

高麗橋擬宝珠

## 新・郷土の土木 2

# なにわのはし (II)

井上洋里 (正会員 大阪市監査事務局 技術監)

橋は古来、軍事上の必要性や経済的な要請によって架けられたものが多いが、時代の流れとともにしだいに人びとの生活の中に浸透し、日常の生活に欠かせぬものとなっていった。橋は旅の起終点となり人びとが集う。ここでは商売が成り立ち、いろいろな遊びが人びとをさそふ。橋詰の髪結床では世間話に花が咲き、橋のたもとには毎朝市が立った。

近松の「心中天網島」に名残りの橋づくしの一節があり、死に場へいそぐ二人の日ごろの生活とそれに密接にかかわっていた橋とのつながりが生き生きと描写されている。その一部を紹介してみよう。

頃は 10 月 15 日の、月にも見へね身の上は、心の闇のしるしかや、今置く霧は明日消ゆる、果敢なき譬へのそれよりも、先へ消えゆく闇の中、いと可愛としてみて寝し、移り香も何と流れの蜷川、西見て朝夕渡る此橋の天神橋はその昔、菅相丞と申せし時、筑紫へ流され玉ひしに、君を慕ひて太宰府へ、たつた一飛び梅田橋、跡老松の緑橋、別れを歎き悲しみて、跡にこがる桜橋、今に咄を聞きわたる一首の歌の御威徳、かゝる尊き荒神の氏子と生れし身を以て、其方も殺し我も死ぬ、……

橋は花見や月見の舞台でもあり、あるときには涙を求め人びとの散策空間ともなった。

涼しさに四つ橋を四つ渡りけり (来山)

堀や小さな川は遊里との境であり、橋はその唯一の門であり、文字どおりかけはしであった。こうして橋は都市的な賑いの中で人びとの喜怒哀楽の起点とも終点ともなった。

開国以来、これまでの木橋と違って西欧風の鉄橋が次々に輸入され、橋梁技術の面でも画期的な転機を迎えることになる。

明治 3 年には高麗橋が初めてイギリスから、続いて明治 6 年には心齋橋がドイツから輸入された(回 参照)。

いずれも、それぞれの国の技術指導のもとで架けられた。

心齋橋はわが国では 5 番目の鉄橋で、高麗橋とともに往時の人びとの目を驚かせたが、明治 42 年に純洋風の石拱橋(回)に架け換られた際に撤去され、その後二、三の変遷を経て、しばらくは倉庫におかれたままであったが橋の保存を望む声は高く、去年鶴見緑地内の公園橋として再び利用され、明治の面影を残すことになった。

明治 18 年の淀川の大洪水によって市内の約 1/4 の橋、とりわけ木橋は大きな被害をうけた。これを契機として



鉄材橋梁が認識された。ちょうどこのころ材料も鉄から鋼へと革新され、長大橋梁の永久橋化が促進されることになった。その先駆的な橋が先述の天神橋で、支間 65 m の弓形トラス橋であった。

明治以後は、市内の橋梁の営繕事務は大阪府知事の所掌するところであったが、大正 9 年に道路法が施行され大阪市長の管理するところになった。

大阪の橋にとって最も大きな転機は大正 10 年からの第一次都市計画事業である。その後 20 年の間に 150 余にも及ぶ橋が新設または改築されたが、これらの橋は大正 12 年の関東大震災の教訓を活かして耐震構造とし、鋼橋や鉄筋コンクリート橋が採用された。さらに都市内の構造物としてふさわしい美が追求され、橋の意匠や装飾に多大の努力が払われた<sup>7)</sup>。

そしてこれらの橋梁群は中之島一帯に独特の一大景観を生み出し、大阪市の都市美を象徴するシンボルになり得たのである。

その後、第二次都市計画事業をはじめ、戦後のさまざま事業を経て、市内には実に数多くの橋が整備されてきた。これらの美しい橋は、経済性や機能性を強く追求した近年の巨大な構造物の中であって、まさに埋もれんとする危機に面しつつも、なお先人の努力の残映を散見させてくれる。

### 3. はしのおもり<sup>8)</sup>

政治的な必要性からも、または生活の通路を確保するためからも橋を守ることが重要かつ困難な作業であったことは想像にかたくない。これらの作業がある程度組織化されたのは江戸時代に入ってからである。

大阪城代は、三代将軍家光が寛永 11 年 (1634 年) に上阪したのを機会に、特に重要なもの 12 橋を選んで、これを公儀橋と定め、他の町橋と区別し、管理の一切を

幕府の直轄とした。

それらは先述の天神橋のほか、<sup>しどのぼし</sup> 嶋野橋、<sup>きょう橋</sup> 京橋、<sup>のたぼし</sup> 野田橋、<sup>びせんじまぼし</sup> 備前島橋、<sup>あまみづ橋</sup> 天満橋、<sup>なみなみ橋</sup> 難波橋、<sup>たかたか橋</sup> 高麗橋、<sup>ほんまち橋</sup> 本町橋、<sup>いんりん橋</sup> 農人橋、<sup>ながつりし</sup> 長堀橋、<sup>にっぽん橋</sup> 日本橋であるが、今日でもほとんどの橋名が残っているのは興味深い。

公儀橋には、一般の橋とはっきり区別するためであろうか、親柱の頭部の擬宝珠の代わりに青銅で作った四角錐の金具がとりつけられていたという。ただどういわけか、京橋だけは擬宝珠がついていた。

当時の橋の材料とか技術を想像するだけで、橋の架け換えや補修にはかなりの費用を要したとかがえるが、公儀橋については官費により維持され、町橋については地元の負担であった。今でいう認定道路にかかる橋と、私道にかかる橋との関係と同じである。

公儀橋は俗に<sup>てんかぼし</sup> 天下橋と呼ばれたともいうが、天下の公道とはいえ、庶民にとって使い勝手はあまりよくはなかったようである。

すなわち、すべての公儀橋では官物運搬の目的以外には荷車の通行は許されなかった。そこで橋詰でいったん積荷を降して背負って対岸へ運び、次いで荷車を解体して持ち運んだという。

もっともこのような処置は、一部の町橋においても存在した模様で、当時の大阪の荷車 (べか車) が、車輪、車体、梶棒と分解しやすくなっていたのは、このためといわれる。

こうした処置は、荷車の通行による橋面の損傷を防ぐとするもので、現在でいえば、純然たる荷重制限である。

積荷をいったん降させて……という処置は橋の多い大阪だけに殺生な話ではある。反面、公用車である官物を積んだ荷車だけは、目印に「御用」と書いた木札をたてて、なんの遠慮もなく橋を渡った。人びとはこのような官物のことを「御用物」と呼んだ。

公儀橋の設定は、地子銀の免除、帳切銀の下付と同時に定められたものであるが、これら一連の処置に対する当時の世論の受取り方を「徳川幕府の大阪町民に対する御気嫌とりである」と区史は記しているが、公儀橋を天下橋などと皮肉っぽく呼んだりした世相とも合わせていかにも面白い。

一方、町橋の維持費用の捻出は大変であつたらしい。原則的には橋の両詰とその付近の町によって必要な費用が負担されていた。このような町のことを橋掛町はしかけちょうと呼んだ。橋掛町の数は、橋の規模によって異なり、また費用分担の方法とか割合なども特に決つたものはなかつたようであるが、大体のところは、橋詰の町の負担が大きく橋から遠ざかるにつれて小さくなつたようである。さらに町内では、各家の間口に応じて負担割合を決めていたという。

町橋は、その維持管理費用が地元で課せられていたため、当然ながら管理状態はおそまつであつたようで、欄干は朽ちたまま、橋板は穴のあいたまま放置されたり、補修はされても、ごく簡単なものに限られたという。

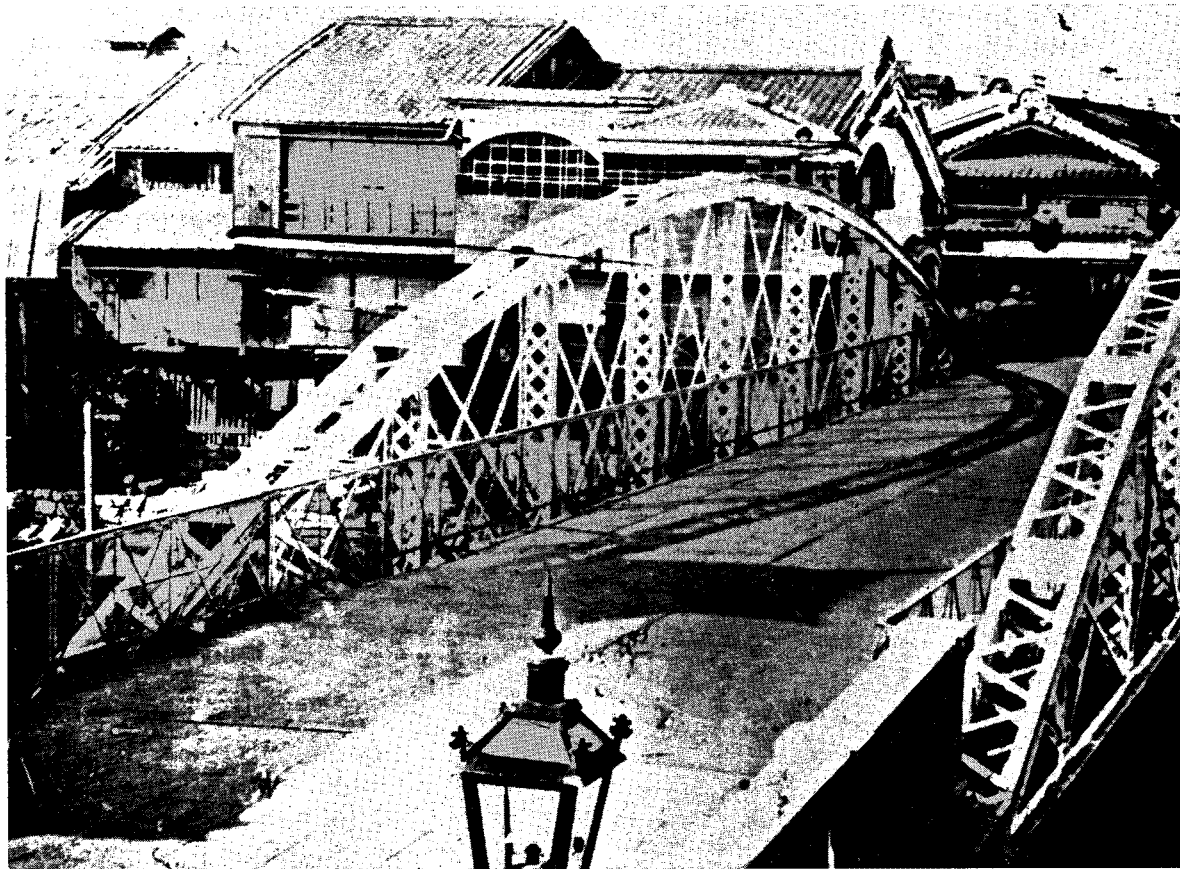
こんな状況であつたから、橋の上を通る荷車にはずい

ぶん気を配り、橋詰に「役床」という髪結床をおいて、重い積荷の車の通行を監視させた。ここまできると橋のおもりもなかなか大変である。

町橋の架換えや補修の工事を行う場合には、それぞれの橋掛町に専属の大工がおり、これが特命で工事を請負う得意大工制が慣例となつていた。しかしこの制度は、大工がその職を一種の株のように考え、他の大工の介入を妨げたり、高い工賃を請求するなど弊害が目立ち、維持管理の悪さの原因の一つにもなつていたようである。

明治以後になると町橋は徐々に公の橋に変化しはじめる。明治3年、町橋の新造架換えの場合には、総間数の1/2に對し、また大修繕の場合には1/3に對し1間につき20両の割合で府庁が補助金を出すことになり、不足分は橋掛町の負担に変わった。さらに得意大工制も禁止され広く入札制をとることになった。しかしこの補助金制度も翌年には改められ、諸官庁付属地はもちろん、寺地にいたるまで橋銭を課し、さらに関係町村にも出金を求め、大阪府が營繕事務を取り扱うことになった。

また橋の取締りについては旧幕時代の方針を踏襲したが、明治5年の橋梁守護心得、同16年の街路取締規則等によって、橋の上の掃除に関する事、橋の上の露店



心齋橋 (明治6年) 10

の制限など細かく規定された。

なお、橋の荷重制限に関しては市民からの要請も強く明治3年に30貫までの荷車の通行を許可することになった。

#### 4. ちかごろのはし

戦後の大阪市には外国の技術を吸収した特色のある橋が多い。それらは付近の景観を尊重しつつも、合理的な軽快さとシンプルな美しさを意図している。

大阪市の西端の神崎川は、左岸の大阪市域と右岸の吹田市、豊中市、尼崎市などの隣接都市との間をぬうように流れる市内では大きな河川の一つである。

この神崎川を下って、ちょうど山陽新幹線をくぐったところに神崎橋がある。この橋は大阪市と尼崎市の境界に位置し、先述のように古くは「ゆりあげ橋」の悲話の発生の地である。現在では地形や町なみもすっかり変わってしまっていて、そのような面影は全く見当たらない。ただ潮の流れだけは、“行く川の流れは絶えずしてしかももとの水にあらず……”（方丈記）のとおり、「ゆりあげ橋」のころと同じであろうか。

神崎橋は外国の橋梁技術吸収のさきがけとして、数多くの実験を重ねた結果、本邦初の合成桁として昭和28年に完成された。しかし最近の交通事情などから現在架換え工事を施工中である。初の合成桁であった由緒を継承すべく、新しい神崎橋も技術的な進歩の差は別として同じ形式を採用している。20年も前の合成桁の誕生期から現在にいたるまでの技術発展の成果を端的に物語ってくれる新旧の交代劇には、大阪気質の片りんをうかがい知ることができる。

新幹線の新大阪駅に着いた人の大半は新御堂筋線の高架道路を利用して20分ほどで都心に入ってくる。この高架道路は市営地下鉄御堂筋線をはさんで北行、南行にそれぞれ分離されている。北行は昭和39年の東京オリンピックに、南行は昭和45年の日本万国博覧会にそれぞれ焦点をあわせて建設されたものである。新御堂筋線は市道であるので当然のことながら無料であるが、高速道路公団関係の有料道路のほとんどが高架道路になっているせいであろうか、無料であることに首をかしげる人が案外多い。

新御堂筋線という名の道路ではあっても、これが神崎川や淀川を渡るところだけは十八条大橋、新淀川大橋とちゃんと橋名が与えられ、かつ歩道も設置されている。

新淀川大橋から淀川を2kmほど下ったところに新十三大橋がある。東淀川区から梅田方面へ流入する交通を緩和するため十三大橋のバイパス工事の一環として架けられた橋で、昭和7年の十三大橋の男性的なアーチ橋に比べて、昭和41年の新十三大橋は繊細で女性的な美しさを与えてくれる。この新十三大橋が2本主桁構造で多くの困難の末に完成されたことは、いまだに関係者の記憶に新しい。

橋梁群としての美しさをみようとするれば、市庁舎、日本銀行、市立公会堂などの古典的な建物が点在する中之島公園を散策すれば十分である（図参照）。

なにわの三大名橋といわれた難波橋、天神橋、天満橋をはじめ、大江橋、淀屋橋などその景観は付近の緑の木立と水辺に映えている。これらのなかには三、四百年も前から名をそのまま受け継いだ由緒ある橋もあり、第一次都市計画によって現在の姿が世に送り出された。

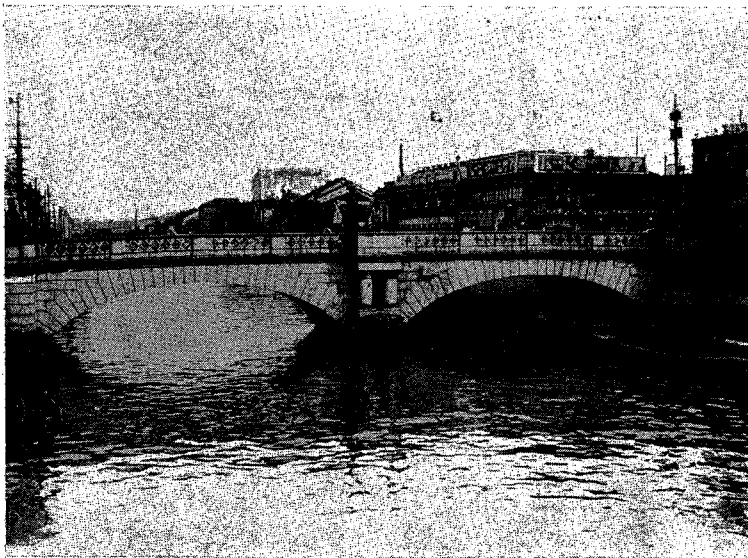
土佐堀川と堂島川で付近の都心の雑踏から切離され、

市民の格好の憩の場になっている中之島公園を川上にはぶらぶら歩き、天神橋をこえるとすぐに大川がひらけてき、ここに天満橋が見えてくる。

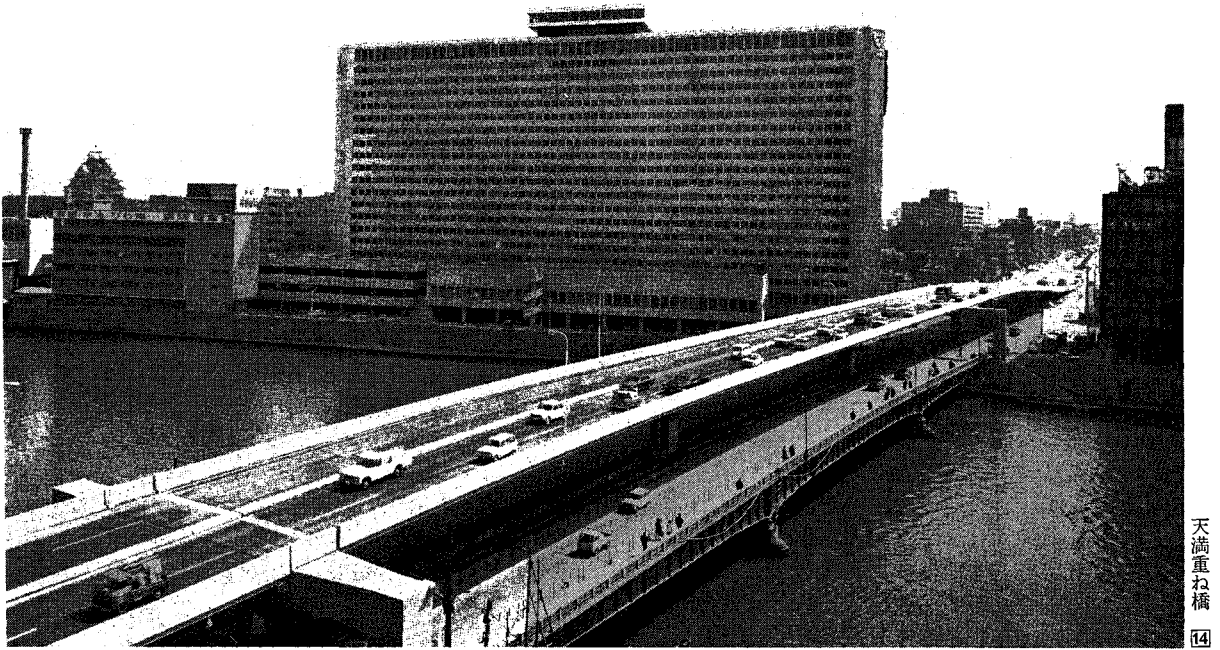
この橋は日本の三大夏祭の一つである天神祭のときには、人ごみでごったがえす。天神祭の最大のショーは大川の支流の源八橋から川を下ってくるかがり火に映えた船渡御であり、夕涼みに橋のらんかんにもたれてこれを見るのは、まさに圧巻であり、天満橋はこれの一等棧敷である。

この天満橋のちょうど頭の上に新しい近代的な橋が最近完成された。古くからの風情と新しい橋との調和を考慮した苦心の作で、その名も天満重ね橋と呼ばれている（図参照）。

図 心齋橋（明治42年）







天満重ね橋 [14]

後 50 余年も残った。

大阪には地形的な理由もあってこれまで吊橋というもの一つもなかった。ところが 10 数年ほど前より吊橋の一つとして斜張橋形式いわゆるヤジロベイ式の吊橋が海外で開発され、わが国では摩耶大橋や尾道大橋などがその先べんをつけた。

大阪においては、昭和 45 年の万国博を錦の御旗として多くの困難の末によりやく豊里大橋として陽の目をみるようになった。場所は淀川の大阪市内では最上流にあたり、これまでは、人びとは渡し船でのんびりと淀川を渡ったところである。市内での恐らく最後の田園風景のみられたところである。それでも淀川の大自然はこの巨大な構造物をすっきりのみこんでしまったし、母なる淀川は今日もとうとうと流れ続けている。

## 5. あとがき

大阪の橋には、市民生活や町の風情とよく融和したものが多くといわれ、したがって人びとの心に残る名橋も多い。橋は人によって生かされ、人は橋によって生きてきた。世の古今東西を問わず名橋と呼ばれるものは、その都市の文化的な伝統や美的感覚あるいは風土や心意気を象徴しているといつてよいだろう。

昔の橋には少なくともそういうものを汲み取ることのできる風情をもったものが多くいようだ。一般的に価値観というものとは時代の流れとともに変化してゆくものではあるが、昨今の橋の中には、経済性のみを追求し、設計者に現地の情緒など少しも考える余裕がありませんでしたと弁解を強いるような、寒々としたものが遺憾ながら少なくない。

古い橋の足跡をみるにつけ、橋の技術者は単に橋の技

術者であってはならず、口はばったいい方にはなるが文化的素養、芸術的素養を身につけた技術者でなければならないと痛感せざるを得ない。

橋の評価は、その構造のいかんや経済性、機能性からのみ決められるべきではなく、都市との融和、人とのつながりにおいて決められるべきであろう。

“山高きをもって尊しとせず”と銘すべきである。

現在の大阪には“なにわのはし”のよき伝統をなお引き継ごうとする橋が多く、今後も地道な努力は続けられてゆくであろうが、それらがやがて次代への名橋たらんことを期待するものである。

最後に、橋を架けるにあたって、あるべき姿勢というか理念について、元大阪市助役 堀 威夫は“都市の橋梁は特にまたその美観にしばしば積極的に働きかけるという点を忘れてはならず、近代的都市美への案内役でなければならない”といい、また第一次都市計画事業誌には“川筋に架けられた一連の橋梁群はそれぞれの架設地点に適合したものであると同時に、一連の橋梁群として変化と調和に富むものたらしめることが必要であった”と記されている<sup>9)</sup> ことを紹介しておこう。

なお、本文の執筆には大阪市土木局土木部橋梁課の日種俊哉、松村 博、春元靖弘、中西正昭、林 二郎の諸氏の御尽力をいただいたことを付記し感謝の意を表するものである。

## 参考文献

- 3) 藤本 篤：大阪府の歴史，山川出版社。
- 4) 大阪の史跡を訪ねて 2，ナンバー出版。
- 5) 香具波志神社千年史。
- 6) 前出 1)。
- 7) 浦上衛門：大阪の橋，経済人，昭和 28 年 4 月。
- 8) 大阪市東区史，同西区史。
- 9) 関西の土木 100 年，土木学会関西支部。

●次号は 60 周年記念号のためこの欄は休載いたします●