

第四章 近 代

鉄道開通後附加された四国陸上交通の十字路的位置との複合にあると考えられる。(土井仙吉『徳島大学紀要』所収「地

方小都市の成長過程―阿波池田町の場合―」。

(4) 橋 梁

1 三好橋

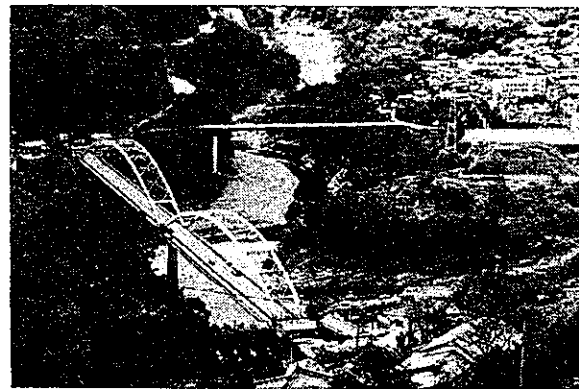
三縄村から佐馬地村に架した鋼鉄ワーレン式トラスのつり橋。

大正一五年一月起工、昭和二年五月三十一日竣工、工費三六万一八円四二銭であった。池田町から自動車で高知方面や伊予川之江方面に通ずる道路は、吉野川に白地の渡船場があって、荷馬車や自動車は、岡田式渡船で渡っていた。出水のときは川止めになった。大正元年の大出水には三好橋あたりで平水時より一六・三六メートル増水した記録があるが、三好橋はその大出水よりもさらに一四・二四メートル高く、平水面より約三十・八メートルの上に横たわり、東西両側にそそり立つ五四・八四メートルの大鉄塔二基は偉観を呈している。この「三好」の名は、郡名でもあり、池田・三縄・佐馬地の三町村にまたがって、その親睦協和を図り、高知・愛媛・徳島の三県の親密を一層加えるという希望をこめて、つけられたものといわれている。

当時東洋一といわれ、全長は約二百五十八・六メートル、有効幅員約六・一メートルで、全橋梁を支える二基の大鉄塔

は古紀水成岩の岩盤上にコンクリートの橋脚を築いた上に建ち、架け渡した大ケーブルは、左右二本ともに自重まで加えると約八百六十二・五トンの大重量を支えている。この大ケーブルは直径四・五センチメートルの綱索一九本を集めて径約二十・三センチメートルの大ケーブルで橋を吊っている。

工事請負は大阪の日本橋梁会社で実施施工は徳島川村工務所の下請負であった。



祖谷口橋（手前）と川崎橋（昭和57年撮影）

り、昭和三十一年一月に改築架設されたが、その後の交通機関の発達とつり橋で長年の風雨で老朽化し、通行が危険であったので、新川崎橋の開通とともに取り外された。

。祖谷口橋

昭和四十八年三月二日祖谷口橋が完成し、開通式が行われた。

この橋は、国道三二号線の山城町下川、県道菅生、祖谷口停車場線の池田町大利を結ぶもので、県池田土木事務所が工費二億七七〇万円、長さ二三〇メートル、幅員七・五メートルの鉄鋼橋で四十六年三月に起工し、二年目に完成した。水平面から橋までの高さ約三十メートルである。この地域に同橋が完成するまでは、祖谷地方と池田や山城町下川を結ぶ橋は、この橋の下流約五百メートルのところに大川橋があるが、つり橋で老朽化して小型車しか通行できず、バス、トラック等の大型車は約五キロ下流の三好橋を利用せざるをえなかった。祖谷口橋の完成により、祖谷地方から、高知・高松方面へは格段に便利になった。

。敷ノ上橋

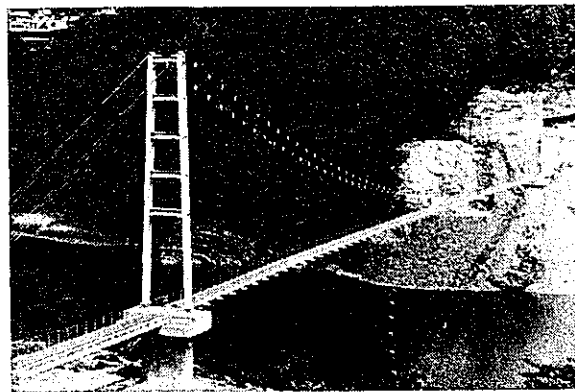
昭和四十九年六月、敷ノ上つり橋が完成した。

同橋は、水資源開発公団が池田ダムを建設するのに伴い、それまで使用していた敷ノ上渡船が使用不能になるため、公共補償として、工費六二五七万円で建設された。長さ一九二メートル、幅一・五メートルの人道橋である。

。池田大橋

池田町板野と白地の国道三二号線、一九二号線を結ぶ池田大橋が昭和五十一年三月二十四日に完成した。

この橋は、昭和四十六年に建設省徳島工事事務所が調査に着手し、三年間と総事業費一四億五千万円をかけて完成した。橋の延長は直線部で二九四メートル、幅員は両端に二メー



敷ノ上橋

トルの歩道を設け、車道七・五メートルを合わせ、全幅員一・五メートルであり、四国では初めてのインターチェンジのトランペット型（完全立体交差型）の構造で取り合い道路をいれると計一キロ余となっている。

この橋の上流約五百メートルのところにある三好橋が、昭和二年にできたつり橋で、傷んで、幅六メートルしかない

ころへ一日の交通量は約八千三百台近くに増え、歩行者や自転車が危険にさらされていた。この橋の架設により、車の流れもスムーズになり、歩行者などの安全性も増した。

。書院橋

町が昭和五十一年八月、新しく書院橋を架け替えた。

新書院橋は、鉄骨組で長さ五〇メートル、幅五メートル