

長六橋の歴史的評価について

熊本大学工学部 学生員 山本 清孝
 同上 正員 小林 一郎

1. はじめに

筆者らは旧長六橋(トラスドリブ・タイドアーチ橋で、我国では現存最古のもの)の保存問題に興味をもち、その歴史や設計者について調査を行っている。ここでは、戦国時代につくられた工事用の仮り橋から現在の3径間連続PC橋までの歴史を概観し、構造形式を変えながらも受け継がれた橋名の意味するものについて考察する。

2. 江戸・明治・大正時代の長六橋

1588年佐々成政に代って肥後北半分の領主となった加藤清正は、入国と同時に白川の改修や開拓地づくりの工事を行い、治水工事を一通り終らせると、古城の整備に取りかかった。1601年(慶長6年)に築城が開始され材料運搬のため、丈夫な土橋(図-1)が架けられた。ただし、これ以前にも無名の『大工橋』が架かっていた。橋名の起源は「慶長六年ヲ上下省略長六橋ト称ス」¹⁾、橋長は「長サ三十五間アリ」¹⁾(35間≒69m)とある。1857年に安政橋が架けられるまでは、白川には長六橋しか架設されておらず、ランドマーク的な意味を持ち、①生活用の橋、②城下南の守りの要衝、③薩摩方面への交通の起点等として、重要な役割を果たしてきた。多くの人に愛され、文章や歌、絵画等にも数多く登場している。

表-1は熊本県内における有史以来の大規模な水害記録と、長六橋に関する資料を照合したものである。再々洪水・豪雨が起り、橋が流失したことがわかる、さらに、文政11年の記録から本橋が流失すると、時を移さず仮り橋が架けられ、仮り橋が流失すると、また仮り橋がかけ架け替えられたこと等がわかる。また、表中の流失記録以外にも、架け替えは多く行われたようである。写真-1は、明治・大正期の長六橋(木橋)であるが、これも大正12年の豪雨によって流失した。このため同年の県議会で鉄橋で再建されることが可決された。

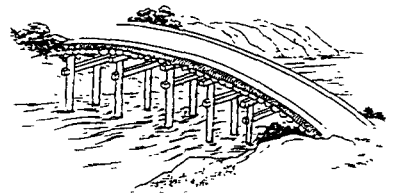


図-1 土橋(江戸時代)の形式²⁾

表-1 熊本県の水害記録・長六橋の流失記録

3. 昭和時代の長六橋

大正14年11月に起工式が行われ、1年3カ月の歳月を経て昭和2年2月旧長六橋(写真-2)が完成した。県内では昭和初期の道路橋はRC橋が主流であったが、設計当初から、歴代の「長六橋」の威厳を受け継ぎ、熊本を象徴する橋を考え、タイドアーチという画期的な構造形式が導入された。主として鉄橋は鉄道橋に用いられていた時代であり、道路橋として用いられるのは、熊本では始めてであった。当時の新聞²⁾には、開通時の賑わいぶりが報道されており、同年9月川尻電車も開通し、熊本市の都市機能も次第に充実していった。戦時中には、陸軍より、「アーチリブの供出」が命じられたが、主要な構造材であることが技術者より説明され、高

熊本県の水害記録 ¹⁾				長六橋の流出記録 ¹⁾
年号	月日	西暦	水害記事	特記事項
寛文 9	8/12	1669	暴風雨洪水	長六橋流失
延宝 4	6/-	1676	豪雨洪水	
元禄10	5/29~1	1697	暴風雨洪水	
正徳 2	6/-	1712	洪水	長六橋流失
宝暦 5	6/9	1755	暴風雨洪水	長六橋流失
安永 1	8/-	1772	長雨洪水	
天明 6	8/29	1786	洪水	長六橋流失
寛政 8	6/2	1796	洪水	
文政11	6/7	1828	豪雨洪水	水道及び長六橋流失
11	7/2	1828	暴風雨	
11	7/12	1828	雷雨	仮水道、仮長六橋流失
11	8/9	1828	暴風雨高潮	
安政 5	6/29	1858	暴風雨	白川各橋全部流失
明治18	6/17~19	1885	暴風雨洪水	
33	7/6~16	1900	豪雨高潮	白川各橋全部流失
大正 4	6/28~29	1915	暴風雨高潮	
12	7/4~5	1923	豪雨	長六橋流失
昭和25	10/14~15	1951	風雨高潮洪水	
28	6/25~28	1953	大雨洪水	長六橋、子橋流失せず
32	7/25~26	1957	大雨洪水	
37	7/1~6	1962	大雨洪水	
38	8/16~18	1963	大雨洪水	

欄等の装飾品のみが姿を消した。昭和28年6月26日「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10箇所の堤防からあふれてまたたく間に熊本市は一面泥海と化した」³⁾。このため、白川に架かる橋のほとんどは流失してしまった。この洪水にあっても旧長六橋は流されることはなく、水害の復旧作業に多大に貢献したという。ところが、長年市民にも親しまれてきた旧長六橋も年々進む老朽化と河川改修、道路線形の改良のため、新長六橋の開通とともに撤去、廃橋の予定であった。しかし、市民による熱烈な保存運動により、幸い昨春行われた四町合併の記念事業の一環として同橋は保存・再生されることになった。現存するタイドアーチ橋としては日本最古のものであるだけに、橋梁工学的にも保存に値する橋であろう。現在、再生の方法、場所、用途等に就いては熊本市の『再利用検討委員会』において検討が進められている。また、平成3年10月25日に同橋の解体式が行われ、現在着々と解体工事は進行している。



写真-1 明治・大正時代の長六橋
(富重清治氏提供)



写真-2 昭和初期の長六橋
(富重清治氏提供)

4. 平成時代の長六橋

平成3年4月23日新長六橋(写真-3)が一部開通した。旧橋との比較は表-2に示したとおりである。全面開通は今春3月の予定である。また、旧橋のイメージを残すために以下のような意匠設計⁴⁾に工夫がなされており、①親柱：旧長六橋の尖塔部、②高欄：旧長六橋のタイドアーチ部、③アルコープ：和風テラス、彫像、④歩石：熊本城馬見櫓の石垣、⑤中央分離帯：加藤清正の烏帽子等のデザインが取り入れられている。

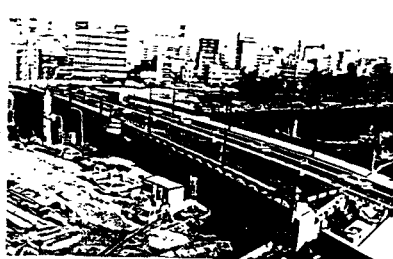


写真-3 平成時代の長六橋

5. あとがき

本報告では、約400年に渡る長六橋の歴史の概要をまとめた。戦前の日本の都市河川における橋梁の歴史は、洪水による流失と架け替えの連続であり、本橋もその例外ではない。本橋の特長のひとつは、江戸の大橋(本来は千住大橋)と同じく、城下に通じる唯一の地点であり、橋であると同時に市門の役割を担っていた点にある。このため、市民にもっとも愛された土木構造物であったといえる。旧長六橋は構造形式や細部に施された装飾からも、この点を意識し、強調した設計がなされたことがわかる。これに対して都市化が進み、多くの通過交通用の橋梁が架けられた現在、新長六橋が都市内の橋梁らしくスマートな形式を選定し、橋のランドマークとしての機能を強調していないのは一つの見識であろう。ただし、新橋では本橋の歴史的な意義を旧橋の「イメージの保存」という形で景観設計に取り入れているが、この評価は今後数十年の市民と本橋の関わりの中で決まって行くものと考えている。

表-2 旧長六橋・新長六橋の概要

○旧長六橋の概要	○新長六橋の概要
橋長：73.0m	橋長：123.2m
橋幅：20.0m	橋幅：22.0m
橋種：トラスドリブ・ タイドアーチ橋	橋種：3径間連続 PC桁橋
設計者：増田淳	

参考文献：1) 肥後国史、2) 九州日日新聞(昭和2年)、3) 熊本県災異誌、4) 『長六橋 開通』(建設省パンフレット)、5) 図録 古文書の基礎知識、柏書房、6) 熊本県の道調査-豊後街道-