

神戸川の主要な三橋の一つ 斐伊川放水路事業で架け替え

か かん ど 神 戸 橋



国道9号は京都市を起点とし、日本海沿岸の諸都市を連絡しながら下関市を終点とする幹線道路です。基本的には古代から近世の山陰道を踏襲して、山陰地域を結ぶ重要な役割を担っています。この道路の最初の改良は、明治17年（1884）の三大大道改修での実施でした。ただ、この改良も人馬しか通れない道から荷車が通れる道として急坂を解消したにすぎず、その後も県による部分的な補修や舗装をするにとどまっています。

国道9号が重要な路線として本格的な改築にとりかかったのは、第1次道路整備五箇年計画によるものです。かつては斐伊川を神立橋で渡ると今市（出雲市駅付近）を通り、神戸川を越えて古志、差海へつながっていましたが、昭和33年から始まった改築では、神立橋から西進し、大津・白枝・高松町のルートが選ばれました。

こうして神戸川には古志橋の下流に新しく神戸橋が架かり、昭和41年に一次改築が完了しました。国道9号沿いには市街地が形成され、地域の幹線道路として大きな役割を果たしてきましたが、著しいモータリゼーションの進展や都市化により慢性的な交通渋滞を引き起こしていました。同様に神戸橋も架設から40年を経て、架け替えを迫られていましたが、出雲バイパス構想はなかなか具体化せず、平成2年の予備設計まで待たねばなりませんでした。

一方、斐伊川から神戸川へ分流させる斐伊川放水路事業が昭和56年から着手され、神戸川も9km間で拡幅となりました。これに伴って橋梁も順次架け替えられ、神戸橋の架け替えも斐伊川放水路事業で行われることになりました。平成15年から下部工事に着手、橋長300m、幅員12.75mに拡幅されました。

平成19年12月、神戸橋の完成により出雲バイパスは全線供用開始となりました。

なお、旧神戸橋の解体撤去時、桁端部は雨水により腐食しているものの、箱桁内部は建設当時のまま健全な状態でした。当時の建造技術に敬意を払うとともに、旧神戸橋が責務を全うしたことを称えたいものです。

■位置図



昭和39年完成の旧神戸橋
L=258.0m AW=6.5m (8.0)
単純活荷重合成逆台形箱桁橋



神戸川を跨ぐ
(下流から神戸橋、神戸堰、JR山陰本線神戸川橋梁、古志大橋)



架け替えられた神戸橋 L=300m