

赤鉄橋（四万十川橋）

調査番号 207005

中村市

【材質・構造】鉄筋コンクリート・鉄骨

【設計・施工】

【施工年月日】大正13年

中村市は四国第2の大河四万十川の下流域に開けた幅多の政治・経済・文化の中心地として発展した町である。町は四万十川、後川、中筋川の沖積地帯に大部分が形成されていることもあり、古来幾多の災害に見舞われている。特に毎年のように台風や大洪水に襲われ悩まされ続けてきた。そのたびに家屋や田畑が浸かり、人々の行ききが奪われ不便な状況が続いた。

四万十川を往来する手段として渡し船があった。右岸が具同渡り上り、左岸は中村町築地で、中村-具同の渡しは兩岸にワイヤーを張った岡田式渡船によって結ばれていたのである。しかし、台風、大雨後の増水時には船は出せず対岸への行ききは遮断された。また、大正4年5月12日、幡多郡立実科高等女学校生の桑採み実習で乗船していた渡し船がバランスを崩して転覆し、多数の水死者を出すという大惨事も起きている。

このようなことから、人々は、とにもかくにも橋が出来ることを願っていた。その念願としていた架設工事が大正13年3月20日起工式、4月10日を以って三重県の鳥羽造船工場によって着手された。その時の橋台は岡山県の達沢寛が請負、鉄材製作は神戸の鈴木商店が引き受け、監督は鈴木進一郎、技手山崎與之進があたり大正15年6月に橋長437.6m強、有効幅員5.5m強の曲弦結核様式の

四万十川鉄橋が完成したのである。当時、50万円の内、建築費のうち、4万5千円は篤志家の浄財によるものであり、国の補助なしで、県の地方債によるものであった。それも昭和21年の冬に起きた南海大地震によって、鉄橋の中央部にあたる鉄骨6桁が落下し破壊した。復旧工事は北工業株式会社があたり昭和23年に元通りとなり従来どおりの開通をみたのである。さらに、昭和42年11月1日には歩道橋架設工事が松尾橋梁株式会社によって着手され、昭和43年3月25日に完成し、従来の橋は自動車専用道となり東は高知方面、西は宿毛・宇和島方面に通じる幡多路の交通の要衝として中村市の飛躍的な発展に拍車をかけている。

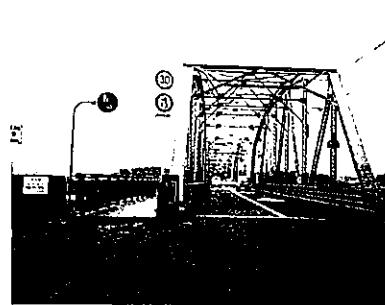
なお、本鉄橋の塗装は復旧され鉄骨部分の全体が元通りの赤色にされている。このことから、市民の間で通称赤鉄橋と愛称され今日に至っているが、正式名称は四万十川橋である。

(木村剛朗)

【資料】

亀谷善三代表「四万十川架設記念写真帖」合資会社・大阪活版所、1927年。

建設省四国地方建設局中村工事事務所「渡川改修四十年史」社団法人四国建設弘済会、1970年。



全景

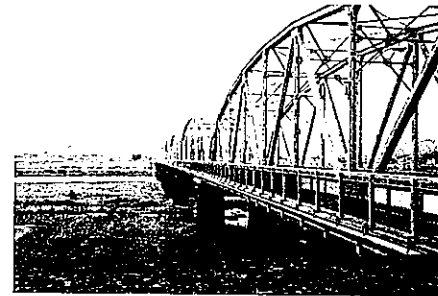


親柱

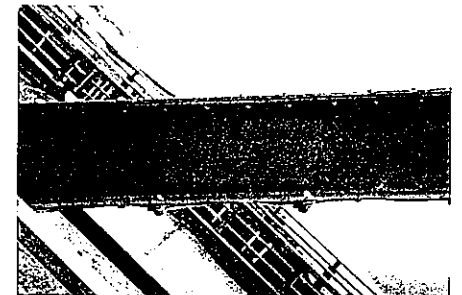


親柱

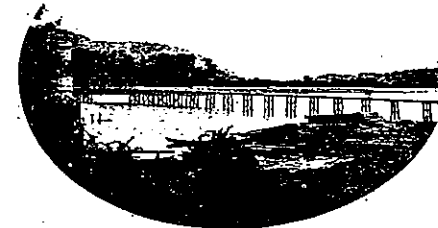
完成時にあった照明器具は現在は撤去されている。



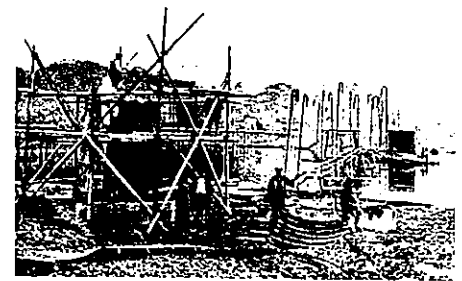
下流側全景



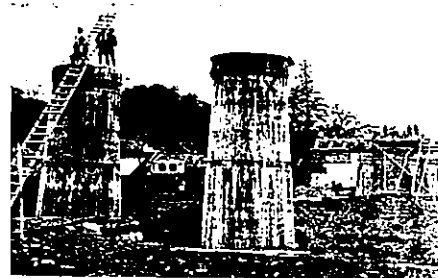
刻印



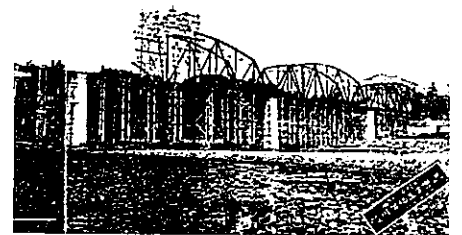
(古) 四万十川仮橋



(古) 橋脚鉄筋工事



(古) 橋脚工事光景



(古) 竣工間近トラス架工事



(古) 四万十川橋完成全景



(古) 完成時正面図

## 四国新道

【材質・構造】新道  
【設計・施工】－  
【施工年月日】別途記載

場 所 (1)高知－領石－穴崎－根曳－穴内－国境  
(2)高知－旭－伊野－波川－佐川－越知－熊秋－国境  
(3)佐川－斗賀野坂下－吾桑－須崎  
竣工年月日 明治27年(1894)5月10日  
(明治19年3月10日起工)

四国新道は明治16年3月高知県令(知事)として赴任(官選)してきた田辺良顕により計画、推進された。当時高知県から中央への交通路の主体は水運であり、人々はほとんど阪神航路に頼らざるを得なかった。明治に入り、中央では急激に陸運が発展し、道路、鉄道の建設により時間距離が短縮され、文明開化の恩恵を受けていたのに対し、高知では道路は藩政時代そのままに放置されていた。

田辺は、このような状況を打破するため、高松、松山へ通ずる幹線道路「四国新道」を建設する事が自分に課せられた使命と考え、直ちに県庁内に委員会を設置、徳島・愛媛両県とも連絡を取りながら、周到に計画を練った。こうして明治18年2月四国新道の計画はでき上がった。その前文には、「江戸時代その封土を守り、外敵を

防ぐ役割をした海や山は、今や変じて交通を遮断する壁となり、殖産通商の進歩を妨害し、民間の生計に困難をきたしている。これを打破するため、新事業を完遂したい」という決意が述べられている。

計画内容は、概ね下の表のとおりであった。工事期間は10年、総工費は388,879円という当時としては大規模なものであった。この計画は、同年3月通常県会へ提出された。

しかし、自由民権派議員達は、「民力の負担に耐えず」と激しく反対し、決議に至る事が出来なかった。もともと民権派は官選知事に対抗する姿勢をとっていたが、西南の役で政府軍の警視隊長をつとめた田辺に、征韓論に敗れた側の民権派議員が賛成する筈がない。けれども、田辺県令はこれに屈せず、自ら県下を行脚して四国新道の必要性や地方税負担をできるだけ軽減して国庫補助を増やし、あるいは寄付金を募るなどの熱意を示した。この姿勢に感動して、民権派の島地正春副隊長も募金に動き、明治18年11月の臨時議会でこの計画案は支持された。

こうして明治19年3月10日高知公園で、旧藩主山内豊範らが出席して起工式を挙行。工事は順調に進捗し、明

	区 間	延長	幅員	1里宛工費(円)
(1)高知～徳島県	高知－領石	4里	4.0間	20,000
	領石－穴崎	7町	3.5	14,000
	穴崎－根曳	1里29町	3.0	11,000
	根曳－穴内	6里	2.5	9,000
	穴内－国境	3里半	2.0	7,000
(2)高知～愛媛県	高知－旭	26町	5.0	20,000
	旭－伊野	2里	4.0	16,000
	伊野－波川	10町	3.0	12,000
	波川－佐川	4里	4.0	14,000
	佐川－越知	2里26町	3.0	12,000
	越知－熊秋	2里10町	2.5	10,000
(3)佐川～須崎	熊秋－国境	5里	2.0	8,000
	佐川－斗賀野坂下	1里半	4.0	14,000
	斗賀野坂下－吾桑	1里半	3.0	11,000
	吾桑－須崎	2里	4.0	12,000

治27年5月10日に竣工、開通した。時の県知事石田英吉は、すでに引退していた田辺良顕に手紙を寄せて「往時の鯨山俊坂も今は変じて坦道となり、車馬自在に往来し、僅か二日程を以て多度津又は松山に達する愉快を見るに至り…」と感謝の意を表している。

この四国新道は、戦後の国道32号、33号線の前形となった。いまでも、高知の山田橋から薊野、一宮を経由して領石方面へ通ずる通称「せんだん並木の道」や朝倉の高知大学前の電車通など、往時の姿をとどめている所が多い。



高知大学の前の電車道



せんだん並木道

現在国道33号線は伊野町で仁淀川を越す。国道56号線は朝倉から分岐して春野町と土佐市の境で仁淀川を越す。四国新道では、伊野で仁淀川を越してから佐川まで行き、そこから分岐して峠を越えて須崎に至るルートであった。その先高知西南方面への道については、個別で調査した。

現在伊野町にある仁淀川橋はその銘板より、昭和5年10月株式会社掃磨造船所製作とある。橋にかかわる詳細な記録は存在しない。個別調査にある大正大橋、四万十

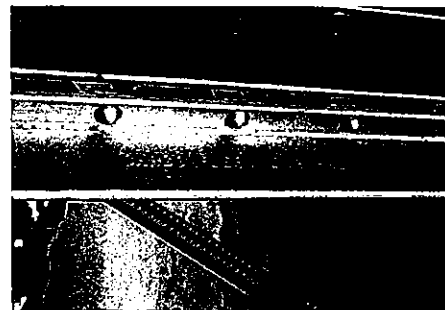
川橋と比較しても、それを越す美しい橋である。鋼材にのこる刻印は3種類ある。CARGO FLEET ENGLAND、ヤワタのマーク、BETHLE・・・(ベツレヘム) その事から鋼材調達を広範囲に行ったと考えられる。現在の橋に並んで川上に規則正しいコンクリートの基礎の列が存在する。現在の橋の前に架けられていた橋の基礎であるうか、四国新道完成時に木製の橋が存在し、何度と無く水害にあった記録は存在する。



仁淀川橋全景 調査番号409011



川上左岸より



刻印-1



刻印-2

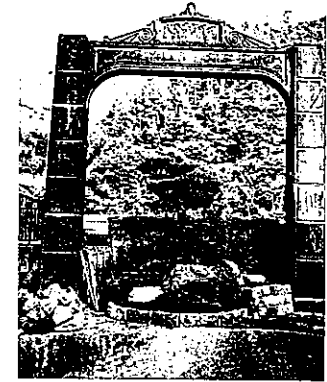


刻印-3



川上に並ぶコンクリート基礎

更に松山方面へすすめると、仁淀川の支流桐見川を越す越知橋、仁淀村寺村には、旧寺村橋のコンクリート製親柱が残されている。これは、大正9年に架けられた吊り橋である。昭和33年に新橋ができるまで、利用されていた。



旧寺村橋 調査番号384001

仁淀村川口には、現在新旧二つの橋があるが、その前身は大正10年の吊り橋である。それまでは水運と合わせて渡しの川舟であった。この大正10年を境に川舟はそれを陸送へバトンタッチしていく。

明治19年に起工された四国新道。仁淀川という大河を越え陸路として整備されるのに、この仁淀村で約35年以上の歳月を要したことになる。

(内川清輔)

(島田晴江)



こさね 陸内坂 JRとは踏切であった



左が新道 正面橋は高速道路