

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）