



長濱大橋



去長濱大橋的交通路線



肱川嵐

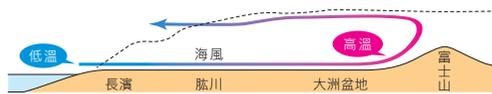


肱川嵐是什麼？

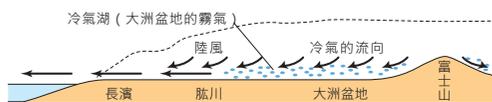
“肱川嵐”是秋冬季節，愛媛縣大洲市長濱的肱川河口，於夜間到早晨颳起伴有霧的冷氣形強風。晴天的早晨，上游的大洲盆地蘊含的冷氣伴著霧沿著肱川一下子湧出，此景就像帶霧的湖面如豪放奔流的河流，欲把城市吞沒。河霧流入大海的壯闊景象讓人不禁感受到大自然的神秘。

它是怎麼形成的呢？

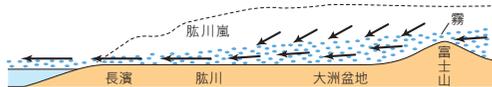
肱川全長103km，流域面積1210km²，是縣內最大的一級河流。由秋到冬，在平靜的晴朗夜晚，大洲盆地低溫的高氣壓流向高溫的伊予灘，隨著氣溫變化，在肱川特有的地形中生成強烈的陸風，形成早晨冷氣中伴有霧的“肱川嵐”景象。



1. 高氣壓的濕冷空氣由伊予灘逆流入大洲盆地。



2. 由伊予灘流動來的空氣在夜間變冷，集聚在盆地內。



3. 驟冷的早晨，大洲盆地流出的冷氣沿肱川而下，形成霧，吹到海上。



國家指定重要文化遺產“長濱大橋”概要

| | | | |
|-------|---|-------|---|
| 名稱 | 長濱大橋 附一組舊開合用電動機械裝置 | 規模 | 橋長：232.3m 寬度：6.6m |
| 個數 | 1座 | 建築年代 | 開工日期：1933年11月 竣工日期：1935年8月 |
| 認定日期 | 2014年12月10日 | 工程招標 | 愛媛縣 |
| 所在地 | 愛媛縣大洲市長濱町沖浦、長濱 | 工程設計 | 増田淳（増田橋樑事務所） |
| 所屬 | 愛媛縣、大洲市 | 工程監督 | 武田良一 |
| 結構・形式 | 鋼製開合橋 | 總承包商 | 合資公司 細野組 |
| | 鋼製橋板2座・ 鋼製華倫式桁架5座・ 鋼筋混凝土橋墩6座・ 鋼筋混凝土橋台2座・ 開合裝置一組 | 工程 施工 | 桁架鋼材製造商：安藤鐵工廠 可活動部分鋼材、機械製造商：大阪鐵工廠 電氣部分製造商：明電會 |
| | | 總工費 | 28萬日圓 |
| | | 附註 | 每週日的13時開合 |

肱川嵐預告會HP(僅日語)

長濱町當地居民們會發佈預告訊息。請務必作為次日肱川嵐景象出現的參考。

肱川あらし予報会

検索

<http://www.arashi-nagahama.com/>

諮詢

大洲市教育委員會 文化運動課

〒795-8601 愛媛縣大洲市大洲 690 番地 1 號

TEL 0893-57-9993 FAX 0893-23-5760 E-mail bunkasportska@city.ozu.ehime.jp

開合橋的誕生



長濱大橋建成前

長濱是藩政時代連接河流舟運和海運的重要據點而發展的港口城市，肱川河口由於貨物轉運有許多來往船隻。

連接左右兩岸櫛生村沖浦及長濱町的交通方式，雖然有以船連接架起的臨時浮橋，但通常渡船是唯一的交通工具。因此，架起連接兩岸的浮橋是市民們多年的願望。

長濱大橋因連接縣道長濱・川之石（八幡濱市）縣與長濱・郡中（伊予市）縣，便作為復興經濟的公共事業而發展起來。

橋的設計者是屈指可數的橋樑先驅顧問增田禎，他運用在美國學習的高度設計技術，親自設計了形式多樣的可活動橋。有關橋的構造，是在勘測橋的上游木材集聚地（江湖）來往的船隻通行、地質情況、成本等基礎上，建造橋樑單側開合的活動橋。架設工程投入建設費用約28萬日圓（換算成現在價格約為20億日圓），採潛函（沉箱）法的基礎工程和利用潮位差而完成的浮橋架設法，集成了當時技術的精華，於昭和10年（1935）8月完成。



施工中架起的浮橋 照片提供者：細野房雄氏



用台船移送橋樑 照片提供者：細野房雄氏



開通儀式時初次過橋

長濱大橋架橋的主角 西村兵太郎



西村兵太郎（1884～1935），從30歲開始至51歲去世前，擔任了5屆（21年零5個月）長濱町長。此外，他還在擔任町長期間當選縣議會議員，參與愛媛縣政17年。

長濱大橋投入運營之前曾有段捲入政治紛爭的曲折歷史，但據說大橋的建成得力於時任縣議會議長的西村。此外，西村還擁有開通愛媛鐵道、改修完善長濱港、新設上水道、建設水族館等多項功績，被譽為“前無古人後無來者的西村”。

現存唯一的公路活動橋



日本國內近代架設的活動橋中，現在仍可活動的橋僅有3座，其中2座是鐵道橋，長濱大橋是唯一一座公路活動橋。

長濱大橋是單側橋樑開合的單葉式開合橋，橋上裝有名為“平衡錘”重約82噸的測錘，能使54噸重的橋樑開合自如。

橋在建成之初被塗成深灰色，戰後被塗成紅色，當地居民親切稱呼為“紅橋”。如今沒有大型船隻通行，只在每週一次的定期檢修時開合。

舊開合用電動機械裝置

平成12年（2000）改建操作室時更換了包括發動機在內的可移動裝置。這個象徵歷史意義裝置現在保存在長濱交流會館以供展覽。



經歷了戰禍和拆除事件的生活道路橋



殘留有格魯曼戰鬥機機槍掃射過的痕跡

昭和10年（1935）建成的長濱大橋也遭受了戰爭的殘害。第二次世界大戰末期，大橋遭美軍格魯曼戰鬥機的攻擊，大橋一時不能開合。機槍掃射後的彈孔痕跡顯示了著當時槍擊的恐怖。

昭和52年（1977），隨著交通流量增加及區域交通體系的完善，長濱大橋下游建起了全長333米的新長濱大橋。長濱大橋也因此面臨被拆除的情況，在與縣單位進行談判後，最後舊長濱町順從民意，把橋當作生活道路橋留了下來。

日本三大木材集聚地・長濱



木材集聚地



木筏漂流



停滿船隻的肱川河口



曾經的長濱大橋

長濱曾與和歌山縣新宮、秋田縣能代並稱為日本三大木材集聚地而被熟知。由肱川上游的阪石等地用木筏運送過來的木材集集到江湖，再由木材市場相繼運送出去。

長濱自大正初期以來在西日本的木材界便占有重要地位，香川、廣島、大分等西日本各地的木材同行聚集起來進行拍賣，以長濱的市場價格來標訂西日本的價格。

昭和初期，有一半產量通過商社運往臺灣、滿洲、朝鮮半島。此外，在日本國內作為“伊予的小徑木”、被用作建築材料及煤礦的坑木運往北九州和宇部。

由於戰後復興，市場蓬勃發展，木材需求增長，便宜的進口木材漸漸流入國內，該地的木材產量在昭和40年代中期減少為最盛時期的一半以下。再加上大型卡車的普及，河邊建廠需求漸少，木材工廠陸續轉移，因此長濱的木材業逐漸衰退，接著大部分的貯木場江湖也都填埋，變成了現在長濱中學的運動場。

