



写真-1 加古川に架かる大門橋（平成 27 年 11 月撮影）

■ 大門の渡し場跡に架けられた大門橋

写真-1 は、加古川に架かる一般県道 350 号・松尾青野ヶ原停車場線の大門橋（だいもんばし）です。左岸の加東市大門と右岸の小野市復井町※1（ふくいちょう）を結ぶため、昭和 11（1936）年に架けられたこの橋は、橋長 122.1m、幅員 5.5m、全 7 径間のうち左岸側の 3 径間がゲルバー桁橋、右岸側の 4 径間が単純 RCT 桁橋です。

完成後すでに 86 年が経過しており、まもなく米寿を迎える高齢橋ということで、現在直下流において新橋の建設工事が行われています。橋長 158.0m、幅員 9.0m（両側歩道 1.5m×2 を含む）、鋼 4 径間連続合成鋼桁橋で、令和 3（2021）年 12 月に着工し、令和 6（2024）年度に供用開始の予定です。

※1 復井町：明治初年の上曽我井村・下曽我井村の合併時に「複合せし曽我井」の意味で複井と命名されたが、のちに誤記された。

■ 渡し場としても賑わった大門の町場

沿岸きっての町場だった大門は、明治 32（1899）年に初代の大門橋（木橋）が架かるまで、渡し場としても賑わっていて、現在の大門橋の下あたりが渡し舟の発着場所でした。

この渡し舟は、沿岸のどの村もが持てたわけではなく、船株を持つ特定の村だけが所有できたそうです。大門村の近隣では、野村（現・加東市）や新部村（現・小野市）などが船株を有している一方、対岸の河高（こうたか）・西古瀬・下曽我井の各村は船株を持っていませんでした。明治 6（1873）年に飾磨県が実施した 50 石以下の船調査では、「渡船 1 艘、3 間 2 尺（≒6m）」と記されています

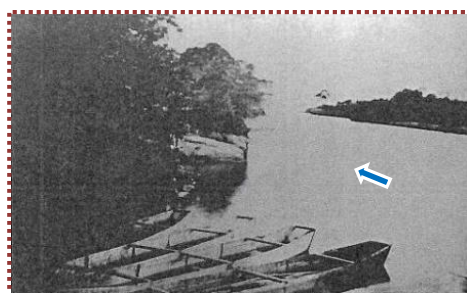


写真-2 渡し場での舟つなぎ（『大門誌』から引用・加工）

渡し守は村人が輪番で務めるか、あるいは専門の渡し守を雇うことになりますが、明治 4（1871）年の記録によると、2 人の渡し守がいたそうです。渡し賃は 1 人 3 文、牛馬や荷車は 6 文となっていますが、村内の人は無料、ただし夏と秋に 1～2 升の麦と米を出しています。

■ 明治 32 年に架けられた初代大門橋

福田村大門から対岸の河合村※2 復井に初めて橋が架けられたのは明治 32（1899）年 5 月です。初代大門橋は、大歳神社前をまっすぐ西へ架けられ、橋長 120m、幅員 4m の木橋であったと記録されています。

『大門誌』によると、この橋は明治 39（1906）年の洪水により流失したとあります。『兵庫県災害史』を見ると、同年 5 月 13 日に加東郡を流れる加古川において水害が発生した、と記されています。

※2 河合村：明治 22（1889）年 4 月 1 日、町村制の施行により、河合中村、復井村、新部村、西村、西森村、三和村、粟生村が合併して河合村となる。

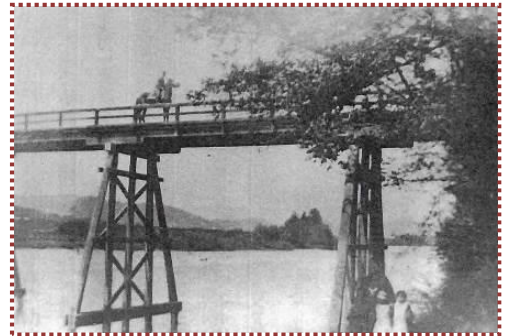


写真-3 初代大門橋完成写真
（『大門誌』から引用）

■ 明治 41 年に架けられた二代目大門橋

洪水による流失を受けて、明治 41（1908）年 10 月 11 日に二代目大門橋が竣工しました。

位置は、初代大門橋の約 3m 下流で、幅員は初代と同じ 4m です。

型式は、写真を見ると左岸側の 2 連がトラス型式で橋脚もコンクリート造のようですが、トラスが鋼製なのか木製なのか、写真では判別できません。他は従来型の木造橋に見えます。

総工費 164 円 50 銭、うち村民の寄付が 114 円 50 銭、他村からの寄付が 35 円、不足分の 15 円は福田村が負担しています。



写真-4 二代目大門橋架橋完成祝賀会（明治 41 年）
（『大門誌』から引用）

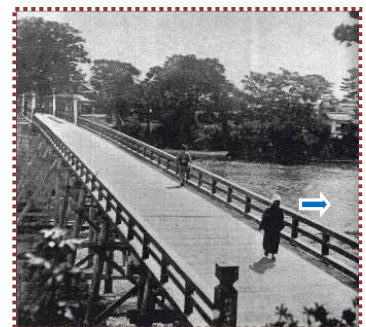


写真-5 二代目大門橋（明治 42 年）
（『大門誌』から引用・加工）

■ 二代目大門橋、腐朽により橋の一部が落ちる

『大門誌』に掲載されている昭和 4（1929）年 10 月の新聞記事には、「加東郡福田村の大門橋墜落～原因は腐朽の結果・六十間（≒109m）のうち二十間（≒36m）が」との見出しで、以下のようなことが記されています。

加東郡福田村大門より河合村復井に通ずる県道、加古川に架かる大門橋が 5 日午後 1 時ごろ全長 60 余間のうち 20 余間が突然墜落した。幸い通行人もなし人畜には被害なかったが、同橋梁は非常に交通頻繁なのに加え雨後のこととて水量増加し渡船も不通で非常に困っている。原因は腐朽のためで、同橋は明治 41（1908）年 9 月に架けた橋で約 20 余年が経過している。



写真-6 二代目大門橋腐朽のため落下（昭和 4 年）
（『大門誌』から引用・加工）

写真-6 を見ると、中寄りのトラス部が落ちていますが、両側の橋脚は無事だったようです。トラス部が腐朽により落ちたということは、やはり木造トラスだったということでしょうか。

なお、橋はその後、同型式の木橋で復旧しています。（写真-7 参照）

■ 昭和 11 年に架けられた三代目大門橋

三代目大門橋は、昭和 11（1936）年に架けられたもので、全 7 径間のうち左岸側の 3 径間が鉸桁橋、右岸側高水敷部の 4 径間が RCT 桁橋です。木造の二代目大門橋の耐用年数が過ぎたことと軍事用のため、既設橋のやや南側に架けられました。

軍事用というのは、青野ヶ原陸軍戦車隊が昭和 11（1936）年に新設されたことから、物資・人員の輸送力強化のため県道を整備するということです。

砂利やセメントはトラックで橋詰まで運び、そこで手で練ったそうです。



写真-7 三代目大門橋の作業風景(昭和10年)
『大門誌』から引用・加工

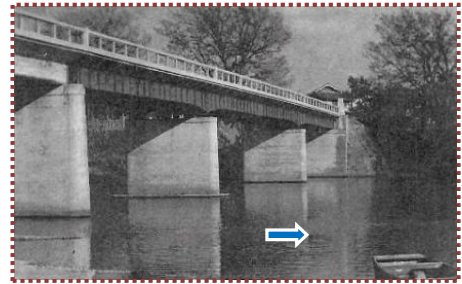


写真-8 三代目大門橋完成写真(昭和11年)
『大門誌』から引用・加工

■ 2 種類の桁がある理由は鉄不足？

三代目大門橋は、左岸側（流心部）3 径間が鉸桁橋で右岸側（高水敷）4 径間が RCT 桁橋です。2 種類の桁が使われている理由は、この時代の状況を考えると鉄不足にあると思われます。そういえば、ほぼ同時期に完成した福崎町の市川に架かる神崎橋も右岸高水敷部の 3 径間が RCT 桁橋でした。

昭和 6（1931）年 9 月に始まった満洲事変以来、わが国の鉄鋼業界はめざましい発展を遂げ、昭和 11（1936）年時点で世界鋼材生産高に対する日本の占める生産高は、昭和元（1926）年の 10 位から 6 位に、銑鉄生産高は 9 位から 7 位に何れも躍進しています。



写真-9 中央の橋脚より左が RCT 桁、右が鉸桁

しかし、鉄鉱資源に恵まれないわが国は、鉄鉱石需要の 70%を海外に依存しています。そのような状況の中、銑鉄は昭和 7（1932）年に生産高 117 万 3 千 t であったものが、昭和 10（1935）年には 211 万 1 千 t と実に倍増しているにもかかわらず需要はそれ以上に激増しています。世界的軍拡の波に乗って需要が激増したために、辛うじて保たれていた需給のバランスが崩れて銑鉄饑饉の状態に陥ってしまいます。

昭和 11（1936）年には、重工業・造船業の躍進と全国各都市における土木建築工事の加速度的な増加によって鉄材の需要はぐんぐん高まる一方なのに対して、日独防共協定の成立によってソ連からの年 40 万 t の銑鉄の輸入がパッタリと途絶えたのに加えて、年 132 万 6 千 t の屑鉄の輸入先であるアメリカが屑鉄輸出許可制を実施したことで入荷が激減します。さらに国内最大の八幡製鉄所製品のほとんど全部が軍需品用に押さえられ、おまけに商工省の国産奨励策によって各製鉄会社が海外からの輸入を手控えたため、鉄材の供給がガタ減りの状態に陥ります。この影響を受けて全国で工事中のビル群は、材料不足で工事中止の一手手前までいったとか。

当時の日本は未曾有の鉄飢饉に直面していて、軍需工業をはじめ一般重工業、造船業の発達、土木建築工事の増加によって鉄の需要は高まる一方で、鉄こそ国家の生命線なのですが、わが国では国内で産出されるわずかな砂鉄、それに満洲の生産量を加えても到底需要に追いつかず、英、米、ソ連はじめインド支那（主にベトナム、ラオス、カンボジアの 3 ヶ国の地域）から供給を仰いでいる有様だったようです。

このような状況を踏まえて、大門橋の橋梁工事についてもできるだけ鉄の使用を控えて、鉄筋コンクリートで代替させる工法を模索した結果、2 種類の桁を使ったものと思われます。

■ 親柱側面に工事関係者の名を刻した銘板

大門橋の四隅には、花崗岩製の立派な親柱が据えられています。その中で、右岸上流側にある親柱の側面には、当時の第25代兵庫県知事・岡田周造^{※3}の名をはじめ工事関係者の名が刻まれた銘板がはめ込まれています。



写真-10 左岸下流側親柱
「大門橋」



写真-11 左岸上流側親柱
「加古川」



写真-12 右岸上流側親柱
「だいもんはし」



写真-13 右岸下流側親柱
「かこがわ」

古いダムでは、工事関係者の名を刻んだ銘碑や銘板が設置されているのをよく見かけますが、橋ではあまり見かけたことがありません。何か、特別な思い入れがあったのでしょうか。

※3 岡田周造：東京府知事などを務めた内務官僚。昭和11（1936）年3月13日～昭和13（1938）年6月24日、兵庫県知事を務める。



写真-14 右岸上流側親柱側面に
はめ込まれた銘板

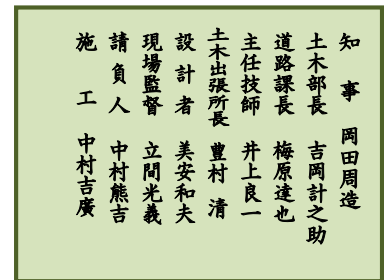


写真-15 銘板に記された関係者の名

■ 四代目の新橋、架設中

現在、大門橋下流部において、姫路河川国道事務所により加古川河川改修事業（大門地区）が進められています。この改修の進捗に合わせて、県（加東土木事務所）による大門橋の架け替え工事が行われています。

現・大門橋は、高齢に加えて、昭和51（1976）年に制定された「河川管理施設等構造令」に適合していないいわゆる「既存不適格」の橋です。適合していない項目は、径間長不足、桁下高不足等で、河川改修および大門橋の架け替えにより、大門地区および対岸の復井地区（小野市）の洪水に対する安全性は大きく向上します。



写真-16 大門橋から下流左岸部を撮影（令和4年10月）

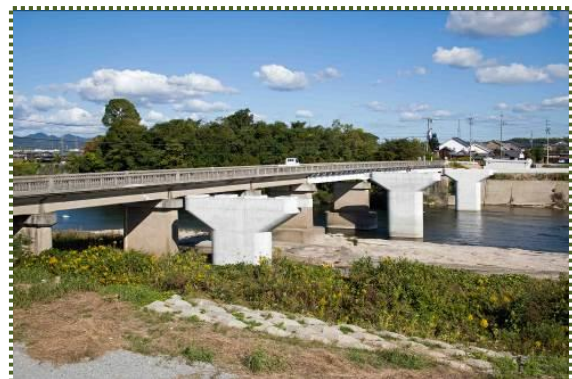


写真-17 架け替え工事中の大門橋（令和4年10月）

■ モノローグ

大門橋親柱に埋め込まれた銘板が気になって、関係者の経歴について少し調べてみました。

まず知事の岡田周造は、兵庫県に赴任した年に大門橋が竣工しているので特段の思い入れはないはず。それより、この方は昭和 13（1938）年 6 月 24 日付けで東京府知事にご栄転されていて、7 月 5 日に起きた阪神大水害をもの見事に回避されています。（ついでる!）

土木部長の吉岡計之助は、昭和 8（1933）年から昭和 11（1936）年まで兵庫県の土木部長を務め、昭和 12（1937）年に東京府の土木部長に異動しています。わかったのはここまでで、他の方はネットでかすりもしませんでした。

銘板には、主任技師が土木事務所長より前に書かれていますので、主任技師は本庁の方なのでしょう。現場監督は県職員のはずなので、その前の設計者も県職員と思われます。請負人は契約の代表者で、施工は現場代理人といったところでしょうか。

なお、架設工事中だった四代目大門橋は、令和 6 年 12 月に供用開始されています。下の写真は、翌年 10 月に近くを通ったので撮った写真です。この時点で旧橋の上部工は取り壊されていましたが、橋脚の一部がまだ残っていました。

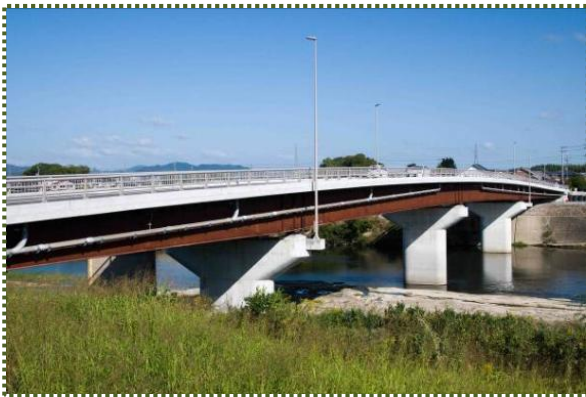


写真-18 四代目大門橋（令和 7 年 10 月、右岸堤防上から撮影）



写真-19 四代目大門橋（令和 7 年 10 月撮影）

ホトトギス（杜鵑草）

ユリ科ホトトギス属の多年草で日本固有種。山地の半日陰地に生育するが、観賞用に栽培もされる。茎は直立するか、崖地では垂れ下がり、長さは 40～80cm になる。花期は 8～10 月で、花は漏斗状鐘形に開き、内面に紫色の斑点が多く、下部に黄色の斑点がある。和名の「ホトトギス」は、紫色の斑点のようすを鳥のホトトギス（杜鵑）の胸にある斑点に見立てたことによる。大門のとある民家の庭に咲いていた。



写真-20 ホトトギス（令和 4 年 10 月）

【参考資料】

- 1 『大門誌』 社町大門 平成 4 年 3 月
- 2 『社町史第二巻・本編 2』 社町 平成 17 年 9 月
- 3 『兵庫県災害史』 兵庫県・神戸海洋気象台・兵庫県自治協会 昭和 29 年 3 月
- 4 『レファレンス事例詳細：復井町の町名の由来』 小野市立図書館 令和 4 年 4 月
https://crd.ndl.go.jp/reference/modules/d3ndlcrdentry/index.php?page=ref_view&id=1000315145
- 5 『旧東播銀行大門支店』 西日本近代建築万華鏡 HP 平成 24 年 10 月
https://blog.goo.ne.jp/es_2011/e/049d6a3ea91c04f0c65026e5b10d3dc9
- 6 『沸騰する軍拡景気 深化する銚鉄飢饉 自給自足への一階梯 「問題を説く」』 東京朝日新聞 昭和 11 年 10 月 27 日
- 7 『先ず建築現場から悲鳴 未曾有の鉄飢饉！』 大阪毎日新聞 昭和 11 年 12 月 18 日
- 8 『東京府組織一覧 S12～17』 東京都公文書館 HP
<https://www.soumu.metro.tokyo.lg.jp/O1soumu/archives/O7O2enkaku.htm#f>
- 9 『道路の改良第 14 巻第 2 号、第 15 巻第 11 号』 社団法人 道路改良会
- 10 『加東郡、岡田周造、ホトトギス』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：令和 5（2023）年 2 月 『ひょうご水百景』 No.167

改訂：令和 8（2026）年 7 月 『ひょうご水百景』 No.167