

## 可動橋一覧と近代橋梁の利活用\*

### The List of Movable Bridges in Japan and the Conservation and Use of Bridges

伊東 孝\*\*

By Takashi ITOH

#### 1 可動橋一覧

可動橋一覧は、過去に3回整理し、今回で4度目である<sup>1)</sup>。前3回が時期的に集中していたのに対し、今回は多少時間をおいたので、可動橋の数は6橋追加することができ、データ内容も前3回より充実させることができた。データの補充は、(株)横河ブリッジの山本哲氏が提供してくれた資料によるものが多い。

一番大きな成果は、明治期につくられた現役可動橋の発見である。それは、明治41年につくられた大牟田市にある三池港閘門可動橋である。閘門の管理橋であるため、100年近くの間、現役で稼働できたと考えられる。今までのリストだと明治期の可動橋は、明治32年竣工の和田旋回橋のみであったが、三池閘門可動橋の発見によって、明治期の可動橋が2橋となった。しかも現役であることがすばらしい(詳細は後述)。

末尾に添付した「日本の可動橋一覧」(以下「可動橋一覧」)をみることによって、いろいろギネス的なことがわかる。たとえば「わが国最初の近代可動橋は?」、大阪市に架設された千代崎橋、「わが国最初の鉄道可動橋は?」、前述した和田旋回橋、「現存最古の可動橋は?」、これも和田旋回橋、「現役最古の可動橋は?」、今回発見した三池港閘門可動橋、さらに可動橋をタイプ別にみれば、「わが国最初の引込式可動橋は?」、千代崎橋、「わが国最初の旋回式可動橋は?」、安治川橋、「わが国最初の跳開橋は?」、大正になって登場した小野川橋などである。鉄道橋と道路橋とにわけて考えることもできるし、(タイプ別の)可動部支間長の最大のものを調べることもできる。

話の流れとしては従来と同じだが、「可動橋一覧」を参考にしながら表-1~3を中心に説明し、後半では代表的な可動橋の紹介と橋の利活用について報告する。

#### (1) 可動橋の内訳(表-1)

表-1は、明治以降、今日までに架設された可動橋を、時期別・タイプ別に整理したものである。時期区分は、元号区分を採用したが、明治以降百二十年余の期間がほぼ等間隔になるようにした。

漏れやデータの重なりはあるが、大まかな数は把握できる。いままでに112の可動橋が架設され、現存の確認

されているのは53橋である。従来は、106橋で41橋であったので、現存可動橋は12橋増えたことになる。(ここには、かつては稼働していたが、現在では動かない橋もふくまれている)

現存する可動橋は、戦後につくられたものが圧倒的に多い。舟運交通が衰退している中で、戦後でも比較的、可動橋が架設されている(65)。またバブル経済のときは、ハウステンボスやオーシャンロックのようなテーマパークなどでウォーターフロントの景観的なシンボルとして可動橋が架設されていた。

前述したように今回のまとめで現存可動橋の数は増えたが、近代の可動橋の数は7橋と変わっていない。架設された可動橋総数の一割にも満たない(6%)。三池港閘門可動橋が1橋ふえたので8橋になるはずだが、実は大阪市にあった正安橋がユニバーサルスタジオの建設にともない、撤去されてしまった。ただし正安橋は、再建が可能のように解体されたといわれる(松村博氏の談)。

一番多いタイプは跳開橋であり、半数(57)を占める。二番と三番目はあまり変わらず、昇開橋と旋回橋でそれぞれ22、20橋となっている。一番少ないのは、引込橋である(6)。

時期別に可動橋の架設数をみると、戦後が一番多く、65橋である。明治期は全部で11橋と少ない。可動橋は大正~戦前期に入ってから盛んに架設されたことがわかる(36)。

タイプ別にみると、明治期には旋回橋が一番多く(7)、跳開橋や昇開橋は一橋もみられなかった(「一覧表」の備考欄にあるように、千代崎橋を跳開橋として描いた錦絵もある)。しかし大正~戦前期になると、あたらしく跳開橋と昇開橋が登場する。中でも跳開橋は堰を切ったように架設され、36橋中22橋と6割にもなっている。明治を代表した旋回橋は、わずかに4橋しか架設されておらず、跳開橋と昇開橋にとって替わられた。

戦後期の傾向も、大正~戦前期と基本的にかかわらず、可動橋のタイプとしてはあらゆるものが登場している。それでも昭和戦後期は、相対的に昇開橋が多かったが、平成に入ってから跳開橋がぐっと増えている。

#### (2) 近代可動橋の特徴(表-2)

表-1の内容を近代に絞ってもう少し詳しくみるため、大正~戦前期を、大正期と昭和戦前期に分けたのが表-2である。すると可動橋が増えるのは、昭和に入ってから

\*keyword: 可動橋、近代橋梁、利活用

\*\*正会員 工博 日本大学理工学部社会交通工学科教授  
(〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1)

らであることがわかる。昭和戦前期は、大正期の5倍である。タイプとしては、前述したように大正期になってはじめて跳開橋が登場、また昇開橋は昭和になってはじめてつくられた。昇開橋の登場は、大阪市の臨港線の建設を待たねばならなかったが、昭和3年12月には天保山運河橋梁をはじめ3橋も架設されている。

### (3) 橋種別可動橋の特徴 (表-3)

道路橋や鉄道橋などの橋種別に分類すると、全体を通じて道路橋が圧倒的に多く60橋54%を占める。以下、歩専(歩行者専用橋)が20橋と多く、鉄道橋17橋、管理橋5橋と続く。高速道路の可動橋も1橋ある。不明は9橋。

これを時期別にみると、明治・大正期はほとんどが道路橋で、鉄道橋は和田旋回橋が唯一である。

昭和戦前期は、鉄道用の可動橋が増加した時期で、道路橋と13橋づつ折半している。全国的な幹線鉄道網はすでに大正期に完成していた。鉄道可動橋は、主に港への貨車輸送に使われた臨港線の路線で、昭和戦前期に盛んに建設されたことがわかる。

戦後は、道路可動橋が大半を占め(46%)、鉄道可動橋はわずかに3橋である。1橋だけだが、高速道路可動橋の存在をふくめ、ここにも戦後のモータリゼーションの到来をうかがうことができる。興味深いのは、歩専可動橋の存在である。20橋と、戦後可動橋の3割(31%)を占める。「可動橋一覧」で竣工時期をみるとわかるように、平成になってからつくられたものが多く、バブル経済のときテーマパークなどで架設されたものが多い。橋梁数では15橋と、戦後の歩専可動橋の7割5分を占める。

### (4) 可動橋の耐用年数

「可動橋一覧」から架替られている橋が20数橋みられるので、数は少ないが可動橋の機能的・構造的な耐用年数を類推してみる。

長いもので50年という巴川橋梁(No.46)があるが、これは撤去がH4年であり、このときまで橋が現役だった訳ではない。高野可動橋も同じである。現役で使われていた橋として、48年間使用された北港運河橋梁があげられる。また(株)NKKの構内橋梁である、44年間稼動していた大扇橋があげられる。これをもって可動橋の耐用年数は約50年とするのは、早計である。日本の可動橋のお手本になった米国のシカゴやニューヨークそしてニュージャージー州には、100年前の可動橋が今も現役で活躍している<sup>2)</sup>。

## 2 近代可動橋

現存する近代可動橋は、わずか6橋である。ここでは、可動橋を中心とする利活用に焦点をあてながら叙述する。

文化庁が1990年に近代化遺産制度を導入したことによって、可動橋の意義も明らかにされ、保存に向けての第一歩が記された。末広川橋梁のように国の重要文化財に指定された可動橋もある。登録文化財になったのは、

表-1 時期別・タイプ別の可動橋内訳

時期	架橋数	タイプ					現存数
		跳開	昇開	旋回	引込	不明	
明治	11	0	0	7	2	2	2
大正～戦前	36	22	9	4	1	0	6
戦後	65	35	13	9	3	5	45
合計	112	57	22	20	6	7	53

表-2 近代可動橋のタイプ別内訳

時期	架橋数	タイプ					現存数
		跳開	昇開	旋回	引込	不明	
明治	11	0	0	7	2	2	2
大正	6	4	0	2	0	0	0
昭和戦前	30	18	9	2	1	0	5
合計	47	22	9	11	3	2	7

表-3 時代別橋種別可動橋内訳

時期	鉄道橋	道路橋	管理橋	歩専	高速道路	不明	合計
大正	0	6	0	0	0	0	6
昭和戦前	13	13	0	0	0	4	30
戦後	3	32	4	20	1	5	65
合計	17	60	5	20	1	9	112

長浜大橋、筑後川橋梁、1.2号地間運河可動橋の3橋である。発見した明治41年の三池港閘門可動橋は、本体である三池港閘門が国の重要文化財に指定されている。したがって近代可動橋で、文化財的な措置のなされていないのは、わが国最初の鉄道可動橋で、しかも現存最古の可動橋である和田旋回橋と、昭和15年に紀元2600年記念でつくられ、東洋一の可動橋といわれた勝関橋の2橋のみである。土木学会の選奨土木遺産制度は、二重冠はなるべくさけようとしている。和田旋回橋と勝関橋は、今のところ文化財的な措置をふくめ、各学会などの顕彰制度などの対象になっていないので、有力な選奨土木遺産候補といえる。

### (1) 三池港閘門可動橋(明治41年、写真-1)

管理用の引込式可動橋で、閘門の両側を連絡するためのものである。桁を両側から出し入れする構造の橋で、幅は0.9mぐらいしかない。

橋自体は大変めずらしく、現存近代橋梁としては日本唯一の引込式可動橋で、このタイプとしては大阪市でつくられた千代崎橋(明治5年)についてわが国二番目である。基本的な構造は変わっていないので、竣工当時のものようだ。現存する可動橋のなかでは、神戸市にある和田旋回橋(明治33年推定)について2番目、現役の可動橋としては最古である。

門扉がイギリス製なので、橋もイギリス製なのであるうか。両側から突き出た桁が中央で結合すると、先端が

鎖でつながれた支柱が跳びだし、高欄の役目をする。

## (2) 長浜大橋 (昭和 10 年、写真-2)

長浜大橋は、現役最古の道路可動橋である。赤い色に塗られているので、地元では「赤橋」とよばれて親しまれている。下流にバイパスのあたらしい橋ができたので、可動橋は撤去されることになった。町当局を中心にした地元の保存運動で橋は保存され、生活橋として使われている。

1994 年、わが国ではじめての「動く橋シンポジウム」が長浜町で開催された。このときはじめて長浜大橋の土木史的意義が明らかにされた。

長浜大橋の存在が、地元以外にも知られるにつれ、橋のあがるのをみたいという観光客もふえてきたので、町では毎日曜日に定期的に橋をあげるようにした。

平成 10 年 9 月、国の登録文化財。

## (3) 筑後川橋梁 (昭和 10 年、写真-3)

佐賀線が廃止になったとき、橋も撤去されることになったが、地元自治体の福岡県大川市と佐賀県諸富町が保存を要望、廃線敷き遊歩道の歩道橋として動態保存され、活用されている。維持管理のために財団法人が設立された。

この可動橋はふつうの可動橋とちがいで、ふだんは可動桁あがりっぱなしになっており、船舶通行が優先されている。可動桁が下りるのは一日 7 回。通行料は無料だが、歩行者が渡れる時間は約 15 分と短い。多いときは観光客が一日で 3600 人も渡ったことがある。<sup>3)</sup>

筑後川橋梁は、鉄道昇開橋としてはわが国最初、現存最古の昇開式可動橋で、可動桁が上下する高さと同可動桁の長さは東洋一である。

平成 8 年 12 月、国の登録文化財。

## (4) 勝関橋 (昭和 15 年、写真-4)

竣工当時、東洋一の可動橋といわれた。可動装置やレールの連結装置に世界最先端の技術を工夫・駆使した。昭和 45 年を最後に開かずの橋になったが、「みんなのチエを集めて勝関橋をあげよう」という市民運動団体が、ふたたび橋をあげようと 10 年来の活動をしている。

勝関橋の通る晴海通りが最近、4 車線から 6 車線に拡張された。橋のところで 4 車線になるので、橋が架替られるのではないかと、運動に緊張感が高まっている。

## (5) 夢洲・舞洲連絡橋 (平成 12 年、写真-5)<sup>4)</sup>

近代の橋ではないが、ひじょうにユニークな可動橋が登場したので、紹介しておきたい。

原理的には、船橋やポンツーン橋と同じだが、バランス・アーチ橋が二つのポンツーンに支えられた構造の可動橋である。巨大な船橋ともいえる。可動部支間が  $65+280+65=410\text{m}$  と規模的にも大きい。わが国で最大の可動橋であり、世界的にも類例のない可動橋といわれる。

ふだんは動かさないが、大阪港の主航路が事故などで利用できなくなったときの代替航路を確保するためつくられた。そこで大がかりな設備を必要としない旋回式の

浮体橋が採用された。

## <参考文献>

- 1) 伊東孝「『可動橋一覧』の作成と近代可動橋の現在と評価」『土木史研究』No. 12, 1992. 6  
・伊東孝「近代可動橋の歴史と分類」『動く橋の仲間たち』長浜町・動く橋シンポジウム実行委員会、1994. 11  
・土木学会鋼構造委員会・歴史的鋼橋調査小委員会「現存する歴史的鋼橋一覧③吊橋編、可動橋編」『橋梁と基礎』1995. 3
- 2) 伊東孝「シカゴの可動橋」『土木史研究』No. 14, 1994. 6
- 3) 土木の風景 筑後川昇開橋『日経コンストラクション』1996. 6. 14
- 4) 「ズームアップ橋 旋回式の浮体橋を初めて採用」『日経コンストラクション』2000. 8. 11

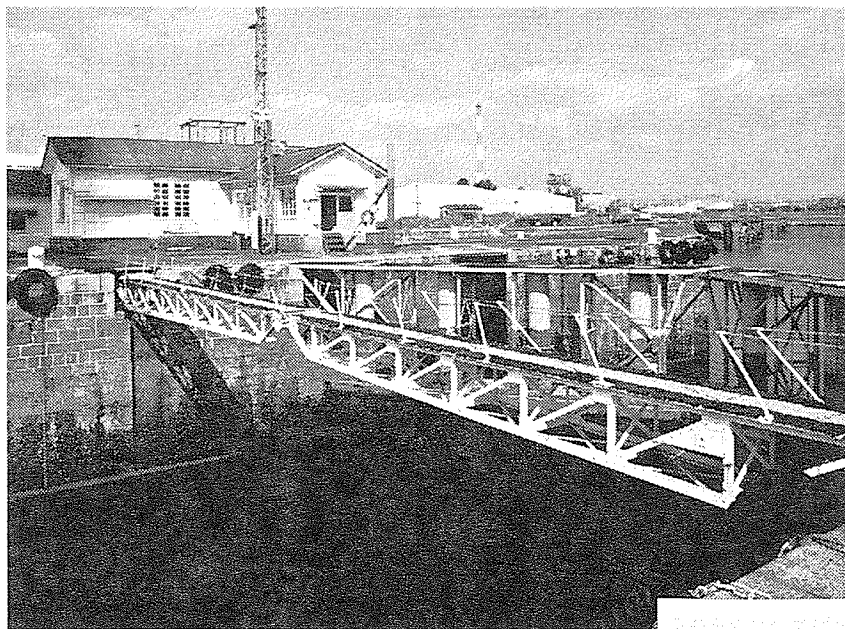


写真-1 三池港閘門可動橋 (明治41年)  
西山芳一氏撮影



写真-2 長浜大橋 (昭和10年)  
『動く橋の仲間たち』より

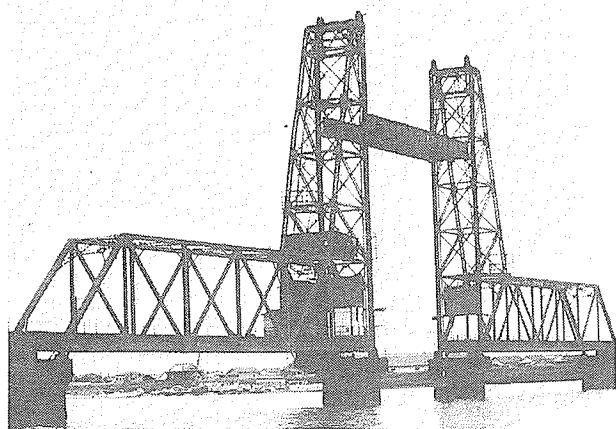


写真-3 筑後川橋梁 (昭和10年)  
筆者撮影

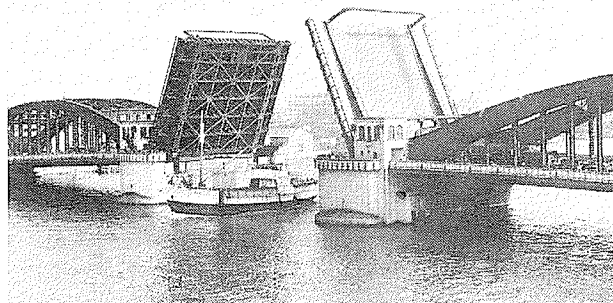


写真-4 勝鬨橋 (昭和15年)  
「みんなのチエを集めて勝鬨橋をあげる会」パンフ

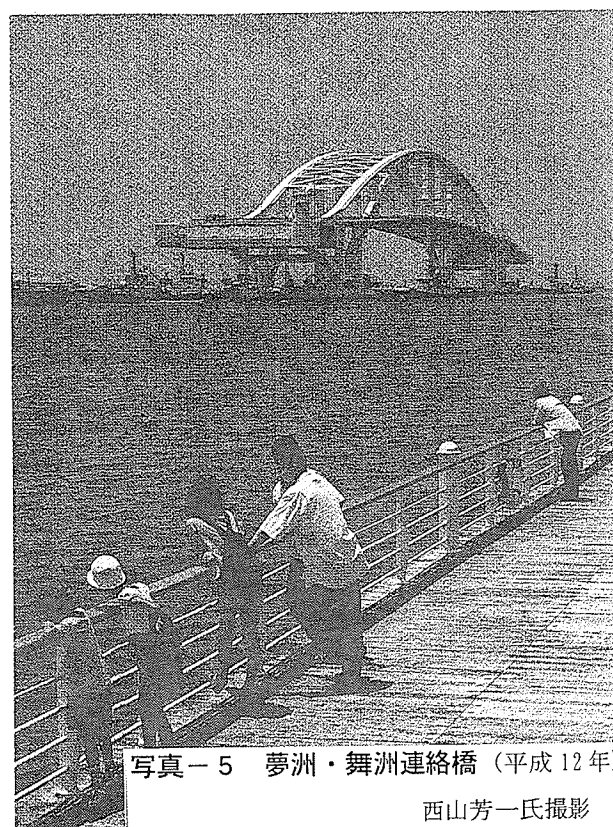


写真-5 夢洲・舞洲連絡橋 (平成12年)  
西山芳一氏撮影

日本の可動橋一覧(2002年3月現在)

No.	橋名	竣工年月	橋種	タイプ			架設場所	橋長	可動部支間	幅員	有無	備考
				跳開	昇開	旋回						
1	千代崎橋	M5	道路				大阪市	2.0	6.4	×	跳開橋の錦絵もある	
2	安治川橋	M6.8	道路		○	○	大阪市	15.8	4.9	×		
3	六角橋	M29頃	道路		○		白石町			×		
4	和田旋回橋	M32.12	鉄道		○		神戸市	2×7.7		△	竣工は『明治工業史』による、S23停止後の高松橋	
5	兵庫運河第1橋	M33頃	道路		○	○	神戸市	20.40	3.60	×		
6	兵庫運河第3橋	M33頃	道路		○	○	神戸市	16.52	3.64	×		
7	兵庫運河第4橋	M33頃	道路		○	○	神戸市	16.52	3.66	×	現「住吉橋」	
8	兵庫運河第5橋	M33頃	道路		○	○	神戸市	21.60	5.21	×	現「開運橋」	
9	新川橋	M40	道路		○		神戸市	44.1	3.6	×	イギリス製か？	
10	三池港閘門可動橋	M41	管理			○	大牟田市	10.06+10.06	0.9	○		
11	榎木橋	M42	道路				国見町			×		
12	小野川橋	T11	道路	○			佐倉市	6.3	2.7	×		
13	瀬戸橋	T12	道路		○	○	本渡市	23.3	4.5	×		
14	小天橋	T12.3	道路		○	○	宮津市			×	→S35.3	
15	三明橋	T13	道路				福岡県	6.6	4.5	×		
16	大江川橋	T13	道路				名古屋	13.0	7.3	×		
17	正安橋	T15.10	道路				大阪市	15.0	7.4	×		
18	北港運河橋梁	S2	鉄道	○			大阪市	17		×	桜島線→S50架替？	
19	1.2号地間運河可動橋	S2.2	鉄道	○			名古屋市	63.4	4.7	△	竣工年は銘版による。登録	
20	隅田川駅構内橋梁	S3	鉄道	○			東京都			×		
21	高松橋	S3	道路	○			神戸市	18.3	19.5	×	S61廃止	
22	栄橋	S3.7	道路	○			坂出市			×		
23	天保山運河橋梁	S3.12	道路		○	○	大阪市	24.69		×		
24	同運河支川橋梁	S3.12	道路		○	○	大阪市	24.69		×		
25	三ツ樋入堀橋	S3.12	道路		○	○	大阪市	24.69		×		
26	古川橋梁	S4	道路				東京都	27.6		×		
27	坪井川橋	S4	道路				熊本県	21.7		×	可動部長の違いあり	
28	刈藻島可動橋	S5	道路		○	○	神戸市	44	4.6	×	S37固定橋に架替	
29	四日市港可動橋	S6	道路				四日市市	11.2	6.0	×	木橋	
30	的場橋	S6.6	道路				詫間町	18	4	×	国の重文	
31	末広橋梁	S6.12	鉄道	○		○	四日市市	12.9	単線	○		
32	真山堀運河昇開橋	S7	道路				塩釜市	13.2	単線	○		
33	東西築地連絡橋	S7	道路		○		名古屋市	15.4	5.5	×	竣工年の違いあり→S34	
34	堀川橋	S7	道路				名古屋市	9.4	3.6	×	世界初の溶接昇開橋	
35	日満埠頭昇開橋	S8	道路		○	○	川崎市	21	3.3	×	道路橋として使用	
36	花宗川橋梁	S8.6	道路	○			佐賀市	12.9		△		
37	細江橋梁	S9	道路	○			佐賀県	23.2		×		

No.	橋名	竣工年月	橋種	タイプ			架設場所	橋長	可動部支間	幅員	有無	備考
				跳開	昇開	旋回						
38	貞山堀運河橋	S9.9	?				13.2	13.2		×	No.32と同じ?	
39	堀川口橋梁	S10	?	○		宮城県 名古屋市	226.0	17.4	5.5	×	登録	
40	長浜大橋	S10	道路	○		長浜町	506.4	12.2	単線	○	S62廃線、H8から遊歩道として再稼働。登録	
41	筑後川橋梁	S10.3	鉄道	○		大川市・諸富町		24.7		×	S53撤去 →新大扇橋(S58)	
42	大船橋	S11.5	道路	○		大阪市	75.8	25.4	12.1	×	木橋、落橋→S29.11	
43	大扇橋	S14	?	○		川崎市	76	21	7.5	×	H4.2撤去	
44	勝鬨橋	S15	道路	○		東京都	246.0	45.6	22.0	△		
45	江の浦橋	S15.2	道路	○		紀伊長島町				×		
46	巴川橋梁	S17	道路	○		舞水市	87.2	16.8	単線	×		
47	高野可動橋	S19	鉄道	○		舞水市			単線	×	H3.3撤去	
48	陸橋	S24	道路	○		広島県	45.2	11.5	3.0	?		
49	鶴橋	S27	道路	○		広島県	43.3	14.6	3.44	×		
50	加賀須野橋	S29	道路	○		徳島市		14.6	3.6	×		
51	江の浦橋	S29.11	道路	○		紀伊長島町	96	17.5	1.5	×	→S53	
52	小浜橋	S30	道路	○		小浜市	28.1	17	6.0	×		
53	平和橋	S30	道路	○	○	萩市	28.98	10.5+17.5	4.5	?	桁が左右非対称で、珍しかった	
54	瀬戸橋	S30	道路	○		本渡市				×	T12の架替→瀬戸歩道橋(S53)	
55	丸島可動橋	S33	道路	○		尼崎市		12.0	3.6	?		
56	内川橋	S34	道路	○		富山市	10.8	10.8	5.0	?		
57	堀川橋	S34	道路	○		徳山市				△	S7の架替	
58	生地中橋	S35	道路	○		黒部市	17.20	15.8	6.0	×	→S57	
59	小天橋	S35.3	歩専	○	○	宮津市	36.6	26.8	3.5	○	T12の架替	
60	八郎潟防潮水門	S36.3	管理	○		天王町				△?		
61	新生大橋	S36.12	道路	○		琴丘町	434.410	14.780		△		
62	加賀須野橋	S37	道路	○		松茂町	20.2	19.7	4.0	○	S29の架替	
63	砂町水門巡回橋	S38	管理	○	○	東京都	32.7	27.0	6.5	×	→新砂水門巡回橋(S51)	
64	臨港橋	S38	道路	○		四日市市				×	四日市港可動橋(S6)2代	
65	八竜橋	S40頃	道路	○		天王町				×	鉄道橋、S45停止	
66	八郎川橋梁	S40.3	鉄道	○		天王町	322.51	25.40		△		
67	大湯橋	S40.11	道路	○		八郎潟町	493.1	16.3	7.5	△		
68	東高洲可動橋	S41.3	道路	○		尼崎市	19.2	16.0	9.5	○		
69	港大橋	S42.7	道路	○		豊岡市	328.0	12.3	6.0	○	S41説あり	
70	日向可動橋	S46	?	○		宮崎県	40.0	15.0	4.5	○		
71	中浦水門管理橋	S47	管理?	○		鳥取県	65.7	23.0	7.8	○		
72	田辺新田架道橋	S47.9	鉄道	○		川崎市	16.460	16.0	5.5	○	JR鶴見線武蔵白石～浜川崎間	
73	アクアポリス渡海橋	S49	歩専		○	本部分	275.0	44.0	2.5	×		

No.	橋名	竣工年月	橋種	タイプ			架設場所	橋長	可動部支間	幅員	有無	備考	
				跳開	昇開	旋回							引込
74	北港運河橋梁	S50	鉄道	○			大阪市	31.4	25.5	5.5	△	S2の架替	
75	新砂水門可動橋	S51	管理				東京都	23.4			○	S38の架替	
76	カブラヤ川橋	S52	?			○	高崎市	30.0	30.0	7.0	×		
77	江の浦橋	S53	道路				紀伊長島町	96	17.5	1.5	×	S29の架替	
78	瀬戸歩道橋	S53	歩道	○	○		本渡市長	124.8	58.0	3.0	○	瀬戸橋(S30)の架替	
79	生地中橋可動橋	S57	道路			○	黒部市	38.4	9.0+28.0	7.0	○	S35の架替	
80	水門橋	S57.12	道路				下関市	12.3	12.3		○		
81	御殿橋	S58	道路	○			蟹江町	22.2	9.7	3.0	○		
82	新大扇橋	S58.9	道路	○			川崎市	84.0	29.0	12.0	○	大扇橋(S14)の架替	
83	京浜南運河可動橋	S61.3	道路			○	東京都	69.5	42.0	7.0	×	H5 10撤去	
84	羽田可動橋	H2.4	高速道路			○	東京都	564	25.0+74.0+25.0	4.75	△	二つの旋回橋	
85	臨港橋	H3.10	道路	○			四日市市	72.6	21.1	10.0	○	S38の架替	
86	はねっこ	H3.3	歩道	○			神戸市	19.0	19.0	3.0	○		
87	福江港連絡橋	H4	道路	○			福江市	40.9	28.2	3.5	○		
88	姫島可動橋	H4	道路	○			大分県	25.1	20.0	5.0	○	橋面はグレーチング	
89	伊良湖可動橋	H4	道路	○	○		渥美町	18.5	14.0	5.0	○		
90	ハウステンボス可動橋群	H4.3	歩道	○	○		佐世保市	88.7	36.8	3.37	○	長さの違う双葉跳開橋	
91	ブルーウイングもじ	H5	歩道	○			北九州市	85.5	30.0	6.5	○		
92	江の浦橋	H5	道路	○	○		紀伊長島町	5.0	3.0		○	世界で類例のない浮体式	
93	佐倉の跳ね橋	H6.4	歩道	○			佐倉市	878	65+280+65		○	旋回可動橋	
94	夢洲・舞洲連絡橋	H12.7	道路				大阪市				○		
95	オーシャンロック可動橋群		歩道	○	○		神戸市				○		
96	名称不明		歩道		○		日立市				○		
97	錦橋		道路			○	山口県	33.6	19.6+14.0	6.5	○?	高野川治い、手動式	
98	名称不明		道路				舞鶴市				○		
99	熊本新港可動橋		道路	○			熊本市	38.7	30.6	3.75	△		
100	伊良湖可動橋		道路				愛知県	18.5	14.0	5.0	?		
101	北九州可動橋		道路				福岡県	28.7	23.2	6.60~8.60	?		
合計				57	22	20	6						

[凡例]・「橋長」「可動部支間」「幅員」の単位は m

・「有無」欄 ×: 現存せず △: 現存するが稼働せず ○: 稼働して現存

・「備考」欄にある「重文」は「重要文化財」、「登録」は「登録文化財」のこと

・形式不明橋: 六角橋、柳木橋、堀川橋、八竜橋、熊本新港可動橋、伊良湖可動橋、北九州可動橋

[注]・白石町・諸富町／佐賀県、国員町／兵庫県、詫間町／香川県、紀伊長島町／三重県、天王町・琴丘町・八郎潟町／秋田県、松茂町／徳島県、本部分町／沖縄県、蟹江町／愛知県