

佐渡、これに銅の新居浜が入ってくると、金・銀・銅とオリンピックのメダルではないですが、金・銀・銅の鉱山で世界遺産になってほしいものです。新居浜が世界遺産の名乗りを上げてくれば、先ほどの一連の青石構造物群も、ちがう意味で銅関係の一連の遺構群として注目されると思います。ストーリーの立て方にもよりますが、ひとつの話を展開できると思います。



田丸橋 (内子町)

愛媛にはさまざま橋があります。スライドは屋根付き橋で、内子町にあります田丸橋です。屋根付き橋は、京都とか長野県にも結構多いのですが、数として一番多いのは愛媛県です。それは最近の橋も含めてです。非常に大きな特徴は、京都や長野県の屋根付き橋は、社寺、仏閣に関係した参道とかに架かっている橋が多いのですが、愛媛県のは生活に関連した屋根付き橋ということで、全国的に見ても大きな特徴です。前回の調査では数の多さで日本一だったのですが、今回の調査でも前回より7橋ほど増えて21橋となり、全国一をキープしています。

これは第二女夫岩橋梁です。昭和20年にできた鉄道橋です。鉄道橋にはめずらしく、なぜこのようなコンクリート・アーチ橋にしたのかということ、昭和20年は物資が窮乏していたときで、鉄は軍事物資なので使えませんでした。ですから、おそらくこのコンクリートのアーチ橋は無筋ではないかと思うのです。大分県にはこの中に竹を入れたアーチ橋などありますが、これは無筋なのか竹筋なのか分かりませんが、おそらくそういった類で、鉄筋が入っていないと思います。保内町では竹筋コンクリートの桁橋がかつて見つかりましたが、コンクリート橋に架け替えられてしまいました。しかし竹筋コンクリート桁の一部は、保存されていると思います。

道路橋の煉瓦アーチ橋（松風橋）です。煉瓦のアーチ橋というのは鉄道橋によく見られるのですが、道路橋で煉瓦を使うのは非常に珍しいのです。なぜかという



第二女夫岩橋梁 (八幡浜市)



松風橋 (四国中央市)

と、煉瓦は、当時は最先端の材料ですから、それなりに高価です。鉄道橋は、上に機関車が通るものですからガッチリしたものを造らなければいけないので、丈夫な煉瓦を使いました。しかし当時の道路には、自動車交通はあまりありません。重いものといえば、せいぜい馬車とか荷車程度ですから、木造で十分間に合います。にもかかわらず煉瓦で造られたのか、については謎です。それはともかく、非常に貴重で、全国的に見ても数少ない煉瓦橋のひとつです。明治30年代につくられたということで、正確な年代は分かりません。

技術的に進んでいた橋ということであげられるのは、遠登志橋おとしです。これは現存する明治期のアーチ橋としては、唯一といわれているものです。一見すると橋として面白い形をしていますが、二つの橋がかかっています。遺産としての価値は下のアーチ橋の方です。上は吊り橋で、下のアーチ橋が傷んだので、これに負荷をかけない形で上に吊橋を架けました。この写真はカメラマンの西山芳一さんが撮ったのですが、ちゃんと上下で緑が切れているのがわかるように、隙間部分が見えるようにと地面に這いつくばって撮ってくれた写真です。この「遠登志橋」という橋名も何でこんな表記なんだろう、どんな由来があるのだろうということが長年の疑問だったので