

溪谷に架かる
長大スパンの美

東・西津和野大橋



明治 17 年に計画された島根県の三大大道改修による効果は、国道 9 号の一次改築がなされるまで自動車交通路として利用され、県内の交通の幹線道路として機能を発揮しました。しかし、戦後までは県や市による補修が部分的になされるだけで、都市部やその周辺で発生する交通混雑には対応できない状況でした。

津和野町を走る国道 9 号も同様で、津和野川に沿って町に入ると JR 山口線と平面交差し、屈曲しながら急坂を上り、山口県境となる野坂峠にたどりつく路線でした。しかも砂利道のうえ幅員も 4.5 m という狭さで、離合も難しく交通渋滞をまねていました。これらを解消するため、戦後の本格的な道路整備である第 1 次道路整備五箇年計画で津和野バイパスが計画されたのでした。

総延長 8.5 km、幅員 7.5 m、津和野の市街地を避けるために中国山地の中腹部を縦走するこのバイパスは、高い切土、盛土があるうえに、隧道 4 本、大橋梁が 2 本あります。この「東津和野大橋」と「西津和野大橋」は深い溪谷にかかるため長大スパンとし、かつ美観を考慮して決定されました。東津和野大橋は右岸側で岩盤までが深いため、支間 90 m の曲弦トラスをその一部に採用、西津和野大橋は谷が深いため、景観も考慮して逆ランガーのアーチ橋というスレンダーな橋梁です。

島根・山口県に跨る津和野バイパスは昭和 34 年（1959）に着手、7 年を費やして昭和 40 年に完成しました。特筆すべきは、この地区が青野山より生産された安山岩質の流動堆積土であるため、山陰山間部の多雨性と冬季の深雪のために工事は困難を極め、開通を 1 年延期せざるをえなかったことです。特に青野山隧道の東口が軟弱地盤であったため、インバートが 60 m にわたって施工されました。

施工時、途中に進入路がないために工事は困難を極めたとのことですが、高さ 32 m のコンクリート橋脚が支える谷筋の東津和野大橋を見ると、石州瓦とトラスが作る構図は機能美以上のものを感じさせてくれます。

■位置図



逆ランガーのアーチ橋「西津和野大橋」
全長 118.7 m 幅員 7.5 m



東津和野大橋鈹桁部



東津和野大橋（下路曲弦ワーレントラス 1 連及び鈹桁） 全長 180 m 幅員 7.0 m



東津和野大橋トラス部