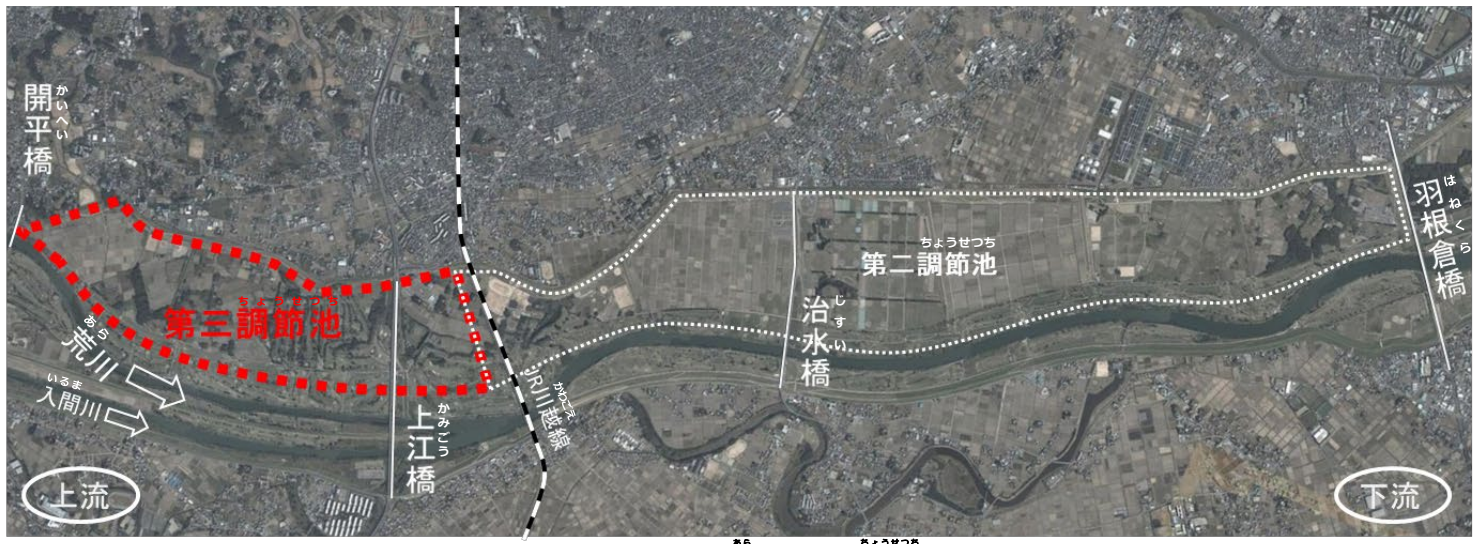


荒川第三調節池に架かる橋

荒川第三調節池には、2つの橋が架かっています。



上空から見た荒川第二・三調節池



開平橋



上江橋

荒川第三調節池に架かる橋

荒川第三調節池は、JR川越線荒川橋りょう上流付近から開平橋までの区間の河川敷に整備します。この間（荒川第三調節池内）には、上江橋、開平橋の2つの橋が架けられています。

河川橋では国内最長 上江橋

上江橋は、埼玉県川越市とさいたま市西区に架かり、入間川と荒川を渡る一般国道16号の橋です。橋の長さは1609.9mで、一般国道が河川を渡る橋では国内最長とされています。橋の中央、荒川と入間川の境には、自転車道線へのアクセスもあります。

上江橋左岸側のたもとは、旧上江橋の橋脚が一基残されています。旧上江橋は、地元住民の厚く長い要望を受けて、渡し船から木橋、そしてコンクリート橋と移り変わった「請願橋」であり、地域の発展はこの橋の変遷と共にあったといえます。

また、埼玉県内で初めての有料道路として1968（昭和43）年まで普通乗用車で100円を徴収するとともに、神奈川県から千葉県に至る東京環状線の要としても貢献していました。川越市では、この橋脚を「暮らしの遺産」として保存しています。



上空から見た上江橋



旧上江橋橋脚

荒川第二・三調節池の終点 開平橋

開平橋は、埼玉県の上尾市平方と川越市中老袋の境にある全長約800mの埼玉県道51号川越上尾線の橋です。入間川と荒川が出合う場所にあり、入間川の入間大橋と合わせ、両河川を渡る格好となっています。

開平橋付近では、古くは渡し船が使われていましたが、1883（明治16）年に今より少し川上の位置に橋長92.7m、幅2.73mの木橋が初めてかけられました。それは杭でつないだ十個の舟の上にのせたいわゆる舟橋であり、舟が通るときは、橋の一部を開閉していた様子や、平方村の開拓への思いから開平橋という名前が付けられたと言われています。

埼玉県立川の博物館に初代の開平橋の模型があり、橋が開閉する様子が展示されています。



上空から見た開平橋
入間大橋とつながっています

開平橋の歴史 木橋が架けられた明治時代

1883（明治16）年に完成した初めての木橋（開平橋）は舟が通ることができるよう橋の一部が開閉できるようになっていましたが、完成から7年後におきた洪水によって損傷したため、1890（明治23）年7月に修繕願いが提出され、大修繕の末1891（明治24）年6月に新たに舟4艘と橋脚10組（各2本）で支える橋に架けなおされました。橋長は約112.7m、幅は約3.6mでした。この橋は開閉できない橋となったため船の通航ができず、荒川の舟による運搬は手前の平方河岸までとなりました。終着点になった平方河岸は、しだいに鉄道に輸送を奪われつつも最後の繁栄を迎えました。1910（明治43）年の大水で再び壊れた開平橋は、1911（明治44）年頃に架けなおされましたが、このときに舟は廃され、橋脚がある板橋になりました。

開平橋の歴史 木橋から永久橋にかわった昭和時代

1952（昭和27）年に新しい開平橋がやや下流側に架けられ、橋長は91m、幅は4.5mの木橋でした。水位が上がると冠水することは前と同じでしたが、バスやトラックの通行が可能でした。しかし、1958（昭和33）年9月に流失しました。

1959（昭和34）年に鉄筋コンクリートの橋脚に架け直され、橋桁と橋面は木製で、増水すると水をかぶるのは前と同じでした。水没時に流されないようにするため欄干がありませんでした。人や車の転落事故が相次いだため、簡易な欄干を設けました。1977（昭和52）年に新しい開平橋が完成した後もこの橋の使用は継続されましたが、1985（昭和60）年7月に撤去されました。

1977（昭和52）年4月1日に、今までの橋より川下の位置に永久橋が架けられました。建設には1971（昭和46）年から6年かかりました。これが現在の開平橋です。



昭和44年ごろの木造の開平橋

アクセス

旧上江橋の橋脚

交通：JR「大宮駅」下車、西武バス川越グリーンパーク行き「高木」下車、徒歩約13分

住所：埼玉県川越市古谷上

開平橋

交通：川越線「指扇駅」下車、東武バス「平方・上尾」行き、「平方」下車、徒歩13分

住所：埼玉県上尾市平方



旧上江橋の橋脚、開平橋