

機関番号：34310

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2008～2010

課題番号：20520141

研究課題名(和文) 橋のイコノロジー - 景観の構成要因としての橋-

研究課題名(英文) Iconology of the Bridge - A Constructive Element of Urban Landscape -

研究代表者

清瀬 みさを (KIYOSE MISAWO)

同志社大学・文学部・准教授

研究者番号：00367963

研究成果の概要(和文)：橋梁は、建築物とは異なり単体では存在しない。その側面観は通景(vista)にアイ・ストップを設け、正面観は奥行きへの軸線を導き、ふたつの異なる空間を結び、分ちつつ美しい景観を構成する重要な要素であることは、現実の名橋、美術作品中のモチーフにも検証される。

にもかかわらず、近年の京都市景観条例は橋梁の意義を看過している。他の地方との比較検討の結果、突出した自己主張を嫌う京都の美意識に沿い、穏やかな自然景観に融合し通景を遮断することなく兩岸を結ぶ穏やかな色彩と様式が模索されねばならないのではないかと。

研究成果の概要(英文)：A bridge cannot exist by itself like a building, but seen from the profile it acts as an Eye-Stop in the vista, and its view from the front will let the observer to see the view in perspective. A bridge joins two different places and acts as a significant factor that constructs a beautiful landscape. This can be verified by the actual famous bridges and from works of art depicting bridge as a motif.

Though, recently the Kyoto city's cityscape regulation seems to overlook the importance of bridges. By comparing and investigating with other districts, the result is that Kyoto should seek for a new color and style of bridges that adapts itself into the moderate views of nature and harmonizing the two shores without cutting off (interrupting) the vista in accordance with the Kyoto's aesthetic sense of disliking prominent self-assertion.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2008年度	800,000	240,000	1,040,000
2009年度	700,000	210,000	910,000
2010年度	400,000	120,000	520,000
年度			
年度			
総計	1,900,000	570,000	2,470,000

研究分野：人文学

科研費の分科・細目：芸術学 芸術学・芸術史・芸術一般

キーワード：美術史、美学、建築史・意匠、都市計画・建築計画、環境調和型都市整備基盤

1. 研究開始当初の背景

本研究の出発点は、建築家・武田五一(明治5-昭和13年)が、公共建築にも増して「橋梁」が都市景観の規矩であるという先駆的な思想をもち、京都・大阪に重要な橋梁を設計したことにある。現代日本においては、崩落の危険を指摘される橋梁が4割に達し、京都市内においても、戦前に建造された橋梁の8割が新築や改修を迫られている。とりわ

け橋梁の補修・新築を課題とする京都市にあっては、日本の伝統的な橋梁文化や思想、また京都独自の美意識を再考しつつ、京都市景観条例の中で看過されてきた橋梁の存在意義や景観を構築する重要な要素としての検討が急務であると考えられた。

2. 研究の目的

本研究の目的は、隔てられたふたつの空間をつなぐ装置である「橋」が、単なる機能を

越えてどのように景観の構成に関わっているかということ、西洋と日本に存在する、あるいは存在した現実の名橋、文学や美術作品に現れる名橋の特質を比較検討しつつ美学的、芸術学的な観点から明らかにすることにある。比較研究の焦点は日本近代の都市景観、とりわけ景観条例の中で看過されている京都の都市景観と橋梁の関係のふさわしいあり方を再考することにある。

3. 研究の方法

(1) 西日本を中心として 27 都府県に現存し、名橋、奇橋と評価され、地域独自の形式をもつ橋梁 150 余りを実地調査し、修復記録、郷土史、橋梁関連の文献などの資料分析とともに歴史的、文化的、美的な価値の所在を考察。

(2) 日本における橋にまつわる文学作品を分析し、結果としての象徴的意味を確認。

(3) 橋梁が主要なモチーフとなっている日本の名所図絵、文様、西洋近代の名画を分析し、橋梁が景観構成に果たす役割を考察。

(4) 観光資源として新設された橋梁、島々を線で結び地域再編と構造美を生み出した巨大吊り橋、斜張橋群、高速道路橋、鉄道橋など 100 余りの橋梁を実地調査し、景観、社会的、文化的意味などを分析。

京都を中心とする日本庭園、全国の大名庭園 50 箇所を実地調査し、景物としての様々な橋梁の形式と格式を分析。

(5) 西日本を中心とする、約 50 社寺の実地調査を通じて神域を画する橋梁の形式を分析。

(6) 明治以降の京都、大阪の都市中心部に架設された近現代の橋梁の比較を通じて、河川の機能および都市景観の相違と橋梁形式のマッチングと現状を検証。

4. 研究成果

橋梁は、基本的に離れた二つの空間を結び、分かち人や車両、鉄道、水などのものを通す構造物である。現在、重要文化財に指定されている橋梁は、神社仏閣の歴史的な橋梁、初期の鋼鉄橋や鉄道橋、水路閣のような新たなテクノロジーの証人ともいべき橋梁まで 70 件余りである。

刎橋、吊り橋、眼鏡橋、桁橋など架橋技術、建材、形式、成立事情が異なっても、架設が強く望まれ、機能美があり、古来の名勝の景観と一体化している、あるいは周囲の景観形成の主要因となってきた橋梁が名橋として地域の歴史的・文化的なランドマークとなってきた。

(1) 地方独自の橋梁形式：

①アーチ橋

近代以前の石造アーチ橋は、神社仏閣の橋梁を除くと、熊本、大分、長崎の三県に集中する。基本構造は同じであるが、技術的なルーツと外観が異なることが確認された。長崎市では中国人僧侶の指導下に架橋された中島川の眼鏡橋(図1)をはじめとする橋梁群

は、寺院への結界をなす半円形アーチ橋で橋面も反り、異国情緒を醸し出している。熊本県の上・下益城郡を中心に 100 橋以上現存する石橋群は、長崎経由の石造アーチ架橋技術に熊本城の石垣を築いた種山石工の技術、急峻な山間の溪流を往来する必要が結びつき八勢目艦橋(上益城郡御船町)(図2)に代表される城塞のごとき偉容を示す。その種山石工による架橋技術は鹿児島島の甲突川眼鏡橋、さらに皇居眼鏡橋や日本橋川の常盤橋を築いた。大分県の石橋は種山石工の技術による野趣に富む石橋と、耶馬溪、院内に明治以降建造された西洋石橋の技術による連続アーチの大橋梁群(図3)に分類され、後者はのびやかな景観を構成している。

また延宝元年(1673)年に、岩国城と城下町を繋ぐために錦川を弾力のある5連の木造アーチで結んだ錦帯橋(図4)は、日本三名橋にも三奇橋にも数えられ、現在も観光の目玉であり続けている。

②刎橋

山口県下には大寧寺・盤石橋(1668年)をはじめとする石造の刎橋という独特の橋梁技術が確認された。山梨県の渓谷に架かる木造刎橋の猿橋(図5)は、日本三奇橋の一として名所図絵にも登場するが、保存・再建されて貴重な観光資源として活用されている。

③吊り橋

道路橋の架橋が困難な渓谷の吊り橋は、その危うげな形式のために、古来、名所図絵に取り上げられてきたものもある。徳島県の祖谷の葛橋(図6)は安全性を確保するためにワイヤーの芯が通されているが、外観は古来のままである。地方振興を目的とする観光資源として、大分県日田市の夢大吊り橋(平成18年竣工)が架橋され、実際に多数の集客をしている。また現代の長大な吊り橋は、本州から四国へと島々を結び、壮大な景観を構築している。

④屋根付き橋(屋形橋、橋殿)

重要な神社仏閣の神事にのみ供せられる橋梁には、宇佐神宮・呉橋(図7)のような荘重な屋形橋が見受けられる。ところが、愛媛県下には弓削神社への参道橋のほかにも、農村内の日常のコミュニティの場として機能する素朴な木造・屋根付き桁橋(図8)が点在することが注目された。

(2) 日本におけるアーチ橋(反り橋、太鼓橋、眼鏡橋)の象徴性：

日本では、宇治橋(橋姫伝説)、瀬田唐橋や一条戻橋(今昔物語)を引くまでもなく、ふたつの岸を結び、分かち橋は、鬼や悪霊、一方で神仏など異界の存在と出会い分かれる結界という象徴的な意味を担っていた。また見せ物小屋や市の立つ非日常的な機能も担っていた。注目されるのは、中国由来の神域を画する橋は、人間を渡さず、神のために

しつらえられたものであり、その橋梁の形式としてとりわけアーチが象徴的な意味を担っていると考えられる。

①九州を除いて石造アーチ橋の文化がなかった本州において、一般の橋梁は木造の桁橋がほとんどであったにもかかわらず、神域を画する反橋が神社仏閣に根付いた。木造、石造、また屋根付きか否かにかかわらず、大阪の住吉大社の太鼓橋(図9)、巖島神社の反橋のように神の渡る橋としての結界を強く視覚化している。石の刎ね橋という独自の橋梁文化の残る旧長州地方および近隣地域においても、石見の羅漢寺反り橋のように神社仏閣における結界としての象徴性の高い橋梁には石造、木造の素材を問わずアーチ橋(太鼓橋、反り橋)が採用されていることが確認された。

②また庭園においても、複数の異なる形式の橋梁が「景」をつなぐ要素として工夫されている中で最も重要な景観の要がアーチ橋であり、庭園の絵はがきのメインとなっていることも確認された(図10)。さらに、それら橋上で新郎新婦が記念写真を撮影する事例が注目された(図11)。かつ渡り初め式とおなじ象徴的な意味が継承されている風俗が形骸化しつつ現在も残っていると考えられる。

③北斎の名所江戸百景をはじめとする名所図絵において、日本橋や三條大橋、岡崎・矢作之橋、深川万年橋等々、名勝や交通の要衝としての橋梁が多く扱われている。水運文化の近代以前の日本においては、橋梁が日本の文化にとって単なる道路の延長という意味におわらない象徴性をもっていることは上で述べたとおりである。

また西洋では、水上都市ヴェネツィアをのぞくと、橋梁が風景画の主題として頻繁に取り上げられるようになるのは、19世紀後半の印象派以降である(図12)。その背景には、産業革命を経て、鉄道橋をはじめとする鉄橋が注目を集めたことや、オスマン(1809-91)のパリ都市計画の要がセヌ川の橋梁整備であったことなどが挙げられる。

絵画作品におけるモチーフとしての橋梁は、側面観で捉えるならば、通景にアイ・ストップを置き、重層的に奥行きを形成する。正面観や四分の三正面で捉える場合は強い軸線をもって遠近感を演出する。兩岸、また前景と後景を結ぶ重要なモチーフである。西洋的な幾何学的遠近法を知るまでの日本では、とりわけ風景を扱う際に橋梁は重要な絵画モチーフであったと考えられる。その中で、北斎は摂州の天満橋、亀戸天神の太鼓橋(図13)などのアーチの反りを極端に誇張していることが注目された。

(3) 日本近代における水運から陸運への転換、現代の橋梁：

軍事的な意味から架橋は制限されていた

明治以前の日本では、河川に架かる木造橋は、架橋の経費調達・架橋の技術的困難や労力の負担にもかかわらず、洪水による流失や、火災による焼失を免れなかった。そのため橋梁の管理者は、橋の管理や修繕に当てるために通行料を課したり、荷車は荷を降ろして渡らせるなど維持管理に多大な注意と努力を払っていた。橋詰め広場は地域のコミュニティとしても重要であった。それだけに、欄干に擬宝珠をいただきその格式を視覚的に表す特権を誇っていた公儀橋のみならず、橋梁の文化的意味と役割は極めて大きかった。

明治以降、水運から陸運へという大きな転換により、車両や鉄道の通行に耐える強度、耐火性を求めて、鋼鉄橋や鉄筋コンクリート橋が建造され、それらは錦絵にも取り上げられたように、新時代を印象づける新たな景観を作り出してきた。明治末年、兵庫県美方郡に架橋された余部鉄橋が、2010年7月に全国からのファンに惜しまれつつ解体され新橋に交代したことは記憶に新しい。

現代では、明石海峡大橋(図14)、しまなみ街道の巨大な鋼鉄製吊り橋、斜張橋群が海と島、陸地を結ぶ新たな景観と文化的絆を作り出している。また2007年、滋賀県甲賀市、大津市、栗東市の山中を貫く新名神高速道路に竣工した近江大鳥橋(図15)は、現代芸術作品のような斬新さで話題となったが、アメリカ人の女性景観デザイナーと地元の高等学校の生徒が意匠を決めたことは、橋梁と景観、地域の結びつきを考える上で特筆すべき出来事であろう。また鳥取市の布川流域にでは、広場機能を備えた橋梁(きなんせ広場)や地元の彫刻家による鳥取耐火からの復活を記念した現代彫刻作品が親柱となっている若桜橋(図16)などコミュニティの場としての橋梁設計の事例が注目された。

しかし一方で、橋梁が道路の延長となったために、橋梁が旧来の機能や意味を失い、鋼鉄橋や鉄筋コンクリート橋といった恒久性とあいまって維持管理がおろそかになってきた負の側面がある。

(4) 京都・大阪近代の橋梁と都市景観

京都・大阪の近代都市の景観と新しい架橋技術による橋梁はどのように関わってきたのか。また橋梁の老朽化に対処し、新たな安全基準を満たす改修や新築が求められる現在、京都市の景観条例が看過してきた橋梁はどのようなべきか。

①明治以降の大阪は、水都の面目躍如たる全国の物資の集散地点としての昔日の繁栄を失い、京都は幕末維新の混乱で街も橋梁も荒廃を極めた。大阪、京都ともに車両の通行に供する鉄橋は明治初期に建造が始まるが、西洋建築が林立する近代都市と調和するような意匠を考慮した永久橋の建造が本格的に始まるのは、大阪においては建築家・野口孫

市(明治2-大正5年)による石造の心齋橋(明治42)年以降であった。

大阪・京都近代の都市景観の構築に寄与したのは、20件余りの橋梁設計・監修・設計指導を行った建築家・武田五一である。武田の公共建築にも増して「橋梁」が都市景観の規矩となるべきであり、周囲の自然や景観と調和しなければならない、という先駆的な思想は、大阪市土木部橋梁課長を勤めた弟子・元良勲とともに大阪に個性的な多くの名橋を残した。設計競技において旧・大阪役所との調和が評価の観点となった大正13年竣工の淀屋橋・大江橋(図17-1, 17-2)や、「銀橋」の名で親しまれ船舶の往来する大川に構造美を展開した昭和5年の鋼鉄アーチの桜宮大橋(図18)をはじめとするモニュメンタルな橋梁は水都近代のランドマークとして存在感を示している。

②京都においては、近代以降の橋梁の課題は、和風や歴史性との調停を無視できないことである。市内で唯一、観光資源として機能しているのは、名勝嵐山と一体化した純和風の渡月橋である(図19-1, 図19-2)。名所図絵の定番に数えられた渡月橋であるが、明治期には嵐山も荒廃し貧相な桁橋であった(図19-3)。現在の渡月橋は、昭和9年のコンクリート杭、鋼桁の構造であるが、伝統的な桁橋の外観を守るために木造の外装を施したものであり、それは近年の祇園や産寧坂の石畳整備と同じく観光京都に望まれる理想的復元であるといえる。

建築物も橋梁も木造であるために、焼失や流失を免れない運命にある。しかし、昭和27年に再建された金閣寺と同じように、嵐山の渡月橋の事例に見るように、物理的には別物であるにもかかわらず、またしばしば建材を変え、多少の形が変わっていても、同じ橋梁として認識され、昔と同じ橋梁として観光の対象となる、という日本独自の文化的伝統が再確認された。

一方、市内中心部に通景をなす鴨川橋梁群は近現代の町並みとの調和という点で中途半端な状態であり、景観条例においても看過されている。東海道の始点である東京・日本橋(図20-1, 図20-2)と比較したとき、終点である三条大橋は「古都」の宿命を物語る。日本橋は、明治44年に竣工した重厚な洋風の石造2連アーチの橋梁であり、建築家・妻木頼黄(安政6-大正5年)が美術彫刻を戴く意匠を手がけている。幕府直轄の公儀橋の筆頭であった三条大橋(図21-1, 図21-2)は、度重なる流失にも天正以来の擬宝珠を戴く橋梁として再建されてきた。現在の橋梁は、昭和25年、鉄筋コンクリート橋脚であるが、鋼桁の躯体に木製の桁隠し、擬宝珠を戴く檜の高欄に置き換え歴史的な外観が維持された。ただし、渡月橋とは異なり、雑然とした建物

が乱立する兩岸の景観との調和は望めない状態である。昭和9年、10年の洪水の後に再建された他の主要橋梁は、一部に和風の意匠を取り込んでいるものの景観との調和、橋梁自体の美しさといった点で精彩を欠く。

武田五一は、鴨川と高野川の合流地点に河合および葵橋(大正7年)、加茂大橋(昭和7年)(図22)を設計している。北山、比叡・大文字、東山、糺森の緑との調和を図り高欄は和風の意匠を採用しているが、加茂大橋の洋風橋脚とのアンバランスは常に指摘されてきた。

平成22年10月、京都市は、老朽化と交通量の増加に対応するために70年ぶりで御蔭橋を新調する決定を発表した。御蔭橋は、本来、葵祭の行列が渡るための橋梁であるために、上賀茂神社からは神事にふさわしい朱塗りという要望が出されている。平安神宮、朱塗りの大鳥居へと導く慶流橋が朱塗りであるのとは異なり、背景をなす北山と兩岸の緑の中に、一本だけ朱の水平線が引かれるのは、果たして景観として好ましいのであろうか(図23)。

滋賀県の歴史的橋梁である瀬田唐橋(図24)は、近年、一カ年に渡る色彩論争の果てに、文献や石山寺縁起絵巻に認められる朱色ではなく、周囲との景観の調和、歴史資料にも近い「唐茶」という色彩に彩色された。伝統と現実の調停の事例として参考にすべきではないか。

京都は、歴史的な古都であり、和風を常に演出しなければならない観光都市でありつつ、奈良とは対照的に西洋化も推し進めてきたジレンマがある。それが雑然とした市街中心部の町並みの原因となり、近代の鴨川橋梁群に美しい景観を構成する橋梁の意匠を困難にしている。平成9年に鴨川にポン・デ・ザールを架橋する計画は、市民の激しい反対運動によって挫折した。和風の呪縛にもまして、保守と革新のせめぎあいのなかで、突出した個性を嫌う京都の美意識あるいは価値観が強く反発したと考えられる。社寺仏閣の神域を画する橋梁であっても他の地方とは異なり、伝統的にアーチの強い反りは避けられる傾向には、同じ意識が見て取れるのではないか。美しい都市景観を構築してゆくためには、兩岸の建築物の整備のみならず、淡く明るい土の色、陰影の浅い東山の山並み、兩岸の豊かな緑、通常は野鳥の群れ遊ぶ澄んだ浅瀬の川に調和する橋梁の色彩と形式、意匠を慎重に選択しなければならないのではないか(図25)。

6. 研究組織

(1) 研究代表者

清瀬 みさを (KIYOSE MISAŌ)

同志社大学・文学部・教授

研究者番号：00367963

図版Ⅰ *現在の橋梁図版はすべて報告者が研究期間内に写真撮影したものである。



図1 中島川眼鏡橋 1634(1960)年
興福寺唐僧子禪 長崎市



図2 八勢目艦橋 1855年 宇
助・甚平設計施工 熊本県上益
城郡御船町



図3 耶馬溪橋 1923年 永松
昇設計 大分県中津市



図4 錦帯橋 児玉九郎右衛門設計1673
(2004)年 山口県岩国市



図5 猿橋 1984年再建 山梨大月市



図6 祖谷葛橋徳島県三好市



図7 宇佐神宮・呉橋 1622年
大分県宇佐市



図8 田丸橋 1943年 愛媛県内子市



図9 住吉大社・太鼓橋 2009年
大阪市



図10 栗林公園小普陀 偃月橋
香川県高松市



図11 縮景園内反橋 広島市

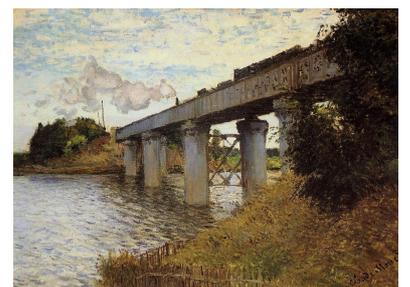


図12 クロード・モネ <アル
ジャントウユの鉄道橋>
1874年 オルセー美術館



図13 葛飾北斎 <かめみど天
神たいこはし> 諸国名橋奇覧
大判錦絵 1833 - 34年



図14 明石海峡大橋 1998年
淡路市-神戸市



図15 近江大鳥橋 2007年 大津市
-甲賀市

図版 II



図16 若桜橋 親柱彫刻
山本兼文(1919-1992)作
鳥取市



図17-1 淀屋橋 1924年 大阪市



図17-2 淀屋橋 一等賞選図案
大阪市 大谷龍雄 配景図



図18 桜宮橋 1930年
武田五一設計 大阪市

図19-1
安藤広重
〈山城 あらしし山
渡月橋〉
1853年 大判錦
絵 六十余州名
所図会より



図19-2 渡月橋 1934年 京都市

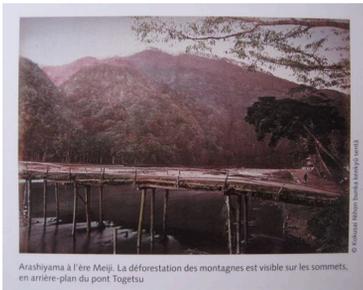


図19-3 明治時代の嵐山と渡月橋



図20-1 安藤広重 〈日本橋〉
1832年 大判錦絵 東海道五十三次



図20-2 第19代日本橋 設計:米本
晋一、装飾:妻木頼黄、装飾制作:
渡辺長男 1911年 石造2連アチ手
橋



図21-1 安藤広重 〈京師 三条
大橋〉 1832年 大判錦絵 東
海道五十三次



図21-2 三条大橋 1950年 京
都市



図22 加茂大橋 武田五一
設計 1931年 京都市



図23 鴨川、葵橋より北を望む



図24 瀬田唐橋 1979年



図25 鴨川、御池より南を望む