

おりまして、大久保については西へ行くほどいろいろな評価、厳しい評価もございませけれども、地元でもございませが、東北に対しては一般の方々に流通・舟運も兼ねていろいろな交流・物流の計画のもとにこれだけのプロジェクトを明治初頭に考えてくれたという存在でございませ。 **7P**

野蒜というのは、石巻・北上川河口になります、そちらと南西部の阿武隈川方面の舟運が、こちらの近世からの貞山堀や、また、石巻から野蒜に向かう北上運河の開発などによって、野蒜を中心港として、横浜よりもアメリカに近い位置関係で港をつくらうという計画がございませました。

8  
ページ



震災前ですけれども、野蒜が築港の跡地として、この三角地、少し南が上になっておりますけれども、ここに外国のオランダ人工師のファン・ドールン技師に調査依頼が委ねられ、明治11年に着工されることとなります。ファン・ドールンが考えていた地形図を見ますと、完成していたらアムステルダムのような、真ん中にダム広場の形を示すような形もあるような町ができていたかもしれません。「かもいませいませ」ということは幻の港になってしまうのですが、その際、北上川の運河をつくる時に、ファン・ドールンの設計で残してくれた石井閘門、水位差を克服するための舟運用の閘門ですが、これが現在も残っておりまして **8P**、まず選奨土木遺産として認定させていただいて、その後、国が重文として指定してくれたという形で、先行して土木遺産になった場合、こういう形で国にその後指定される場合がございませ。逆に、国指定が先行しますと、土木遺産になる可能性はもうありません。そういった関係で、土木学会が選奨するということが非常に意義があることになっております。

10  
ページ



野蒜築港に関しては、明治15年に、一応、内側の港が完成しますが、2年後に台風で出入り口、外側に外の港をつくる予定でしたが、そこはまだ着工される前に、この出入り部分の突堤がうまく維持できない、また、鉄道が当時延伸し始めております。明治20年代になりますと、仙台以北の東北本線も開通してまいりますので、舟運と鉄道という兼ね合いの中で野蒜の港は維持できないということで、結果的に野蒜築港は残念ながら中止になり、その後、仙台港ができるまで、仙台・宮城の港の計画は迷走することになります。 **10P**

宮城の港の計画は迷走することになります。 **10P**

これに対して、安積疏水十六橋、福島県の郡山でございませけれども、これも選奨遺産に認定させていただいたときのスライドです。安積疏水、皆様、詳しい方もいらっしゃると思っておりますのであまり細かくお話しいたしません、これも野蒜築港と全く同じ時期に、明治政府の殖産興業・土族授産の政策の一環として計画されました。三大疏水事業といわれておりまして、その後、那須疏水、琵琶湖疏水と続く疏水事業に国家として初めて挑戦した成果が、安積疏水となって現在も残っております。

当初は、「猪苗代湖疏水」と呼ばれていたのですが、明治後半になりまして、記録誌作成の頃から「安積疏水」と呼ばれていまして、受益地域の名前が付いてしまいました。琵琶湖疏水のように水源地名であるとありがたみもあるのですが、安積疏水の場合、「猪苗代湖疏水」という名も使って水源

地に思いを馳せるような名前であつたらなと思っております。名前が受益地の名前になっております。**11P**

これも、野蒜築港と同じ明治15年に竣工いたします。全国から9藩士族が参りまして、久留米とか九州や、高知、四国から入植いたしました。この際、水をどのように確保するかというところで、ファン・ドールンが安積疏水でも設計顧問として参画しておりますが、水の量を確保するための設計はドールンですが、水を引くための安積原野の設計は日本人技師たちが丹念に測量した成果で完成にこぎつけます。安積疏水は、皆様方のご存じのとおり郡山市発展の原動力となっております、近世においては全く小さい宿場町でございましたけれども、そういう大きい都市になる要素がないベースの中で、水を流域変更、奥羽山脈を貫いて水を引いたというところで、水が都市を新しく大きくしたということでは非常に希少なケースになるのだと思います。**12P**

施設を簡単に紹介いたしますが、郡山の駅がこちらにございまして、平面図になりますが、西に猪苗代湖がございます。ここから水を自然流下で、トンネルを掘って、そしていったん五百川という川に水を落としまして、磐梯熱海の温泉街のところに頭首工がございます、そこから取水して、この黒い線になりますが、山の麓を約1,000分の1ぐらいの勾配で南まで水を送って、7つの分水路によって安積の原野を潤したというのが安積疏水になります。

安積疏水の十六橋水門というものがございまして、これは西側の猪苗代湖の水の出口のところにありまして、これがないと水を安積疏水として利用することができませんでした。この安積疏水十六橋水門といえますのは、阿賀野川への出口、日橋川というところに水門をつくりまして、この水門、猪苗代湖の水の面積というものは水面の面積高さの1ミリだけで郡山の市民が一日暮らせる水の量になっております。そこで、ファン・ドールンはどう考えたかといいますと、365日でするので60センチ、猪苗代湖の水をダムアップすると、今までの会津方面の水と安積疏水の水も確保できるだろうということで、こちらの流出口にダムにするための水門をファン・ドールンが設計したというところがファン・ドールンの大きな貢献になってございまして、これによって安積疏水は水を引くことができるということにこぎ着けることになりました。**13P**

現在残っているのは2代目でございます。先ほど写真もございましたが、初代の写真をこのあとお見せいたしますが、この辺は時間もございませんので飛ばさせていただきます、この五百川に水が落ちる流れは今も見ることができます。その後、高低差を使った自然流下水力発電所等もつくられました。あと、疏水水路とか現在も残されて使われているわけで、街なかの水路は「せせらぎこみち」

11ページ



安積疏水とは、明治初頭の殖産興業と士族授産政策の一環として計画された三大疏水事業の一つ。近世まで用水が乏しかった安積原野を開拓すべく、その水が猪苗代湖に求められ、導水のために奥羽山脈を貫く疏水計画が実施された。

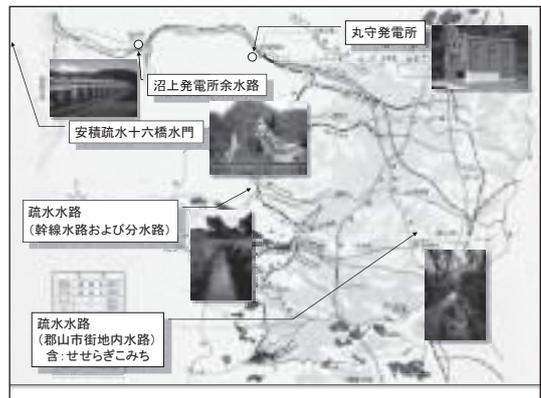
明治12(1879)年起工、同15(1882)年竣工  
受益面積：約3,000ha  
全国から9藩士族(久留米、鳥取、土佐、松山、岡山、米沢、会津、二本松、蘄賀)500戸が入植

設計顧問として参画した御雇い蘭人工師ファン・ドールンは、今日でも郡山市で最も有名な人物、かつ恩人となっている。

安積疏水は郡山市発展の原動力となり、現在でも水需要で重要な役割を果たしている。

コーネリス・ヨハネス・ファン・ドールン  
Cornelis Johannes Van Doorn  
(1837~1906)

12ページ



13ページ

安積疏水十六橋水門

管理区：安積疏水土地改良区  
概要：安積疏水の流量確保のために猪苗代湖の水位調節を行うことを目的に建設された制水水門。会津方面への流出口(阿賀野川)を本川(日橋川)に位置する。建設の水門は2代目で大正3(1914)年に完成。ゲートは電動式スローゲートであり、閉形式の採用は我が国の近代分水堰の中でも最初で、かつ現存、現役という貴重な存在。全長87.2m、巾3.836m×19門、3.03m×3門。

として再生がなされております。

建設当時の写真ですが、これが十六橋水門になります。先ほどもお話がありましたとおり、16の径間で石組みがなされております。西側まで見学に行きますとお昼になってしまいますので、安積疏水を全部見るには2日かかると思います。自然流入で東側から取り入れる、これは当時の明治の写真になります。奥羽山脈方面に逆勾配で水路を掘り抜きまして、山を貫いて、これは完成当時、明治15年の写真なので日の丸が出ています。このように、初めて猪苗代湖の水が太平洋側に流れたときの写真です。取水水門です。取水堰ですね。

関連して、先ほどの十六橋も含めて、九州の鹿児島から、または大分の組関係、また、そのほかにもいろいろ、横浜、東京、岩手、新潟などからも組の土木工事が入っています。また、地元の方々も寸志夫、無償奉仕で十六橋などに参加して、延べ85万人、1日当たり1,000人～1,300人ぐらいの方々が丁場割をして完成させたのが安積疏水になっております。

野蒜築港と安積疏水は、今日もお話いただく後藤先生が熱心に活動されていたこともありまして、野蒜では今でも子どもたちが地域学習の学ぶ場になっていたり、また、十六橋のもとにファン・ドールンの銅像があるのですけれども、そこに修学旅行に来てくれたりとか震災前はございました。こういった土木遺産を結んで地域をこえた交流なども行うというきっかけになることが、この野蒜築港と安積疏水ではこういう活動までいくことができしております。

安積疏水は、日本遺産と選奨土木遺産になっておりますが、まだ国の重文にはなっておりません。大きなストーリーを持っているということで、日本遺産ということで評価されております。

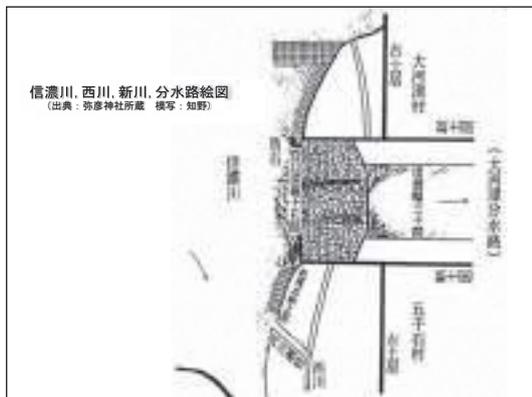
駆け足でお話しさせていただいて恐縮ですけれども、後半、少しひと息ついたところで、信濃川、新潟、隣の県でございまして、洪水と治水、そして土木遺産、その関係を少し考える意味でお話しさせていただきます。私の出身が新潟であることもありますので、他人事でもなかったもので、幼少の小学校時代からこういう話を聞いておりまして、それから歴史に入り込んだという経過もござい

ます。

まず、新潟ですけれども、実はこの新潟平野というものは、長野県から流れてくる信濃川と、阿賀野川、これは福島県、水源としては猪苗代湖、これは日橋川、阿賀野川の支川です。また、阿賀川と只見川ですね、只見川も阿賀野川の支川です。これらの川が新潟を河口としているのが信濃川、阿賀野川です。土木遺産としては点々としておりますが、最近聞く只見川も関係して全て水でいくとつながっているなというのは今回準備する段階で気づいた点でございます。 **27P**

この信濃川において、土木遺産とされているものですが、この河口から60キロほど信濃川を遡ると大河津という地点がございまして、ここに大河津分水路というものが大正11年に通水します。それができるまでは信濃川の水、ここから遡ること300キロぐらいの日本一の長さの信濃川の洪水が一気に新潟平野に入り込んで泥の海と化したのが越後平野でした。それをなんとか克服したいということが江戸時代から続きますが、

27  
ページ



25  
ページ

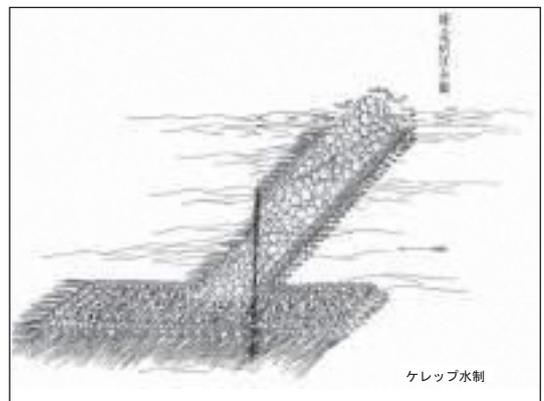


ここの分水が完成するのが今からちょうど100年ぐらい前になりますが、それで越後平野が水害から逃れることができました。**25P**

その守護神ともいべき大河津分水路、長さ10キロほどですが、上流の長岡を過ぎまして大河津という地点からこのように分水路で流れるようになりました。それまでは、この川幅が信濃川でした。これぐらいの川幅で新潟方面まで水が流れていたのですが、この分水によってこれぐらいの川幅で済むようになったのがこの大河津分水です。この地点がひとたび洪水になると大変なことになるのですが、そうならないように、新潟方面に流れる水を制御する可動堰である、洗堰という土木施設ができ、これは国指定の登録有形文化財となりました。

また、河口にある橋として有名なものに万代橋がございますが、これは平成14年に選奨土木遺産、そして16年には国指定の重文になっております。一つずつは点々としておりますが、このあと、これらがどのような関係にあるのかというところを歴史の流れの中でお話したいと思っております。

今ほど申しましたけれども、今から100年前、それ以前、明治時代ですね、ひとたび洪水になると新潟平野の洪水というものは強烈でして、津波も大変ではございましたけれども、新潟平野というのは津波のような洪水に遭いまして、水が引かずに、平野部は東南アジアの風景のような日が数日続きまして、茅葺き屋根の建物もひさしまで水がくると流されてしまう。普段から船が用意されていて、洪水時には船で移動したりとか、そういう日が続いておりました。



28  
ページ

破堤した場所に人々が集まっていますが、今日であれば、このあと建設機械等が来そうですね、でも、当時、これは明治29年ですけども、そういうものが来るわけがなく、人力により締切が行われているような時代でございました。この中に私の先祖もいるようですけども。**28P**

では、どのように洪水から逃れようとしていたのか。我々の先祖の皆さんは川に対して、実は明治初頭の川の姿ですが、こういうもので堤防を守ったり川をコントロールしようとする「水制」というものを入れておりました。自然の材料を組み合わせまして川の中に投入していきます。形としては木材を組みまして、こういう牛に見えるような、上流方向に角を出しているように見える「牛」というようなもの、あるいは四方形に編んだ「柵」というもの、こういうものを投入して川を蛇行させます。今日では考えられないような川づくりですが、その一つとして川を蛇行させるというのは、洪水対策のほかに、昔は舟運が発達しておりました、昔、河川は高速道路のような使われ方ですね。今、水面は寂しいですけども、このような舟運の往来もございまして、川をできるだけ緩やかに、そして洪水は滞留させるというような治水が行われておりました。

ただ、一つの川では負担しきれない洪水に関しては分水をするというのが考えられまして、江戸時代にこの3種類の大きい考え方がございましたが、並行して川をつくるとか、近くに海がありますと分水してしまうと、大河津分水のようなものですが、隣に川があるとそちらに分担してもらうとか、こういった方法を行っておりました。

そこで新潟平野も、実は江戸時代の中期、ちょうど「暴れん坊将軍」、8代将軍吉宗の頃に、日本史の教科書にも出てきます紫雲寺潟の干拓というもの、ご存じの方もいらっしゃると思いますが、信濃川と阿賀野川の河口が一緒になっておりました。今は別々ですが、この紫雲寺潟を干拓しようというときに、ここを全部陸地にしてしましますと、ほかの支川の水が全て阿賀野川に集

申しますので、この分、洪水時の水を抜こうという計画がちょうど吉宗の時代に起こりまして、ここが紫雲寺潟です。ここが信濃川と阿賀野川の河口、これによって新潟の港はものすごくいい水深の深い港だったのですけれども、この直上流の阿賀野川にこの分水路をつくらうとしました。その時の絵図ですけれども、阿賀野川に、日本海に抜く土の堤防や、蛇籠（じゃかご）といわれる竹で編んだかごなど、こういう図面を江戸幕府の役人が新潟湊の人たちに見せまして、こういうものをつくり洪水時の水だけを抜きますという約束でこの分水路をつくります。しかしながら、その翌年の享保16年の春先の雪解け洪水の結果、ここが洪水によって抜けてしまいまして、結果的にここが直せないまま、阿賀野川の河口、現在1キロぐらいの川幅になっていますけれども、この時の失敗、今から300年前ぐらいなのですが、この時に阿賀野川が掘り抜かれてしまいまして今日まで直すことができず、また、港はつくらないという約束のもと、現在も阿賀野川の河口部には港がないというような形になっております。

これによって何が起こったかといいますと、阿賀野川の洪水が直線日本海に抜けるようになりましたので阿賀野川沿川は洪水が減少します。これを見ていた信濃川沿川の方々も、ぜひ信濃川もこの大河津で分水したいということ幕府に陳情しますが、幕府は阿賀野川の失敗のようなことになってしまうと、今度は大河津が河口になれば、越後平野は完全に干上がってしまいますので、江戸幕府は幕末までこれを許可しませんでした。

明治初頭になって、先ほどの大久保の時代になりますと、明治政府は戊辰戦争のこともあって、新潟のこの大河津分水の工事にゴーサインを出します。その当時の分水堰は、この石張りの堰で非常に近世のものに近いものなので、また、ここをつくる前に山間地をなかなか掘り抜けなくなっておりました。そこで、ブラントン、この方は「日本の灯台の父」と呼ばれている人ですけれども、この方にも状況調査を依頼します。また、オランダ人技師、ファン・ドールンと一緒に日本に来ましたリンドウという方にも調査依頼をします。いずれの方も、日本の今の技術では掘り抜けない、地質的にも問題があるということで、明治政府に中止を進言します。その進言を受けて明治政府は大河津分水の工事を中止します。

新潟港ですが、この阿賀野川が信濃川の河口から分離してしまった結果、河口の水深が極めて少なくなってしまうと、開港5港で有名な新潟港ではありますが、その使いにくさから、明治3年から12年にかけて各国領事館があったような場所なのですが、みんな閉鎖されて、新潟の港というものはその後近代化するまでは1港になってしまいます。

そのころ、明治14年の絵図です。新潟の信濃川の河口の距離が800メートルぐらいありました。新潟のまちの写真ですが、イザベラ・バードが新潟に来たころ、こういった風景を見て、新潟の水は豊かですが、港では苦戦していたという時期であります。明治になりますと、この兩岸を結ぼう

という動きが出てきます。また、鉄道の延伸もありまして、鉄道の新潟駅がこの南側にあるということもありまして、南と沼垂地域ですね、沼垂と新潟を結ぶための万代橋がつけられます。初代が明治19年、これが新潟の大火によって焼失し、2代目が明治42年に完成しますが、木造で、橋の長さが782メートルもある巨大な木橋、長い木橋でした。

話は少し変わりますが、明治の中期になりますとレンガや石張り等、先ほどの十六橋とはまた変わっ



大河津 可動堰 昭和6年(1931)完成

た様相となり、日本人の技術者が育ってきた中で治水技術が近代化していきます。その前のファン・ドールンたちがどのような治水を行ったかと申しますと、やはりこのような川の中に投入させるものなのですけれども、舟運をメインに考えて、ファン・ドールンたちは洪水対策というものは、木曾川では行ってありますが、基本的には今日のような堤防を大きくしたり長い堤防をつくる、そういうことはしていませんでした。新潟の洪水は、くしくもその中で洪水対策の決定打が打てないまま洪水被害にあえいでおりましたが、今から100年前の大正11年に大河津分水が出来上がって、それから越後平野は洪水から解放されることになっていきます。**24P**

当初にできた先ほどの可動堰、分水入り口の堰も、実は倒壊・転倒しまして、近代技術も最初は苦戦します。4年後に復旧した可動堰、これで昭和の時代、大河津分水が維持されてまいりました。また、新潟方面に送る洗堰、こういうものが建設されて、大津分水というものは、その後、洪水から越後平野を救い、米どころで有名な土地に変貌しました、

河口部の話になるのですけれども、この河口部は、大河津分水ができた結果、河口部の流量を減らすことができて、3分の1ぐらい川幅を縮小できるようになりまして、木橋の万代橋、この線なのですけれども、万代橋が近代化するとともに、近代的なこういう護岸埠頭をつくるようになって、佐渡汽船とかこの辺にありますけれども、3分の1の川幅になり、今日はさらに関屋分水ができ、やすらぎ堤ができてさらに狭くはなっています。これら近代的な洪水対策によって新潟の信濃川河口というものが変遷しました。

万代橋です。万代橋は橋長が先ほどの782メートルが300メートルぐらいになっています。今日残って重文になっております。側面化粧は御影石、本当に花崗岩なのですけれども、内部は鉄筋コンクリートの6連アーチ橋になっています。上部には路面電車を通そうとしていたので、万代橋は見た感じかなり幅が広がって今日残っております。**30P**

大河津分水ができて、新潟平野の治水というもの有一段落しまして、どのような治水が行われたかというお話ですが、高度経済期に入る前には、先ほどの近世の牛柵など水制が復活しますが、やはりメンテナンスの面からこういうものが消えていきまして、高度経済期には画一的なこういう取水水門や取水堰等ができて、全国的に、江戸時代にはできなかった確実な大規模な分水のような治水が進んでまいります。100年もたない70年ぐらいを経て有形文化財になりつつも、老朽化の話が持ち上がりまして、洗堰は2000年に新しい洗堰に改築されました。位置関係は、旧洗堰は現状現在も動態保存されています。その脇に洗堰、そして可動堰ももう引退しまして新しい可動堰に代わりました。だいたい70～80年を経て土木遺産というものは交代する時期が見られるというのがこの事例からわかります。万代橋は、先ほど申し上げたように国指定重文になりました。この大河津分水路、去年、100年たって記念行事が行われました。**31P**

終わりになりますけれども、まとめますと、土木遺産は他の文化財とは異なります。規模が大きくて地域



太田川 (撮影地：広島市)

30  
ページ

## 5. おわりに

- ・ 土木遺産は他の文化財とは異なる  
規模が大きい  
地域システムとして機能する  
現役で活躍している場合が多い  
↓  
地域課題を乗り越えた技術やシステムが保存
- ・ 土木技術者の文化的資産のみならず地域の人々の財産でもある  
↓  
土木構造物や施設が土木遺産として保全や活用されることにより  
地域史の語り部ともなる文化遺産、学びの場として  
重要なマイルストーンとなる

31  
ページ

システムとして機能しています。現役で活躍している場合が多く、そういった意味では地域課題を乗り越えた技術やシステムが保存されています。また、土木技術者の文化的資産のみならず、地域の人々の財産でもあります。これは、土木構造物や施設が土木遺産として保全や活用されることにより、地域史の語り部ともなる文化遺産、学びの場として重要なマイルストーンとなると思います。そういった点から、今お話しした大河津分水というものは、新潟の治水、大きいシステムではございましたが、点としては一つずつの構造物がございます。その全体が見えることと、またその一つ一つの構造物がどういう意味があるのか、そういう点では全体を見つても、今回の石橋もそうですが、一つ一つの意味を考えるのは非常に歴史を遡る意味でも意義があることになると思います。

話は以上ですが、せっかくなので、先ほど相澤さんもおっしゃっていた『石橋は生きている』という図書があります。作者の山口祐造さんという方は九州の方ですが、極めて詳しい石橋に関する著書を出されております。そこの最後のほうに「年代順石橋一覧表」というものがございまして、1,204橋の石橋のデータですけれども、許可を得ておりませんが、そのデータから少しどのような数が、1400年代から大正までのデータがあったのでエクセルで入力してグラフを作ってみました。

江戸時代がここからですが、江戸時代以前、室町時代、そのデータではこの1400年代から少しあります。これは沖縄のみあるというのが現状です。山口さんのデータでも、やはり1600年代、江戸時代になってから九州で少しずつ石橋ができていきます。そして、特に幕末の1800年代になるとこのカーブが急になりまして、この線が明治の線ですけれども、そこで少しピークが出てきます。その後、明治になると、緩やかであります、やはりかなりの数が建設されまして、大正でなぜか爆発的に石橋がつくられました。今回、福島の石橋を見ても、形態がいろいろございすけれども、流れとしては、九州の石工というものが技術的に発達したのが、明治の政府の考えもあって政策的にも石橋をつくりつつ、関東大震災の直前までレンガ構造物と同じように石橋もかなり普及してつくられて、昭和以降、この先どうなっていくのか私も興味がありますが、石橋の大きいピークはレンガ建造と一緒に大正にピークがあったようです。

また、江戸において石橋がどの程度あったかといいますと、だいたいの大きいところでは木橋がつくられておりまして、石橋は庭園とかで見られているようで、江戸でも石橋は見られますが、あまり交通の要所で大きいものはつくられていなかったというのを参考までにお話ししておきたいと思います。

もう1点ですけれども、やはり山口さんのこのデータでは九州が多くて、あとは国内で点々とはございますが、東北はなぜか多いのが福島と山形のみで、それ以外ではこのデータでは出てまいりません。また、消失したのも結構3分の1近くが既になくなっていて、このデータから残り3分の2ぐらいが残っているというのが石橋の現状になっております。

私が今回お話できるのは以上なのですけれども、この流れ、これが高遠石工と結びつくのか、また、江戸以前の穴太（あのう）石工が石橋をつくっているとか、穴太石工の変遷はなかなか明確になっておりませんが、そういった結びつきも含めまして、福島の石橋群保存会が全国的な中心となっていききっかけになれる場所にあるのではないかと思いエールを送りつつ、今日のお話を終わらせていただきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

## ■ パネルディスカッション

### テーマ 「石橋群が紡ぐ歴史・ひと・地域」

コーディネーター 日本大学准教授 知野 泰明  
 アドバイザー 国土交通省福島河川国道事務所長 丸山 和基  
 パネリスト 東北土木遺産研究所所長 後藤 光亀  
 歴史の道土木遺産萬世大路保存会会長 梅津 幸保  
 ふくしまけん街道交流会事務局 山口 裕子  
 福島市立第一中学校教諭 齊藤 まつみ  
 熊本県山都町教育委員会生涯学習課学芸員 大津山 恭子（敬称略）

■知野 それでは、出席者の方々をご紹介します。私からお名前を紹介させていただきますので、その後、順番に皆様から自己紹介を頂戴したいと存じます。

最初に、アドバイザーとして討議全般にわたりご助言をいただきますのは、国土交通省東北地方整備局 福島河川国道事務所長の丸山和樹様です。よろしくお願いいたします。



知野 泰明氏



丸山 和基氏

■丸山 福島河川国道事務所では、「地域とともに福島の明日をひらく」をモットーに、河川事業では阿武隈川や荒川の治水対策と砂防事業、道路事業では東北中央自動車道、国道4号、国道13号の整備・維持管理をしております。社会資本整備・管理を通して安全で安心な魅力的な地域づくりを目指しているところです。今回、この石橋群の地域づくりへの活用方策など、皆様と一緒に考えたいと思っていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

■知野 丸山所長様、ありがとうございました。

続きまして1人目のパネリストをご紹介します。仙台市にお住まいの元東北大学准教授で東北土木遺産研究所所長の後藤光亀様です。よろしくお願いいたします。

■後藤 皆さん、こんにちは。後藤でございます。「東北土木遺産」となっていますが、今は特に南東北、宮城県、山形県、福島県の土木遺産を中心にいろいろ活動させていただいています。きょうは、皆さんのお手元の「三島通庸 通信第4号」を隣の梅津さんに持ってきていただきました。実は私、先月「東北の近代化と三大土木遺産」というのを書かせていただきました。先ほどの基調講演にもありました野蒜築港、安積疏水、それから万世大路、これはまさに東北の近代化の三大土木遺産といわれているものです。

万世大路で福島から山形の米沢に行く場面で、三島県令は高橋由一にトンネルのところで必ず人力車とか馬車を書かせています。それが通れますよ…と。けれども、





後藤 光亀氏

車は川を渡るためには橋がないと通れないわけです。それがやはり三島の戦略で、たくさんの石橋群をつくりました。山形県令、福島県令、そして栃木県令になっても、その道がずっとつながっているのではないかと思います。

先ほど、南会津で石橋が発見されたとありました。あれは『山さ行がねが』という、平沼さんという廃道・廃線マニアの方の発見です。彼がたまたま去年かおとしにホームページに上げていてくれました。そういうのも縁になり、いろいろ新しい発見が続いています。きょうは石橋の話を楽しみにしていますので、よろしくお願いいたします。

■知野 後藤様、ありがとうございました。

続いてのパネリストは山形県米沢市にお住まいの「歴史の道土木遺産萬世大路保存会」会長の梅津幸保様です。梅津様、よろしくお願いいたします。

■梅津 こんにちは。ただいまご紹介いただきました山形県米沢市から参りました、「歴史の道土木遺産萬世大路保存会」と、少し長いネームの団体の会長をさせていただきます。よろしくお願いいたします。



梅津 幸保氏

明治の話をちょっとさせてもらいますと、明治9年8月に現在の山形県ができましたが、この時に三島通庸が酒田・鶴岡に赴任し、米沢県、山形県を合併して、そこで初代県令になって山形県の近代化に努めていただきました。三島県令は薩摩藩士ということで、皆さんご存じのとおりですが、明治政府の富国強兵・殖産興業・文明開化の大きな柱をもとに日本の近代化を進めたわけです。

山形でも、県庁とか郡役所とか、そういうところが、擬洋性といいますか、日本の建築技術を使った西洋風の建物をどんどん建てまして、「新しい近代日本になったのだ」と目に見えるようにしていただいたというのが大きなことだったと思っておりますし、そのほかにも、教育・医療・産業の振興をどんどん進めていただきました。その中でも、日本の近代化、養蚕とか製糸工場とか、日本の近代化に欠かせない産業、それから果樹、なかでもサクランボについては栽培を奨励し、品種改良もしていただいて、現在、生産量日本一の県になっているところであります。

私たちは初代の三島県令が開通させた萬世大路を地区の宝としてずっと愛して生きております。この地区の宝として愛してきた萬世大路は、実は明治の22年に5つの村が合併しまして万世村という地名に変わったわけです。その時にこの三島が、この道路が非常によい道路であるということで、明治天皇から「萬世大路」という名前を頂いたのをもとに、合併の時に名付けられたと聞いております。

そんなことがありまして道路整備をどんどん進めて

2  
ページ



万世コミュニティセンターで開催した見学会の様子

3  
ページ



保存会で開催した山形県・福島県合同見学会の様子

いただいたわけではありますが、山形県では、鹿児島から石工の奥野忠蔵という方をお招きして、山形の石工の棟梁たちに教えていただいて石橋を造ったということになっております。**2P 3P**

こういった遺跡等々について、私たちの万世町は、1,100戸ぐらいの集落なんですけど、全戸加入の保存会をつくっております、ここで約25名ぐらいの役員が年間15回ぐらい、いろいろな整備をしたり、倒木処理をしたり、散策ガイドをしたりしております、今年は約700名ほど入山しガイドをさせていただいております。リピーターもたくさんおられまして、大自然のすばらしさと明治時代の偉業について皆さんに感動してもらっております。

山形県内に三島の関わった25本の道路があるわけですが、川もあり、橋もあります。この25本の道路が今の山形県のほとんどの幹線道路になっております。自動車道路として少しずつ広げてきた経緯はありますが、大変ありがたいと実感しているところであります。今日はよろしくお願いします。

■知野 梅津様、ありがとうございました。

続いてのパネリストは、いわき市にお住まいの「ふくしまけん街道交流会」事務局を務められております山口裕子様です。山口様、よろしくお願いします。



山口 裕子氏

■山口 ただいまご紹介いただきました、ふくしまけん街道交流会の山口と申します。どうぞよろしくお願いいたします。**4P**

ふくしまけん街道交流会について少しご紹介させていただきます。**5P**

当会は平成17年に発足しまして、「地域の歴史・風土・文化について見つめ直し、街道を通して地域間の活動をネットワークとして繋ぐ、また、歴史を今に繋ぐ」ということを目的として活動しております。活動内容としては、こちらの画像を見ていただくほうが具体的にイメージできるかと思いますが、各地域の街道をテーマにした講演会ですとか、現地探訪会、また、地域の方々とこのように交流するような活動を主催したり、各団体と連携して取り組んでおります。そもそも各地域で活動されている団体というのは結構な数はありましたが、それを県単位のネットワークとして繋ぐ団体というのは、発足当初はあまり事例がなく、平成17年に福島県で発足してから、他県、宮城県と青森県などでも同じような会が発足しております。

本日はさまざまな知見の方からお話を伺えるかと思っておりますので、どちらかという私は街道、古い道、道路について、石橋を通して皆さんがどのように楽しめるかという視点でお話しできればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

■知野 山口様、ありがとうございました。

続いてのパネリストは、ここ福島市の福島市立福島第一中学校の教諭を務めておられます齊藤まづみ様です。齊藤様、よろしくお願いいたします。



4ページ



5ページ

6  
ページ



松川カルタの日本一受賞発表（早稲田講堂）

■齊藤 皆さん、こんにちは。福島市立福島第一中学校から参りました齊藤まつみと申します。「なんで教員がいるの?」とお思いですよね。私も思っています。とっても緊張しています。



齊藤 まつみ氏

実は、前任校が松川町の中学校でして、中学生が地域のことを知るのとはすごく大事だということで、生徒と一緒に「地域交流活動」という学校行事を立ち上げました。その中で地域の方と「松川カルタ」を作るのはどうかという案が出まして、その作成の過程、取り組みを評価するチャレンジカップというところに出品しました。**6P**これが発表の様子ですが、早稲田大学の大隈講堂で発表した時のものです。**7P**ちょうど運よく、めがね橋のカルタを持っている写真があったので、今日持ってきましたが、見事に日本一になりまして、この賞金で「松川カルタ」を実際に作らせていただいたという経緯があります。

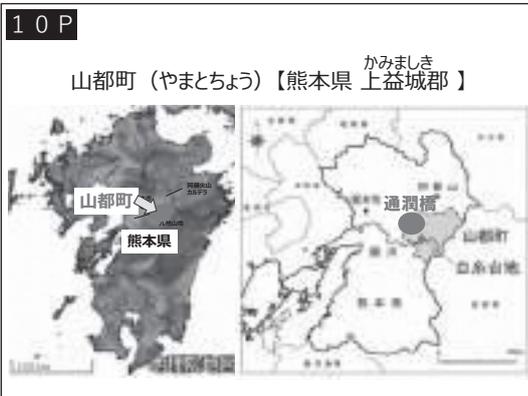
7  
ページ



松川カルタ

この地域交流活動を通して、地域の方と関わったり、地域にある宝の史跡ですとか、めがね橋とか、いろいろなものと関わることがすごく多くなりまして、その縁で、本日、地域の方からお声かけをいただいて参加することになりました。なにせ社会科教員でもないの、歴史とか文化とかすごく疎い部分はありますが、一緒に勉強させていただけたらと思います。どうぞよろしくお願ひします。

10  
ページ



■知野 齊藤様、ありがとうございました。

最後のパネリストとなりますが、今回、熊本県からオンラインで参加いただいております。山都町教育委員会生涯学習課学芸員で、先日、国宝に指定されました日本最大級の石橋「通潤橋」の研究活動にも取り組んでおられます大津山恭子様です。大津山様、つながっていますでしょうか。それではよろしくお願ひします。

11  
ページ



【地勢】阿蘇カルデラ（南外輪山）の南斜面のほぼ全域を占める。一級河川黒川・一級五ヶ瀬川の源流域（東西に流れる）  
【標高】300m～1700m（居住域 300mから900m）通潤橋：約450m  
【人口】約13,000人【産業】農林業（特産品：米、茶、栗、夏秋野菜、など）

■大津山 こんにちは。熊本県の山都町から参加しております大津山と申します。まず初めに、簡単に山都町と

通潤橋の紹介をさせていただきたいと思ひます。**10P 11P**

山都町の位置は、熊本県の東部、宮崎県との県境にございます。場所としましては、世界最大級のカルデラを誇る阿蘇火山の南に位置しております。この阿蘇のカルデラを構成する南外輪山の南側の斜面全てが山都町です。また、本町の南には1,000メートル級の標高を超える九州山地がそびえて

おりまして、その一部分も山都町ということになっています。典型的な中山間地の地形でして、農林業が主体の町です。通潤橋は標高約450メートルの地点に位置しています。

**12P** こちらは、今年の6月に文化審議会の答申をいただきまして、9月25日付けで正式に国宝にご指定をいただきました通潤橋の写真です。完成したのは、1854年、



大津山 恭子氏

和暦でいいますと嘉永7年、ちょうどペリーが来航した時期と同じ時期にできた幕末の石橋です。先ほど基調講演でもありましたけれども、江戸時代後半に九州を中心に石造アーチ橋建設が進みますが、この時期に最も多くのアーチ橋が造られたのが熊本県です。その熊本県において幕末に技術の粋を集めた通潤橋が造られたということで、国宝の指定をいただいたということになっております。

**13P** 次に通潤橋についてご紹介します。通潤橋は水路橋で、人が渡る橋ではなく、農業用水を渡す橋として造られたものになっております。見ていただいたとおり、橋の上に3本の石の通水管が載せられており、取入口から対岸の白糸台地という受益地へ用水を渡しています。

**14P**

これが簡単な模式図になります。一番の特徴は、水路橋と申しまして、農業土木的には水管橋と呼ばれておりまして、管水路が載っているということです。なぜこういった管水路にしているかといいますと、石造アーチ橋としては最大級のアーチの橋を架けているんですが、それでも、当時、台地を潤すときに必要な水位高を確保できないということで、さらに工夫を込めて、橋の上に、江戸時代では「伏越（ふせごし）」などと言っていたが、サイホンの通水管を載せているということが最大の特徴です。模式図を見ていただいたとおり、取入口からいったん橋の高さに水を落としますが、吹上口、白糸台地側のほうで橋よりも高いところに用水を送っているという工夫をしているのがこの橋になります。

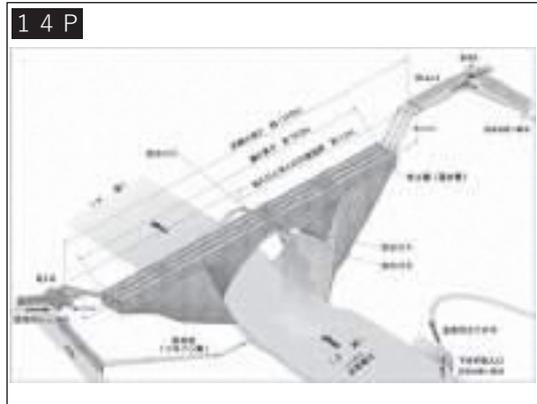
**15P** こういったサイホンの形の水路を導入しないと、受益地側では新しくできる水田が4分の1ほどに減ってしまうということもわかっております。受益地に合わせて必要な水位高を勘案した際に、こういった当時最大級の径間をもつアーチ橋の上にサイホンの水路を載せる通潤橋が必要になり計画され



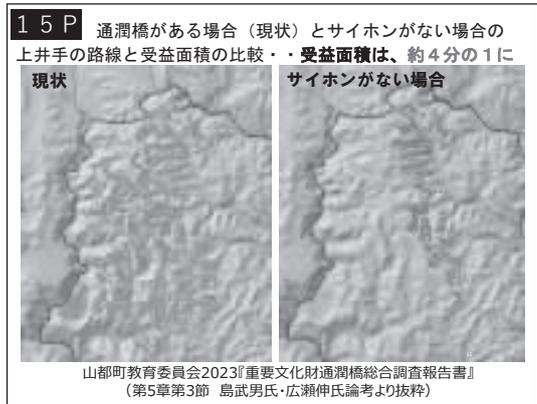
12ページ



13ページ



14ページ



15ページ

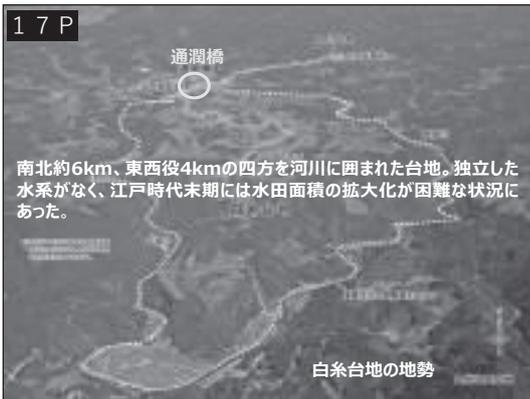
16  
ページ



た事業です。16P

実は、この事業は通潤橋を造るというだけではなく、農業用水「通潤用水」を通す事業として江戸時代末に起工されたものです。この用水は2本の水路で構成されており、通潤橋を通る水路、これは台地の高い所を流れるので「上井手（うわいで）」と呼び、もう1本は、通潤橋の手前の河川から「下井手（したいで）」という、台地の低い所を流れる水路です。この2本の水路の高低差が通潤橋の地点でだいたい20メートルほどございまして、この高低差をもって台地内を効率よくかんがいでいます。17P

17  
ページ



これが白糸台地の航空写真と、水路と通潤橋の位置関係ですね。18P これは白糸台地内の写真になります。こういった形で2本並行させる水路を造ることで棚田を潤しています。

18  
ページ



19P 私の仕事としましては、役場で文化財保護の仕事をさせていただいております。文化財といいますのは、通潤橋のようなものも含み、有形無形、それから民俗であったり史跡であったり、いろいろなものがあります。国宝というのは、文化財保護法の条文からいいますと、「重要文化財のうち世界文化の見地から価値の高いもので、たぐいなき国民の宝たるもの」と規定されています。国宝の建造物は、国指定重要文化財（建造物）の中では1割以下となっています。今回、通潤橋は、橋を含む土木構造物としても初めての国宝の指定をいただいたということで、本当にありがたいことだなというふうに思っております。20P

19  
ページ

19P

### 文化財と国宝

文化財とは、我が国の長い歴史の中で生まれ、はぐくまれ、今日まで守り伝えられてきた貴重な国民的財産

【国宝】  
重要文化財のうち世界文化の見地から価値の高いもので、たぐいなき国民の宝たるもの  
「文化財保護法」第27条第2項  
重要文化財のうち極めて優秀で、かつ、文化史的意義の特に深いもの

（「国宝及び重要文化財（建造物）指定基準」）  
※ 重要文化財（建造物）指定基準

建築物、土木構造物及びその他工作物のうち、次の各号の一に該当し、かつ、各時代又は類型の典型となるもの

- (1) 意匠的に優秀なもの
- (2) 技術的に優秀なもの
- (3) 歴史的価値の高いもの
- (4) 学術的価値の高いもの
- (5) 流派的又は地方的特色において顕著なもの

文化庁ホームページより転載

これまで山都町の文化財行政では、通潤橋は石造アーチ橋の中でも早い時期である、昭和35年に国の重要文化財の指定をいただいているんですが、先ほど申しましたように、当時は通潤橋だけを造ったものではなくて、実は農業用水路と、それを含み棚田のかんがいをを行う江戸時代末の一大事業ですので、近年はそういったものも含めて評価をする取り組みのほうを進めておりまして、平成20年から22年にかけて白糸台地一帯が「重要文化的景観」に選定をされました。

また、農水省管轄の取り組みでは、通潤用水が「世界かんがい施設遺産」に登録をいただいたり、いろいろなご評価をいただいています。この間、通潤橋や通潤用水等について、いろいろな先生方に入ってください、調査研究活動を行い、いろいろな関係機関や地域住民の方々と連携して保護活動を進めてきました。通潤橋の国宝指定は、こうした取り組みが実を結んだものと思います。

本日は通潤橋の事例を紹介させていただいて、何か情報交換ができれば本町としても大変ありがたいなと思っております。よろしくお願いいたします。

**■知野** 大津山様、ありがとうございます。きょうは大津山様にご参加いただいておりますけれども、私も通潤橋に行ったことがございます。熊本の駅から行くのに大変遠い所でございまして、きょうはこんなに簡単な形で登場いただいておりますけれども、時空を超えたこういうシンポジウムが開けるといのは非常に画期的といえますか、感慨深いものがございまして。そういう点では、誠に大津山様には、今回、貴重なお話

も含め、どうもありがとうございます。きょうはよろしくお願いいたします。

さて、ここからは3つのテーマに沿ってパネリストの皆様からご意見をいただいでいくことにします。第1のテーマは「石橋群の歴史的・技術的価値」、2つ目は「石橋群を後世に残していくための課題」、3つ目は「石橋群を地域づくりに役立てていく方法」とします。そして最後にまとめとしてこれまでの議論を総括するとともに、皆様から今後の石橋群の保護と利用に関する期待をお話いただきます。

それでは、最初のテーマであります「石橋群の歴史的・技術的価値」について話し合ってみます。最初に、この石橋群の認定に深く関わられた後藤様に、石橋群がどのような価値を持つ遺産として認定されたのか、詳しくお話をいただきたいと思います。後藤様、よろしくお願いいたします。**21P**

**■後藤** それでは、ちょっとお話をさせていただきます。スライドは、今年の11月18日の「土木の日」に開催された認定報告会で使用させていただいたものです。**22P**

**20P**

これまでの通潤橋・通潤用水の評価

昭和35年(1960)「通潤橋」が国指定重要文化財に指定。  
(種別:有形文化財(建造物))

平成20年(2008)~22年(2010)  
「通潤用水と白糸台地の棚田景観」が国の重要な文化的景観に選定。

平成26年(2014)  
「通潤用水」が「世界かんがい施設遺産」に登録。※農林水産省管轄

令和5年(2023)9月25日「通潤橋」が「国宝」に指定。

**21P**

令和4(2022)年度 土木学会「選奨土木遺産」認定報告会

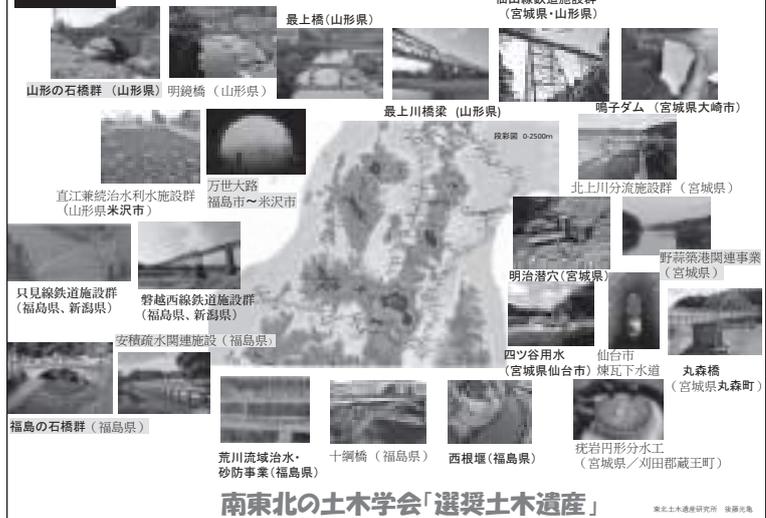
**福島**の石橋群

近世から明治期に伝承された信州や九州の石工技術を地元の石工が磨き育てた歴史を顕彰できる貴重な土木遺産群

日時:令和4年11月18日(金) 15:30~  
場所:福島市松川町商工会館

東北土木遺産研究所  
後藤光亀

**22P**



**23P**

土木学会選奨土木遺産の趣意と内容

賞の設立:平成12(2000)年度  
対象:近代土木遺産(幕末~昭和20年)&近世土木遺産(築50年以上)

選考方法:土木学会選奨土木遺産選考委員会  
件数:毎年20件程度  
賞牌:認定書および青銅製の銘板を授与

- 設立の趣意
- 1.社会に対するアピール
  - 2.土木技術者に対するアピール
  - 3.地域づくりへの活用
  - 4.失われるおそれのある土木遺産の救済



24  
ページ

**24 P**

土木学会選奨土木遺産とは・・・

技術・・・技術が優れている

意匠・・・景観・デザインが優れている

系譜・・・技術者・技術体系  
地域に様々な形で貢献  
地域の人たちに愛されている

25  
ページ

**25 P** 九州の石橋の専門技術者と山形県の石工たち

山形県令 三島通庸 (旧薩摩藩士)  
山形県 二等属 高木秀明 (旧薩摩藩士) 幹線道路・石橋架橋補地の路線選定  
土木技官 奥野忠蔵 (旧薩摩藩士) 石橋の専門技術者

山形旅籠町 石工 信濃屋 片岡仁兵衛 山形城の修復  
山形旅籠町 石工 伊藤権兵衛

南陽市宮内 石工 吉田善之助 (栗山隧道万世大路も)  
石工 川合兄弟 (吉田善之助の弟子)  
石工 渡辺瀧太郎  
石工 松田駒蔵

山形の石橋は、薩摩藩の設計技師奥野忠蔵だけでなく、  
地元の石工吉田善之助、片岡孫兵衛、伊藤権兵衛、和泉周作などが活躍。  
明治初期の山形の石橋群は、九州で完成の域に達した石橋の技術を土庫令三島通庸の強い指導力と設計技師奥野忠蔵が石橋建造技術の先鞭をつけ、地元の石工等が見事に完成させた貴重な土木遺産である。

26  
ページ

**26 P**

山形県の地勢と現存の石橋群

奥羽本線・山形新幹線  
から見える吉田橋  
(堅磐橋も見える)

親柱・欄干  
の特徴  
(吉田橋)

東北土木遺産研究所 保原光浩

27  
ページ

**27 P**

## 2. 福島の石橋群

信州高遠の石工…  
大分県の石工…  
鹿児島県の石工…

このときに皆さんにいろいろお披露目したのは、南東北の約20件の土木学会「選奨土木遺産」です。これらを土木学会が認定し、地域づくりに貢献させていたでいます。**23P** これは土木学会「選奨土木遺産」一番最初の2000年度「野蒜築港関連事業」の認定プレートですが、ちょっと緑っぽいこのプレートを覚えておいてください。**24P**

この選奨土木遺産認定を受けるには、「技術が優れている」というのはもちろんですが、技術者・技術者の「系譜」、そして地域にいろいろ貢献をして「地元で愛されている」ということも認定のための評価項目となっています。**25P**

「山形の石橋群」は、2009年度に認定をさせていただきます。その時に、先ほど出てきました三島県令が呼び寄せた土木技術者あるいは地元の石工さん、これらをずっと調べて、どういう方々が活躍をされたかという系譜が整理されました。**26P** これがその「山形の石橋群」

です。なくなったものもありますけれども、これはあとで現地見学の報告もありますので、そのときにまた紹介させていただきます。**27P**

「福島の石橋群」は、信州の高遠(たかとう)、九州の大分それから鹿児島からの技術移入がありました。**28P** これらの系譜を地元の方々が調べ、「福島の石橋群」は公募制度で申請されました。それを土木学会の東北支部選奨土木遺産選考委員会で審査をさせていただきました。石の積み方、神社の狛犬とかの系統など、これらの系譜の整

理が高く評価され、東北支部の推薦を付けて土木学会本部で審査いただきました。**29P** 今回の公募の準備に、約2年ですかね、3年かかりましたかね、それが非常に高い評価になりました。

**30P** こういう成果を、地形の成り立ちも含めてこれだけまとめられ、九州の石橋の話やあとで紹介する「山形の石橋」の話ともつながりますので、いろいろな切り口でぜひ出版物を出されたらどうかなと思います。

当初、土木学会東北支部で準備をさせていただいた10年以上前の石橋群は、私自身、松川橋と信夫山の旧祓川橋しかわかっていませんでした。ところが、福島の郷土史家の松田裕子さんにいろいろ

相談をすると、「あそこにもある、あそこにもある」というふうな格好で今回の話につながりました。そして、きょう報告された相澤さんたちが、福島県の県北建設事務所、そして地元の皆さんと連携しながら、これだけのものをつくりあげてくれました。ぜひ、これを出版物の形にさせていただけたらなと思っています。以上です。

■知野 後藤様、ありがとうございます。これまでの認定の経過、私のほうでは説明できませんでしたので、どうもありがとうございました。

続いては山形県からお越しの梅津様、山形県には福島県同様に三島通庸県令ゆかりの土木遺産が多くあります。山形県の土木遺産との関連性から石橋群の価値についてお話しいただければと思います。よろしく願いいたします。

■梅津 私はこういう建設系の勉強は全然していませんで、歴史的にいろいろ研究させてもらったことの中から、萬世大路についてのお話などをさせてもらってきたところです。

今回は「石橋の歴史的・技術的な価値」ということでお話をさせてもらおうと、先ほど後藤先生からありましたように、2009年の年に認定をいただいて、2010年の冬でしたか、2月に福島さんと同じように視察をしてシンポジウムを開催したと記録されておまして、それらの中からかいつまんでお話をさせていただきたいと思っています。

11の橋が山形県では認定をいただいているわけですが、その中で、私が「これは」と気づいた点を二つ三つお話させてもらえればと思っています。31P

一つは、南陽市の小岩沢にある「吉田橋」という橋があります。石工の名棟梁・吉田善之助が施工したものとなっております。通常は、橋は土地の名前とか川の名前とかを付けるんですが、名棟梁の石工さんの名前が付いた橋が残っておりまして、なぜこの橋に「吉田橋」という棟梁の名前が付いたかといいますと、南陽市の市史などにも載っておりますが、永久橋ができて非常に感謝されていたということで棟梁の名前が付いたという、単純な話なんですけど、地区の人たちが非常に感謝をしているというのが伝わっていると思ったところで

す。吉田善之助という棟梁ですが、これは、先ほど申し上げましたように薩摩のほうから奥野仲蔵という石工を招待して、山形県ではその人の指導のもと、山形県内の石工棟梁を集めて指導して、それぞ

28P

福島の石橋群

旧蔵川橋  
旧信夫橋  
松川橋  
甚念坊山2号橋  
広表のめがね橋  
大桂寺の石橋  
旧壁沢川石橋  
明道橋  
東根堰水路橋  
不動川水管橋

計10橋

+新たな石橋・発見

福島県内は、御影石等の花崗岩や磐梯石等の安山岩等良質の石材が広範囲に産出され、信州高遠藩の石工からの技術導入もあり、江戸時代の県内には石橋も施行可能な高い技術を持つ石工が存在した。

明治期に入ると、安積疏水の建設工事により大分県の豊後石工の技術者集団の指導により十六橋水門等が建設されるとともに、県令三島通庸が赴任後は、山形県の石橋整備に関わった鹿兒島県の技術者集団を用いて県内の主要道路に石橋を整備したことにより、九州の先進的な石工技術が地元石工に伝えられ、県内の石工技術は急速な進歩を遂げた。

この時代に本県で建設された多数の石橋は、多くが道路改築等により失われたが、県北地方を中心に未だ多数が現存し、江戸時代から明治時代にかけての様々な技術導入により発達した本県土木技術の変遷を現代に伝える貴重な文化遺産となっており、今後も未永く保全や利活用を図る必要がある。

公募候補推薦調査より

29P

福島県内は、御影石等の花崗岩や磐梯石等の安山岩等良質の石材が広範囲に産出され、信州高遠藩の石工からの技術導入もあり、江戸時代の県内には石橋も施行可能な高い技術を持つ石工が存在した。



明治期に入ると、安積疏水の建設工事により大分県の豊後石工の技術者集団の指導により十六橋水門等が建設されるとともに、県令三島通庸が赴任後は、山形県の石橋整備に関わった鹿兒島県の技術者集団を用いて県内の主要道路に石橋を整備したことにより、九州の先進的な石工技術が地元石工に伝えられ、県内の石工技術は急速な進歩を遂げた。

30P

「福島の石橋ものがたり」出版を!

地形の成り立ち  
石材  
技術者・職人  
施政者  
などにスポット…

配布資料「山形の石橋群」を参照

31P



吉田橋 (山形県南陽市)

れの地区で石橋を造る技術を教わったと言われております。その教えをいただいたうちの一人ですね。

**32P**

もう一つは、上山市の金山川に架けられた「新橋」という橋ですが、洪水があると何回も流されていた木橋から石橋にしたということで、現在も現役で使われております。経費を捻出するのに、歩行者、人力車、荷馬車など、橋を通る人から橋銭を徴収したと言われていたようです。現在は橋銭を取っていませんが、この橋は現在も現役で使用されております。橋銭を徴収した珍しい橋ということでご紹介したところ

32  
ページ



です。この橋は昭和51年に上山市の文化財に指定されております。**33P**

その他ですが、高橋由一という洋画家がおられまして、万世大路をくまなく絵に描いているのですが、この中の一つに「滝ノ沢橋」というのがありまして、ちょうど栗子の山に登る最初の橋ですね。今はコンクリートの橋になっておりますが、二重輪石の立派な橋の絵が描かれておりまして、この橋を見るのに市内から見学者がたくさん来たというような記録もありました。この橋は、昭和の初め、昭和8年に自動車道に改良するときにコンクリート橋になったということです。

33  
ページ



そのほかに、この指定のあとに、県の担当者が小国町の方に行って見つけた「綱取橋」という橋がありまして、これはまだ土木遺産には指定されておられません。これもあとで調査していただければありがたいと思います。

このように、今、山形県にある石橋はほとんど現役で使われているというところに大きな価値があると私は思いました。福島さんで見せていただいた橋については現役を退いた橋もありますが、これらの橋は非常に貴重なものだということで、福島の方が残しておこうという、廃橋にしないで再利用しようという、そういう心があって残っているのかなと思いつつ昨日は見学をさせていただきました。本当に素晴らしい技術と価値のある石橋群だと思って見させていただきました。ありがとうございます。

34  
ページ



■知野 梅津様、ありがとうございました。福島と山形の事例を写真とともにご説明いただいて、より知ることができて、ありがたいご説明でした。

35  
ページ



続いて、旧道・廃道をこよなく愛する街道研究家の山口様、街道愛好家と呼んでよろしいですか、山口様から見た石橋群の価値についてお話しいただければと思います。山口様、よろしく願いいたします。

■山口 愛好家とわざわざ言っていただけのほどではないのですが、地域の方とか詳しい方に教えていただいたり、いわゆるマニアという方のレポートを参考にさせていただきながら、古い街道を私自身も楽しんでいきます。34P

街道とか古い道を感じられるポイントというのは、実は普段の生活の中でも身近にあると思うのですが、例えば、普段道路を運転していてトンネルがあると、私は必ず「旧道はどれだろう」と探してしまいますし、太い道から細い道に付け替えたようなところを見ると「こっちの道の方が古いんだろうな」とか、こういうなごの寝床みたいな家並みを見ると「この道は古いんだろうな」なんていうことから、皆さんも道の新旧を身近に感じられることがあると思います。35P

例えば松川橋周辺で、赤が1世代目の奥州街道で江戸の頃の道、青が2世代目の陸羽街道で明治の道、3世代目がいわゆる最近の現代の旧国道4号、現在は県道になっていますが、こんなふうに道の世代って結構身近に感じられることがあると思います。36P

特に明治維新後は、土木技術が飛躍的に革新したということもあり、特に福島県だと、どちらかというと峠越えの技術、例えばこのような隧道などが注目されることが多いと思うんですが、山を越えることと同じく、川とか谷を渡ることも、道にとってはかなり交通の支障、難所になってくると思うんです。37P やっぱり地形に抗うというのは、土木技術の見せどころかだと思います。私も同じく高橋由一さんの絵を見て頂きたいのですが、明治以降に土木技術が飛躍的に発展したといっても、当時の絵に出てくるのは、まだまだ木橋の箇所がすごく多い。その中で石橋もぼつぼつ描かれていて、「木橋、木橋、石橋、木橋」という程度で出てくるんですが、もちろんこの絵に残っている木橋は現存していないんですけども、石橋は残っているものが大変多く、明治時代前後の土木技術の遺構として構造物が現存していること、また当時の道筋を感じられる歴史的な価値という意味で、この石橋群は大変価値があるということを私は感じております。以上です。

■知野 ありがとうございます。石橋を見る視点というか、どう感じるかというところをいろいろとヒントを頂いたようで、ありがとうございました。

続いて齊藤様にお伺いすることになりますが、齊藤様は先ほど自己紹介いただいたところで、松



36  
ページ



37  
ページ



38  
ページ



39  
ページ

40  
ページ

**40 P** 橋の歴史

橋の歴史

時代	期間	橋名	備考
弥生時代	前4世紀～後3世紀中頃	獅子(みけ)の石橋(さげばし) 石を利川に架	第12代景行天皇18年 紀元前13年～ 福島市大牟田市
古墳時代	3世紀～7世紀頃	橋甘津いけいつの橋	第16代仁徳天皇14年 257年～ 大田市
飛鳥時代	592年～710年	大月の猿橋 宇治橋	第33代推古天皇(620年頃) 554年 山形県大宮町 元興寺 遺跡 遺構 大化2年(645年) 京都市
奈良時代	710年～794年		
平安時代	794年～1185年		
鎌倉時代	1185年～1333年		
室町時代	1336年～1573年	天女橋	1502年 沖積橋 日本最古の石造りアーチ
安土山時代	1573年～1603年		
江戸時代	1603年～1868年	長崎殿橋 田代川橋 大柱寺の石橋 通霞橋 広夜殿の眼鏡橋	1634年 興福寺2代目住職 熊手勘定(中国から渡来) 1772年 福島市 1778年 1854年 松本藩山形町 2023年国史指定 1982年以前 福島市瓶野町
明治時代	1868年～1912年	橋本橋 松川橋 豊原二重橋 日本橋	1885年 福島市 1887年 1911年 東京府 国重要文化財
大正時代	1912年～1926年		
昭和時代	1926年～1989年		

※出典 年度は九州地誌選奨土木遺産管理検討委員会資料、福島建設「建築物物語」から作成

川のがね橋を取り上げた学校と地域の交流活動の経験をお話いただきましたが、地域の歴史教育の素材として、この石橋群はどのような価値があるとお考えか、お話を聞かせていただければと思います。

■齊藤 全く違うほうからのお話になるかと思うのですが、「松川カルタ」の地域交流活動は、写真にもあるように、子供たちに地域の方と交流することや、史跡など、地域の宝を学ぶということを通じて、住んでいる地域を好きになってほしいという思いで作成し

41  
ページ

**31 P** 松川橋



松川橋（土木遺産）  
土木学会選奨土木遺産  
[https://www.jsce.or.jp/contents/isan/blanch/2\\_35\\_shtml](https://www.jsce.or.jp/contents/isan/blanch/2_35_shtml)

ました。 **38P**

この写真はカルタを作る前の題材探しの写真ですが、町のイベントにブースを出させていただいて、そこで地域の方に、地域にどんないいものがあるか、どんな宝があるかということを書いてもらって、その説明を中学生が受けているような写真です。まさにこの活動がすごく大事で、「地域の人ってこういうふうにいるんだな」とか、いろいろな世代の人と関わることで地域を好きになるという、すごく価値のある活動だったのではないかなと思うんですね。

42  
ページ

**42 P**

「福島石橋群」「山形の石橋群」

合同現地見学会

2023.10.14

■39P めがね橋も、はるか昔の松川に住んでいるたくさんの方の熱い思いでできたということをお聞きしています。そういった古い史跡には、その当時の人の思いですとか、歴史的背景だったり、地域の生活感だったり、そういうものがたくさん詰まっていると思うので、それを地域の宝である子供たちが知って、「地域を大切にしよう」というきっかけになるという意味では、石橋群も含めた地域の史跡というのはすごく高い価値を持つのかなと思っています。以上です。

43  
ページ

**43 P**



万世大路の石碑  
「栗子隧道碑記」  
石巻産 井内石

案内役  
星 秀幸さん  
元山形県職員

「福島石橋群」「山形の石橋群」関係者の合同現地見学会 2023.10.14 道の駅米沢

■知野 ありがとうございます。学校のところでこういったものがどう活用できるかという大きな事例をお話しいただけたと思います。齊藤様、ありがとうございました。

それでは、第1テーマにつきましては、ここでいったん締めといたしまして、アドバイザーの丸山所長様から、土木のプロとしての立場から、石橋群の魅力やその価値についてお話しいただければと思います。よろしく

お願いいたします。

■丸山 ありがとうございます。1つ目のテーマが「石橋群の歴史的・技術的価値」ということで、まず歴史の話ですね。40P 石積みによるアーチ橋の歴史ですが、世界的には「ローマの水道橋」が築かれたのが約2000年前になります。右上に写真を載せておりますが、そのころ日本は弥生時代で、「御木（みけ）のさ小橋（おぼし）」という倒木を利用した橋を使っている時代でした。日本の最古の石積みアーチというのは室町時代に造られた、先ほど知野先生のお話にもありましたが、沖縄で「天女橋」という橋が造られたというのが一説ではいわれていまして、福島の旧祓川が造られたのがそれから270年後、今から約250年前となっております。41P

日本の産業革命といわれる明治時代になりますと、福島でも車の往来ができる石橋が造られるようになります。ご覧いただいているのは、先ほどからもお話あります松川橋ですね。130年たった今でも地域の暮らしを支えている橋になります。

技術の話をしみますと、石橋というのは、石の間に隙間があると石が抜け落ちたり、地震で崩れたりしやすくなるというのがありまして、またアーチが緩やかなほど築き上げるのが難しくなるというのがあります。度重なる地震や水害にも長年耐えまして、優美で風格さえ感じるこの橋というのは、当時の石工職人の技術力の高さを示すものであり、地域の貴重な財産、誇りということができるのではないかと考えております。

私からのコメントは以上になります。

■知野 丸山所長、ありがとうございました。いろいろなキーワードが1周目で頂けたと思いますので、今後のお話の展開にまた結びつけられればと思っております。

続いて2つ目のテーマに移りますが、「石橋群を後世に残していくための課題」について各パネラーのご意見を伺いたいと思います。本県にはかつて多数の石橋があったとされていますが、老朽化や災害による損傷、あるいは道路拡張の際に支障になるなどの理由から、これまで相当数が撤去されてしまったと聞いています。このような問題にどう対応し、次の世代にこの貴重な土木遺産を良好な状態で引き継いでいくにはどうすればいいのか、パネリストの皆さんのこれまでの経験を踏まえ、提言いただきたいと思います。最初に後藤様、いかがでしょうか。

■後藤 42P「福島の石橋群」と「山形の石橋群」の関係者と共に今年の10月14日に初めて合同で



3 2 P  
2009年度 選奨土木遺産  
舞鶴橋 上杉神社（米沢市丸の内）  
結婚式のカップルが舞鶴橋で記念撮影 2023.10.14

44  
ページ



4 5 P  
2009年度 選奨土木遺産  
幸橋（高畑町幸町） 2023.10.14

45  
ページ



4 6 P  
2009年度 選奨土木遺産  
康寿橋（南陽市赤湯） 2023.10.14

46  
ページ



4 7 P  
2009年度 選奨土木遺産  
吉田橋（南陽市小岩沢） 2023.10.14

47  
ページ