

江の川に架かる橋 ～in 江津～

大島 清司

1. はじめに

江の川には古くからたくさんの橋が架けられ、経済や産業をはじめ人々の生活を支えている。

江の川に沿って江津から大和村までドライブをすると、いくつもの橋を見かけることができる。アーチ橋あり、トラス橋あり、吊り橋ありで、まるで橋の展覧会を見ているようである。

「江の川橋梁群調査研究部会」では、平成 25 年度より、江の川に架かる橋梁の建設経緯や歴史の検証（後世への引継ぎ）、橋梁の基本緒元（架設年・構造形式・施工方法）の整理、現地視察を行っている。

平成 27 年度は下流域（江津市内）の範囲について現地視察を行った。また、「橋梁の建設経緯」について資料収集を行った。

2. 下流域の現地調査

現地調査

調査日：平成 27 年 7 月 11 日（土）

参加者：余村、村上、幸前、岸根、西田、成相、大塚、松浦、大島

調査範囲：鹿賀大橋～江川橋までの 8 橋を調査

（昨年度、工事中であった吾郷大橋の調査も行った）



▲平成 27 年度 現地調査範囲

「浜田河川国道事務所管内図より」

3. 橋梁の概要 ～江津編～

江の川は美しく素晴らしい景観がある。しかし一度洪水になると田畑を荒らし、人命も奪う暴れ川である。

大河によって隔てられた流域の人々にとって、何時でも渡れる橋は長年の願望であったであろう。

最初の架橋は、上江川橋であり、明治 37 年 6 月、船を浮かべて橋板を並べる舟橋が架けられた。これが江の川にかかる最初の橋であった。

喜びは束の間、翌年には洪水で流出している。大正 6 年に鉄柱式板橋を架けたが同 9 年に流出し、翌年にコンクリート鉄橋が架けられている。

(上江川橋は新江川橋の架橋に伴い、平成 5 年に撤去されている。)

此の外、江の川に架かる橋は、大正 12 年に川本の吊橋が架けられただけである。この 2 橋を除けば、船渡しから架橋への近代化が始まるのは戦後からである。

かなり遅い近代化ではあるが、江津市には、江の川に架かる橋が 8 橋ある。

河口の国道 9 号線の江川橋から順次、調査結果と建設経緯を述べる。

3.1 江川橋

河口に一番近い、JR 山陰本線郷川鉄橋と並行してかかっている長大橋である。

国道整備（当時は国道 18 号線）のために昭和 22 年 7 月 20 日に起工し、満 3 年の歳月をかけ、昭和 25 年 7 月 13 日竣工した。



所在地	江津市渡津町-江津町（国道 9 号）
橋長	488.5m
幅員	6.6m
構造	13 径間連続ゲルバー型鋼板橋
建設年	昭和 25 年
鋼材重量	総重量 784.36 t、ゲルバー型鋼鈹桁 713.36t
使用延人員	67,550 人
主要材料	鉄筋 337.3t セメント 1828t(ポルトランドセメント、シリカセメント) 砂利 5223m ³ （江川筋江津町地内産） 砂 2612m ³ （江川筋江津町地内産）

3.2 郷川鉄橋

明治 25 年に公布された鉄道敷設法によって山陰線も予定路線としてとりあげられた。

郷川鉄橋は山陰本線中最長の鉄橋で長さ 486m。大正 5 年に着工している。

この橋の建設には多くの資材が必要であったが、第一次世界大戦中であったため、それらが値上がりし、予想外の経費を費やすことになったといわれている。

その上、貨車・船舶の不足から材料の輸送も遅延し、さらに大正 6 年 9 月山陰地方を襲った台風に見舞われ、半ば出来上がっていた 12 本の橋脚のうち、第 8,9 橋脚が大きく傾き、作り直さなければならなかったなど悪条件が重なり工事は著しく遅延したと記録が残っている。

さまざまな障害を乗り越えて完成したのは大正 9 年 12 月であり、開通当初は福知山線以西の山陰線における唯一のトラス橋であった。



▲建設中の工事写真「土木学会附属土木図書館 土木貴重写真コレクションより」

所在地	江津市渡津町-江津町（JR 山陰本線）
橋長	486.2m
構造	5連下路式ワーレントラス
建設年	大正 9 年 12 月

3.3 新江川橋

山陰自動車道の建設工事が進み、その一環として江津バイパス工事が進められた。

昭和61年10月から新江川橋の建設が進み、7年の歳月をかけて平成5年に開通した。

平成4年度土木学会田中賞作品部門受賞。(HPでは鳥取県江津市と記載されている)



所在地 江津市渡津町-江津町 (国道バイパス・市道)

橋長 378.3m

構造 4径間連続ダブルデッキトラス橋

架橋年 平成4年

特徴 ①トラス主溝は、国道の平面線形が曲線であることから4カ所で格点折れとなっている。
②景観を考慮して、中間支点の下路歩道部にバルコニーを、また車道と歩道の上に植栽を設けている。
③架設工法は、ベント併用のトラベラークレーンによる片持ち工法を採用。
④架設時の風に対する検討および塩害に対する塗装に配慮がされている。

3.4 松川大橋

歴史の町松山城下松川町市村と対岸の川平町川上を結ぶ重要な橋である。

JR 三江線の開通後は、対岸の川平町には川平駅があり、恩恵・便宜を受けていた。一方、松川町側は江の川があり、渡し船を利用して対岸の駅に行くしかなかった。

危険で不便な船渡しから脱したいという松川町民の念願



が叶い、昭和 28 年に工事に着工した。昭和 32 年 5 月 9 日、松川町側の橋詰で盛大な完工式が行われている。

この橋はアーチ式で、観光の名所となることが期待されていた。

所在地 江津市松川町-川平町（県道 221 号線）
橋 長 188.1m
構 造 2 径間連続ランガートラス橋
架 橋 年 昭和 31 年 8 月

3.5 桜江大橋

桜江町谷住郷地区と川戸地区を結ぶ交通の要所で、住民の日常生活は勿論、行政上からも重要な橋である。

江戸時代には住郷口番所がおかれ、船渡し場であった。

戦後、道路網の整備、三江線の開通と人々や物資の交流がまし、橋の建設の要望が強くなり、谷住郷架橋協議会を結成し、建設運動を行った。



最初の橋は、昭和 25 年 5 月に単構橋・吊橋併用橋が完成している。

現在の橋は、江の川の氾濫で桜江中心部が壊滅的打撃を受けた昭和 47 年の災害に被災後、昭和 52 年に架け替えられたものである。この時はグレーに塗装されている。

昭和 62 年に町のシンボルカラー 3 色に塗り替えられている。桜江町が江の川を生かした“川の野外美術館構想”の一環として「町を象徴する桜色をメインに、周囲の自然に調和する空色を上部、萌黄色を底辺部に配し、全体では桜並木を表す」三色の塗装を強く要望した。

所在地 江津市桜江町谷住郷-川戸（県道 41 号線）
橋 長 211.12m
構 造 下路式 3 連平行弦ワーレントラス橋
架 橋 年 昭和 52 年 3 月

3.6 大貫橋

桜江町大貫と田津の間の江の川をまたぐ農道橋の要望は古くからあったが、実現は難しかった。しかし、川越大橋が再架橋されるに及んで要望が強くなった。

下大貫の人々は自分の農地と三江線田津駅とを結ぶ橋を架けることが長年の夢であり、熱心に要望運動を行う傍ら、自分たちも寄付金を出費し、建設費の一部にあてたと記録がある。



こうした努力が実り、昭和 42 年 9 月に着工され、44 年 3 月に竣工した。

所在地 江津市桜江町大貫-田津（市道久井谷線）

橋 長 231.40m

構 造 合成鋼桁

架 橋 年 昭和 44 年 3 月

3.7 川越大橋

初代の橋は戦後まもない旧川越村の時代、昭和 27 年に農道橋として着工した。費用は地元負担の上、技術者が不足し、工事が難航したが、昭和 29 年 7 月に完成。橋長 130m、幅 3m の吊橋で車は通れなかった。この橋は、昭和 40 年の水害にて流出している。

自動車の増加と地域発展の必要性から、永久的な橋の建設が望まれ、町村合併もあり、新市長を始め行政や地域住民が一体となった建設計画を立案し協力を求めた。

昭和 41 年 3 月に着工し、長さ 135m、幅員 4m、プレートガータ橋と補助橋 65m を附した 2 第目の川越大橋が昭和 42 年 3 月 27 日に竣工した。

その後、昭和 47 年、58 年に大水害が発生し、平成 11 年にも被害が起こる



▲ 3 代目川越大橋（左側）と 2 代目川越大橋（右側）

平成 18 年撮影

など川越地区は度々災害に見舞われ、早急な整備が必要であった。

川越地区・大貫地区の河川改修工事に着手し、堤防事業が進められてきた。

川越大橋の改築も論議され、平成 14 年から工事が始まり、橋長 212m、幅員 9.75m の永久橋となった。

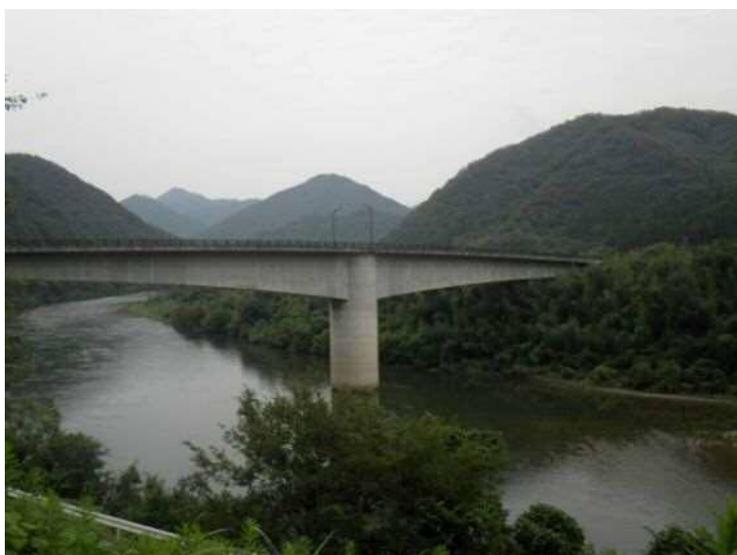
所在地 江津市桜江町大貫-川越（市道渡田・大貫線）
橋長 212.2m
構造 PC3 径間連続ラーメン箱桁橋
架橋年 平成 19 年 1 月

3.8 鹿賀大橋

松ヶ崎、坂本、尾原からは対岸の鹿賀には三江線の駅があり、通勤・通学・病院に行くのは都合がよい。

早く渡し船から脱して、他地域のような橋がほしいという願いをもっていたが、なかなか実現しなかった。

ようやく平成 6 年に着工の運びとなり、同 14 年 4 月に完成した。鹿賀大橋は T ラーメン構造の片持ち張り出し架設橋として、支間長が道路橋では日本一であった。（平成 13 年 7 月時点）



所在地 江津市桜江町鹿賀-川本町松ヶ崎（市道鹿賀・松ヶ崎線）
橋長 218m
構造 PC2 径間連続ラーメン箱桁橋
架橋年 平成 14 年 3 月

4. おわりに

平成 27 年 10 月 3 日に美郷町観光協会主催の「みさと♪みちくさ日和 美郷橋物語」に参加をした。参加者が本当にいるのか？とっていたが、私の予想を超えた参加人数であった。



▲美郷橋物語（案内） 美郷町観光協会 HP より

▲参加メンバー（技術士 5 名）

一般の方でも、橋に興味を持っていただける方が多いことが、本研究会の収穫であった。この研究会の向かうべき一つの方向かもしれない。

10 月末日より、三江線の廃止問題が大きく新聞等で報道されている。どうなるのか心配である。江の川に架かる鉄道橋も魅力がある。江の川第 1 橋梁は人が通ることができる鉄道橋であり全国的にも少ない。（他にあるのかな？）

次年度は、三江線と橋梁、橋に対する地域の方々の思いなどを調査してみたいと思う。

参考文献・引用資料

- ・石西国道史 浜田国道工事事務所（1964）
- ・30 年のあゆみ 建設省 浜田工事事務所（1992）
- ・石見潟 25 号 江津市文化財研究会（2009）
- ・島根県江川橋架設工事について 土木学会誌 38 巻 5 号 13 頁（1953）
- ・土木学会 HP 土木貴重写真コレクション

http://library.jsce.or.jp/Image_DB/koshashin/index.html

- ・新江川橋ダブルデッキトラスの施工 川田技報 Vol.9/JAN（1990）
- ・海と川のまち歴史物語（江津市制施行 50 周年記念誌）
- ・江の川と生きたまち（桜江町閉町記念誌）
- ・虹橋 39 号 橋めぐりにしひがし 日本橋梁建設協会（1988）
- ・江津市 HP 平成 19 年の記事 7/29 日 川越大橋開通

<http://www.city.gotsu.lg.jp/824.html>