



明治23年に開通した「浮き船橋」。橋の中央は船が通れる可動式であった

渡船場から浮き船橋で陸路へ

現在の122号線はその昔、まだ道路網の発達しなかったころは、江戸への交通や各方面への交通に利根川を使った水運の便を利用していった。

明和町にも当時7か所の渡船場があったが、中でもこの川俣の渡船場が最も利用されていたらしく、旧日光脇往還の渡船場として陸路と利根川を利用して船の河岸としてにぎわっていた。その証として、今では河川拡幅工事で水没してしまっただが、埼玉県側には、「新郷川俣関所」が設けられ、当時の人の出入りと物流を厳しく取り締まり、江戸の警備と江戸と両毛を結ぶ要衝となっていたといわれている。

やがて、明治になってこの渡船場に、浮き船橋と呼ばれる橋が架けられた。明治22年11月、上武川俣架橋株式会社が設立され明治23年1月に開通し陸路化が始まった。

当時、「橋銭」と呼ばれる料金を取る有料橋であったが、橋の一部は船が通れるように可動式の橋であった。当時の資料（写真資料提供 行田県土整備事務所）には「橋の中央には40ぐらいの船を浮かべて、

その上には杉の1寸板が張っており、馬車が通ると揺れがひどくて立つていられないほどである」と記されている。利益を得る目的で始まった橋であったが、やはり増水のたびに船も橋も流され経営は厳しく、やがて別会社を買収されて昭和の初期まで続いた。



昭和4年に開通した初代「昭和橋」

初代昭和橋完成

昭和4年10月、群馬県と埼玉県との合意により初代昭和橋が架けられた。橋長574・5m、橋幅4.5m、橋脚は鉄筋コンクリート、橋桁は木造の橋で今のような永久的な構造ではなかったが、当時の橋の完成には盛大な式典が行われ、埼玉県と群馬県が陸路で結ばれたことに人々は大いに喜んだといわれている。

だが、初代昭和橋も度重なる利根川の増水で被害を受けている。昭和10年9月26日の台風による増水により、橋脚の中央部と橋桁が流失し、しばらくの間交通止めとなってしまった。昭和20年にワレ



増水で流失した中央部の修理工事

ントラス4連を架けて復旧したが、その後も昭和22年9月の台風により橋脚の一部が流失し昭和24年に補修完成となるなど被害を受けた。

初代昭和橋も度重なる被害を受け、多くの費用を投入して修理復旧を行ってきたが、産業復興に伴う交通事情は急速な発展を見せ、自動車の普及による交通量の増加により、幅員の狭さ、通行制限5トン等設計の古さが目立つようになり時代に即応できなくなってきたため、利根川堤防拡張工事が行われる時期に合わせ、現在の昭和橋が建設されることとなった。架設から29年を経て新橋建設となった。



ワーレントラス4連を架けて復旧後の「昭和橋」