

名島橋

福岡県福岡市東区
福岡市地下鉄箱崎線「貝塚駅」から徒歩10分

Najima Bridge

資料提供：1-3.10.独立行政法人土木研究所
4-9.11.12.国土交通省福岡国道事務所 撮影：13.羽野 暁

地域の近代化を支えた白亜のアーチ橋

福岡市の東部、多々良川河口部に架かる名島橋は、全長204.1m、全幅24.0mの鉄筋コンクリートアーチ橋である。昭和8(1933)年、福岡市の東の玄関口に架けられた本橋は、白御影石で全体を覆われた美しい外観をもつ。陽光を受け白く輝く7連のアーチは、博多湾を前にした多々良川の青い川面に映え、力強く優美な印象を与える。

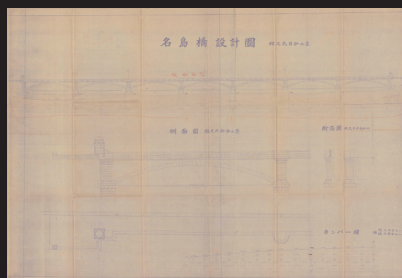
名島橋が架かる名島の地は、正調博多節に歌われるなど古くから歴史の舞台に登場する。この地に初めて架けられた本格的な橋は、明治43(1910)年に完成した総ヒノキ造りの先代名島橋であった。住民待望の橋が架かると名島の地は活気にあふれ、大正9(1920)年、当時東洋一の発電能力をもつ名島火力発電所が建設された。続く昭和5(1930)年には、大阪、上海へ定期便を運航した名島水上飛行場が建設され、名島は福岡市と北九州地域を結ぶ要衝として近代化の波に乗る。

我が国では、大正時代に入り自動車輸送の発達に伴う国策として道路改良計画が進められた。昭和4(1929)年には、地方産業の進展のため指定都道府県を対象に産業道路改良計画が立てられる。名島橋は、昭和5(1930)年、福岡県第2号国道改築事務所の直営事業として着工した。設計は同事務所長であった後藤龍雄、工事主任は名島大橋建設事務所公務課長の七俣仙太郎であった。七俣は土木技師兼道路技師として2年余に渡った工事に心血を注いだ。七俣が夜、自宅からカンテラ(携行用照明)を持って現場に駆けつけ測量をし直したというエピソードも残る。名島橋の建設は地元の悲願でもあった。

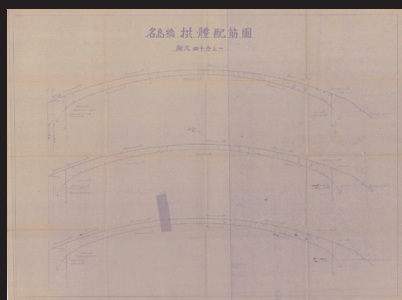
多々良村村長の河辺丈太郎の自宅には工事関係者が集まり、ヨーロッパの橋や建物の写真を参考に日々議論が交わされた。河辺は昭和4(1929)年に完成した萬代橋の調査のため新潟へ赴き、新潟県知事に橋の建設に至る構想や手順を教わっている。地元と設計者、工事主任らの熱意を受け、名島橋は着工から2年3ヶ月を経て、昭和8(1933)年に竣工した。

名島橋は、同径間長のアーチリングが7つ連なり、各アーチリング間に石張りの橋脚を有する。橋上にはサイドポールが2基、橋脚位置に合わせて設置された。サイドポールが設置された2基の橋脚は他の橋脚より厚く、橋梁景観にアクセントを与えている。橋脚上部には半円状のベランダが設けられ、一つ一つ丁寧に加工された弧石の石組みが美しい。白御影石は山口から取り寄せた徳山石が使用された。

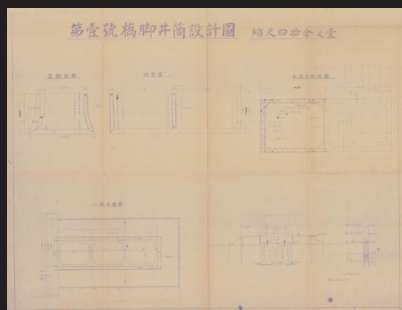
第二次世界大戦時、本土空襲が始まる中、白い名島橋は空爆を避けるためコールタールで真黒に塗られ照明器も取り除かれた。昭和20(1945)年6月には福岡市内の4分の1が焼失する福岡大空襲が起こったが、名島橋は戦火を逃れた。建設から60周年を迎えた平成6(1994)年、橋の還暦を祝い修繕事業が実施された。コールタールによる汚れが落とされ、市民から寄せられた写真資料などをもとに親柱とサイドポールの照明器、橋名板が復元された。建設から80年経った現在も、名島橋は地域に愛され、地域をつなぐ役割を果たし続けている。(羽野 暁)



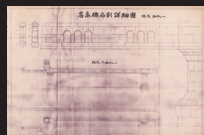
1.名島橋設計図



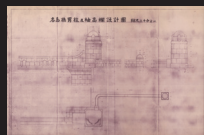
2.名島橋拱体配筋図(アーチリング配筋図)



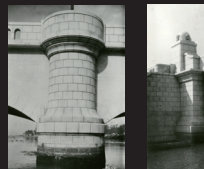
3.第一号橋脚井筒設計図(橋脚ケーソン基礎設計図)



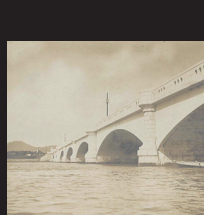
4.名島橋石割詳細図



5.名島橋男柱及び袖高欄設計図



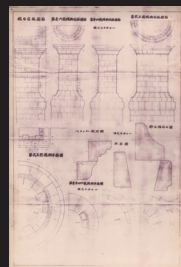
7.竣工当時の橋脚



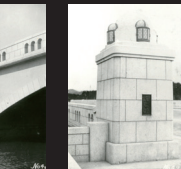
10.竣工当時の全景



12.アーチリングの配筋状況



6.橋台石張図面、橋脚石張図面、ベランダ弧石図



9.竣工当時の親柱



11.基礎の施工状況



13.現在の名島橋

三角西港

熊本県宇城市
JR三角線「三角駅」から車で10分

Misumi West Port

出典：1-3.「Mulder, 'Over een drietal zeestraten in den japonschen archipel', in 'Tijdschrift van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs', 1892」
4.「三角築港沿革略誌(熊本県立図書館所蔵)」 5-8.10.「三角西港の石積埠頭」
9.「目で見る 宇城・上益城の100年」 撮影：11.星野裕司

西洋の知識と日本の技術が融合した明治の石造港湾

三角西港は1887(明治20)年に建設され、野蒜港、三国港と並び、明治政府が国庫補助事業として建設した我が国で最初期の本格的近代港湾である。港湾およびその背後の土地利用計画の骨格をなす道路や排水施設が一体的に整備された基盤施設、西欧式の設計に基づき熊本で伝統的に培われた高度な石造技術が遺憾なく発揮された構造物などが、高く評価されてきた。一方、熊本市からの遠隔性や後背地の狭小さによって、当初求められていた九州の中心的港湾としての機能を果たせなかったという否定的な見解が散見される。

計画、設計を行ったのは、内務省御雇外国人技師ムルデルである。彼は、1880(明治13)年に熊本県有志が立案した港湾計画について調査し、水深確保の容易さと風浪静謐であるという点から、対象地を白川河口の百貫石から三角に変更した。ここに、今日の否定的見解の生まれる要因があるが、ムルデルがオランダに帰国した後に記した報告書を見ると、すでに、港湾の拡張計画や広域的な交通計画が提案されている。すなわちムルデルの

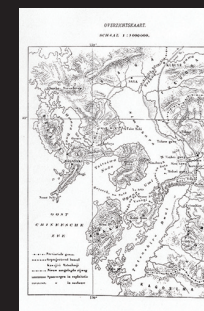
計画の要点は、水陸運を複合させた広域的な地域計画と、その拠点として段階的に港湾を整備するというものだったのである。

一方、ムルデルや熊本県技師および優れた技能を有する職人たちの協力によって実現した石造構造物は、建設当初から市民の注目を浴びていたようである。当時の新聞記事には、三角港そのものの商業活動を紹介したのもよりも、港の見物客、海水浴などの保養に訪れる人々の様子が多く書かれており、町中には行楽客用の旅館が建てられている。これらの結果、後に石炭庫を建設しようとする、すでに土地は不足していたため、際崎港(現在の東港)が埋め立てられることとなり、商港としての衰退は決定的なものとなる。

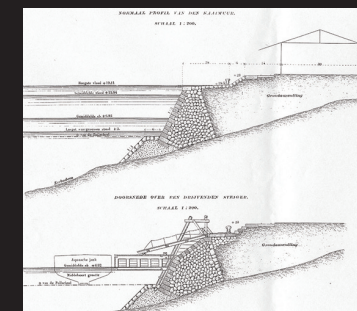
天然の良港としての風光と優れた構造物が、商港としての衰退の一因となり、衰退し使われなくなったことが今日に建設当時の姿を残すことの要因ともなっているのである。(星野 裕司)



1.ムルデルによる平面図



2.配置図



3.埠頭構造図



4.熊本県土木課による平面図



5.築港関係者 後列中央がムルデル



6.完成時の全景



7.工事中の岸壁



8.三角開港記念の版画



9.昔の三角西港



10.昔の三角西港



11.現在の三角西港