

吉野川橋

よしのがわばし

四国三郎とよばれる吉野川は、四国山脈の水を集めて、徳島市の北側で紀伊水道に注ぐ。その下流部は昔から氾濫を繰り返し、それによって生じた沃野がああの阿波藍を生み、また年ごとに流路を変える多くの川筋を生んだ。

その昔、25万石の蜂須賀藩が45万石ともいわれたのは、藍作のためであった。藩の奨励した藍は、2月に種をまき、洪水の出る前の7～8月に収穫できる。洪水はまた肥えた土を上流から運んでくれるという自然の恵みともなった。

当たり前の話だが、橋を架けるには川の位置が決まっていなければならない。ところが自然のままでは川の下流部は流路が定まらないのが普通である。ガンジス河のデルタ地帯はその典型的な例で、今なお河川流路の変動に悩まされ続けている。

年ごとに変わる川を渡るには、渡し船か簡単な木橋しかない。明治に入って交通が自由になってから、正確には明治19年（1886）に、吉野川に初めて架けられた橋である古川橋も木橋であった。

話はややそれるが、後年コンクリート橋が可能になってくると、洪水頻度の多い川に潜水橋が登場するようになった。通称もぐり橋といわれるもので、低位置を渡っているから、洪水のさいは水中に没してしまうが、流失しないで残る。四万十川と並んで、吉野川水系にはもぐり橋が多い。現在本川だけでも10橋ほどある。

明治44年（1911）に開始された吉野川の改修工事では、はるか北を蛇行していた本川（旧吉野川）やその派川の今切川への水流を抑え、そのむかし海へ向けて真っすぐに開削してできた別宮川の河幅を広げて、新たな本川とした。この工事は第一次世界大戦や関東大震災のため、遅れに遅れたが、昭和2年によく完成した。

川筋の固定と同時に、アメリカ帰りの増田淳の設計によって、吉野川橋の建設工事が行なわれた。昭和3年（1928）に完成したこの橋の長さ1071mは、当時東洋一であった。

昭和40年（1965）、吉野川橋は両側各2mの歩道を添加して、歩車道を分離した。下って昭和47年になると、交通量の増大に対応して、吉野川橋の下流1.5kmのところ、2車線の吉野川大橋が新設された。さらにこの吉野川大橋は、昭和61年（1986）に倍に拡幅されて4車線になった。このときから国道11号は吉野川大橋に移り、古い方の吉野川橋は国道から県道の橋となったが、それでもいまなお1日3万台もの車を通してしている。

春がきて四国巡礼の鈴の音が聞こえる頃、どこまでも真っすぐに、そしてゆったりと流れる吉野川の土手に菜の花が咲き乱れ、みはるかす彼方に吉野川橋と阿讃の山並みが霞む。

〔F I〕

竣工年月：昭和3年（1928）12月18日

所在地：徳島県徳島市

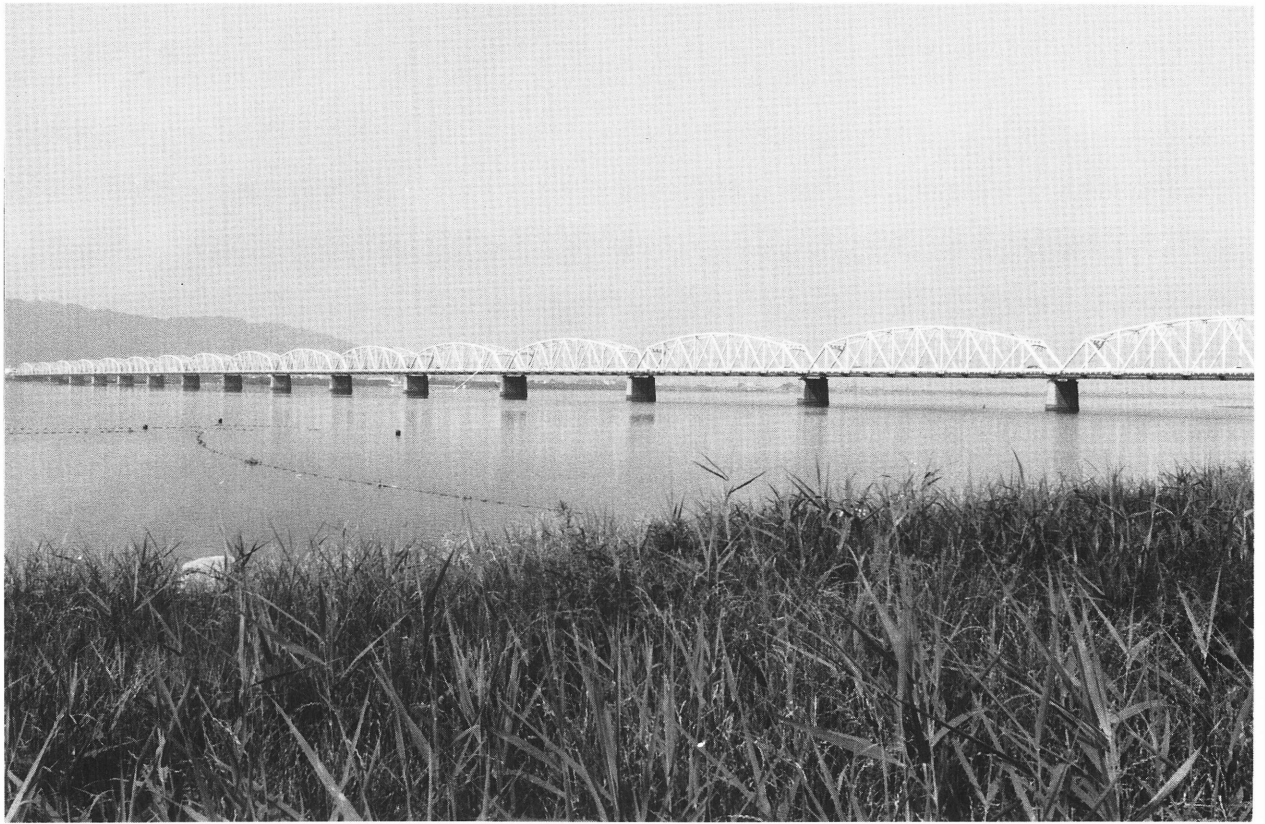
河川名：吉野川

橋長・幅員：1071m×6m

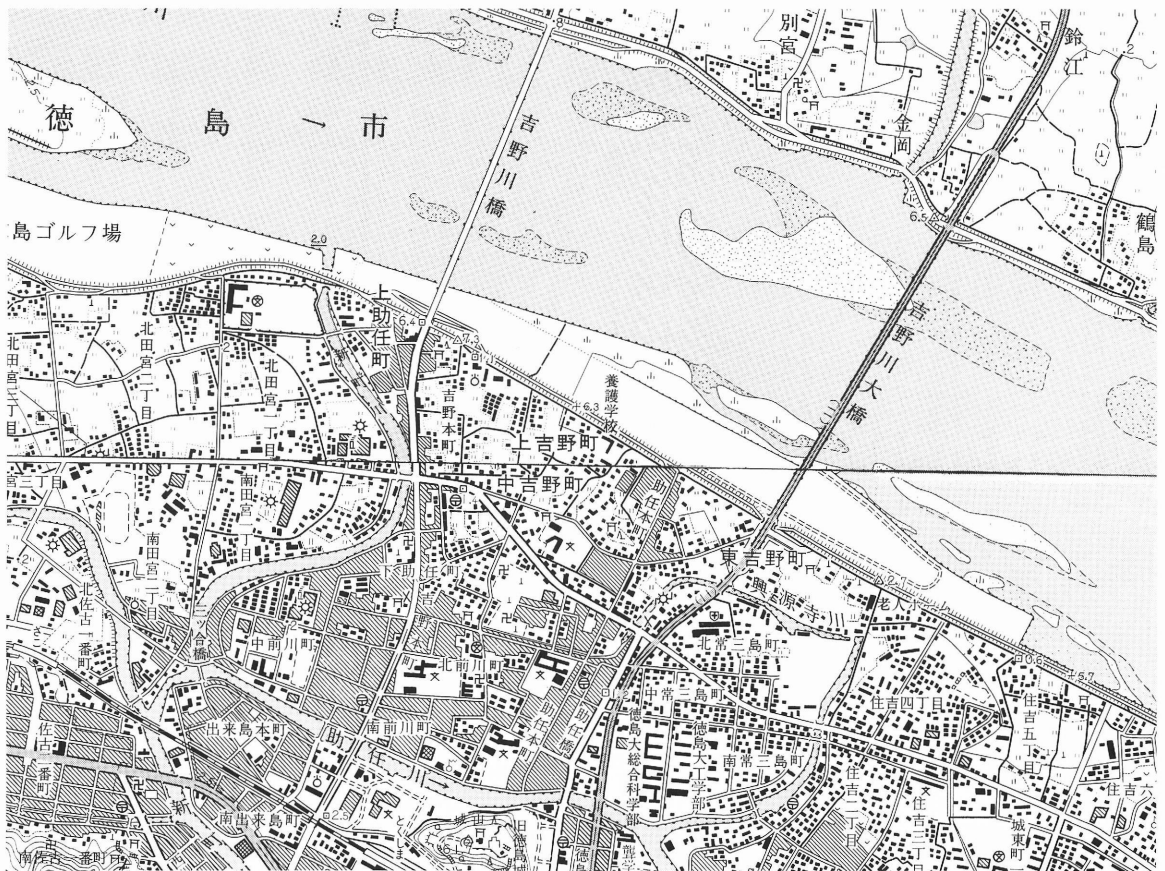
径間数・支間長：17×62.1m

形式：下路曲弦ワーレントラス

備考：昭和40年（1965）両側に歩道橋添加 幅員各2m



〈1993年，撮影・田島二郎〉



(1:25,000 板東，徳島)