

1. まえがき

中国は古くより土木事業の盛んに行なわれた国だけに、数千年以前より橋梁が架設され、現代に至るまでの間に相当美観の呈するものが少なくない。山水画で有名な中国は、その地形が山と河からなっており、東洋に特有な絵画芸術の中心国でもあり、また造園工学的感覚の優れた国でもあるから、当然橋梁美観について無関心なはずはなく、むしろ景観工学的な周囲の風景と調和のとれた多くの橋が架設されている。

南中国地方特に揚子江下流地方ではその傾斜が特に著しく、これに反して北中国地方の地形は平坦な路面が多く、橋梁の形式もそれに適合したものが選ばれているが、古くから石造アーチ橋の架けられた数はきわめて多く、各地域に広く分布している。アーチ・リングの形は普通の半円形ではなく、非常にバランスがよくとれて周囲の景色に調和・融合している。西欧において古代から発達した石造アーチ橋の伝来の影響はもちろんあると思うが、中国において独自の発達をとげたことは明らかであり、その美観についての中国流の特徴は優れた山水画にみられる景観工学的素朴な美が主体となつている。

石造アーチ橋のほかに、つり橋と木橋が古代中国においてもかなり架けられていることは、ほかの国々の橋の発達史にみられるのと全く同様である。ただその美観の点については、やはり中国特有の風景と調和のとれた素朴な美が主流となつているように思う。

これらの古代に発達した中国の橋梁は、現代橋梁としての欧米・ソ連等の影響を受けて新しい橋に転かんとしつつあるが、中国古来の伝統ある基本技術と美観の特徴を地域環境に調和させて守り続けているように思う。

2. アーチ橋の美観

中国の山河の美しさは世界にも名高いが、勤勉・勇敢で知恵のある中国人民は自然とのたたかひのなかで、沢山の偉大な橋を創造しているが、中でも古代から地域環境に調和のとれた美しい石造アーチ橋を架設して山河の風景美に力強さと人間味豊かな庶民的なあたたかさを与えている。

中国最古の石橋として著名な趙州（チャオチヨウ）橋は、本当の名称を安濟（アンチー）橋といい、河北（ホーペイ）省趙県城南の洺（シアオ）河に605～617年間に造られた単径間の美しいアーチ橋で、径間37.4mよりなつている。全体のバランスがよくとれているので壮麗な美観を感じさせられ、高度な技術的レベルとまれにみる芸術的価値の両面から高く評価されている。1300年あまりの年月にくたの洪水と地震に見舞われながらも、なお依然としてむかしのままの姿を保っている。

そのほか、古い石造アーチ橋では、江南の水の都である江蘇（チャンスー）省蘇州（スーチヨウ）にある宝帯（パオダイ）橋の53からなる橋孔の一つにつながれたきらめく宝石の帯を連想させる独特の美、江蘇省呉県にある楓橋の古色蒼然たる美観、北京の颐和園（イーホーユアン）にある二つの庭園橋である大理石で造られた玉帯橋の偉風堂々たる美、十七孔（スーチンコン）橋の周囲の風景に調和したバランスのとれた美などを挙げる事が出来ると思う。

また、1949年中華人民共和国の成立とともに、中国の橋梁架設にも一大発展がみられ、中でも「世界の屋根」といわれる青蔵（チンヅアン）高原に位置するチベットにも自動車道路が建設され、世界でもっとも標高の高い川であるヤルツアンボ江に近代的道路橋が二つ架けられている。その一つが近代美を誇る崗嘎（ガンガー）大橋で、鉄筋コンクリートの上路式連続アーチ橋よりなり、山岳地帯としての雄大な風景美に近代的な力学的美観としての花をそえた感じである。この橋のタイプは西欧の影響を受けているものと考えられ、新中国にはこの種のタイプの橋が各地に多数みられ、古代石造アーチ橋の一大進展といえるであろう。更に宏大な双曲アーチ橋として著名な湖南（フーナン）省の長沙湘江（チャンシヤンシアン）大橋は、全長1250mで16径間よりなる宏大・雄壮なる地域環境美観を展開している。また河北（ホーペイ）の永定河七号（ヨンデインホーチーハオ）橋は、大支間の鉄筋コンクリート

・リブ・アーチ構造を採用した鉄道橋で近代アーチ美を示している。

古代石造アーチ橋の変身として発達した新しい美観を呈する橋として、宝成（パオチョン）線の鉄道橋として著名な松樹披（スオンシューポー）石造アーチ橋があり、芸術的伝統を有する中国流独特の美観には全く感心させられる。

3. 木橋および竹橋の歴史とつり橋の美観

古代中国には竹橋のほか、木橋が最も多かつたけれども、腐朽しやすいので保存することが困難なため残っているものはきわめて少く、歴史的文献により推知するより方法がない。

中国の名画「清明上河図」に載っている虹（ホン）橋が唯一の資料となるが、推測によればチベット地方には1650年に木造の突橋が架設されたと書いてある文献もあるので、北中国地方に木橋が架けられた事実はほぼ間違いないことと思う。また四川省灌（グワン）県岷江（ミンチアン）に架けられた珠浦（チュプー）橋は、竹索のつり橋であり現在も残っている。もちろん原始的つり橋で山河の風景美に融和しているところに美観が感じられる。

ヒマラヤ山脈地方のエベレスト山岳地帯のアルン川上流に竹ロープのつり橋が残っていることが、エベレスト登山隊により発見された事実からみても、チベット地方につり橋の架けられたことは確実であり、紀元後約65年に330フィートからなる支間の本格的つり橋の架けられた記録も伝えられている。

それらのつり橋の美観は、山河の風景に融和した古風なものであり、近代的つり橋の感覚からははば遠いが、新しい橋として四川省重慶（チヨンチン）の朝陽（チャオヤン）道路橋として架けられた双索つり橋（朝陽大橋）の変った美観は一種独特のものである。

4. 近代的鋼トラス橋の発展とその力学的美観

中国における鋼橋の発展は、ほかの国々と同様に鋼鉄の進歩によるものであるから、近代に入ってからであり西欧の影響を受けていることは当然であるが、一時ソ連からの技術提供などもあつたけれども、国際状況が悪化し現在においては中国独自の発達を遂げつつあり、大規模で雄大なダイナミックの美観を呈するものが多い。

例えば、武漢（ウーハン）の長江（チャンチアン）大橋、南京の長江大橋、山西省風陵渡（フオンリンドウ）の黄河大橋、山東省北鎮（ペイチエン）の黄河大橋、甘肅省靖遠（チンユアン）の黄河大橋、広州（グワンチョウ）の珠江（チュチアン）大橋、道路鉄道併用橋として著名な南昌（ナンチヤン）の贛江（ガンジヤン）大橋等がある。これらの鋼トラス橋は長径間を有し、力学的美観と景觀工学的バランスのとれた美とを兼ね備えた雄大な美観がその特徴であろう。

5. あとがき

中国は東洋において、最も古い時代から文化と芸術の発達した伝統のある大国であり、橋梁の美観についても古代、中世、現代それぞれの時代に適合した独特の美を創造して来ているが、これは橋梁に限らず、建築その他の構造物においても造園学的バランスの美を尊重した国であり、現在各国において脚光を浴びつつある景觀工学的考え方はすでに古い時代からの伝統として脈々と流れており、時代の変遷にともなつてその内容に少しずつ変化を来しつつあるが、西欧における美観とは感覚的にやや異質なものを保持しているとは注目に値するものと思う。

ただ歴史的にみると、中国の橋梁は古代より中世にかけ独特の発達をとげ、情緒豊かな風情味を有する橋が沢山架けられたが、半植民地時代の橋梁は社会情勢の悪化により非常に発達をそ害され、新中国の成立とともに橋梁建設においても一大進展がみられるようになり現在におよんでおり、新中国の橋梁の美的創造が今後どのように発展して行くかが注目の的となろう。

参考文献

- 1) 中村作太郎：橋梁の歴史的変遷とその発達動向、蘭学会、1979年2月
- 2) 芽以昇：中国の古い橋と新しい橋、外文出版社（中国）、1976年