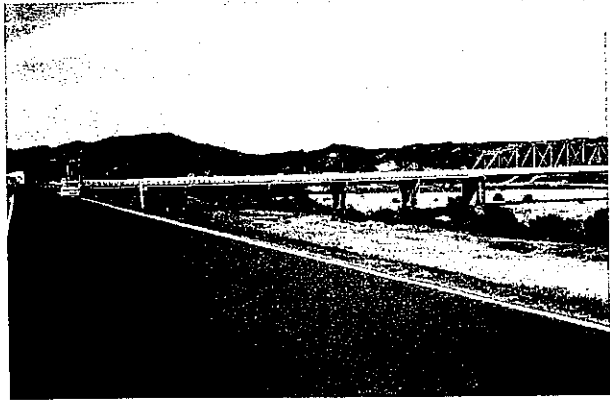


## 第一節 陸上交通



那賀川橋の引堤 延道部分

橋四連で、全長三三五・九メートル。完成当時は最新のモダンな長大橋といわれた。設計は当時、橋梁工学の世界的権威者アメリカのワルデ博士のもとで学んだ増田淳（明治四十年、東大工学部卒）による。それまでは木造橋で洪水ごとに流出して南北の交通が遮断されていただけに、完成した時の地元住民の喜びは大変なものだった。<sup>(5)</sup>

昔から氾濫に悩まされていた那賀川の本格的改修工事は、昭和四年（一九二九）四月、内務省神戸土木出張所が富岡町領家に「那賀川改修事務所」を設置してから始まった。

まず右岸側の下大野―南島―大京原にかけての川幅を広げるための改良工事、堤防の引堤拡張で従来の本橋の南側に接続し、橋長一〇一メートル、五径間の鉄筋コンクリートゲルバー桁橋を同十四年十一月着工、同十七年三月完成で架橋。橋長を三三六・八メートルとし、旧堤防を撤去して川幅を三四〇メートルに広げた。

(二) 那賀川鉄橋

羽ノ浦以南の鉄道路線の敷設が遅れる最大のネックになったのは、那賀川という自然の障害であった。それだけに旧国鉄那賀川鉄橋は昭和十一年三月、当時の阿土海岸線として羽ノ浦―桑野間が開通する前に完成した歴史的意義を持つ鉄橋であった。県内では高德線吉野川鉄橋（同九年完成）に次ぐ長い鉄道橋である。

橋長は四七〇・六五メートル、一径間四六・二メートル、トラス

## 二 橋 梁

## (一) 那賀川橋

現国道55号の羽ノ浦町古庄から阿南市南島を結び、那賀川に四径間の鋼トラス橋（横桁）と五径間の鉄筋コンクリート橋が並んで横たわっている。この橋は、昭和三年（一九二八）十月に県によって架橋され、同十七年（一九四二）に継ぎ足され、今日まで七〇年近い歳月の間、地震にも耐え、自動車交通量の激しさをものいので、県南の交通に大きく寄与してきた。

左岸側の鋼トラス橋は一径間が五九メートル、有効幅員六・〇九メートルの曲弦ワーレン式鋼単純トラス