

名古屋港跳上橋

中部地方の
選奨土木遺産

所在地：名古屋市港区 竣工年：1927（昭和2）年

管理者：名古屋港管理組合

認定理由：昭和初期に名古屋港内に設けられた鉄道可動橋で、日本に現存する数少ない近代跳開橋の1つである。

平成28年度登録



現在は上げた状態で固定されている名古屋港跳上橋。第1号地から見る。対岸が第2号地。

▼今も「山本工務店」の銘板が確認できる。

▼竣工当時の跳上橋の様子。（『土木建築工事画報』1927年11月掲載）



▲ 橋梁の上にはレールも残されている。

▼ 接合部は緊密に固定してスムーズに列車が運行できるよう機構が工夫されている。

四日市港に比べ大きく遅れて名古屋港は登場する。明治30年頃から大規模な埋め立てと浚渫による港湾づくりが始められる。第1号地、第2号地は間に運河をもつ築地として当初から手掛けられてきた中心部である。特に名古屋駅における省線（現在のJR）と港をつなぐ構造にすることを目論んでいた。

この部分は、第一次世界大戦後の名古屋周辺の産業勃興期に急速に実現する。第1号地・第2号地へ通した名古屋港線は、倉庫業者の寄付などにより延伸工事が実施される。跳上橋は2号地の南端からJターンをして1号地へ戻る際に船の運航を阻害せぬよう計画され、その先で綿花を陸揚げして濃尾平野内陸部の紡績・織物産地へ送ることを狙った東神倉庫による寄付で建設された。

設計は、アメリカに渡って可動橋など商港に必要な工事を研究していた山本卯太郎による。



▲名古屋港第3期拡張工事計画図（1920～1926）と第4期拡張工事計画図（1927～1940）。いずれも『名古屋築港誌』（1953）1939（昭和14）年の都市計画地図の一部ベースの地図は1938年発行、『名古屋都市計画史（大正8年～昭和44年）図集編』（1999）所収。名古屋駅南の笹島から名古屋港へ向かって伸びている名古屋港線（東臨港線）は、1号地東側を通過して（ここまでは現存）、2号地へ渡り、これがさらに延伸して西側へ廻って再び1号地へ渡る。この最後の橋が現在遺る「名古屋港跳上橋」である。

