

大橋川等に架かる橋梁について
昭和55年度に行われた大橋の調査検討について
松江港について

目 次

1. 大橋川等に架かる橋梁について	1
(1) 大 橋	1
(2) 新大橋	1
(3) 宍道湖大橋	2
(4) くにびき大橋	2
(5) 第五大橋	2
(6) 中海大橋	3
2. 昭和55年度に行われた大橋の調査検討について	6
(1) 経 緯	6
(2) 調査の内容	6
(3) 研究会による検討の結果	7
3. 松江港について	8
(1) 松江港の変遷	8
(2) 松江港の施設及び利用の状況	10

1. 大橋川等に架かる橋梁について

(1) 大 橋

初代大橋は、江戸時代初期の1608年、松江城築城のため、堀尾吉晴によって架設されたものである。それ以前約250年の昔、既に松江大橋の元祖ともいえる「白濁橋」の存在がある。戦国時代にはいと、カラカラ橋（轟橋とも称した）と称され、板又は竹等簡単な構造で建設されていたが、いずれにおいても架け替えの記録はない。

1635年、1639年の洪水により斐伊川が東流し、以来、松江市が洪水に悩まされることが多くなかったが、洪水にも耐えられる本格的な橋の構造となったのは、第3代元明大橋（1660）からであり、現在の大橋は、第17代目で、昭和12年に完成したものである。第14代から「大橋」と橋名が定まったが、3代から13代までの橋名は、普門院の住職によって命名されていた。今日まで長い歴史を持ち、水都松江の銘橋である。

なお、「大橋」はよく「松江大橋」と呼ばれているが、第17代橋名を揮毫した当時の福邑知事は橋名の歴史をよく確認の上「大橋」とし、道路法上の正式な橋名も「大橋」である。

●現在（第17代）の大橋

16代目の大橋は、昭和9年3月、藁を積んだ船の衝突により急遽架け替えざるを得なくなり、昭和12年10月に完成したのが現在の17代大橋である。この架け替え工事を担当した河戸技師（当時）の所見によると、この橋の様式検討に当たっては、「あの絵の様な風景、遙かに望む松江城、さては出雲富士の秀麗なる姿等との関係を考慮する時、他都市等で見ると近代的感じのものよりも、優雅なる純日本様式こそ適当ではあるまいか。種々調査の上、橋梁全体を純日本様式の表現に努めることを根本方針とし、付帯工事の実現（橋梁桁下高、取り付け道路の高さ、径間割り等）に当たっても、根本方針との調和をはかり、以て基本計画を樹立した」と述べておられる。この設計に当たっては、先ず72種の案を立て、この中より7種を選んで概算工事費を求め、厳密なる検討を加えて最終案に達したとされている。

中でも、高欄と照明設備については、「設計しては修正し、又練り直す等、幾度かこれを繰り返す、暫く擬宝珠高欄に優雅なる春日燈籠並びに間接照明を配する案を得、郷土出身美術界の巨匠、内藤伸先生のご批判ご指導を仰ぐと共に、擬宝珠の如きは親しく加鑿を乞い、以て遺憾なきを期した」と述べておられる。

また、現場主任として、大橋の設計から工事に至るまで昼夜責任を持って真剣に取り組んでこられた深田技師は、工事が順調に進んでいる中、第1号井筒基礎約17メートル下で現場監督中、落ちてきたコンクリートバケットにより殉職された。源助碑と並んで橋南側に追悼記念碑がたてられている。

第17代大橋は、松江市のシンボルとして市民はもとより、観光スポットの一つとして観光客にも愛されている。特に、御影石の欄干と唐金の擬宝珠が歴史と風情を漂わせ、夜は幻想的にライトアップされている。晴れた日には歩道の展望台から大山が望める。

(2) 新大橋

現在の新大橋は、昭和9年に架設されており、大橋より古いことは余り知られていない。初代は大正3年（1914）、増加する交通量に対応するため、現在の位置より西側の和多見町善導寺前の通路から、対岸の新材木町に木橋として架設されていたが、東本町の大火災があった昭和6年頃にはすっかり老朽化し、通行に危険なところが生じていたところへ、たまたま発動汽船がぶつかりとどめを刺され、架け替えを余儀なくされた。第2代目が鋼橋として架設されたのは、昭和9年のことである。初代新大橋の廃材は更に利用され、馬背道路の乃木町に属する場所へ、市営住宅として再生した。これが松江市の市営住宅のはじまりである。現在の車道4車線に両歩道の姿となったのは、昭和46年の拡幅工事によるものである。

松江大橋物語の著者である内田兼四郎氏によると、「新大橋が大橋ほど人々から愛されないのは、その形容からとは思えない。大橋は人の橋、橋南と橋北の商店街を結ぶ橋、また、観光大橋として親しまれてきているのに対して、新大橋は車の橋、橋南と橋北地帯を結ぶ橋、いかなれば産業大橋であるといってもよからう」と同図書で述べておられる。

なお、大橋及び新大橋の経歴は3ページの一覧表の通りである。

(3) 宍道湖大橋

時代の進展に伴い交通量も多くなって、大橋、新大橋だけでは混雑する交通に対処できなくなってきた。国道9号沿いの湖南の卸団地方面や湖北道路、松江温泉街や県庁周辺等双方の往来の交通状況を緩和することにあわせ、松江の伝統、美観、歴史的、観光的の見知から検討を加えるため、審議会が設けられ検討された。その結果、湖岸2.3haを埋め立て、灘町と末次町を結ぶ宍道湖大橋が昭和47年7月1日、車道2車線、両歩道の有料道路として開通した。47水害が発生したのは、開通後間もなくのことであり、松江市街地で約2万戸の家屋が浸水した。

橋上からの市街地や宍道湖の眺望は、大橋の展望台から眺望するよりも、雄大絶景となった感はある。しかし、大橋の展望台から見えていた、宍道湖西岸に沈む太陽や嫁ヶ島の光景は見えなくなり、従来の眺望が損なわれてしまった。

その後、経済発展とともに交通量が増大し、朝夕のラッシュ時に交通渋滞が頻発したため、これを解消するため4車線化が必要となった。宍道湖大橋4車線化は、環境デザイングレードアップ事業によりデザイナーを選定し、橋梁詳細設計と並行して景観設計を行った。景観コンセプトの基本を、「松江市と宍道湖のシンボルとなる、伸びやかで親しみのある橋」とし、次の5つの基本方針によりデザインを具現化した。

- ① 交通上、景観上の両面において、重要な役割を果たす橋であり、この地域のシンボルにふさわしい、明快な形態とする。
 - ② 宍道湖の美しい風景に調和する軽やかな橋とする。
 - ③ 橋詰めや公園及び街路等、周辺空間との連続性を図る。
 - ④ 既存の宍道湖大橋と一体感のある形態とし、スケールの大きな伸びやかさを大切にす。また、下流の松江大橋とのバランスも大切にす。
 - ⑤ 歴史ゾーンと現代的な街並みをつなぐ、格調の高い、魅力的な橋上空間をつくる。
- 以上の基本方針により計画され、平成14年7月完成した。

(4) くにびき大橋

昭和57年国体開催に合わせ、松江市街地の恒常的な渋滞の解消と市民生活の利便性の向上を図ることを目的として、昭和56年7月、車道4車線の両歩道付きの橋梁として架設された。

この橋の開通で、次年度開催予定のくにびき国体における選手・役員輸送を円滑にする確信がもてると共に、松江市が昭和49年から実施していた120ha余に及ぶ北部土地区画整理事業や北部学園都市構想も大きくクローズアップされ、国道9号接続への道路整備に対する期待が大きくなるなど、産業経済・文化の発展に対する期待がますますふくらんだ橋である。

(5) 第五大橋

この大橋は、地域高規格道路境港出雲道路のうち、国道431号川津バイパスと国道9号松江道路とをつなぐ「松江第五大橋道路」の大橋川渡河部に計画され、都市機能の強化や渋滞の緩和などを目的に、21世紀の松江市の都市基盤の一つとして、平成20年代半ばの供用を目指して現在整備中である。

本事業の環境影響評価書の中で、「大橋川渡河部については、事業実施時に検討委員会を立ち上げることとし、その中で、島根県公共事業等景観形成指針を踏まえ、高架本体の構造、形式、色彩等について検討を行い、景観の変化の低減に努める」と記載されていることから、景観検討委員会を立ち上げ、検討を行った。景観コンセプトは「水郷を やさしくつつむ かるやかな道」とし、特に、大橋川渡河部については、水郷の風景に違和感を感じさせない橋となるよう「美しい水郷の風景に融合させる」橋として、景観に配慮した橋梁設計としている。

(6) 中海大橋

松江市東北部、松江市八束町の1,600haで生産される水稲、津田かぶ、西条柿などの農産物を消費地へ速やかに運搬するため、平成2年、車道2車線の両歩道橋として、島根県により農道として架設された。架橋位置は、松江港の港湾区域に指定されており、500t級の船舶が航行するため、船舶のマスト高から桁下高を、航路幅から橋脚位置を決定した。この結果、最急勾配が7%で勾配区間も長い橋となり、中海を背景にした空間をダイナミックに画定している。

大橋(歴代)一覧表

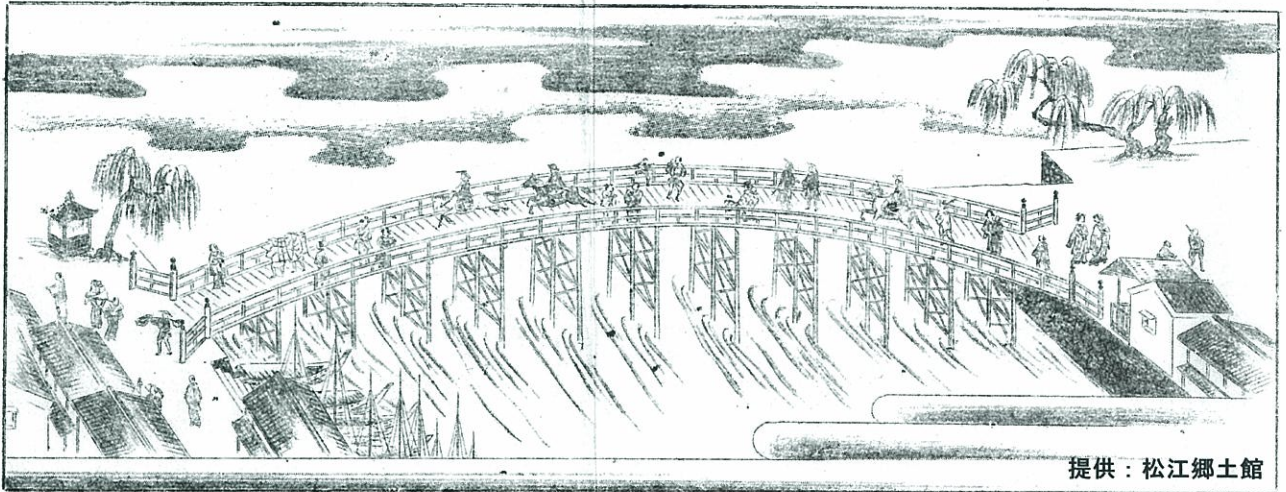
代	橋名	改架年代	藩主	備考
元祖	白潟橋	正平5年 (1350)		白潟橋と最初の文献に見えるのは1350年。
大橋の前橋	カラカラ橋 (轟橋)	永禄5年 (1562)		和多見町本龍寺前から縁取町中程に架かっていた。この位置はよく仮橋の位置として利用された。
初代	大橋	慶長13年 (1608)	堀尾吉春	松江城築城のために堅固な土橋として架けた。橋長154m、幅員4.5m。雑賀源助物語がある(3代目の橋での出来事とも言われている)。
第2代	大橋	寛永13年 (1636)	京極忠高	1635年、1639年の洪水及び藩の治水対策により、斐伊川が東流することになる。
第3代	元明大橋	万治3年 (1660)	松平綱隆	橋梁名称は、第13代まで普門院の和尚さんが命名していた。延宝5年の大洪水により中間21m余り切れ落ちる。これより代々捨て杭を打ち込む。
第4代	玉台大橋	貞享2年 (1685)	松平綱近	別名:玉台大橋。架け替え工事には大洪水が数度あり、難工事のようであった。
第5代	蓮台大橋	宝永6年 (1709)	松平宣維	別名:文殊大橋。渡り初め式に群衆が押しかけついに死者7人を出す。その後縄張りとなる。
第6代	栗津大橋	元文3年 (1738)	松平宗衍	はじめて擬宝珠が取り付けられる。南北5mずつ縮め、橋の長さ約144mとなる。
第7代	安祥大橋	宝暦3年 (1753)	〃	この大橋架け替え中には、連続豪雨に見舞われ、洪水中完成した。この年代頃から橋の寿命が短くなる。
第8代	文祥大橋	明和9年 (1772)	松平治郷	別名:文律大橋。藩財政厳しく、地元の工匠で建設。余金で天神橋、北堀橋を架替え、更に松江城の修理も。村上喜一郎舎喜がすべてを完成させる。
第9代	構雲大橋	天明5年 (1785)	〃	別名:広運大橋
第10代	越栄大橋	寛政12年 (1800)	〃	別名:越学大橋、速来大橋。洪水にこりて水避杭を追加し、捨杭25本、植杭計150本(出雲私文)。渡り初め人、9代の橋にも選ばれた幸運な人。
第11代	速超大橋	文政元年 (1818)	松平斉恒	
第12代	寛津大橋	天保7年 (1836)	松平斉斎	別名:寛通大橋。この年、灘町、大工町、天神町、寺町、伊勢宮町延焼大火あり。
第13代	吉祥大橋	嘉永7年 (1854)	松平定安	出雲地方大地震あり。
第14代	大橋 (松江大橋)	明治7年 (1874)		17代中で唯一橋脚が20基あった。この橋までの材料は木材が主。維新当初のため、役人ばかりで渡り初め。
第15代	〃	明治24年 (1891)		帆掛船のための太鼓橋から鉄製トラス橋(珍形大橋として評判が悪かった)。小泉八雲は仮橋を渡って松江にやってきた。
第16代	〃	明治44年 (1911)		今の橋の形に改められ、擬宝珠も付けられた。
第17代	〃	昭和12年 (1937)		現存の大橋。深田技師の殉職。築後約70年。外中原大火災があった。設計思想や工事中の逸話等を記した連載新聞記事が残っている。

新大橋(歴代)一覧表

代	橋名	改架年代	藩主	備考
初代	新大橋	大正3年 (1914)		木橋。モダンで照明もつき、本家大橋をしのぐとも言われた。廃材は、馬背の初代市営住宅建築材として活用された。
第2代	〃	昭和9年 (1934)		拡幅し、車道4車線となったのは昭和46年。

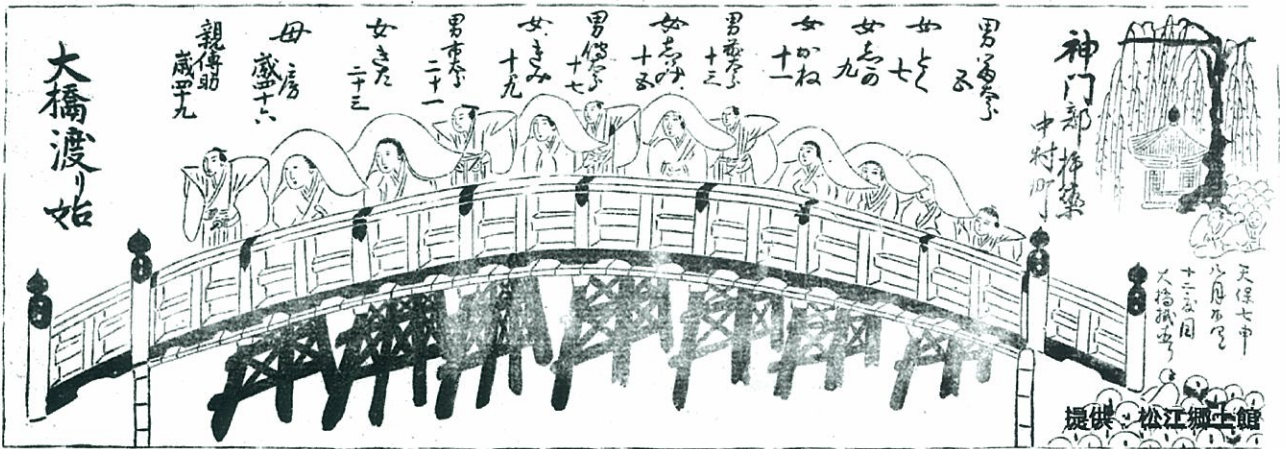
参考資料: 松江大橋物語(内田兼四郎著)ほか

■元禄頃の大橋（第4代玉台大橋と思われる）



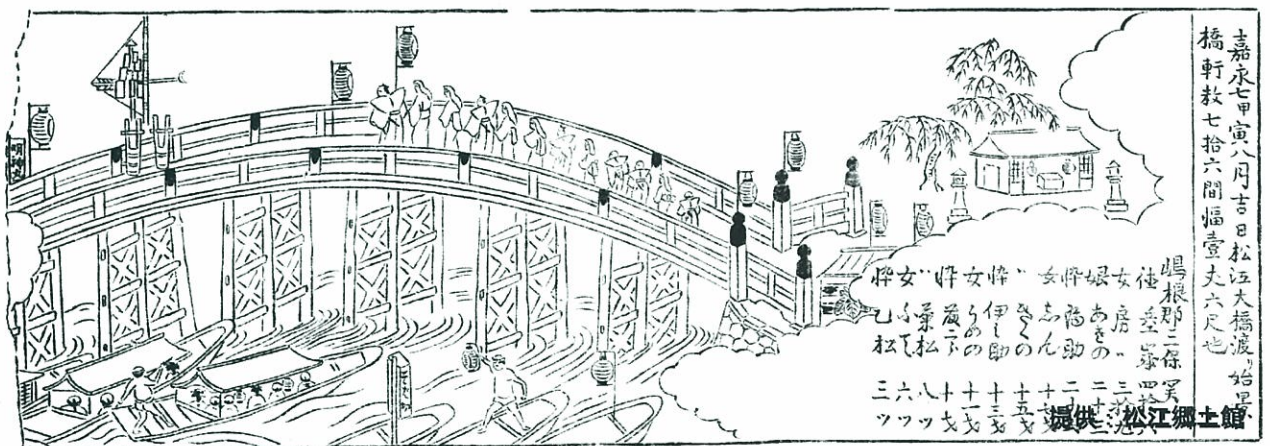
提供：松江郷土館

■第12代寛津大橋



提供：松江郷土館

■第13代吉祥大橋



提供：松江郷土館

■第15代大橋



■第16代大橋



■第17代大橋



(第17代大橋架橋の際の仮橋)

2. 昭和 55 年度に行われた大橋の調査検討について

(1) 経緯

昭和54年11月、大橋川の改修計画についての具体案が発表されたが、その当時、計画について種々の反響があり、その中の関心事の一つが大橋の取り扱いであった。大橋の架け替えは、松江市民の関心度が非常に高いことが考えられるため、この取り扱いに当たっては、先ず、歴史の変遷を把握することこそ基本であると考えられ、地元学識者を中心とした研究会を組織し、大橋に関する調査検討が行われた。

(2) 調査の内容

- ・調査機関：建設省出雲工事事務所（現：国土交通省出雲河川事務所）
- ・調査期間：昭和 55 年 8 月～昭和 56 年 1 月
- ・調査の目的

松江の風物に適した大橋の景観は、古くから銘橋として広く市民に親しまれてきており、市民の関心度も非常に高いことが考えられるため、この取り扱いに当たっては、歴史の変遷を把握することこそが基本であると考えられる。このため大橋に関する文献の収集と同時に仮称「松江大橋に関する歴史研究会」なる組織を結成し、意見交換を行い、報告書を作成する。

- ・調査の内容

①松江及び大橋に関する調査

松江に関する風土を調査し、これが大橋にどのように反映されてきたか。次に、大橋の歴史の変遷について調査検討を行う。更に松江における大橋の存在意義について調査する。また、「松江大橋に関する歴史研究会」の地元学識者から、過去の大橋に係わる話、現在の大橋の感想、新しい計画に対する要望等を取りまとめる。

②橋梁と景観について

学識経験者に意見を求め、橋梁に関する専門的な見知から大橋の景観に対する提言を頂く。

③大橋のイメージプラン

上記①②で得られた調査結果、意見、要望、資料等を集約することにより、新しい大橋のイメージプランを作成する。

※松江大橋に関する歴史研究会メンバー

石村春荘	「松江むかし話」の著者。松江市文化財審議会委員。
内田兼四郎	「松江大橋物語」の著者
遠所和夫	擬宝珠制作者
島田成矩	松江高専教授。松江市文化財審議会委員
乃木勇吉	「江戸時代の山陰」の著者。松江市郷土館次長
米田孫助	松江大橋の研究者
中村芳二郎	松江市長
高橋悦郎	島根県企画部長
定道成美	出雲工事事務所長

(3) 研究会による検討の結果

擬宝珠	現在の形状のものが良く、高欄の材料も同じもの（赤御影）とする。
展望台	現在のものと同様設置する。
桁高	全体としてバランスの良いものとする。
舗装	黒以外の適当な色はないだろうか。
縦断勾配	取り付け道路に無理のない程度にする。
桁隠し	色とか橋脚とのバランスを考える。
照明	基準にはこだわらず、足元が明るい程度の適度の明るさのものでよい。

結 論：上記の諸点を考慮しつつ、最高の技術で新しい橋を造ってほしい。新しくできたものの価値を認めて、古いものを活かすようにし、和服と下駄履きの似合う橋にしてほしいという結論であった。

3. 松江港について

(1) 松江港の変遷

【江戸時代（帆船時代）】

(江戸時代の状況)

出雲の主産物であった米、鉄、ろう等は、大型の帆船によって大阪に運ばれて松江藩の台所をまかした。その輸送は、藩の御手船として中徳丸（1789年建造）、住吉丸（1794年建造）等が担った。この当時、大橋川が浅かったため、外海航路の大型船は、大井沖に停泊しており、大型船への貨物の運搬は、藩が制定した廻船方船法によって渡海場（松江・平田・荘原・宍道・安来）が指定されていた。これらは内海航路の船着き場である。松江の渡海場の中心は八軒屋町の川岸で、松江を通過する一切の荷物は、八軒の船宿で取り扱われた。

(外海航路の状況)

このほか外海通いの帆船の寄港地は、東に美保関、西に宇竜の両港があり、佐陀川開削により加賀港も利用されるにいたった。大井沖に停泊した外海航路の帆船への荷物の運搬は、松江に在籍する渡海船に限られていて、この掟は永く守られた。

【明治時代（汽船時代）】

(外海航路の状況)

明治時代に入ると、陸上交通では道路の改良が盛んに行われ、人力車、荷車、牛馬が利用されるようになり、後半になって自転車、荷馬車が登場したが、山陰本線の京都・出雲間が開通する明治45年頃までの輸送は、船舶が中心であった。外海では、明治9年、三菱郵便汽船会社（後の日本郵船）は、西廻り航路を開設し、大阪・下関・境・敦賀・北海道を往復したが、不定期で回数も限られていた。しかし、明治17年に大阪商船会社が大阪・境の山陰航路を開設したため、利便性が増し、徐々にではあるが経済活動の発達に伴い貨物輸送も増大し、大阪で第五回国内博覧会が開かれた明治36年頃がこの航路の最盛期であった。しかし依然として、大橋川が浅かったため、これらの商船への松江港からの連絡は、境行き湖上汽船によった。

(宍道湖・中海の航運状況)

明治も中頃になると蒸気船の運航が盛んになり、中海、宍道湖の内航路では、松江・米子・境方面及び松江・荘原・平田方面の航路が営まれ、松江港を中心に東西の定期航路が整備された。しかしながら、乱立する航路により乗客の奪い合いが生じ、料金がただ同然となり、人手にわたるものも多かった。明治40年に、松江合同汽船株式会社が設立されて、宍道湖・中海に航路がある各社の所有船を買収し、航路を維持したため、湖上航路の経営がようやく安定した。

(大橋川や馬潟航路等の浚渫)

大橋川は浅かったため、大橋付近へは、小型船しか入港できず、大型船は朝酌の沖合の入り江に投錨していた。このため明治20年代から、馬潟港や大橋川の浚渫が問題となり、明治39年から40年にかけて、市債3万5千円をかけ、馬潟港内と大橋川を浚渫し、馬潟港に外海航行の汽船を出入りさせた。この結果、馬潟港へ阪鶴鉄道の大型船（417t）が入港できるようになった。宍道湖においては、南航路（大船道）のほかに北航路（末次、洗合から佐陀川へ通ずる航路）も合わせ浚渫した。

【大正・昭和時代】

(船舶輸送の減衰)

鉄道山陰本線の建設が進み、明治45年には京都・出雲間が全通した。また、大正3年に出雲・平田間で開業した一畑電鉄は、松江まで全線開通したのが、昭和3年である。このように鉄道網の整備によって、海上交通時代は徐々に去って、内航航路の宍道湖上においては、昭和12年一日3往復あった松江・平田航路や一日4往復あった松江・米子航路は、陸上交通に押され衰微の一途をたどった。しかし、美保関航路はバス営業が発展するまでの相当な期間運航した。また、外海航路についても、明治末期から大正時代にかけて相次いで閉鎖に追い込まれた。

(松江港の浚渫)

松江港に入港する小型船に十分な喫水が確保されていないため、県営事業として、大正5年から大正9年にかけて、大橋から新大橋に至る240間の区間において、45間乃至60間幅で、平均水深を7尺5寸確保する浚渫を行った。大正10年には河川北側を長さ150間、幅10間、水深5尺に浚渫し、大正11年以降にも必要な浚渫をした。

(松江港の改修)

大正11年から始まった斐伊川治水対策の一環として大橋川改修が実施された。その内容は、大橋川の全川にわたり、川底幅を72mに、水深を4.5mに改修するものである。中でも、昭和5年に行われた「井の奥」にあった岩盤からできた浅瀬の撤去により、大橋川の通水がすこぶる良好となった。この改修事業により、大型船の遡上が可能となったため、松江港の修築が計画された。松江市では、大正15年に松江港修築計画を作成し、県へ補助申請し、昭和3年に16万7千円を県と市で折半負担し、工事一切を河川工事实施中の内務省へ委託した。昭和3年8月に着手し、昭和7年11月に完成、現在の松江港の骨格ができあがった。(埋立面積：14,700㎡、係船岸壁：263m、物揚場：275m、野積場他)

(隠岐航路の状況)

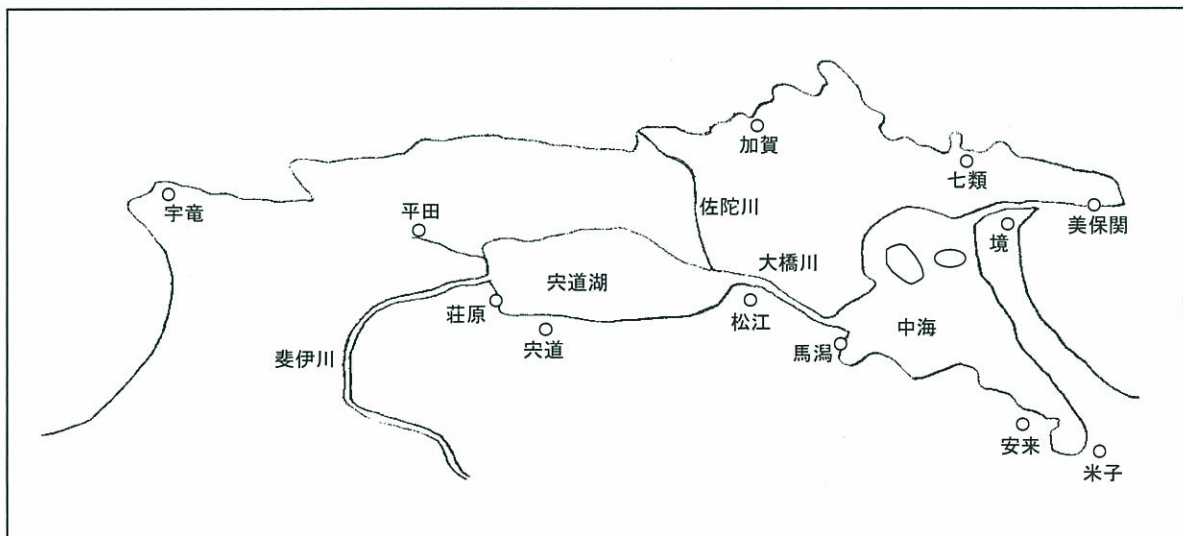
明治18年に開業した隠岐航路は、隠岐・境を經由し、馬潟港で停泊していたが、大橋川改修による浚渫と松江港の完成により、昭和8年から松江港まで延長された。しかし、昭和20年米軍機が中海に投下した機雷に船が接雷したことから松江港入港を中止し、境止めとなった。この結果、松江・境間は太洋丸による運行となった。昭和33年、隠岐航路の隠岐丸(499t)を再び松江港まで入港させたが、当時夜航海であった上、河口付近が浅く船底をこすするため、昭和34年に中止されて安来港止めとなった。松江・境間の太洋丸による連絡は昭和47年まで続いた。

【現 在】

(松江港の状況)

現在の松江港は、市内中心部の松江地区と中海に面する馬潟地区の2地区からなり、昭和28年に港湾指定を受けている。前述のように松江地区は、隠岐諸島や大根島への貨物船・連絡船の発着する港として栄えた。また、昭和39年から平成5年にかけて5カ所の岸壁や物揚場が船舶輸送に対応するため整備されたが、中心市街地の河川沿いの港湾であるため、水深や陸上施設面積の拡大が困難なこともあり、隠岐諸島への連絡船は七類港へと移った。しかし、県都に直結する港湾であり、JR松江駅や国道9号から1km以内であるという好条件を有することから、現在でも隠岐島との物流港として利用されている。また、観光客にとっても、松江のシンボルである宍道湖や大橋川を遊覧する観光船の発着基地としての需要が近年高まっている。一方の馬潟地区は、昭和38年より工業団地が整備され、この団地の物流拠点として翌年度から-5m岸壁が整備され、工業団地内企業の資機材の移出入を中心に活用されている。

江戸時代からの主な寄港地見取図



(2) 松江港の施設及び利用の状況

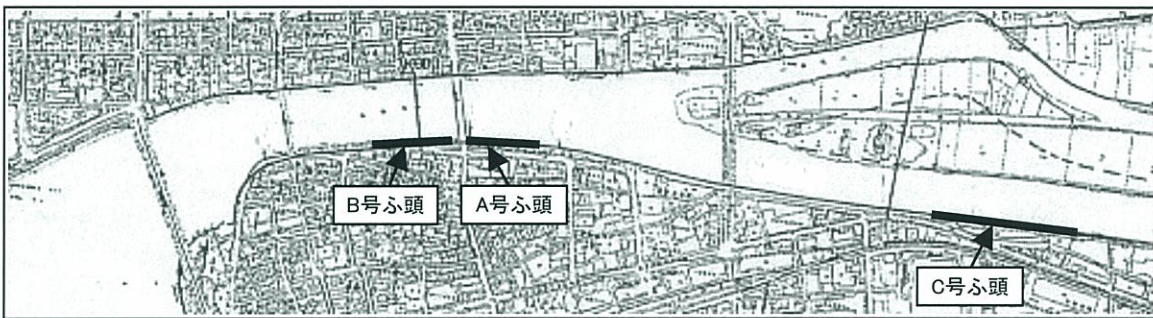
(昭和36年当時の係留施設)

	名称	管理者	延長	水深	備考
係船岸壁	A号埠頭	島根県	200m	4m	
	B号埠頭	〃	200m	3.2m	
	C号埠頭	〃	400m	3m	国鉄松江臨港船接続

(昭和36年の松江港利用状況)

貨物		貨客							
隻物	9,900隻	隱岐航路	美保関航路	米子航路	えとも航路	八束村航路	渡航路	計(人)	
トン数	206,000t	乗降客数	18,300	88,600	17,400	2,200	10,200	16,100	152,800
種類	鉱産品・セメント・木材他	経営者名	隱岐汽船	松江合同汽船	個人	個人	渡回漕合資		
		使用船舶名	太洋丸50t	6隻	正栄丸5t	豊島丸5t	渡丸15.7t		

(昭和36年当時の岸壁等位置図)



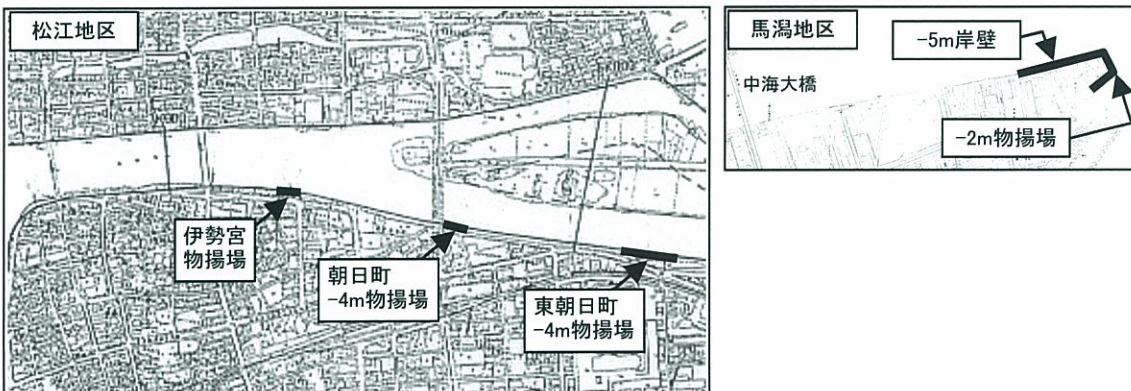
(現在の係留施設)

地区名	施設名	設置年度	規模	備考
松江地区	伊勢宮物揚場	H4~H5	水深：2.0m、延長：60m	白鳥号2号
	朝日町 -4.0m物揚場	S37~S38	水深：4.0m、延長：73m	プレジャーボート
	東朝日町 -4.0m物揚場	S51	水深：4.0m、延長：170m	白鳥号1号、貨物(陶業品)
	港湾緑地	S54~S56	面積：4,917㎡	H10~H14 県単で整備
馬潟地区	-5.0m岸壁	S39~S48	水深：5.0m、延長：280m	鉱産品、セメント、木材
	-2.0m物揚場	S47	水深：2.0m、延長：122m	

(平成16年の松江港利用状況)

貨物		貨客	
隻物	728隻	宍道湖航路	
トン数	350,000t	乗降客数	16,900人
種類	非金属鉱物・セメント・砂利砂他	経営者名	白鳥観光(有)
		使用船舶名	白鳥号16t、白鳥2号19t

(現在の岸壁等位置図)



◆参考：松江港及び小型船舶係留位置図

