

# 吉野川歴史探訪 ～明治から昭和はじめの構造物～

## ～その2 別宮川(吉野川)の河川構造物と橋梁～

こんにちは。別宮川三郎です。3月に入り暖かくなりつつあります。今春はWBCが満員の観客の中で開催され大いに盛り上がり、メキシコ、アメリカと激闘の末に勝利し優勝しました。本当に感動しましたね。また、徳島でも平成31年(2019)3月以来、4年ぶりにとくしまマラソンが6000人余りの方の参加を得て開催され、ランナーの皆さんは吉野川の堤防を気持ちよさそうに駆け抜けていきました。少しずつ、元気な世の中に向かっていくことを実感しています。

さて、今回は、別宮川周辺における明治から昭和はじめの物流の移り変わりについて探訪しました。今回は、当時、急激に変化する物流と吉野川第一期改修事業の関わりについて、吉野川百年史、徳島市史、橋の博物館とくしまなどを参考に探訪したいと思います。

### 1. 吉野川大堤防の完成～第一期改修事業～

吉野川の本格的な河川改修工事は、国(内務省)と徳島県により、明治18年(1885)から着手しましたが、覚円騒動により徳島県議会が工事の廃止を国に要請し、同22年(1889)に僅か4年で見るべく成果もなく中止になりました。その後、水害が絶えることはありませんでしたが改修は停滞したままでした。しかし、同29年(1896)の河川法制定を契機に、漸く同35年(1902)に内務省沖野忠雄博士(写真1)らによって「吉野川高水防御工事計画意見書」が策定され、国による河川改修工事を再開することになりました。



写真1. 沖野忠雄博士

この計画は、ひと言でいうと、別宮川を吉野川の本流として堤防を整備し洪水を防ごうとしたもので、ヨハネス・デ・レーケの別宮川本流化構想を基本的に引き継いでおり、内容は別宮川の改良、第十堰上流堤防の拡築、善入寺島買収による遊水地化などでした。(図1)

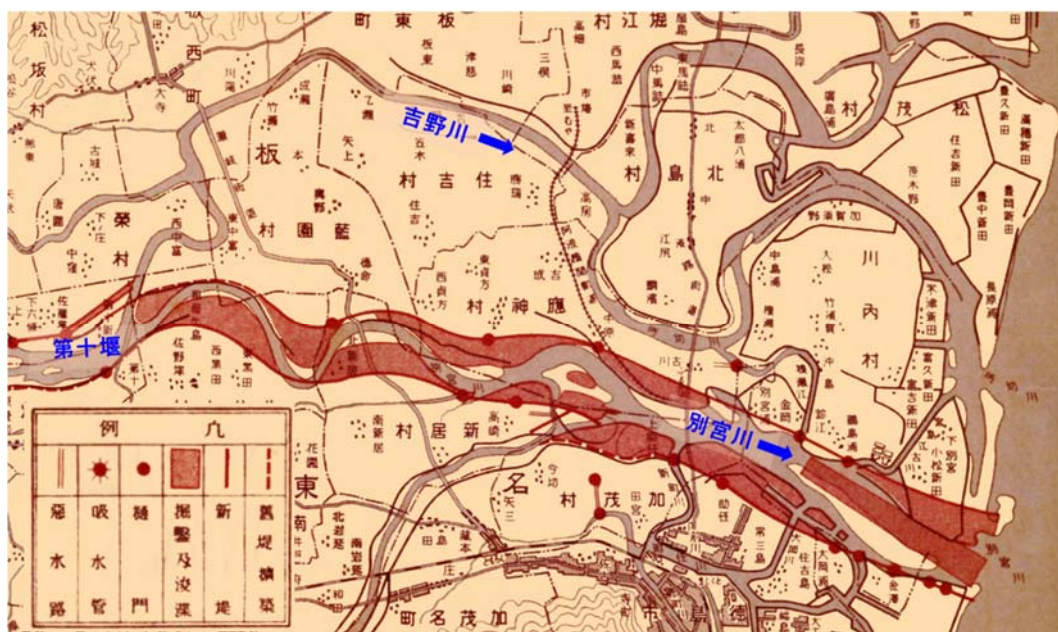


図1. 吉野川第一期改修事業 別宮川周辺の改修状況

事業着手は戦局（日露戦争）の影響もあり同 40 年度(1907)からとなり、約 20 年の歳月をかけて昭和 2 年(1927)に完成させました。この事業は後に、吉野川第一期改修事業と称された徳島県政史上最大の土木工事であり、現在、私たちが見ることができる吉野川の姿はこの時に整えられました。

明治から大正の吉野川下流域の物流は、前回探訪したように舟運から鉄道・道路へ大きな転換期を迎えていました。ちょうどその頃、別宮川の下流域では川幅が 1 km を越える河川改修が行われることとなり、物流整備も歩調を合わせて一気に進むことになったのです。

※徳島河川国道事務所ホームページで吉野川高水防御に工事に関する書類をご覧ください。

（吉野川資料館－吉野川の歴史－吉野川高水防御工事に関する書類）



## 2. 舟運物流を考慮し、新町川、榎瀬川に樋門を新設

明治末期の県都徳島市は、海に近く鮎喰川、新町川、大岡川、沖洲川が別宮川に接続しており支派川が市の中央部を貫流していました。また、別宮川沿いには現在のような連続堤防はなく、洪水や高潮時には新町川などの支派川から浸水するため、市の低地部には小堤を廻らせて防護策を講じていたところもありましたが、不十分で少し大きな洪水に遭遇すれば市の大部分が浸水するような状況にありました。（図 2）

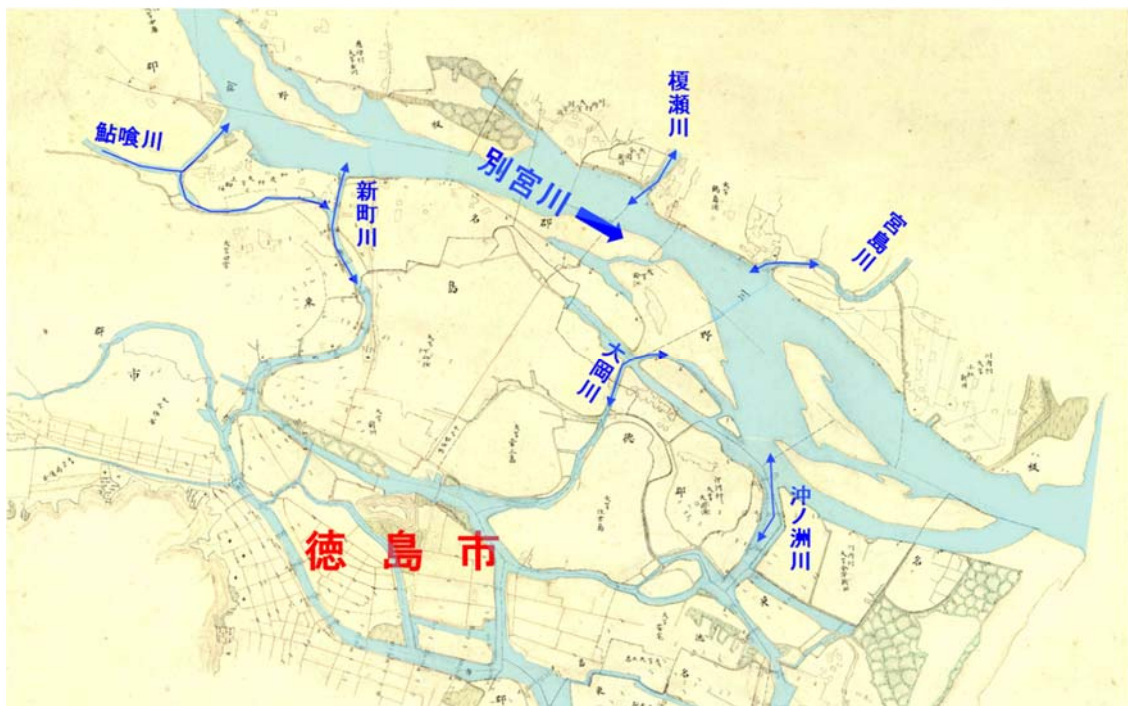


図2. 吉野川平面図補遺（吉野川河口から上助任）に筆者加筆

第一期改修工事では、洪水氾濫区域に属する県都徳島市を洪水から切り離すことを大きな目的として別宮川沿いに連続堤防を整備することになりましたが、工事の計画が検討された明治 30 年代の物流の主役は舟運であり、別宮川沿いの支派川は航路として重要な位置を占めていました。特に、撫養(鳴門地方)から徳島市へ連絡する撫養航路は、吉野川（現在の旧吉野川）に沿って、今切川に渡り榎瀬川を経て、別宮川を渡河して、そこから新町川に入り

徳島へ通じる最も重要な航路として賑わっていました。このため、別宮川の新堤と新町川、榎瀬川が交差するところは、平時は流水と船舶の通行に支障がないようにし、洪水時には一時的にこれを閉鎖する施設として、新町川樋門が大正5年(1916)に、榎瀬川樋門が同11年(1922)に築造されました。これらの樋門は、幅18尺(約5.5m)の2連として、構造については杭打基礎、本体はコンクリート造、外面の露出部分はレンガ、コンクリートブロックを使用し、その他の要所に花崗岩を配置したとされています。(図3、写真2) また、地域の要望等により当初計画に追加して、宮島川、沖ノ洲川に舟運を目的とした樋門を築造しましたが、新町川や榎瀬川の樋門と比べて大きさは半分の規模でした。

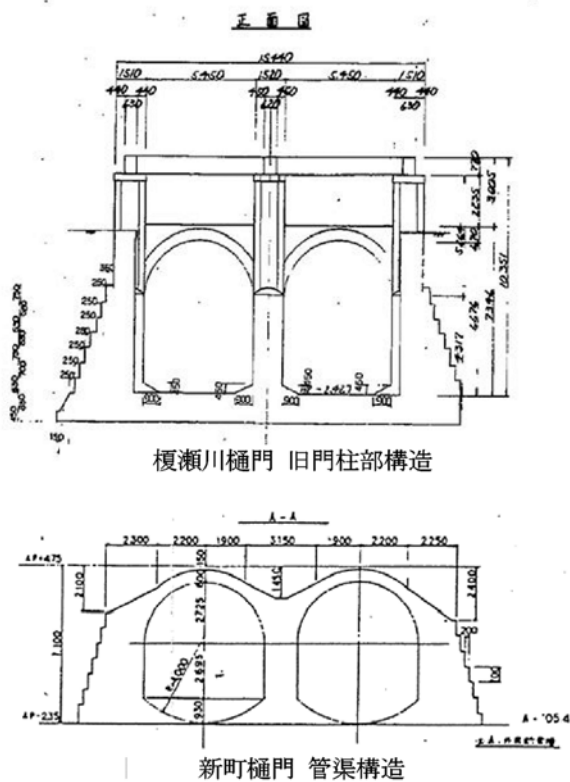


図3. 榎瀬川樋門、新町川樋門の構造



写真2. 上：改築前の榎瀬川樋門  
(大正時代の構造、2010撮影)  
下：改築前の榎瀬川樋門の内部  
(コンクリートブロック、2010撮影)

なお、大正時代に造られたこれらの樋門は老朽化に伴い、昭和46年(1971)沖ノ洲川樋門、56年(1981)宮島川樋門、平成2年(1990)新町川樋門(写真3)が改築されました。

榎瀬川樋門については、昭和56年(1981)に門柱及びゲート部が改築されましたが、函体は大正時代のまま使用していました。しかし、その構造ではL2地震時の耐震性能を有しないことが明らかとなり、平成25年(2013)より全面改築工事に着手し、令和5年度末(2024)に完成する見込みです。(写真4)



写真3. 改築後の新町川樋門(平成3年撮影)



写真4. 改築中の榎瀬川樋門▶

### 3. 物流の主役は、水上から陸上へ

#### (1) 東洋一の橋長、吉野川橋（古川橋）の完成

別宮川筋の吉野川第一期改修工事は、明治 45 年(1912)に着手し、大正 4 年(1915)末頃には、その工事の大半を終え連続堤防が概成していました。

当時の別宮川の物流は、巡航船や木橋の賃取橋でしたが、大正 8 年(1919)の道路法制定にともない物流に大きな転機が訪れました。道路の永久橋の架設に国費が支給されることとなったのです。徳島県は、同 10 年(1921)に吉野川、今切川、別宮川、那賀川等を渡河する 11 大橋梁の架設を計画し、最初に別宮川の古川橋を架設することを決定し、日本を代表する橋梁技術者の「増田淳」氏により設計され、同 14 年(1925)11 月に着工し、昭和 3 年(1928)12 月 18 日に東洋一を誇る橋長 1071m、17 連の単純曲弦鋼ワーレントラス橋が完成しました。(写真 5)

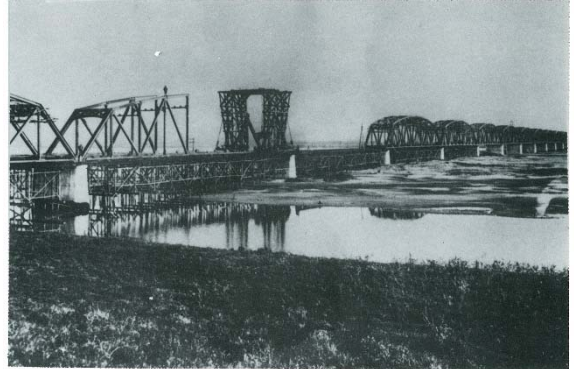


写真5. 架橋工事中の吉野川橋  
(出典：吉野川百年史)

大正 15 年(1926)5 月 8 日には、橋の起工式が吉野川改修工事竣工式とともに盛大に執り行われました。当時の様子を徳島毎日新聞は、「吉野川改修工事の竣工式とともに起工式を行う古川橋は、既に三戸岡組によって下部工事が行われ順調に進んでいる。古川橋は吉野川で最初の橋であり、その長さは約 1070m で東洋一と称される鴨緑江橋(約 945m, 1911 完成)よりも長い。橋が完成すれば第十樋門とともに、全国に誇るべき徳島県の大構造物となる。この橋の名称は当局で検討中と聞いているが、地元住民は「吉野川橋」或いは徳島より天下の鳴門へ向かう橋として「鳴門橋」を希望していると言われている。」(筆者要約)と伝えています。この橋は当初、古川橋と言われていましたが、完成前の昭和 2 年(1927)12 月 20 日に「吉野川橋」に改称されました。

また、開通式は 4 万人もの人々が参加して盛大に行われました。完成を祝う「渡り初め」は三代夫婦が歩いて渡るのが慣例でしたが、橋の長さが 1km 以上と長いことからオープンカーに乗って橋を渡りました。(写真 6)

東洋一の長大橋の架橋には、当時の土木技術を集中したといわれ、竣工後は全国から見学者が絶えなかったそうです。吉野川橋完成後は、それまで、船、自転車、荷車でしか渡れなかった吉野川を自動車で渡れるようになり、徳島市内への物流を大きく発展させました。この橋は、数年後、架橋 100 年を迎えようとしていますが、いまでも現役で吉野川を渡河する美しいワーレントラス橋の風景は、徳島県を代表する景観となっています。(写真 7)



写真6. 自動車による渡り初め  
(出典：吉野川百年史 資料集)



写真7. 吉野川と眉山

## (2) 高德線の新設、国内第5位の吉野川鉄道橋の完成

鉄道は、徳島県下の新時代の交通機関として明治末期から大正初期に登場した民営の徳島鉄道、阿波国共同鉄道、阿波鉄道、阿南鉄道は地域の発展に大きな役割を果たしました。

別宮川周辺では、阿波鉄道(阿波電気軌道を改称)が、徳島～撫養間のうち大正5年(1916)に撫養～古川間を開業しましたが、古川から徳島間の鉄道整備が困難で、徳島への連絡は中原駅で巡航船に乗り換えて別宮川を渡り行っていました。(図4)

阿波鉄道は、先に探訪した道路橋の吉野川橋への国庫補助が大正13年(1924)に認可されたときには、古川駅から徳島駅に鉄道を直通させる絶好の機会と判断し、徳島県に架設費の一部を負担することを前提に軌道の併設を働きかけましたが、負担金の協議が整わず不調に終わり実現しませんでした。

一方、高松徳島間の官営鉄道阿讃海岸線(後の高德線)の敷設が、大正10年(1921)の帝国議会で承認されました。昭和3年(1928)に香川県側の高松・引田間が開業しましたが、徳島県内の工事は、徳島へ接続する線路が北灘海岸・撫養を経由する案と、大坂峠にトンネルを貫通し板西町を経由する案を巡って激しい誘致合戦が展開され中断していました。しかし、いずれの線路に決定しても阿波鉄道に接続されることが確実となり、阿波鉄道の買収は避けることができなくなり昭和8年(1933)に政府に買収されました。

誘致合戦が展開されていた線路の経由地は、紆余曲折を経て、鉄道省に一任することになり、高德線は、大坂越を正式路線として、吉成駅から南下、吉野川を渡河して佐古駅で徳島線に接続することが決まりました。(図4)



図4. 高德線など昭和はじめの物流イメージ図(昭和5年地形図に筆者加筆)

吉野川鉄道橋は、昭和7年(1932)10月に着工され、当時最新のニューマチック工法など近代工学の粋を集めて同9年(1934)に完成しました。橋長は951m余りで全国第5位の鉄道橋でした。徳島・香川の県都を結ぶ74km高徳線は、沿線市町村の歓喜の声に迎えられ、同10年(1935)3月に営業を開始しました。(写真8)



写真8. JR高徳線の吉野川橋りょう

大正時代に別宮川沿いの大堤防が整備され、川幅は1km余りおよび、吉野川という大河川の存在は、物流にとってそれまで以上に厳しい環境になりましたが、昭和3年(1928)に道路橋・吉野川橋、昭和10年(1935)に鉄道橋・吉野川鉄道橋(吉野川橋りょう)が、当時の最新の土木技術を駆使して、大河川吉野川を制したことにより、物流の主役は、水上輸送から陸上輸送へ急速に転換していくことになりました。

別宮川の大改修に伴い、大正から昭和のはじめにかけて造られた構造物の多くは、長い年月の中で老朽化が進行しほとんどの施設が改築されています。しかし、今回探訪した吉野川橋、吉野川橋りょうや、旧吉野川の分派口に設けられた第十樋門(写真9)は、現役の施設として活躍し私たちに多大な恩恵をもたらしています。先人達が遺した偉大な施設を、今を生きる私たちは、感謝して少しでも長く使えるよう大切にしなければなりません。また、それら構造物が築造された歴史的背景を後世に伝えていく必要があると思います。

次回は第十樋門を探訪しましょう。



写真9. 第十樋門