

第9回

# 西海橋

—日本の長大橋建設技術の原点—



長崎大学名誉教授 岡林 隆敏



西海橋

西彼杵半島の先端部と針尾島の海峡は、最狭部で200m程度であるにもかかわらず、深く落ち込み、潮流が渦巻く“魔の海峡”・伊ノ浦瀬戸により隔絶されていた。そのため、大串村の村長大串盛多氏を始め住民は、戦前からここに橋を架けることが悲願であった。

戦後、都市部では戦災復興事業が進められる中で、長崎県は国に対して架橋を強力に働きかけ、昭和25(1950)年から26年度にかけて、対日

支援見返資金(占領軍の対日援助)と国庫補助により2ケ年の事業として橋梁架設工事が着手された。昭和27年になり、「有料道路制度」が制定されたので、この制度を利用して国の直轄事業として9月に工事事務所が設置され、4ケ年の計画施工が実施されることになった。昭和30年(1955)10月18日に開通式が行われた。事業費は、当時約5億5千万円という巨費であった。この橋は建設当時、「伊ノ浦橋」と呼ばれたが、開通式で「西海橋」と命名された。

橋梁総延長:316.26m(アーチ径間:244.00m、側径間:72.26m) 橋梁形式:アーチ径間(上路式)ブレースドリブ鋼固定アーチ)

橋梁の架設における最大の問題は、アーチの架設である。海峡の中に支柱を設けることができないので、空中のケーブルの操作で両側から組み立てられた2本のアーチを寸分の狂いなく接合することであった。アーチの接合は、300tの水平ジャッキ8台を使って実現した。

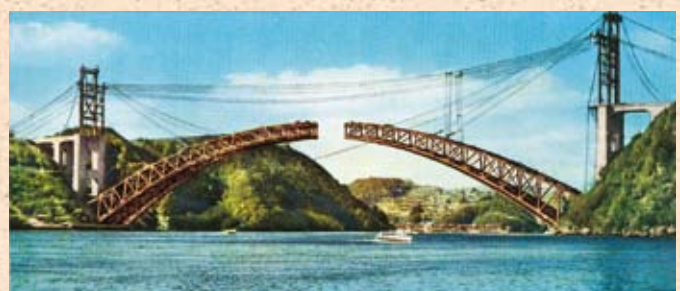
設計と工事は、事務所長村上永一氏の下で、全て部内の職員で行われた。工事に係わった技術者の銘板が西海橋の針尾側に取り付けられている。



西海橋工事関係者銘板

西海橋の建設後、高度成長期の波に乗り、日本の橋梁建設は明石海峡大橋建設を目指して発展してきた。一方、西海橋の建設は長崎県にも強いインパクトを与え、平戸大橋、生月大橋、大島大橋、女神大橋など長大橋建設へとつながった。

戦争の傷がまだ癒えていない時代に、地域の復興と日本の未来を目指した橋の建設は、新しい時代を切り開く希望の橋となり、西海橋は日本全国から多くの人を集めた。「西海橋」は、長崎県が誇る、技術・景観ともに日本の戦後橋梁建設の原点となる土木遺産である。



架設中の西海橋