



釧路川により二分されている釧路市の南北両市街地を結ぶ、市内交通の要衝幣舞橋。道央からの幹線道路である国道38号の終点として、また根室方面へ向かう国道44号とのジャンクションとして、道東の産業・経済・文化の発展に大きな役割を果たしてきました。日本初の橋上彫刻「四季の像」があり、釧路を代表する観光名所としても知られています。

最初の橋は民間で架けられた「愛北橋」

釧路川に最初に橋が架けられたのは、明治22年(1889)のことでした。酒類醸造や米穀、海産物商などを手広く営んでいた商事会社「愛北物産」が、自費で架橋したのが「愛北橋」でした。幅3.6m、長さ216mと当時は全道一の規模でしたが、わずか9年で倒壊し再び渡船に戻るようになりました。

人口が増え続け、町制がしかれて釧路町となった明治33年(1900)の12月に、ようやく官設による橋が、地域の名を取って「幣舞橋」として架けられました。これが初代の幣舞橋です。幅4.2m、長さ203mで、やはり木造橋であったため、増水による上流からの流木や冬場の結氷によって、わずか9年で倒壊してしまいました。

明治41年(1908)、小樽から釧路の新聞社に招かれた「流浪の天才詩人」石川啄木が、釧路駅から下宿へ向かう途中に渡った真冬の幣舞橋は、倒壊直前の初代幣舞橋とされています。

9年間しか利用されなかった三代目の幣舞橋

初代幣舞橋が倒壊した明治42年(1909)に、新しく架け替えられたのが二代目幣舞橋でした。全長は初代と同じ203m、幅4.5mの木橋で、「簡易トラフ」と呼ばれる木組みを11連つなげた簡単な構造でした。そのため、大正2年から3年にかけての冬の結氷や、春の増水による流木の衝突などが続き、建設からわずか6年の大正4年(1915)に倒壊し初代よりさらに短命となりました。

三代目の幣舞橋は、大正4年(1915)に架けられ長さは201m、幅7.2mと木橋ながら旧橋の2倍近い幅員がありました。この時期、第一次世界大戦前後の好景気により釧路町の発展は著しく、大正11年に町から市へと昇格しました。そこで積年の悲願であった永久橋(鋼橋)による架け換えが決まり、三代目幣舞橋は四代目の仮橋が完成するまでの9年間しか利用されませんでした。

豊平橋、旭橋とともに「北海道三大名橋」へ

四代目の幣舞橋は、初の永久橋として約4年の歳月をかけて昭和3年(1928)10月に完成します。全長は両岸の埋め立てにより113mと半減しましたが、幅員は三代目のさらに2.5倍の18.3mとなり、初めて歩道と車道を分離し車道も片側2車線となりました。道内で初めて鉄筋コンクリートが使用され、デザインも優雅なアーチを描くヨ



写真 1 4代目の幣舞橋



写真 3 幻想的な雰囲気のある幣舞橋

ヨーロッパ風で、頑丈だけでなく美しさも兼ね備えているとして高く評価されました。戦前・戦中・戦後を通じ、その荘重で優美なデザインから長く市民に親しまれた名橋であり、札幌の豊平橋、旭川の旭橋とともに「北海道三大名橋」と称されました。

春から夏にかけては霧にかすみ幻想的な詩情を漂わせる幣舞橋は、歌や絵画などのテーマとして取り上げられてきました。原田康子のデビュー作となった「挽歌」でも舞台となったり、昭和40年代になるとたびたび歌謡曲にも歌われるようになり、美川憲一の「釧路の夜」を筆頭に数々のヒット曲も生まれました。この橋も空襲による破損や車両の大型化と急激な交通量の増大から、約半世紀に及ぶその輝かしい使命を終えることになりました。



写真 2 昭和51年に完成した現在の幣舞橋

先代の橋の美観と優れた走行性を併せ持つ五代目橋

現在の五代目幣舞橋は昭和51年（1976）11月に、わずか1年5カ月という異例のスピードで完成しました。架け換えに際して釧路開発建設部では、市民参加でイメージを討議し、親柱やアーチ型など広く市民から愛された先代の橋の面影を残しながら、機能性と芸術性も配慮する新しい試みが採用されました。全長124m、幅員33.8mで、構造形式は美観と走行性に優れている最新の「三径間連続鋼床版箱桁橋」で、当時の橋梁技術の粋を結集したものとなりました。

橋の高欄のデザインは釧路市出身の彫刻家・米坂ヒデノリ氏によるハマネスをモチーフとした模様「花に囲まれた道」を採用。橋の欄干には日本

を代表する4人の彫刻家が製作した春・夏・秋・冬を表現する「四季の像」を配し、エキゾチックな香りを漂わせています。

晩秋の広い太平洋を背景に空全体を紅に染める夕陽、夏の薄らと白い霧中に浮かぶ橋影。夜には橋全体がライトアップされ幻想的な雰囲気で、いまま釧路を代表する観光名所として知られています。