

新歴史の見える風景

南越前町赤萩の桜橋

明治から現代まで交通の要所

南越前町赤萩地区



▲桜橋総合運動公園からは3代の桜橋を見ることができる。左下は明治19年の石橋、左上は昭和38年の逆ランガー型橋、右上トンネル入口までが新桜橋となっている。



▶初代桜橋現況

国道8号の通る南越前町赤萩にある桜橋。平成21年12月には、全長404mの「桜トンネル」と全長100mの3代目「新桜橋」が開通した。昭和38年に竣工した2代目桜橋から46年が経過し、新橋は旧橋より約100m東に位置する。

特徴的な朱色の2代目桜橋の下を流れる河野川には、明治19年竣工の初代桜橋が現存し、土木遺産に認定されている。ここに立つと、明治・大正・昭和から現代までの時代の変遷を実感できる。

明治17年4月、日本海側で初めて長浜〜敦賀間の鉄道が全通した。明治13年に設立された福井商法会議所（現福井商工会議所）は、産業発展には物流網の整備が不可欠と考え、鉄道開通に大きな期待を寄せた。しかし福井までの延伸は見通せず、敦賀に出るには険しい木ノ芽峠越えの旧北陸道が大きな障害であった。

そこで会頭の伊藤真ら会議所幹部



は、中央政府や県当局に敦賀に繋げる荷車や人力車が通行可能な新道路（車道）の必要性を強く訴えるところにも、会議所臨時大会を開いて車道開削委員を選出。地元を離れた旧藩主や上級武士、それに武生・大野・勝山・三国・敦賀など県内各地の有力者に寄付を募った。

当時の県令（知事）石黒務にとっても、木ノ芽峠による嶺北と嶺南の分断解消は重要課題であり、この事業を積極的に推進した。県会と政府の認可を得て、経済界の寄付金・地方費・国庫補助を合わせた総額19万4千円で明治18年8月に開削工事は着工した。

新道路は武生の外れで旧北陸道から分岐し、山中に入り、等高線に沿った余曲折し、春日野峠には隧道を穿ち、その後は海岸沿いに杉津を通り、敦賀港駅のある泉町へ至った。荷車の円

滑な通行を考慮して道幅は約5.5mで施工され、「春日野道」と呼ばれた。のちに戦前は国道12号、戦後は昭和40年代まで国道8号として利用された。初代桜橋は、この春日野道が赤萩で河野川を渡る地点に架けられた。石造アーチ構造で、当時の北陸では極めて珍しい本格的石橋である。川幅が狭まる地点を選んで架橋され、長さ20・7m、幅6・1mを有した。

しかし戦後、自動車交通の発達により、明治に開削された武生〜敦賀間は幅員不足ですれ違いが困難となり、事故も多発して「魔の酷道」と揶揄され、改良工事が避けられなくなった。

2代目桜橋は旧国道と河野川を一度に跨ぐ逆ランガー型で、水面から30mの高さに位置し、昭和38年に竣工して高度成長期を支えたが、防災強化のため平成21年に3代目へ架け替えられた。

（文 奥山秀範）



▲河野川から見た桜橋（2006年撮影）



▲地元教育委員会建立による解説石碑