

弘前城かわら版

Vol.8 [令和5年12月22日]

史跡 弘前城跡には現在8箇所の木橋があり、令和2年度に波祢橋（はねばし）・鷹丘橋（たかおかばし）・一陽橋（いちようばし）、令和4年度に春陽橋（しゅんようばし）・下乗橋（げじょうばし）の上部木材更新工事を実施しました。今後も残る3橋の更新工事が続きますが、今回は「弘前城の橋」の変遷と現状について紹介します。

1.城の橋、公園の橋

※創架（そうか）⇒初めて橋を架けること。

かわら版の4・7号で紹介したとおり、弘前城跡の8橋は、江戸時代に創架されたもの〔①・②〕と、昭和初期に新設されたもの〔③〕に分類されます。

①江戸時代前期に創架された橋⇒杉の大橋（すぎのおおはし）、亀甲橋（かめのこうばし）、賀田橋（よしたばし）、鷹丘橋、下乗橋

②幕末までに新設された橋⇒波祢橋

③昭和初期に新設された橋⇒一陽橋、春陽橋

弘前城跡においては、史跡整備の基準時期が「幕末期」に設定されているため、①・②は城郭として機能していた時代から存続する「城の橋」、③は城跡が弘前公園となった後に新設された「公園の橋」と言うことができるでしょう。

2.変化する橋の形状

「城の橋」のうち、過去の形状について比較的情報が多く残っているのは下乗橋です。市立博物館所蔵の擬宝珠や明治時代の古写真【写真1】から、幕末の下乗橋は擬宝珠を伴う白木の橋であったと推測されます。現在の下乗橋は大正4年<1915>以降朱色に塗られているほか【写真2】、欄干の構成・柱材の太さ・擬宝珠の大きさ等も古写真とは異なっており、幾度もの架替により橋の形状が変化したと考えられます。

また、「公園の橋」として昭和8年<1933>に新設された一陽橋も元々は白木の橋でしたが【写真3】、現在は緑色に塗られています【写真4】。形状も、設置当初から変化しているようです。



【写真1】明治時代の下乗橋

※ジョージアナ・ボークス1897『IN JOURNEYS OF T』



【写真2】現在の下乗橋



【写真3】

一陽橋渡橋式

<昭和8年>

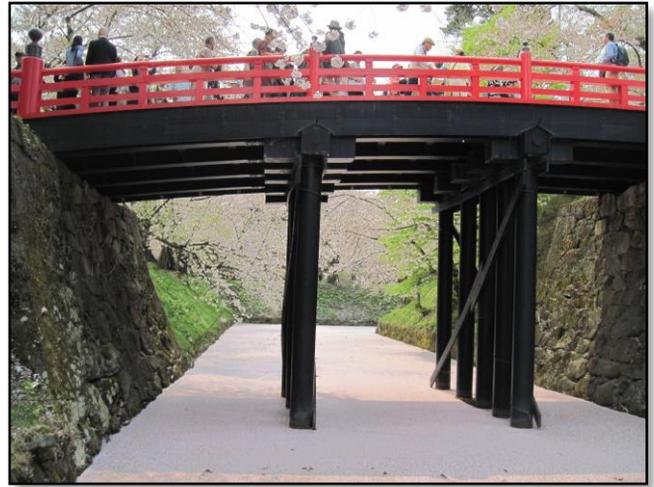


【写真4】

現在の一陽橋

3.橋脚を木柱からコンクリートパイルに

次に、橋脚を見てみましょう。現在の8橋では、すべての橋脚がコンクリートパイル製となっています。かつての橋脚は木柱でしたが、当時は木材の腐食が橋の強度に直結するため、橋脚の交換頻度が多く、毎回大がかりな工事になっていたと考えられます。しかし、昭和35年<1960>に下乗橋の橋脚をコンクリートパイルに変更した工事を代表格に、弘前公園内の橋脚は逐次コンクリートパイルに変更されました。現在では、上部木材の更新を行うだけで橋の強度が保たれるようになっています【写真5】。



【写真5】 現在の下乗橋の橋脚

下乗橋をはじめ、江戸時代に創架された6つの「城の橋」の橋脚の構造については、よくわかっていません。平成16年<2004>12月に、本丸東面石垣修理に伴う事前調査で内濠の水を抜いた際、鷹丘橋の傍らでかつての橋脚の一部と見られる柱列が確認されています【写真6】。この柱列は、複数の時期の橋脚が混在したのですが、具体的にそれぞれがどの時代のものか、整理はされていません。



【写真6】 昔の鷹丘橋の橋脚（2004年撮影）

※写真6下の白・青・黄色の枠線は、各柱の組み合わせを示す。同色で囲まれた柱は、同時期のものと考えられる。

※コンクリートパイル⇒構造物の荷重を支えるコンクリート製の基礎杭。土木建築等の基礎工事の際、地中に打ち込む杭。

また、鷹丘橋以外の橋についても同様の痕跡が濠中に残っている可能性があり、将来的にこれらの痕跡が「城の橋」の本来の姿を教えてくれるかもしれません。

4.「城の橋」の姿を探して

弘前城跡の橋は、400年という長い時間を経て様々に変遷しており、昭和初期に新設された一陽橋・春陽橋ですら、当初の形状・構造について詳しく分からないのが現状です。弘前城跡の史跡整備は、幕末期の状態を復元することを第一目標としていますが、史資料が揃わず明確でない場合には、史跡指定された昭和27年<1952>当時の状態を維持する必要があります。現在、史跡指定時に存在していた8橋は位置・形状・色・材質等、昭和27年の状態を維持していますが、特に幕末期に存在していた6橋については江戸時代の形状・構造を特定するため、調査を進めているところです。