



① 高麗橋擬宝珠

新・郷土の土木 1

なにわのはし (I)

井上洋里 (正会員 大阪市監査事務局 技術監)

1. まえがき

岩国の錦帯橋や京都の五条大橋など、全国には古い橋についての伝説とか語り伝えが数多い中で、“なにわ八百八橋”も“生まれ浪速の八百八橋、月も知ってるおいらの意気地……”とあるように、ずいぶん人口に膾炙されたいいまわしである。“八百八橋”は時代的にはおおむね明治～大正を背景としているものと思われるが、多少誇張も入っているとはいえ、大阪の特異な情緒をいみじくもうたいあげた名句といってよいだろう。

市の東には大阪城から四天王寺一帯にかけて上町台地が形成され、西には広々とした三角州がひらけている。

木津川、桂川、宇治川は京都山崎で合流し淀川となって流れる。淀川は大阪の水脈の母体をなし、毛馬で大川を生み、さらに大川は堂島川、土佐堀川となって市の中心部を流れる。それらの川はところによっては運河と接し、あるいは他の川と一つになり、大阪の風情を演出する礎ともなった。

大阪は水の都である。水都の川は縦横に市内を流れ、人は一日一度は川を渡らねばならない。その川を渡る橋は実に大阪の生命線であった(④参照)。なにわの橋の歴史は、そのまま大阪の歴史であったといっても許されよう。

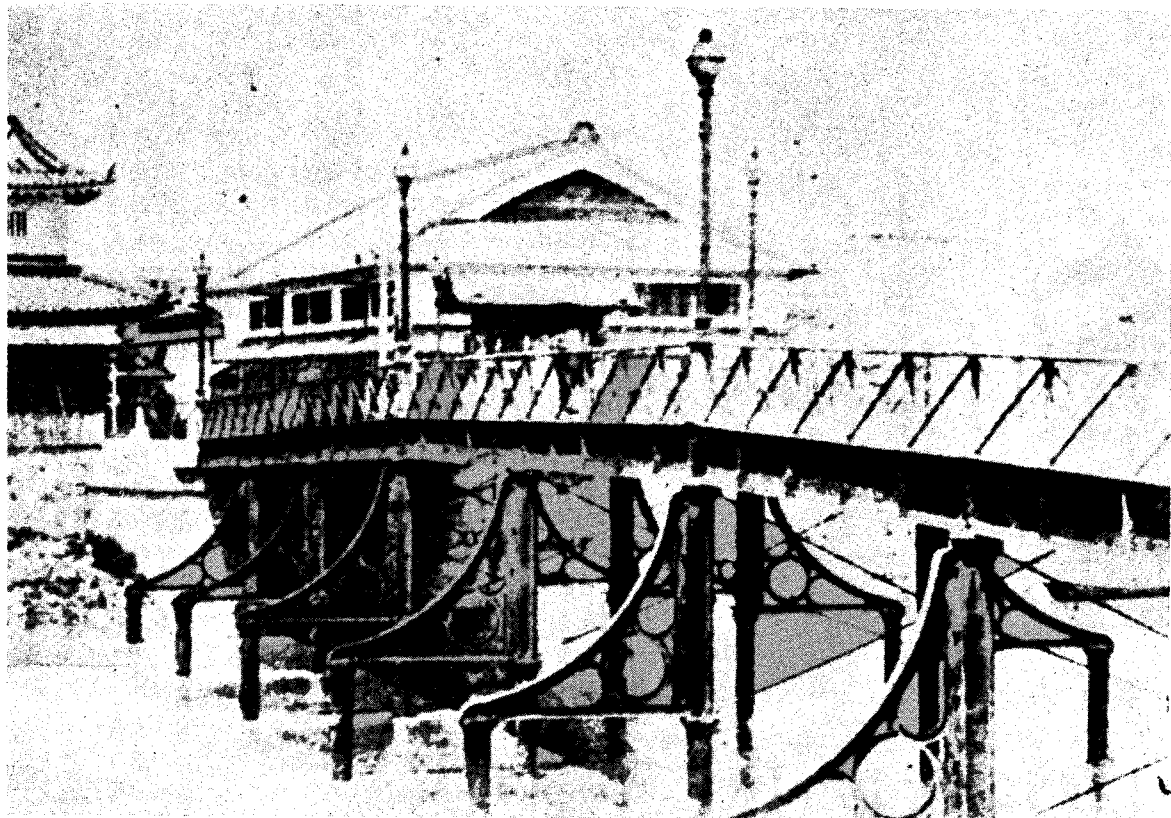
大阪には“食いだおれ”という言葉があるが、これは橋の破損からくる“抗倒れ”がその語源だとする説もある。事実、むかし橋はよく流失した。そのために人柱を立て、息災延命をはかった橋もあるという。

大阪の地理を覚える一番の早道は、おもな橋の位置を知ることである。もっとも中には川が埋め立てられ橋のあとかたもないところもかなりあるのだが、それでも何何橋という地名が依然として残っているところがたくさんある。

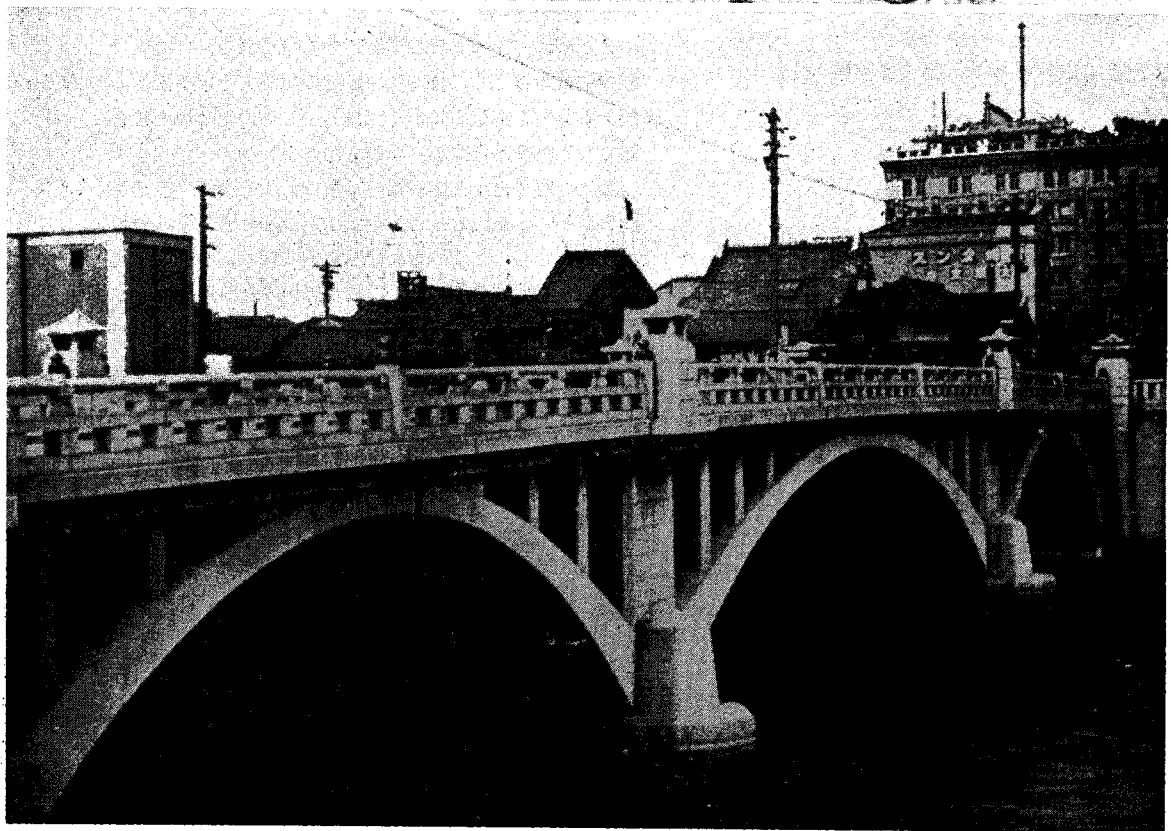
近年、市内には新しい橋が次々と登場しているが、何代も同じ名前を受継がれてきた由緒ある橋も多い。“八百八橋”のせいであろうか、大阪市の区史をひもとくと“はし”についての記述が豊富なのはびっくりする。以下に大阪の歴史ともいえる“なにわのはし”について主として区史を中心として二、三を紹介してみよう。

2. いにしえのはしから

大阪は古くから河内平野の農業生産力を背景に、上町台地の政治的中心地と、淀川下流の三角州にひらけた経済的中心地とを基盤として発展してきた。町の中心部から発する幹線道路は、淀川を渡る南北道路と、大川に合流していた大和川をはじめとするいくつかの河川を渡る東



高麗橋(明治3年) ②



高麗橋(昭和4年) ③

西道路からなる(5参照)。

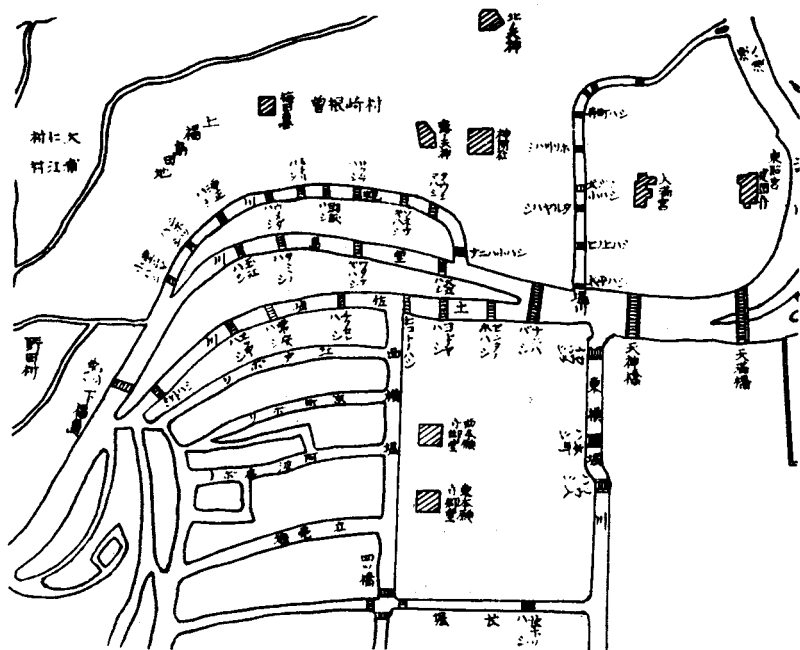
古代、応神、仁徳朝などの専制的な政治権力は大阪平野を基盤として形成されるが、大河川を制御することと交通路を確保することによってその勢力を確固たるものにする事ができたのであろう。

応神、仁徳

紀に大々的な土木工事の記事が多くみられるのは、当時の政治権力の投影といえよう。

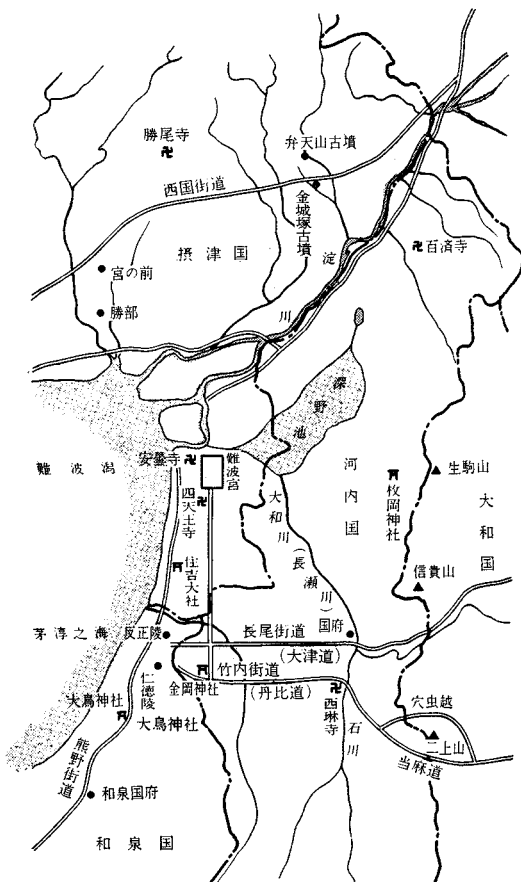
最初の架橋の例としては、仁徳記に猪甘津に橋をかけその地を小橋と名づけたと記されている³⁾。政治の中心地である上町台地と農業の中心地である河内、大和地方とを結びつける道路(橋)の確保は、河川の氾濫の防止とともに往時の大事業の一つであったに違いない。

大阪に本格的な帝都(難波京)が営まれるようになると交通路の確保に伴って、橋の必要性は高まるばかりであった。8世紀にはすでに掘江橋や長柄橋などが聖行基によって架けられたという³⁾。長柄橋が、現在のどのあたりなのか非常に興味のあるところであるが、河川の流れや地形が変わってしまっているため、



4 弘化4年の堂島付近³⁾

5 古代大阪の道路³⁾



残念ながらほとんどわからぬ。恐らく、南から北へ通ずる道路の一部として、淀川の氾濫原にあった多くの中州をつなぐ小さな橋の集合体のようなものと考えられる。

淀川の河口に近い付近は、古くから定期的ともいえるほど氾濫に

見舞われたであろうし、したがって橋を維持するのは、よほどの難事業であったと思われる。

先人の努力もむなしくこれらの橋は、9世紀中ごろには律令国家の衰退と運命を共にし廃絶してしまったようである。

その後、橋脚だけを残し、ずっと再建されずにいた長柄橋のドラマチックな推移が、あたかも当時没落の中にあつた貴族社会を象徴するかのごとく受けとられ、いつのまにか名橋と称せられ、歌や文学作品に多くとりあげられた。

わればかり長柄の橋は朽ちにけり にはの事もふるが悲しき (赤染衛門)

貴族社会のこういった意識とは別に、民間には工事にたずさわった人たちの哀しい説

話が残っている。

難工事で困っていた橋奉行の前を妻と子を連れ一人の男が通りがかりにふとつぶやいた。「袴の綻びを白い布でつづった人をこの橋の人柱にするとうまくゆくだろう」と。ところが不幸にもその男自身の袴がそのとおりであったので、その場ですぐに捕えられ人柱にされてしまった。残された妻は悲しみを歌にのこし、淀川に身を投じたという⁹⁾。

ものいへば父はながらの橋柱
なかずば雉子もとられざらまし

長柄橋にまつわるこういった哀しい説話は時には形をかえ、大阪ばかりでなく南北朝期には東国方面にも広く語りつがれていたという。

日本書記に記された茨田堤の工事においても人柱の説話をみることができる⁹⁾。徴発され、労働を強いられ、生命を犠牲にしていた名もなき人びとの苦難の歴史の一部を人柱の説話の中にかいまみることができる。

平安後期から鎌倉時代にかけては中央の政治権力が弱まり、大々的な土木事業は行われなくなったが、地方の豪族によってかろうじて小さな橋は維持されてきたと想像される。農業の生産力が増大し、綿をはじめとす

加工業の発展を促し、その結果、自由な流通機構と交通路の確保が急務となってくるためである。

淀川、神崎川筋は古代から水上交通の要地として栄え10世紀初めには江口、蟹島などの遊里が登場し、12世紀の後半つまり平家がようやく落ち目になるころまでは大いに賑わったという。

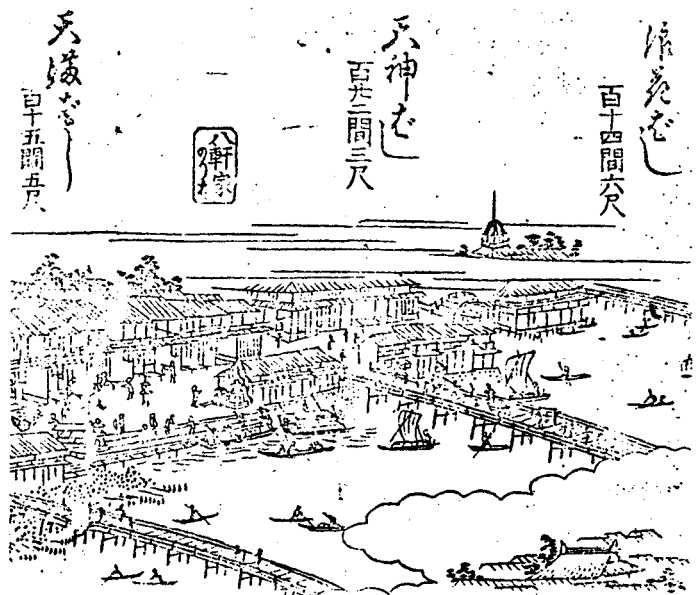
蟹島の近く、現在の神崎橋の付近に「ゆりあげ橋」と呼ばれる橋があった。ある日、近くを訪れた法然上人の法話を聞いてわが身をはかなみ、一人の遊女が入水したが、下流に押し流されたものの、翌日満潮によって再び橋のもとに押し上げられ、遺体となって発見された。それ以来、「ゆりあげ橋」と呼ばれるようになったと伝えられている⁹⁾。

大阪の橋が今すこしはっきりとした輪郭をもって登場するのは豊臣氏の大坂城築城のころである。

天正11年(1583年)に大阪城の外堀として、また舟運に利用するために東横堀川が開削された。東横堀川にかかる高麗橋の初代は、恐らくこのころに架けられたのであろう。秀吉の朝鮮出兵のころから寛永の末期にかけてこの橋の付近が高麗との貿易の中心地として繁栄したことから高麗橋の名が生れたものと思われる。

最近では明治3年に長さ39間2分、幅3間4分の鉄橋に架け換えられた。当時鉄橋というものは大阪では初めての経験であったし、全国的にも2番目の鉄橋であった。

もちろん外国の技術によったわけで、イギリスから輸入されたものである(②参照)。現在の橋は昭和4年に架け換えられた鉄筋コンクリート橋である(③参照)。



難波橋、天神橋、天満橋の綿絵

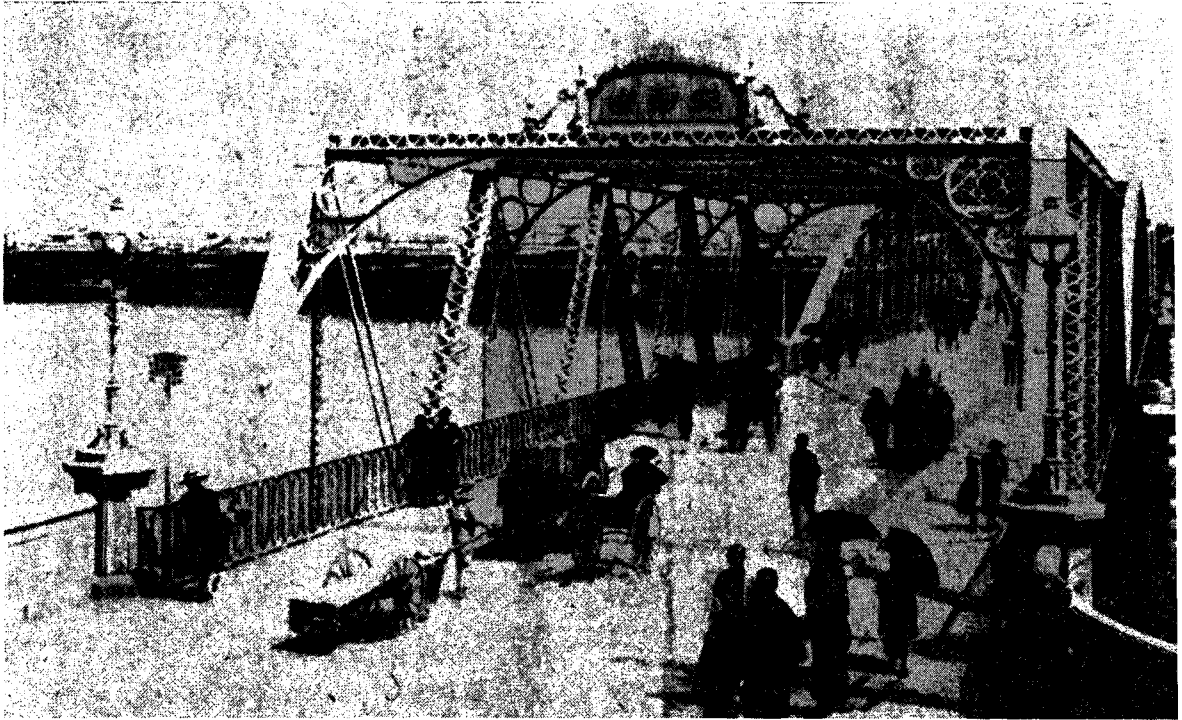
⑥

ところで高麗橋の擬宝珠は大坂の役の際に関東方の安藤右京進重長が戦利品として持ち帰り、安藤家に長く家宝として伝わっていたという。その擬宝珠には「慶長九年甲辰八月吉日 御大工奉行吉久」と銘が刻まれている。

安藤家にあった擬宝珠はその後どういうわけか行方がわからなくなってしまったが、つい数年前のこと、大磯の故吉田元首相邸にあることがわかって、関係者の大きな驚きと喜びを集めた。その後、吉田家の御好意で故郷の大坂に帰り、大阪城天守閣で300余年の長い歴史を静かに語ってくれている(①参照)。

江戸時代に入ると大阪は全国の経済の中心地として栄え、交通網の整備に伴って橋の改築や新築があいついで行われた。京都への主要街道にかかる京橋や長柄橋などが重要視されたことはいうまでもない。寛永11年(1634年)には都市内の幹線道路で、軍事や流通機構に直接か

天神橋（明治期）
⑦



かわる橋は公儀橋として幕府の管理下におかれることになった。橋を含む道路の管理と淀川の治水対策は大阪城代の大きな仕事のひとつとなったのである。

難波橋、天満橋とともに、なにわの三大名橋の一つと呼ばれた天神橋の歴史を概観してみよう（⑥参照）。

現在の北区大工町にある天満宮は天神さんを祭る神社で、その建立は天曆3年（949年）というから大阪では住吉神社と並んで由緒あるお宮さんである。

元龜元年（1570年）、織田信長の手勢によって焼失しその後、再建されずにいたが、豊臣の世となって文禄3年（1594年）によりやく再興された。この際に、大川を舟で往来するのは不便であるとして橋が架けられた。最初のうち、この橋は単に新橋と呼ばれていたが、天満宮が後に新橋の下を通航する諸船より帆別銭とか水銭とかのいわゆる通行税を課し、橋を管理したころより天神橋と呼ばれるようになったという。

江戸時代に入って寛永11年（1634年）には他の11橋とともに公儀橋となり天神橋は幕府の管理するところとなった。創架当初の橋長は65丈（約195m）であったが、その後の河川改修や架換えによってそのつど橋の規模は変わったが、幕末に近い天明7年（1787年）の「橋名録」によると橋長126間3丈8寸（約230m）、幅3間（約5.5m）となっている。天保3年（1832年）6月の天神祭のおり、天満市場の地車を渡そうとしたところ、橋の南が半分落橋し、13名の水死者を出す事故があったとも伝えられている。

天満宮はその5年後の天保8年（1837年）の大塩平八郎の乱により類焼したが、天保16年（1845）年に再建され現在にいたっている。

明治に入ると、明治18年6月中旬よりの豪雨で淀川が氾濫し、同年7月2日に流失した。しかし復旧工事は直ちに行われ、3年の歳月をかけ、橋長131間（約236m）、幅6間（約11m）の鉄橋に架け換えられた（⑦参照）。これもむろん舶来もので、ドイツからの輸入品であった。

流れるようなアーチの美をみせる現在の天神橋は昭和9年に架け換えられたものである（⑧参照）。

天下の台所といわれたように大阪は全国の経済の中心地として栄え、大商人が活躍し、諸国からの物資の往来は激しかった。物資の運搬はもっぱら水運にたよっていたため、都市内の河川の改修や運河の開削などがしばしば商人や大名の財力によって行われたが、これはむしろ当然のことであったともいえよう。これらの河川や運河には、また多くの橋が商人や大名の手によって架けられた。淀屋橋は豪商淀屋が江戸初期に、また葎屋橋は蟹島遊里の開発者の葎屋庄七の屋号をとったもので天明年間に架けられたといわれている。

いずれも明治18年の豪雨で流失してしまった。現在の橋はいずれも昭和に入って架けられたものである。

大坂橋というなぞの橋がある。

大正14年3月、東横堀川の淀濞中に、末吉橋と丸之

助橋^{すけはし}の間の河床6尺のところから、高さ2尺、外径1尺2寸、重さ4貫余の「大坂橋、天正捨三年¹⁵⁷⁵年七月吉日」という銘のある擬宝珠が発見された。

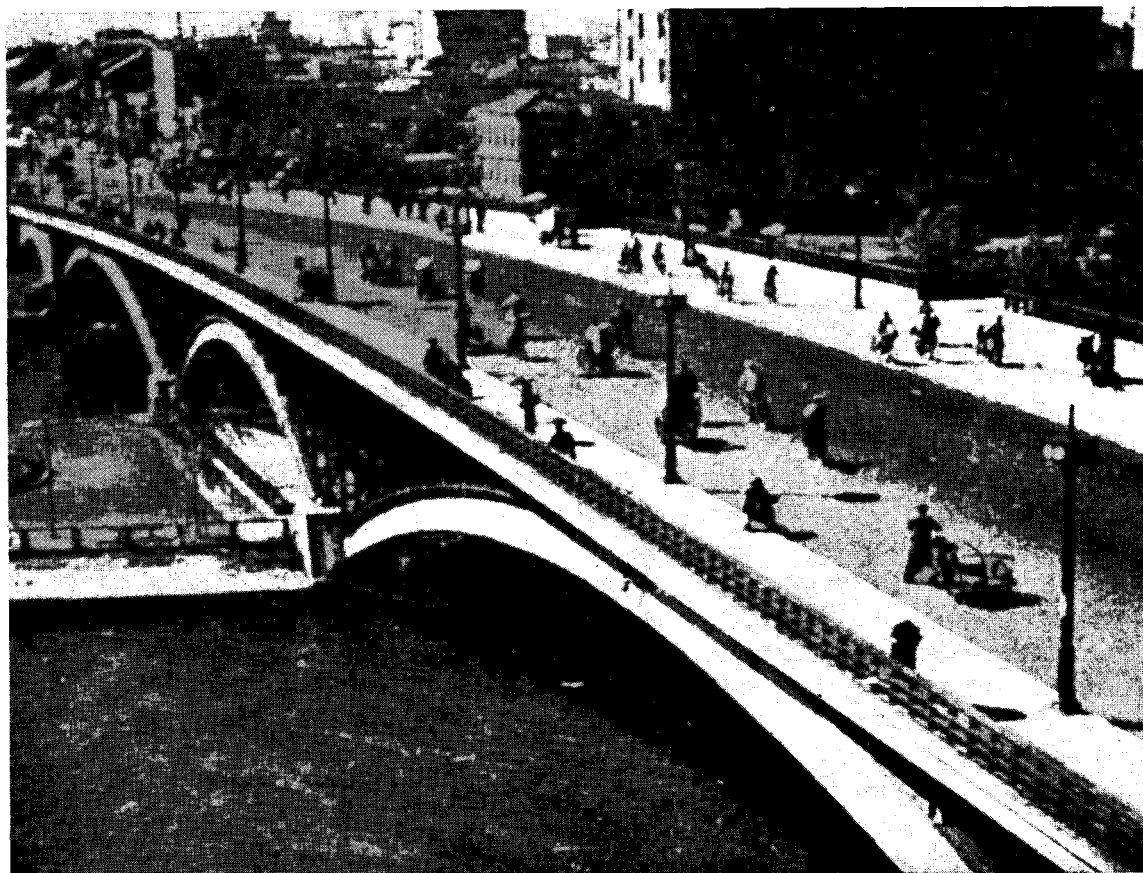
大坂橋はいずれの文献にも見当らず、史家のさまざまな推論にもかかわらず、その所在はもとより規模などの一切が明らかにされず、依然幻の橋のままである。

ついでながら、つい最近のこと大阪城公園と大川筋の毛馬桜の宮公園を連絡する歩道橋が架設され、その名も

大坂橋と命名された。橋の路面には珍しく植樹がほどこされ、散策のための橋として古の橋の名前が復活したことは結構なことである。
(つづく)

参考文献

- 1) 大阪市北区史.
- 2) 大阪の史跡を訪ねて 1. ナンバー出版.



天神橋（昭和期）
⑧

「新・郷土の土木」の連載にあたって——会誌編集委員会

土木学会誌編集委員会は、このほど連載が完了いたしました「土木技術者の海外案内（全20回）」に引き続きまして、今月から14回にわたり「新・郷土の土木」を連載することといたしました。

今回連載をはじめました新シリーズは、各支部1作・2回分載形式で、支部ごとのユニークな主題を中心に

① 土木技術者がその地方を尋ねるときの旅行案内となるように、② その地方ごとの土木事情や民情を知ることができるように、③ その地方ごとの構造物のローカリティを知ることができるように、などを主題としてとりまてていくものであります。

この種の読物といたしましては、土木学会誌上に

④ 「郷土の土木」 Vol. 53~54, ⑤ 「ひとシリーズ」 Vol. 56, ⑥ 「構造物シリーズ」 Vol. 57, などが登載済です。なお、今後の登載予定は次のとおりでありますので、ご意見・ご希望等がございましたら、支部編集委員あるいは事務局編集課までご連絡下さい。

- ⑦ Vol. 59/11~12月号 関西支部
- ⑧ Vol. 60/1~2月号 北海道支部
- ⑨ Vol. 60/3~4月号 西部支部
- ⑩ Vol. 60/5~6月号 東北支部
- ⑪ Vol. 60/7~8月号 中四支部
- ⑫ Vol. 60/9~10月号 中部支部
- ⑬ Vol. 60/11~12月号 関東支部