



5トンの通行制限幅の狭い初代昭和橋



20トン制限の2代目昭和橋（現在）

2代目昭和橋完成する
昭和31年に群馬、埼玉、栃木県下の関係代表100余名により、昭和橋改修促進期成同盟会が館林市長を会長に結成され、同年11月より、請願運動が展開された。その努力が実を結び、2年後の昭和33年10月に起工式が行われ、昭和37年6月31日に竣工となった。昭和橋は念願の永久橋に生まれ変わり、木造橋の危険性と不便は解消された。

2代目昭和橋は橋長658・3m、幅員7.0m、ランゲル（楯型）67mが7連、鋼合成桁30mが6連の永久橋で、取り付け道路1060mを含めた総工費4億535万円の巨費を掛けて建設された。川口日光線2級国道に編入もこのころ決定されるなど、北関東と埼玉方面を結ぶこの橋の完成は多くの人が待ち望んでいた。当時の土木技術の基に造られた昭和橋のダイナミックな景観は、当時の明和村の新景

勝となり、通行する人たちにとつても迫力ある姿は多くの人の目を楽しませてくれた。特に完成当時、西小学校では、図工の授業で写生地会場になることも多く、子どもたちの写生のモデルになった。2代目昭和橋は念願の永久橋となり、災害で橋脚や橋桁を流出することは幸運にも無く、平穩に現在まで経過してきたように思えるが、数々の補修工事が施されている。昭和47年には242トンの



昭和橋に向かう慢性的な渋滞

鋼材を使用して縦桁補強工事、昭和49年は床版補強、昭和51年は大掛かりな落橋防止工事など、年を追う毎に補修工事が行われた。これらは経年による老朽化だけではなく、年々増え続ける交通量による傷みも大きい。交通量調査の資料では、昭和61年に実施した昭和橋付近の1日当たりの交通量が約1万1千台、平成17年は約2万台とおよそ20年間で約2倍に増加。これに伴う慢性的な交通渋滞が発生しているため、交通渋滞の緩和と沿道地域の基盤整備、交通サービスの向上を目的として現在の昭和橋は拡幅全面架け替えを行うことになった。