

可動橋には大きく分けて、三つの形式がある。まず昇開橋、これは橋桁全体がエレベーターのように上方に上がることによって船が通れるようにするもので、橋桁を巻き上げるために、左右の橋脚に鉄塔が建てられている。日本では筑後川橋梁 (No.92) がその例である。旋回橋は1本の橋脚を軸にして、橋桁が棒磁石の針のように水平旋回する。2径間分が航路に開放されるので、上り下りの舟航が同時に可能である。日本には小さなものが二、三ある。三番目は蝶番を軸に、踏み切りの遮断機のように文字通り橋が跳ね上がる跳開橋で、バスキュール形とも呼ばれる。

日本では少なくなってしまった現役の可動橋の中でも、跳開橋の長浜大橋は貴重な存在である。戦前に建設された跳開橋のなかで、駆動装置を含め何もかも竣工当時のままで、しかも何時でも動かせるのは現在日本でこの橋だけである。同じ跳開橋でも、今は開かなくなってしまった東京の勝鬨橋 (No.107) は、二つの橋桁が観音開きに開いたが、長浜大橋は片側だけが開く一枚羽根形式である。

かつて肱川河口の長浜町が、川を利用した木材の集散地だった頃、多くの筏や船がここに集まった。橋面を町の道路とほぼ同じ高さに抑えながら水上交通の便を計ろうということで出来たのがこの橋である。町の人の話を聞くと、小学校へ行く時に橋が上がってしまって、遅刻してしまったとか、戦争中に米軍艦載機の機銃掃射を受けて今でも弾痕が残っていると、いろいろなエピソードが残っている。今は舟航のために橋が開くことは稀だが、町のイベントの時など、年に何回か跳開する。

架橋工事全体を請け負った細野組と固定橋を架けた安藤鉄工所は、今はもう存在しない。可動部を造った大阪鉄工所は、その後日立造船桜島工場に引き継がれた。安藤鉄工所は大正7年東京の月島に工場を構えて以来、ボイラーや橋梁、戦時中には船も手がけて、一時は従業員千人を越す企業だったが、昭和50年に解散した。安藤鉄工所の架けた橋は、数は少なくなってしまったが、全国各地にまだ散在している。

長浜でもう一つ有名なのは、^{ひじかわ}肱川あらしである。これは海水温と陸上の気温の相違のため発生する霧が、かなりの強風をともなって川添いに下ってくるもので、春と秋によく発生する。風速は20m/secを超えることもある。濃い霧の中に長浜大橋の赤い橋桁が浮かび上がる幻想的な情景は、この町の風物詩になっている。 [NT]

竣工年月：昭和10年（1935）8月

所在地：愛媛県長浜町

河川名：肱川

橋長・幅員：226m×5.5m

径間数・支間長：①3×37.500m、②1×14.336m、③1×18.000m、④2×37.500m

形式：①ポニーワーレントラス（固定部）、②下路プレートガーダー（対重径間）、

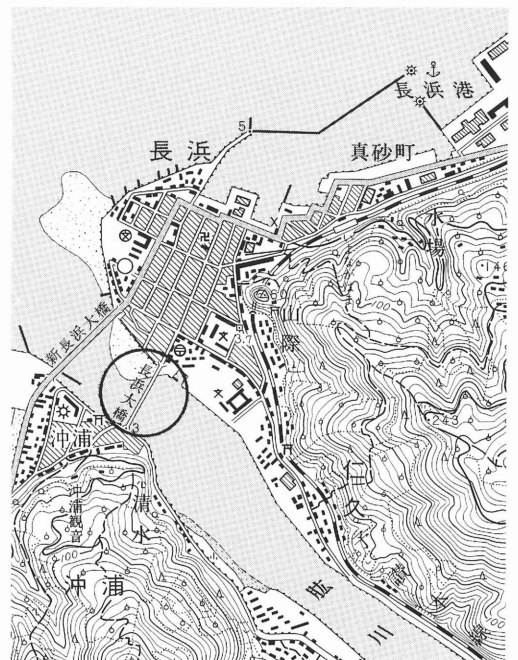
③下路プレートガーダー（跳開部）、④ポニーワーレントラス（固定部）



〈写真提供・共に丸山寿一〉



肱川あらしの中での長浜大橋



(1:25,000 伊予長浜)