

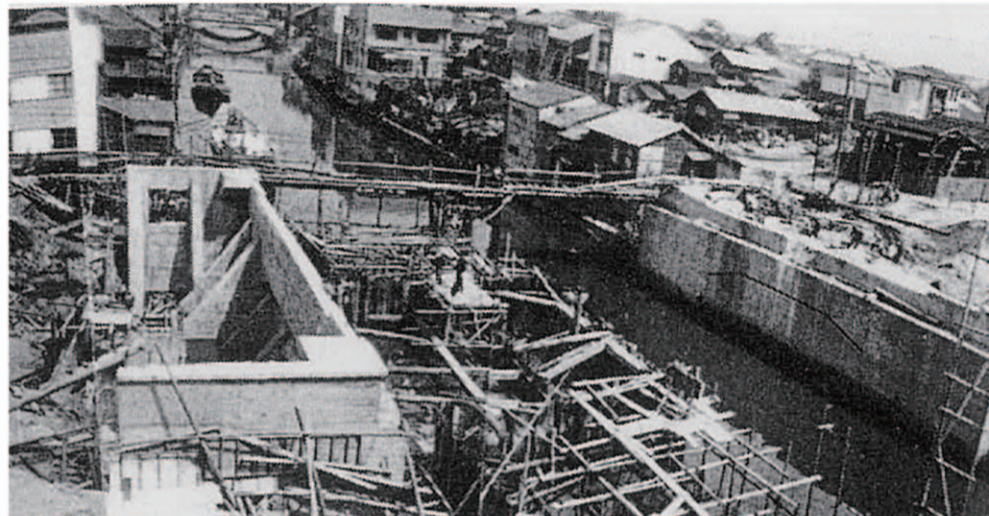
# 堀川

かくれ  
産業・土木  
遺産

## 地下鉄と一体で造った 錦橋

地下鉄東山線の工事は、地上から掘り下げてトンネルや駅舎を建設し完了後に埋め戻す、開削（オープンカット）工法が採用された。一番の課題は堀川横断をいかに施工するかであった。この時代の大量輸送は舁が一番効率的で、堀川では出船・入船がそれぞれ年間5,200隻を越える混雑ぶり。加えて河岸の製材所へ向かう筏もたくさん通っている。半幅ずつの施工も検討されたが、必要な航路幅8mを確保することがどうしてもできない。一定期間だけ舁や筏の通航を止めることも莫大な補償金のため不可能であった。このため、地下鉄工事では珍しい潜函（ケーソン）工法が採用されることになった。

これは地上部で底のない長さ20m、幅10m、高さ8mという巨大な鉄筋コンクリート製の函（箱）を造り、潜函夫10人1組で2組が地下に入り、潜函の下をスコップで掘って内部の土砂を掘り出し少しずつ函を沈めて地下構造物を造る工法である。堀川をはさんだ東西104mの区間に5基の潜函を沈め連結してトンネルを造る工事だ。その際に錦橋の橋台（岸で橋を支える台）も堀川の下になる2基の潜函と一体で造ることにした。今もその痕跡が確認できるが、あまり類例のない珍しい工事であった。昭和30年1月に始まった潜函工事は翌年2月に5基とも据え付けが完了し、その後錦橋上部の架設工事が行われ、33年3月に橋も完成した。錦橋の橋台の一部は、地下鉄のトンネルの上に乗っているのである。



- ▲ 錦橋の東岸橋台の工事現場  
舁が納屋橋へ向かって通航している
- ◀ 地下鉄トンネル上に乗っている橋台部分  
「錦橋下を高速鉄道が横断している」と注意書きがある

建設 昭和33年3月  
所在地 名古屋市中区錦一丁目 管理者 名古屋市  
規模 橋長：21.4m 幅員：35m

# 堀川

かくれ  
産業・土木  
遺産

## 大正ロマンを今に 納屋橋



現在の納屋橋 大正時代の面影を伝える工夫がされている

広小路が通る納屋橋は堀川で一番賑やかな橋である。だが江戸時代の納屋橋は碁盤割南端に架かり、賑やかな場所ではなかった。明治19年に名古屋駅が開業し、路面電車が開通して名古屋への玄関口となった。交通ネックの解消に向け木造納屋橋の改築が決まり、鉄石混用アーチ橋に架け替えとなった。明治45年2月着工、施工は西区の栗田組が請け負った。アーチ橋は荷重が両端の橋台にかかるので念入りに施工した。打った杭数640本、打ち込む分銅の重量450kgの杭打機2台を用いた。割栗石を敷いた上に60cmのコンクリートを打って基礎とし、その上に煉瓦や花崗岩を積み上げ橋台を築く。翌大正2年に車道や軌道も竣工し、3月には親柱や手摺の取付が始まった。石製品は岡崎産だ。欄干の笠木部分と照明器具の一部は青銅、手すり子（欄干の笠木と橋面の間の柵）は鋳鉄製で今の金山駅南にあった中島鉄工所が製造している。大正2年4月15日大工事は竣工した。今では「レトロな橋」と呼ぶが、当時の新聞は「ハイカラな橋」と表現している。名古屋を代表する納屋橋も老朽化と拡幅の必要から、昭和56年に幅30mにして架け替えられた。人々に親しまれ時代の文化を伝える貴重な資産でもあるので、欄干は大正2年のものを補修して使い、桁橋だが装飾としてアーチを付けかつての面影を今に伝えている。

建設 旧橋：大正2年4月 現橋：昭和56年10月  
所在地 名古屋市中区錦一丁目  
管理者 名古屋市  
規模 旧橋：長さ27.3m/幅21.8m 現橋：長さ7m/幅30m