

田村 卓夫 著 (元「大分の石橋を研究する会」代表)

大分の石橋物語

その3 阿南二橋 (あなんにきょう) 物語

初めて石橋の調査
オダニの車橋
ヤブに埋もれた車橋
風格のある阿南橋
威厳を示す橋名板
近代史の中で

「大分の石橋物語」「オオイタデジタルブック」について



阿南二橋。手前がオダニの車橋（嘉永元年）、
奥が阿南橋（写真：すべて岡崎文雄）



水面に半円を映すオダニの車橋

3-1 初めて石橋の調査

さて岩戸橋が県の重要文化財に指定されたのは昭和49年であったことは前述のとおりだが、県としても石造アーチ橋を有形文化財として認知するについては、ある程度の資料を整える必要があった。そこで石橋先進県の長崎や熊本に照会したところ、たまたま熊本県では石造アーチ橋調査報告書（昭和47年7月）が作成されていた。それが契機となって、大分県教育委員会（文化課）では、昭和48年10月、県内各市町村教育委員会に対し、石橋の所在調査を依頼したのである。

担当者は年内には概略集計できると考えていたのが、年内どころか年度を越しても3分の1近くは提出されていない。筆者も気にかかっていたので文化課に寄るたびに尋ねていたが、回答書をばらばらめくっていて、A町が「該当なし」と記入されているのに驚いた。A町には石橋があることを私は知っていたからだ。また全体として見ると橋の部分の数値が不統一、不正確であった。

それは無理もないことだった。橋梁についてはズブの素人の文化財担当者に、若干の事前説明は受けたにしても報告書の記載は骨の折れることだった。ほとんどの市町村は

建設課に問い合わせたようだが、橋梁台帳が完備されている所はよいが、その不備な市町村が随分と多い。また一般に橋梁は道路の部分として扱われているから道路台帳に記載されている所も多い。

例えば「橋幅」についても、道路としての有効面（左右の欄干の内側から内側）を橋の幅とする所が多い。実際の橋の幅というのは、橋本体の左右の端から端までをいうのだが、道路として橋をみるか、橋梁構造として橋をみるかで誤差が生ずるのである。

担当者はなん度も督促をくり返し、やっと昭和49年12月に一覧表がまとめられた。このとき報告されたのは全部で265橋であった（もちろんこの数字はズサンなもので、15年後の本年480橋が確認されている）。

ところでこの調査の事務を担当したのが大久保美夫氏で、大久保氏はそれまでは石橋などには全く無縁の人であったのが、この時の苦労がもって石橋にひかれ、現在までずっと石橋研究をつづけている。



3-2 オダニの車橋

大久保美夫氏が最初の研究対象としたのが、庄内町櫛木（いちぎ）の大分川支流間田川に架かるいわゆる「オダニの車橋」である。谷川の小さな、ひょっとすると見すごしそうな橋長 12 メートルほどの小さな橋である。小さいながら入念に石積みされており、特にせり出し桁（けた）が



独特のせり出し桁を持つオダニの車橋（手前）と阿南橋（奥）

他に例の少ない特徴で、見るからにクルマ橋にふさわしい形をしている。この橋は調査表には阿南下橋となっていたが、それは 100 メートルほど上流に明治 28 年建造の「阿南橋」が架かっているからである。私たちの間では下の橋を阿南古橋とも呼んでいた。それでこの項では、阿南橋、オダニの車橋をセットにし、「阿南二橋ものがたり」としたわけである。

この古い橋は、古老の話によると、西庄内地区および阿南地区の年貢米を府内城下へ運ぶ橋だった。馬の背に三斗五升俵を二俵のせ、ここを渡って挟間町向原まで運び、そこで船に積んで府内へ至ったと伝えられていた。古老からの聞き取りによっても、また石積みの技術からいっても、建造は江戸期であること間違いないのだが、今ひとつ決め手がない…。

そこで大久保氏は足しげく現地を訪れ、橋の建造年代を推定させる三重野善司の墓を見つけたのである。三重野家は代々この地で庄屋を務める家柄。この善司の墓銘に「櫛木に石橋を造る」と書かれ、嘉永 5 年 3 月没したことも書かれている。すなわち石橋の建造は嘉永 5 年 3 月以前

と断定しても間違いないということになり、県指定重要文化財の石橋第二号となったのは昭和53年3月である。さらに後日、三重野家の文書から建造年月は嘉永元年(1848)9月であることが明らかとなり、年代が確定した。なお「オダニ…」と書くのは、小字名が尾谷、小谷と両説あってどちらとも決めにくいからである。



欄干にも心配りのある阿南橋

3-3 ヤブに埋もれた車橋

国道210号線が挟間町から庄内町に入り、櫟木(いちぎ)のトンネルを抜けダムの水を左に見ながら間もなく、「櫟木」バス停がある。下車して右へ旧道を入ると阿南橋に出る。阿南橋の橋上から右手下方にオダニの車橋が見えるのである。この二橋、いつ来てもひっそりと静寂の中にある。十数メートルしか離れていない国道の騒音がウソのよう。車橋はここに座ってすでに140年、阿南橋の万は建造後94年になる。阿南橋は高い所から谷底の小さい古い橋を温かく見守っているかのような風姿だ。二つの橋はいつも向かい合って何を語ろうているだろうか。

車橋が架けられるまでは、庄内の年貢米を馬の背に積んで城下へ運ぶ難所であった。土橋から足を滑らせて川へ落ち溺(でき)死した馬もあったであろう。橋のたもとには天明二年銘の地藏と年代不明の観音像が立っている。

この橋の仕上げは実に丁寧である。合端(アイバ、石と石の接合面)を密着させるためと石の外表面を美しく見せるため、いわゆる小叩き(コタタ

キ)を三遍も四遍もする入念の手作業は、一日に二、三個の石しか仕上がらなかつただろうという話である。これだけ丁寧な仕事をした石工はどこのだれか(備前?肥後?それとも豊後の石工?)将来、文献史料が見つかるまでお預けである。

オダニの車橋は府内藩にとっては政治的にも経済的にも重要な道であった。古橋は幕末から明治新政への夜明けを石の肌を感じながら過ごしたであろう。特に明治3年と5年のいわゆる「庄内谷一揆」には、竹ヤリを手にした農民の群れを往復させながら、新しい世の動きを見ていたであろう。しかし、この小さな橋では近代化についていけなくなった。

明治28年(1895)欧米式の近代的な阿南橋が、兩岸の高い場所に架けられると、坂を下って渡る谷底の橋を人々はかえり見なくなるのである。かくて第一線を退いた車橋は、明治の後半から大正、昭和へと、日露戦争も二度の世界大戦も知らずヤブの中に埋もれてしまう。再び世に出たのは昭和53年、暦を繰って数えてみると建造後現役として働いたのは約50年、爾来80年はヤブの中で眠っていたことになるのだ。

いま「車橋はヤブの中に埋もれた」と書いたが、これは決して誇張ではない。



ヤブの中に埋もれていた車橋

昭和48年の石橋調査の際、町の文化調査委員や地元の有志の人たちが訪れると、車橋の右岸の崖(がけ)が崩れ土砂が道路と橋をおおっていた。その上を一面に灌木(かんぼく)がかぶさり、文字どおりヤブの中の石橋であった。この復元作業は大変だったらしいが、地元の青壮年グループ「長者会」が中心になり消防団の協力も得て現在のように環境が整備されたのである。この橋はいつ訪れても除草清掃がよくできているのは、消防分団が管理しているからである。

3-4 風格のある阿南橋

次に「阿南橋」について述べてみたい。阿南橋は大分県を代表する近代石拱（きょう）橋である。大分県に欧米風のアーチ石橋が建造されるようになったのは明治25年（1892）以後である。26年の近戸橋（臼杵市、ダムに半水没）30年の赤松橋（日出町、二連アーチ）深瀬橋（九重町）31年の妙見橋（九重町）32年の大肥橋（日田市）などが19世紀のアーチ石橋であるが、この中で大型でし

かも建造時のまま残っているのは、この阿南橋と赤松橋の二橋である。

旧来の伝統的な石工の技術と異なるのは、石積みにモルタル・コンクリートを使用していることである。

設計は県の技師だが実際に仕事をしたのは従来からの石工たち、伝統の技術を新来の様式といかに調和させるか、いろいろの工夫もあり失敗もあったろうが、阿南橋は細かい部分にも心くばりのある荘重な風格をもつアーチ石橋である。



阿南橋の欄干のアップ

3-5 威厳を示す橋名板

阿南橋は明治後半期の最初の近代石造アーチ橋として極めて重要、ということについて、もう少し具体的に述べてみよう。1895年から1900年までの19世紀終末の6年間、県内で建造されたアーチ石橋は現存12橋だが、その中で20メートル以上の長さを持つ規模のものは次の4橋である。

- ◇ 1895（明治28）年
阿南橋（庄内町、28.5メートル）
- ◇ 1897（明治30）年
赤松橋（日出町、47.0メートル）
宇藤木橋（うとうぎはし、弥生町、25.5メートル）
- ◇ 1899（明治32）年
大肥橋（おおひはし、日田市、27.6メートル）

この4橋は、セメントで目地（メジ、石と石の間のすき間）を埋めるようになった初期に施工されたもので、明治末～大正期における石橋ブームの先駆的役割を果たすものである。当然これらの橋は、壁石が欧米風の布積み（ヌノツミ、長方体の切石をレンガを積むように並べ、横目地が水平になる形式）である。さらにこれら四橋の共通点は、橋の側面に橋名が彫り込んであることである。特に阿南橋と赤松

橋は橋の中央部（阿南橋は要石の上部、赤松橋は橋脚の上部）に橋名を刻した石がはめ込んである。これはいかにも日本風のやり方だ。あたかも玄関や門の横額を見るような様式、和洋折衷が見事に調和のとれている姿である。



阿南橋（上）と赤松橋（下）の橋名板

このように橋名板のはめ込んであるのは県内ではこの二橋だけで、アイデアは県の技師か石工の棟梁か知らないが、大分県で最初の近代様式のアーチ石橋としての威厳を示したものとも感じとれるのである。なお宇藤木橋と大肥橋は、壁石の中央の部分が狭いので、要石を大きくしてタテ書きに橋名を刻している。



宇藤木橋の橋名板

もう一つこれら四橋に共通しているのは、設計者がそれぞれの橋にいろいろな試みを施していることである。二、三を挙げてみると

①阿南橋の下流から見て右側の壁石に小さい穴が造られている。八個の小さな切り石をアーチ式に組み合わせて円形にした細工である。なんのためか不明だが水抜きではな



阿南橋の壁石にあげられた小さい穴



いかと考えられる。

②赤松橋の橋脚を二重にしていること（これはいずれ後の機会に述べる予定）。

③宇藤木橋の輪石が二重になっていること。この二重輪石は橋のスマートな美しさは損なわれるが、輪石の力学的な強化という効果があると考えたのであろう。これは設計者の一つの試みであって、県内ではこの後この様式は用いられていない。

3-6 近代史の中で

阿南橋をはじめとするこれらの橋が建造された19世紀終末期は、一般史の上からいえば「欧風化」という意味の近代化から本格的な経済的近代化に入った時期である。阿南橋の竣工した1895年は日清戦争の終わった年で、日本が第一次産業革命に入ったともいわれる時期である。良くも悪くも列強と肩を並べて世界に進出しようとする積極な活力ある時期である。

そういう歴史的な背景を思い浮かべながら、これらの橋を眺めてみると、また違う面の「石橋観」を発見できるのではないだろうか。石橋も確実に歴史的存在なのである。「たかが石橋」ではないのだ。

赤松橋の橋名と二重橋脚

ところで阿南橋の仕事をした石工は渡辺音五郎である。前述の橋名板のすぐ下の要石に「渡辺音五郎」と陰刻されている。いわば正面の標札のわきに署名するようなものだから、余程自信のある石工だったのだろう。

音五郎については岡崎文雄氏が熱心に調べているが、しっかりした技の持ち主だったらしい。

生家の近くの五ヶ瀬に石碑があり、石碑の傍の谷川に 16 メートルほどの「観音橋」を阿南橋と同じ明治 28 年に架けている。現在はヤブに覆われていて近寄れないが、オダニの車橋を模した所があるという。だとすると欧米風の阿南橋と旧来の形式の観音橋を同時に架けたことになる。

音五郎は岡崎氏の調べでは嘉永五年ごろ生まれ、大正 6 年 66 歳で亡くなっている。このほかにもいくつか石橋を架けたらしいが、はっきりしたことは分からないということだ。





オオイトデジタルブックは、大分合同新聞社と学校法人別府大学が、大分の文化振興の一助となることを願って立ち上げたインターネット活用プロジェクト「NAN-NAN（なんなん）」の一環です。NAN-NANでは、大分の文化と歴史を伝承していくうえで重要な、さまざまな文書や資料をデジタル化して公開します。そして、読

者からの指摘・追加情報を受けながら逐次、改訂して充実発展を図っていきたくと願っています。情報があれば、ぜひ NAN-NAN 事務局へお寄せください。

NAN-NANでは、この「大分の石橋物語」以外にもデジタルブック等をホームページで公開しています。インターネットに接続のうえ下のボタンをクリックすると、ホームページが立ち上がります。まずは、クリック!!!

大分合同新聞社



別府大学

■筆者／田村 卓夫氏

1918(大正7)年生まれ、42年京城帝国大学法文学部史学科卒業、46年大分県立別府高等女学校教諭。県文化室長／県文化課課長、県立竹田高校校長、大分上野丘高校校長、大分図書館長等を歴任。81年「大分の石橋を研究する会」初代表。著書に「郷土の先覚者シリーズ第5集／郷土の先覚者10朝倉文夫」(75年2月、編集兼発行：大分県教育委員会)、川柳句集「今あらためて 凡柳句」「晩年」。90年に石橋などの文化財保護活動に対して大分県知事表彰を受賞。

「大分の石橋物語」阿南二橋物語

2006年5月26日 初版発行

著者 田村 卓夫

写真 岡崎 文雄

制作 別府大学情報教育センター

発行 NAN-NAN 事務局

〒870-8605 大分市府内町 3-9-15

大分合同新聞社 総合企画室内

(問い合わせ・情報提供はこちらからも→クリック)