

アーチ橋があります。つくり方も、すごく丁寧です。中でも最高に丁寧なつくりがこの船戸川橋で、建築的なつくりの橋です。橋めぐりで全国を回っている東京都の紅林章央さんという方がいらっしゃるのですが、その方がいうには、「船戸川橋ほど美しいコンクリート・アーチ橋は日本のどこにもない」と折り紙を付けています。これはまずは、登録文化財に十分な橋ですが、いろいろ聞きましたらこれは現在廃橋になっていて、所有者が不明ということ。しかもこれはダム湖に沈む橋です。ダム湖が満杯になると橋面の辺まで水が来ます。アーチの全景が時期によってみえない「幻の橋」であり、「水面に浮かぶ橋」でもあります。ロマンのある橋です。橋が危機的な状況にあるので、何とかしてほしい橋の最有力候補です。

船戸川橋のようにアーチ側面がぬけた橋を「開腹アーチ橋」といい、アーチ側面が壁状になったアーチ橋を「充腹アーチ橋」といいます。県内には、この他、すぐれた開腹・充腹アーチ橋が多数あります。



船戸川橋 (西予市)

#### IV. 構造物の用・強・美

私には、近代化遺産を紹介するだけでなく、まちづくり、ないしは地域活性化の話もしろという宿題もあります。地域づくりに結び付けていくのはなかなか難しい面があります。本題に入る前に遺産はどういった保存の在り方がいいのかをはっきりさせておくと、基本的には施設として現地で使い続けることが一番いいわけです。それを観光化すればよいのです。須田寛さんは、これを「産業観光」と称しています。これは別に土木、産業遺産、建築に限ったことではありません。そこで、使えなくなるというのは、どういった理由かということ、「構造」と「機能」の両方の問題があります。ふつうに考えると構造的に駄目になったから架け替えるとか取り替えると

思うかもしれませんが、過去の例だと橋は機能的に駄目になったからとの理由で、よく架け替えられます。どういったことかということ、車の交通量が増えたから、ということ。それでは古い橋は架け替えずに、新しい橋を上流か下流につくればいいだけの話ですが、現場ではそういうことを嫌います。嫌うのはお役所の理由と施工会社の理由があります。新しい橋を隣にかけても、いずれまた古い橋を架け替えないといけないし、隣に架けること自体、工事が面倒なのです。本来は面倒なことをうまくこなしていくのが技術の進歩に繋がると思うのですが、そういったことをなかなかやらない。役所的にも予算立てするのが面倒ということで、使える橋でも架け替えることがよくありました。河川の幅を広げるという理由でも、橋はよく架け替えられました。

構造的な問題だったら補強して利用できます。構造屋さんにいわせると、構造的に駄目だから即つくり替えるというのは、本来は成り立たなくて、構造的に補強すればいくらかでも使える、ということ。「なんとか使える」となると、架け替え理由として説得しにくいので、「構造的に問題がある」と理由づけられていました。この愛媛大学の建物を見ても分かりますよね。震度7に対応するために補強された建物がありますが、ああいう形で補強方法はいろいろあるのですから、構造的に駄目だからつくり替えるのはちょっと短絡的なのです。補強して利用する場合もできれば同じ機能を保持して利用するのがいいし、それも同じ場所で再利用するのが理想です。道路橋ですと、同じ場所で歩道橋に利用された例をあげることができます。

では、機能的な問題点はどうかということ、これも機能を増強するとか拡大することになるのですが、建物ですと機能的に駄目になるとひと昔前ですと、文化財などは博物館とか資料館などに再利用されます。活用することなく単なる保存が一番駄目です。構造物というのは利用しながら、「利用する」というのは維持管理を含むわけですから、それが一番いい形ではないかと思えます。

ですから、波止浜の船渠なんかもいずれ候補になると思うのですが、ドックとして現役で使いこなしていくことが文化財として一番いい形なわけです。これが船がなくなり、ただ単にドックが保存されているだけだと、ドックの機能をイメージするのがなかなか難しい。船の置き方や支え方といったようなこと含めて全体が分かるという意味では、使い続けることが一番いいわけです。