

とくしま  
橋梁の  
歴史を  
たどり

# 吉野川橋梁史

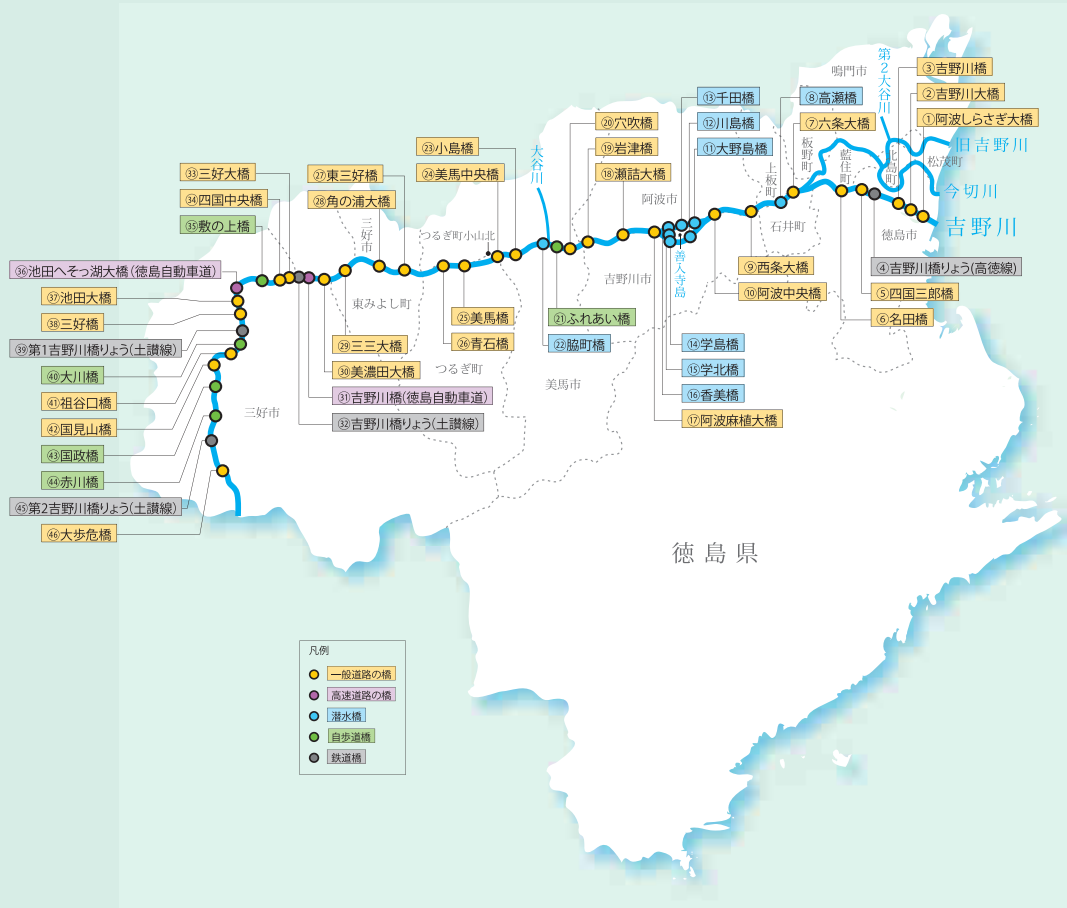
概要版

40橋梁



# ① 阿波しらさぎ大橋

あわしらさぎおおはし



吉野川に架橋された46橋のうち最下流に架かる、平成24年に完成した最も新しい橋梁。河川に架かる道路橋では四国最長、国内でも最長級である。

多くの貴重な動植物が生息する干潟に橋脚を設けることなく、かつタワーを低くできる「斜張橋」と「ケーブルトラス」の両特性を組み合わせた世界初の「ケーブル・イグレット形式」を採用したことが特徴。

ケーブル・イグレットの名称は、ケーブルを張った外觀が徳島県の県鳥である白鷺（イグレット）が羽を広げた姿に似ていることから命名された。

飛来する野鳥に配慮してケーブルを多段とせず、水平方向か

ら1本に見えるようにするとともに、照明柱ではなく河川への光の漏れが少ない高欄内照明を採用するなどの工夫が凝らされている。

施工段階においても干潟への影響をできる限り避けるため、上部工の架設は河口工事の利点を生かして台船施工方式を採用している。

世界に類を見ない最新の技術で架けられた「阿波しらさぎ大橋」は国内外から高く評価され、土木学会「田中賞」、国土交通大臣賞、「全建賞」、「照明普及賞」の4つの国内賞に加え、国際的な賞である英国構造技術者協会の「Husband Prize」を受賞

するなど、まさに橋梁技術員・徳島を象徴する橋梁と言える。



阿波しらさぎ大橋

## ■阿波しらさぎ大橋の概要

橋の形式 (上部工)	4径間連続ケーブルイグレット橋、 5径間連続ラーメン鈹桁橋2連	橋長	1,291m
路線名	主要地方道 徳島環状線	有効幅員	25.5m~29.5m
		完成年	平成24年(2012)

## ② 吉野川大橋

よしのがわおおはし

四国の大動脈である一般国道11号ルート上の、吉野川に架かるコバルトブルーとアイボリーホワイトで彩られた橋梁。

形式は鋼床版桁橋である。

片側3車線の車道と自転車歩行者道からなり、上下線が分離平行して架けられている。上流側が昭和47年(1972)、下流側が同61年(1986)にそれぞれ完成した。

上部工の施工には、クローラクレーン架設、送り出し工法、フローティングクレーンとリフトアップバージによる大ブロックラ架設など、さまざまな架設工法が採用された。

架橋位置付近は古くは別宮川が流れ、南北の住民は渡船に

より往来していた。「鈴江渡し」をはじめ、「別宮渡し」、「鶴島渡し」などの渡しが運航していた。



上部工の架設(徳島新聞社提供)



吉野川大橋

### ■吉野川大橋の概要

橋の形式(上部工)	橋長	有効幅員	完成年
4径間連続鋼床版桁橋、3径間連続鋼床版桁橋4連	1,137m	上流側12.25m、下流側13m	上流側昭和47年(1972)、下流側昭和61年(1986)
路線名	一般国道11号		

## ⑤ 四国三郎橋

しこくさんろうばし

徳島市中心部の慢性的な交通渋滞解消のために整備を進めている、放射環状道路網の整備の一環として架けられた橋梁。

明石海峡大橋開通の10日前となる平成10年(1998)3月26日に開通し、式典では約300人の渡り初めなどをして祝った。

橋梁は、車道と両側の歩道を備える形で整備され、朝夕の通勤通学時を含めて多くの人に利用されている。

橋梁の形式はスレンダーな鋼床版桁橋であるが、北岸側の吉野川の水面を漕艇場として利用できるよう160mの支間長を確保する計画とし、高さ37mのA型主塔2本と、その両側に

対称的に5段に配置されたケーブルが目を引く斜張橋形式を採用している。

橋脚は、鋼管矢板を打ち込んで連結した鋼管ウエル基礎である。堅牢な下部工と軽構造方式の上部工を組み合わせた優れた耐震構造になっている。



四国三郎橋

### ■四国三郎橋の概要

橋の形式(上部工)	橋長	有効幅員	完成年
3径間連続鋼床版桁斜張橋、単純鋼床版桁橋、3径間連続鋼床版桁橋、4径間連続鋼床版桁橋	910.5m	14.0m	平成10年(1998)
路線名	主要地方道 徳島北灘線		

## ⑦ 六条大橋

ろくじょうおおはし

主要地方道石井引田線に架かるスレンダーな鋼鈹桁橋。吉野川下流に架かる橋の中では珍しいスカート色の橋梁。架橋位置付近には、藍の売買や繭の運搬にも利用された「六条渡し」があり、手漕ぎ舟が往来していた。昭和2年（1927）に地元住民（高志村、藍畑村）が出資し、木製の六条橋（賃取り橋）が架けられた。幅員10尺（約3m）、船通し4間（約7・3m）の開閉式の橋梁で、工費は1万2、000円余り、通行料は2銭であった。その後、洪水によりたびたび流失したため、戦後になって下流部に再び県営の発動機船「高瀬丸」が運航していた。

昭和30年代に入って吉野川は架橋時代を迎えた。同33年（1958）に美馬橋と三好大橋、同38年（1963）に名田橋、同41年（1966）には瀬詰大橋が相次いで完成した。このような中、拔水橋の架橋を求める声が高まってきた。住民らが六条大橋期成同盟会を結成し国や県へ陳情を行った結果、吉野川に架かる11番目の橋梁（拔水橋）として、昭和45年（1970）に完成した。橋梁の南詰めには、架橋に尽力した元石井町長の「米沢直太」の功績を讃え、大きな青石の自然石で頌徳碑が建てられている。



六条大橋

### ■六条大橋の概要

橋の形式 (上部工)	3径間連続鋼鈹桁橋4連	橋長	680m
		有効幅員	7.5m
路線名	主要地方道 石井引田線	完成年	昭和45年(1970)

## ⑧ 高瀬橋

たかせばし

日本最長で、吉野川に現存する潜水橋のうち、最も下流に架かる橋。

架橋位置付近には、「阿波志」に記載される主な渡し場の一つ「高瀬渡し」があった。

明治時代は、高瀬の浜として出入りの船が行き交い、茶店や甘酒屋が立ち並ぶなどのにぎわいを見せた。県令で常夜灯の設置が命じられるほどの、重要な渡し場であった。

大正末期には石井町西覚田の正木新一が木製の賃取り橋を架設したが、洪水により流失したため、戦後には県営の渡しとして復活した。

現在の潜水橋は昭和29年（1954）に完成したが、そ

の後、平成になって車両の転落防止のため、地覆のかさ上げなどの安全対策を講じた。橋は、今も石井町と上板町を結ぶ、地域住民の生活道路として利用されている。



高瀬渡しに設置されていた常夜灯(石井町史)



高瀬渡しに一時期架けられた木製の潜水橋(賃取り橋)(石井町史)



高瀬橋

### ■高瀬橋の概要

橋の形式 (上部工)	潜水橋(単純PC桁橋、単純RC床版橋)	橋長	522m
		有効幅員	4m
路線名	主要地方道 徳島吉野線	完成年	昭和29年(1954)

※RC床版橋であった橋梁の一部が洪水による流失などによってPC桁橋にて修復されている。



## ⑨ 西条大橋

さいじょうおおはし

阿波市と吉野川市を結ぶ県道宮川内牛島停車場線に架かる、南岸側に大きな曲線を描くローゼ形式の白いアーチが特徴的な橋梁。

設計では、あらかじめ工場で作成した強固な床材、プレキャスト床版を使い、橋桁の数を少なくしている。

施工時も、橋脚の井筒（ケーソン）基礎を地中に沈下させる際、遠隔操作ができるロボットを利用して人力での現場作業を極力減らすなど、最新の技術で施工している。

親柱には、北岸側の阿波市吉野町特産のレタスと、戦前に「のんきなとうさん」として全国的に知られた吉野川市鴨島町出

身の喜劇俳優「曾我廼家五九郎」のレリーフが描かれている。

毎年春に開催される「とくしまマラソン」のコースの折り返し地点になっており、ランナーたちは西条大橋を通って吉野川北岸から南岸へと渡り、一路徳島市内のゴールを目指す。



両岸の町の特徴を現すレリーフ



西条大橋

毎年春に開催される「とくしまマラソン」

■西条大橋の概要

橋の形式 (上部工)	8径間連続非合成鋼鈹桁橋、単純ローゼ橋、	橋長	734m
	2径間連続非合成鋼鈹桁橋	有効幅員	14.0m
路線名	一般県道 宮川内牛島停車場線	完成年	平成16年(2004)

## ⑪～⑬ 善入寺島の潜水橋

ぜんにゅうじとうのせんすいききょう

⑪大野島橋 おおのしまはし、⑫川島橋 かわしまはし、⑬千田橋 せんたはし、⑭学島橋 がくしまはし、⑮学北橋 がきたはし、⑯香美橋 かみはし

善入寺島は、吉野川河口から上流約30kmの地点にある、広さ約500haの日本最大の川中島である。大正4年(1915)吉野川の第1期改修が始まるまで、約500戸の3,000人が住んでいた(川島城近くの石碑に移転の記録が残されている)。

しかし、改修工事において、吉野川上流で度々起きる洪水対策として、河川の水を退避させて水位の上昇を防ぐ遊水池としての機能を島に持たせるに伴い、全島が買収されて無人島となった。

その後、島に整備された広大な農地は、ダイコンやニンジン、

ホウレンソウなどの一大産地となるだけでなく、美しい景観からロケの名所にもなっている。島内には、今も当時を物語る史跡が数多く残っている。

島への通行は、古くは「大野島渡し」や「川島渡し」などの多くの渡しを利用された。その後、木橋が架けられ、現在のコンクリート製の潜水橋6橋へと変わった。

「大野島橋」から善入寺島を経て「川島橋」を渡るルートは、四国八十八箇所霊場第10番札所「切幡寺」(阿波市)から第11番札所「藤井寺」(吉野川市)に向かう遍路道となっており、多くの遍路姿を見ることが出来る。

■善入寺島の潜水橋

橋梁名	橋の形式(上部工)	路線名	橋長	有効幅員	完成年
大野島橋	単純PC桁橋、単純RC床版橋	一般県道 切幡川島線	228m	3.0m	昭和27年(1952)
川島橋	単純PC桁橋	主要地方道 津田川島線	285m	3.0m	昭和38年(1963)
千田橋	単純PC桁橋	〃	229m	3.0m	昭和30年(1955)
学島橋	単純PC桁橋、単純RC床版橋	一般県道 市場学停車場線	362m	3.0m	昭和30年(1955)
学北橋	単純RC床版橋	〃	36m	3.0m	昭和36年(1961)
香美橋	単純PC桁橋、単純RC床版橋	〃	147m	3.0m	昭和27年(1952)

\*大野島橋、学島橋、香美橋は、RC床版橋であった橋梁の一部が洪水による流失などによってPC桁橋にて修復されている。



善入寺島の潜水橋

## 17 阿波麻植大橋

あわおえおおはし

吉野川最大の川中島である善入寺島(約500ha)の上流に架かるコバルトブルーの雄大な連続トラス橋。橋長1,084mで、吉野川に架かる橋で3番目の長さを誇る長大橋である。

5つの3径間連続トラスが連なる橋梁で、継ぎ目の上弦材を取り付け、全体を15径間連続トラス橋のように見せている。南岸からの道路は、緩やかにカーブしながら一般国道192号と立体交差し、この橋梁へと至っている。

昭和27年(1952)から同38年(1963)にかけて、善入寺島に6基の潜水橋が架けられた。これらの橋は洪水の際

に通行できなくなるため、兩岸の吉野川市川島町と阿波市市場町を結ぶ抜水橋として阿波麻植大橋が架橋された。

橋梁の鋼材には、架橋当時に開発された溶接性が良く強度が高い新高張力鋼が使用されている。また、部材の接合には、吉野川に架かる橋梁としては最後となったリベット締結工法が採用されている。

平成21年(2009)には、道路の両側にあつた歩道を下流側に集約する移設工事が行われ、歩行者や自転車の通行の安全性の向上が図られている。



阿波麻植大橋

■阿波麻植大橋の概要

橋の形式 (上部工)	3径間連続平行弦鋼ワーレントラス橋5連	橋長	1,084m
		有効幅員	8.0m
路線名	一般県道 市場学停車場線	完成年	昭和54年(1979)

## 18 瀬詰大橋

せつめおおはし

主要地方道志度山川線にある、逆台形の形をした、藍色の箱桁橋。

桁とコンクリート床版を合成した連続合成桁を採用していることに特徴がある。

橋梁の北岸からは、秀麗な姿から別名、阿波富士とも呼ばれる「高越山」を眺めることができる。

昭和22年(1947)7月24日、渡船の転覆で18名の尊い生命が失われ、その12年後には自衛隊のボートが訓練中に潜水橋に激突して1名が殉職する事故が発生した。

北岸の「瀬詰の渡し」跡に建立された2つの地藏尊が、こうした痛ましい事故の歴史を物語っている。



瀬詰大橋

■瀬詰大橋の概要

橋の形式 (上部工)	3径間連続逆梯形合成箱桁橋3連、単純逆梯形箱桁橋2連	橋長	589.4m
		有効幅員	7.0m
路線名	主要地方道 志度山川線	完成年	昭和41年(1966)

## 19 岩津橋 いわづばし

岩津は、古くから吉野川中流の川船交通の要衝としてにぎわった。中流域では川幅が一番狭く、青々とした急流が岩を洗い、美しい淵を作る。その地形は、渡し場・船泊りとして天然の好条件を備え、古くから「岩津の淵」と呼ばれてきた。

淵には大ナマスが棲むという伝説があり、北岸にある地元出身の歌人、岩曇花香が建立した歌碑にも、「波の間に出てて見えなむつぬさはふ岩津の淵の底のまなづは」と神代文字で刻まれている。

明治20年（1887）に珍しい舟橋が架けられたが、洪水による流失を繰り返し、再び渡し舟に戻っている。

昭和33年（1958）には初

代岩津橋として自歩道橋の吊橋が、同46年（1971）にはその上流に自動車も通行できる幅3・5mの吊橋が架けられ、初代と二代が並んで活躍していた。その後、交通量の増加や自動車の大形化などへの対応のため、架け替えられることになった。現在の、近代的な美しさと重量感あふれる「片吊り斜張橋」の架橋に伴い、2橋は撤去された。

橋梁付近は狭窄部となっていたため、架橋の技術的な課題として風対策があった。初代岩津橋は耐風索、二代目は補剛桁をIセクションにした重橋床の橋梁で、コンクリート床版の自重で耐風安全性を保つ仕組みになっていた。三代目となる新岩津橋につい

ては、徳島大学で模型を使って風洞実験を行った。その結果から、箱桁の断面を偏平にするとともに、橋梁の両端部にフェアリングという平たい三角形の金具を取り付けて風の流れをスムーズにし、風下に渦が発生しないよう配慮している。



岩津橋



昭和33年(右側)と昭和46年(左側)当時の岩津橋(徳島新聞社提供)

### ■岩津橋の概要

橋の形式 (上部工)	単純鋼床版箱桁斜張橋	橋長	175m
		有効幅員	10.25m
路線名	一般県道 船戸切幡上板線	完成年	平成5年(1993)

## 21 ふれあい橋

ふれあいばし

旧穴吹橋は、緩やかな曲線を描くトラス構造の美しいフォルムから名橋として慕われた。架橋後64年を経過して老朽化が目立つようになり、交通量の増加や自動車の大型化への対応、また河川管理上の問題から架け替えが計画された。

新しい穴吹橋は、従来の位置から約500m下流に架けられることとなった。それまで旧橋を通行していたJR穴吹駅の利用者や、通学する高校生にとって利便性が悪くならないよう、旧橋のすぐ近くの下流側約80mの位置に、自転車歩行者専用の橋梁としてふれあい橋が架けられた。



ふれあい橋

二りが3個所設けられ、雄大な吉野川の眺めを楽しむことができる憩いの場となるようベンチも置かれた。色やデザインに統一感を持たせた高欄や照明灯を採用するなど、景観にも配慮が

なされている。通勤や通学だけでなく、散策コースとしても利用されるなど、地域に密着した橋梁となっている。

### ■ふれあい橋の概要

橋の形式 (上部工)	2径間連続ラーメンPC箱桁橋、4径間連続有ヒンジラーメンPC箱桁橋	橋長	499.5m
		有効幅員	3.0m
路線名	美馬市道脇町333号線	完成年	平成4年(1992)



## 22 脇町橋

わきまちばし

吉野川に架かる潜水橋のうち、最も上流に架かる。

吉野川や四国山系の山々と一体となつて、美しい風景を醸し出しており、夕日のビューポイントとしても知られる。映画のラストシーンに使われるなど、吉野川の潜水橋の中でも代表的な橋である。

かつて、橋の架かる位置に「舞中島渡し」があり、1日平均1,000人、自転車300台を運んでいた。

舞中島は、脇町橋の南岸に位置する、吉野川と支流の明連川に挟まれた川中島であり、かつては藍の一大生産地として、藍の集散地として栄えた対岸の脇町を支えた。脇町橋の北岸周

辺は、「うだつの町並み」として知られ、当時の繁栄を今に伝える豪華な建物が各所に残る。

平成16年(2004)の豪雨で北岸側の上部工が流失したが、同18年(2006)に復旧し、今も生活道路として利用されている。



脇町橋

### ■脇町橋の概要

橋の形式 (上部工)	潜水橋(単純PC桁橋、単純RC床版橋)	橋長	207m
		有効幅員	3.6m
路線名	一般県道 脇三谷線	完成年	昭和36年(1961)

※RC床版橋であった橋梁の一部が洪水による流失などによってPC桁橋にて修復されている。

## 23 小島橋

おしまばし

一般県道穴吹塩江線にある、吉野川に架かる橋梁には珍しい淡い緑色に塗られた箱桁橋。

藩政時代から「小島渡し」と呼ばれる渡船が運航されていた。

昭和28年(1953)、岩倉町と三島村が協議して木製土橋(橋脚となる杭を打ち込み、その上に木材を並べて土を置いた木造構造の橋梁)を架設したが、開通式を前に洪水のため流失してしまった。

これが契機となつて昭和30年(1955)、県が災害復旧工事としてコンクリート製の潜水橋を架橋した。これにより南岸にある徳島本線小島駅の利用の利便性が向上した。しかし、洪水の際には通行できなくなるほか、

車両の転落による死亡事故も多発したため、平成4年(1992)に現在の小島橋に架け替えられた。



小島橋



小島渡し(徳島新聞社提供)

### ■小島橋の概要

橋の形式 (上部工)	3径間連続非合成鋼箱桁橋2連	橋長	436m
		有効幅員	9.75m
路線名	一般県道 穴吹塩江線	完成年	平成4年(1992)



## 24 美馬中央橋

みまちゅうおうおうばし

美馬郡つるぎ町貞光にある、コンクリートの力強さと緩やかな曲線の優雅さを併せ持つPC箱桁橋。吉野川に架かる橋では「名田橋」、「青石橋」に次いで3番目となる長大PC橋である。

橋梁のシンボルである親柱には、平家物語「宇治川の先陣」に描かれた名馬「池月」の美しい姿が見られる。同馬は、美馬で生まれ育ったと伝わる。

架橋に向けた運動が活発になったのは昭和45年(1970)。美馬郡内6町村に麻植郡木屋平村を加えた区域が美馬地区広域市町村圏に指定され、圏域の振興整備計画に架橋が盛り込まれたことによる。

現在の橋梁が架かる場所には、藩政時代から続く「立石渡し(道満渡しとも言う)」と呼ばれた渡し場があった。その名は、渡しの目印として大きな石が立っていたことに由来すると

言われ、美馬中央橋が架設されるまで運航されていた。北岸側の美馬市美馬町坊僧(通称・段)西の低い段丘には、徳島県内初の国史跡「段の塚穴」があり、古墳時代後期に造られた2基の古墳を見ることが

できる。



美馬中央橋

### ■美馬中央橋の概要

橋の形式 (上部工)	8径間連続PC箱桁橋、	橋 長	657m
	単純ポステンT桁橋2連		有効幅員
路 線 名	一般県道 美馬貞光線	完 成 年	昭和63年(1988)

## 25 美馬橋

みまばし

徳島市と香川県坂出市を結ぶ一般国道438号にあるワーレントラスとランガートラスで構成される橋梁。

戦後、阿波中央橋に次ぐ2番目の抜水橋として架けられた。昭和33年(1958)には三好大橋も架けられるなど、この頃から吉野川への架橋が本格化していった。

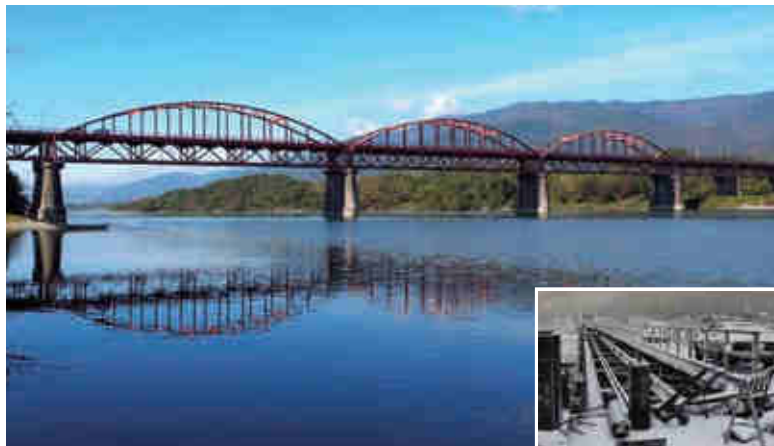
昭和24年(1949)に「小島渡し」で、児童10名が犠牲になる痛ましい渡船事故が起こった。これを契機に熱心な架橋運動が行われた結果、架橋工事が同29年(1954)に着手され、同33年(1958)に橋梁が完成した。

南岸の一般国道192号沿い

には、記念碑と架橋に尽力した真鍋勝代議士の銅像が設置されている。

架橋当時、美馬商工高等学校は吉野川を挟む両岸に校舎があり、橋梁は美馬町の商業課程校舎と貞光町の工業課程校舎をつなぐ役割を果たした。生徒や先生が行き来していたことから、美馬橋は「日本一長い廊下」とも言われた。

昭和49年(1974)に橋梁の上流側に幅1.5mの自歩道橋が設置され、さらに同51年(1976)から同54年(1979)にかけて、コンクリート床版を鋼床版に取り換える大規模な補修工事が行われている。



美馬橋

床版の補修工事(徳島新聞社提供)

### ■美馬橋の概要

橋の形式 (上部工)	単純平行弦鋼ワーレントラス橋6連、	橋 長	417.7m
	単純鋼ランガートラス橋3連		有効幅員
路 線 名	一般国道438号	完 成 年	昭和33年(1958)

## 26 青石橋

あおいしばし

長大PC橋としては「名田橋」に次いで、吉野川で2番目に架けられた橋梁。つるぎ町半田と美馬市美馬町を結ぶ。架橋当時はオイルショックによる不況の時期にあり、国が総需要抑制政策をとっていたため、完成までに7年の歳月を費やした。

この地は、古くから「青石渡し」と呼ばれた渡し場としてにぎわっていた。特に大正3年(1914)に鉄道が開通して徳島本線阿波半田駅が新設され、さらに同9年(1920)に対岸の重清村西村で日之出製紙工場の操業が始まると、原料や製品、燃料などの運搬に大いに利用された。

昭和31年(1956)6月に

は、当時の金額で965万8、

000円の総工費をかけて、コンクリート製の青石潜水橋が架けられた。しかし、同49年(1974)と翌50年(1975)の相次ぐ台風に見舞われ、北側半分が流失する被害を受けた。この災害が、後の抜水橋架設の契機となった。

当地は、「阿波志」にも記載されたように良質な青石の産地であったことから、親柱には橋梁名と同じ青石が使用されている。



青石橋

### ■青石橋の概要

橋の形式 (上部工)	7径間連続PC箱桁橋	橋長	520m
		有効幅員	9.75m
路線名	一般県道 美馬半田線	完成年	昭和58年(1983)

## 27 東三好橋

ひがしみやよしばし

三好市三野町芝生と三好郡東みよし町中庄を結ぶワーレントラス橋。架橋前には、藩政時代から「江口渡し」があり、「こんびら参り」の参拝客が行き交う宿場としてにぎわった。

昭和15年(1940)に浮橋の「興亜橋」が、同30年(1955)にコンクリート製の潜水橋、さらに同45年(1970)に現在の鋼トラス橋が架けられた。

建設当時は、2径間連続トラスと3径間連続トラスで構成された。継ぎ目上弦材を取り付けることで、全体が連続するトラスのように見せていた。しかし平成18年(2006)、上流側に自歩道橋を設置するため、既設のトラス部材のカバー

プレートによる補強や、新たに橋脚の上に主塔を建て、PCケーブルにより橋桁を引き上げる構造を追加するなどの改造を

行い、5径間連続トラス橋に生まれ変わった。



東三好橋

### ■東三好橋の概要

橋の形式 (上部工)	5径間連続平行弦鋼ワーレントラス橋	橋長	373.5m
		有効幅員	10.8m
路線名	一般県道 芝生中庄線	完成年	昭和45年(1970)

## ②8 角の浦大橋

すみのうらおおはし

淡い水色に塗られた中央部の2連のアーチが特徴的な橋梁。2径間のアーチ橋と、左右の2径間連続鋼箱桁橋の2連で構成されている。

明治43年(1910)から角浦渡船組合が「角浦渡し」を運営していた。昭和40年(1965)に「角の浦潜水橋」の呼び名で親しまれた、当時の三加茂町と三野町をつなぐ「中三好橋」が架けられ、地域住民の生活道路として利用された。

この潜水橋に代わり、吉野川に架かる45番目の橋梁として、角の浦大橋が架けられた。

北岸の親柱には、旧三野町の町花である桜とカンドリ舟が、南岸の親柱には旧三加茂町の町

鳥であるキジと、県指定無形民俗文化財の「金丸八幡神社」の「剣の舞」が描かれている。



角の浦大橋

### ■角の浦大橋の概要

橋の形式 (上部工)	単純口一せ橋2連、	橋 長	445m
	2径間連続鋼箱桁橋2連		有効幅員
路線名	一般県道出口太刀野線	完成年	平成16年(2004)

## ②9 三三三大橋

さんさんおおはし

平成2年(1990)、当時の三加茂町と三好町を結ぶ唯一の橋梁として架けられ、両町の頭文字をとって三三三大橋と名付けられた。

平成18年(2006)に両町が合併して東みよし町となった。同16年(2004)に設置された、吉野川ハイウェイオアシスのスマートICへのアクセス道路としても利用されている。

吉野川を跨ぐ4径間と3径間の連続鋼箱桁橋と、南岸側の2径間のPC橋で構成される。親柱には、カンドリ舟に乗った「鮎漁師」や「加茂の大楠」、高欄には近くで出土した遺跡にちなみ、縄文時代以前の生活様式を描いた「陶板」が設置され、

地域の歴史や文化を物語っている。

開通に先立って催された三三三大橋フェスティバルには、約3,000人の住民が集い完成を祝った。橋梁の長さにつないだ餅を掲げる催しのほか、結婚式、両町民による綱引き、福投げなど、新たな橋梁の上ではさまざまなイベントが催され、橋梁を通して両町民の心が一層つながった。



三三三大橋

### ■三三三大橋の概要

橋の形式 (上部工)	4径間連続鋼箱桁橋、3径間連続鋼箱桁橋、単純PC T 桁橋、単純PC中空床版橋	橋 長	559.7m
		有効幅員	9.75m
路線名	一般県道 三加茂三好線	完成年	平成2年(1990)



## ③0 美濃田大橋

みのだおほし

鉄筋コンクリートの主塔の間に伸びる赤いトラス構造と白い自歩道橋が、吉野川の清流に影を映している。吉野川に架かる橋の中で唯一、自動車が行き可能な吊橋である。当初は3・6mの幅員に歩行者と車両が混在していたが、その後、歩行者や自転車の安全対策として両側に自歩道橋が設置されている。

明治時代には「辻の渡し」があり、辻町にあったたばこ製造工場への通勤や葉たばこの出荷などにぎわっていた。明治42年（1909）4月7日、たばこ製造工場に通勤する17名の若者が被害に遭う事故が発生していたこともあり、地域の架橋への思いは強かった。昭和29年

（1954）に関係自治体による期成同盟会を発足して架橋を要望した結果、実現に至った。

山間部のこの種の吊橋のメインケーブルは、昼夜の温度差により大きく変動するため、ローラーを設置するのが一般的であった。しかし、当初の設計では塔頂部が狭くローラーが載せられなかった。そこで、ケーブルサドルを扇形にし、ピンで下の固定柵と連結した、ロッキングタワーに似た構造にして対応している。

また、塔頂部から橋中央に向けてワイヤーロープを斜めに取り付け、自動車などの活荷重による振動を抑制する対策や、中央部では強風時の振動防止対策として、センターダイヤ



美濃田大橋

ナステーと呼ばれる鋼材を使用している。

### ■美濃田大橋の概要

橋の形式 (上部工)	二鉸式鋼補剛構吊橋、 単純RC床版橋5連	橋長	184.2m
		有効幅員	6.4m
路線名	一般県道 昼間辻線	完成年	昭和34年(1959)

## ③1 吉野川橋(徳島自動車道)

よしのがわばし(とくしまじどうしゃやせう)

徳島自動車道の吉野川SAと井川池田ICの間に位置し、緩やかにS字カーブを描きながら吉野川を跨ぐ橋梁。淡い水色に塗装されたスレンダーな外観が、のどかな田園地帯や阿讃の山並みによく映える。

徳島自動車道の起点となる徳島市側から、橋長604mの4径間連続鋼床版箱桁橋と、三好市側の橋長248・5mの6径間連続4主桁鋼鈹桁橋の2種類の橋梁で構成されている。

構造的な特徴は、中間支点を鉄筋コンクリート橋脚と剛結させた複合ラーメン形式にある。箱桁橋は橋桁に設置した鋼製柱を橋脚に埋め込み、鋼鈹桁橋は橋脚を上のフランジ付近までは橋脚を上をフランジ付近まで

延長し、主桁や横桁を橋脚に埋め込む剛結構造となっている。

吉野川を跨ぐ箱桁橋の下部工は、地下約20mに達する小判

型の井筒(ケーソン)基礎の上に、高さ約30mの橋脚が造られる構造になっている。



吉野川橋(徳島自動車道)

### ■吉野川橋(徳島自動車道)の概要

橋の形式 (上部工)	4径間連続鋼床版箱桁橋、 6径間連続4主桁鋼鈹桁橋	橋長	852.5m
		有効幅員	9.0m
路線名	徳島自動車道	完成年	平成11年(1999)



## ③2 吉野川橋りょう(土讃線)

よしのがわきょうりょう(よんざんせん)

昭和4年(1929) 4月28日に開通した土讃線箸蔵駅と佃駅の間に位置する、県内の土讃線で吉野川に最初に架かった鉄道橋。

吉野川橋りょうを含む約3kmの工区は、大正15年(1926)5月に着工され、昭和2年(1927)12月に完成している。

吉野川渡河部は、直径6mの井筒(ケーソン)を河床に沈め、その上に平均高さ15mの橋脚を設置し、洪水時にも冠水しないよう設計されている。

ケーソンの施工個所が玉石混じりの砂利であったため、1日の沈下量はわずか15cm以下で、しかも数回の洪水に見舞われる難工事の末に完成させている。

当時の動力の中心は人や馬であった。工事に使う砂は上流の中州から採取し、セメントは池田町から調達したが、いずれも舟で運搬した。

また、年間を通して水深のある河川での架設であったために、洪水に対して最も安全なゴライアスクリーンとエレクショントラスを使った架設工法が採用された。

この橋梁の鉄道沿いには、維持管理用の作業道があり、渡し舟が運航できない際には通勤通路として多くの人に利用される一方、事故がたびたび発生していた。昭和30年代に入り、三好大橋や美濃田大橋の開通に伴い、歩道橋として利用する人はいなくなっていく。



吉野川橋りょう(土讃線)

### ■吉野川橋りょうの概要

橋の形式(上部工)	単純曲弦鋼ワーレントラス橋4連、単純鋼鈹桁橋16連	橋長	571m
路線名	JR土讃線	開通年	昭和4年(1929)

## ③3 三好大橋

みよしおおはし

昭和33年(1958)、徳島県が一級国道32号に架橋した、鮮やかな朱色に塗られた4径間のトラス橋。

高松市と高知市を結ぶ四国新道の完成翌年の明治28年(1895)4月には、古くからあった「大具渡し」に代わって県営渡船が運航されるようになった。

大正3年(1914)4月、人や馬車から自動車までを運ぶ「岡田式渡船」が、「白地渡し」と同時に吉野川で初めて運航された。

交通の要衝にある「渡し」として数多くの人々や車両でにぎわいをみせた。しかし、昭和33年(1958)12月の三好大

橋の完成に伴い、全国の国道最後の県営渡船はその仕事を終えた。

橋の形式は、珍しい偶数径間のゲルバートラス橋。橋脚の基礎は、転石や玉石の多い硬質粘土層が深かったことから、ニューマチックケーソン工法で施工されている。

架橋後、交通量が大幅に増加したため、自転車や歩行者の安全対策として上流側に幅2mの自歩道橋が設置された。



三好大橋

### ■三好大橋の概要

橋の形式(上部工)	ゲルバー式平行弦鋼ワーレントラス橋	橋長	236.4m
		有効幅員	8.0m
路線	主要地方道 観音寺池田線	完成年	昭和33年(1958)

## 34 四国中央橋

しこくちゅうおうおうばし

三好市池田町の、四国の主要幹線道路である一般国道32号と同192号が交差する個所に架かる橋梁。四国中央橋は、周辺の交通混雑の解消とともに、平成11年（1999）に供用された徳島自動車道井川池田ICへのアクセス強化を図るため、ICに直結して架設された。

橋梁の名称は公募によった。主要道路が交差する四国の中央部にある橋梁であることから、平成15年（2003）2月12日にその名が命名された。井川池田IC側から、5径間連続鋼鈹桁の直線橋（橋長294m）、2径間連続鋼箱桁橋の曲線橋（橋長150m）、4径間連続PC中空床版橋の

曲線橋（橋長104m）の順に架設されている。

鋼橋には耐候性鋼材が使用された。同鋼材は、普通鋼に微量の銅やクロムなどを加えた低合金鋼で、大気中に置くとき時間の経過とともに鋼材の表面に保護性錆が形成される。これが鋼材を腐食から守っている。



四国中央橋

### ■四国中央橋の概要

橋の形式 (上部工)	5径間連続鋼鈹桁橋、2径間連続鋼箱桁橋、4径間連続PC中空床版橋	橋長	548m
路線名	一般国道32号	有効幅員	14.5m
		完成年	平成15年(2003)

## 35 敷之上橋

しきのうえばし

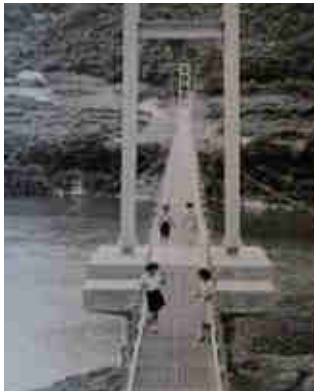
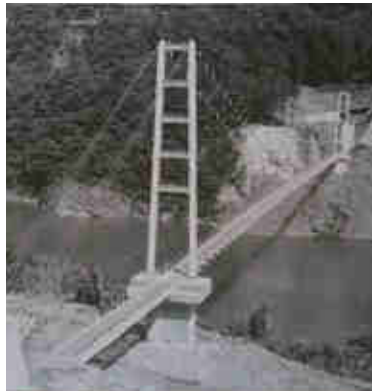
池田ダム湖に架かるスレンダーな歩行者用の吊橋。

昭和49年（1974）の池田ダムの完成前は「敷之上渡し」が運航されていたが、これに代わるものとして吊橋が架設された。

H鋼桁を橋桁とする2ヒンジ式無補剛構吊橋である。主塔の高さは18・35m、主塔間隔160・6mで、直径26mmのワイヤーロープ7本を束ねた直径78mmのケーブルが用いられている。風対策として、上流側に直径26mmの耐風索を5本、下流側に4本設置し、グレーチング床版としている。

橋の中央部からは、上流側に架かる池田へそ湖大橋や兩岸

の山々、ダム湖が織りなす美しい景観を望むことができる。



昭和49年頃の敷之上橋(徳島新聞社提供)



敷之上橋

### ■敷之上橋の概要

橋の形式 (上部工)	2ヒンジ式無補剛構吊橋	橋長	195m
		有効幅員	1.5m
路線名	三好市道ウエノ敷ノ上線	完成年	昭和49年(1974)



## ③6 池田へそつ湖大橋(徳島自動車道)

いけだへそつこおほし(ごくしまどうろしゃやう)

徳島自動車道が池田ダム湖を跨ぐ位置に架かる橋梁で、コンクリートアーチが池田ダムの青い湖面に美しい影を映し出している。平成12年(2000)3月、この橋梁を含む徳島自動車道井川池田IC・川の江東JCT間が開通したのに伴い、四国4県の県庁所在地を高速道路で結ぶ「エックスハイウェイ」が完成した。

最大支間長は200mで、逆ランガー形式のPC橋としては国内最大級である(バランスドアーチ橋としては当時世界一)。上部工には、国内初のアーチリブ同時張出し架設工法が採用された。特殊大型移動作業車を使い、橋脚から同時に



上部工の施工状況  
(西日本高速道路株式会社四国支社提供)



池田へそつ湖大橋

両側に張り出し、補剛桁、アーチリブ、鉛直材および仮吊り斜材でトラスを構成しながら、支間中央部で結合させる工法である。

先進性に優れた橋梁として、「平成11年(1999)度土木学会田中賞」と「プレスレストコンクリート技術協会賞」を受賞。さらに、逆ランガー形式の美しい景観が評価されて「平成14年(2002)度土木学会デザイン賞優秀賞」も受賞している。

橋名は、橋梁が名橋として広く親しまれることを願い公募とした。その結果、橋梁が架かる三好市池田町が、四国のちやうど中央、人間の体のへそにあたることから、「四国のへそ」「へそつ湖」の知名度に着目してこの名称が採用された。

### ■池田へそつ湖大橋の概要

橋の形式 (上部工)	5径間連続PCバランスドアーチ橋	橋長	705m
		有効幅員	9.0m
路線名	徳島自動車道	完成年	平成12年(2000)

## ③7 池田大橋

いけだおおし

一般国道32号と同192号の重複する区間にあり、池田ダム湖に架かる橋梁。

上流側の三好橋が完成後50年近くを経て老朽化したことや、有効幅員が6・1mと狭いため自動車の大型化に伴い歩行者や自転車の通行が危険になったことなどから架けられた。

左岸側は、高知県へ向かう一般国道32号と、愛媛県に向かう同192号を分岐させるため、四国初のトランプット形式の立体交差が採用されている。

この橋梁は、こうした複雑な道路構造に対応するため、2径間連続鋼ワーレントラス橋、単純合成鋼桁橋、単純合成鋼箱桁橋、単純合成鋼H桁橋

単純PCI桁橋など、さまざまな形式で構成されている。



池田大橋

### ■池田大橋の概要

橋の形式 (上部工)	2径間連続鋼ワーレントラス橋、単純合成鋼桁橋、単純合成鋼箱桁橋、単純合成鋼H桁橋、単純PCI桁橋	橋長	294m
		有効幅員	11.5m
路線名	一般国道32号	完成年	昭和51年(1976)

## ③9 第1吉野川橋りょう(土讃線)

だいいちよしのがわきょうりょう(とざんせん)……

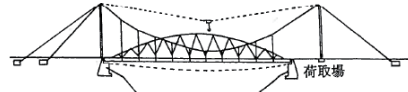
JR土讃線三縄・祖谷口駅間にあり、県内の土讃線で吉野川に2番目に架かった鉄道橋。土讃線琴平駅から土佐山田駅までの建設工事は、大正9年(1920)から南北2方向より進められ、昭和10年(1935)11月の三縄・豊永駅間の完成に伴い全線開通となった。

当日の新聞には、「人、ついに自然に勝てり」の見出しで取り上げられ、開通を祝う小唄がラジオから流された。歌ったのは、「阿波よしこの」で知られるお鯉さん(本名…故多田小餘綾さん)であった。

橋梁の形式は、三縄駅側から単純鋼桁橋3連、単純曲弦鋼ワーレントラス橋、単純鋼

桁橋で構成されている。

トラス橋の施工には、当時最新とされたケーブルクレーン直吊り工法が採用された。橋脚の上に塔を建て、その塔をケーブルでつないで鋼材を架設する工法である。現在も、桁下に架設ヤードが確保できない場合に使用されている。



ケーブルクレーン直吊り工法



第1吉野川橋りょう(土讃線)

### ■第1吉野川橋りょう(土讃線)の概要

橋の形式(上部工)	単純曲弦鋼ワーレントラス橋、単純鋼桁橋4連	橋長	172m
路線名	JR土讃線	開通年	昭和10年(1935)

## ④0 大川橋

おおかわばし

現在の三好市池田町川崎で酒造業を創業し、その利益を資金に林業を始め、後に山林王と呼ばれた赤川庄八により架けられた橋梁。

地元の山城谷村や三縄村大和地区、川崎地区など、祖谷川流域の住民にとって、祖谷口駅の新設はまさに悲願であった。しかし当初、鉄道省は、三縄・阿波川口駅間での新駅は、駅間の距離が短かくなるとして設置しない方針であった。

そのため、庄八をはじめとする地元関係者が要望を重ねた結果、大川橋の架橋を条件に祖谷口駅が新設されることになった。

庄八は私財5万8、000

円を投じ、土讃線の開通13日前の昭和10年(1935)11月15日に橋梁を完成させた。橋梁は、祖谷川流域の森林資源の開発と奥地産業の振興を目的とするとともに、庄八、ヨネ夫婦の金婚を記念して架けられた。

昭和37年(1962)12月に当時の池田町に寄付されるまでは、橋梁を渡るのに通行料が必要な貸取り橋であった。同10年(1935)の通行料は、子ども1銭、大人2銭、自動車20銭であったが、同28年(1953)には子ども1円、大人2円、自動車80円になっていた。



大川橋

### ■大川橋の概要

橋の形式(上部工)	吊橋	橋長	150m
路線名	三好市道 大和祖谷口線	有効幅員	3.0m
		完成年	昭和10年(1935)



## 41 祖谷口橋

いやくちばし

吉野川と祖谷川が合流する主要地方道山城東祖谷山線の起点に架かる。水色に塗られた2連のアーチと白い高欄が深山の緑に映える美しいアーチ橋。

二つのアーチと、そこから伸びる綾状のワイヤーロープが特徴的なニールセンローゼ橋である。吉野川に架かる橋で唯一、この形式が採用されている。

アーチ橋にはさまざまな形式があるが、ローゼ橋はアーチ部材と、車が通行する道路面を構成する補剛桁の双方で曲げモーメントを分担する構造になっている。アーチ部材と補剛桁がほぼ同程度の太さを持つのが外見上の特徴になっている。

ローゼ橋のうち、斜めにケー

ブルを張ったものを、考案者の名をとって「ニールセン形式」と呼んでいる。

開通式では、地元の川崎幼稚園・川崎小学校の子どもたちによる旗行列や、キツネに扮した三縄中央老人会の会員による渡り初めが行われた。



祖谷口橋の渡り初め(徳島新聞社提供)



祖谷口橋

### ■祖谷口橋の概要

橋の形式 (上部工)	単純ニールセン形式ローゼ橋2連	橋長	230m
		有効幅員	7.5m
路線名	主要地方道 山城東祖谷山線	完成年	昭和48年(1973)

## 42 国見山橋

くにみやまばし

JR土讃線阿波川口駅近くの林道川崎国見山線の起点に架かる、黒褐色の鋼桁橋。

同林道は、三好市池田町川崎から国見山を経て、同市西祖谷山村尾井ノ内に至る延長約21kmの路線である。沿道の豊富な森林資源開発をはじめ、周辺住民の生活道路、また観光面での利用も見込んで計画された。

この橋梁の特徴は、塗装を施さなくても錆に強い耐候性鋼材を使用したことにある。当初は普通の鋼材と同様に錆が発生するが、次第に緻密な錆を形成して表面を保護するようになり、時間の経過とともに錆の進展が次第に抑制されていく。

架橋当初は茶褐色であった

が、時間の経過とともに安定した黒褐色に変化している。



国見山橋

### ■国見山橋の概要

橋の形式 (上部工)	2径間連続鋼床版箱桁橋	橋長	152m
		有効幅員	6.5m
路線名	林道川崎国見山線	完成年	平成元年(1989)

## 43 国政橋

くにまさばし

剣山国定公園内の景勝地、小歩危峽に架かる幅員1・8mの吊橋。

上流にある早明浦ダムの放流が行われる際、舟での行き来が危険となるため架けられた橋梁である。

小歩危峽は、夏季に多くのラフティングやカヤックの愛好者が集まる激流として有名で、美しい景色と急流を下るラフティングを見ることが出来る数少ないスポットになっている。

格子状の床版からは、小歩危峽の断崖絶壁を縫うように流れる約30m下の吉野川を直下に眺めることができ、ビューポイントとなっている。



国政橋

### ■国政橋の概要

橋の形式 (上部工)	吊橋	橋長	100m
		有効幅員	1.8m
路線名	三好市道 国政橋線	完成年	昭和51年(1976)

## 44 赤川橋

あかがわばし

JR土讃線の小歩危駅近くに架けられた、三好市山城町西字の一般国道32号と同市西祖谷山村新道を結ぶ吊橋。

現在の橋梁は二代目である。初代の橋梁は、山林王と呼ばれた赤川庄八が大正12年(1923)、山林から伐採した木材を搬出するために国見山造林橋として架けた、コンクリートの主塔を持つ吊橋であった。

二代目は、庄八の孫である庄市氏が昭和50年(1975)に架け替えたものである。平成17年(2005)、接続する林道とともに、「明治時代から造林に協力して頂いた地元の皆様へのご恩返しに」と旧山城町に寄付され、現在は三好市が管

理している。

一般国道32号側の橋梁の袂には、銅像とともに、赤川家の地

方文化の進展や産業開発に対する功績を刻んだ頌徳碑が建てられている。



初代の赤川橋(赤川庄市氏提供)



赤川橋

### ■赤川橋の概要

橋の形式 (上部工)	吊橋	橋長	109m
		有効幅員	1.6m
路線名	三好市道 大津赤川線	完成年	昭和50年(1975)



## ④5 第2吉野川橋りょう(土讃線)

だいによしがわきょうりょう(せんせん).....

JR土讃線小歩危・大歩危駅間にある県内の土讃線で吉野川に3番目に架けられた鉄道橋。

吉野川の深い渓谷に背の高い橋脚が並び立つ。曲弦鋼ワーレントラス橋と鋼桁橋の組み合わせは、先に架けられた吉野川橋りょうや第1吉野川橋りょう(いずれも土讃線)と同じである。ケーブルクレーンなどの架設機材の多くは、第1吉野川橋りょうに使用したものを転用している。

架橋位置の小歩危峽は溪谷の美しさで知られ、その名称は、「小股で歩いては危険」という説や、断崖を意味する古語「ほき、ほけ」に由来するといった説がある。



現在の第2吉野川橋りょう(土讃線)



開通時の第2吉野川橋りょう(土讃線)(徳島新聞社提供)

剣山国定公園内にある上流の大歩危峽では、百年以上の歴史を持つ観光遊覧船が運航されるほか、夏季にはラフティングやカヌーを楽しむ多くの愛好者で

にぎわう。列車の窓から眺める橋梁と渓谷が織りなす風景はまさに絶景で、四国屈指の写真撮影スポットとなっている。

## ④6 大歩危橋

おおぼけばし

現在の三好市山城町上名から、祖谷へと通じる祖谷溪有料道路として架けられた橋梁。

美しいアーチを描くローゼ橋と鋼桁橋が、吉野川やJR土讃線大歩危駅を跨ぐ。白いアーチと水平に走る赤い桁が、大歩危峽と調和して印象的な景観を醸し出している。

橋梁は、大歩危峽、小歩危峽と呼ばれる深い渓谷に架かる。二億数千万年前の中世期に形成された、全国的にも珍しい奇岩で、大歩危峽チガヤノに見られる含礫片岩は、昭和28年(1953)1月13日に徳島県天然記念物に指定されている。このうち、背斜構造と呼ばれる特徴的な地質構造や、むき出し

になった含礫片岩が見られる大歩危峽の約500mの区間は、平成26年(2014)3月18日に国の天然記念物に、翌年(2015)10月7日には国の名勝に指定されている。

架橋前には、歩危観橋と呼ばれる1車線の吊橋が架かり、人だけでなく対岸の国鉄大歩危駅から貨物列車で出荷される牛もこの橋を渡った。昭和49年(1974)4月の祖谷溪有料道路の開通に伴い橋は架け替えられ、今は主塔と橋脚がその名残を留めている。

祖谷溪有料道路は、平成10年(1998)に無料化された。現在の大歩危橋は、西日本第2位の高峰「剣山」や日本三大秘境

「祖谷」などの観光

地へのアクセス道

路として、地域の

振興に大きく貢献

している。



歩危観橋(岡本文博氏提供)



大歩危橋

### ■大歩危橋の概要

橋の形式 (上部工)	単純二鉸式中路式ローゼ橋、	橋長	165m
	単純鋼桁橋	有効幅員	7.5m
路線名	主要地方道 西祖谷山山城線	完成年	昭和48年(1973)

### ■第2吉野川橋りょう(土讃線)の概要

橋の形式 (上部工)	単純曲弦鋼ワーレントラス橋、	橋長	249m
	単純鋼桁橋9連	開通年	昭和10年(1935)
路線名	JR土讃線		