

那賀川橋

阿波と土佐を結ぶ土佐街道は、明治以前には岩脇と南島（いずれも現阿南市）の間に那賀川を渡っていましたが、明治 12 年に古庄（現阿南市）と南島の間の新渡しが許可され、土佐街道も古庄～南島間に変更されました。古庄と南島の間の新渡しは、現在的那賀川橋の下流約 100m の所にあり、那賀川が増水するとたびたび川止めとなり、土佐街道の人の往来や物資の輸送が滞ることもありました。大正 5 年に阿南鉄道が開業し、古庄がその終点となり、那賀川を通る南北の交通がますます活発になったため、それまでの渡し船に代わり、岡田式渡船も登場しました。これは古庄、南島の両堤防間にワイヤーロープを張り、滑車を取り付けて、それに船を結びつけ、水の流れる力を利用して船を進めるもので、これでかなりの増水でも渡船が運行できるようになりました。

大正 8 年の道路法制定に伴い永久橋の架設に国費が支給されることになったため、徳島県は大正 10 年に県内の 11 大橋梁架設計画を策定し、橋梁建設を進めました。そのうちの 하나가那賀川橋で、昭和 3 年 10 月に開通しました。形式は曲弦ワーレントラス式で、1 径間 58.52m、有効幅員 6.09m の 4 径間で全長 235.91m の橋梁です。設計は当時日本を代表する橋梁技術者の増田淳によるもので、完成当時は最新のモダンな長大橋と言われました。それまでは洪水によりたびたび南北の交通が遮断されていたので、那賀川橋が完成した時の地元住民の喜びは大変なものでした。

この那賀川橋は、那賀川の直轄改修工事により、河積不足に対処するため、右岸側（南岸側）の南島付近を大幅に引堤することになり、橋梁の継ぎ足しが必要となりました。那賀川橋の継ぎ足し工事は、橋梁の南端に接続して 5 径間のコンクリート橋 101m を継ぎ足すもので、昭和 14 年 11 月に着工し、橋長 336.82m の橋梁として昭和 17 年 3 月に完成しました。これに伴い道路の取り付け改修が行われ、南端は南島沿いの堤防に傾斜路をつけて自動車通行に支障のないような道路となり、北岸の古庄では道路が那賀川橋に向かってほとんど一直線になるように改修され、旧道沿いの商店などは改修された新しい道沿いに移転したそうです。

那賀川橋を通る土佐街道は、明治 18 年に国道 33 号に指定され、大正 9 年には県道に編入されましたが、昭和 28 年に二級国道 194 号高知徳島線となり、昭和 37 年に一級国道 55 号線、昭和 40 年に一般国道 55 号となりました。国道 55 号は県南の交通に貢献してきましたが、阿南市中心市街地等を通る交通渋滞や交通事故の増加などが課題となり、バイパス整備が要求されるようになりました。このため、昭和 48 年に国道 55 号阿南道路が事業化され、那賀川橋の下流に平成 5 年に阿南道路が通る那賀川大橋（全長 579.2m）が整備され、那賀川橋を通る旧国道 55 号は現在県道 130 号大林津乃峰線となっています。

<参考文献：羽ノ浦町誌編さん委員会編「羽ノ浦町誌地域編」1994 年、阿南市史編さん委員会編「阿南市史第六巻」2022 年、徳島県教育委員会編「徳島県の近代化遺産」2006 年、建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「那賀川改修史」1981 年など>



那賀川橋（右岸から北方向） copyright 2017 四国社会資本アーカイブス



「那賀川橋の歴史」案内板（那賀川橋南詰） copyright 2017 四国社会資本アーカイブス



(地理院地図に加筆)