

納屋橋の歴史と橋梁景観

名古屋市土木局 正会員 浅井 章 治
名古屋市土木局 正会員 村瀬 勝 美
名古屋市土木局 社 本 英
前田屋外美術(株) 水野 孝

History of Nayabashi-bridge and It's Landscape Design

by

A. ASAI, K. MURASE, M. SHAMOTO and T. MIZUNO

概 要

納屋橋は、名古屋市の中心部を南北に流れる堀川に架かる橋長27m、幅員30mの鋼桁橋である。この橋は慶長15年(1610年)の名古屋の誕生と同時に架けられ、以後数次にわたる改築を経て現在の姿になっている。

380年間ひたすら名古屋のまちの発展を支えてきた納屋橋は、明治43年から大正2年にかけての改築で、それまでの木橋から近代的な鋼アーチ橋に生れかわり、花崗岩の重厚な親柱や郷土三英傑の家紋を配した鋳物の高欄、橋の中央部に設けられたバルコニーなど、当時の社会情勢を反映した豪華なものであった。

当時の名古屋市民は、この新しい橋が誕生したことを歓迎し、橋の開通式には多数の市民が参加したと記録されている。以後、この橋は名古屋のメインストリートである広小路通りとともに市民に親しまれ、周囲の街の発展にも大いに貢献してきた。

橋梁景観という言葉が目新しかった昭和50年代初期に、納屋橋が当時の幅員21.8mから都市計画幅員である30mに改築されることになったが、この橋の歴史が橋の修景に大きなインパクトを与える事になった。

橋梁形式はアーチから桁橋になったが、外見上はアーチ形式の飾り桁の採用や高欄の修復、親柱の復元等、明治から大正にかけて改築された当時の姿をほぼそのまま再現したものであるが、これからの橋梁景観の整備に一つの指針を与えるものである。

現在の納屋橋を歴史という観点から再評価してみると、①技術・素材・意匠などにおいて、時代の節目を伝える土木文化財、②名古屋のまちの歴史を伝える記念碑であるという事ができる。また、景観整備という観点からは、③整備の一手法として復元の在り方を示す、④明治の情緒を今に伝える橋であるという事ができる。

名古屋の堀川には納屋橋の架設と同時に六橋が架けられたが、これらの修景についても以上の経験が生かされるとともに、今後計画されている堀川の環境整備や周辺の都市景観の整備にも生かされることが期待される。(納屋橋、歴史、景観)

1. はじめに

名古屋の都心部を東西に貫く県道名古屋長久手線が堀川を渡る位置に納屋橋が架かっている。納屋橋は、慶長15年(1610年)の名古屋の誕生と同時に架けられたものである。

架橋以来、時代の変遷につれて幾多の改築や拡張

が行われ、名古屋の街の発展を支えると共に、永年に亘って人々に親しまれてきた。

昭和50年から昭和56年にかけて現在の橋に改築されたが、長い歴史を持つ橋であることから市民の関心が非常に高く、橋の修景についていろいろな

要望が出された。最終的には橋の持つ歴史性が重要視され、明治43年から大正2年にかけて改築された当時の面影を残すことになった。具体的には親柱の復元、高欄の修復、アーチ式飾り桁のとりつけなどである。

納屋橋は現在も名古屋のシンボルとして多くの市民から親しまれているが、近年、橋梁の景観整備が各地で進められている中で、その景観設計に歴史的な要素を取り入れた橋として先駆けを成すものである。

この発表では、納屋橋の歴史を振り返るとともに、現在の納屋橋が歴史上や景観上どのような意味を持ち、今後はどう生かされるべきかを述べるものである。

図-1. 納屋橋位置図

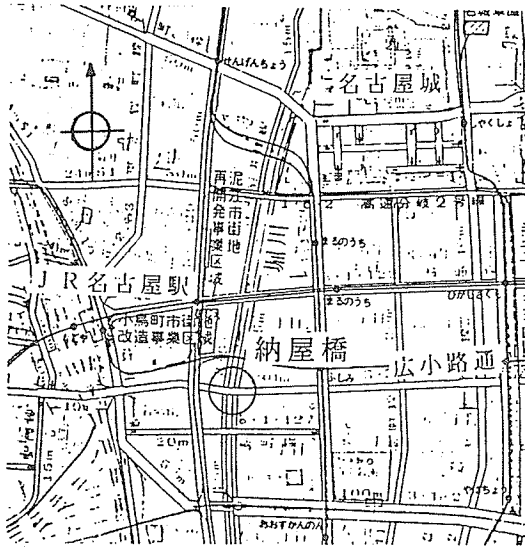
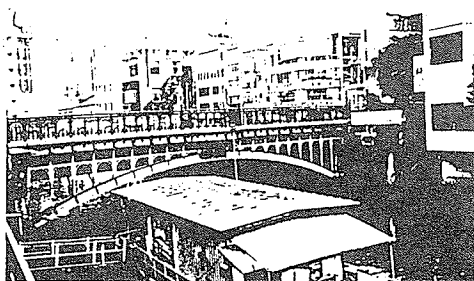


写真-1. 現在の納屋橋



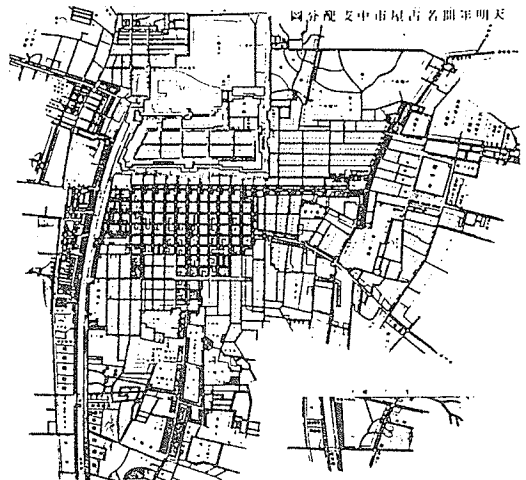
2. 名古屋の誕生と納屋橋

(1) 清洲越と名古屋の誕生

1600年の関ヶ原の合戦の後、徳川家康が江戸幕府を置き江戸時代が始まったが、家康はなお西軍に対する備えとして、それまで清洲（現在の愛知県西春日井郡清洲町）にあった城を名古屋台地の北端に移すことにした。慶長15年（1610年）の名古屋城築造と同時に、それまで清洲に住んでいた武士や町人まで一斉に移動し、城下町ごとそっくり引っ越したことから清洲越と呼ばれている。

名古屋の新しい街づくりは家康流の町割りから始められ、武家屋敷や寺社、町人街が整然と配置され街路も碁盤目状に整備された。

図-2. 江戸時代の名古屋のまち



(2) 福島正則と堀川の開削

名古屋城の築造に当たり、家康は福島正則を総奉行に任じ、資材運搬のための運河として堀川の開削を命じた。

堀川は開削当初、築城用の資材運搬路としてその役割を果たしたが、同時に川沿いに立地した米蔵や野菜、魚などの倉庫への生活物資の輸送路として、その後の名古屋の発展に大きく貢献することとなった。

福島正則の名は、堀川下流に掘られた貯木や船を留めるための堀に、「福島左衛門大夫正則」の名から「大夫堀」として残っている。

(3) 堀川七橋と納屋橋

堀川の開削当時、ここに七つの橋が架けられた。「堀川七橋」と呼ばれるこれらの橋は、上流から五条橋、中橋、伝馬橋、納屋橋、日置橋、古渡橋、尾頭橋である。

五条橋は清洲城当時、近くに架かっていたものをそのまま移築したもので、高欄の擬宝珠には「慶長七年（1602年）六月吉日」の銘が入っている。

中橋は五条橋と伝馬橋の間に架けられたことから命名され、この橋のたもとには植木や石、灯籠などを売る店が並んでいたことが、「尾張名陽図会」に記されている。

伝馬橋は、五条橋と同様に清洲にあったものを遷府の際に移転され、当時は三間幅の橋であった。この橋に通ずる通りは中山道の街道にあたり、諸国の旅行者が絶え間なく往来したことから伝馬町と呼ばれ、伝馬橋と命名された。

図-3. 江戸時代の納屋橋（尾張名陽図会）

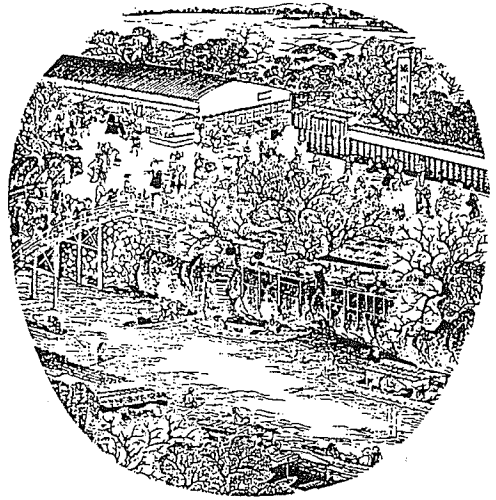


七橋の真ん中に位置する納屋橋は、川沿いに野菜や魚を一時貯蔵する納屋が立ち並んでいたことから命名された。

日置橋は、江戸時代には桜や桃の名所として人々に親しまれた所である。日置橋の景観の優れていたことは、「名所図会」などにも紹介されている。

古渡橋は、鎌倉時代の幹線道路・小栗街道に架けられた橋で、その歴史は古い。寛保2年（1742年）水野伸左衛門が普請奉行として改築したことが記録にみえる。

写真-2. 日置橋たもとの堀川花盛（田扇絵）



尾頭橋は、東海道の七里の渡しの脇街道である佐屋街道に架けられた橋である。このあたりが名古屋と熱田の境であり、城下町名古屋の最南端に位置していた。

3. 納屋橋の歴史

(1) 木橋時代

納屋橋は、名古屋城下町のほぼ中央部を東西に走る広小路の西端に架けられた。1610年の架設当時はまちの外れにあり、堀川を上ってくる船の荷物や人の玄関であった。当時は幅三間の木橋であり、尾張名陽図会に描かれた江戸時代の納屋橋は、三徑間の桁橋になっており、船の通行に支障にならないように配慮されている。

その後、正保4年（1647年）に改築されたのをかわきりに、明治時代に至るまで数次にわたって改築や改修が行われている。

明治19年（1886年）に、後の東海道線となる鉄道が敷かれ、名古屋の西に名古屋停車場（後に北に移転されて名古屋駅となる）が開業したが、ここへのアプローチとなる広小路通りの拡幅整備が行われ、これに合わせて同じ年に幅員8間の橋に改築されている。

明治31年（1898年）には、名古屋にも初めて路面電車が開通し、納屋橋の上を通ることになっ

図-4. 明治初期の納屋橋

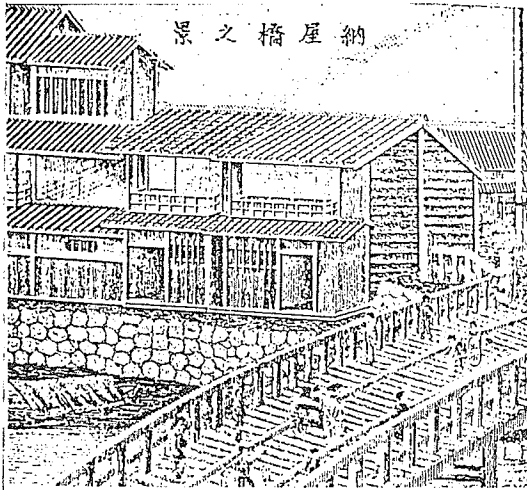
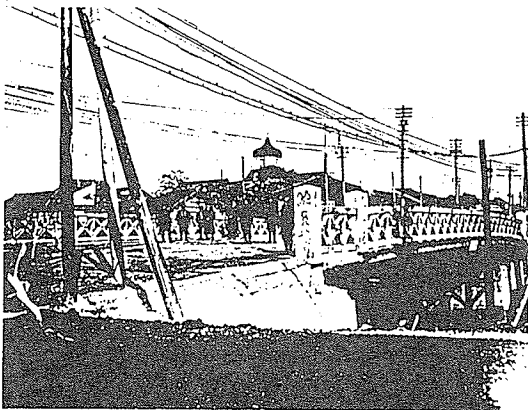


写真-3. 明治19年改築当時の納屋橋



た。

(2) 木橋から鋼アーチ橋へ

明治43年(1910年)になり、それまでの木橋から鋼アーチ橋への改築工事が着手された。この頃の名古屋はちょうど開府300年にあたり、日露戦争の直後であるという国情もあり華やかな時代であった。名古屋では第十回関西府県連合共進会が開園したばかりの鶴舞公園で開催されるなど、市民の間にも活気があふれていた時代であった。

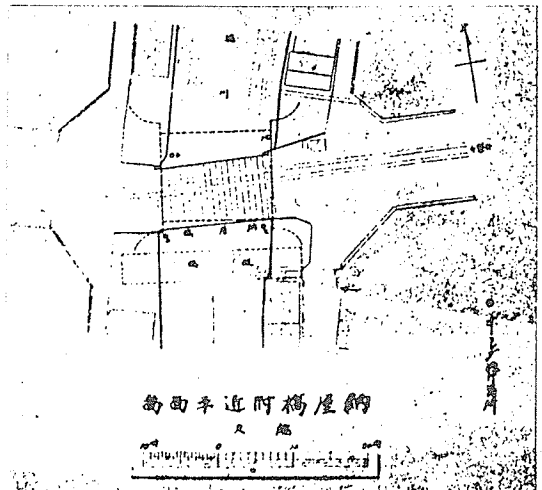
新しい橋は、橋長27.3m、幅員21.8mで計画され、その設計には当時の名古屋高等工業学校

(現・名工大)教授・吉町太郎があたったとされている。

この改築工事は、路面電車の開通により名古屋のメインストリートとして発展した広小路通りを分断して実施されたもので、当時の工事写真や設計図を見ると、旧橋を挟んで上流側に路面電車用の仮橋を設置し、下流側には幅4間(7.3m)の人車馬用の仮橋を設置している。この情景は機械こそ違え、現在の都市土木工事を彷彿とさせるものがある。

図-5. 明治43年改築時の設計図

(1) 平面図



(2) 高欄側面図

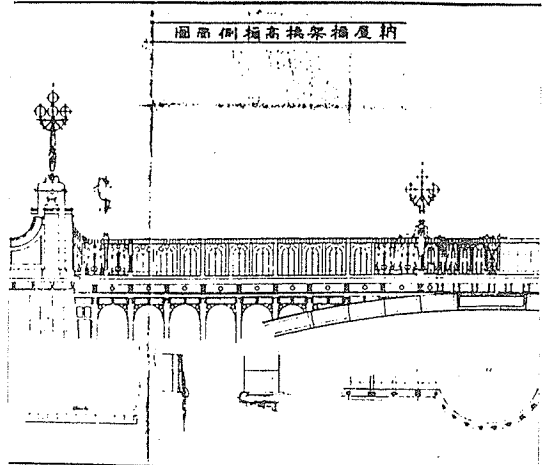
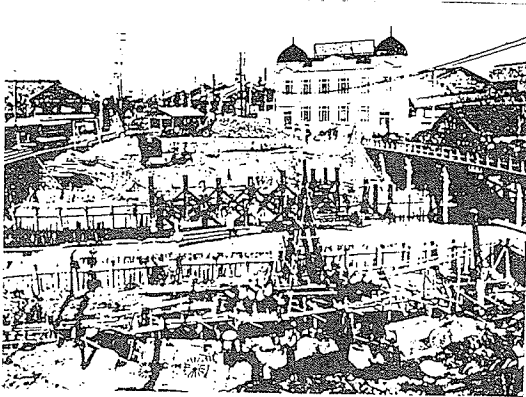


写真-4. 改築工事の状況



大正2年(1913年)に新しい橋が誕生したが、この改築の特徴は次の三点に集約できる。

①橋に使用される材料が木から鉄に変わり、船の大型化に対応して桁下空間を有効利用できるように、一径間のアーチとしたこと。

②拡幅と同時に、新たな交通機関の走行に適するように線形的にも改良されたこと。

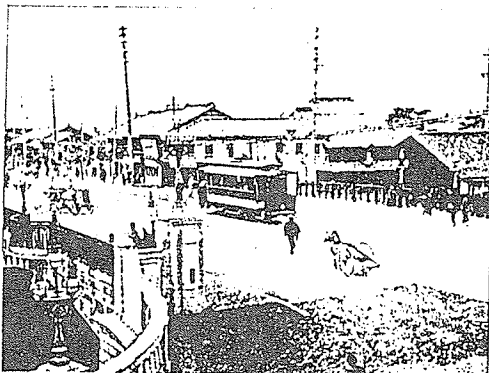
③時代を反映して、親柱や高欄などに新しい材料が使用され、豪華に修景されていること。

ところで、明治末期から大正に架けて、堀川にはアーチ形式の橋が数多く架けられており、当時の流行が伺われる。

(3) 昭和の改築

新しい橋の誕生以来、約60年にわたって名古屋

写真-5. 大正2年改築直後の納屋橋



の名所として市民に親しまれてきた納屋橋も、昭和40年代になり老朽化が目立つようになり、加えて自動車交通の飛躍的な増加により、拡幅が必要になった。

昭和50年から56年にかけて、幅員30mの鋼桁橋に改築されたが、この工事では周囲が高度に市街化されたため、分割施工を余儀なくされた。

この改築では、工事だけでなく橋の景観対策に最大の関心が払われた。具体的な対策としては

①従前のアーチのイメージを残すため、アーチ形の飾り桁を上下流に取り付け、外観上はアーチ橋に見えるようにした。

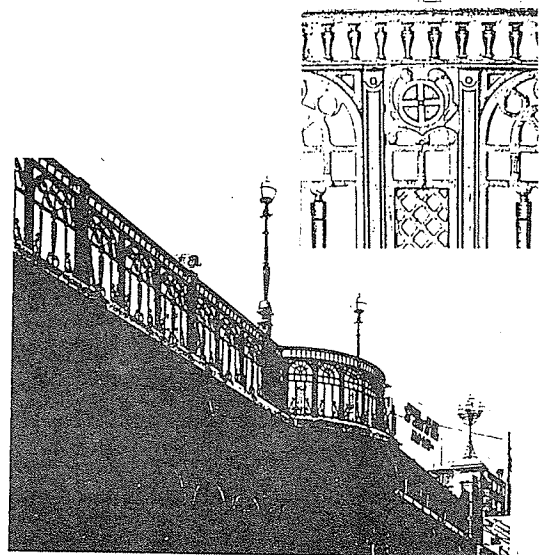
②親柱は新しい石材で形を再現し、照明灯は往時のイメージを写真を元に復元した。

③高欄は、改築前の鋳物高欄に郷土三英傑の家紋や堀川を開削した福島正則の家紋が鋳こまれていたことから、一部修復しそのまま再利用した。

④橋の四隅にあった公共物揚げ場の用地を利用し、橋詰め広場を設け休憩施設を設置したことである。

この結果、橋そのものは新しくなったが、明治の情緒をそのまま伝えるものとなり、橋詰め広場の創出によってさらに市民の憩いの場、待ち合わせの場として愛されることになった。

写真-6. 復元された高欄と福島家の家紋



4. 現在の納屋橋が語るもの（納屋橋の持つ意味）

江戸時代から現在までの納屋橋の歴史を通じて、現在の納屋橋がどんな役割を果たしているか、それは、さまざまなパンフレット・案内などに「明治の情緒を今に伝える・・・」として紹介されるその言葉に言い尽くされている。

昭和56年に完成した現在の納屋橋を、その存在、景観面から再評価して以下に整理してみる。

(1) 技術・素材・意匠等において時代の節目を伝える納屋橋（土木文化財）

明治43年～大正2年に架け替えられた鋼製アーチ橋は、当時の最新の技術と素材を使用したものと考えられ、デザインも明治維新の文明開化による西欧の技術・文化などの導入をきっかけとして、さらに近代化と国力の充実を図ろうとしていた時代のモダンな感覚と力強さを感じさせるものである。現在の納屋橋が、その姿かたちだけでなく当時の高欄の実物を補修・再使用しており、技術・素材・意匠（デザイン）などのほぼ全部についてそのままの姿をつたえているのは、まれな例である。

(2) まちの歴史を伝える納屋橋（記念碑）

納屋橋の高欄には、堀川開削の功労者である福島正則の家紋「中貫十文字」がはめられ、先人の偉業をたたえている。また、名古屋のまちの歴史を彩る織田・豊臣・徳川の三英傑の家紋が鋳込まれており、日本の国家としての胎動期の歴史の記録と近代化への脱皮の時期の技術の結び付きにより、納屋橋の意匠（デザイン）には二つの時代を分ける記念碑的な意味合いが表現されている。

(3) 復元のひとつのあり方を示す納屋橋（復元の意味と価値）

全国の大都市において多くの名橋が、天災や戦災、戦時中の金属供出、戦後の急激な都市機能の変化などにより、その姿を変え、あるいはうしなっていた中で、納屋橋は幸いその美しい姿を保ちつづけてきた。

昭和の改築の際も、他都市の橋の場合と同じように、橋の老朽化対策や自動車交通の発達による道路の拡幅を目的として事業が行われたが、上記(1)、(2)に対するこだわりが、改築前の高欄を補修・再使用するという形での復元を進める要因となった。

これには、高欄の破損がそれ程ひどくなかったこと、補修により強度が現行基準を満足できたこと、橋長がほぼ同じであったことなども幸いしており、姿をいかして機能を補強・更新する形の保存と、実際の部材を補修・再使用して残していく実物の保存とを合わせたものとして復元を行うことができた。

なお、親柱は新しい石材で形を再現し、照明灯については往時のイメージを写真を元に再現している。

(4) 明治の情緒を今に伝える納屋橋（都市景観）

名古屋の都心部に位置し、古くから市民に親しまれてきた納屋橋は、歴史的な財産として地域の個性を代表する都市施設である。

ヨーロッパの例を見るまでもなく、その都市の持つ歴史はその都市の景観であり、名古屋のまちの持つ歴史と文化を反映する納屋橋が、明治の情緒を今に伝えるものとしてその姿を持ち続けることは、都市景観整備の面ばかりでなく、名古屋市における堀川の「川筋の復権」のシンボルとしても、大切な意味を持っているのである。

景観整備についての指針が明らかでなかった時代の改築であったが、現在の都市景観整備マニュアルに照らしても十分に評価に耐えるものである。

5. 納屋橋の景観が今後にもたらすもの

(1) 堀川に架かる橋の景観整備

納屋橋の景観整備における経験は、堀川に架かる他の橋梁の景観整備にも大きな影響を与えている。それは、堀川という名古屋を支えてきた歴史のある川に架かっているという共通点から、景観の要素として歴史性が重要な位置を占めているためと考えられる。

名古屋を支えてきた堀川も、都市のインフラストラクチャーの整備の過程で一時その機能を失い、人々の意識から遠のいていた。この堀川を再び都市にかけがえのない親しみと潤いの水辺として甦らせる努力が続けられている。橋梁の景観整備も、こうした堀川の改修と相俟って川筋に一貫した理念が求められている。

橋は川と道の接点であり、都市の中で自然と人々の生活が触れ合う場である。街は時代と共に変化し

ていくが、川面は変わらぬ四季の風情を映し、忘れていたまちの歴史を思い出させてくれる。

生活に身近なこうした橋梁のデザインは、地域の歴史を感じさせるとともに穏やかに周辺に馴染み、いつまでも飽きのこない意匠が望まれる。

以上のような観点から、それぞれの橋について地域の歴史をモチーフとし、景観的な位置付けを周辺地域の現況と将来的なイメージを勘案して定め、それに従って表現の度合いを決める必要がある。

デザインの対象は、親柱・高欄・照明灯・舗装が主となるが、堀川の今後の水面利用を考慮すると、橋梁本体についても川筋からの側面景観を重視することが大切である。

この考え方に基づき既に整備された橋もあるが、今後もこの方針を尊重していく。

写真-7. 修景された五条橋

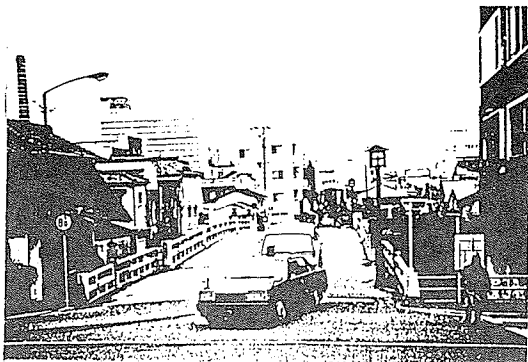
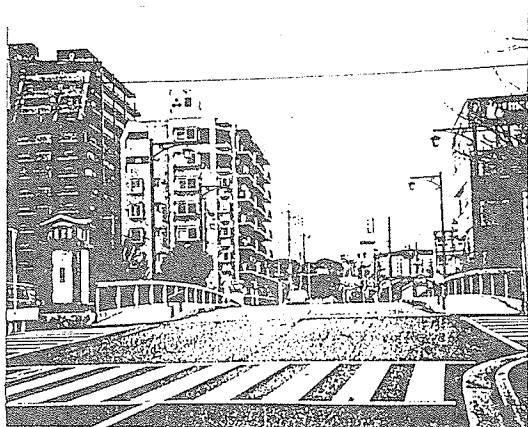


写真-8. 改築された古渡橋



(2) 堀川と周辺の町並みの整備

橋は道路施設の一部として、主に交通上の機能のほかランドマークとしての機能を有しているが、景観的な面としてはむしろ川筋からの、あるいは橋上からの川筋を通した風景としての存在感が大きいと考えられ、川を中心とした風景の中で初めて落ち着きと調和を見出だすことができる。

現在の納屋橋は、改築に際して袖高欄のあった部分を橋詰め広場の用地として確保し、再整備したことが都市景観整備の手法として注目された。

納屋橋付近の堀川筋には、ビルが川面に背を向けるように林立しており、川と街、川と橋、橋と街のそれぞれが調和しているとは言い難いが、この点については今後計画される堀川の改修や、周辺市街地の整備の中で、納屋橋の景観が核としていかされ、調和のとれた都市空間が創出されることが望ましい。

6. おわりに

橋梁の景観整備については最近、全国各地で進められるようになったが、ただ華やかに飾り立てるだけではその橋の持つ本来のアメニティが失われる危険性がある。

納屋橋における景観整備の経験は、橋の景観を考える場合に歴史というものがいかに重要なポイントであるかということを示唆しており、この点について今後とも十分に配慮しながら、人々に末ながく親しまれる橋梁景観の創出に努めたい。

今回の発表は、既に10年を経過した納屋橋の景観整備をテーマにまとめたが、この理念は現在でも十分に生きており、過去において納屋橋の設計施工に携われた多数の先輩諸氏の先見の明に対し、敬服の念を表明するものである。

参考文献；

- ①名古屋に街が伸びるまで（昭和41年）
吉田富夫、服部鉦太郎著
- ②名古屋の川と橋（昭和50年）
名古屋市経済局観光課
- ③国造りの歴史—中部の土木史—
土木学会中部支部編
- ④堀川物語（昭和61年）
中日新聞本社