

# 近代化遺産橋梁の保存決定プロセスに関する研究 - 筑後川昇開橋をケーススタディとして -\*

## A Case Study on a Process of Decision of Preserving Bridges as an Industrial Heritage -Chikugo River Lift Bridge-\*

榎本碧\*\*、樋口明彦\*\*\*、高尾忠志\*\*\*\*、許斐信亮\*\*

### 1. 本研究の背景と目的

近代化遺産橋梁は地域交通の一部として機能する一方で、近年は地域の歴史や景観、観光資源など地域資産の一つとして保存活用される動きがある。我国の近代化遺産保存の動きが活発化したのは平成2年(1990年)に文化庁が全国近代化遺産調査を開始したことに端を発し、平成5年(1993年)からは近代化遺産が重要文化財として指定されるようになった。また平成8年(1996年)の文化財保護法改正時に登録文化財制度が導入されたことにより、建設後50年ほどしか経てない建造物でも保護の対象になった。

しかしながら、近代化遺産を保護する制度が整い始めたにも関わらず、近年でも餘部鉄橋や明治橋のように歴史的価値が認められる構造物であっても保存等の措置がとられず放置されたまま状態が悪化したり、そのため撤去や更新される例が存在する。(写真-1)

こうした中、近代化遺産の保存活用に関する研究は個別事例に関して近代化遺産の歴史的、技術的価値を明らかにしたものや、保存が決定した場合の保存事業を対象にした研究、報告<sup>1)</sup>が多い。永田ら<sup>2)</sup>は、鋼橋の保存事業を対象に保存設計について比較研究している。また、保存決定前に焦点をあてた研究は少ないが、そのなかで安田ら<sup>3)</sup>は、近代化遺産を保存活用している管理主体にそのプロセスをアンケート調査し、その結果を報告しているが、保存に至らなかった例を対象にしていないことや管理者を対象にしているため、管理者以外からの視点を調査するという課題が残る。実際には、未だ保存に至らない事例も多いことから、保存決定に至る詳細な経緯や保存を決定する要因、保存に至らない要因などを整理し、体系的に検証することは重要であり、その仕組みを明らかにする必要があると考えられる。

ここで、筑後川昇開橋(旧国鉄佐賀線、筑後川橋梁)

\* キーワーズ：地域計画、景観、観光・余暇、土木史

\*\* 学生員、工修、九州大学大学院工学府

(福岡市西区元岡 744 ウエスト 2 号館 1104 号室、  
TEL092-802-3392、FAX092-802-3391)

\*\*\* 正員、Doctor of Design、九州大学大学院工学研究院

(福岡市西区元岡 744 ウエスト 2 号館 1104 号室、  
TEL092-802-3392、FAX092-802-3391)

\*\*\*\* 正員、工修、九州大学大学院工学研究院

(福岡市西区元岡 744 ウエスト 2 号館 1104 号室、  
TEL092-802-3392、FAX092-802-3391)

(写真-2、図-2)は、昭和62年(1987年)の旧国鉄佐賀線廃止時に起こった市民による橋梁保存運動を発端として、橋梁が保存され、現在まで活用されるに至った事例である。この橋梁保存の事例は、市民が起点となり、国の制度によらず、自治体資本によって動態保存され、現在まで活用されている特徴的な事例である。

本研究はこの筑後川昇開橋を保存が決定した事例として取り上げ、保存決定までのプロセスとして筑後川昇開橋保存運動に焦点を当て、その経緯について精査する。それにより、保存決定に関係した要因を整理することとして、保存運動に関係した主体、周辺環境や社会背景などの関連を整理・体系化することを目的とする。

### 2. 研究の方法

研究は市町史や保存事業時の議事録等の文献調査と関係者へのヒアリングにより行った。ヒアリング対象者を表-1に示す。文献調査の資料は都合により省略する。

なお、本研究において近代化遺産の保存決定とは、登録有形文化財に登録された時点とする。また、対象事例とした筑後川昇開橋は現在は重要文化財に指定され、技術的に優秀なもの、歴史的価値の高いものとして評価される。

### 3. 筑後川昇開橋の概要と保存決定までの経緯

#### (1) 筑後川昇開橋建設の概要

筑後川昇開橋(旧筑後川橋梁)は、昭和10年(1925年)に旧国鉄佐賀線の一部として筑後川を渡河する橋梁として建設された。図-1及び図-2に示すように、筑後川下流域の大川市と旧諸富町(現佐賀市)の間に架橋された。全長500m、幅員3mの橋梁で、建設当時は日本初となる可動形式や施工方法を導入された。

旧佐賀線は最盛期には最も乗降数が多い筑後大川駅(図-2)で、2017人/日の乗降数があった。しかし、戦後のモータリゼーション化におかれ利用が減少し、昭和43年(1968年)には、国鉄諮問委員会の廃止路線案答申に佐賀線が含まれることとなった。

そこで鉄道の存続要望を行うことを目的として、沿線の瀬高町、三橋町、柳川市、大川市、佐賀市、諸富町(図-1)の首長が代表となって佐賀線存続期成会が発足した。しかし、ローカル赤字線として昭和57年(1983年)に国鉄第二次廃止対象路線となった。対象路線になると前述

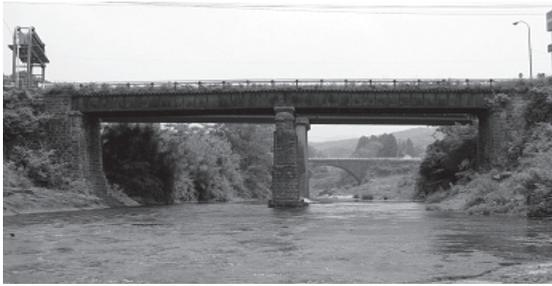


写真-1 明治橋 (著者撮影)



写真-2 筑後川昇開橋 (著者撮影)

表-1 ヒアリング対象者 (著者作成)

自治体	大川市生涯学習課	椎島氏
	佐賀市諸富支所	原口雅子氏 重松正博氏
財団	財団法人筑後川昇開橋観光財団	龍博文氏
国	国土交通省筑後川河川事務所	調査課
	文化庁	北河氏
住民	大川市若津地区若津振興会	

の佐賀線存続期成会の中で、昭和60年(1986年)7月に特定地方交通対策協議会(3市3町首長会議)が発足し、ここでも佐賀線存続に就いて話し合いが持たれたが、昭和59年(1984年)6月に廃線が正式に決定した。

## (2) 佐賀線廃線決定後の保存運動の概要

廃線決定後、協議会は代替交通網としての道路整備やバス路線整備などの対策を協議する場となった。大川市はヒアリングに対して「大川市では、鉄道路線の跡地や関連施設は主に道路と自治体の公共施設として再整備することになった」と述べている。

一方、筑後川昇開橋は、佐賀線廃止を受け河川橋の役目を終えた橋梁として撤去することが旧建設省の意見となっていた。撤去工事は日本国有鉄道清算事業団(昭和62年(1987年)に発足した特殊法人で、国鉄改革により国鉄長期債務の償還を図るために、10年の期限を持って設立され旧国鉄からの継承資産の売却や職員の再就職促進などの清算事業を行った)が3~4億円の費用をかけて行う予定となっていた。しかし、架設当初から東洋一の規模の昇開橋として、パリ万博に模型が展示されるなど地域のシンボルとして存在していた昇開橋は、地元住民や鉄道愛好家により保存を望む声も多かった。

廃止決定に対し、大川市側の橋の袂にある若津地区



図-2 旧佐賀線沿線3市3町 (著者作成)



図-1 筑後川昇開橋位置図 (著者作成)

の会社経営者や商店店主が中心となって昭和62年(1987年)2月9日に若津振興会を発足した。この会は、筑後川昇開橋の存続と、昇開橋や海運などに象徴される歴史的資源を活用した観光地区としての整備を主目的に設立された。その中で、筑後川昇開橋保存のための署名活動を行い、陳情書を大川市長に提出するなどの活動を行っていた。

同時に、大川市長が会長を務める国鉄佐賀線存続期成会も建設省九州地方建設局、福岡県、佐賀県に要望書を提出する等存続に積極的であった。昭和62年4月7日に筑後川昇開橋保存会を新たに発足し、当時の大川市長が会長となり、国に存続の要望活動を行っていくことになった。

この時期の保存運動の動向は、当時の新聞に、九州地方建設局の意見を引用し、維持管理費が年間800万円必要とするなど保存には問題が多いことから、存続は微妙と伝えている記事が認められる。

一方、筑後川昇開橋保存会以外の昇開橋保存に向けた活動として、諸富町の住人が昇開橋をバックにコンサートを主催するなどの活動が行われていた。また、地元の新聞では保存に関するアンケートが行われている。アンケートの結果は、ほとんどの住民が保存に前向きであった。佐賀市諸富支所はヒアリングに対して「保存に反対する人間はほとんどいなかったと思う」と述べている。ただし「佐賀線廃止時点で昇開橋の保存運動が行われていることは知らな

かった」ともある。また若津振興会から始まった保存活動に諸富側の住民がほとんど参加していなかったことについて佐賀市の原口氏はヒアリングで「諸富側の住人は漁師が多かったことが原因ではないか」と述べられている。

最終的に平成4年(1992年)11月に国鉄清算事業団と土地譲渡契約が結ばれ、大川市と諸富町の両市町に旧国鉄佐賀線の線路跡地や関連施設とともに筑後川昇開橋が譲渡された。昇開橋を国から両市町へ譲渡する際の条件としては、大川市が管理を引き受けること、その代わりに大川市の線路及び駅舎跡地の土地代と昇開橋の撤去費用がほぼ同額であるとみなし、大川市が橋梁の撤去費用を国鉄清算事業団から受け取る代わりに、昇開橋と駅舎等の関連施設を無償で譲渡されることとなった。

#### 4. 保存決定の要因整理と保存の関連性

##### (1) 保存決定に関係した主体

図-3に筑後川昇開橋の保存プロセスと関係者の動きについて整理した。

筑後川昇開橋の保存は、まず鉄道路線廃止の撤回を求める沿線市町の動きと、筑後川昇開橋を街のシンボルとして保存することを求める市民の運動が起点となったことが明らかになった。特に保存を求める市民の動きが署名活動や嘆願活動、昇開橋との別れを惜しむイベントが開催されるなど活発であったことにより、筑後川昇開橋保存運動の中で自治体の中心となった大川市が、周辺市町への協力要請や国に対しての要望を強く行えたことが、その後の国鉄との協議に影響していることが伺えた。

また、大川市や諸富町が筑後川昇開橋の保存に積極的であったのは、当時、ふるさと創生事業をはじめ、まちおこし事業が活発であった。大川市や諸富町も昇開橋を利用したイベントなどを行い、佐賀線沿線自治体で観光ネットワーク協議会を持ち、その中で1市町村に1つの観光の目玉となるものをあげるという取組みがあり、大川市は諸富町とともに筑後川昇開橋を挙げるなど廃止以前から活用していたという理由であると考えられる。

一方、昇開橋は国鉄の固定資産であったため保存の最終的な決定権は国鉄が持っていたと考えられるが、仮に廃止とした場合、撤去費用として3億円(1987年推計)を拠出しなければならなかった。これは当時、国鉄の保有財産を売却し、借金返済に充てようと考えていた同社の考えとは相反する状況であったことから、線路跡、鉄道施設の売却などの協議と平行して昇開橋の保存に関しても協議を進めることが可能だったと考えられる。ただし、当時の協議の記録や協議を担当した者は見つかっておらず、詳細な調査は出来ていない。

##### (2) 保存に要する費用の動き

図-4に保存費用の流れを示す。

昇開橋を保存するためには、保存する主体は責任者として有事の際に昇開橋を撤去するために撤去費用として3億円を用意することが必要であった。最終的には、大川市が買い取る線路跡の土地代及び鉄道施設群の金額が3億円程度であり、この金額が国鉄が推計した筑後川昇開橋の撤去費用とほぼ同額であるということで、国鉄に資金を払わない代わりに大川市と諸富町へ無償譲渡という形になり、この1市1町で昇開橋の管理を行うことになった。

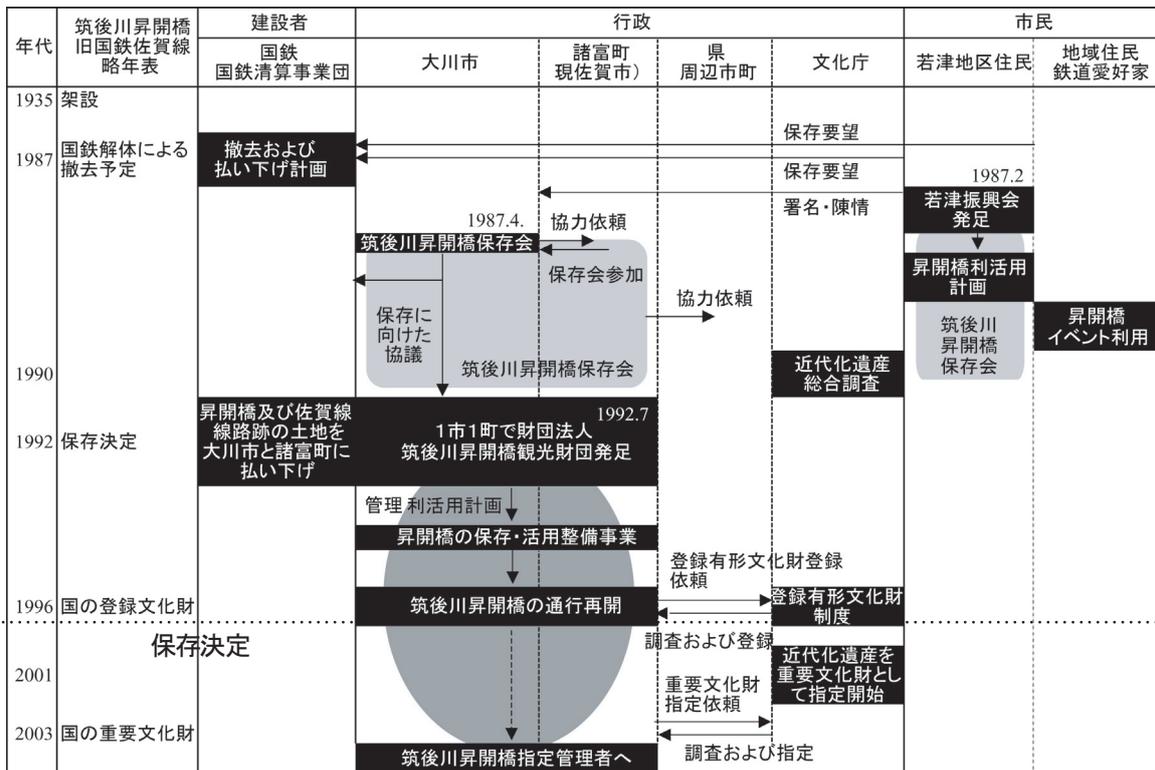


図-3 筑後川昇開橋の保存プロセスと関係者の動き(文献調査及びヒアリング調査より著者作成)

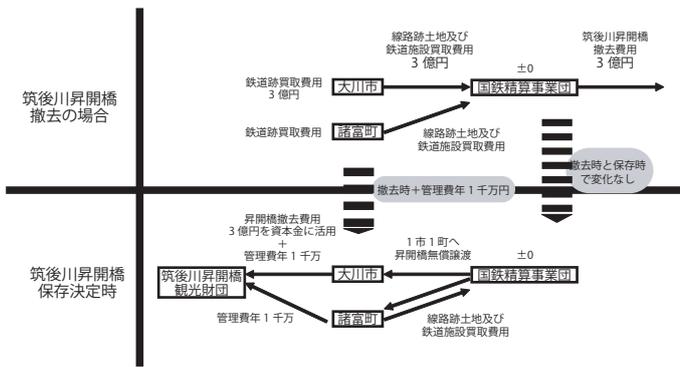


図-4 昇開橋撤去費用と保存費用の流れ (著者作成)

この時、国鉄は保存時も撤去時も拠出する資金に違いはなく、大川市、諸富町は昇開橋の保存活用資金として毎年1千万円ずつ拠出する必要があったが、保存した場合、昇開橋が地域の財産になるという考えのもと国鉄との利害が一致したため保存することで合意に至っている。

### (3) 市民の保存への取り組みと現在の動向

昇開橋の保存における市民の動きは、特に初期の保存要望において、若津振興会発足や署名活動、新聞等での活動のアピールなど積極的に行われた点がその後の自治体に大きく影響したということは前述した。しかし保存協議時は市民が協議の席に付くつかなかったことで保存の取り組みから市民の動きが離れていったこと、また、保存決定後の活用方法に関して自主的に提案等も行ったが、資金面などで自治体と意見を異にしたことでさらに距離が出来たと考えられ、保存決定後に市民が活用方法等に関して自治体と共働するという事は現在まで行われていないということが明らかになった。平成19年(2007年)のヒアリング時点も昇開橋の活用に関しては、自治体は自治体、市民は市民と単発的な取り組みが多く、重要文化財に指定されたことにより平成17年度(2005年度)に活用計画が話し合われたているが、実際の活動には結びついていない。

### (4) 昇開橋の周辺環境

筑後川昇開橋は川幅が500mの筑後川に架かる橋梁で、昇開橋が筑後川下流部で初めて建設された橋梁であり、地域の歴史の中でも、特に地域住民にとっても印象深い橋であった。また図-4を見るとわかるように、昇開橋の上下流の橋梁は、上流の大川橋から下流の新田大橋までは約3kmあり、そのため昇開橋が市民が対岸へ渡るための貴重な手段として存在していたことがわかる。実際、保存運動の中心となった大川市若津地区の住民は主に商業利用を考えていたが、それ以外で保存を望んだ住民の声としては、対岸に渡るための歩道橋として活用して欲しいと望む声も多かったということが、当時の新聞のアンケート欄やヒアリング調査でも述べられている。

建設省の見解としては新たに河川構造物を建設するわけではなく、既存施設を保存することに関しては、市民にとって必要であれば河積阻害が増えるわけではないため保存に関して問題にはしないとされていた。また、一度撤去してしまっ

た場合、同規模の橋梁を建設することが難しいことから、慎重な判断がなされたとある。

このことから橋梁の架橋位置や周辺環境が市民の保存要望に繋がり、また国や自治体としても昇開橋の保存の必要性を判断する上で影響要因となったと考えられる。

### (5) 廃止以前の橋梁の状態

筑後川昇開橋の廃止については構造的な問題は無く、鉄道橋として利用が終了したことによる不要になった河川構造物として廃止勧告が旧建設省より出されている。橋梁の構造的な状態は良好であり、保存に当たって補修費用の増大などが問題になることはなかった。このことから筑後川昇開橋の保存に関して橋梁の状態が問題は保存決定に影響がなかったといえる。

なお、昇開橋の補修歴に関しては、詳細を調査中であるが、建設から大きな改修などはなく、中央部のリフトを昇降するためのワイヤーの交換や、再塗装などが行われたことが確認されている。また、保存決定後平成4年から平成7年にかけての工事によって、枕木を撤去し、コンクリート床版を打設し、人が渡れるように改修されている。この時の整備費用の一部としては、宝くじ基金が用いられている。

### (6) 橋梁保存に関する諸制度

文化財登録に関しては、図-3を見ると、平成8年(1996年)に登録有形文化財になり、その後の平成15年(2003年)に重要文化財に指定されたが、これは昇開橋の文化財としての価値を周囲に知らしめるために行われた措置であり、保存を決定する要因としては直接影響していない。

## 5. 結論

本研究では筑後川昇開橋を対象にその保存プロセスを精査し、昇開橋の保存決定に至った要因について整理した。

昇開橋の保存決定の要因は、①国鉄が鉄道橋としての利用を終えたこと②昇開橋の周辺自治体や市民が橋を地域シンボルとして価値を認識し、保存に向けて行動した、また③橋梁の状態は良好で保存資金に関しても当初の見込み以上の費用拠出がなかったことといえる。

今後は保存決定のプロセスと保存決定後の活用についての関連について調査していく必要がある。また、近代化遺産の保全の仕組みを考えていくに当たっては保存されなかった事例も調査する必要があると考えられる。

### 参考文献

- 1) 例えば、今尚之、進藤義郎、原口征人、佐藤馨一：旧国鉄士幌線の鉄道土木遺産とその保存活用について、土木史研究、vol.19、pp.345-pp.352、1999
- 2) 例えば、馬場俊介、増田智彦、岩村高正：中部5県の近代土木遺産 一道路隧道・砂防堰堤・発電堰堤の評価、土木史研究、vol.14、pp.109-pp.124、1994
- 3) 安田和樹・佐々木葉：近代土木遺産の保存・活用事業のプロセスと効果に関する調査研究、土木史研究講演集、vol.24、