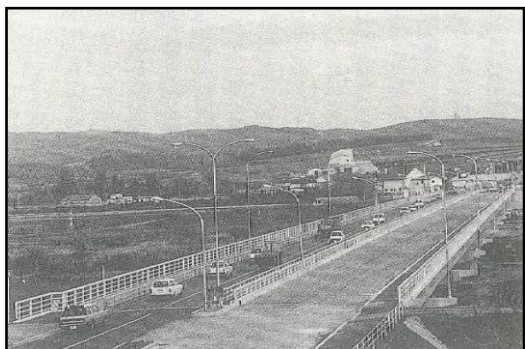


私たちの生活と橋(その2)

○新川橋の架け替え

初代の新川橋は流失することなく八年が経過し、交通量の増加と老朽化のため、昭和七(一九三二年)に橋長四四四m、幅員五・五mのコンクリート橋の架け替え工事が始まり、翌八(一九三三年)一月、念願の安全な橋が完成しました。この工事に併せ、中央道路の廃止区間を復活することとなり、荒廃した道路は改良され、常栄橋もコンクリート橋に架け替えられました。

昭和一八(一九四三年)、戦時下の金属回収令により、新川橋の鉄材の「高欄」は軍に供出し、危険なため地元一区の方々が木製の高欄を設置しましたが、戦後になり鉄製の高欄に復旧されました。



端野大橋

出典：端野の夜明け(第二集)

○端野大橋の架設

コンクリート橋となった新川橋は、三一年を経過した昭和三九(一九六四年)年、交通量の増加と自動車の大形化など交通事情の変化に対応するため、延長四五二・七m、幅員九・五m、二車線のコンクリート橋の架け替えに着手し、同四一(一九六六)年一〇月完成し、橋名を「端野大橋」と改名しました。

また、昭和五八(一九八三年)、国道三九号線四車線計画に基づき、現・端野大橋に並列して、延長四五二・七m、幅員一一・二mの新橋架設工事に着手し、同六一(一九八六年)年一月に完成しました。これによって国道三九号線の交通の円滑化と安全が確保されました。

端野橋

○端野橋架設以前の状況

端野橋は、常呂川東一〇号線の三区と川向を結ぶ橋で、最初に橋が架設されたのは大正三(一九一四年)年一月で、橋が架設される以前、川向地区と三区、市街地区の往来は、荷物を背負って常呂川の浅瀬を歩くか馬で渡る、もしくは、東一二号線から渡し船で渡っていました。

さらに、東一四号線の鉄道の鉄橋を渡って市街や駅、また、端野尋常高等小学校に通学していました。

この渡し船が最初に造られたのは「明治三六年、今野惣三郎、清野新太郎、青柳八郎、平田伊勢吉、高垣藤五郎、尾谷与吉、吉森春吉等が協力し直径五尺ぐらゐの「あかだも」を伐り、三間ぐらゐの長さのものを彫り上げたとき、その後三、四回

わたどろ、あかだもの大木で造った」と川向部落史に記されています。

当時、渡し船は勿論のこと、主要な道路や橋以外は受益者の負担で造らなければなりませんでした。

明治四〇(一九〇七年)五月、この渡し船から落ちて溺死するという悲しい犠牲があり、安全に渡る橋の架設は、三区と川向の人々にとって極めて重大な問題でした。しかも、渡し船の費用の捻出は大変な負担でしたので、野付牛役場に何度も補助を請願しましたが採択されませんでした。

そこで、川向の人たちが一丸となり安全に渡れる橋の架設を決議し、経費を出し合って橋を架けることとしました。

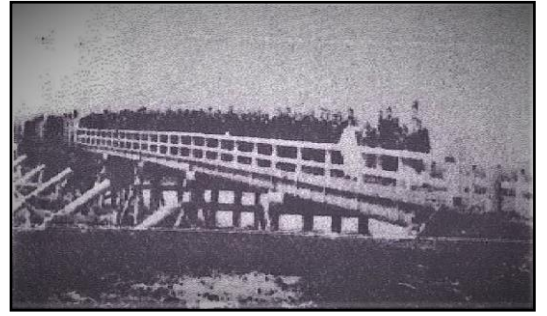
○第一次端野橋

大正三(一九一四年)年一月、常呂川の東一二号線に木橋の橋が完成しました。これが第一次端野橋です。

ところが、大正八(一九一九)年八月二〇日から二三日まで降り続いた長雨により大洪水が発生し端野橋は流失してしまいました。地区の人々は再び歩いて渡るか渡し船に頼らなければなりませんでした。

○第二次端野橋

地区の人々はこの不便と危険を解消するため、直ちに仮橋を架けましたが、大正九(一九二〇)年の出水で仮橋が流失し、以後、同一〇(一九二一年)と一一(一九二二年)にも繰り返し流失しました。同一二(一九二三年)、端野村は、初めて災害復旧費をにより、延長三四間(約六一m)の木橋を架設しました。この橋が第二次端野橋です。



第三次端野橋
出典：端野の夜明け（第二集）

○第三次端野橋

第二次端野橋も洪水の度に破損、修理を繰り返してきましたが、昭和一五（一九四〇）年二月、川向区長・水口佐吉氏を中心に「端野橋速成期成会」を結成し、永久橋を東一二号線から上流の東一〇号線に移設する請願をすると共に、期成会として工事費の一部として金二千円の寄付を申し出ました。

端野村村会はこれを採択し、道庁から災害復旧費の補助を受け、同一六（一九四二）年四月、第三次端野橋が東一〇号線に完成し、地区住民の念願がようやく達成されました。

この第三次端野橋は、その年の九月の大洪水により流失の恐れがあり、大勢の地区の人たちが必死に橋を守りましたが強烈な濁流に破壊され押し流されてしまいました。この時、橋を守る作業をしていた四人が橋と共に濁流に押し流されましたが、安田末吉氏（海軍出身）が濁流の中をお泳ぎ、ロープを張って、全員救助しました。

○第四次端野橋

川向地区の人たちのこの誠意と熱意に村当局は速やか対応し、災害復旧事業で復旧することとし、昭和一七（一九四二）年一〇月に第四次端野橋が完成しました。

○第五次端野橋

第四次端野橋も、昭和二三（一九四八）年四月の洪水で一部流失したため、補修し交通の安全を確保しましたが老朽化が進み危険なことから、この橋を解体し、昭和二五（一九五〇年）七月、北海道庁の直轄事業として、延長一二・七m、幅員三・一〜三・六mの第五次端野橋が完成しました。

○第六次端野橋

戦後の交通状況は急速に進展し、これまでの徒歩や自転車、馬車などの交通手段から自動車へと移り変わり、また交通量も増加しました。

昭和三〇（一九五五）年九月、川向総代他各地区班長の連名で、「端野橋架替工事実施陳情書」を村長と議会議長に提出しました。

当時、永久橋を架け変えるには相当の歳月を要しましたが、昭和三四（一九五九）年一月、第六次端野橋（PSコンクリート、延長五〇・三m、幅員五・五m）の第六次端野橋が完成しました。

○第七次端野橋

第六次端野橋が完成後四〇年以上の歳月が過ぎ、当時とは比較にならない程、車社会が進展し、物流、交通量も大幅に増加しました。

また、端野橋は、平成三（一九九二）年度の耐震調査で対策が必要な橋梁とされ、橋脚の劣化も進んでいました。さらに、スクールバス路線でもありましたが、大型車両の交差ができないほど狭く、歩道もないため、歩行者が危険にさらされてきました。

端野町として北海道に対し、早期の調査及び工事着手の要請をしましたが、平成一〇（一九九八）年に調査を開始し、平成一三（二〇〇二）年から工事に着手し、同一七（二〇〇五）年十月、全長四三八m、幅員一四m、四車線、歩道三・五mの素晴らしい第七次端野橋が完成し、現在に至っています。



第七次端野橋（現在）