

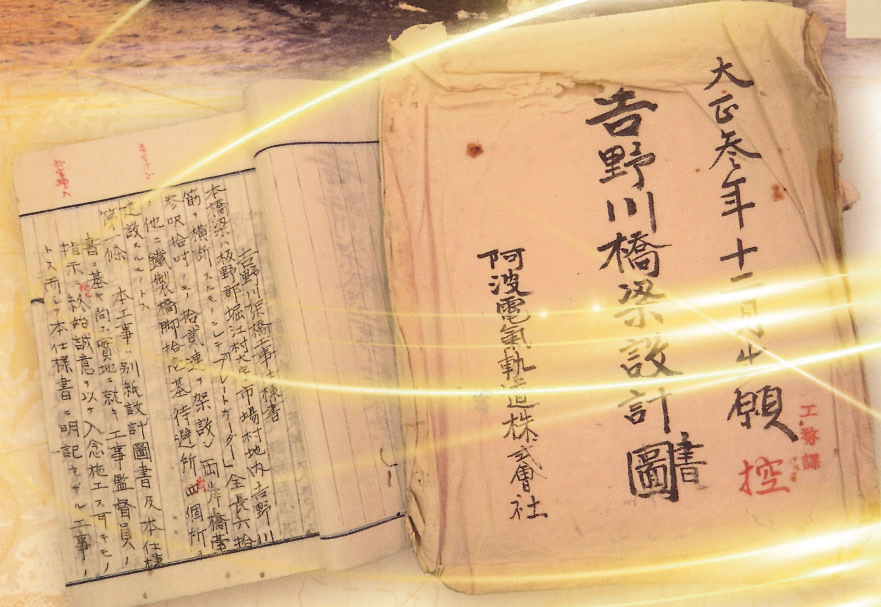
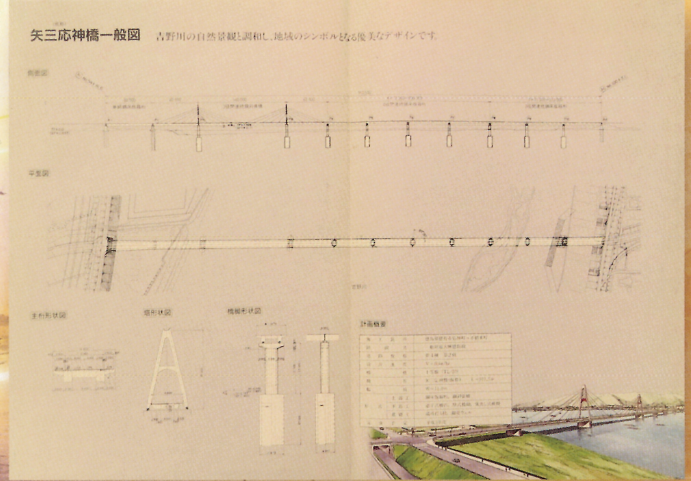
第75回
企画展

文化の森
35th
ANNIVERSARY

入場無料

出発のランドマーク

—橋から始まる冒険—



期間 令和8年 1月27日(火) ▶ 令和8年 4月5日(日)

開館時間 火～金 午前9時30分▶午後7時
土・日・祝 午前9時30分▶午後5時

場所 徳島県立図書館
2階閲覧室・3階展示ロビー

休館日 毎週月曜日・毎月第3木曜日
※ その他図書館の休館日に準じます

展示解説 担当職員によるやさしい展示解説

2月14日[土] 午後1時30分～午後3時
3月 7日[土] 午後1時30分～午後2時30分

会場 図書館3階 集会室1





ごあつち

文書館は民間の古文書、徳島県の行政機関が作成した公文書・行政資料等を収集・保存するとともに、広く公開して活用していただくための施設です。開館以来、収蔵資料を利用した展示や講座等を開催し、郷土への理解を深めていただく取組を行ってきました。なかでも、文書館展示室における企画展は年四回開催し、好評を博してきましたところ です。

文書館では、昨年十月から本年七月までの予定で改修工事を行っています。そのため、第七十五回企画展は県立図書館を会場とし、かつ図書館の展示「橋めぐりー吉野川を中心にー」と連携して「出発のランドマークー橋から始まる冒険ー」として開催することとしました。

ランドマークとは、陸上の目印、その土地の象徴となるような建物や記念碑を指します。徳島県は四国三郎吉野川や那賀川、穴吹川など多数の川を有し、鳴門海峡・紀伊水道に面します。「橋の博物館」と称される徳島県の多種多様な橋は「ランドマーク」であり、故郷を離れた人にとっては「原風景」の一つかも知れません。とりわけ、二〇二八年に満百歳を迎える吉野川橋は徳島県を象徴する橋であり、吉野川北岸から眉山を背景に望む風景は、本県を代表するものと言えます。本州・淡路方面から陸路で徳島県に帰る際、大鳴門橋を渡ると「徳島に帰ってきた」と思う方もいらっしゃるのではないでしょうか。鳴門海峡への架橋を国政の場で初めて唱えたのが、本県選出の衆議院議員中川虎之助です。中川は一九二四年の第三十二回帝国議会に「鳴門架橋及潮流利用発電調査に関する建議案」を提出し、否決されたものの、堂々と必要性を説いています。同年の「徳島県統計書」には、著大の橋梁が二十一本記載されていますが、最長で助任橋の四二・三間（約七十六メートル）です。吉野川、別宮川、那賀川等の大河に橋がなかった時代、鳴門架橋を唱えた中川の構想は「冒険」と言えるでしょう。

徳島県内には県管理の二、四七九本をはじめ（「徳島県 橋梁長寿命化修繕計画」平成二十九年三月）、国・市町村管理を合わせて一万本以上の橋が架かっています。その中で、本企画展では、吉野川橋、四国三郎橋、阿波電気軌道の吉野川橋梁、大鳴門橋を取り上げることとしました。「とくしまブリッジカード」「徳島の橋かるた」により、取り上げることができなかった橋を御覧いただくこともできます。本企画展により、県内の様々な橋に思いを馳せ、「ランドマーク」「冒険」を感じていただければ幸いです。最後に、本企画展開催にあたり御協力・御指導いただいた皆様に感謝いたします。

令和八年一月二十七日

徳島県立文書館 館長

山田 正之

吉野川橋

橋梁設計技術者として、日本全国のみなならず海外の橋も手がけている。徳島県内では吉野川橋のほかにも勝浦川橋・大松川橋・三好橋・旧穴吹橋の設計に携わった。

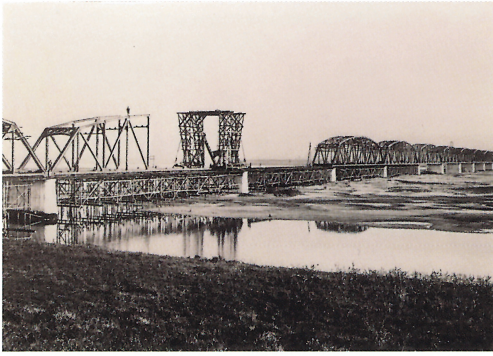
吉野川の河口部から上流約四キロメートルの地点に架かり、徳島市上助任町と同市心神町を結ぶ。竣工は昭和三（一九二八）年。全長は一、〇七一メートル。当時は東洋一の長さを誇っており、広告媒体としても用いられていた絵はがきの図柄にも、徳島の名所として多く採用されている。十七のアーチが連なる印象的なこの橋の設計者は、香川県出身の増田淳。彼は

当時の新聞記事には、同年以降、橋の経営を豊川仲太郎という人物が担ったとある。橋の保全・修復に三十年以上努めた豊川を顕彰するため、吉野川橋北詰には石碑が建てられている。当館収蔵資料に、豊川と応神村の渡船業者とが交わした文書がある。大正七（一九一八）年に豊川が応神村の渡船業者に報償金を支払い、渡船の権利および船や附属品の一切を譲り受けたことを示す資料である。渡船業者が文書を作成しており、報償金を間違いなく受け取ったことを示しつつ、増水等で橋が破損して通れない間は「破損箇所全部竣工スル迄拙者共其渡船人夫トシテ御使用ヲ受け」と、臨時的に渡船の稼働を依頼

するよう通告している。また、「全部ノ開通スル迄ノ間、毎日古川橋ヨリ得ル処ノ賃金ノ半額ヲ（中略）貴殿ヨリ支払ヲ受ルコト」と、橋が完全には機能しない間、渡船業者は通行料収入から分け前を得る取り決めとなっている。渡船業者にとつて架橋は必ずしも喜ばしいことではなく、これまでの權益を脅かすものでもある。資料からは、渡船業者が知恵を絞って交渉を行った様子が伝わってくる。

もともとの地は「古川渡し」と呼ばれ、渡し船による人と物資の往来が盛んであった。しかし、船は増水や急流の影響を受けやすいため木造の橋が架けられた。吉野川橋の前身にあたる「古川橋」である。古川橋は通行料を必要とする賃取橋であった。昭和三年に徳島県が発行した「吉野川橋工事概要」によれば、古川橋の設置は明治十九（一八八六）年。また、

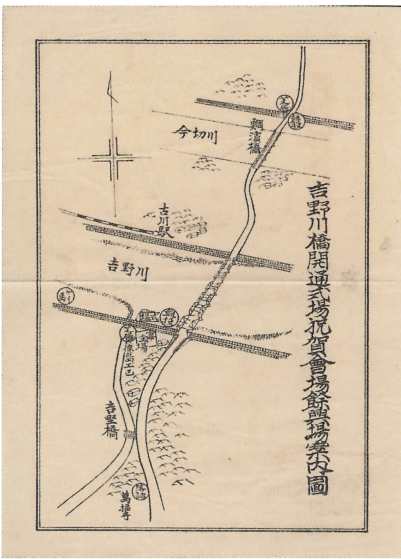
その後、橋の運営権が徳島県に移り、吉野川橋が新設される。開通日（昭和三年十二月十八日）には式典や十六台の車による渡り初めが行われた。当館収蔵資料からは、式典会場やその周辺において、餅投げ・芝居・落語・競馬が催されたことがわかる。このように盛大に祝う様子からも、当時の県民が吉野川橋の開通をいかに待ち望んでいたかが理解できる。ちなみに、徳島県民の多くは吉野川橋のことを「旧吉野川橋」と通称で呼ぶ。これは、昭和六十一（一九八六）年に、吉野川橋から約一、四キロメートル下流に架けられた吉野川大橋を「新橋」と見なすためである。



▲建設中の吉野川橋



▲古川橋



▲吉野川橋開通式祝賀会場余興場案内図

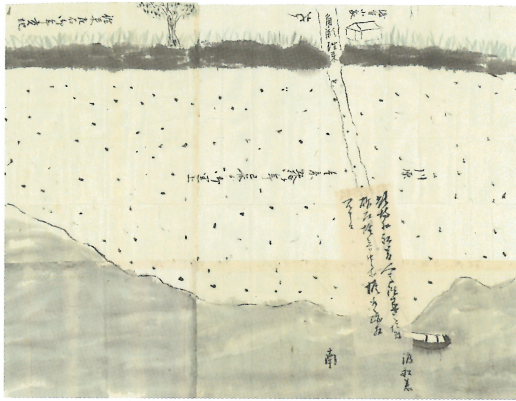
四国三郎橋 — 隅瀨渡しから美しい斜張橋へ —

吉野川本流、吉野川橋と名田橋の中間に架けられた四国三郎橋は、徳島市応神町と不動東町を結び、吉野川北岸にある藍住町・北島町と徳島市中心部のアクセス向上に大きく寄与している。

四国三郎橋が架けられた場所は、旧板野郡東貞方村と名東郡高崎村隅瀨（ともに現徳島市）の間で、近世には「隅瀨渡し（一名下り松渡し）」という渡し場があった。この渡し場を通る道は「往還道」と呼ばれ、慶長期の国絵図（写真①）では、徳島佐古から、元は阿波国守護細川家の守護所が



▲写真① 阿波国大絵図（慶長期）



▲写真②（角瀨渡付近論所絵図）（部分）

置かれ阿波国の中心地であった勝瑞を通り讃岐へ抜ける本街道であった。その後、西側に現在の名田橋付近を渡り（名田渡し）直接大坂峠へ至る阿波五街道の一つ讃岐街道が整備され、「隅瀨渡し」を通るこの「往還道」は本街道からは外れるが、徳島から阿波一宮である大麻比古神社へ至る「大麻街道」と呼ばれ、重要な道であり続けた。写真②は慶応四（一八六八）年頃

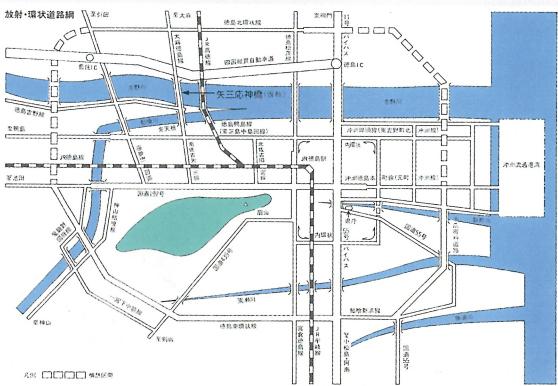
に描かれた隅瀨（角瀨）渡船場、吉野川北岸東貞方村付近の絵図である。川原に砂が溜まり大きな砂原となっている様子がわかる。

その後、明治期に入り隅瀨渡しの地には賃取橋が架けられることもあったが、橋が流されることが度々あり架橋されなくなった。戦後モーターゼーションが飛躍的に進むと吉野川橋・名田橋の混雑が激しくなり、下流に架けられた吉野川大橋は昭和四十七（一九七二）年に一本目、昭和六十一（一九八六）年に二本目の橋が完成し格段に交通量を増やすことに成功したが、周辺の混雑を完全に解消するには至らなかった。

昭和六十三（一九八八）年に徳島県道四十二号線徳島北灘線に架かる橋



▲写真③ 矢三応神橋（パンフレット）



▲写真④ 徳島市付近放射環状道路網計画（矢三応神橋パンフレットより）

として県単独で「仮称」矢三応神橋（写真③）の名で工事を始めた。文書館には一部建設工事の設計書や協議録が公文書として残されている。総事業費一五六億円、本四架橋神戸淡路鳴門自動車道、明石海峡大橋開通の十日前である平成十（一九九八）年三月二十六日に「四国三郎橋」の名で開通した。写真④は（仮称）矢三応神橋のチラシに掲載された徳島市周辺の放射・環状道路網計画である。大河川吉野川による徳島南北分断の弊害を解消しようといかに努めてきたかを読み取ることができる。

大鳴門橋

徳島県鳴門市と兵庫県南あわじ市を結ぶ大鳴門橋は、昭和六十六(一九八五)年六月の開通から昨年で四十年を迎え、神戸淡路鳴門自動車道における四国の玄関口のランドマークとして、また、渦潮と合わせ県内屈指の観光地として賑わいを見せている。

鳴門海峡に橋を架けるといふ構想

は、大正三(一九一四)年に徳島県選出の代議士中川虎之助が第三十一回帝国議会衆議院予算委員会で「鳴門架橋及び潮流利用発電調査に関する建議案」を提出したのが最初とされ、当時の議事録には、架橋は不可能ではないが、政府として切迫した問題とは思われず、莫大な費用にみあう利益が認められないということで、賛成少数により否決となるまでの論戦が残っている。

その後、様々な立場の人から神戸・鳴門ルートにより本州と四国を結ぶ構想が提案されるが、実現に至るまでの道のりは長い歴史として刻まれることとなる。

第六類 第三三號 第三十二回帝國議會 鳴門架橋及潮流利用發電調査ニ關シ

大正三年三月十七日午後三時三十分開議
 出席委員 左ノ如シ
 板東 勘五郎君 三輪 市太郎君 高鍋 篤郎君
 白石 直治君 藏内 治郎作君 小西 和君
 中川 虎之助君 出席政府委員 左ノ如シ
 逓信省電氣局長 中谷 弘吉君 内務技監工學博士 沖野 忠雄君
 本日ノ會議ニ上リテ議案ヲ如シ
 鳴門架橋及潮流利用發電調査ニ關スル建議案
 ○委員長(板東勘五郎君) 開會致シマス先テ提案者ノ御説明ヲ願ヒマス
 ○中川虎之助君 私が提出致シマス理由ヲ之レヨリ申上ケマス本土淡路トノ間ノ風雨ガアリマシテモ大丈夫テ御座リマスガ四國ト淡路トノ間ノ風雨ナクモ危險テア位アラリマスハ風雨ナリマシマスバ全ク交通ハ出來マセン故ニ本土四國トノ間ノ交通ヲ安全スルニハ阿淡海峽ニ架橋致スノガ最モ宜シイデアリマス又此ノ架橋ガ出來マスレバ九州東南ヲ大阪ニ出ル鐵道ガ敷設サレマスレバ百哩以上ノ短縮スル事出來ルデアリマス故ニ此所ニ架橋ガ出來ルヤ否ヤ若シ之ガ出來ルトラハ工費ガト位ヒナルカ充分調査致スト同時ニ鳴門ノ潮流ヲ利用シテ電力ヲ起シ得ルモノシテナラハ電力ノ數量及工費ノ見込ヲ調査スルノ必要アリト認メルノガ此ノ提案ノ理由デアリマス

▲第31回帝國議會衆議院議事速記録(官報・部分)

鳴門架橋関連の資料は行政資料に分類されるものが多く、そのひとつは、国や周辺自治体、団体等様々な機関が実施した各種の調査報告書で、長大吊橋建設にかかると技術的課題の検討



▲様々な調査報告書

や実験結果をまとめた架橋そのものに関するものと、架橋がもたらす影響及びその対策をまとめたものに大別できる。
 徳島県本四架橋影響対策調査委員会が大鳴門橋開通後の昭和六十三(一九八八)年にまとめた報告書は、神戸・鳴門ルートが全線開通したときに県内の農林水産業、商工業、運輸業、サービス業、観光、交通、社会・生活に与える影響を調査したもののだが、調査分野だけを見ても影響範囲の広さが分かる。報告書では、全線開通の

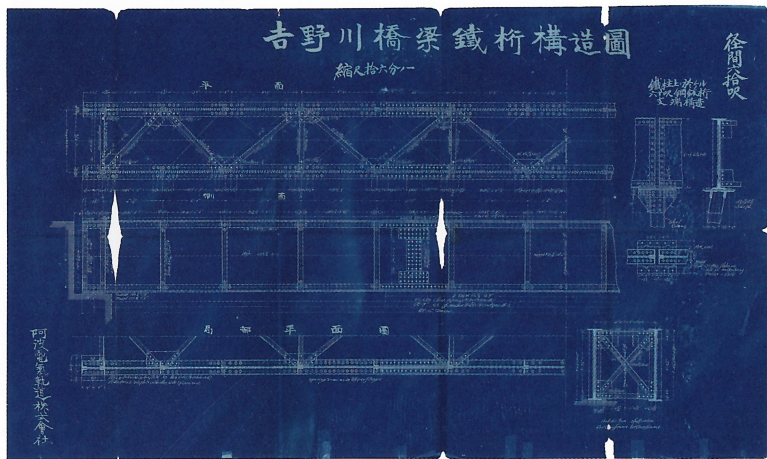


▲架橋だより(表紙)

「インパクト活用の基本方向」のひとつとして、「新しい型の観光レクリエーション、リゾート拠点の形成」が上げられており、当時の雰囲気は伝わります。
 そのほか、広報用のパンフレット類も多く発行されており、本四連絡架橋促進を企図したものや、巨額の建設費をまかなうために発行された本四連絡橋債権(公団債)の案内、県民に向けて工事の進捗状況を伝えるものなど内容は様々である。

阿波電気軌道 —吉野川橋梁—

阿波電気軌道株式会社（のちに阿波鉄道と改称）は、徳島と撫養（現鳴門市）間に電車を通すことを目的に大正元（一九一二年）に設立された。「阿波軌道平面図」には、設立当初に計画されていた①文明橋（現鳴門市）～北古川（現徳島市）②南古川～徳島の二路線が朱色で描かれている。計画当初から、吉野川には架橋せず、応神～上助任間（ともに現徳島市）は汽船連絡とする予定だったため、画面左側、上から三本目に描かれている吉野川で朱線が途切れている。「起業目論見書」には、汽船連絡とする理由について、洪水時の増水が激しく、多額の建設費用を要するためと記されている。

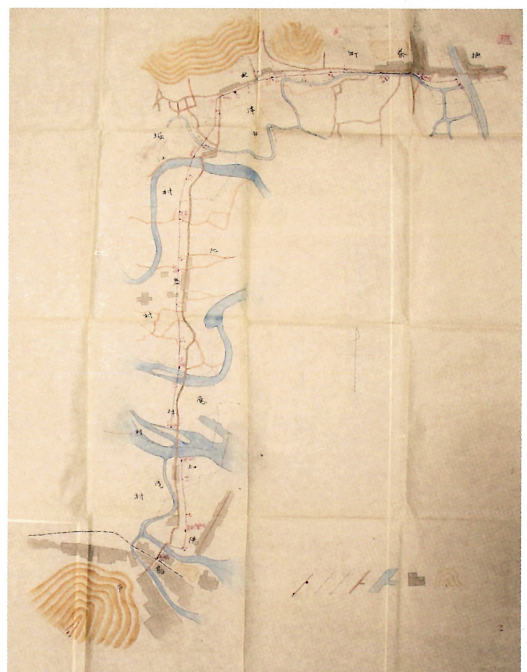


▲吉野川橋梁鉄桁構造図

阿波電気軌道は社名が示す通り、電車を走らせる予定であったが、電力供給を受ける予定であった徳島水力電気株式会社の発電能力に余力がないことが分かり、大正三（一九一四）

年四月に電車から蒸気機関車への変更を余儀なくされる。着工前から大きな誤算に見舞われたが、同年九月に着工。同五年七月に撫養～古川間に鉄道が開業した。文明橋付近に始発駅を設ける予定が、駅予定地に塩田があり、塩業家から反対を受けたことで、始発駅が撫養になった。②南古川～徳島の路線は諸事情により着工できず、応神村

中原から富田橋（現徳島市）を結ぶ連絡船が運航するなどいくつか変更があった。撫養～古川間の軌道には、昭和四十六（一九七二年）に廃止された阿



▲阿波軌道平面図

波市場駅（現鳴門市）と勝瑞駅（現藍住町）をつなぐ「吉野川橋梁」が架橋された。現在、吉野川橋梁と言えば、昭和九（一九三四）年八月に完成したJR高徳線吉成～佐古駅間に架かる橋をさすが、「阿波軌道平面図」の左側、一番上に描かれている現在の旧吉野川を、当時は吉野川と呼んでいたため、この川に架かる橋を「吉野川橋梁」と称したのであろう。

吉野川橋梁は、「吉野川架橋工事仕様書」などによれば、全長七六九尺九寸（約二三〇メートル）のプレートガーダー橋であったことがわかる。

「吉野川橋梁鉄桁構造図」の一番上の図は、鉄桁を真上から見たもので、この上に線路が敷かれた。当時の新聞記事などによれば、全ての橋桁が鉄製ではなく、一部に木桁も含まれており、開通後に鉄桁へ架け替えられたようである。

しかし、この吉野川橋梁も昭和八年に阿波鉄道が国有化されたのを機に行われた路線改修工事により姿を消し、これに代わる新たな鉄橋が架けられた。池谷（現鳴門市）～勝瑞駅間を結ぶこの橋は、架橋から約九十年が経つが、今も変わらず日々列車が走っている。

展示資料一覧

No.	表題	年代	資料番号
吉野川橋			
1	報償金額収証（渡船営業廃業の権利に係る報償金）	大正7（1918）年	カナツ03604
2	豊川仲太郎（名刺）	年代不詳	カナ800107
3	国道第二十一号線 吉野川橋工事概要	昭和3（1928）年	イワム02268
4	豊川仲太郎時代の古川橋	明治期～大正期	S200000671
5	吉野川橋架橋全体その2	昭和3（1928）年	S200400484
6	吉野川橋開通式場祝賀会場余興場案内図	昭和3（1928）年	篠原家絵葉書
四国三郎橋			
7	阿波国大絵図（部分パネル）	（慶長期）	国文学研究資料館
8	阿波国絵図（分間図）（部分パネル）	（近世後期）	タニケ00436
9	（角瀬渡付近論所絵図）	慶応4（1868）年	ヤマ202333
10	一般県道大麻徳島線矢三応神橋（パンフレット）	平成3（1991）年	G199102521
11	平成3年矢三応神橋河川協議（承認申請書）	平成3（1991）年	K200300372
12	平成6年度（仮称）矢三応神橋上部工事（第4分割）打合せ協議記録簿綴	平成6（1994）年	K200100176
大鳴門橋			
13	官報号外（第31回帝国議会議院議事速記録第23号）（パネル）	大正3（1914）年	官報
14	本州四国連絡橋技術調査報告書	昭和42（1967）年	G199209078
15	本州四国連絡橋試験調査報告書	昭和47（1972）年	G199209079
16	本州四国連絡橋影響対策調査	昭和62（1987）年	G198902781
17	架橋だより No.3ほか	昭和54（1979）年ほか	G198902770ほか
18	県政だより OUR 徳島（昭和60年 No.14）（パネル）	昭和60（1985）年	G199110847
19	昭和56年度ポスト架橋対策班員会議	昭和56（1981）年	K199200130
20	昭和56年度ポスト架橋対策	昭和56（1981）年	K199200120
21	建設中の大鳴門橋（パネル）	昭和56（1981）年	S200002295
阿波電気軌道			
22	吉野川架橋工事仕様書	大正3（1914）年	クラモ04452
23	阿波電気軌道平面図	（大正初期）	クラモ04740
24	吉野川橋梁鉄桁構造図	（大正初期）	クラモ04451
25	阿波電気軌道平面図（青焼）	（大正初期）	クラモ04403
徳島の橋かるた			
26	徳島の橋かるた 48橋 全県版3	令和7（2025）年	G202500431
とくしまブリッジカード			
27	とくしまブリッジカード	平成29（2017）年	G202500432

※資料保存のため展示品の一部を替えることがあります。

第75回 企画展 出発のランドマーク — 橋から始まる冒険 —

令和8年1月27日 発行

編集・発行 ● 徳島県立文書館

〒770-8070 徳島市八万町向寺山

電話 088-668-3700 / FAX 088-668-7199

印刷 ● (協)徳島印刷センター

〒770-8056 徳島市問屋町165番地

電話 088-625-0135

