

土木遺産活用への課題 -大阪近郊での諸例から-

A Problem in Utilization of Civil Engineering Heritage (Actual examples of suburbs in Osaka Prefecture)

石田 成年**

By Naritoshi ISHIDA

土木遺産活用に関する諸般の課題については、従前から本会においても論じられているところである。まちづくりにおける保全・活用の実態や効果、管理者の役割、土木遺産ツアーのあり方等々、さまざまな視点から示唆に富んだ提言がなされてきた。ここでは、筆者が調査や保護に関わった物件を対象とした地域史学習やイベント等の諸例を通じて、文化財行政担当者としての立場で土木遺産活用の課題をとらえる。

1、はじめに

土木遺産を対象とした地域史学習やイベントが盛んである。アプローチの方法としては土木遺産単体を主題として詳細にその情報を得ようとするもの、まち歩きや土木遺産めぐりを通して地域の歴史を知ろうとするもの、ライブや他のイベントとの会場として土木遺産を利用するもの等々、地域住民がそこに存在する土木遺産に親しむ機会を増やす工夫も多様である。筆者にあっても、調査や保護に関わった物件を対象とした地域史学習やイベント等に赴き、所有者・管理者や地域住民の思いに直接触れる場面も多い。その諸例をふまえて、文化財行政担当者としての立場で土木遺産活用の課題をとらえることとする。

2、事例紹介

(1) 玉手橋と近鉄道明寺線

玉手橋は大阪府柏原市と藤井寺市との市境である石川に架かる、橋長 151.3m、幅員 3.3m の 5 径間連続吊橋である。1928 (昭和 3) 年 3 月 17 日に近畿日本鉄道の前身である大阪鉄道株式会社により架橋された。現在は大阪府柏原市が所有している。また近鉄道明寺線は、JR 関西本線の前身である大阪鉄道によりすでに開業していた湊町・柏原間に接続することで大阪と南大阪を結ぶことを目的として、河陽鉄道が 1898 (明治 31) 年に柏原・古市間を開業させた路線である。JR を除く民営鉄道としてはわが国最長の営業路線を持つ近鉄にあって、最も古くに営業を始めた路線である。

玉手橋のこの 5 径間は吊橋として日本最多そして唯一である。橋脚、塔などの可愛らしい特徴的なデザインは、近鉄南大阪線道明寺駅から玉手山遊園地への導線を意識したものであろう。今でこそ周辺には住宅が建ち並んでいるが、架橋された昭和初期から高度経済成長期にかけて、辺りは一面のイチゴ畑が広がっていた。そこに現れたユニークな吊橋は、遊園地や農園への行楽客誘致に一役買ったことであろう。地域の社会経済的な背景を写す近代の構造物として価値があることから、2001 (平成 13) 年 10 月 12 日に吊橋としては全国初の登録有形文化財となった。



写真-1 玉手橋全景 (撮影：筆者、2010. 08. 25)

2010 (平成 22) 年 3 月 20 日、大阪府羽曳野市・はびきの市民大学により「親子で鉄道歴史散策!! 近鉄で最も古い路線を探ろう」と題した公開講座が開催され、筆者が講師を担当した。主題は近畿日本鉄道の最古路線である道明寺線 (道明寺・柏原 2.2km) の歴史を学ぶことである。線路に沿って歩き、随所で歴史に触れるとともに前身会社が建設した玉手橋についても解説した。さら

*keyword：土木遺産、文化財、活用、普及啓発

**正会員 修士 (文学) 柏原市教育委員会文化財課
(〒582-0015 大阪府柏原市高井田 1598-1)

に沿線に所在する経営者旧宅にも足を運び、保管されている路線計画図、写真等の資料を閲覧した。講座修了後に任意で提出された感想は次のとおりである

親の感想

「マニアックな研修会でおもしろかった。」
「玉手橋の歴史にはおどろいた。路線平面図なんてあるとは思わなかった。いい話が聞けました。」
「貴重な平面図を見せてもらって、すごいものが残っていて感動しました。」
「貴重な資料と話が聞けて良かった。ただ子供には少し難しいかなと思いました。」
「今便利に電車が通り、楽しめているのも多くの方々の努力と熱意があるからだと改めて感謝いたします。どのような世界でも奥深いものがありますが、一つのことには精進していく姿はすばらしいと思いました。」
「自分の知っているところよりも深いところを教えてくれて有難うございました。このような講座があればまた参加したい。」
「こんな企画をもっと！」

こどもの感想

「おもしろかった。」
「玉手橋ってごくふつうの橋やと思ってたから玉手橋の歴史にびっくりした。」
「近鉄道明寺線の歴史などがよくわかり、とてもたのしかったです。」
「鉄道のことや鉄橋の工事の歴史がわかってよかったと思う。玉手橋の柱に落書きがあって書いた人には腹が立った。」
「貴重な資料を見せてもらったので嬉しかった。また時間があれば行きたいです。」



写真一2 講座風景（撮影：羽曳野市，2010.03.20）

本講座の対象となった近鉄道明寺線は、中間駅も含めて3駅、2.2kmの距離を2両編成の電車がピストン輸送するのみの非常に地味な路線である。また玉手橋は地域の住民にとってはごく日常的に使う生活道路であり、地

域住民の毎日の生活に完全に溶け込んでいる。それ故、日々の情景に埋没してしまい、ものに対する印象が薄れてしまうことにもなる。土木遺産は現役として継続的に使われていることにも大きな意味があり、必ずしも際立った評価が地域住民の日常の中に必要であるとは限らないが、情報の提供や違う視点で実物を見る機会がいかに関重要であるかがよくわかる。

(2) 旧大阪鉄道亀瀬隧道

旧大阪鉄道亀瀬隧道（以下亀の瀬トンネル）は大阪府柏原市峠に所在する。亀の瀬は大阪府と奈良県の境にあり北側を生駒山地、南側を金剛山地に挟まれた谷間にある。この柏原市峠の一带は日本有数の地すべり地として有名であり、万葉集にもその一節に「畏（かしこ）の坂」と詠んだ歌があるなど、古代からこの地が不安定な自然環境を呈していたことが知られるのである。その地に大阪と奈良を結ぶ最初の鉄道が大阪鉄道によって敷設され、1892（明治25）年2月2日に開通した。しかし1931（昭和6）年から翌年にかけて発生した、記録上最大とされる地すべりによって崩壊し、そこにあったトンネルは直ちに封鎖された。

そのトンネルが2008（平成20）年の秋、地すべり対策の一環である排水トンネル掘削工事中に見つかり、再び姿を現したのである。所有者である国土交通省近畿地方整備局により安全上の検討を1年かけて行った後、2009（平成21）年12月10日、新聞大手各紙はタイムカプセルのごとくおよそ80年ぶりにトンネルが発見されたことをカラー写真入りで大きく報じ、注目を浴びることとなった。



写真一3 旧大阪鉄道亀瀬隧道（撮影：筆者，2010.06.05）

残存延長は約60mで双方向ともその先は土砂の充填により封鎖されている。断面はトンネルとして通常イメージされる通りの馬蹄形を呈している。起拱線でのトンネル幅は約4.3m、高さは約4.75mを測る。内部構造の煉瓦組積法は、起拱線から下部の側壁はイギリス積みを採用し、上部のアーチは長手積みである。アーチ部を見上げると全体的に黒色を呈している。それらは通行する蒸気

機関車が吐き出した煤が付着したものであろうか。レールや枕木はトンネル封鎖時に持ち出されたが、それらが無くとも今にも蒸気機関車が走り出してきそうな雰囲気を保っている。

地すべりしやすい土地は全国にあるが、亀の瀬は都心部に近く、地すべり発生時にはそれに付随する大規模な被害も懸念される。そのため1962（昭和37）年から建設省（現国土交通省）の直轄事業として「亀の瀬地すべり対策事業」を実施し、2011（平成23）年3月に完了するまで、現場にはクレーン群が林立し、工事用車両が走り回るといった通常イメージされる工事現場の風景が展開されていた。従前から土木の日記念イベント等で地すべり対策工事見学会が開催され、また地すべり資料室も公開され、土木事業に対する普及啓発の場も提供されていた。以上のような報道発表があった翌年の2010（平成22）年以降も所有者である国土交通省のほか大阪府河川室ダム砂防課等の主催により土砂災害防止月間、海の日（奈良県においては山の日・川の日としている）、土木の日、近代化遺産の日のそれぞれの関連事業として現地公開イベントを開催しているが毎回募集定員を大きく上回る申し込みがあり、場合によってはお断りをするのにも一苦労しているとも耳にする。従来の見学コースに旧トンネルの見学がそのメニューに組み込まれることとなったこともその一因であろう。

しかし当初は衝撃的に報道された明治期のトンネルをこの目で見たいという欲求だけの需要で求められていた現地公開であったが、その開通から崩壊までのストーリーを知り、さらに東日本大震災と近畿地方においても9月に発生した台風12号による風水害等、自然災害の恐ろしさをまざまざと見せつけられた体験から、土砂災害というものを知る場として亀の瀬地すべり地の存在が注目されるように変化しつつある。

50年という長い年月を費やして行われた地すべり対策工事の意義を伝えようとする事業者側の思いと、自分たちの命、生活、財産を守るためにいったい何が行われているのかという住民の関心がふたたびめざめた土木遺産によって結びついたのである。

（3）開運橋

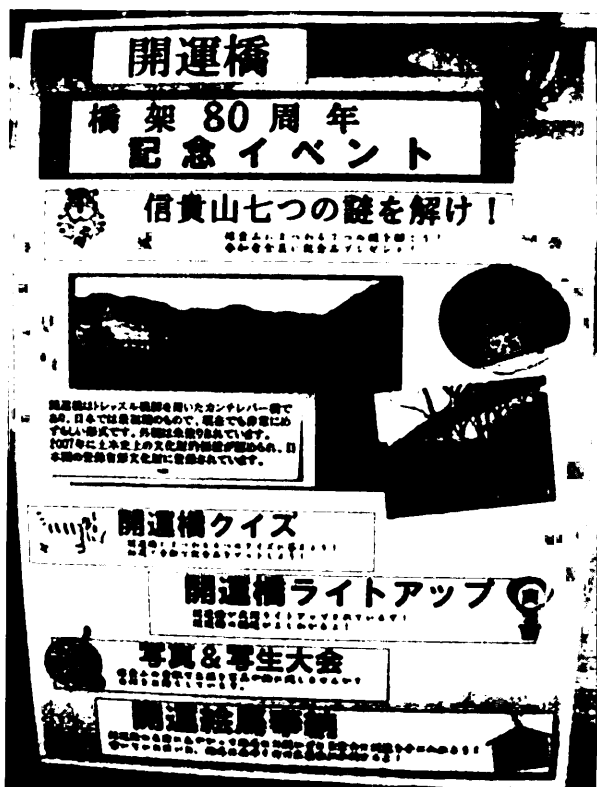
開運橋は奈良県生駒郡三郷町信貴山西および南畑、生駒郡平群町信貴山に所在する。信貴山門前的大门池に架かる、全長106m、最大幅4.2m、最大支間長55mの上路カンチレバー橋である。橋南端の親柱には「昭和六年十二月竣工」と刻まれている。開運橋の竣工の前年、1930（昭和5）年に信貴山電気鉄道の鋼索線ならびに山上電車線が開業した。大阪から信貴山参詣の最短コースであるいわゆる西ルートの開設である。それにあわせ信貴山内での参詣路を短絡するために、熱心な信者であった松尾橋梁株式会社の社長が信貴山に寄進したとのことである。土木学会附属土木図書館の所蔵資料に、開運橋を大

門池畔の東南方向から撮影した絵はがきがあり「【大和、信貴山】碧水玲瓏緑樹馥郁と清新な姿を横へたは開運橋。」と写真面に解説がある。完成間もない頃の撮影かと思われるが、橋脚も望見でき大門池に映るその姿は非常に優美である。現在の所有者は奈良県生駒郡三郷町である。

上路カンチレバー橋の他例として長野県小諸市の千曲川に架かる1932（昭和7）年完成の中津橋があるが、現在知られるところでは開運橋が最古の現存例である。トレスル橋脚を採用していることも特筆に値し、それらが評価され2007（平成19）年7月31日に国の有形登録文化財になった。なお2012（平成24）年4月1日現在、奈良県において近代の土木構造物として指定もしくは登録されている物件はこの開運橋だけである。



写真一4 開運橋全景（撮影：筆者、2010.02.14）



写真一5 イベントポスター（撮影：筆者、2011.12.18）

この開運橋の文化財登録については、筆者の勧めに対して申請時から地元が非常に積極的に取り組んでいた。登録以前にすでに説明板は設置され、登録後には橋脚周辺の樹木の伐採、下草刈りなどの環境整備、ライトアップ、登録銘板を埋め込んだ石碑の設置等が行われた。行政のみならず、地元の特定非営利活動法人信貴山観光協会の協力があってこそ迅速に進められたものである。

2011（平成23）年11月1日から12月30日までは「80周年記念イベント」が実施された（写真-5）。その内容はこうしたイベントとしては定番的ではあるが、信貴山来山の本来の目的で訪れた参拝客に対し、信貴山が有する古刹のイメージだけに留まらないそれとはまた異なる地域の歴史を周知する機会となり好評を得た。「開運橋クイズ」は開運橋にまつわる8つのクイズに答えると抽選で地元名産品、記念グッズ等が当たるもので、82名の応募者があった。「開運絵馬奉納」は開運の名にちなみ、橋がデザインされた絵馬に願い事を書き、橋のたもとの札納め所に奉納した後、1月14日の左義長において焚き上げられるものである。信貴山朝護孫子寺の本堂にて供養のお勤めが行われた後、僧侶、行者の読経の中、竜の形をした大松明とともに上げられ供養された。さらにイベント開催中には土産物の包装紙にも開運橋のイラストが取り入れられるなど、PRに手を尽くしていた。

登録申請の着手時には、登録制度のその精神についても触れ、保護と活用の両輪がうまく協調すれば地域に新たな活力をもたらすものになると説いたことがこのような事例に結実したことを率直に喜ぶたい。

3、課題とまとめ

以上、筆者が実際に関わった地域史学習の場やイベントからみて共通して言えることは、地域の土木遺産に対する地域住民の関心は非常に高いということである。そしてアンケートや直接的に耳目する参加者の声からは、土木遺産を知り、触れる機会に恵まれたことを喜ぶ内容が多いことが大きな特徴である。

身近にある土木遺産については日常的に目にしたり、また生活の中で実際に使っていることからその存在は当然知っている。しかし、その来歴やそれに係る地域のストーリーを知る機会が得られなかった。そういう地域住民の好奇心、知識欲を充足させることが、土木遺産はもとより文化財全般に対する理解や保護、愛護の精神の向上につながってくると期待できる。またこうしたイベントへ参加するという発意そのものを喚起させる仕掛け作りも必要であり、新たな支持者、良き理解者の獲得にもつながっていかねばならない。

以上のように普及啓発の場が求められ、そして素材として活用するには、まず土木遺産が保護されていることが前提となる。その方策の一つとして、文化財保護法に基づく指定、登録がある。その行政的な手続きを行う窓口は基本的には市町村の文化財担当である。その点で担

当する文化財技師にあつては当然のことながら保護、周知、活用、普及啓発の面も含めていわゆる土木遺産に関する基本的な知識を有しておく必要がある。それは工学的、技術的な高度な知識までもということではなく、少なくともその所在、来歴まではという点である。地域に残る土木遺産が法律の下で保護されるかどうかは、文化財担当者の意識、熱意に左右されるといっても過言ではない。「文化財担当が認識していない」「文化財として指定、登録されていない」という事実が「当該物件は歴史的に重要でない」という消極的評価にすり替わり、記録さえ残されることなく消えていくというケースも憂慮されるのである。

文化財行政を担当する職員、特に市町村の職員は考古学専攻であることが多く、そしてまたその業務についてもいわゆる埋蔵文化財の発掘調査に関連するものがそのほとんどではないだろうか。それに加えて繁忙な日常業務、スタッフの不足等、即時に解決できない現実的な問題はあろうが、自身の専攻専門分野にこだわらず、地域の歴史的資料全般を保存し活用することを主たる業務としているという原点を忘れないでいきたい。

筆者もそうした考古学を専攻とした文化財技師であるが、近年は近代化遺産に傾注している。その契機となったのは1996（平成8）年の文化庁文化財保護部記念物課による全国規模の近代遺跡調査であった。この調査は、「近代の遺跡については、従来文化財保護法による指定等の保護は、あまり進んでいない状況にある。」との認識の下、「近代の歴史を理解する上で欠くことのできない重要な遺跡について、国および地方公共団体の適切な保護を図るための基礎資料を得るため、近代の遺跡の遺存状況について調査するもの」であった。平成2年度よりすでに都道府県単位で近代化遺産の調査に着手していたところはあったが、当市においては初めて全国的な悉皆調査に参加することで土木遺産あるいは近代化遺産というカテゴリーを知り、市内に所在する近代の土木遺産の状況が把握できた。そしてその結果は先述の玉手橋を含め近代の建造物について3件の登録文化財を出すことにつながったのである。

現在では観光ボランティアの市民グループが市内に存在する土木遺産、特に先述の亀瀬隧道も含めた鉄道構造物を積極的にその活動のパートに取り入れ、専門家を招いての学習会、現地研修会と自己研鑽に励んでいる。まち歩きイベントともなれば、参加者以上に目を輝かせ、楽しげに解説する姿には、土木遺産（文化財）が地域や人にもたらす力の大きさを実感している。

土木遺産に対する所有者、地域住民の思いは先へと進んでいると感じる。地域の文化財保護を行政の分野で担っている文化財技師も分野にとらわれることなく、それらに興味を抱き、愛着を持ち、誇りに感じてもらいたい。私たちの力もまた土木遺産の保存と活用に新たな進展を生み出す力になり得るものと確信している。以上