

吉野川の橋

脇川 弘

1 はじめに

徳島県の北部を東西に流れる吉野川は四国一の川であるばかりでなく、「坂東太郎」（関東の利根川）、「筑紫次郎」（九州の筑後川）と並び「四国三郎」と呼ばれる我が国でも有数の大河である。徳島県は、吉野川流域の平野を除けば県土の大半が山地（約 75%）であり、その豊富な水は古来より人々に豊かな恵みをもたらした。その反面、毎年の洪水で流域の人々を悩ませてきた経緯がある。

県土を吉野川で南北に分断された徳島県民にとって、永久橋を架設して県土を一体化することが長年の悲願であった。このことは「抜水橋」という造語が徳島県で生まれたことから容易に推察することができる。

現在、吉野川には永久橋が 36 橋架けられている。これらの中から時代を代表する橋梁を抽出して、その起源を詳細に調べ、吉野川

の橋梁を新たに見詰め直すことにより、県民生活とのかかわりを知る一助とするものである。

2 吉野川の橋梁と起源

2-1 昭和初期の橋

世界金融恐慌の影響で徳島の地元銀行が休業をよぎなくされた時代（昭和2年）に、当時としては世界に誇る長大橋が短期間に3橋（三好橋、穴吹橋、吉野川橋）架けられており、その頃の徳島県の経済力が全国的に上位であったことが分かる。この3橋は徳島県の嘱託技師で、日本全国に数多くの著名な橋梁を設計した増田淳によるものである。

① 三好橋（三好市、昭和2年）

徳島、高知、愛媛を結ぶ国道32号、192号の交通の要衝に建設された、まさに四国のへソに架かる橋であり、架設当時は東洋一の吊橋であった。

その後、昭和60年頃には、ワイヤーの腐食破損により車輛が通行止めになっていた本

橋は、元橋の補剛トラスを新設のアーチで下方から支えた世界初の改造計画により、平成元年に吊橋からアーチ橋へ大変身を遂げたのである。

② 吉野川橋（徳島市、昭和3年）

「古川の渡し」の事故（注1）、「豊川仲太郎の賃取り橋」（注2）の時代を経て、悲願の永久橋が架設された。架設当時は東洋一の長大橋といわれ、全国からの見学者が絶えなかった。80年経過してなお現役の17連トラス橋は、眉山を背にして映える徳島のモニュメントである。

2-2 終戦直後の橋

阿波中央橋（吉野川市、昭和28年）

徳島県の中央部に位置し、阿波と讃岐の文化経済の交流を願い、戦後の物資欠乏にもかかわらずGHQの許可を受け架けられた橋梁である。

当橋の親柱には世界的な彫刻家イサム・ノグチのデザインによる少年少女の平和像が

設置されている。

2 - 3 高度成長期の橋

名田橋（徳島市、昭和 38 年）

長支間のコンクリート橋を施工することができる外国の特許工法（ディビダーク工法）により、全国で 2 番目に架けられた橋である。高度成長でハイウェイ時代に突入しつつあった我が国に、この新工法は爆発的に普及したのである。

2 - 4 平成の橋

池田湖橋（三好市、平成 12 年）

徳島自動車道の池田ダム湖に架かる橋である。純白のコンクリート橋がセルリアンブルーに輝く湖面に美しく架かる姿はまさに油絵を見るごとく、美しさの極みである。

この橋は全国的にも最大級の P C アーチ橋で、その架設は、わが国で初めて採用された、「橋脚からの両側同時張り出し工法」により施工された。

3 結び

徳島県は今日まで吉野川から多くの恵みを受けて発展してきた。反面、人および産業の交流が大河で南北に分断されたり、渡しでの人身災害や無堤地区の水害等、負の部分も抱えてきたのである。吉野川の橋梁群は県土の一体化や吉野川との共存共栄のための人々の英知と努力の結晶であり、県民にとって重要な社会資本であることには間違いない。吉野川には未だ潜水橋が10橋残存しており、県土の一体化はまだ十分といえない。さらに、築50年以上の橋が約3割存在しており、今後の十分な維持保守が緊急の課題でもある。

現在の橋梁の起源を知って、架橋に苦勞した先人達に感謝し、これからも橋を大切に利用し、丈夫に保存していくことは私たち徳島県民の義務なのである。

(注1) 藩政時代から吉野川で分断されていた南北住民のために、古川の渡しを始め、数条の渡し船が運航されていたが、事故が

絶えなかった。

(注2) 明治19年4月、地元の住民豊川仲太郎が現在の吉野川橋の上流約200m付近に、818m×1.8mの木橋の賃取橋を架設した。

《参考文献》

三好昭一郎、高橋啓編『図説 徳島県の歴史』、河出書房新社、1994年。

坂本好『阿波の橋めぐり』、(株)アルス製作所創立50周年記念誌刊行会発行、1999年。

徳島橋梁技術者の会編『とくしまの橋 四国三郎 吉野川の橋』、徳島橋梁技術者の会発行、1999年。