

## 吉野川橋梁

よしのがわきょうりょう

吉野川は、「四国三郎」ともよばれる四国最大の川である。その源を四国山地<sup>かめ</sup>瓶ヶ森山に発し、阿波の秘境祖谷の山岳地帯の水も集め、大步危・小歩危の難所をつくり、高校野球で名の知られた池田町を経て、さらに中央構造線に沿って真っ直ぐに東に下りながら次第に川幅を広げ、徳島平野へと流れていく。その流域は四国四県にまたがっている。

かつて吉野川は、名だたる暴れ川であった。江戸時代、その氾濫に悩まされていた蜂須賀藩は、寛文12年(1672)に分流をつくった。この分流が次第に発達し、明治以降の河川改修により昭和3年(1928)に吉野川が完成した。今の吉野川は、いわば新吉野川である。旧吉野川はその北方に蛇行して流れている。

吉野川は、徳島市の郊外、河口から8kmほど上流で鉄道と交差している。広々とした河川に延長950mほどの平行弦のトラス橋が架かっている。四国最長の鉄道橋吉野川橋梁である。吉野川橋梁と名のつく橋は土讃線にも3橋ある。佃付近の吉野川橋梁、三縄付近の第一吉野川橋梁、小歩危-大步危間の第二吉野川橋梁で、これらの橋には曲弦ワーレントラスが架かっている。

ここに紹介するのは、高德線の吉野川橋梁である。高德線は高松から徳島に至るJR四国の幹線鉄道で、この橋の完成により昭和10年(1935)に全通した。この橋は、わが国ではじめての3径間連続構造のトラス橋としてその名が知られている。橋脚をまたいで2径間以上の桁を一体化する連続構造の橋は、早くから使用例が見られる。大正8年(1919)東北本線利根川橋梁に、他で撤去された200ftダブルワーレントラスを2径間連続構造に改造して架けた例、および昭和4年(1929)会津線<sup>くらかわ</sup>闇川橋梁に2径間連続の上路トラス橋を架けた例がある。しかし、本格的な連続トラス橋としては吉野川橋梁がはじめてである。

当時、連続構造の橋は、地盤が不均一に沈下するいわゆる不等沈下をおこす箇所には使えない、したがって岩盤基礎のような所にしか使えないというような思想がわが国にあった。しかしこの橋は、吉野川の洪積層に位置し、十分な支持力が得られない軟弱な地盤上にあった。そのため深さ18~25mものケーソン基礎が用いられている。それでも連続構造を採用したのは、当時としては勇気のいることであったに違いない。

この吉野川橋梁に用いられた連続構造の技術は、30年ほど後の東海道新幹線の橋梁建設の技術につながっていく。東海道新幹線には数多くの3径間連続構造の橋がある。よく雄大な富士山を背景に、平行弦の直線形状のトラス橋の上を「のぞみ」が疾走する姿をポスターなどに見かけるが、この富士川橋梁などはその代表的なものであろう。

徳島平野の夏は暑い。「踊る阿呆に見る阿呆 同じ阿呆なら踊らにゃそんそん」。夏を彩る阿波踊りの熱気が、ここ吉野川橋梁にも届いてきそうである。 [ I A ]

開通年月：昭和10年(1935)3月20日

鉄道名・線名・駅間：JR四国 高德線 吉成-佐古間

所在地：徳島県徳島市

河川名：吉野川

橋長・単複の別：949.20m(橋台前面間長)、単線

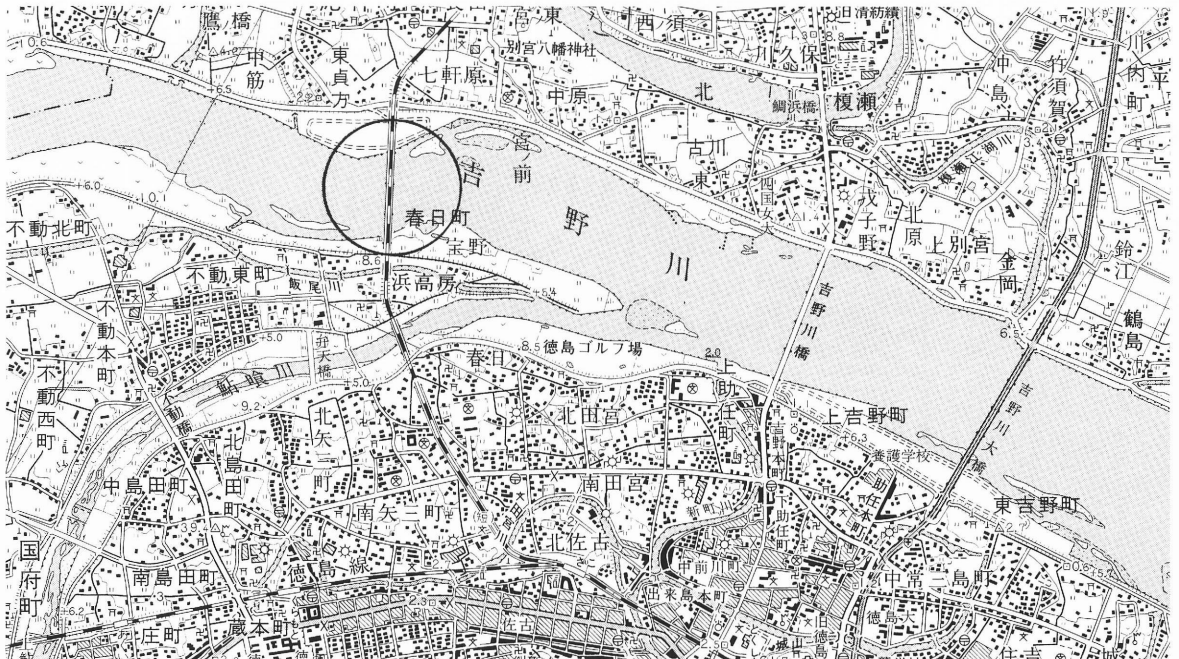
径間数・支間長：①1×45.3m、②4×3@71.2m、③1×45.3m

形式：①③単線下路ワーレントラス、②3径間連続単線下路ワーレントラス



上弦材と下弦材が平行になった直線形状のトラス橋。

〈1992年10月，撮影・西野保行〉



(1:50,000 徳島)