

特集
大分
豊の国 地域社会の未来像

Special Features
OITA
Local Communities in Future in the Country of Affluence

石橋

ISHIBASHI

観光にどう生かせるか 大分の石橋

岡崎文雄

OKAZAKI Fumio

石橋研究家



1—石の国の贈り物

大分県は平野部が少なく山地の多い地形である。人々は傾斜地にも田畑を開かねばならなかったし、日常生活上険しい山道の通行や深い谷川を渡る苦難を余儀なくされた。「青の洞門」に挑んだ僧禅海の話は、菊池寛の小説『恩讐の彼方に』に描かれているが、当時の人々の苦勞を代弁しているようである。また、井路（農業用水路）の開削にあたって、不動妙王の力を借りて堅い岩山を砕き水路を通した江戸期の庄屋の苦難も伝えられてもいる。

険しい山、深い谷とともに生きた人々は参勤交代道路や年貢米搬送のための道路や橋を維持管理していくことに心勞が絶えなかったはずであり、特に洪水にも流されない橋の架設には最も頭を悩ましたことであろう。

反面、ほぼ県内全域が阿蘇熔結凝灰岩に覆われたと言える土地柄から、国宝の白杵石仏をはじめとする磨崖仏があり、国東塔と呼ばれる石造の宝塔や石造の仁王像など多数の石造物の宝庫である。人々はこれらの石造物により信仰上や精神的な面で石の恩恵にあずかってきたわけである。

石の国の恵みは精神面だけのものではない。日常生活上、石材はかつて民家の周辺で広く利用されたが何よりも各地の人々との交流・物資の運搬にはどうしても欠かせなかった橋の材料として活用された。小さな流れを渡る時は、やや長い石材を渡して桁石橋とし、川幅の広い場所や両岸が高い場所では短い石材でも横に積み上げてアーチ状の橋を容易に架設することができたのである。

県内一円にわたり、豊富な石材を利用して石橋が架けられており、石の国の贈り物は現在に至るまで生活上の恩恵をもたらしてくれたと言えそうである。

2—全国一の石橋数

石橋はアーチ橋と桁橋に大別できる。桁石橋には熊本県の祇園橋のように国の重要文化財に指定されたものもあるが、全国的に実数の把握はできていない。

一方、石造アーチ橋は北海道から沖縄県まで全国に1,800基余りが現存しており大部分が九州に集中している。九州では長崎眼鏡橋や熊本の通潤橋などは一般の人々にも広く知られているが、大分県の石橋はごく一部の人にしか知られていないのが実状であろう。

石造アーチ橋（石造拱橋・石拱橋）は太鼓橋・眼鏡橋と呼ばれることが多い。眼鏡橋と呼んだのは2連アーチの石橋の外観からの呼び名であろうが、大分県では独自の表現で車橋と呼ぶことも多い。井路といい車橋といい独自の言葉の文化がある。

代表的なものに国の重要文化財に指定されている虹澗橋（文政7年架設）や橋長116.0mで8連アーチの耶馬溪橋（大正12年架設）さらに水路橋では6連アーチの明正井路第一拱石橋（大正8年架設）などがあり現存数は488基、全国一の数である。なお、九州各県の現存数は正確には把握できないが、鹿児島県440基、熊本県340基ほどと推測、宮崎県は最近130基が確認された。

大分県では、この他に250基ほどの桁石橋がある。道路トンネルの数も沈み橋の数も全国一とも言われる。地形上の関係もあるし、開発を免れた過疎地の多いことを物語っていると言えよう。

多数の石橋が架設され現存する理由には、次のことがあげられる。

- (1) 橋に適した石材が豊富なこと
- (2) 架橋の技術を持った石工が多数いたこと
- (3) 明治中期に幹線道路に石造アーチ橋が採用され、次第に生活道路にも普及したこと
- (4) コンクリート橋に比べて工費が節約できたこと
- (5) 石橋の歴史的な価値や構造が認識され、保存の意識・機運が高まったこと

3—大分の橋の特徴

全国一の基数を誇る大分県の石造アーチ橋には次のような特徴がある。

- (1) 江戸期に架設されたものは少ない（推定を含め）：36基
- (2) 多連橋（2連以上の橋）が多い：50基
- (3) 水路橋が多い：66基
- (4) 橋名板を設置したものや要石に架設年などが刻んである：25基
- (5) 明治中期以降は在来型と新タイプの両方の橋が混在する
- (6) 国鉄線や軽便鉄道の駅に通じる道路に架設された橋がいくつかある

大分県の石造アーチ橋は個性が無いと言われることがある。大分では、江戸期から引き継がれた在来の工法による石橋と明治中期に導入された新しいタイプの石橋の二つのタイプの石橋がある。新しいタイプの橋が多いことからどれも画一的と思われるようである。

江戸期からの在来型の石橋の壁面は、野面石や割石を



■写真4—乱積みの壁面 岩戸橋（左）虹澗橋（右）



■写真5—布積みの壁面 出会橋（左）阿南橋（右）

乱積み（写真4）にしているが、明治中期以降はセメントを使用して厚さを揃えた切石を布積み（写真5）にしているのが外観上の大きな違いである。大分県の石橋が単調で個性が無いと言われるのも、布積みの石橋が多いことに起因する。

布積みの石橋は明治中期以降の架設に間違いはないが、県の北西部では昭和の橋でも乱積みのものがある。壁面の観察だけでは架設年を判断することはできない。例えば、棚田の中にある石橋や人家から離れた小川に架かる石橋は、布積みよりも乱積みの方が素朴で周辺の風景に馴染んでいるように見える。

水路橋と多連橋を他県と比較すると、正確ではないが水路橋は熊本県が5基、鹿児島県は1基、多連橋は鹿児島県が21基、熊本県は8基程度のようなようである。

4—多数の石橋が架けられた背景

大分県の交通事情は現在でも良いとは言えないし、道路網の整備も正直に言って立ち遅れている。明治10年代の記録を見ても、江戸期から明治にかけての道路は極めて劣悪であったことがうかがえる。街道・往還と呼ばれていた幹線道路でもようやく人の通行ができる峠道などがあ



■写真1—虹澗橋（こうかんきょう）
文政7年（1824）架設 豊後大野市・白杵市
野津町 大野川支流三重川 国指定重要文化財（平成11・12・1）
橋長31.0m 橋幅6.5m 単一アーチ

■写真2—耶馬溪橋（やばけいはし）
大正12年架設 中津市本耶馬溪町 山国川
県指定有形文化財
橋長116.0m 橋幅4.1m 8連アーチ

■写真3—明正井路第一拱石橋（めいせいいろ）
大正8年架設 竹田市 大野川支流緒方川
橋長78.0m 橋幅2.8m 6連アーチ



■写真6—赤松橋 明治30年架設 日出町 橋長47.0m 橋幅 5.9m 2連アーチ



■写真7—袖高欄と親柱

アーチ橋、中心橋樑はセントルつまり下地橋のことであるが、県が直轄で施工する初めての石橋だけに、県会では県当局に設計内容の説明や現地視察なども行った上で新式の架橋を承認したことが想像されるのである。

新しい工法による架橋はやや川幅のある場所ではアーチ橋を、小さな流れの場所には迫り出し式の石橋や合掌型の

石橋を採用して道路の近代化が計られている。

県が幹線道路で進めた石橋の架設にならって、幹線道路から外れた生活道路の橋にも、次第に永久橋としてアーチ橋が普及したことは間違いない。

大分では他県に比べて多連橋が多い。それはセメントを使用することで直立した橋脚を築き、壁石もほぼ垂直に積み上げて、在来型の工法で困難であった新しい石橋を実現している。ちなみに、JR線の鉄橋の橋脚も当初は煉瓦積みの設計であったものが、豊富な石材を安価に入手できることから、石積みの橋脚に変更して施工され現在でも供用されている。道路橋の施工技術は鉄道橋と共通のものであろう。

明治以降昭和の代まで、幹線道路を除いて生活道路の橋の架設費は殆どの場合地元負担であり、関係住民から寄付金を集め、県や郡から若干の補助金を受けて架設している。中には頼母子講（金銭の融通を目的とする相互扶助組織）で架橋費を賄った例もいくつかある。

大正期後半からコンクリート橋が架設されるようになるが、セメントは勿論鉄筋も高価で貴重品であった。各種資材が軍優先という時代背景もあって、容易に入手でき



■写真8—アーチ以外の石橋 合掌型の草深野石橋(左) せり持式の松株橋(右)

り、街道・往還とは名ばかりの道もあった。

明治20年代に幹線道路が国道や県道に認定・指定されたわけであるが、劣悪な道路事情には変わりがなく、これらの道路の改築が県にとって最大の課題であった。

県では明治20年代から30年代に、東京帝国大学を卒業した三名の技師を順次招いて技術指導に当たらせるとともに、県会に提案した道路改築案の説明などにも当たらせている。新しい知識を習得した技師の招聘は、明治政府の近代化政策・富国強兵政策とも関係するかも知れない。

当時の記録で残されたものはごく僅かであるが、道路の改築に当たり県が直轄で施工した区間や橋の記録がある。この直轄で施工した石橋の第一号が旧佐賀県道に架設した阿南橋で明治28年の架設である。阿南橋は布積みの壁面、親柱に橋名や架設年を刻み、アーチ中央の要石の上に橋名板を嵌め込んで新しいタイプの石橋に仕上げている。

明治30年架設の赤松橋は当時の国道35号線に架設された2連のアーチ橋である。県内の石橋の中で、皇居前の石橋に最も良く似た橋である。この橋の架設に関する県の資料はないが、請負人の残した記録によると、請負額は8,500円、工事の遅延により違約金を徴され、資材費の高騰で多額の出費を余儀なくされたという。この橋には橋脚に付け柱(角柱)を設け、橋名板を設置している他、親柱の外側には袖高欄を設置するなど重厚さを強調した石橋になっている。

5—セメントの出現と石橋

前述したとおり明治中期から工法の変化があるが、その大きな理由はセメントの出現である。県会に置かれていた阿南橋架設の際の県参事会の記録では「阿南拱橋架設ノ件」とか「阿南拱橋中心橋樑架設ノ件」などがある。拱橋は

る石材を使用して安上がりに橋を完成させることが出来る石橋が好まれたのである。

6—^{かんこうきょう} 埴工橋の記号

私の手元に昭和20年代から30年代に国土地理院(地理調査所)で発行された地形図が何枚かある。記号欄には鉄橋・木橋・埴工橋の記号がある。埴工の文字は国語辞典にも見当たらないが、埴工橋がどのようなものか興味を覚え、以前国土地理院に照会したところ「煉瓦造・コンクリート造・石造の橋である」との返事をいただいた。

木橋が珍しくなかった時代の地図を眺めていると現在ほど豊かでなかった当時の情景が思い出されるのである。

7—石橋のある風景を残したい

石橋には青い水の流れが良く似合う。水の流れはせせらぎでも良いし、川幅いっぱい流れていても良い。大きな石橋も良いが谷間の小川にひっそりと架かっているのも良い。個々の石橋だけでなく、石橋の架かる風景が楽しいのである。誰しもが心の安らぎを感じるはずである。



■写真9—神社の参道橋 潮龍橋(しおみはし) 豊後高田市香々地町 安政5年(1858)架設



■写真10—ダム湖に沈んだ石橋 田代橋 佐伯市宇目町 明治41年架設
■写真11—次第に変わる谷川の景観 竹田市萩町 上から 岩戸大橋 岩戸水路橋 岩戸橋 旧岩戸水路橋



■写真12—二つの石橋 豊後大野市清川町 轟橋(とどろはし) 昭和9年架設(手前) 出会橋(であいはし) 大正14年架設(奥)



■写真13—棚田の中の両合川橋 宇佐市院内町 国登録有形文化財 大正14年架設