

始良橋の高欄意匠にみる 昭和初期の地域橋梁デザイン思想

羽野 暁¹

¹正会員 工修 第一工業大学工学部自然環境工学科
(〒899-4395 鹿児島県霧島市国分中央1-10-2, E-mail: s-hano@daiichi-koudai.ac.jp)

地域に残る戦前期の近代化橋梁は特徴的な意匠を有しているものが多いが、無名性が強く歴史資料に基づくデザイン思想の解明が困難である。著名な橋梁デザイナーのみならず、地域の橋梁エンジニアにおける近代橋梁デザイン思想の解明に向けて、無名な地域橋梁を対象とした設計思想解明の手法の確立が望まれる。本稿では、昭和初期橋梁の高欄意匠に着目し、建設時の時代気分が設計者に与えた影響を考察することで地域橋梁のデザイン思想の解明を試みた。地域の舟運や郷土の象徴と地域橋梁の関係性を分析した結果、高欄意匠に場所性の暗喩表現があることを明らかにした。

キーワード: デザイン思想, 高欄意匠, 橋梁景観, デザイン史, 近代化遺産, コンクリート橋

1. はじめに

社会基盤施設のデザインにおいて、戦後長く続いた標準設計の多用から脱却しようとする試みが各所で進められている。橋梁デザインにおいても、画一的な設計からの脱却として地域性の表現が効果的と考えられているが、その手法は未だ確立されていない。本研究は、多様な造形表現が存在した戦前の橋梁を対象に、地域性の表現に着目して高欄の意匠設計思想を明らかにするものであり、現在の橋梁デザインに対して示唆を得ることを期待している。

戦前の著名橋である東京、横浜の復興橋梁群や大阪の中之島橋梁群は、周辺建築との調和を考慮したアーバン・デザイン思想を有していたことが報告されている^{1, 2)}。例えば、四谷見附橋（大正2年竣工）は高欄縦棧の鉾形状や房飾り等に赤坂離宮との装飾的類似性があったことや¹⁾、大阪中之島の淀屋橋・大江橋は大正13年に意匠設計が公募され大阪市庁舎との調和が図られたこと等、戦前の中央都市圏における橋梁デザインでは場所性が重要視されていたことが報告されているが、同時代の地域の無名橋における設計思想は十分に明らかにされていない。大正～昭和初期に建設された地域橋梁⁽¹⁾の高欄や親柱は、アール・デコ調に代表される意匠流行に沿い多様な開口形状や表面凹凸形状が連続する装飾性豊かな事例が多い³⁾。近代以降、高欄や親柱の意匠は橋梁側面の印象に大きな影響を与えることから重要視されたが、橋梁形式が単調になりやすい地域の無名橋において、高欄・親柱の意匠は橋梁デザインの重要な要素であ

ったと考えられる。公共構造物は設計者の匿名性が強く、特に本研究で対象とする無名な地域橋梁においては、設計者の言説やメモ、設計図書など設計思想を解明する歴史資料が乏しい。本研究は、地域橋梁の建設時における時代背景や社会情勢などの時代気分を整理し、設計者に与えた影響を考察することで地域橋梁の設計思想解明を試みるものである。

2. 始良橋の概要

本研究で対象とする始良橋は、鹿児島県始良市の別府川河口部に架かる昭和7(1932)年竣工の鉄筋コンクリート橋である（写真-1、図-1）。大正9年認定のいわゆる大正国道の橋梁で、当時の小倉市より分岐し鹿児島県庁に至る旧国道第三号の別府川渡河部に架かり、竣工時の橋名は別府川橋である。橋長は150m、有効幅員は5.68mであり、上部工は10径間の鉄筋コンクリートT桁四主



写真-1 現在の始良橋（2013年2月撮影）



図-1 始良橋の架橋位置^②



写真-2 竣工当時の始良橋正面写真 (一部赤字加筆)^③



写真-3 竣工当時の始良橋側面写真 (一部赤字加筆)^③

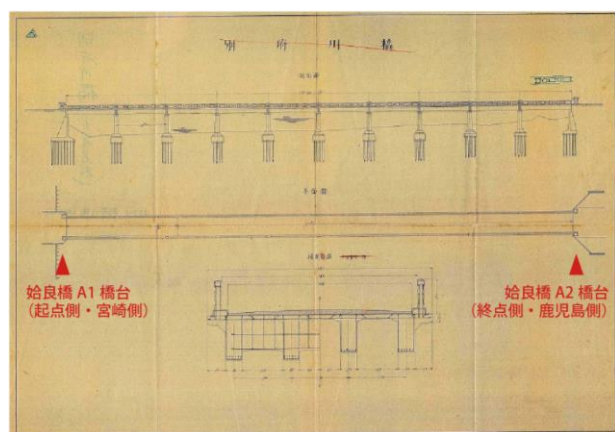


図-2 始良橋一般図 (一部赤字加筆)^③

桁構造である(写真-2, 写真-3, 図-2)^④。総工費は当時の価格で 65,695 円であり^⑤、橋長および有効幅員面積あたりの工費単価は地域橋梁として平均的である。上部工の支間長は 14.4m であり、昭和初期の国道・府県道における鉄筋コンクリートT桁標準設計案の最大支間長 11m より長い^{⑥⑦}。橋脚は中抜式鉄筋コンクリート構造であり、本邦道路橋輯覧に記述された構造型式表記では双鏡鉄筋混凝土構造である^⑤。橋脚の頂端部には、橋座の周囲を縁取るモールディングが施されモダンな印象を与えている。本稿で対象とする高欄の側面には丸に三ツ矢形状の特徴的な紋様が施されている。初代の始良橋は明治 23 年に架橋され、木橋の橋面を三和土等で舗装した土橋であった^⑧。昭和 7 年、昭和恐慌を受けて大きな打撃を被った国内の農村救済を目的として、高橋是清の主導により時局匡救事業が開始され全国で多くの大規模公共土木事業が実施された。鉄筋コンクリート造である 2 代目の現在の始良橋の建設は、農村救済事業であったと考えられている^⑨。

3. 始良橋の高欄紋様

大正～昭和初期に建設された橋梁の高欄には、アール・デコ調など当時の意匠流行や設計思潮に沿った造形が施されており、表面の凹凸や開口形状で表現された幾何学模様が繰り返して用いられる特徴がある。始良橋の高欄は、鉄筋コンクリート造の閉塞高欄であるが、表面の凹凸により丸に三ツ矢形状の紋様が表現されている。橋脚位置には高欄より断面が厚い中柱を設置してアクセントが付けられており、中柱間の高欄に丸に三ツ矢形状の紋様が 5 つ施されている(写真-4, 図-3)。この丸に三ツ矢形状の紋様は、近代以降、漢字の「山」の字を図



写真-4 始良橋の高欄紋様



郡山市
昭和 5(1930) 年



山形市
大正 1(1912) 年

図-6 近代の自治体紋章の例（山の字図案型）



図-7 陸軍陸地測量部の明治 35 年測量地形図¹⁴⁾（中央上に五老峰と記載）

紋様と類似している。大正 1(1912)年に制定された山形市の市章は、周縁に漢字の「形」を図案化して配置し、中央に郡山市と同様の「山」の字図案を配置している。戦前において、この「山」の字図案は自治体紋章に限らず使用されている。例えば、戦前より公共事業において多くの建設実績がある株式会社大林組の旧社章は郡山市の市章と同様に「山」の字を円形に図案化したものである。大林組八十年史によると、この旧社章は明治 25(1892)年に創業者の大林芳五郎によって定められ、大林家の本家である林家の屋号「大和屋」の「ヤマ」の音に「山」の字を当て、大林家の家紋である「丸に土佐柏」の図式に基づいて図案化したものであり、同社が建設業界に泰山の如く重く、ゆるぐことのない地位を築くべしとする創業者の祈りと気魄を込めて「山」の字を用いている¹¹⁾。

以上のように、丸に三ツ矢形状の始良橋の高欄紋様は明治～昭和初期に「山」の字を図案化して制作されたマークと類似した図案である。始良橋が建設された昭和初期において、橋梁設計者がこの「山」の字図案を目にする機会は十分にあると推察できることから、始良橋の高欄紋様は「山」の字を図案化したものであると考えられる。始良橋の高欄は、この「山の字紋様」を 1 径間に 5 箇所設置することにより、五つの山の字を並べている。始良橋が架かる別府川の河口部左岸には、「五老峰」と呼ばれ古くから地域に親しまれている五つの連峰がある

¹²⁾ 始良橋と五老峰の位置関係を前章の図-1、写真-2、写真-3 に示す。現在は通称として五老峰と呼称されているが、江戸後期に薩摩藩が編纂した三国名勝図会には同地域が五老峯（原文ママ）として、「五峯連なり秀でた峰が古昔より五老峯と呼ばれていた」と記述されており¹³⁾、明治 35 年測量の陸軍陸地測量部地形図（図-7）には同地域が五老峯（記載ママ）と明記されている¹⁴⁾。このことから、昭和 7 年の始良橋建設以前より五老峰という呼称は定着していたと考えられる。五老峰は南より湯湾嶺、中嶺、烏帽子嶺、猫ヶ嶺が連なる標高 189m の連峰であるが¹²⁾、始良橋は、この五老峰に対して山アテとなる線形で整備されている。始良橋と五老峰の位置関係から、山の字紋様を 1 径間に五つ並べた高欄紋様は、橋梁の背後に連なる五老峰を表現したものであらうと考えられる。先述の通り、戦前の自治体紋章デザインにおいて、繰り返して配置した文字の個数をもとに自治体名称を想起させる手法が一般的に用いられていたことから、山の字紋様を五つ並べて五老峰を想起させる意図があったことが推察できる。次章 4 章および 5 章において、始良地域における五老峰の象徴性について述べる。

4. 別府川と錦江湾の舟運

近代は河川舟運の最盛期といえるが、始良橋が架かる別府川は戦前期において地域の物流の中心として賑わった。大正～昭和初期には、二百石積み川船の帆船である納屋町船（写真-5）が別府川を往来した。納屋町船は、

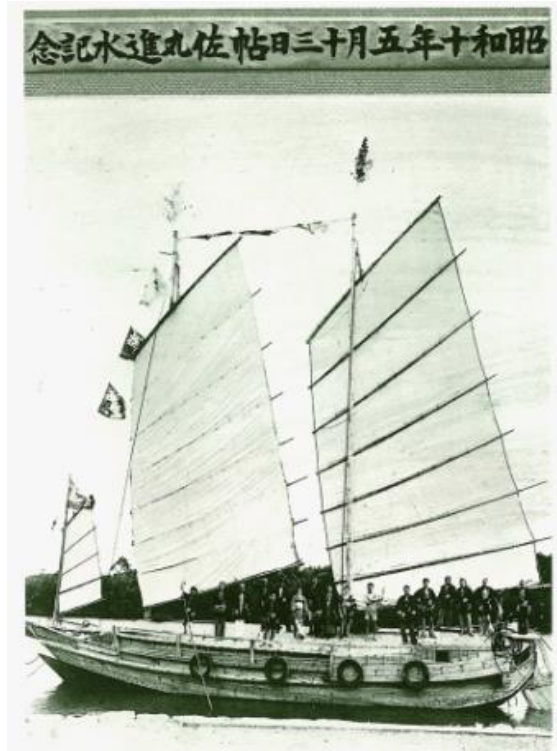


写真-5 別府川で就航していた納屋町船「帖佐丸」¹⁵⁾

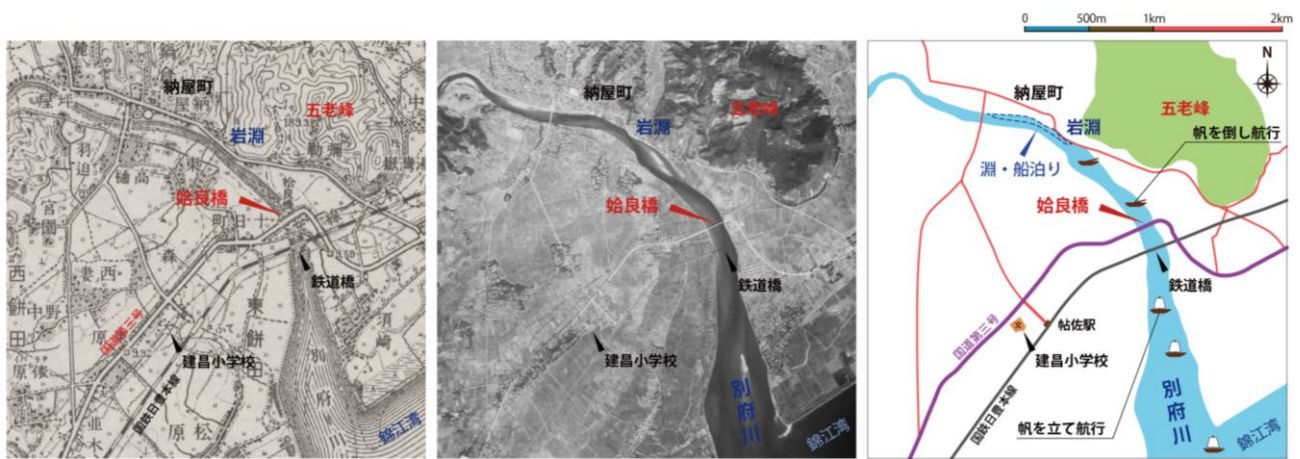


図-8 昭和初期の始良橋及び別府川の周辺状況（左：陸地測量部地形図(S10年)、中：航空写真(S23年)に加筆）

帆柱を三本有し米俵 500 俵を積載可能な木造船であった。別府川下流域の帖佐（現在の始良市）では、「帖佐で名所は米山薬師 前は白帆の走り船」と里謡に歌われるなど、納屋町船を中心に河川舟運が賑わった⁹¹⁵。

昭和 3 年から昭和 10 年頃まで納屋町船の乗員であった川辺清蔵氏（大正 2 年生）によると、納屋町船は主に帖佐と鹿児島市を結んだ航路を往来し、さらに錦江湾を南下して古江や指宿まで往来したこともあるようである¹⁶。別府川の納屋町には屋根付きの荷物集積所があり、また、岩淵の辺りには納屋町船の船泊があった。納屋町船は潮が満ちるのを待ち岩淵から出港し、別府川河口の国鉄日豊本線の鉄道橋の下を抜けてから倒していた帆柱を立て帆を張り航行したことから¹⁶、岩淵を出港した後、始良橋の下も同様に帆柱を倒したまま通過していたものと考えられる。始良橋周辺の地形図（昭和 10 年部分修正測量、陸地測量部）¹⁷と航空写真（昭和 23 年撮影、米軍）¹⁸をもとに各施設の位置関係を図-8 に示す。舟運の障害となる河川構造物は始良橋と鉄道橋であり、往来する納屋町船は両橋通過時に帆を倒す必要があったことが分かる。

納屋町船を三艘所有し回船業を営んでいた川辺ユキ氏（明治 41 年生）によると、納屋町船は竹、かます、穀物、材木等を鹿児島に運び、帰りの便で砂糖、肥料、素麺等を運んだようである¹⁶。川辺氏が所有した三艘のうち最も新しい一艘「帖佐丸三号」は、納屋町の別府川川岸で舟大工により造られ、昭和 10 年 5 月 13 日に進水式が行われた。進水式では船頭衆は法被を着て、船には船玉様を祭ったと川辺氏は述べているが、進水式の日付からも文献 15 の写真-5 はおそらく帖佐丸三号の進水式にて撮影されたものと考えられる。帆柱には祝い旗が張られ幟が立てられている。川辺氏は、納屋町では正月に船祝を行い、太鼓・三味線で祝ったとも述べており、始良橋が建設された昭和初期において、別府川には豊かな舟運の風習があったことが分かる。

別府川物語¹⁹では、納屋町船が白い帆を上げて別府川を上下する様子は、遠くから見ると陸地を白帆が走っているような異観であったと記述されており、別府川における納屋町船の往来が、当時の地域の印象的な風景であったことが推察できる。図-8 に示す地形図と航空写真によると当時の別府川周辺の土地利用は主に田畑であることから、別府川を上下する納屋町船の白帆は認識され易かったものと考えられる。納屋町の船祝に参加した著者が同文献¹⁹において、納屋町船は大正初期まで 19 隻が営業し繁栄を極めたが、貨物自動車の出現に伴い昭和 19 年に最後の納屋町船が営業を終え、名物別府川の白帆の映が消えてしまったと述べていることから、納屋町船は別府川の象徴的存在であったことが窺える。毎年旧正月の頃には、桜島から大根を積んだ船が別府川の岩淵まで往来し、薬と大根の物々交換が行われるなど、岩淵は別府川における錦江湾舟運の船着き場でもあった。また、別府川の沿川は石灰製造窯や煉瓦工場、セメント瓦工場が営業し賑わったようである¹⁹。始良橋は、このように別府川の舟運が賑わう時期に建設された。

5. 始良地域における五老峰の市民価値

本章では、始良地域の古老を対象に五老峰に関するヒアリング調査を実施し、始良地域における五老峰の市民価値を明らかにした。

(1) 錦江湾舟運における五老峰の山当て利用

加治木風土記²⁰には、錦江湾の舟運と五老峰に関して、「往時桜島から大根を舟に積んで加治木に薬と交換に来ていたが、舟は五老峰を目標にして進めて来た」と記述されている。加治木史談会会長であり、昭和初期に錦江湾で漁師をしていた郷土史家・松田繁美氏へのヒアリング（表-1、写真-6）によると、桜島の白浜港から加治木港へ向かう際は、確かに五老峰を目当てに舟を進め

ていたようである（図-9）．さらに、鹿児島港から加治木港に向かう航路では、大崎ヶ鼻の先から五老峰が見える位置を進み、水深が浅く座礁事故が多い大崎ヶ鼻を回る際には大崎ヶ鼻から 50m ほど離れて五老峰が見える位置を通過し、水深が確保できる最短経路を航行していたようである（図-10）．これらは、錦江湾の舟運において五老峰が山当てに使用されていたことを示している．同氏によると、大正～昭和初期に別府川を往来した先述の納屋町船も同様に、五老峰を山当てにして別府川に進入していたという．五老峰は5つの峰が連なる特異な山容を有していることに加え、背後の山々から離れ錦江湾沿いにそびえるため、船上から見ると山体が背後の地形

表-1 五老峰の山当てに関する地域古老ヒアリング概要

対象者	属性	生年	実施日時
松田繁美氏	加治木史談会会長 郷土史家	1925 大 14	2017.1.18 14:00～17:00
有馬昭人氏	町歩き歴史ガイド 戦争語り部	1936 昭 11	2017.1.18 14:00～17:00



写真-6 五老峰の山当てに関する地域古老ヒアリング状況



図-9 桜島白浜港～加治木港航路の五老峰山当て概要
(松田氏ヒアリングをもとに作成)

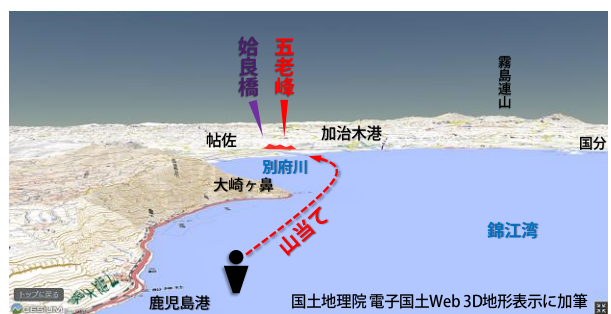


図-10 鹿児島港～加治木港航路の五老峰山当て概要
(松田氏ヒアリングをもとに作成)

表-2 五老峰山当ての見え検証視点位置の座標

視点位置	緯度	経度
①白浜港	31度37分44秒	130度39分54秒
②鹿児島港先	31度37分45秒	130度36分42秒
③大崎ヶ鼻手前	31度39分08秒	130度37分09秒
④別府川進入口	31度42分35秒	130度38分38秒
⑤始良橋下流側	31度43分42秒	130度38分30秒



図-11 五老峰山当ての見え検証視点位置



図-12 各視点からの五老峰山当ての見え

よりも色濃く見える特徴がある。このため、海上から山体を識別し易く、錦江湾の舟運業や漁業従事者など海上を生業とする人々において山当ての対象となったことが推察できる。

国土地理院数値地図の標高データをもとに立体地形を表示できる汎用ソフト「カシミール 3D」を用いて、5箇所の船上視点①～⑤を設定し五老峰の山当て状況を確認した。表-2 に各視点の位置座標を、図-11 に各視点の位置図を示す。喫水線から目線までの高さを考慮して、船上の視点高さを標高 4m と設定し、視線目標は五老峰位置（緯度 31 度 44 分 21 秒，経度 130 度 38 分 33 秒）とした。図-12 に各視点からのカシミール 3D 地形表示結果を示す。五老峰山当て視点位置①～⑤において船上から五老峰の山体を確認でき、また、視点位置②，③における船上からの大崎ヶ鼻と五老峰の見えは、松田氏ヒアリング内容と符合した。

海軍水路部が作成し明治 32 年に発行された第二十六号海図「鹿児島海湾」²¹⁾には、五老峰が沿岸地形のひとつとして描かれている。図-13 に一部抜粋を示す。海図は沿岸地形や海上からの目標物が詳細に記載された海の地図であり、明治初期における海図の山容表現は、等高線式よりも山の尾根線を強調して立体観に富んだ起伏を描写するケバ式表現が多用されていた²²⁾。明治 32 年に発行された上述の鹿児島海湾海図における沿岸地形の山容表現はケバ式ではないが、等高線の太さを変えた直照式で描かれており、立体観に富んだ表現となっている。同時期の明治 35 年に測量された先述の陸軍陸地測量部地形図¹⁴⁾では、五老峰は均等な太さの等高線により正確な地形として表現されているが（図-7），鹿児島海湾海図では海上から認識できる 3 つの峰のみ表現されていることから、海図作成において五老峰が「海上からの目標となる沿岸地形」として認識されていたであろうことが窺える（図-14 拡大・抜粋）。

本章の郷土資料調査，地域古老ヒアリング調査及びカシミール 3D を用いた検証の結果，戦前の錦江湾及び別府川の舟運における五老峰の山当て利用が確認できた。始良橋が建設された昭和初期において，別府川や錦江湾の舟運は十分に活発であり²³⁾（図-15），日常的な山当て対象である五老峰の地域における社会的認知度は高いものであったと推察できる。

(2) 加治木における五老峰の象徴性

始良橋が建設された昭和初期は，別府川の右岸は帖佐村，左岸は加治木町であった。加治木町は，島津義弘が領主となった以後，明治初年まで加治木島津家屋形が置かれ，明治 30 年には同屋形跡に始良郡役所が置かれるなど始良地方の政治の中心であった。また，明治 39 年

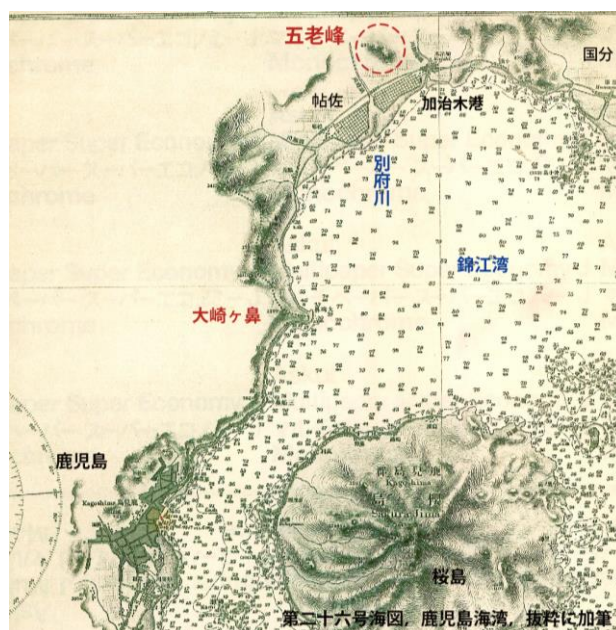


図-13 第二十六号海図「鹿児島海湾」（提供：第十管区海上保安部海洋情報部）抜粋、加筆

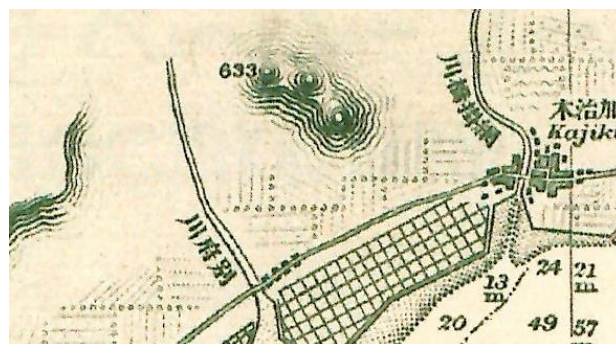


図-14 第二十六号海図「鹿児島海湾」の五老峰山容表現



図-15 昭和初期の錦江湾の記憶風景（有馬氏作画）⁽⁴⁾



写真-7 五老峰の象徴性に関する地域古老ヒアリング状況

表-3 五老峰の象徴性に関する地域古老ヒアリング概要

対象者	属性	生年	実施日時
安満良明氏	性応寺前住職	1947 昭22	2017.1.11 1400～1530

に鹿児島新聞社支局、大正7年に鹿児島銀行支店が開設されるなど、同地方の中心的商業地としても栄えた¹²⁴⁾。

始良橋が架かる旧国道第三号に面して、加治木の中心部に明治初期に建立された加治木性応寺がある(図-1)。昭和4年に与謝野鉄幹・晶子夫妻がこの加治木性応寺を訪れ、与謝野晶子が「加治木なる五つの峰の波型の女めくこそあわれなりけり」²⁵⁾と五老峰を詠んだ歌を残している。与謝野鉄幹は、明治14年、9歳時に父とともに現在の性応寺である加治木町西本願寺説教所に転居して、1年余り加治木で生活している。その47年後の昭和4年、改造社社長で鹿児島出身の山本実彦が、霧島の国立公園招致運動の一環として、当時すでに「明星」や「みだれ髪」の刊行を経て全国的な知名度を得ていた与謝野鉄幹・晶子夫妻を霧島の宣伝のため鹿児島に招いた。この際、夫妻は鉄幹のゆかりの地である加治木の性応寺を訪れ、晶子が上記の五老峰の歌を詠んでいる^{20,26,27)}。与謝野鉄幹・晶子夫妻は、この鹿児島訪問において昭和4年7月22日から8月5日にかけて約二週間鹿児島に滞在し県内の景勝地を歴訪しているが、鹿児島新聞社は7月23日、27日、28日、8月2日、5日と同夫妻の動向を記事に掲載しており注目度の高さが窺える²⁸⁻³⁰⁾。8月5日付け同新聞記事³⁰⁾には、与謝野鉄幹が8月4日に思い出の地である加治木性応寺を訪問した旨が記載されている(図-16右下)。



図-16 与謝野鉄幹・晶子夫妻の鹿児島来訪記事(左、右上:昭和4年7月23日付け鹿児島新聞記事²⁸⁾、右下:昭和4年8月5日付け鹿児島新聞記事³⁰⁾)

ヒアリングを実施した性応寺前住職の安満良明氏(写真-7、表-3)の父・安満了智は、幼少時に性応寺にて上記鉄幹・晶子夫妻の訪問を受けている。安満良明氏への

ヒアリングによると、与謝野鉄幹・晶子夫妻の性応寺滞在はわずか数時間で、境内にて住職等に五老峰を紹介されて歌に詠んだようであることから、当時の加治木の市民にとって、五老峰が地域の象徴的な存在であったことが推察できる。五老峰のうち、錦江湾に面した湯湾嶽は昭和23年より採石が進められている。現在は山形を変えるまでに至っているが(写真-8)、昭和58年発行の加治木風土記²⁰⁾は、砕石事業により湯湾嶽の山形が変わり、赤茶けた岩肌が露出して著しく景観を損ねており、ふるさとの山河をこよなく愛している数多くの者たちを嘆かせていると記述している。先述の郷土史家・松田氏はヒアリングにて、砕石事業が開始された昭和戦後において加治木住民に同事業を嘆く声があったと述べており、加治木における五老峰の象徴性が窺える。



写真-8 現在の五老峰(上:湯湾嶽の砕石状況、下:別府川下流から見た五老峰、右端の峰が湯湾嶽である。ともに2017.1撮影)

6. 始良橋における場所性の表現

帝都復興橋梁事業では、隅田川水系の各河川において、隅田川に注ぐ河口に最も近い場所に架かる橋、いわゆる各河川の第一橋梁には、遠くからでも認識できるよう下路式のアーチ橋やトラス橋が架けられた。さらに、第一橋梁の意匠をひとつひとつ変えることで、支川に進入する船が目的とする河川を認識し易いよう工夫されていた。つまり、河口の橋は舟運交通の目印となるサイン性を備えるとともに、「河川の門」として認識されていたと考えられている^{1,34)}。始良橋は、別府川の河口に位置しているが、錦江湾と別府川の戦前の舟運は4章および5章で述べた通り盛況であることから、設計者が始良橋に

「河川の門」としての役割を期待した可能性は排除できない。橋梁を河川の門と捉えた場合、船上の視点から正面となる橋梁側面の意匠は、やはり舟運交通を意識したものになるであろう。別府川に進入する船から始良橋と五老峰は一体となって見える（図-12、写真-8）ことから、始良橋が設計された戦前期に山の字を表現した図案として一般的であった紋様を始良橋の高欄側面に施した意図は、始良橋を河川の門と捉え、山当て対象であった五老峰との一体性を図ったと考えることができる。

始良橋は、五老峰に山当てとなるような線形で架橋されている。これは既に開通していた下流側の鉄道橋と並行に架けるための線形と推察できるが、この線形により始良橋の終点（A2 橋台）側に始良橋と五老峰を一体に見ることができる視点場をつくり出している。昭和 25 年に建昌小学校の卒業記念として始良橋の袂で撮影された写真¹⁵は、終点（A2 橋台）側から始良橋と五老峰を背景に撮影されており（写真-9）、五老峰と始良橋を一体に地域の象徴として捉えていたことが窺える。始良橋正面を撮影した竣工写真（写真-2）においても、起点である A1 橋台側ではなく終点の A2 橋台側から撮影されており、始良橋の背景に五老峰を写す意図があったと捉えることができる。

大正～昭和初期は鉄道の普及と国内旅行の活発化に伴い、郷土概念が醸成された時代でもある。本稿で述べた与謝野夫妻の鉄道による鹿児島訪問旅行も時代の流行を受けたものであろう。始良橋の設計者が、時代の先端であった鉄道旅行に着目し、並行する鉄道橋から眺める車窓風景の中に始良橋と郷土の象徴である五老峰を一体として見せたいと考えた可能性も十分あると言えよう。大正～昭和初期という時代は、地域においても自由な発想が芽生え、デザインが日常に浸透し、郷土を誇る社会気分を有していた。始良橋のデザインはそのような時代気分を十分に受けた所産であるといえる。



写真-9 建昌小学校の卒業記念写真（始良橋の袂にて、五老峰を背景に撮影されている。昭和 25 年撮影）

7. 結語

本稿では、大正～昭和初期における地域橋梁デザインの思想解明に向けて、昭和 7 年に竣工した始良橋を対象に橋梁高欄意匠における場所性の表現思想を明らかにした。設計者の匿名性が強い公共構造物において、史料に乏しい地域橋梁の設計思想を解明する研究手法は未だ確立されていないが、本研究は地域橋梁が建設された時代における地域の交通状況や郷土の象徴的对象と地域橋梁の関係性を分析することで、設計者のデザイン思想の考察を試みた。結果として、本研究で得た考察を以下に記述する。

- ① 始良橋の高欄紋様は、戦前に「山」の字を図案化して多用された自治体紋章や社章と類似した形状であり、かつ、これらを設計者が目にする機会には十分にあることから、始良橋の高欄紋様は「山」の字を表現したマークであると考えられる。
- ② 始良橋が建設された戦前期において、始良橋が架かる別府川および錦江湾の舟運は盛況であり、地域の物流・交通において舟運の存在感は十分にあった。これらの舟運を考慮して、別府川河口に架かる始良橋に河川の門としての機能を期待する設計思想があったと推察できる。
- ③ 別府川河口に位置し特徴的な山容を有する五老峰は、別府川と錦江湾を往来した納屋町船等舟運の山当て対象となっており、戦前期の舟運において五老峰は始良地域を想起させる存在であった。
- ④ 戦前期の始良地方の政治・経済の中心地であった別府川右岸の加治木において、五老峰は地域の象徴的な存在であった。歌人・与謝野晶子が昭和 4 年に鹿児島を訪れた際に五老峰を歌に詠むなど、戦前期において五老峰は地域の誇りであった。
- ⑤ 昭和初期に建設された地域橋梁である始良橋の高欄意匠には、住民や舟運にとって地域の象徴である五老峰を表現する思想があったと考えられる。

謝辞

本研究において、安満氏、松田氏、有馬氏に貴重な証言をいただきました。記して謝意を表します。

補注

- (1) 中央都市圏の著名橋と対比して、設計者が不明である地方の無名橋を、本稿では地域橋梁と呼称する。

- (2) 始良橋が建設された昭和初期は、別府川の右岸は帖佐村、左岸は加治木町であった。その後合併を経て、2010年より始良市となっている。
- (3) 本邦道路橋輯覧作成に際し内務省土木試験所が収集した道路橋の図面、写真を建設省土木研究所が取り纏めた橋梁ライブラリーに収蔵されている始良橋の図面、写真である。竣工当時の写真に写る親柱は現存していないが、親柱の橋名板には別府川橋と記述されている。高欄紋様は竣工当時より現在の丸に三ツ矢形状であることが分かる。
- (4) 昭和初期から戦後間もない頃までは、日豊本線の鹿児島～加治木間にて、蒸気機関車の窓から錦江湾を往来する帆船の風景を日常的に見ることが出来たと有馬氏は述べている。

参考文献

- 1) 伊東孝：東京の橋・水辺の都市景観，1986.9.
- 2) 佐々木葉：戦前的大阪市内橋梁の景観設計思想に関する研究，土木史研究第11号，pp.25-36，1991.6.
- 3) 拙稿：大正～昭和初期の地域橋梁における親柱・高欄デザインサーベイ，景観・デザイン研究講演集第10号，pp.163-172，2014.12.
- 4) 建設省土木研究所：橋梁ライブラリー，1953.1.
- 5) 内務省土木試験所：本邦道路橋輯覧 第三輯，p.126，1935.11.
- 6) 内務省土木試験所，大野博：国道鉄筋混凝土丁桁橋標準設計案，1931.
国道を対象にした鉄筋コンクリートT桁の標準設計を確定するにあたり最適の設計案を作成したものであり，掲載されている標準設計案の最大支間長は11.0mである。
- 7) 内務省土木試験所，大野博：府県道鉄筋コンクリート丁桁橋標準設計案，1933.
府県道を対象にした鉄筋コンクリートT桁の標準設計を確定するにあたり最適の設計案を作成したものであり，掲載されている標準設計案の最大支間長は11.0mである。
- 8) 鹿児島県教育委員会：鹿児島県の近代化遺産―鹿児島県近代化遺産総合調査報告書―，2004.
- 9) 始良町郷土史編纂委員会：始良町郷土史，1968.12.
- 10) 柳橋達郎：明治・大正・昭和期における日本の自治体紋章の造形とその変遷，デザイン学研究，vol.63，No.5，pp.91-100，2017.
- 11) 株式会社大林組：大林組八十年史電子版，<https://www.obayashi.co.jp/chronicle/80yrs/t6c4.html>，2017.5閲覧。
- 12) 加治木郷土誌編纂委員会：加治木郷土誌，1987.3.
- 13) 五代秀堯，橋口兼柄：三国名勝図会 60巻. 13(巻之37-39) 5頁，1905.
- 14) 始良市：始良市誌別巻1資料編，陸地測量部，明治35年測量二万分一地形図，2016.3.
- 15) 始良町歴史民俗資料館：写真に見る始良町の今昔，1992.3.
- 16) 川寄兼孝：始良町内の「浦」関係史料と「納屋町船」についての聞き書き，1999.5.
- 17) 日本陸軍参謀本部陸地測量部：明治35年測量，昭和7年修正測量，昭和10年部分修正測量五万分一地形図，米スタンフォード大学公開スキャニング画像，
<http://stanford.maps.arcgis.com/apps/SimpleViewer/index.html?appid=733446cc5a314dd85c59ecc10321b41>，2017.5閲覧。
- 18) 国土地理院：地図・空中写真閲覧サービス，米軍撮影航空写真，昭和23年撮影，
<http://maps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1>，2017.5閲覧。
- 19) 始良町文化財保護委員会：別府川物語，1967.3.
- 20) 加治木町老人クラブ連合会：加治木風土記，1983.2.
- 21) 日本海軍水路局：第二十六号海図，鹿児島海湾，1899.1.
- 22) 今井健三：明治初期海図の製図法について-西洋地図学との出会いとその導入をめぐる-，東京大学史料編纂所研究紀要第24号，pp.261-273，2014.3.
- 23) 始良市歴史民俗資料館：錦江湾の海上交通，2010.10.
- 24) 川寄兼孝，下鶴弘ほか：目で見える国分・始良の100年，2004.7.
- 25) 與謝野寛，與謝野晶子：霧嶋の歌，1929.12.
- 26) 安満了智：性心寺史，1979.11.
- 27) 加治木町与謝野夫妻歌碑建設実行委員会：与謝野鉄幹・晶子と加治木，1982.4.
- 28) 鹿児島新聞社：7月23日記事，見出し「思出はいとど遙く 懐かしき薩摩へ 四十七年振りといふに 與謝野寛氏夫妻入鹿」，1929.7.
與謝野寛氏晶子女史夫妻は三州社長石塚月亭氏と共に廿二日午後六時五十分鹿児島駅着急行列車で着鹿。多数文芸愛好家の出迎へを受けて山下町薩摩屋別荘に入った(略)
- 29) 前掲28)：7月27日記事，見出し「来て見てこの勝れた霧島の風光に参つた 毎年とはゆくまいが一、二，三年隔きには来いもの一 與謝野氏夫妻寛談」，1929.7.
- 30) 前掲28)：7月28日記事，見出し「霧島山にて 與謝野寛晶子」，1929.7.
- 31) 前掲28)：8月2日記事，見出し「與謝野寛氏夫妻 指宿の勝を探る 露天の砂蒸を珍らしみ裸足で波打際を逍遙す」，1929.8.
- 32) 前掲28)：8月5日記事，見出し「與謝野寛氏 加治木を訪問 思ひ出深きタブの記念樹に四十七年の昔を偲ぶ」，1929.8.
来鹿中の歌人與謝野寛氏は四日午前八時半先考禮藏氏の最も因縁深い加治木性應寺を訪問した而して四十七年前の思ひ出話を灌漑深げに左の如く語る(略)
- 33) 前掲28)：8月5日記事，見出し「與謝野氏 本日鹿児島を立つ」，1929.8.
霧島の大自然を歌に詠じて天下に紹介すべく来鹿中の與謝野氏夫妻は愈々五日午前十時五十分鹿児島駅発の急行で山本改造社長と共に帰京することになった(略)
- 34) 伊東孝：水の都，橋の都 モダニズム東京・大阪の橋梁写真集，1994.6.