

## 長良川の橋梁景観に関する歴史的視点からの検討

岐阜大学大学院 学生員 ○ 石田元章  
岐阜大学工学部 正会員 秋山孝正

### 1. はじめに

今日の橋梁は、戦後に「永久橋」の架替が推進されたこともあり、長期の供用を可能としている。しかしこのことは一方で、町並みや人々の生活様態変化に対応した橋梁意匠の創出を必要とする。このためには、地域における橋梁の歴史的役割を認識することが重要である。そこで本研究では、長良川の橋梁を対象とし、橋梁の歴史的変遷を整理するとともに、市民生活と橋梁の歴史的関連性についての分析を行う。これらの検討結果を体系的に整理して、今後の景観設計や橋梁デザインに活用することを最終的な目標とする。

### 2. 橋梁景観についての歴史的整理

ここでは長良川的主要橋梁を対象とし、架設の目的や背景、人々の橋梁に対する思想あるいはその変化を調査する。本稿では、岐阜市の観光や景観において特に重要な役割を担う長良橋を例として歴史的変遷を示す。

#### 2-1 長良橋の歴史

##### (1) 初代 [明七橋・明治7年(1874年)]

初代長良橋は、明治7年に明七橋として架けられ、民間会社管理の賃取橋であった。当時の明治政府は、主要橋梁の架替修繕は官費で行う方針をとっていたが、民間の賃取橋の架設も奨励していた<sup>2)</sup>。明治44年時点で日本の賃取橋は計275橋であった。写真-1に示した「岐阜市鳥瞰図」は、川崎千虎により明七橋架設年に描かれたものである。これにより、明七橋が船橋と木桁橋を繋いだ構造であることや、バルコニーが存在することなどが分かる。明治14年の統計によれば、当時長良川の橋梁は、同年架設の河渡橋と明七橋の木橋2橋のみであった<sup>3)</sup>。これは、明治維新前に大規模河川への架橋が禁止されていたことが大きな要因といえる。

##### (2) 最初の架け替え [明治17年(1884年)]

明治17年、県の計画で明七橋は木橋に架け替えられ長良橋となった。しかし竣功後に民間の長良橋梁社に払い下げられ、明治33年まで賃取橋として供用された。

##### (3) 二度目の架け替え [明治34年(1901年)]

長良橋梁社の賃取期限が満了した明治33年、同社の賃取延長申請を県は却下し、新たに官費での架け替えを決定した。この理由として県は、賃取期限満了の他、鵜飼観覧の皇族や外国人の来遊を見越した整備の必要性、

交通量の増大等を挙げている<sup>1)</sup>。また、当時県都にかかる全国唯一の賃取橋であったことから、体面上の問題もあった。この結果、明治34年、長良橋は写真-2に示す木製トラス橋に架け替えられ、県管理の無料橋となった。この架け替えは、営利目的から離れ、さらに観光への配慮押されるなど、長良橋の歴史上最大の転機であったといえる。

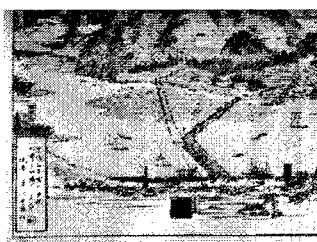


写真-1 岐阜市鳥瞰図 (明治7年) (左)  
写真-2 明治末年頃の3代目長良橋 (右)

##### (4) 三度目の架け替え [大正4年(1915年)]

この架け替えでの進展は、軌道の敷設である。明治44年に岐阜市で開業した路面電車(美濃電気軌道)は当時、運賃が高かったことから、開業時をピークに利用者は減少傾向にあり、代わりに川船を用いる者も多かった<sup>4)</sup>。長良橋の軌道敷設は、電鉄会社の戦略と、近代都市としての岐阜と周辺域の発展を期待する岐阜市の行政的視点から実現したものと考えられる。新橋の形式は、英国製鋼材使用のガードプラット型5連鋼トラス構造であり、当時の最新式と言われている(写真-3参照)。日本の鋼製道路橋の歴史としては、明治30年架設の永代橋(東京・プラットトラス橋)が最初である<sup>2)</sup>。

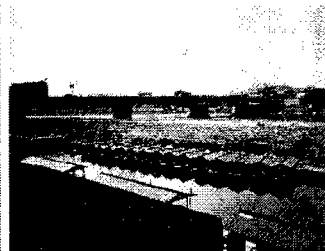
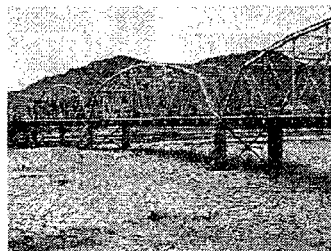


写真-3 大正4年架設の旧長良橋 (左)  
写真-4 現長良橋 (右)

##### (5) 現橋への架け替え [昭和32年(1957年)]

現橋は、旧橋の供用開始から39年後に架設された。その間の交通量増大や、橋梁自体の岐阜の文化

や産業への影響を考慮したものであった。この架橋では、旧橋と比較して橋高が3m弱高くなることが大きな問題となった。洪水への警戒と観光立地条件によるトラス橋から桁橋への変更によるものである。これによる悪影響を危惧した地元住民と県との間で、工事開始の昭和26年から供用開始までの六年に及ぶ論争、いわゆる「長良橋事件」が起こった。これは戦後の岐阜県最大の政争として知られている。完成した長良橋は、五径間連続鋼I桁橋であり、完成時の色彩は銀白色であった。

#### (6) 現長良橋の補修・修景

現長良橋の補修は、これまでに二度行われている。最初は昭和63年の「ぎふ中部未来博覧会」開催を控えて実施された。銀白色の桁色を水色に変更したほか、歩道舗装面に斜線のデザインを施した。さらに、この補修を期に軌道が取り払われた。2度目の補修は、平成7年に開始された。安全性の向上が主目的とされ、橋梁の全面的な見直しが行われた。その際、景観の見直しも積極的に行われた。地元有識者と景観の専門家による事前協議が行われ、その意見を基本に設計が行われた<sup>5)</sup>。桁色の灰色への変更、カラータイルによる橋面舗装、付属物のデザイン変更などが行われた。最初の補修は博覧会開催に伴ったものであり、橋梁景観としての検討が十分に吟味されなかったものと考えられる。2度目の補修において、最初の補修での修景箇所が総て変更されている。

#### 2-2 長良橋の歴史のまとめ

有料の船橋から始まった長良橋は、交通量の増大や軌道の敷設などの社会的要請により、4度の架け替えを経て現在に至っている。最大の転機は、県管理の無料橋に転じた2度目の掛け替えである。これにより、長良橋は、景観的にも庶民的にも岐阜の代表的な橋梁となったと考えられる。今日でも長良橋周辺は岐阜市随一の観光拠点であり、来訪者を意識するうえで、長良橋の存在も重要な意味を持つといえる。今後の長良橋の景観は、周囲の観光資源との調和が課題となるものと思われる。

### 3. 歴史的変遷から見た橋梁景観の分析

ここでは社会経済指標に示された数値変化と橋梁架設の関連を時系列的にまとめ、橋梁と市民生活の関わりを分析する。これにより、景観も含めた地域における橋梁の存在意義も認識できる。本論文では、前章と同様に長良橋を対象として分析を行う。ここでは図-1に、岐阜市の人口変化と長良橋の変遷との関連を分析した結果を示す。この分析は、過去の橋梁計画において、人口増減という基本的な都市変化がどの程度見込まれているかを知ることが目的としている。またこれらの関連性から将来の橋梁計画のあり方を検討する。

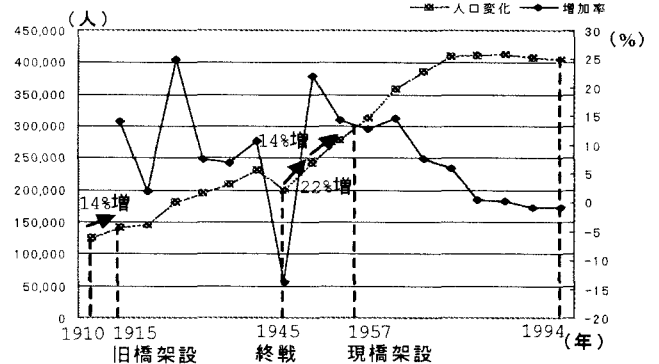


図-1 岐阜市の人口変化と橋梁架設の関連

具体的なデータは岐阜市史及び岐阜市統計書から、現岐阜市域人口として収集した。図-1より、旧橋および現橋の架設後ともに、順調な人口増加が認められる。つまり、これらの架設の背景には、将来の人口増がある程度見込まれていたと考えられる。しかしながら、近年の岐阜市の人口は減少傾向にあり、今後の大きな人口増は必ずしも見込まれる状況にはない。従って、今後の岐阜市の橋梁計画では、従来とは明らかに異なる思想が求められるといえる。

こうした人口変化と橋梁架設の関連性をさらに明確化するためにも、今後、土地利用変化や交通、観光等に関する指標と橋梁の関連性を調査する必要がある。また景観的側面における橋梁への市民の思想を把握するために、アンケート調査を行う。

#### 4. おわりに

本研究では、長良橋を例として、まず橋梁の歴史を整理し、技術的変遷と架替修繕の社会的背景を明確化した。また社会経済指標を用いた橋梁と市民生活の関心の分析として、人口変化と長良橋架橋の関連を時系列的に整理した。本稿での具体的記述は割愛したが、長良橋の他に、金華橋・忠節橋についても同様な検討を行っている。しかしながら、景観的側面での橋梁と利用者の歴史的関係をより明確化し、その成果を景観設計へ活用するためには課題も多い。このとき重要となる点を以下に示す。

- ①歴史的分析結果を体系的にまとめる。
- ②社会経済指標の収集と分析結果から、橋梁利用者と景観の関わりを明確にする。
- ③既存研究で示した景観評価手法<sup>6)</sup>と歴史性との関連性を明確にする。

#### 【参考文献】

- 1) 岐阜県土木部：岐阜県道路史、(財)岐阜県建設技術センター、1992
- 2) 財団法人日本橋梁建設協会：日本の橋(増訂版)、朝倉書店、1994
- 3) 岐阜県土木部道路建設課：長良川の橋、岐阜県、1995
- 4) 道下淳：古里ぎふの20世紀(記事)、岐阜新聞、1999.10.5
- 5) (財)岐阜県企画設計センター：長良橋懇話会長良橋景観検討委員会議事録、(財)岐阜県企画設計センター、1995
- 6) 石田元章、秋山孝正：設計要素に着目した橋梁景観についての検討、土木計画学研究・講演集No.21(2)、pp551~554、1998