

## 武庫大橋

文・写真 土佐道子

西宮、尼崎、宝塚など阪神間を代表する都市を悠々と流れる武庫川とその河川敷の風景は都市のオアシスとして周辺の住民に親しまれている。その川に架かる数々の橋の中でもひととき目を引く威風堂々とした橋がこの武庫大橋であろう。石材が醸し出す堅牢さとアーチの連続による軽やかさを合わせ持つこの橋は、夕暮れになると欄干に設置された幾つもの街灯が暖かいオレンジ色の光を放ち、河川敷をジョギングする市民や車窓からの眺めを楽しむ通勤客の心を癒している。

“橋”は人々の交流の象徴としてユーロ紙幣のデザインにも採用されている様に、この武庫大橋は80年以上もの間、かつて大大阪と称された大阪から尼崎に広がる工業エリアと阪神間モダニズムと唄われた住宅地を行き交う人々の交流の架け橋として重要な機能を果たしている。阪神国道電車が廃止される以前は、大阪方面から電車に乗って鳴尾のいちご狩りに訪れる観光客にとっての架け橋にもなっていたのであろうか。



さて、武庫大橋周辺の風景に目を向けてみると、大阪方面から神戸方面に向かうとちょうどこの橋に差しかかる頃、工業エリアと住宅地を結ぶ架け橋であることを証明するかの様に、高層ビルの風

景から広い空が一気に開けて河川敷の松林とその向こうに広がる六甲山地の風景へと変化する。また、この橋は西宮市と尼崎市の市境にあり、川の兩岸を見比べてみると西宮側には遊歩道と松林、尼崎側には野球やテニス場と桜並木が整備されている。つまり西宮側の河川敷からは対岸の桜並木、尼崎側からは対岸の松林と六甲山地を望むことが出来、一つの川で2つの異なった風景を楽しめるというのも面白い。特に夕暮れの尼崎側河川敷から川越しに見る松のシルエットと夕日に染まる六甲山地の眺めは一幅の絵の様に美しい。

橋を行き来してぜひこの二つの異なる風景を楽しんでみたいのだが、現在武庫大橋を通る国道2号線は阪神間を結ぶ交通の大動脈となり、橋は車の往来が中心でゆっくり歩いて橋を渡る人をほとんど見かけない。その為に人々が対岸の風景とこの橋自身の数々の魅力を堪能する機会が少なくなってしまったのは残念である。ゆっくり歩いて橋を渡ってみると甲子園会館の意匠にも影響を与えたのではないかと感じさせる橋のたもとのひととき大きなアールデコ調の街灯、欄干の繊細な格子デザイン、橋から張り出したバルコニー、などこの橋には歩行者を楽しませる仕掛けが随所に施されていることがわかる。

バルコニーは橋の両端の南側と北側合計4つ配置されているが、北側のバルコニーからは甲子園会館の塔とその周辺の緑が見え、橋の完成から数年後にオープンする甲子園ホテル（現 甲子園会館）を橋から人々がゆっくり眺められる様という配慮が感じられる。古き良き昭和初期、北側のバルコニーからは木立の間からホテルの窓の灯りや華やかなパーティーの様子がうかがえたのかもしれない。またその当時、南側のバルコニーからは甲子園の一大リゾート地も望めたことだろう。

この様に昔の風景に思いを馳せながら改めて武庫

大橋を見てみると、橋に求められる基本事項である強度に加えてデザインの優美さと周辺の風景への細やかな配慮を見事に融合させたこの橋の設計者の力量を感じずにはいられない。大正、昭和、平成と引き継がれて来たこの郷土の遺産を大切に守っていききたい。2010.11.29

土佐 道子 (とさ みちこ)  
一級建築士事務所 土佐空間デザイン 代表

## 武庫大橋について

2006年土木学会選奨土木遺産  
稲上文子



武庫大橋（分野：道路施設橋梁）  
所在地：尼崎市稲葉荘～西宮市戸崎町  
管理者：近畿地方整備局阪神国道事務所  
設計者：増田淳橋梁設計事務所 増田 淳(1883年  
（明治16年）-1947年（昭和22年）、高松生まれ）  
構造：RCアーチ・RC桁橋、橋長207.4m、幅19.8m  
竣工年：大正15(1926)年

### 幹線道路の整備

武庫大橋は、武庫川の下流、尼崎市-西宮市間にかかるRC造「開腹アーチ橋」で、大正15年に阪神国道（現国道2号）の改修に伴い建設された。武庫川は丹波篠山を源流に大阪湾に注ぐ延長65km、流域面積496k㎡の2級河川で、国道改修は、氾濫を繰り返していた武庫川の河川改修の必要に、当時、大阪-神戸間の二大都市を結ぶ幹線道路の根本改修が急務であったことが加わり計画されたものである。

### 武庫川改修

結果、県は水害を多発する武庫川分流の「枝川」と枝川分流の「申川」を廃川にして新しく土地を生

み出し、その売却金で武庫川堤防と国道の改修費に充てる案を策定した。工事は県直営で1920(大正9)年に現JR線以南の5kmの第1期工事に着工。1922(大正11)年に廃川跡地から道路敷を除いた73.92haを阪神電鉄に払い下げ、阪神電鉄はその地を西宮七園のひとつ「甲子園」として球場等の運動施設・遊園地・住宅地として整備し、このあたりに新しい界限に新開地「武庫川デルタ」ができあがる。

### 工事記録から

当時の阪神国道改築工事概要書によると「河川の流水を阻まず、明媚なる環景と現今及び将来における幾多の施設に調和せしむべく慎重に考慮し、なお関東大震災による耐震耐火上における実績に鑑み、堅牢雄大にしてかつ縮洒たる開胸壁式拱橋を橋の主体に採用せり」とある通り、構造設計意図が明瞭で、その上意匠的にも様式美にあふれた橋といわれている。まさしく大正時代である。また、「本県管内最長最麗の橋梁なり」と紹介されたようにその姿は、北方の六甲山系をバックに南方の大阪湾に映える、印象的で唯一無二の存在感がある橋となって今も地域の誇りとなっている。夕暮れ時など天空率高い立地で時間の移ろいをここで感じる。

### 人・車・電車併用橋

工事は大阪府と兵庫県が国から補助を得て計画、途中、阪神電車から電車軌道敷設願いが出され、幅員約27m、中央部5.5m幅を軌道とし、その外側各7.2mを車道、さらにその外側各3.6mを歩道とする計画へと変更され着工する。

よって武庫大橋は、人・車・電車が通行する「併用橋」となった。よって、設計荷重には、トレーラーや工事用ローラー等に配慮し12tから15tが見込まれ、その上電車33tが考慮されているとはかなり大荷重に耐える計算である。

1975(昭和 50)年、阪神国道電車が廃止され、電車併設時代は幕を閉じた。

## 設計者 増田淳

武庫大橋の設計および工事監理は、約 15 年間にわたるアメリカ滞在で実績を残して帰国し、一時兵庫県嘱託技師を勤めた増田淳を顧問とし、西宮工営所があたった。

増田の設計は、架橋地の条件に合わせて多種類の構造を自由自在に駆使し、コスト面、耐震性にも配慮しながら、あたかも風景と調和した多彩さが特徴で、全国各地で橋梁設計にかかわった。

兵庫県ではこの武庫大橋、加古川橋、神戸第一運河橋、苅藻島運河橋等を設計し、前二基が現存する。また近在では京都市南区の鴨川にかかる鳥羽大橋がよく似た雰囲気を持っているのでぜひご覧になってほしい。

全体のデザインは、街路橋であり、当時郊外住宅地として大開発がもくろまれていた周辺施設や景観形成にも寄与したもので、意匠性、象徴性が非常に高い。また、関東大震災の影響で耐震耐火を十分に配慮し、堅牢でありながら軽快な外観を呈するアーチと桁間に空隙をもつ「開腹式アーチ」を採用している。

河床で常時流水のある河川中央よりには、支間長 20m の 6 連のアーチを配置し、両岸の高水敷には、支間長約 8m の連続桁橋 9 連(右岸 3 連、左岸 6 連)を連ね、全体に伸びやかな印象をもたらしている。中央の 6 連のアーチ橋の両端、両側の連続桁橋とのジョイント部分にある、バルコニーが特徴的でバルコニーの曲面や高欄、持ち送りなど装飾を凝らしている。が手慣れたデザインであることが近くによるとわかる。建築とはひと味違ったダイナミックな意匠といえる。橋詰めあたりに見る四角に菱のデザインは何をあらわすのであろうか？

## 阪神モダニズムと武庫川デルタ地帯

明治後期に阪神電鉄は、郊外生活が人々の健康に適していると考え「阪神間モダニズム」の考えに則り、武庫大橋を含む河川改修工事を兵庫県と共に行い、それによって生み出された土地(右岸下流側)に甲子園球場(1924)が、さらに右岸上流側には東京の帝国ホテルと並び称せられた甲子園ホテル(1930)が建設されるなど、武庫川改修流域「武庫川デルタ地帯」は大都市郊外における、緑豊かな庭を持つ閑静で洋風な生活様式が早くから取り入れられた地域として西宮南部の景観を印象付ける地域へと成長していく。



## 金属供出で無惨な姿に

かつて、「本県管内最長最麗の橋梁なり」と賞賛された武庫大橋が、昭和 20 年に高欄・照明ポール等の鋼材を供出したため、戦争による点晴を失った悲しい姿が続く。その平成 5 年に修復工事が行われ美しい姿をとりもどしたという。が、直後の平成 7 年、阪神・淡路大震災に見舞われる。



ただ、高欄部分の一部損壊に留まったため、短期間に復旧している。が今見ると、その復旧の手法は簡便に過ぎる部分が多々あり、武庫大橋の文化財性に敬意を払った修復になっていないことは少し残念といえる。石塊は薄い張り石になり、鋳物の埋込みマークも一時しのぎの修復で、また現在もいたるところで劣化によるほころびやいたずらによる落書きがこの橋を汚して、橋という大構造物であるが故の細かいところに意気が届かない状況であり、西宮市民としてもとても残念である。

単に岸と岸をつなぐ存在から超越し、遠方から西宮に帰り着いたとき、日頃何気なく通り過ぎるときにもその美しさは西宮市民の誇りである。大事にしたいモノである。

## 武庫大橋の歴史

- 大正 8(1919)年 阪神国道の建設工事始まる
- 大正 9(1920)年 武庫川改修工事始まる
- 大正 12 (1923) 年 関東大震災
- 大正 13(1924)年 地質調査開始。翌年 6 月設計修了、甲子園球場開業
- 大正 15(1926)年 武庫大橋竣工。翌年、阪神国道開通
- 昭和 5(1930)年 甲子園ホテル (遠藤新設計)
- 昭和 7 (1932) 年 増田淳設計 鳥羽大橋 (国道 1 号線・京都南区・鴨川・RC 造アーチ橋)
- 昭和 9 (1934) 年 増田淳設計 伊勢大橋 (国道 1 号線・桑名市・長良川、揖斐川 下路ランガートラス鋼橋/トラスを上弦のアーチで吊下る構造)
- 昭和 35 (1935) 年 大阪タイガース (現阪神タイガース) 誕生
- 昭和 20(1940)年 軍需目的の金属供出により、高欄・照明ポール等撤去
- 昭和 50 (1975)年 阪神国道電車が廃止、軌道撤去される
- 昭和 63(1988)年 補修のための現況調査を開始
- 平成 5(1988)年 7 月、修復並びに周辺整備が完成
- 平成 7(1993)年 阪神淡路大震災・被災。欄干の一部を損壊、修復
- バルコニー手すりのかさ上げはこのころか？
- 平成 15(2003)年 兵庫県建築士会会誌のための取材と寄

稿

平成 18(2006)年 土木学会選奨土木遺産に認定(尼崎側浜側に北面にプレート有り)、兵庫県近代化遺産調査報告書掲載

## 参考文献

兵庫県近代化遺産調査報告書 2006 年「武庫大橋」

文：西川卓志・村瀬佐太美

兵庫県建築士会会誌「つどい」兵庫探訪 93 2003 年 8 月

号 文：東かずえ

「尼崎地域史事典」尼崎市

「よみがえらそう美しき武庫大橋」近畿地方整備局兵庫国道工事事務所

「武庫大橋及び周辺景観整備資料作成業務 報告書」近畿地方建設局兵庫国道工事事務所、五洋建設株式会社

「土木史研究講演集 vol.23」橋梁技術者・増田淳の足跡 福井次郎

当初設計図(国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所提供)

アーチ橋、増田淳など Wikipedia