

地方史を通して見た旧長六橋の評価について。

An Evaluation of Former Choroku Bridge through Regional History

戸塚 誠司**、小林 一郎***

By Seiji TOTSUKA and Ichiro KOBAYASHI

Abstract: Kato Kiyomasa became the Lord of Higo (northern half of Kumamoto prefecture) in 1588 and the development of Kumamoto city began from that period. Choroku bridge was constructed under the direction of Kato Kiyomasa and it is believed to be the first bridge over the Shirakawa river which runs across the Kumamoto city from east to west. Because of swift-moving waters of the Shirakawa during the rainy season, this wooden bridge was demolished and reconstructed repeatedly. From the second half of Meiji era, people wished eagerly for a strong steel bridge against the flood and the former Choroku bridge was realized in 1927 as the largest steel tied-arch of Japan.

This paper describes the design concept of the former Choroku bridge. The contextual meaning of the bridge site is discussed based on the research of documents and local news papers about the successive Choroku bridges and citizen's activities for the realization of the steel bridge. It is concluded that the understanding of regional sociological history as well as technological history are very important criteria for the evaluation for civil engineering structures.

1. はじめに

熊本市内を流れる白川に架けられた「長六橋」は古くから隣国までその名が聞こえた熊本のシンボルの橋梁である。初代の橋は熊本城築城の際に架設されたと伝えられており¹⁾、以後歌の一節や絵画にも登場するなど市民に親しまれながら、熊本の歴史と共に歩んできた橋である。近代橋梁技術がわが国に導入された明治期が過ぎて、時代が大正に移った頃帝都・東京の東海道筋の玄関口に架けられたタイドアーチ形式の橋梁²⁾は、その後国内では1920年代に遙か離れた北海道・札幌と九州・熊本の地でも相次いで建設された。その内の1橋が昭和初頭に完成を見た長六橋である(写真-2参照)。

このタイドアーチ形式の長六橋は、1991(平成3)年に市民らが注目する中で解体された。その一年程前からこの橋の保存を求める市民運動が起きたが、これには土木専門家も関わって、全国的にみても珍しいケースといえるような保存運動の中での技術的評価を行った。しかし、この橋に関する資料³⁾は今日では殆ど残っておらず、また運動の立ち上がり時期が遅かったこともあって、十分な評価を行うだけの時間は残されていなかった。それでも、解体工事着手までの限られた期間の中で、次に示すような点

①完成した時点では、国内最長スパンのプレストリブ・タイドアーチ橋であった。

②撤去直前の1990(平成2)年時点では、現存するプレストリブ・タイドアーチ橋としてはわが国最古のものであった。

③大正期の装飾橋梁⁴⁾としては最後のものであった。

以上が、橋梁技術史的評価で明らかにされた⁵⁾。これらの評価が一つの契機となって、長六橋の土木技術的価値が認められ、廃橋扱いの解体計画から移築保存を前提とした解体計画に変更され、保存論議にも一応の決着をみた。

その後、著者らは熊本の都市形成過程や地域社会の発展と長六橋の関連性について調べてみた。その中から、都市構造が持つ架橋位置の重要性や鉄橋の実現へ向けた市民の動きが見えてきた。また、慶長年代の創架以来、白川の洪水によって流失を繰り返しながらもその都度市民に再建を熱望され、熊本城下の白川筋最初の架橋、熊本県下初の鋼道路橋⁶⁾という先駆性を持ち、白川に架かる橋の中では極めて特異性がある橋ということが分かった。

本研究では、郷土史料、古写真および往時の地方新聞等により初代から現代に至るまでの長六橋の変遷を明らかにし、地域社会や市民生活との関わりを見出した上で、歴代の長六橋の歴史的評価を行う。次に、タイドアーチ形式の長六橋が架けられた意義を建設当時の社会的視点に立って考察を進める。そして、この橋の設計者や設計意図を明らかにし、わが国の橋梁技術史上におけるタイドアーチ橋として

* keywords: 橋梁史、近代土木遺産評価、タイドアーチ橋、昭和初期、熊本市

** 正会員 熊本大学大学院自然科学研究科 (〒860 熊本市黒髪2丁目39番1号)

*** 正会員 工博 熊本大学工学部環境システム工学科(〒860 熊本市黒髪2丁目39番1号)

の時代的位置付けを試みる。最後に、近代土木遺産をみるとき地方史の重要性について指摘する。

なお、技術論的評価を行う場合、新聞は技術的資料として一次資料には成りえない。しかしながら本研究のように地方の動きや市民レベルの考えを知る上では、新聞記事は一次資料に成りうるかと判断し、この研究においては主要な史料として活用した。

本文中では、昭和期に完成した鋼アーチ橋の長六橋を「旧長六橋」、平成期に架け替わったPC桁橋を「新長六橋」、そして、歴代の長六橋を総称して「長六橋」と表記する。

2. 長六橋の歴史的変遷

(1) 慶長から江戸末期まで

1588(天保16)年肥後北半国の領主となった加藤清正は、入国と同時に次々と治水・干拓等の諸事業に取り組んだ。そして、熊本城築城によって城下町としての都市骨格を固め、今日の熊本市の基礎を造り上げたといわれている。1601(慶長6)年の大天守閣着工の際、資材運搬のために頑丈な橋が白川に架けられた。この熊本最初の本格的な木橋が初代の長六橋である。橋名の由来には2説あって『肥後国誌¹⁾』によれば「当城築ノ時、木石運送スルニ初メテコノ橋ヲ造リタル故、慶長六年ヲ上下省シテ長六橋ト称ス」とある。もう一説は人名説で、『覚え』と書かれた文書⁷⁾には「橋方、高麗人長六、同国新五郎……船方御国者(日本人)七左衛門……長六橋を初めて架けたのは長六と申す者」と説明している。そして“長六橋は毎年八月から翌年二月まで仮橋として架けられ、通行料は橋方が受け取った”とあることから、江戸時代初めのある時期までは半年だけ仮の橋が架かり、通行料を取っていたようである。

熊本からは薩摩街道が南へ下り、これから分岐する日向街道が東へ向かっていた。長六橋の架橋地は城下の南の玄関口であり、これら街道の實質上の起点に当り、交通の要衝となっていた。さらに、江戸期までの肥後と薩摩の関係を考えれば、当時の九州で最大の勢力を持っていた島津氏に対する中央政府の出城として、肥後の軍事的・政治的な役割は明白であり、長六橋は城下防衛上での大きな使命を持っていた⁸⁾。橋長については「長サ三十五間(約69m)アリ¹⁾」とあり、江戸時代に幾度となく架け替えら

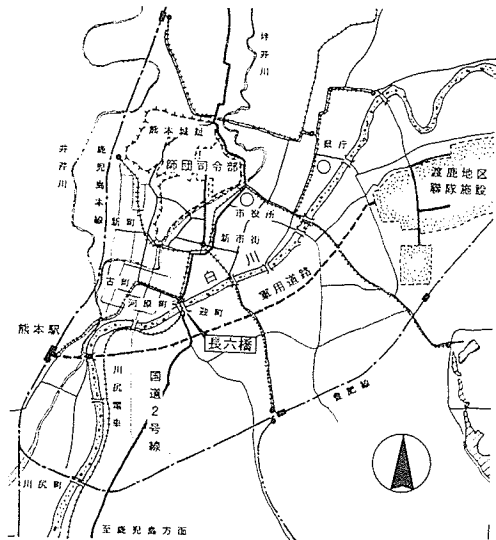


図-1 長六橋の架橋位置(作製:著者)

れた歴代の橋もほぼ同程度の長さであったと考えられる。長六橋は、熊本城下では1857(文政4)年に安巳橋が架けられるまでの約250年間、白川に架かる唯一の橋であった。図-1には長六橋の位置を示すが熊本の都市状況は昭和初期におけるものである。

(2) 明治期から大正中期頃まで

写真-1は明治中期に撮影されたもの(明治29年10月に完成した長六橋といわれている)であるが、これからも明治期の長六橋は、8~11程度の橋脚を持つ木橋であったことがわかる。概算すれば1スパンの長さは約7~10m程度になる。本来、熊本の城下町は白川右岸に限られていたが、1889(明治22)年の市制施行による「熊本市」の誕生や1891(明治24)年7月の門司から博多を経由して熊本まで至る九州鉄道(現JR九州・鹿児島本線)の開通などにより、この時期の熊本は都市機能の発展と充実化が進み、左岸側への都市開発の必要性に迫られていた。これに伴い架橋の必要性も急増し、白川には長六橋以外にも多くの橋が架けられるようになったが、長六橋の重要性は依然として変わるものではなかった。

表-1は長六橋に関する資料⁹⁾の中から“流失架け替え”の記録をまとめたものであるが、この表によれば大正末期までの約320年間における流失回数は8回(40年に1度の割合)となっている。ただ、これは記録として残されたもののみであり、『熊本県災異誌¹⁰⁾』によれば、白川では10年に1回程度



写真-1 明治期の長六橋（明治33年流失）
【写真提供：富重写真館】

の頻度で洪水が起こっていたようである。いずれにしても“暴れ川”の異名を持つ白川の激流によって長六橋の歴史は流失と再建の繰り返しであったといえる。この表からもわかるとおり、当時は、橋が流失すると時を移さずに代替橋が架けられ、その橋もまた流失するとその後継橋が登場したのである。白川に“流されない橋”を架けるのは熊本市民の長年に亘る悲願であった。

長六橋を「鉄の橋」にする動きは、まず明治後期に訪れた。1900(明治33)年7月に起こった白川の大出水によって、当時白川の三大橋と呼ばれた長六・明午・安巳の各橋をはじめ、市内の橋はほとんど流失した。これらの橋の再建にあたり、市内の重要な橋である長六橋と明午橋の2橋を鉄橋にする計画が、その年の通常県議会に諮問された。しかし、当時の県財政能力では同時着工は困難であり、重要性から長六橋の方を優先的に着工することを答申し、長六橋の鉄橋架設予算案が決議されている。文献-11)によれば、その計画は次のように記述されている。架橋理由は「公益上軍事上尤も必要ノ位置ニ付、其安全ヲ謀ルカメ鉄橋架設ヲ計画シ」とあり、予算は「72,882圓80銭」、構造に関しては「在來の橋梁の下流約七間の處に發し中央中三間の車道歩道兩側七尺づつの板張プラットフォームを以て徑間百十六尺の鐵橋二連にして中央に巾九尺の橋臺一基を立つること、し橋面は當時の洪水面上六尺二寸八分高きにあり、取付道路は二十分の一の勾配とす¹²⁾」というものであった。ところが、この年の12月に熊本市で発生した県内各金融機関の破綻は全国的な金融恐慌を引き起こすまでになり、県内の企業が数多く倒産するなどして不景気な社会経済情勢となった。そのうえ、陸軍特別大演習が1902(明治35)年に熊本で挙行されることに決定したため、市内のほかの橋の復

旧・整備も早急に行う必要が生じた¹¹⁾。このようなことから、長六橋は応急措置として架けられた仮橋を補強し、暫くの間そのまま使うことに計画が変更された。この補強された橋は「八、九年ノ歳月ニ耐へ得べきモノト信ズル」と県議史¹¹⁾に記されており当時の橋梁は10年弱は確実に機能を果たすことを望まれていたことが窺える。しかしながら、白川の流れを考えれば、それ以上の長期使用に耐える橋梁は想像を越えるものであったに違いない。

このような事情から、鉄橋実現への盛り上がりは次第と薄らぎ、明治末期の鉄橋架設構想は自然消滅してしまった。結局、1923(大正12)年の水害で流されるまでの20数年間はこの応急橋梁の状態が続いた。

3. 旧長六橋建設までの経緯とその背景

(1) 大正末期の熊本市

1921(大正10)年には、熊本市は周辺町村との合併によって約12万人の人口とそれまでの6倍の面積を持ち、一躍九州第二位の都市（当時の第一位は17万6千人の長崎市）になった¹³⁾。『雄都・熊本』は当時から現在に至るまで、熊本の発展を意味する唯一無二の標語となった。当時の雄都実現の最大目標は

- ①上水道の整備
- ②第六師団歩兵第23連隊の移転による市街地開発
- ③市電（路面電車）の開通

であり、熊本市の「三大事業」と呼ばれた。1925(大正14)年はこの念願の三大事業が完了した年である。上水道整備と長六橋は直接的な関連はないが、後の二事業は旧長六橋の建設と密接な関連があった。

前章でも述べたように、それまでの熊本は薩摩との関係において、何よりも軍都としての機能が重要視されて来た。明治以降も西南戦争によって熊本城の守りの重要性が確認されて鎮西鎮台が置かれ、九

表-1 長六橋の流失記録（文献：9 に一部加筆）

流失時期	特記事項	水害記事
1676(建永4)年6月	長六橋流失	豪雨洪水
1712(正徳2)年6月	長六橋流失	洪水
1786(天明6)年6/29	長六橋流失	洪水
1828(文政11)年6/7	水道および長六橋流失	豪雨洪水
1828(文政11)年7/2	坂水道、仮長六橋流失	暴風雨
1828(文政11)年7/12	長六橋、水道又々流失	雷雨
1900(明治33)年7/6~16	白川各橋全部流失	豪雨洪水
1923(大正12)年7/4~5	長六橋流失	豪雨
1953(昭和28)年6/25~28	(長六橋流失せず)	大雨洪水

州さらには南西方面の軍事的拠点となっていた。しかしながら、明治後期になっても市の中心部を軍施設が占めており、市の商業・経済的發展を著しく阻害していた。このため、市は軍に対して土地の交換を要求、1907(昭和40)年頃山崎地区の明け渡しが完了し、その跡地に新市街(当時の商業・娯楽の中心地)が出現した。この事業効果については「市に与えた経済的効果は、実に大きなもので、一個師団を置いたと同じ価値があった」と評価されている¹⁴⁾。以後大正期に入っても、新市街は更に繁栄を続け、熊本市の発展に大いに貢献した。

第六師団の主要編成部隊であった歩兵第23連隊は市の中心部に残されていたが、これも白川左岸の大江村渡鹿への移転が決定し、全軍施設の移転が完了することになった。この時点から、白川を挟んで熊本城内にある師団司令部と軍施設間の連絡路が常に確保され、如何なる事態でも重火器や兵員の移動が可能となる橋梁が必要になった。当時の熊本では軍事的な事情から大規模で且つ堅牢である近代的な橋梁機能が白川の橋に要求されていたのである。

そこで、長六橋の鉄橋架設を三大事業の一つであった市電敷設に関連づけると名目が立ち易くなる。それまで熊本市内には軽便鉄道があったが、経済不況の影響で廃業しており、その後1921(昭和10)年に民間会社によって路面電車の建設が開始された。翌年には熊本市が一切の権利と財産を買収して市営事業として乗り出し、1924(昭和13)年8月に第一期線として熊本駅～浄行寺および水道町～水前寺間の2線を完成させた。次いで、第二期線の浄行寺～子飼橋間、辛島町～上熊本駅間、辛島町～南熊本駅間の3線が1928(昭和3)から1929(昭和4)年にかけて開通している¹⁴⁾。この市電建設に伴い、白川には2橋の鉄筋コンクリート橋が架けられた。しかし、いずれも10m程度の径間長であり、河道内の橋脚の多さは近代橋梁といえども洪水への不安を残すものであった。

市電の敷設と時期を同じくして、熊本市とその南に位置する川尻町との交通確保のため川尻電車の敷設を求める声も高まった。1921(昭和10)年3月には、熊本電気軌道株式会社が電車の敷設を政府へ出願している。この路線は川尻町から長六橋左岸側(白川左岸)の迎町までの7.7km(4.8マイル)の区間が計画されたが、その後長六橋を渡り市の中心部へ乗り入れる案が浮上した。鉄道・電車輸送が主力であった当

時の交通体系を考えれば、軌道併用の橋梁の方が道路単独の橋梁案よりも格段に“鉄の橋”の実現性が高まってくる。“流されない橋”の建設は、三大事業のうち二つの完成の過程でようやく実現のための条件が整ったのである。

(2) 新聞報道から見る旧長六橋建設への動き

熊本市は戦災や洪水に見舞われ、議事録をはじめ多くの資料を喪失しており、大正期の世相を網羅的に調査する手段としては今のところ当時の新聞以外には入手可能なものは見当たらない。そこで、大正期に発行された熊本の地元新聞3紙を全て調査し、これらを県議会史等の資料で補完しながら長六橋建設までの熊本の動きを辿ってみる。

1923(昭和12)年7月6日に熊本市内を襲った白川の大洪水で長六橋は流失する。この災害によって明治後期の県議会で議決していた鉄橋架設案が再燃することになった。流失後の長六橋への熊本県の対応は素早く、すぐに仮橋を架けることを決定し¹⁵⁾、同月28日には完成を見ている。また、珍しいことにこの時仮橋の開通祝賀会が催された。しかし「長六橋は白川筋の橋梁中でも交通頻繁な橋梁で同橋の流失は単に関係地方民の交通上至大の不便を感じるのみでなく南部當市の商取引上にも多大の影響を及ぼし殊に迎町方面に取りては大打撃¹⁵⁾」とあるように迎町は一刻も早く堅牢な橋梁を架設するために『長六橋鐵橋架設期成會』を組織して県に働きかけている。県当局では鉄橋にすることをほぼ固めていたようであり、「勿論鐵筋に比較し経費を要すること尠からぬであらうが併し年々歳々繰返す白川の洪水に依り市の交通が常に脅かされ勝となるを思はば縣市民は多少負擔が加重するとも升は一時的のものであるから永遠の利益を講せんが為には寧進んで此の負擔を忍ぶの覺覚悟を以て縣市當局を鞭撻し、長六橋、電車線の兩橋は是非とも鐵橋となさしむるの必要¹⁶⁾」というような実業家の意見もあったが、鉄橋の実現は必ずしも楽観的な状況ではなかった。当時、橋梁再建費として考えられる財源は「府県災害土木費国庫補助ニ関スル法律(明治44年法律第15号)」に基づく4割の国庫補助であったが、補助対象となる架け替えの橋梁は同程度の質・規模が原則であり、鉄橋を前提にしたものではなかった。さらに、1923(昭和12)年は関東大震災が起きた年でもあり、国家財

政は震災復興に向けた極めて厳しい対応を迫られていた。

長六橋の橋種として「鉄橋案」か「鉄筋コンクリート橋案」かの議論が同年 7月24日から巻き起こり、8月22日まで約1ヵ月間続いた。鉄橋がコンクリート橋に比べてはたして永久的に優越するのか否かという点については専門家の間でも意見の違いがあったのである。前者を推す理由としては、鉄筋コンクリート橋は木橋に比べ洪水に対する抵抗は遥かに大きいと絶対的とはいえず、もし破壊されると「橋材は自己の重量に依り流下を妨げられ沈下するものであつて為に水流を堰塞し随つて水は橋梁上流に横溢するに至り却て市街の水害を甚大ならしむるものである、故に此際永久橋梁たらしむるには長六橋は必ず鐵橋でなければならぬと思ふ¹⁶⁾」というものもあった。一方、後者を推す理由としては鉄橋の寿命は30～40年であるのに対し、鉄筋コンクリート橋は永久的であるというものがあつた¹⁷⁾。当時の一般技術者が持っていた橋梁に対する認識を知る上では面白い意見である。また、「熊本市の如きは一つも鐵橋と言ふものが無いから河川の性質等をよく調査する上からも長六橋一つ位は試験的に鐵橋にしてみるもよからう¹⁸⁾」というものもあった。ほかに、「文明都市の橋梁としては美觀等の關係上鐵橋よりも寧鐵筋コンクリート橋を適當とする¹⁷⁾」「市街の美觀の上からも最近では鐵橋よりもコンクリートの美觀的な橋梁を設けるやうな傾向がある¹⁸⁾」と橋梁の景観論まで展開されていた。

実際に鉄橋案が決定したのは1923(熒12)年 8月22日である。鉄橋案が採用された理由を県土木技師は県議会において「長六橋の復旧について、県当局としては治水上の支障を無くするため、白川の堤外地内に橋脚を作りたくない。それで 250呎余(≒75.8 m)の一連の鉄橋にして架設の計画である¹⁹⁾」と説明している。内容は「幅員は人道兩端二間(1間=1.818 m)車道八間で都合十間で延長四十間工事費約四十万圓の豫定¹⁸⁾」であつた。幅員については、将来、電車併用橋としてその橋上に川尻電車線を通過させるため10間幅を計画している¹⁸⁾。

(3) 旧長六橋建設の事業財源

橋種選定問題の解決後に出てきた新たな問題は架橋事業の財源であつた。この問題の経過については

起工式当日の新聞に詳しく出ている。「大正十二年十一月二十一日縣は鐵橋架設の計畫を立て内務省に對し國庫補助の申請をなしたが同十二月に至り熊本電氣軌道株式會社は其計畫せる熊本川尻間の電車敷設の關係上本橋梁架設費の一部として十一万六千四百十圓の寄附をなすべき旨出願して來たそれで其冬の通常縣會で此寄附を受理し總工費三十八万八千三十六圓を以て愈々鐵橋を架設する事に滿場一致を以て可決したそれから土木課長や私共が數度内務省に往復して其諒解を求めた結果十三年十一月二十七日附を以て土木局長から十四年度以降國庫の補助をなすべき通牒が達した依つて縣は十四年二月二十日鐵橋實施設計書を作り内務省に申達した處四月一日附を以て内務大臣から架換工事認可の指令に接した」との縣技師談話²⁾がある。

1923(熒12)年12月に熊本電氣軌道株式會社が寄付を申し出たのは長六橋架設費の一部を寄付すれば、電車を橋の上に通し河原町で市電と接続してもよいと県から交渉があつたためである²⁰⁾。これは、今日において民間資金投入により道路に関連する公共的事業分野へ民間活力の導入を図る制度があるが、その先駆けともいえる発想の事業手法であり、興味深い点である。また、木橋から鉄橋への架け替えは災害土木費國庫補助としては対象外であるが、長六橋は国道第2号線(当時)の橋梁であるので、国道の改良事業として施行する場合には「道路公債法」による財源で國庫補助が得られるはずであつた¹⁹⁾。

しかし、関東大震災により政府は財政緊縮政策を採り、大正12年から財源は一般歳入となつて、公債発行は停止された。このため内務省内にも混乱があり補助金が出るかどうかは不確定な状況であつた。そのため「目下政府に於ても財政緊縮の折柄一橋梁の補助費として約十五万圓を支出することは可なり苦痛とするところであるから或は補助額を減少して鐵橋架設を変更せしめコンクリート橋と為さしむる魂胆ではないか²¹⁾」というような噂が出回るようになり、この事態に県では土木課長、知事さらには迎町の代表がそれぞれ上京して内務省へ國庫補助採択への要望を行った。この時、安達謙三(1864(福元)年～1948(昭和23)年)の協力が大きかつたようである。彼は熊本県出身の衆議院議員で、1925(熒14)年から1931(昭和6)年まで通信大臣・内務大臣を務めた人物であるが、迎町町民の陳情を受けて長六橋問題につ

いて内務省に働きかけたようである。

結局、旧長六橋架設事業への国庫補助金交付は1年延期となり、決定通知が出されたのは長六橋の流失からおよそ2年経ってのことであった。第一次道路改良計画に組み込まれ、府県執行改良事業（主たる改築橋梁）として採択され、「道路費国庫補助規程（1921(熨10)年1月29日内務省令第1号）」に基づき事業費の5割について補助を受けることになった。このように国庫補助の問題は1923(熨12)年11月21日から、内務省の認可を受けた1925(熨14)年3月19日までの実に約1年半の歳月を要したのである。

(4) 旧長六橋の架橋工事

起工式は1925(熨14)年11月29日に行われた。式は内務省・貴族院・衆議院等からの百数十名の来賓と主催者側の県知事・土木課長・技師、熊本電気軌道株式会社、地元有志ら多数が出席するなか盛大に挙行され、式後には協賛会主催の祝宴も行われている。起工式の模様と旧長六橋の計画大要を伝える当時の新聞記事には、旧長六橋の設計は「橋梁設計の權威たる増田淳工學士に囑託し慎重調査研究の結果白川水流の疎通をよくして災害を少なくせん為め河中に橋脚を設けず全長を一經間としたタイドアーチ型を採用するに決定²²⁾」とある。そして、地元新聞2紙には県資料からの引用と思われる10本の鉛直吊材で構成された完成予想図がある¹²⁾。実橋は9本であるため、着工後に何らかの事情で設計変更されたとも考えられるが、実情は不明である。また、九州日々新聞には架設工事中の写真が掲載されており、ベント設置により架設したことがわかる²³⁾。完成後の写真が数多く存在する中で施工途上のものは皆無に等しく、大変貴重なものといえる。

完成は1927(昭和2)年3月12日である。当初の計画では、前年の1926(熨15)年12月完成という当時としては驚異的な早さの予定であったが、その年(熨15)の7月7日の白川出水の影響で2度に亘る延期の後にようやく完成した。工事中の旧長六橋は数百本の杭を打ち込み、その上に多数の鉄材を並べていたが激流がそれらに遮られて増水し危機に瀕したため、水勢の激しい所の一部を切り開いている。この処置で流失した鉄材等の引き上げと足場の復旧に日数を要して、工期が延長されたのである²⁴⁾。これは、当初から「白川が出水の場合は或る高さ迄水が来れ

表-2 旧長六橋の概要 (作製：著者)

橋梁形式：プレーストリブ・ワイドアーチ橋(下路式)		
予 算	総 額	368,036 圓
	国庫補助金	135,812 圓 60銭
	熊本電気軌道株式会社 熊本	116,410 圓 80銭 135,812 圓 60銭
工 事 費	(大正14年起工時)	368,036 圓
	鉄部構造費	227,014 圓 89銭
	上部床構造費	30,970 圓 25銭
	橋台工事費	41,429 圓 50銭 8厘
	雄工事費	5,620 圓 00銭
	取付道路費	67,125 圓 81銭
費	雄費	15,875 圓 54銭 2厘
	(昭和2年完成時)	379,142 圓 53銭 (差 -8,893 圓 47銭)
	工事費	273,935 圓 83銭
	費用物件移転費	60,794 圓 48銭 26,995 圓 77銭 17,416 圓 45銭
大 さ 寸	橋長	246 尺 (74.5 m)
	安筒長	240 尺 (73.1 m)
	高橋内法橋	12 間1分 (22.00 m)
	有効幅員	66 尺 (20.00 m)
	橋面の高さ	45 尺 (13.64 m)
	歩道	9 尺×2 (2.73 m×2)
	車道	30 尺 (9.09 m)
荷 重	歩道	102 踏版(歩) / 平方尺
	車道	173 踏版(歩) / 平方尺 30吨車両 2台連結 又A 14吨
使 用 材 料	鉄材の総重量	1,321,300 斤 (92.8 t)
	コンクリート	282 立坪 鉄筋 67.8 t
	盛土	1,022 立坪 花崗岩 2,536 切
	崗知岩	42 立坪 人工洗出し 14.7 立坪
	ASブロック	204.2 立坪 ASモルタル 166.7 立坪
工 期	着工	大正14年11月29日
	完成予定	大正15年7月7日 (出水のため流失) 昭和元年12月20日迄 (第一次・延期)
	完成	昭和2年2月20日迄 (第二次・延期) 昭和2年3月12日
請負会社： 飯橋 西田組 本橋 日本橋梁株式会社 (橋体) 西松組 (土台)		

ば當然工事中の長六橋は危険に瀕するから、そんなときには水勢の一番激しい部分丈を切り開く²⁴⁾」との計画の基で工事が進められていたことによるものであった。

竣工式は熊本県知事代理・熊本市長・代議士・県会議員ら50余名が出席する中、厳かな降神の儀に続いて県土木課長の工事報告、知事代理による式辞、熊本市長の祝辞等が行われた。竣工式に次いで、開通式が行われ3夫婦が渡り初めに臨んでいる。この後鳩百羽が空に放たれ、多くの市民が降りしきる春雨にも拘らず新しい橋を渡ろうと詰めかけた。またこの時オーケストラの演奏もあり、開通式の雰囲気盛り上げた。この模様は「待ちに待たれる今日の盛儀を観むものと、雨にもめげず朝来橋畔に集いよる人数幾万と知れず、傘の波は全く其の邊を埋めて了つた²⁵⁾」と伝えられた。そして、協賛会による祝賀宴会の方は、当日と翌日の二日間に渡って開か

れた。当時、橋の開通式でこれ程に大々的なものは他には例を見なかったようである。表-2には旧長六橋の概要を示す。数値は、竣工式での県土木課長の工事報告²⁶⁾、新聞記事²⁷⁾、内務省の資料³⁾等から調査したものである。しかし、それぞれの資料ごとにバラツキがあることがわかった。一例を挙げれば、内務省資料は総工費が他の6.2%ほど少なく書かれている。そこで調査には信憑性が高いと思われる工事報告を主に用いた。また、表-2の中の工事費の項目は起工時と完成時とは対応していないが、正式な資料が見出せない以上これが唯一の資料であろう。

旧長六橋の特徴と規模を明確にするため、大正末から昭和初期にかけて熊本県内で建設された代表的な橋梁との比較を行った。表-3は『熊本県史』²⁸⁾に記載されている県内のRC橋・鉄橋(1931(昭和6)年完成まで・橋長55m以上)のデータを調べ、作成したものである。工費単価は、建設時物価や支間長の相違等がある単純に比較することは危険であるが、長六橋の橋長は他と比べて短いにも拘らず、幅員が広く県内の他の橋梁よりも巨額の費用を要した橋であることがわかる。電車併用橋であるために幅員が広いのは納得できるが、工費は他の2倍から数10倍と通常では考えられない差である。このことから県当局が旧長六橋の鉄橋建設において重要視した要素が経済性以外にあったということが考えられる。

(5) 軍都・熊本と旧長六橋

明治以降、熊本は九州随一の軍都であり、そのための道路や橋の新設および舗装といった都市機能の整備が続けられた。当時の熊本においては、近代的鋼橋が架設された背景として軍事目的を無視することはできない。「三大事業」の一つであった軍施設の移転による市街地開発も軍都としての都市計画であり、旧長六橋の建設もその一環であったと考えることができる。

1919(昭和8)年公布の道路法は、第10条で国道の要件として東京市より神宮や府県庁所在地に達する路線のほか、師団司令部所在地との連絡路線、軍事の目的を有する路線等を示しており、国道に中央集権的・軍事的性格を強く求めた。城内を抜けて鹿児島方面へ南下する旧薩摩街道は、1920(昭和9)年の「内務省告示」により国道第2号線に認定されており、

表-3 大正・昭和初期における熊本県内の鋼橋・RC橋 (文献：28 に一部加筆)

竣工年	橋名	材質	形式	期別	橋長(m)	幅員(m)	工費(円)	単価 円/m ²
1921(大正10)	代橋	RC橋	桁橋	白川	79.6	14.55	48,400	41.8
1922(大正11)	宮橋	RC橋	桁橋	埴野川	320.5	5.60	107,548	60.0
1923(大正12)	荒戸橋	鋼RC	桁橋	海蔵	122.4	5.20	47,428	74.5
1927(昭和2)	長六橋	鋼	桁橋	子白川	73.1	22.00	388,036	226.0
1928(昭和3)	中の渡橋	RC橋	桁橋	越勢川	61.8	6.36	16,900	43.0
	糸井田橋	RC橋	桁橋	水川	171.5	5.45	35,430	37.9
	渡尾橋	RC橋	桁橋	川辺川	55.0	5.70	16,200	51.7
1929(昭和4)	下野川橋	RC橋	桁橋	砂川	56.4	4.60	11,200	43.2
	下深橋	RC橋	桁橋	川辺川	100.0	4.60	25,000	54.3
1930(昭和5)	島貝橋	RC橋	桁橋	越勢川	104.5	3.70	12,780	33.1
	甲田橋	RC橋	桁橋	埴野川	108.0	5.17	22,400	40.2
	前川橋	鋼	桁橋	トラス 埴野川	231.3	4.00	36,383	39.3
	神宮橋	鋼	桁橋	トラス 埴野川	280.0	4.00	42,069	37.5
	大深橋	RC橋	桁橋	埴野川	301.4	5.30	46,363	29.0
1931(昭和6)	小島橋	鋼RC	トラス	白川	76.0	4.50	60,000	175.5
	埴野橋	RC橋	桁橋	埴野川	85.0	5.80	15,150	31.9
	大橋	RC橋	桁橋	埴野川	85.4	5.00	17,150	40.2
	埴野川橋	鋼	桁橋	トラス 埴野川	182.5	7.25	209,173	158.0
	中島橋	RC橋	桁橋	埴野川	100.0	4.24	19,500	46.0

その国道橋となる旧長六橋の架橋には極めて軍事的な事情があったと考えられる。当時、熊本市でも経済活動が活発となり、近代橋の必要性が高まりつつあったとはいえ、1927(昭和2)年時点で熊本県内の自動車保有台数が1000台弱という民生的な事情からでは、架橋を必要とする説得性は欠けるのである。歴史の表面にこそ現れてはこないが、旧長六橋架橋への軍の後押しが浮き上がってくる。また、陸上輸送の拠点である熊本駅と師団施設がある渡鹿地区とを結ぶ軍用道路も計画されており、迎町での国道第2号線との交差によって師団司令部とも連結されることになる(図-1参照)。これによって軍事的三つの拠点が都市構図上で明瞭になり、旧長六橋の架橋位置が持つ意味が見えてくる。

旧長六橋は、熊本城天守跡跡に置かれた師団司令部へ向かう“軍都の門”としての威厳を持つ入口であった。そこには清正・江戸時代から続く歴代の長六橋が持った城下町の内と外を分ける街道の入口という意味性も受け継がれていた。そして、この橋の大きさは軍都の機能性を強く意識した結果であり、木橋からRC橋ではなく、木橋からいきなり市内初の鋼道路橋へ架け替った。熊本市民の眼には、その近代的な鉄橋の姿はハイカラな橋に映ったことは容易に想像できる。熊本市民は、新しいものを好む人のことを『わさもん』と呼び、ハイカラは熊本人の気質に通じるものがある。西洋教育を受けた高級将校は一種の文化人でもあり、趣味のモダンさは市民

の注目するところであった。旧長六橋の威厳に満ちたモダンな形は、熊本人の気質と軍人の威厳とが合わさり、熊本によく似合った橋と受け止められ、熱烈な開通式に見られるような人気を博した。市民がこの橋に感じた近代性と威厳は、西洋化した軍人たちに寄せた市民の好意的感情そのものであった。

4. 旧長六橋とタイドアーチ橋

(1) 旧長六橋の設計者 増田淳

増田淳は、1907(昭和40)年に東京帝国大学を卒業した後、米国へ留学のため渡航し、橋梁の設計業務に携わっている。1922(昭和11)年に帰国した後は現在のコンサルタントに相当する橋梁設計事務所を経営し大正期から昭和初期にかけて日本の大きな橋梁を数多く手掛けた。1925(昭和14)年からは東京の麹町区山下の政友会ビルに事務所を置いて数県を転々としながら臨時的に各県の役職に就いて橋梁を設計しており、旧長六橋もこの時期の業績の一つである²⁹⁾。

表-4は下路式プレーストリブ・タイドアーチ橋の実績をまとめた表である³⁰⁾。表中の※印は増田により設計された橋梁であるが、これを見ると27橋中の8橋、約30%を設計しているのがわかる。また増田事務所によって設計された橋梁数は1924(昭和13)

表-4 下路式プレーストリブ・タイドアーチ橋の実績
(文献:34に一部加筆)

架設年月	橋名	場所	スパン
1914(昭和3)年6月	八ツ山橋	東京都・岳川	42.0m
1924(昭和13)年8月	豊平橋	札幌市・豊平川	3839.0m
1925(昭和14)年8月	※六郷橋	東京都・神奈川	2065.8m
1926(昭和15)年8月	※上田橋	長野県・上田市	4050.2m
1927(昭和2)年3月	※長六橋	熊本県・白川	73.1m
1927(昭和2)年11月	※千住大橋	東京都・隅田川	89.4m
1928(昭和3)年11月	和田路橋	神奈川県・藤沢	橋長 40.0m
1929(昭和4)年1月	稲荷橋	東京都・桜川	橋長 39.8m
1930(昭和5)年3月	枝光橋	八幡製鉄・朝霧	2051.4m
1930(昭和5)年11月	万年橋	東京都・浅草	54.0m
1930(昭和5)年1月	中川橋	名古屋市・朝明	46.0m
1931(昭和6)年7月	三國橋	埼玉県・荒川	3064.0m
1931(昭和6)年8月	※白鹿橋	東京都・隅田川	44.0+79.6+44.0m
1932(昭和7)年1月	※十三大橋	大阪府・淀川	5064.0m
1932(昭和7)年7月	龜生町東道橋	JR 総武線	71.9m
1932(昭和7)年7月	※永安橋	岡山市・吉井川	4050.0m
1932(昭和7)年11月	旭橋	旭川市・石狩川	50.9+90.9+50.9m
1934(昭和9)年3月	当古橋	愛知県・豊川	3850.0m
1934(昭和9)年11月	浪良橋	群馬県・館林	2060.0m
1934(昭和9)年12月	丸子橋	東京都・多摩川	3048.0m
1935(昭和10)年11月	天竜橋	長野県・飯田	64.4m
1936(昭和11)年8月	中橋	栃木県・足利	65.7.65.3.65.7m
1937(昭和12)年3月	大浪橋	大阪市・木津川	80.0m
1937(昭和12)年12月	※本曾川橋	岐阜県・笠松	7066.0m
1941(昭和16)年1月	小松川橋	東京都・駒沢	5054.0m
1948(昭和23)年8月	忠節橋	岐阜県・長良川	50.0+80.0+50.0m
1952(昭和27)年1月	標津橋	北海道・標津	65.1m

注) ① 網かけした橋は現存しない橋梁。 ※: 増田淳による設計橋梁

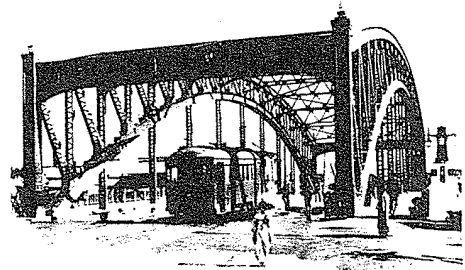


写真-2 昭和期の旧長六橋(川尻電車開通後)
[写真提供: 富重写真館]

年から1931(昭和6)年までの8年間で55橋にも上り、様々な形式の橋梁を設計している。文献-31)にある「付録:年表」の1923(昭和12)年~1933(昭和8)年では国内で架設された橋梁88橋が取り上げられているが、この中に増田事務所の実績橋梁は15橋があり、約17%を占めている。そして、増田は米国コンサルタント勤務時代にも合衆国内で30橋も設計しており、国の内外を問わず各地で活躍した。

熊本県においても、増田には1928(昭和3)年から1930(昭和5)年まで県の橋梁設計並びに工事監督事務嘱託という経歴があり、球磨川河口の八代市内に架けられた鋼トラス形式の3橋にも関与していた。これらの橋は、県内で建設された鋼道路橋としては初期のものに当たり、増田が昭和戦前期の県内で進められた鋼橋の架橋事業に大きな影響を与えていたことがわかる³²⁾。

(2) わが国におけるタイドアーチ橋

旧長六橋の橋梁形式である繫拱橋(タイドアーチ)については「一種の二拱鉸で其両端又は中間の二格点を繫材を以て連結し之れに水平反力をとらしむるもので路床は一般に繫材に接して其直上にあり多数の吊材に依つて拱肋に吊られて居る。鋼材を用ふる場合は拱肋はプラット式又はワーレン式に組まれた結構が普通で……、拱橋であつても橋臺橋脚に水平力を働かさないから下構造は一般單桁桁と同一の構造で宜しいので沖積層の様な軟弱なる地盤でも之れを架設する事が容易である。」と物部長穂は『土木建築雑誌³³⁾』で論じている。わが国の大都市では地盤が軟弱な沖積層である所が多く、やや上流部でも河床変動の懸念があり、また河積確保の面からも上路アーチ橋では問題があった。まだPC橋の実績がなかった時代に、桁高が制約され大きな径間長が

必要となる場合には、この形式の橋梁が適していたのである。そして、タイドアーチは「弧状の拱に配するに並列せる多数の鉛直吊材を以てする為に極めて瀟灑たる外観を呈し下路橋としては最良の美観を有するものと見做されて居る。」と評している。そのため、都市内あるいはその近郊において、景観を重視した地域のシンボル橋として大正・昭和初期に数多く架けられた。同形式の橋梁でわが国最初のものはハッ山橋(瀨)であり、その後は豊平橋(瀨)、六郷橋(瀨)、旧長六橋、千住大橋と建設された。これら大正期のタイドアーチ橋梁群の成功が契機となり、関東大震災後も東京をはじめ各地にプレストリブ・タイドアーチ橋が出現した。ところが、鋼材を多量に使用するため自重、コストとも他のアーチ橋よりも大きくなるのが一般的であり、戦後の高張力鋼の出現や溶接橋梁の登場もあって、最近ではスパン長が同じ場合にはランガー桁が採用されることが多い。増田が設計したタイドアーチ橋で、1925(大正14)年に設計された上田橋、六郷橋は両者とも廃橋となっているため、彼が設計した橋梁の中でも旧長六橋は解体直前の1991(平成3)年時点では現存最古のものであった。

(3) シティーゲート性とタイドアーチ橋

ヨーロッパのタイドアーチ橋が持つ特徴の一つにドイツ・デュッセルドルフのライン河橋梁(写真-3参照)に見られるようなゲート部の塔が挙げられる。この橋の塔は景観を考慮した中世の城の雰囲気を持つ立派なものであり、船舶の安全を見守る監視塔の役目だけにあるのではないことがわかる。鋼タイドアーチ橋を初めて架けたのはドイツであり(1899年)、エルベ河・ライン河等の船舶の航行が頻繁な大河川に架設された。その後、スイス・北部イタ



写真-3 デュッセルドルフのライン河橋梁
(出典：文献 34)

リア・ロシア・スカンジナビアなどで架橋が行われヨーロッパでは多くの国々においてその壮観さに接することができた。タイドアーチ橋には「欧州に於ては一般に橋梁の美観を重んずる為に街路橋は勿論大企模の鐵道橋にも多く採用され主要なる道路橋にあつては市邑を距りたる地方にも多数に見る事が出来る。³³⁾」とあるように、機能とともに景観を重視する地域の特性に合致するものがあり、そのためにシティーゲート性を有するこの形式の橋が数多く採り入れられたのである。

しかし、シティーゲート性はタイドアーチ橋に特有なものとは言えない。ヨーロッパでは、石造アーチ橋の時代からシティーゲート性は存在してきたさらに、フランスでは19世紀初頭の近代吊橋建設以後、構造的機能も含めて吊橋の橋門は極めて明確にシティーゲート性を打ち出して行った。ヨーロッパの橋梁は構造のみならず景観も考慮した設計が行われてきたが、大規模橋梁に相応しい形式は国・地域によってそれぞれ異なり、フランスでは吊橋が、ドイツではタイドアーチ橋が大河に架かる橋として用いられ、都市景観性を担ったのである。

また、シティーゲート性を有しないタイドアーチ橋も存在した。19世紀末タイドアーチ橋が出現した時には、フランスではすでに大河に架かる橋の整備を終えており、中小橋クラスのタイドアーチ橋しか必要としなかった。このためフランスでは、タイドアーチ形式の採用は実用性を重視して中小規模のコンクリート橋に限られ、跨線橋として大量のRCタイドアーチ橋が架設された(写真-4参照)。これらの橋にはシティーゲート性は認められない。

日本のタイドアーチ橋は、大正期に物部長穂・大河内宗治・増田淳等によってドイツから直接あるいはアメリカを経て日本へ導入されたものであり、ド

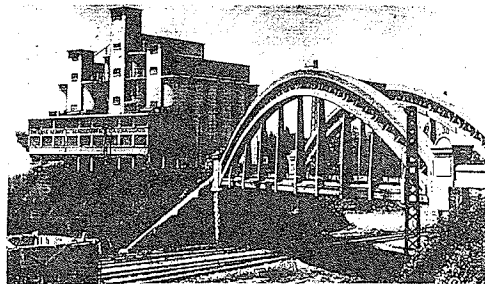


写真-4 フランスのRCタイドアーチ形式跨線橋
(出典：絵はがき)

イツのアーチ橋の設計思想を受け継ぐ橋梁である。これらの特徴(“都市の門”)は、大河内宗治がハッ山橋の設計で「本橋の如き之れを鉄道よりするも之れを東海道街道より見るも、衆人注目之衝にあたり、又一方遠来の外客の東部に入るに際しては、先づ本橋を見て東部の繁栄を偲ふべき凱旋門的使命を帯ぶるもの³⁾」と意図したように、日本のタイドアーチ橋にも引き継がれ、さらに「街道の起点」「都市と郊外との境界」というような立地環境に共通した特徴も見られる。ハッ山橋、千住大橋は古くから東海道、奥州街道の起点として、豊平橋は札幌郡の幹線道路を連結する橋梁であり「街道の起点」ということができる。またタイドアーチ橋は都市の中心部にあるのではなく、都市との境界に架設されている橋梁であることから「都市と郊外との境界」といえる。そして、これら大正期のタイドアーチ橋には昭和以降の橋には持ち合わせていない装飾を施された橋梁という特徴も持っている。大正期のタイドアーチ橋を設計した日本の橋梁技術者らは、ドイツのタイドアーチ橋の持つ都市における景観設計上の効果を十分理解した上で、「都市の門」「街道の起点」「都市と郊外との境界」という特別な意味を持つ地点にのみ、この形式の橋梁を架設することで新たな意味を持たせたのである⁴⁾。そのように考えると、旧長六橋は薩摩・日向両街道の起点であり、熊本市と郊外の境界が白川であり、架設以来熊本の城門としての機能を果たし、さらにエンドポストや親柱等に装飾が施された橋梁という上記で述べた大正期のタイドアーチ橋の特徴を全て持ち合わせている。

日本の大橋梁も景観的に美しいことが前提であった。そのことは初期にはタイドアーチ橋であり、今では斜張橋に引き継がれている。大正期のタイドアーチ橋はドイツの特徴を有しながら日本独自の意味も持った形式であったが、昭和期になるとタイドアーチ橋にはそのような意味を受け継ぐものはなくな

った。そして、現在では斜張橋が大正期のタイドアーチ橋が有した大橋梁としてのシンボリックな役割を果たしており、多くの地域で景観的な美しさを兼ね備えた橋梁として採用されている。

以上のように、ドイツの長大橋梁の意志を受け継ぎ大正期の特徴を示すタイドアーチ橋は橋梁の歴史的な変遷を知る上で重要な位置にある。この意味からも、初期のタイドアーチ橋が次々と廃橋になった時点から、旧長六橋は大正期のわが国の橋梁技術の精華を今に伝えるタイドアーチ橋として、極めて貴重なものになっていたのである(図-2参照)。

5. 都市機能の変化と長六橋の意味するもの

(1) 旧長六橋が歩んだ歴史

旧長六橋が完成した2ヵ月後の1927(昭和2)年5月には川尻電車が開通した(写真-2参照)。当時の新聞が「熊本川尻間は縣下に於ても最も交通の頻繁なる所である、電車開通によつて一般の受くる便利は頗る大にして、地方産業の開発増進にも又多大の貢献をなすであらう⁵⁾」と大々的に報道したように旧長六橋の本当の役割が始まったのはこの日からである。その後、熊本電気軌道株式会社は熊本市によって買収され、川尻電車から市電川尻線となった。

第二次世界大戦中に旧長六橋は陸軍からアーチリブの供出を命じられている。しかし、それが橋の主要な構造部材であることが技術者によって説明され高欄や親柱等の装飾品を出すのみで済んでいる。

戦後の1953(昭和28)年6月26日には、白川大洪水が発生した。いわゆる『6・26水害』である。その時の様子は「水煙をあげて降りしきる雨に刻々増水する白川は市内数十箇所堤防から溢れてまたたく間に熊本市は一面泥海と化した⁶⁾」と記されている。特に、被害が大きかったのは子飼橋(RC橋)周辺で、この橋の橋脚に流失した材木が堆積、頑丈な橋脚の

長六橋

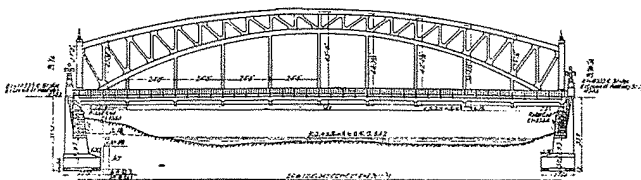
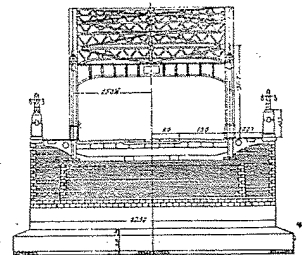


図-2 旧長六橋の一般図(文献:3の図の一部)



ためダムアップを引き起こし溢水が周辺地域を襲ったのである。無論、旧長六橋は無傷で生き残って災害後の交通機能確保・災害復旧に大きく貢献したが、白川に架かる市内の橋梁で洪水に耐え得たのは唯一河道内に橋脚を有していなかった旧長六橋のみであった。「橋上に救援物資を満載したトラックが列をなすのを見た時生きる勇気が湧いた³⁵⁾」と語られているように、旧長六橋は国道に架かる橋としての役割を十分に果たした。この時、ようやく“流されない橋”が実現したことを熊本市民は認識することになったのである。なお、この水害以後、旧長六橋を除くほとんどの橋が現在の橋に架け替えられていった³⁶⁾。

川尻電車は、開通後の数年は多くの乗客で賑わい戦後の混乱期には食料輸送の専用電車として食料難の時期に活躍した。その後は、不況と乗合バスの普及による乗客の減少と車両の老朽化によって経営が困難になり存続が危ぶまれた³⁷⁾。そして、ついに1965(昭和40)年2月に廃止が決定し、電車併用橋としての旧長六橋はその時点で役目を終えたのである。

1953(昭和28)年の大洪水を契機に建設省は白川の調査に入り、1956(昭和31)年から国直轄の改修工事に着手した。そして、1980(昭和55)年3月に白川工事実施基本計画が改訂され、長六橋付近の河道は3,000 m^3/h の流下能力を持つように改修されることになった。当時の流下能力1,200~1,500 m^3/h をそこまで高めるには、河道拡幅・築堤・河床掘削を必要としたが、白川は市街地を貫流しているために河道の拡幅には限界があり、可能な限り河床掘削での対応が行われた。それでもなお長六橋付近では約40mの河道拡幅と2m程度の堤防嵩上げが必要であった³⁸⁾。

さらには、近年の著しい交通量の増加や車両の大型化により、老朽化と共に耐荷力の面からも架け替えが必要とされた。また、旧長六橋の右岸側にある河原町交差点は電車軌道を含めて変則的な交差点であるが、新設都市計画道路の連結も加わる5差路となって一層複雑になるため、交通渋滞・交通事故の多発化が危惧された。このように、白川改修とは別に、交通の円滑化を目指したことも起因となって、“長六橋架け替え”工事は実施されたのである³⁸⁾。

(2) 平成期の架け替えが意味するもの

新長六橋は、3径間連続形式のP C箱桁橋(40.85

m+41.50m+40.85m)で、1991(平成3)年に完成した。この新橋の建設に合わせて、河原町側の国道3号はそれまでのものにくらべ大きな変貌を遂げた。交差点構造のシンプル化と白川改修計画に整合した橋面嵩上げを図るため、新長六橋の右岸側位置は上流へ大きく移動し、従来の河原町交差点から分離された。

長六橋は、古来城下への主要なアクセスであり、“大正時代の熊本”までは城下町の入口に架かる街道の橋であることに変わりはない。平成期の架け替えで行われた河原町交差点からの分離により、新長六橋は、長六橋が代々継承してきた都心(熊本城)へのアクセス機能を喪失し、市街地中心を迂回する国道3号の単なる一国道橋という性格だけの橋梁になってしまったのである。また、今日の熊本市は白川で分断されており、そこに架かる各橋梁は都市基盤としての役割を担っているが、新長六橋の使命もこれらと同一のレベルとなり、都市内に架かる一橋梁の地位に納まったといえることができる。

熊本城、白川そして長六橋の位置関係は、城下町から発達した熊本の都市構図の主要な骨格をなすものである。例え、撤去された旧長六橋の橋体が何処かに移築再生されたとしても、それは重厚な一タイドアーチ橋の容姿の再現であって、熊本城と結ばれた南の玄関口としての意味を受け継いで来た長六橋の歴史そのものを示すことはできない。

6. 長六橋の歴史的評価と旧長六橋の架橋意義

長六橋は、熊本城下における白川唯一の橋であった土橋から、木橋、鋼タイドアーチ橋、P C桁橋へと、橋種は変遷しても、「薩摩・日向街道の起点」「城南防衛の要衝」「生活の橋」等の意味を持つ橋として、常に重要な役割を果たしてきた。熊本市の起源である熊本城築城の時代から400年もその名を保持し続けてきたこの橋の歩みは、今日の熊本の繁栄を築いた足跡であり、熊本という都市の歴史そのものであるといえることができる。

そして、白川筋では中心的な存在である長六橋は交通路として架けられた“施設”であり、また河川風景を構成する河道の中の“施設”でもあり、意味論的には二つの主要な施設の両方の役割を担うものである。だが、その歴史は洪水と流失との闘いでもあったため、社会基盤施設としては不安定なもので

あった。白川の洪水によって絶えず悩まされ続けてきた市民にとって“流されない橋”の実現は長年の夢であった。それ故に、鉄橋として計画された旧長六橋は流失の歴史に終止符を打つものであり、地域住民の生活や周辺地域との経済・商業活動に安定性を与えるものであった。流されない橋の完成で、ようやく長六橋は真の意味での熊本を代表する橋となったのである。それは大正期に進められた地域プロジェクトを背景に誕生した熊本市の発展期における繁栄の象徴であった。

歴代、長六橋の架設は熊本の都市変遷との関連性が強く、その架け替えは都市変貌の前兆といえなくもない。そう考えてみると、今般の長六橋の架け替えは極めて暗示的な出来事であり、熊本という都市が、加藤清正が基礎を作って以来 400年続いて来た城下町から脱皮して、新たな都市構造を構築しようとする変革期に入ったのかもしれない。

7. まとめ

今回の研究では、新聞等を主要な史料として、地方史の視点から旧長六橋の評価を試みた。熊本の都市形成、地域社会や市民の動きとこの橋の関わりを調べたことにより、技術的視点では見えなかった以下の点を明らかにすることができた。

i) 熊本市は威厳を示した都市から戦後の混乱した都市へ移り変わり、個性・多様性の強い今日の都市に至っている。その間、旧長六橋は地域の歴史を体現し続け、地域の変貌を見届けてきた。旧長六橋の歴史は、そのまま熊本という都市の歴史を物語るものである。[「ソボルとしての劇」]

ii) 400年に亘って歴代の長六橋が受け継いできた肥後の城下町～軍都・熊本の都市構造における“場の意味”を明確にすることができた。そして今日、都市の骨格が崩れつつあって、都市構造に大きな変化の兆候が出ていることが窺える。[「『塙の戯』を構へ劇」]

iii) 旧長六橋には、洪水対策を第一に考えた橋脚のない単径間橋梁の信頼性と都市景観への意識から下路橋とした設計思想があり、先見性を持った橋梁ということができる。それは、その後進められた白川の架橋計画に大きな影響を与えた。[「洗練性のある劇」]

iv) 念願の鉄橋実現に向けた一連の運動から、大正期の熊本における“地方”の活力と主体性を明らか

にすることができた。[「『勘』樹画は劇」]

近代土木遺産をみる上で、地域性評価は重要である。その評価は、現在の視点からだけでは不十分であり、地域社会や地方経済の歴史である地方史と絡めて行う必要がある。土木施設が地域に根差し、社会と密接な関係を持つ社会基盤である以上、その評価は事業当事者側の視点ともいえる技術史からの評価と同様に、利用者側の視点ともいえる地方史を通してみた評価も重要なのである。

謝辞

本論文の執筆にあたり、富重写真館からは貴重な古写真を提供して戴きました。また、熊本市立博物館・石井清喜氏と中部九州道路メンテナンス(株)市川紀一氏からは多くの御教示と御助言を戴きました。ここに記して、深く感謝の意を表します。

【参考文献】

- 1) 後藤是山『増補校訂肥後国誌(上)』巻之貳、p. 86、1916年。(熊本一編：地誌『肥後国誌』、1772(明9)年)
- 2) 大河戸宗治：八ッ山橋、土木学会誌 第 28 号、p. 4、1916年12月。
- 3) 窪窪林謙三：『本邦道路橋樑(輯)』、p. 64、1928(昭和 3)年 3月17日。
- 4) 伊東孝：『東京の橋-丸の内の部』、建築雑誌、pp. 190-193、1986年。
- 5) 小林一郎：『熊本46町政庁編纂』、pp. 746-745、1991年 9月。
- 6) 戸塚誠司・小林一郎：土木史研究第16号、pp. 62-63、1996年6月。
- 7) 熊本日々新聞・夕刊1991(祝 3)年 7月22日。(『熊日・熊機(復刊)のあかし』)
- 8) 石井清喜：『長六橋小史』(個人メモ)。
- 9) 熊本県歴史の道調査(熊本県観光情報部60号)一橋歩街道一pp. 11-15。
- 10) 『熊本県災異誌』、熊本地方気象台、PART1、2。
- 11) 熊本県議会：『熊本県議会史(第二巻)』、新報社、pp. 875-955。
- 12) 九州日々新聞・記事 1925(昭和14)年11月29日。
- 13) 熊本日々新聞社：『世相熊本 明治・大正編』、p. 212。
- 14) 熊本日々新聞社：『熊本朝報7 第(9)』、pp. 252-261、1981年。
- 15) 九州日々新聞・記事 1923(昭和12)年 7月24日。
- 15*) 九州日々新聞・記事 1923(昭和12)年 7月 8日。
- 16) 九州日々新聞・記事 1923(昭和12)年 7月11日。
- 17) 九州日々新聞・記事 1923(昭和12)年 8月22日。
- 18) 九州日々新聞・記事 1923(昭和12)年 8月23日。
- 19) 熊本県議会：『熊本県議会史(第三巻)』、新報社、p. 1265、1971年。
- 20) 九州日々新聞・記事 1927(昭和 2)年 5月25日。
- 21) 九州日々新聞・記事 1923(昭和12)年 7月 8日。
- 22) 九州新聞・記事 1927(昭和 2)年 3月12日。
- 23) 九州日々新聞・記事 1926(昭和15)年 9月30日。
- 24) 九州日々新聞・記事 1924(昭和13)年 7月 8日。
- 25) 九州日々新聞・記事 1927(昭和 2)年 3月13日。
- 26) 熊本縣土木課長 東森蔵：工事報告、1927(昭和 2)年 3月12日。
- 27) 九州日々新聞・記事 1927(昭和 2)年 3月12日。
- 28) 熊本県：『熊本県史(近代編第3)』、新報社、p. 360、1963年。
- 29) 増田淳事務所・工學士増田 淳、履歴書、土木学会蔵。
- 30) 田島二郎：美しい橋を保存しよう、橋梁と基礎 Vol. 25 No. 8、建設図書発行、pp. 162-163、1991年 8月。
- 31) 日本橋梁建設協会：『日本の橋-鉄の橋百年の歩み-』、朝倉書店発行、pp. 192-194、1984年 6月 11日。
- 32) 戸塚誠司：熊本県のアーチ橋の変遷と景観、KABSE講演会テキスト・九州における長大橋と景観、p. 50、1996年11月。
- 33) 物部長穂：タイトアーチについて、土木建築雑誌、シビル社、第 22巻 6号、p. 219。
- 34) 加藤誠平：『橋梁美学』、山海堂出版部、p. 47、1936年12月18日。
- 35) 熊本日々新聞・夕刊1991(祝 3)年 5月 11日 長六橋ものがたり
- 36) 戸塚誠司：本県における橋梁のあゆみ、全建くまもと第35号、熊本県建設技術協会、p. 29、1995年 1月20日。
- 37) 細井敏幸：『熊本市電60年』、個人発行、p. 69、1984年。
- 38) 建設省九州地方建設局熊本工務事務所：パンフレット「長六橋が新しく生まれ変わります」