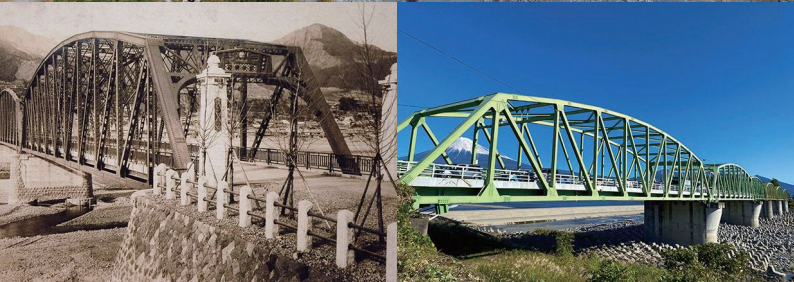




富士川橋 開通100周年 記念リーフレット

令和6年(2024)8月、富士川橋は100周年を迎えました。
静岡県ではこれからも富士川橋の適切なメンテナンスを行い、
地域の交通や経済、そしてみなさまの生活を支えていきます。

100歳
おめでとう♡



延 長	事業費
399.4m	約85万円 ※大正当時
形 式	事業期間
銅6径間単純曲弦ブラットラス橋	大正11年～大正13年

 静岡県 富士土木事務所

富士川橋100年のあゆみ [1924・2024]



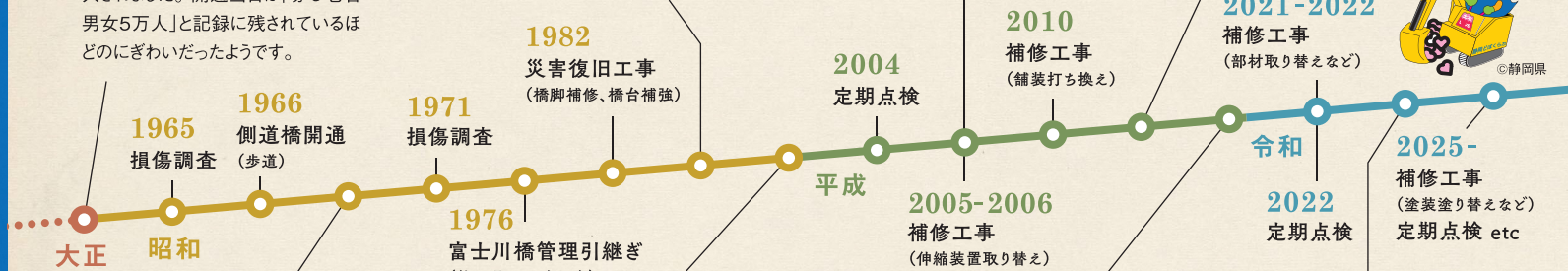
1924 富士川橋開通

大正8年の道路法制定を受け、国道1号整備の一環として待望の永久橋が富士川にも架けられることとなり、大正13年8月に富士川橋が完成しました。架設工事は地元(旧富士川町)の勝呂組が請け負い、橋の設計と製造には当時最高レベルの技術が導入されました。開通当日は「募る老若男女5万人」と記録に残されているほどのにぎわいだったようです。



1981-1986 大規模補修工事

応急補修がついに限界を迎え、総事業費10億円の大規模補修工事を行いました。特に損傷が激しかった床版は、より丈夫で長持ちするプレキャスト合成床版(鋼板を取り付けて強化したコンクリートパネル)に取り替えました。



1967-1970 補修工事

(塗装塗り替え、応急補修)

昭和41年に側道橋が架けられて利便性が向上した一方、本橋は開通から約50年が経過。年々増加する交通量(特に大型車両)によってダメージが蓄積され、舗装ひび割れなどの損傷が目立つようになってきたため、さびた塗装の塗り替えや床版(橋の床部分)の応急補修工事などを行いました。



1987-1988 拡幅工事

(2径間架け替え)
西側2径間を広い橋に架け替えて右折レーンを設置しました。事前に組み立て、完成させた橋をスライドさせて旧橋と入れ替える*横取り工法。は、道路橋では日本初の試みでした。大規模な作業でありながらも、わずか3日間(60時間)の通行止めで無事に完成し、朝夕ピーク時の渋滞は大きく緩和されました。



Pick up! 歴史ある地域をつなぐ、令和から未来への架け橋

富士川かりがね橋



延 長
741.5m(富士川橋の約1.8倍)
形 式
銅7径間連続鋼床版桁箱橋
事業費
約130億円
事業期間
平成14年～令和6年

富士川橋周辺における慢性的な交通渋滞の緩和、富士川東西地域間の交流促進などを目的に建設され、令和6年3月9日に開通しました。
一級河川富士川に架かる橋梁(富士市内の一般道路)としては、県道富士由比線*富士川橋、国道1号*新富士川橋。に続いて3本目です。

大正、昭和、平成、そして令和。

4つの時代と地域をつないできた富士川橋の半生を振り返ります。



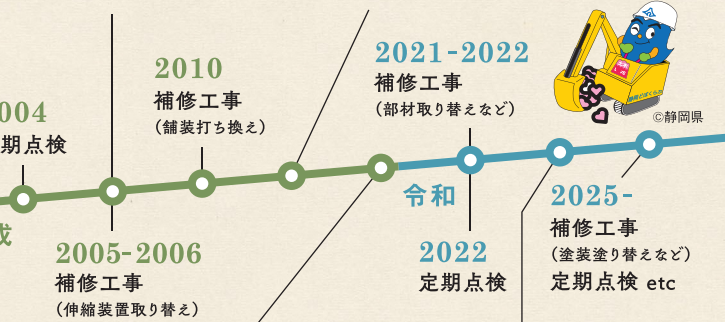
2005-2008 補修工事

(塗装塗り替えなど)
塗装の剥がれやサビが目立ってきたため、約400mの大きな橋を数年かけて塗り替えました。塗り替えでは、しっかり下処理(サビ取り、下塗り等)することが重要です。



2011-2012 耐震補強工事

南海トラフ巨大地震への備えとして、橋の脚を強化するコンクリート巻き立てや、揺れにより橋桁が落下するのを防ぐ落橋防止措置などの耐震補強工事を行いました。



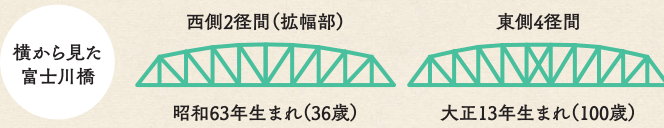
2017 法定5か年点検開始

平成24年(2012)12月の中央自動車道笹子トンネル天井板崩落事故をきっかけに道路法が改正され、すべての橋梁で5年に1回の近接目視点検が義務付けられました。高所作業車などを駆使して、大きな橋のすみっこまでしっかり確認しています。



2024 富士川かりがね橋開通

富士川橋の上流に富士川かりがね橋が開通したことで、富士川橋の交通量は1日あたり約5千台減少。朝夕ピーク時の慢性的な渋滞も大きく緩和されました。



橋名の由来

江戸時代の建設から長年、当地域を水害から守ってきた歴史的遺産【雁堤：かりがねづつみ】にあやかり、富士市が未来にわたって安心安全であること、加えて旧富士川町と旧富士市をつなぐ橋となることから、地域の発展と明るい未来への懸け橋という2つの願いが込められた「富士川かりがね橋」に決まりました。
また、地域協働の「橋名揮毫(きごう)プロジェクト」により、県立富士高等学校の書道部員に橋名板を書いていただきました。



富士川橋が架かるまで

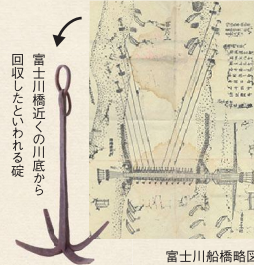
今から100年前、大正13年(1924)に富士川橋が開通し、いつでも富士川を渡るようになりましたが、昔から富士川は日本でも有数の急流として知られ、橋を架けることが非常に難しい河川でした。それまで人々はどのように富士川を渡っていたのか、東海道との交点に富士川橋が架かるまでの歴史をご紹介します。

船橋「ふなはし」

船橋とは、船を何艘もつなぎ止め、その上に板などを敷き並べて渡れるようにしたものです。またの名を「浮橋」ともいいます。

富士川には船橋が架けられた記録がいくつかあります。古くは平安時代の承和2年(835)、当時の朝廷が架けさせており、天正18年(1590)には、豊臣秀吉が小田原征伐に向かった際、兵を渡すために架けています。

その後、江戸時代の朝鮮通信使が来た時、徳川幕府(江戸)への行き帰りにも、日本の国力を示すために船橋が架けられました。幕府は軍事上の理由から江戸へ至る街道の河川に橋を架けるのを制限していたため、通信使が通り過ぎると橋はすぐに解体され、一般の人々が渡ることはありませんでした。



富士川橋近くの川底から回収したといわれる碇

富士川船橋略図

渡船「せんげん」

船橋を除くと、江戸時代までの東海道は主に渡船(浅瀬は徒歩)で富士川を渡っていました。慶長6年(1601)に東海道の整備がはじまり、慶長7年には、それまで町並みさえもなかった岩淵村に富士川の渡船役が徳川政権から許与されました。現在に残っている岩淵の一里塚は、慶長9年に整備されたものです。旅人の宿泊こそ許可されていませんでしたが、宿場に準じて整備された町並みには小休本陣や茶屋、諸土産を商う店が軒を連ね、宿場にまざる繁栄だったといえます。



富士川渡船(岩淵)

富士川舟運

富士川舟運は、京都の豪商・角倉了以と玄之の父子二代にわたる開削工事により、元和元年(1615)から本格的に開通しました。岩淵から鰍沢(かじざわ、現在の山梨県富士川町)までの18里の物資輸送において、下りの輸送期間は人馬で3日から船で半日に短縮され、塩の輸送量は人馬で6俵から1艘で40俵にまで増えました。

富士川の渡船役を許与された岩淵村は、東海道の古原宿～蒲原宿の間の宿(あいのしゅく)として、また鰍沢など甲州三河岸との交易を結ぶ岩淵河岸として急速に発展。交通の要衝、物流基地として隆盛をきわめました。が、明治36年(1903)JR中央本線・笹子トンネル開通や大正9年(1920)JR身延線(一部)開通により、富士川舟運は終わりを迎えました。

木製仮橋

明治時代になって窮屈な架橋規制が取り払われると、地域の人々によって木製の有料橋が架けられることもありました。それは、増水時には事前に取り外すことを想定した仮橋で、渡船も使用していました。



絵葉書 岩淵の富士

永久橋

東海道の難所である富士川に永久橋が架けられたのは実は鉄道の方が早く、明治22年(1889)のことでした。道路の整備はかなり遅れ、国道1号の整備に着手したのは大正9年(1920)です。富士川橋は大正11年に着工、大正13年8月に完成しました。通行に苦労していた旅人や地元の人たちが大いに喜んでいた一方で、幾数百年ものあいだ人々を運び続けてきた岩淵渡船がひっそりとその役目を終えました。

お問合せ先

静岡県富士土木事務所

〒416-0906 静岡県富士市本市場441-1(富士総合庁舎5階)
TEL:0545-65-2217 Mail:fujido-kikaku@pref.shizuoka.lg.jp

協力(写真等提供):富士市(建設総務課、シティプロモーション課、交流観光課、学校教育課)
富士山かくや姫ミュージアム(富士市立博物館)、道の駅富士川楽座、富士市内小中学校のみなさま三井住友建設株式会社、日本橋梁株式会社、株式会社横河ブリッジ
デザイン:株式会社すーらいふ 発行:令和6年10月

富士川橋100周年
特設ページはこちら





01 投げ松明 (なげだいまつ)

富士川下流の川供養行事。竹で作ったもじりを高さ10mの木柱にくくりつけ、火のついた松明を投げ入れます。

■本島のナゲダイマツ＝8月16日
■かりがね祭り＝10月第1土曜日



02 ふじかわキウイマラソン

富士川の自然と富士山を望みながら走るマラソン大会で、走り終わった後に名産のキウイフルーツをもらえます。コースは1kmから20kmまで5種目。出店ブースも充実しており、会場をお祭り気分楽しめます。



03 富士川民俗資料館

南松野の稲葉家主屋を移築。江戸時代中期、富士川下流域の農家住宅として代表的な様式の家屋です。内部には農具や民具などを常設展示。市の文化財に指定されています。

土・日・祝公開(平日見学は要予約、富士山かぐや姫ミュージアム 0545-21-3380)



04 岩淵の一里塚

慶長9年(1604)、東海道整備の一環として街道の両側に一里(約4km)ごとに築かせた塚で、主に榎が植えられました。2つの塚が当時のまま残っているところはほとんどないため大変貴重で、県の文化財に指定されています。



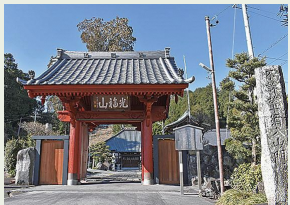
05 身延山詣・竇塔

明治25年(1892)に建立。「ほうとうさん」と呼び親しまれています。明治22年(1889)の東海道線開通以降、身延山久遠寺への参拝者は岩淵駅で下車してこの竇塔で道中安全祈願をし、芝川からみのぶ道(現在の国道52号)へ抜けて行きました。



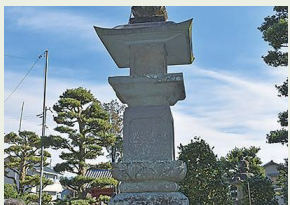
06 古谿荘 (こけいそう) ※非公開

明治の元勲、土佐出身の田中光顕伯爵が3年かけて明治43年(1910)に完成させた別荘。明治の近代和風建築として高く評価されています。平成17年(2005)に国の重要文化財(建造物)に指定されています。



07 新豊院 (しんぼういん)

正治元年(1199)、真言宗の寺院として開創され、曹洞宗に開宗後、天文4年(1535)に開山されました。境内には、山門や岩淵渡船河岸安全塔、西国巡礼供養塔(三十三体の観音石像)などがあります。



08 岩淵渡船河岸場安全供養塔

文化6年(1809)、駿州徳倉の石工・勘左衛門好盛と岩淵村の石工・天野久蔵に依頼し、新豊院に建立されました。



09 小休本陣常盤邸

東海道岩淵間宿の歴史的建造物で、現存する建物は安政東海地震以降に改築されたものです。国の登録有形文化財です。

土・日・祝公開(平日見学は要予約、富士山かぐや姫ミュージアム 0545-21-3380)



10 八坂神社

慶長7年(1602)以降、渡船鎮護のため岩淵大畑に勧請され、寛政7年(1795)に現在地へ遷座。申年に富士山頂へ鳥居を奉納する岩淵鳥居講は「富士山から伐採した渡船用材の御礼と渡船の安全祈願をかねて、鳥居を寄進したのが始まり」といわれています。



11 渡船上り場 常夜灯

渡船の安全祈願と夜間緊急時に舟を着けるための目印としてつくられたといわれています。かたわらにある石碑は、舟運を目的に岩淵河岸から甲州鉾沢まで富士川の開削をおこなった京都の豪商・角倉了以を顕彰した紀功碑です。



12 芭蕉の句碑

江戸から門弟千里を伴って故郷の伊賀におもむく際、箱根の関所を越えるときに芭蕉が詠んだ歌が彫られています。「風になびくその富士川の蜺かな 乙児」「霧しぐれ富士を見ぬ日ぞ面白き はせを」「奥の斗の富士を隠して 時雨哉 白盆」



13 明見神社 (みょうけんじんじや)

かつては妙見山にありましたが文化3年(1806)に焼失。神馬である白馬の木造が燃えさかる社の中から現在の場所まで駆け下りたという伝説があります。明治16年(1883)、その伝説に倣って現在地に遷座。交通の守護として人々から厚く信仰されています。



14 道の駅富士川楽座

富士川SA上り線に直結し、東名高速道路と一般道の両方からアクセス可能。富士山を目の前に望むロケーションが魅力です。食事や買物のほか、遊びながら科学を学べる「体験館どんぶら」や最高水準のプラネタリウムなど、家族で1日中楽しめます。



15 水神社

堤防の工事完成を祝って水神の社殿が造立されました。毎年、富士宮市と浅間大社で行われる流鏝馬(やぶさめ)祭りの神事は、5月4日に水神社脇の富士川川原で行われる川原祓からはじまるとされるものです。



16 かりがね堤

江戸時代の初期、富士川が洪水になった際の大水対策として、地元の有力者・古郡氏三代が50年余りをかけて堤防を整備し、平野部を豊かな水田に変えました。堤の形が雁の群れて飛ぶ姿に似ていることから「かりがねづつみ」と呼ばれています。



17 護所神社

雁堤の工事が極めて困難で長い年月を要したため、富士川を渡ってきた千人目の人に、神の怒りを鎮めて心を和らげる「いけにえ」になってもらったという人柱伝説があります。千人目の巡礼者は村民の願いを聞き入れ、巡礼後にこの地に戻って人柱となり弔われました。



18 永光寺

真言宗の寺で昔は四ツ家にありましたが、明応年間(1492～1500)に富士川の洪水で流失し、文龜3年(1502)に曹洞宗の寺として再建、元禄7年(1694)に現在の地へ移されました。明治初期には岩松小学校の前身である「巖松舎」として利用されました。



19 實相寺 (じっそうじ)

平安時代末期に、鳥羽上皇の発願によって天台宗の智印上人が創立した寺といわれており、のちに日蓮宗の寺院となりました。仁王門に配される一對の仁王像と、一切経蔵のむかしに掲げられた七福神の彫刻は、市の文化財に指定されています。



20 深井譲先生の墓

富士第一小学校の初代校長・深井譲先生のお墓が金正寺にあります。明治10年(1877)に加島学校長に就任してから明治38年(1905)に退職するまでの20余年、加島尋常高等小学校長として富士地域の教育振興に貢献されました。