

札幌市内の国道三六号に「豊平橋」が架かっている。この橋は北海道の橋梁の中でその歴史と、技術の変遷を伝える橋であることから「王様級の橋」といえよう。

この橋の歴史は渡船から始まった。安政四年（一八五七）に箱館奉行が銭函から月寒を経て千歳に通ずる「札幌越新道」を開削した。この時、豊平川の渡守として西岸には猟師の吉田茂八、東岸には宿屋の主・志村鐵一の二人に命じた。両人は葡萄蔓を川に張りそれをたぐりながら舟を渡した。

志村は「信州の剣客にして、石狩調役荒井金助の召に応じ、安政四年に移住す。幕命により豊平川の渡守となり」と橋のたもとに建つ碑に刻まれている。一方の吉田は「荒井金助の命により豊平川右岸の渡守志村鐵一の話相手として左岸の渡守となり札幌開拓に寄与した」と碑文に記されている。

豊平橋の歴史は、明治四年（一八七二）四月、渡船場の近くに架けられた二連の丸太橋が始まる。このころ川の流れは四つに分かれていた。東端の本流と隣の大きな流れに渡し場があり、西北の二つの流れには丸太橋が架けられた。渡守が置かれてから一四年後のことである。以来、橋と川との闘いの歴史が半世紀にわたって繰り返されることになる。



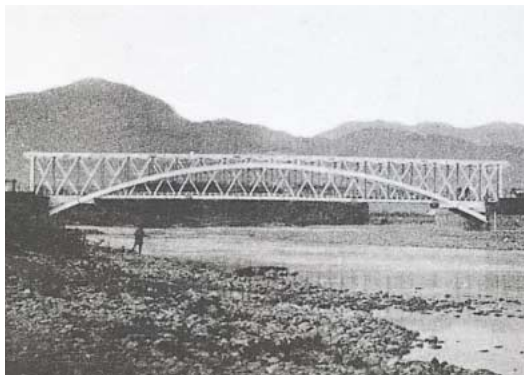
渡守であった「志村鐵一」の碑

この橋は雪融け水の猛威で、わずか一箇月たらずで流されてしまった。同年の七月と翌年の六月に架けた橋もまたまた流されてしまった。

明治五年に函館から札幌に至る「札幌本道」が開削される。この時初めて豊平川の本流と中州をへだてた大きな派流にも橋を架けた。これで豊平橋は三つの大きな橋となった。この橋とて同年中に二度も流失、八月と十一月に架けた橋はあまりにもお粗末で一年間に三回橋を架けたのであった。しかも一一月に架けた橋はあまりにもお粗末であつて、水も出ず、風もなかったのに落橋となつた。開拓使では明治七年四月と八年の一月、七月にも橋を架けたがいずれも流失してしまつた。

開拓使ではたび重なる流失・落橋に対して恒久的な橋の架設を決意する。そこで明治八年黒田清隆開拓使長官は、米国技師B・S・ライマンの献策によつて、N・W・ホルトに命じて本格的な橋、木・鉄混合のハウトラスを架けさせる。

この橋長は二〇八呎（約六三・四m）の弓形補強材を持つハウトラス一連と、一〇六呎（約三二・三m）一連のハウトラスによるものであつた。明治八年一二月に完成し、同九年一月一日に渡り初めをした。この橋は日本で初めての洋式橋梁であつた。



ホイラーが架けたトラス橋

しかしこの苦心の橋も人々の期待に反して、明治一〇年四月の洪水で破壊・流失してしまう。開拓使ではホルトがすでに帰国してしまっていたので、明治二年（一八七八）に、P・W・ホイラーに本橋の改築を依頼する。ホイラーはホルトの橋の破壊原因を調べ、同形式の弓型補強材を有する二〇八呎（約六三・四m）一連のハウトラスを架ける。明治二年十月に竣工となる。

明治一三年の北門時事には「豊平川に於ては、縹緲霓虹の如く宏壯無比の釣橋を見ては、札幌第一の大観である」と激賞していた。

明治一四年に架けた橋も毎年の洪水におびやかされ、腐朽も甚だしくなってきた。明治二年に旧橋と同じ構造で長さ二〇八呎、幅一五呎の木造釣橋を架けて一二月には竣工する。この橋も毎年の出水によつて傷めつけられ、破損の度に修理されたりした。

明治三〇年（一八九七）、北海道庁では永久橋として、本格的に川と闘う橋を架けることにした。そこで岡崎文吉に設計することを命じる。この橋は橋長六四・八mのうち、三六・六mを錬鉄製のプラット・トラスとし、残りの二七・四mは木造ハウトラスとして架設した。この橋は北海道で初めての鉄橋となった。

この橋を『北海道名勝誌』は「札幌區ニ豊平橋アリ。長サ二百十尺餘、橋上ヨリ南西ヲ一望スレバ藻岩、天狗、サッポロ、手稻ノ諸山蜿蜒重疊嵐光翠色衣袂ニ映シ呼ベバ將ニ膺ヘントス」とする。

この橋の架設中、三〇年秋の洪水で旧橋が破壊され、翌三一年には架け換え工事用の仮橋も流されてしまう。この堅固な橋も明治四二年の大洪水で橋脚が傾き、翌年一

月から復旧工事をはじめ。しかし六月六日の出水で遂に落橋となってしまった。
なお明治四一年の札幌市の人口は七万七十五人であった。

つづいて架けた仮橋も大正二年（一九一三）には流失し、その後は仮橋ですごしてきたが、大正九年四月に地方費道札幌浦河線に認定され、豊平川の治水工事も着々と進んできたので、本格的な橋を架けることとした。このころの交通は「運行の頻繁なることは全道無比と稱し一日平均人員壹万余、馬車壹千五百台を下らず。牛馬の類又甚だ多し」とある。架けては流されるの繰り返しであった豊平橋も、住民多年の悲願が実り、大正一〇年一〇月に起工の運びとなった。設計者は技師・山口敬助、助手の高橋勝衛である。この新豊平橋は橋長二二〇・七m（三@三九・〇〇m）、幅員一八・二九m（車道一二・八十二@二・七四m）で、大正一三年（一九二四）八月二六日完成した。名橋といわれた先代の豊平橋である。

工事費は本橋部が、六十五万七千四百一十二円、付帯工費が十四万六千六百十七円（取り付け道路、護岸堤防等）の合計八十万三千七百五十九円



名橋の誉れの高かった「先代豊平橋」

となっている。ブレースト・リブ・タイド・アーチと呼ばれる形式の橋である。

この日午前一一時二〇分から行われた竣工式は、内務大臣若槻禮次郎らが出席する中で、神事の後、杉森札幌土木事務所長の工事報告、土岐北海道庁長官の式辞、若槻内務大臣の告辞、高田札幌市長、佐藤北海道大学学長などが祝辞をのべた。盛大なる完工式であった。夏の太陽がカンカンと照り、河原や川岸は約六万人の見物客で埋めつくされた。渡橋式のあと、餅撒きが行われ、夜には仕掛け花火が市民の目を楽しませ、花電車が走る。この橋の完成によって大門前まで市電は延長された。

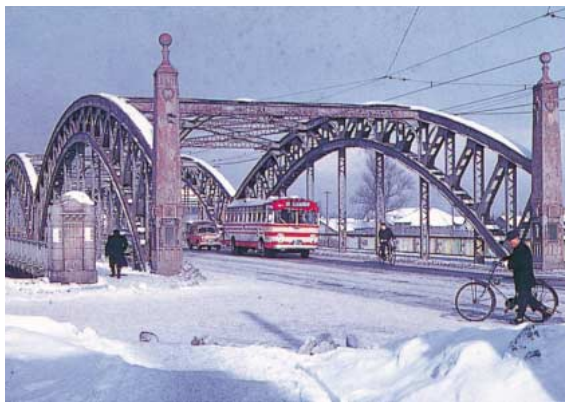
当日の新聞には「大都市の真中ならいざ知らず、札幌市と豊平町とをつなぐ橋としては贅澤極まるものといえる。しかし、大都市の将来を思えば七十五萬円位何でもなにともしえる。とにかく札幌市繁昌記に特筆大書さるべき代物である」と記していた。ちょうどこのころは、わが国の橋梁技術も進歩してきたのであった。そこで時代に相応しいデザインの橋の登場となったのであった。

西本藤彦は「北海道三大名橋の一つとされる旭川市の旭橋と比べると、たくましさの点では一步譲るが、優美さでは数段勝っていた。時代精神を反映してかモダンで都会性に富み、橋全体としての雰囲気が北欧的であり、これが北の都札幌によくマッチしたのである。以来四十有余年、豊平橋は名橋として城門を想わずオベリスク風の尖塔、夕靄に霞む燈柱とともに、豊平川の川辺に得も言われぬ情緒を醸し続けた」と讃辞をおくる。

しかし川の流れには勝利を収めたものの、車の流れには勝てず現在の橋にその座を譲ることになる。昭和三年から始まった国道三六号の幅員拡張に伴って、豊平橋は交通のネックとされた。すなわち豊平地区は全幅二七mであるのに対して橋は一八mしかない。しかも車道一八mに対して一二mしかない。橋の上には車がひしめき、動脈硬化と脚気の症状を呈してきた。

昭和二八年の交通量三、九二二台に対して同三七年では二二、六八五台とこの一〇年で一七、七六四台も増えている。これに対処するため架け換え工事を行うことに決定した。本橋の工事に先立ち仮橋の工事が昭和三九年八月に着手され、交通が切り替えられた。

昭和四〇年五月に旧橋の上で解体式が行われた。「今この橋が永い使命を果たして静かに消え、新しい橋にその使命を託そうとしている。朝からの小雨はまだ止まない。惜別の涙雨ともとれる雰囲気である。鉄槌を振り下ろす局長、タガネを抑える部長、タガネが深く食い込んでいく。静かに流れる音楽の中で玉串が奉奠され、惜別の念もひとしおに挨拶が終わり、蛍の光が吹奏される中で最後の別れを惜しむ」(『さっけん部報』)。「豊平川の猛威と闘い、四二年間堅塁を抜かせなかった



名橋の誉れの高かった「先代豊平橋」

橋も、増大する交通量の前には屈せざるを得なかった」と当時の新聞は伝える。

新豊平橋の架け換え工事が、昭和四一年一月一日に五億六千三百万円を投じて完成し、開通式が行われた。新橋は橋長一三三・二m(三九・八五五・四三三・八m)、幅員が二七・〇m(車道一九・四十歩道二@三・九三三m)の三径間連続鋼箱桁橋である。

この日、神事の後、玉串を捧げ、鉄が入られると三代夫婦を先頭に渡り初めが行われた。空には五段雷が響き渡り、二百羽の鳩が秋空に放たれ、二千個の風船が風に舞う。自衛隊のヘリコプターからクス玉が下げられ、豊平・旭・東・豊水の四小学校児童の鼓笛隊がパレードする。花電車が通り初めをし、すばらしく晴れ渡った秋空のもと、市民二万人が橋に詰めて開通を祝った。新豊平橋は「六十年代のスレンダー型の橋を先取りした設計」と関係者は評しているものである。

「先代の豊平橋は、電車は勿論、車道、人道を区分し、橋の裏側に電線、電話線、水道、瓦斯を設けた完璧なもので、百年の永久橋と自慢されたものだ。然るに五十年も足らない今日、この豊平橋の改築に着手したるを見て、甲冑の重装が、今日の軽装には勝ち難を知り、時代相の進歩は、技術者に良き参考資料となるべしと感ぜられる」と先代豊平橋を担当した駒嶺哲は『石狩川治水小史』に書いている。

この豊平橋について『北海道における鋼道路橋の歴史』では「仮橋を含めて現在の橋は二十一代目」とし、巨 信夫は『豊平橋の歴史』の中で、多くの資料を収集しその結果、仮橋を含めて「現在の橋は二十三代目である」とする。

「豊平橋はその時代における最高の技術で架け換えが行われてきた。時代の設計思想が反映されている点では橋梁史を具体的に示した橋である」と松村博は『日本百名橋』

に書いている。

明治の初頭、渡守として豊平川の渡船場をさばっていた志村鉄一と、吉田茂八の兩人は今、橋のたもとに建つ石碑のなかで、それぞれが六万台を越す車の流れを見守ってくれている。なおこの橋から路面電車が消えたのは昭和四十六年十月のことであった。

北海道開発局の『局報』には、かつてこの橋が架け換えられることになった時「老兵は消えるのみと寂しい言葉であるが、多分に感傷的である。名橋であるがゆえに：この橋の存在を願う人もあれば、危険なるがゆえに新橋の架け換えを望む人もいる。いずれが正しいか、見る人の考え方によって異なるであろう。われわれが計画した新橋が、旧橋にも勝る名橋であるとはいえない。多分にその時代の社会情勢に左右されることである。しかし、現時点に立てばより合理的であるという自負はある。合理的であるがゆえに、札幌市にふさわしい名橋であるということにはならない。何十年かたてばこの橋も、また架け換えられなければならない時点がかかることであろう。



昭和41年完成の現在「豊平橋」

その時代には、国も豊かに、卓抜な着想と惜しみない予算で、名実共に札幌市の象徴たる名橋の生まれ出ることを期待したい」とあった。

―豊平橋の歴史は北海道の否、日本橋梁技術の歴史である―

引用および参考文献

- 「豊平橋改築工事概況」札幌土木事務所、大正一三年
- 「北海道道路五十三話」北海道新聞社、昭和五四年
- 「札幌市史―政治行政編」札幌市、昭和二八年
- 「さっぽろ文庫・札幌の橋」北海道新聞社、昭和五四年
- 巨 信夫著「豊平橋の歴史」平成四年
- 「さっけん部報」札幌開発建設部
- 「北海道における鋼道路橋の歴史」北海道土木技術会、昭和五九年
- 「さっぽろあの橋この橋」北海タイムス連載
- 松村 博著「日本百名橋」鹿島出版会、一九九八年
- 「石狩川治水小史」石狩川治水事務所、昭和四一年