PDF Compressor Free Version

ふるさとの歴史 こぼれ話 Vol.6

長良川・忠節橋物語

―『賃取り橋』『アサクサ橋』『市電も走ったアーチ橋』―

アーチ型の優美な姿をした忠節橋は、清流長良川の代表的な橋として広く市民に親しまれています。この橋は、どのように変化しながら人々の生活を見守ってきたのでしょう。

（明治の頃）

1．長良橋・河渡橋に続き忠節橋が

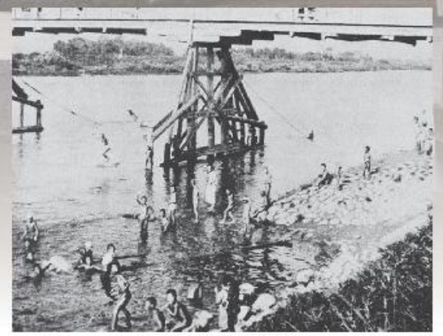
明治の初め頃までは、岐阜町と本巣・揖斐・谷汲方面を結ぶ街道には「忠節の渡し」「池の上の渡し」「亀の渡し」などがありました。

しかし、商工業の発展と共に、年々岐阜町と周辺農村との行き来も多くなり、先にできた長良橋（明治7年）や河渡橋（明治14年）に続く橋の架設が求められるようになりました。

そんな中、明治17年（1884）十名程の出資者が会社を作り、総工費6，500円で「忠節橋」が架けられました。木橋で、大八車がやっと行き交える程の橋でしたが、一人5厘（現200円）、馬・人力車2銭（現800円）の通行料が必要でした。

しかし、明治24年（1891）の濃尾震災や26年（1893）の洪水では、長良橋・忠節橋の橋脚が崩れたり流失したりしました。

そこで明治31年（1898）、架け替えが行われました。この2代目の忠節橋も木橋で、初代の橋より少し下流（現在の忠節橋より150m程上流）に架けられました。


木橋時代の忠節橋

当時の通行料はかなりの負担だったようで、人々から「賃取り橋」とも言われ、「渡し」の方がよく使われていました。しかし、時代が進むと共に、川北と岐阜を結ぶ重要な産業道路となり、交通量も増え、老朽化が激しくなりました。

（大正～昭和初期）

2．通行料無料の忠節橋と人々の生活

明治45年（1912）、岐阜県は、2代目忠節橋と同じ場所に、県費（工費51，735円）で半鉄橋の忠節橋（3代目）を架け直しました。今まで有料だったのが無料になったので、人々は大変喜びました。

①川北の農家と「アサクサ橋」

明治の終わり頃から昭和の初め、川北の島・早田・則武などでは、砂地の特性を生かして、カボチャや大根の栽培、養蚕が盛んでした。

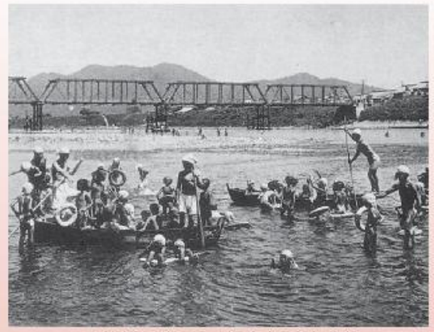
大正の頃の忠節橋

特に大根は、北陸や関西方面からも注文が殺到し、大量に共同出荷されていました。

岐阜駅から貨物で送られたために、忠節橋は朝4時頃から100台以上の大八車がガラゴロ、ガラゴロと続いたといいます。

帰りには、カボチャや大根作りに必要な下肥（大小便）がその大八車で運ばれました。現在では化学肥料が殆どですが、当時の農家の人々にとって、岐阜の町の人糞はもっとも大事な肥料でした。そのため一年契約でお金を払って、農家の人が町の家々の人糞を汲み取ったのです。

出荷がない時期にも、農家の人たちは、日の出と共に、この無料の忠節橋を通って、岐阜の町へ人糞とりに出かけました。その結果、コエ車の列が続く様子が忠節橋の朝の風景となり、「アサクサ（朝臭）橋」と呼ばれました。


忠節橋下流で泳ぐ児童（昭和初期）

養蚕業は、大正7年（1918）頃から昭和初期にかけて最高潮となりました。桑畑を広げ蚕を飼って繭をとり、製糸工場に売ったのです。

蚕は春・夏・秋・晩秋の年4回飼われましたが、早田を含む島村の収繭量は岐阜県1、2位で、貴重な収入でした。片倉製糸・金山製糸・忠節製糸などが忠節橋周辺に並んでおり、橋を渡って運ばれました。

②橋と電車、そして橋詰の賑わい

大正3年（1914）、岐北軽便鉄道（忠節―美濃北方間）が開通し、初代忠節駅が右岸の3代忠節橋西隣に置かれました。北方方面から来た人々は忠節橋を徒歩で渡りました。

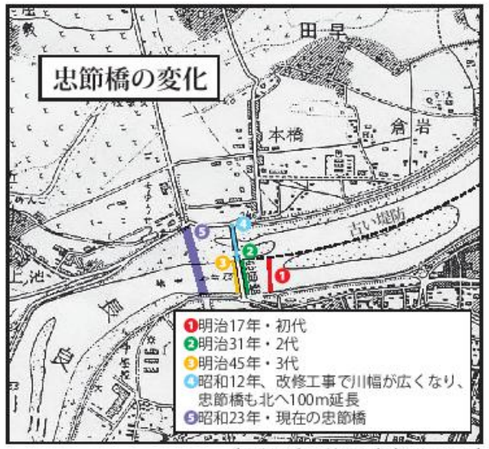
大正14年（1925）美濃電気軌道岐阜市内線（徹明町―忠節間）が開通し、駅が現忠節橋南100mに置かれました。

昭和12年（1937）長良川改修工事で川幅が北に拡げられ、3代忠節橋は100m程延長されました。そのため初代忠節駅は堤防に埋まり、近島駅から橋まで1，000m程歩かねばなりませんでした。

この頃、今沢町には警察署（大正6年）、美江寺町には岐阜市役所（大正8年）、司町には岐阜県庁（大正13年）など、近代的なコンクリート建ての役所が次々と完成し、この辺り一帯が岐阜市の中心地となっていました。

また柳ヶ瀬には、呉服店・料理店などが移転して来て賑わいを見せ、柳ヶ瀬が「盛り場」として成長していました。

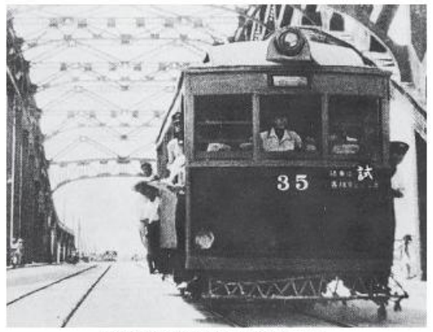
こんな大正から昭和にかけての時代、忠節橋南詰はまさに「岐阜市の入口」でした。司町・美江寺・柳ヶ瀬などへ向かう人は、橋南詰から忠節町、天神町、西別院、京町、今川町、高野町などを通って行きました。



（昭和22年の地図を参考にしました）

（昭和中期～現在）

3．市電が走る忠節橋…そして今


完成直後忠節橋を渡る電車

老朽化のため忠節橋の架け替えが決定したのは昭和12年（1937）。昭和14年（1939）工事に着手、橋台・橋脚などの下部工事は完成しましたが、戦争の拡大で資材の入手は困難となり、工事は中止されました。

昭和20年（1945）7月9日の岐阜空襲では、油脂爆弾が忠節橋の上にも落ちましたが、焼けずにすみました。家を焼かれた人々が橋を通って逃げました。

戦後になり、交通量の増加を見通して設計を改め、鋼材入手の見込みが立つや昭和22年（1947）に着工。翌23年8月に完成しました。長さ266m、幅13m、戦後の日本で最初に架けられた最大の鋼鉄橋でした。

この美しくスマートな忠節橋には複線電車も通しました。そのため、通勤・通学に電車を利用する人には大変喜ばれました。

昭和初期には北方から谷汲や揖斐間にも電車が運行していましたが、昭和29年（1954）岐阜市内線と旧忠節駅でつながりました。それ以後、柳ヶ瀬や徹明町・新岐阜などと北方や谷汲などの地域が直接結ばれ、大幅に利用者が増えました。

しかし、昭和40年（1965）頃から自動車の交通量が激増し、朝夕の忠節橋は大混雑状態になりました。自動車の普及と共に電車の乗降客は年々減少し、電車と線路が交通の支障とさえなりました。

そして、遂に、平成17年（2005）揖斐線・岐阜市内線も廃止され、忠節橋を走る電車の姿が消えていきました。

○この文章は、「岐阜県史・通史編・近代上」「早田郷土誌」「島郷土史」「岐阜市民のあゆみ」などをもとに、後藤征夫がまとめました。

岐阜市歴史博物館ボランティア
「お話・岐阜の歴史サークル」
代表　後藤　征夫
http://book.geocities.jp/gifurekisi/rekisitop.htm
TEL 058-231-6726