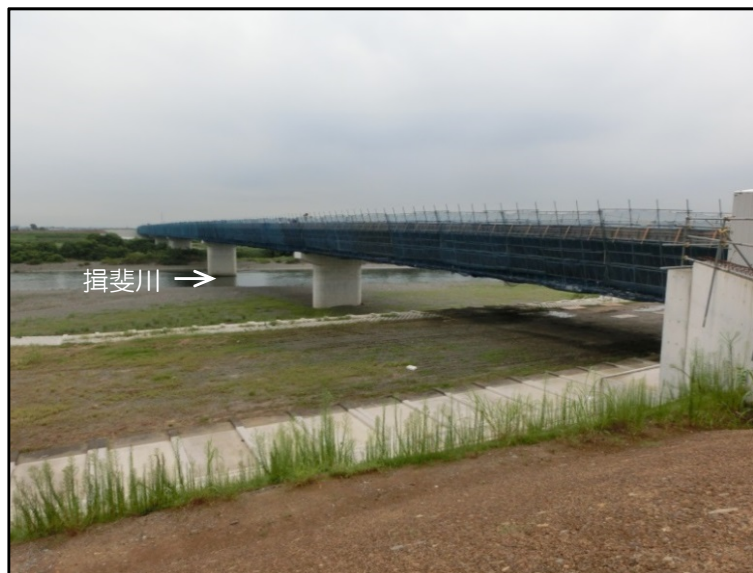


揖斐大橋の西詰交差点付近（平成26年9月）

■建設に反対した沿川住民、80年の時代を経て新たな道路整備へ！

- 当初、安八町民は、国道が出来るといって喜ぶどころか猛烈に反対しました。その理由は、「田畑が少なくなる」ということでした。その後の話し合いで、芝原^{しばはら}地内に道路を通すことで解決をみましたが、今度は「こんな広い道を造って、どうするのじゃ！」と、人々は驚きの声を上げました。出来上がった道路は、高さ1m余り、幅9m程で、墨俣まで一直線に延び、両側は一面の田んぼでした。開通後、しばらくは砂利道であったため、草が一面に生え、人や自転車の通る所だけ道の真ん中に出来ていました。近所の人々は、春になると道路で麦を干し、菜種を乾かし、夏には夕涼みの子どもが寝転びました。また、さつまいもや切り干しや、もみ干しの場にはもってこいだと言って多くの人が利用していたそうです。

昭和28年頃から道路沿いに人家が建ちはじめ、その後、交通の便がよいという理由で、結地区の人口が急増していきました。そして、近年は車両も大型化し、当初は、「広すぎて無駄な道路！」と非難された道路も、今では狭く感じられるようになり、交通渋滞も慢性化してきたため、現在、新たな道路事業が進められています。



揖斐大橋下流約600m地点で建設が進められている新橋