



名田橋

名田橋は主要地方道徳島引田線が吉野川を跨ぐ徳島市不動北町～藍住町間に架設された橋長 800m の橋梁です。完成は昭和 38 年 2 月で、当時我が国最長の P C 橋でした。P C 橋とは、あらかじめ圧縮したプレストレスト・コンクリートを使用した橋梁で、鉄筋コンクリートの橋と比べて強度が高いなどの優位性があるため、スパンの長い橋梁の建設に用いられています。また、名田橋は吉野川の流れを遮ることなく、橋脚から張り出し架設が可能なディビダー工法により架設されました。このため、名田橋は日本の橋梁技術の発展に寄与するところ大と評され、橋のたもとにある碑には「國産の資材と日本の技術によって完成したこの橋梁は永く我國の橋梁史に輝かしい一頁を飾るものである」と記されています。

名田橋が架かる地点には江戸時代から名田の渡しがあり、渡し舟が運航していました。大正 10 年に県下 11 大橋梁の一つとして名田橋の県営架橋が計画されましたが、政府の緊縮財政により計画は中止となりました。昭和 3 年 10 月に陸軍第 11 師団が吉野川を中心に名東、板野両郡で機動演習を行った際、吉野川橋が工事中で通行できなかったため、同師団が工兵第 11 大隊に名田の渡し場での架橋を命じました。工兵隊は前年の出水で破損した賃取古川橋の橋材を利用し、橋長 200m の木製の橋梁をわずか 2 日間で架設しました。演習終了後、徳島県は橋梁の払い下げを受けて一般交通の便に供しました。

この橋は昭和 5 年 8 月の暴風雨によりおよそ 72m が流失したため、渡船 2 隻を運航して交通を確保していましたが、間もなく復旧がなされました。この頃から関係町村の間に永久橋の架設への要望が高まり、昭和 8 年に吉野川名田橋架橋期成同盟会が結成され、強力な運動が展開されましたが、架橋には至りませんでした。

戦後、昭和 30 年代に入り産業基盤の増強のために道路整備が要望されるようになり、名田橋についても藍住町などの関係自治体が名田橋架橋期成同盟会を発足させて架橋の要望、陳情を繰り返しました。徳島県は昭和 32 年、33 年に架橋に向けた調査を行い、名田の渡し上流 400m に架設地点を定め、昭和 34 年 10 月に橋梁整備工事に着手、昭和 38 年 2 月に名田橋が完成しました。

架橋当時、名田橋は下流 6km にある吉野川橋の飽和交通量の緩和を図るとともに、徳島市と高松市を連絡する最短路線として重要な役割を果たすことが期待されていました。名田橋は、現在も徳島市内と主要地方道鳴門池田線、徳島自動車道、高松自動車道などを結ぶ経路として通勤、通学、物資輸送、業務などのために多くの車両に利用されています。
<参考文献：徳島県土木部編「名田橋工事報告」1963 年、徳島市史編さん室編「徳島市史第三巻」1983 年、藍住町史編集委員会編「増補藍住町史」1965 年、徳島県 H P 「吉野川橋梁史（詳細版）」など>



名田橋



名田橋の碑 copyright 2017 四国社会資本アーカイブス



(地理院地図に加筆)