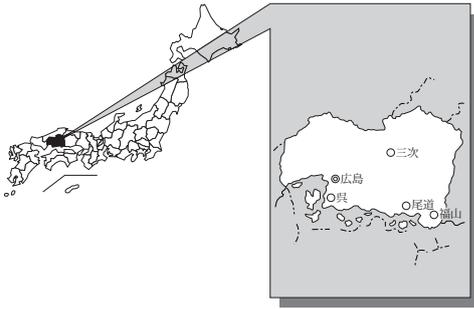


# 土木紀行

## 原子爆弾の惨禍に耐え、復興 を見届けてきた「猿猴橋」

### 広島県広島市



広島市街地は、一級河川太田川河口の典型的なデルタで形成され、その中を6本の川が流れているため、多くの橋で相互を結んでいる。

昭和20（1945）年8月6日、市街地は原子爆弾によって壊滅的な打撃を受け、多くの人命と街を失い、デルタ内の橋は大半が焼失し、落橋した。

この中を生き抜いた現存する被爆橋6橋の一つに「猿猴橋」がある。



竣工後の猿猴橋



現在の猿猴橋

橋されており、藩政時代、この川唯一の橋であった。敵に攻められないよう、他には橋を造らせなかったからである。

この大切な橋の名は、「猿猴橋」と名付けられ、橋の安全や治水を祈願した。また、広島城下の東の玄関口となり、参勤交代にも利用されたという。

その後、老朽化や洪水による破損により何度か架け替えられたようであるが、大正15(1926)年には現在のRC製に架け替えられ、現存する広島市デルタ内の道路橋の中で最も古い橋となっている。

橋長は62.5m、幅員は8.2mであり、下部工はRC小判型壁式、上部工は3径間連続RCT桁と2径間連続RCT桁からなる。

県から工事を請け負った妻木組の妻木氏は、私

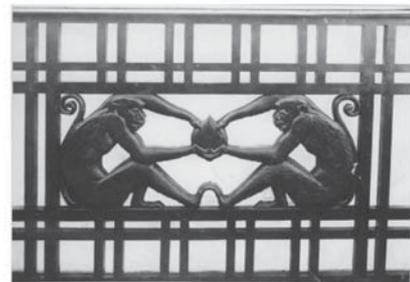
## 哀史、そして復興

猿猴橋は、一級河川太田川の分流である猿猴川に架かる橋である。

この川は、かつて猿猴が住む川として有名であった。猿猴とは、中四国に伝わる伝説上の生き物で、頭上に皿があることなどから河童の一種とされているが、猿神が原型で茶色の体毛に覆われており、容姿は河童とは異なる。

猿猴の伝説は千差万別であり、人間を川に連れ込み生き胆を引き抜くといった怖い存在でもあったが、義理堅く恩返しをすることや漁を操ることなどから、畏怖の念を抱かれ、水神として大切に扱われていた。

猿猴橋は、安土桃山時代の天正17（1589）年、毛利輝元が広島城築城を始めた頃、木橋として架



欄干に裝飾された2匹の猿

財を投げ打ち、採算度外視でこの橋の建設に傾倒したとされる。特に、意匠には贅を凝らしている。橋名、竣工年月を入れた四隅の親柱の上には、ブロンズの地球に乗って羽ばたく大きな鷲と照明があしらわれ、8本の束柱には豪華な電飾灯、欄干には両側から猿が桃を抱いている鋳物の透かし彫りが取り付けられ、この橋にふさわしい立派なデザインであった。この電飾が照らす川面は、さぞ風情があっただろうと伺える。

このようなことから、当時、猿猴橋は広島一といわれ、渡り初めには、遠方からも多くの人々が駆け付けたという。

しかし、この地球を掴んだ大鷲や猿を今はもう見る事ができない。昭和18(1943)年、戦禍による物資不足のため金属類回収令が発せられ、これらの装飾品は全て供出された結果、現在の姿となった。このほかの橋も、趣のある名橋であったが、金属類回収でどの橋も見ても無残な姿になってしまった。



昭和20(1945)年の原子爆弾投下では、猿猴橋は爆心地からの距離が1.82kmであったが、欄干の一部が破損する被害を受けたものの構造的な被害はわずかにとどまり、被災者の避難や救済活動に使われ、多くの命を繋いだ。

終戦後、猿猴橋を中心に復興が始まった。

当時は、鉄道が唯一の交通機関であったため、広島駅周辺には多くの人が集った。広島駅の鼻先に位置する猿猴川周辺では、闇市ができ、せり市、卸小売で栄えた。さらに、昭和30年代から40年代にかけては、駅ビルをはじめ大型店が進出した。

一方で、昭和31(1956)年には、戦災復興事業の一つとして、当時広島市で最も幅員の広い橋りょうとなる駅前大橋が、猿猴橋に隣接して開通したことで、猿猴橋は玄関口としての役割を終え、歴史の橋となった。

まさに、激動の時代を市民とともに歩んできた橋といえよう。



## 平和の祈りを後世に

平成23(2011)年、猿猴橋は、被爆に耐え、広島市の街の復興を見届けてきた装飾的橋りょうとして、同じく被爆橋の京橋とともに土木学会選奨土木遺産に認定された。

原子爆弾の惨禍を耐えてきたこの橋は、戦争の悲惨さを知る生き証人として、平和を訴えかける。

平成24(2012)年8月6日、被爆から67周年目を迎えた。被爆者の高齢化が進み、年々体験談を聞く機会が少なくなっていく中、地元では、大正ロマンの象徴ともいえる猿猴橋を再現し、後世に伝えようという強い思いから、「猿猴橋復元の会」が立ち上がった。そして、戦前の優美な姿を復元しようとの試みから、まずは親柱を忠実に復元し、モニュメントとして橋詰に設置することを決めた。

これからも、変わりゆく広島を見守り続けてもらい、平和を思う場所であってほしい。



完成予想図

### 【問い合わせ先】

広島市役所道路交通局道路部道路課

TEL: 082-504-2369 FAX: 082-504-2427

E-mail: [douroka@city.hiroshima.lg.jp](mailto:douroka@city.hiroshima.lg.jp)

猿猴橋復元の会

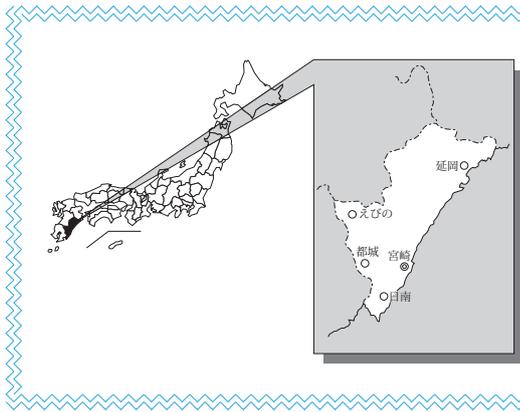
事務局: 広島市南区的場町一丁目8-15

広島芸術専門学校内

TEL: 082-506-3061 FAX: 082-506-3062

E-mail: [k007@art-hiroshima.com](mailto:k007@art-hiroshima.com)

URL: <http://www.art-hiroshima.com/ach/enkouba-shi.html>



# 土木紀行

## 矢岳第一トンネル

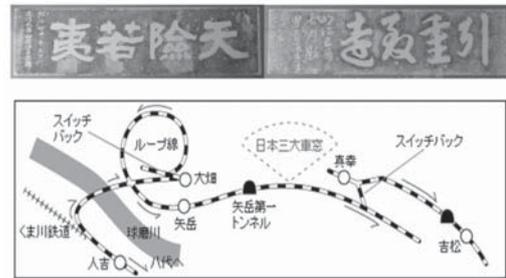
### 宮崎県えびの市

日本三大車窓の一つとして知られる矢岳越えから眺める雄大な景色は、<sup>からくだけ</sup>韓国岳を主峰とする霧島連山、裾野に横たわるえびの盆地、静かに流れる川内川、広がりのある爽快な風景が眼前に現れてくる。天気恵まれれば、桜島の北岳さらには薩摩富士の異名を持つ<sup>かいもんだけ</sup>開聞岳がその頂を覗かせることもあり、秋から冬にかけての早朝には雲海が見え、幻想的な世界が体験できることもある。



日本三大車窓とは、鉄道列車から眺める車窓のことであり、JR北海道根室本線（<sup>しんとく</sup>落合～新得間にある<sup>かりから</sup>狩勝峠）、JR東日本篠ノ井線（<sup>おぼすて</sup>姨捨駅・善光寺平）、JR九州肥薩線（<sup>ひさつ</sup>人吉～<sup>ひとよし</sup>吉松間にある矢岳越え）といわれている。この車窓をゆっくりと楽しんでいただくため、南九州は肥薩線の人吉～吉松間を走る観光列車は、ゆっくりと一時停止して車窓を満喫できる時間を与えてくれる。観光列車ならではのサービスである。この列車は、専用車両を用いて観光列車として運行しているものがあるが、下り列車と上り列車で異なる列車名が付けられ、吉松行きの下りは「いさぶろう」、人吉行きの上りは「しんぺい」という呼び名で親しまれている。

愛称の由来は、「いさぶろう」が人吉駅と吉松駅間が建設された当時の通信大臣であり、工事の最高責任者の山縣伊三郎、「しんぺい」が同区間開業当時の鉄道院総裁であった後藤新平で、矢岳第一トンネルの矢岳側に山縣の「<sup>てんけんじやくい</sup>天険若夷（天下の難所を平地のようにした）」、吉松側に後藤の「<sup>いんじゅうちえん</sup>引重致遠（多くの人や荷物などの重いものをどンドン遠くへ運搬することができる）」の扁額（石額）に向かって走る形となっている。



鹿児島へ通じる鉄道は、現在の鹿児島本線・肥薩おれんじ鉄道に当たる海岸周りの路線も検討されたが、海岸付近の線路は戦時に敵の攻撃を受けやすいという理由で軍部に反対され、肥薩線に当たる路線が先に建設されたため、この区間は当初鹿児島本線として建設されたものである。特に人吉～吉松間は、当時、青森～鹿児島を鉄道で結ぶ最後の工事区間であったが、<sup>おこぼ</sup>大畑駅では全国で唯一、ループ線とスイッチバックの組み合わせを持つなど急勾配で、かなりの難工事であったとされる。その中でも特に難工事を極めたのが矢岳第一トンネルで、工事開始当初は近くに林道すらない現場まで、人手を使って資材を運んでいた。また、地質は全て凝灰岩質で多量な水分を含有する岩層であったため、激しい湧水が、資材を運ぶ馬

を排水路へ押し流し、溺死させてしまうなど多くの犠牲が出たといわれている。最後の難工事であった人吉～吉松間が1909（明治42）年11月21日に開通したことにより、鹿児島本線が全通するとともに、途中関門海峡の船舶連絡を挟んで青森駅から鹿児島駅までの日本列島を縦貫する鉄道網がつながった。このトンネルの二つの入口に扁額がそれぞれ掲げられたのも、当時、矢岳第一トンネルの開通がどれだけ喜ばれたかがしのばれる。

現在、人吉、大畑、矢岳、真幸、吉松の35km区間を1日2往復する観光列車は、この2人の名をとり、ここを訪れる人々を楽しませているが、肥薩線最高峰の駅、熊本県最南端の駅である矢岳駅の構内には、SL展示館があり、D51が保存されている。矢岳駅の標高は536.9m、この駅の南側で宮崎県に入り、まもなく矢岳第一トンネルへと通じている。矢岳第一トンネル内は、南側へ向けて1,000分の25の下りの片勾配となっている。本トンネルは矢岳駅と真幸駅の間にあり、全長は2,096.17mである。単に矢岳トンネルと呼ばれることもある。

矢岳駅にはもう一つ見逃せない貴重な建物がある。明治42年の肥薩線開通時建てられた駅と駅長官舎である。この旧国鉄矢岳駅長官舎は残存例の少ない明治期の鉄道官舎であり、人吉市で唯一の国登録文化財となっている。鉄道官舎は木造平屋造りで、建材となる木材は矢岳付近の山々から切り出したと推測されがちだが、当時矢岳の山々には建築用木材の杉は植林されておらず、雑木林であった。そのため日向（現宮崎県）から飢肥杉を取り寄せてつくられたとされる。

外壁は下見板張り（細長い板を横に張って外壁とする）という方法で張られ、鉄道官舎らしい一面として、矢岳トンネルに使われている赤レンガを壁の一部として使っている。ひさし部分では、板がわらと呼ばれる、板でできたひさしがある。このひさしを支える部分は、ふつう直線状に切って支えをなすことが多いが、ここでは曲線状の装飾が施されており、明治の職人によるていねいでこだわりのある仕事をみることができる。鉄道官

舎のとなりには井戸があり、凝灰岩の切石を用いて、内径1.1m、深さ約4.5mの規模で築かれたものである。僻地に建設された鉄道駅長官舎における生活状況を物語る貴重な文化財として保存されている。



最後に矢岳第一トンネルは、豊かな自然と静寂に包まれながら、当時の難工事を思わせることなく、ひっそりと重厚な趣をのぞかせている。このトンネルを抜けると広がる別世界の雄大な景色は、想像できない魅力的なものであり、ここを訪れた人の心に残るものとなっている。このタイムトンネルを抜けると、今もなお、完成当時の歓声が聞こえてくるようで、これからも後世に伝えられていくであろう貴重な土木遺産である。



**【施設の形式】**

煉瓦トンネル（煉瓦＋石ポータル）

**【参考資料】**

宮崎県ホームページ、文化遺産オンライン

**【出典】**

国土交通省 九州地方整備局

完成時の記念写真の提供 鹿島建設株式会社

**【施設管理者】**

九州旅客鉄道