

渡船から木橋へ、そして鋼橋のアーチが並ぶ

新橋



山口街道（旧萩往還）は、慶長9年（1604）に萩と三田尻を結ぶ街道として開かれ、藩主の参勤交代の道として、また山陰と山陽を結ぶ陰陽連絡道としても重要な交通路でした。萩から山口、そして鯖山峠を越えて防府を前にして佐波川を渡船や舟橋で渡り、ようやく終点三田尻に到着しました。

明治初期、旧山陽道は旧藩時代のままでしたが、明治8年（1875）佐波川に初代新橋が架けられたことで、富海から海岸伝いに末田・沖今宿へ、そして千日前から新橋を渡り、佐波川右岸堤防に沿い、大崎村居合で旧道に合流するよう変更されました。

山口県では明治16年（1883）から20年にかけて、物資輸送を人や馬から荷車・馬車などで通行できるように県下の主要路線の幅員（2.7～3.6m）を広げ、屈曲した急坂や小道を改修していました。鯖山峠も明治18年に佐波山洞道工事が完了し、20年8月に開通したため、峠を超える山口街道は廃止されました。

大正7年（1918）7月、鹿児島・大分県を経た台風は山口県を襲い、佐波川の増水は4mに達し、40数年間地元の暮らしを支え続けた新橋、舟橋を含め40ヶ所の橋梁が落橋・流失しました。山口県では、佐波川が増水時には度々新橋が通行止めになるなど、安全度に問題がありました。このため、14万余円の工費を投じて堅固な鋼トラス橋への改築が行われ、大正10年（1921）5月20日に盛大な落成式が行われています。

昭和19年（1944）から佐波川の直轄改修工事は着手されていましたが、太平洋戦争、終戦の混乱で工事はほとんど進展せず、昭和24年になってようやく築堤、護岸工事が始まりました。この改修で堤防が引堤されることになり、新橋も38.6mの継足が必要となりました。ところが旧橋は幅員も狭く資材も一部腐食が進んでいたため、現橋より15m上流への架け替えが計画され、昭和34年（1959）、トラス橋からアーチ橋に姿を変えました。

その後、交通量が増大したため下手に同型式の橋を新設し、旧橋補修後の昭和54年（1979）4月からは上下線に分けて利用されています。

■位置図



新旧の2橋が並ぶ新橋（佐波川左岸側から）



佐波川沿いの舟橋跡に設置



新旧のアーチ橋が並ぶ新橋（佐波川上流から）旧：L=156m, b=8m
新：L=156m, b=9.5+3m



新旧の新橋の橋脚