

錦帯橋みらい構想

～ 錦帯橋の歴史を繋げていくためにすべきこと～



岩国市錦帯橋みらい構想検討委員会



目 次

はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

錦帯橋を遙か将来に向けて継承していくためのしくみ

1 錦帯橋の架け替え技術の伝承について

- (1) キジア台風流失から再建、そして「平成の架替」・・・・・・・・・・ 3
- (2) 架け替え技術者の育成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- (3) 架け替えサイクルの20年化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- 図解 構造部材の再活用案・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

2 錦帯橋用材備蓄林 200年構想

- (1) 用材調達に関する現状での課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- (2) 架け替えのサイクルに応じた用材の自給システム・・・・・・・・・・ 10
- (3) 次期架け替えを見据えた計画的な用材導入・・・・・・・・・・ 10
- 図解 架け替えサイクルに対応した備蓄林のサイクル案・・・・・・・・ 11

錦帯橋を広く世界に向けて発信していくためのしくみ

1 記録の保存と記憶の継承

- 台風14号橋杭流失を振り返る -・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

2 現代科学による解析 - 石積橋脚に関する考察 -・・・・・・・・・・ 15

3 錦帯橋の正しい情報の発信について - 資料館の設置 -・・・・ 18

終わりに 「錦帯橋を世界遺産に」・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20

はじめに

「世界的にも希少性の高い5連アーチ形の木橋は、高度に発展した独特の架橋技術と地形と融合して形成された兩岸の土地利用の在り方を含め、景観上も優秀である。創建以来、現代においても極めて高く評価される水準の力学構造を持つ科学技術の結晶であり、架橋の維持・補修を含む技術の総体を330年にわたり伝承している有形・無形の文化財として価値は高い。

平成8年に国際記念物遺跡会議（ICOMOS）及び国際産業遺産保存委員会（TICCIH）が示した調査結果によると、世界遺産としての潜在的価値を持つ120余の橋梁の中に含まれており、その高い価値については世界に周知されている。」

これは、先般世界遺産暫定一覧表への追加登載に向けて県と市で共同提案した「錦帯橋と岩国の町割」に対して、国（文化庁）が錦帯橋を評したものです。私たちが日常で慣れ親しんでいる錦帯橋は、実は世界的に評価が高いのですが、そのことはあまり知られていません。

「郷土の宝物」としてもっと誇れるものなのですが、向けられる関心は残念ながら低く感じられます。

錦帯橋を学び、伝え、将来に繋げることは、岩国の今を生活している私たちの責務であると考えます。

この構想は、平成16年7月に策定された「錦帯橋文化ゾーン構想と構想に基づく整備方針案」を足掛かりとして、平成16年12月から平成19年3月にかけて「平成の架替」を終えて浮き彫りとなった次の課題である、

錦帯橋を遥か将来に向けて継承していくためのしくみ

錦帯橋を広く世界に向けて発信していくためのしくみ

について11回にわたって検討した結果をまとめたものです。



錦帯橋を遙か将来に向けて継承していくためのしくみ

1 錦帯橋の架け替え技術の伝承について

(1) キジア台風流失から再建、そして「平成の架替」

昭和 25 年 9 月 14 日、岩国地方を襲ったキジア台風によって「流れない橋」錦帯橋は流失しました。それは、木橋が落ちたのではなく、洪水によって石積の橋脚が崩壊したために起こったものでした。



橋脚崩壊により流失する瞬間の第 2 橋



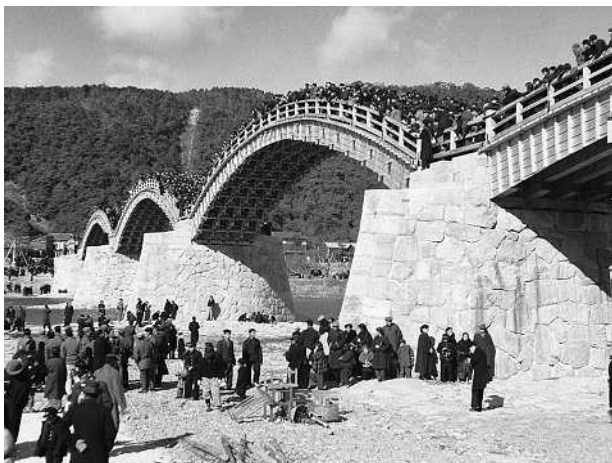
橋脚 2 基が崩壊し、アーチ橋 3 橋が流失した

「橋が流失する時、逆巻く洪水を眺め、男泣きに泣いて橋を見送った。」と報じられるとともに、市議会では復旧再建に関する即日決議を行われました。

「今や錦帯橋は国宝的存在であり日本の否世界の錦帯橋としてその声価を謳われたもので之が復旧再建は文化国家として重要文化財保全の見地から当然の帰結であると考え。依って政府は速やかに復旧再建につき全額負担せられんことを市議会の決議をもって要望する、右決議する。」

こうして、再建へ向けた運動が全市をあげて展開されました。

こうした運動に対して当時の国（建設省）や学識経験者は、利便性や建設コストの観点からコンクリート橋による再建を要請してきたのですが、粘り強く運動をした結果、元の姿に復元されたのです。



渡り初め当日、橋の完成を待ちわびた人達で大変賑わった（昭和 28 年 1 月 15 日）

この話は、岩国市の美談として長らく語り継がれてきました。ですが、錦帯橋の歴史はこれで終わったわけではありません。

実は、再建工事の際に、流失の直接の原因となった石積の橋脚が鉄筋コンクリート造に変更されました。

このことは、おそらく当時の科学技術をもって流れない「最善の錦帯橋」を目指して作られたものであり、そのことは、使われたコンクリートが非常に良質であることから窺えます。

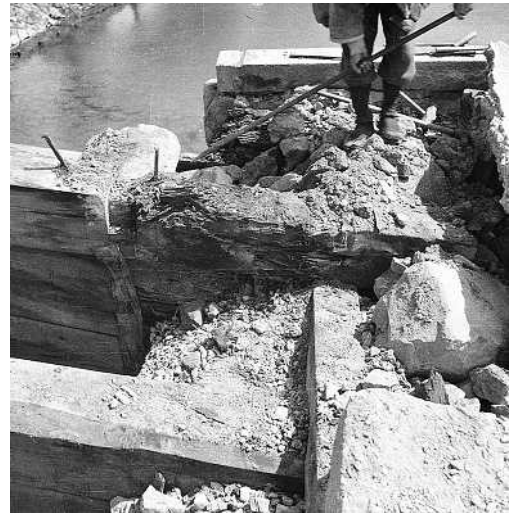
また、創建から昭和の流失までの錦帯橋の接合方法は、橋脚に木の桁材を直接差し込み、漆喰で固めるといった構造でした。これは石と木とのつなぎ目の部分から雨水などの湿気が逃げにくく、桁材が腐りやすいものでした。このため、橋の状態をこまめに点検し、必要に応じて架け替えを行った結果、23年に1度くらいの間隔でした。

鉄筋コンクリートの橋脚になったことで、沓鉄（くつてつ）と呼ばれる金具に桁材を差し込み、ボルトで締めるという構造になりました。そのおかげで、接合部の風通しが良くなり、腐朽速度が穏やかになったことで桁材の寿命は劇的に延びました。

その結果、およそ50年間架け替えを必要としなかったのです。

この50年の間に土木・建築工事においても近代化が進み、ほとんどの作業を機械化することで、個々の能力に左右されることなく、精度の高い作業をより短時間で行うことができるようになりました。こうした技術革新は、同時に職人の「匠の技」と呼ばれる個々の能力や個性を奪う結果を招きました。

このような背景の中で行われた「平成の架替」とは、架け替えの経験がない職人が集まり、文献や資料を頼りに試行錯誤しながらようやく完成させた、言わば奇跡の橋なのです。



上 再建前の橋脚(差し込んだ桁が腐朽している) 下 再建によって鉄筋コンクリートになった橋脚と接合部の沓鉄



過去の型板をもとに原寸図面が作成された



本工事前に地上で陸組（おかぐみ）を実施し、部材の調整を行った



橋全体の高さが決まるため、最初の桁の取り付けには細心の注意が必要



両側から伸びた桁材は大棟木を組み込むことで初めて繋がる



平成の架替では、あらかじめ組んだ橋杭をクレーンで吊り下げて据え付けた



下方から見たアーチ橋の構造体



平成16年3月20日、平成の「渡り初め」が盛大に行われた

もしも、仮に次の架け替えが50年後となった場合、「平成の架替」経験者が参加することは、ほとんど考えられません。「職人」の仕事もその専門性が更に薄れていき、私たちが「錦帯橋」と呼べるものが無事完成するという保証はないのです。

そこで、架け替え技術の伝承（技術者の育成）が一つの課題となるのです。

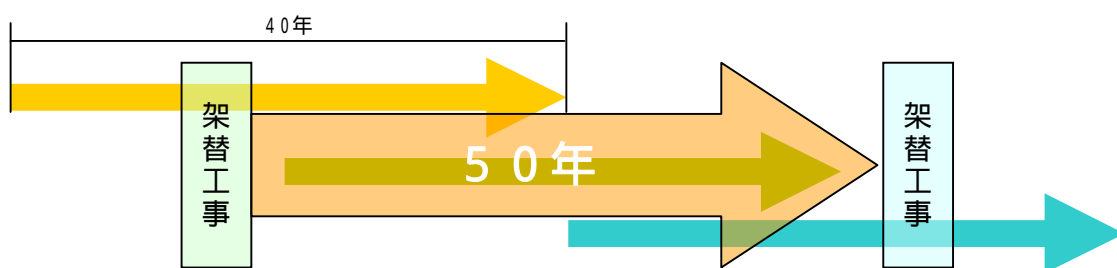
(2) 架け替え技術者の育成

次代の錦帯橋の架け替えの技術者を束ねる受け皿と、技術が習得できる場所(機会)の提供が必要だと考えます。

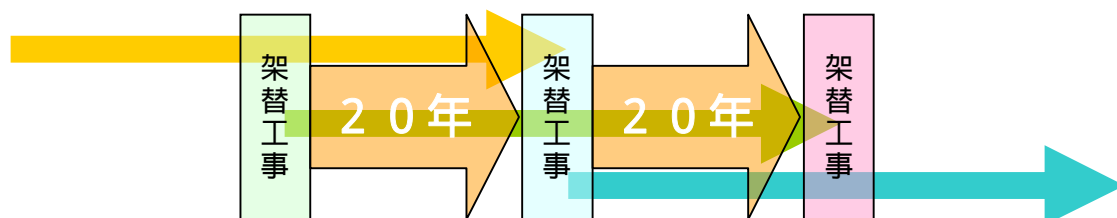
技術者に向けた技術習得に関する講習会の斡旋や、安価なスギ材・集成材などを使用して行う陸組(仮組)の定期イベント化など、いろいろな手法について検討していく必要があります。

(3) 架け替えサイクル 20 年化

人から人への技術の伝承を考えると、50年間隔の架け替えでは非常に困難です。人の実労働年数がおよそ40年とすると、架け替えと架け替えの間で経験できない世代が生じるおそれもあります。



このため、一人の技術者が、少なくとも2度経験できる20年間隔が理想的だと考えます。



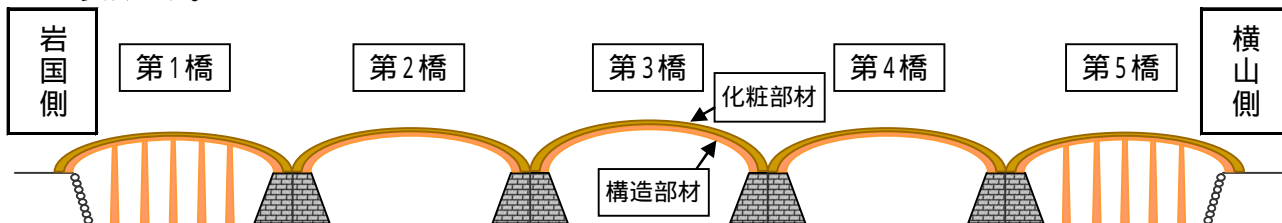
しかし、現在の橋脚の構造では、20年くらいで桁材が傷みません。「昭和の錦帯橋」では50年持ち堪えましたので、それよりも長く使う方法についても考えるべきです。厳しい仕様に応えられた錦帯橋材だからこそ、できる限り長く使いたいのです。

つまり、「古い用材をどのようにして長く使い回していくのか。」ということが、次の架け替えからの課題となります。

以下に示す案は、その方法について考えられるイメージです。

図解 構造部材の再活用案

「平成の架替」と同様に工期を3期に分け、第3橋を1期、第4橋を2期、第2橋を3期に架け替えるというものです。ただ違う点は、解体した構造部材を翌年度再加工してできる限り使うという点です。

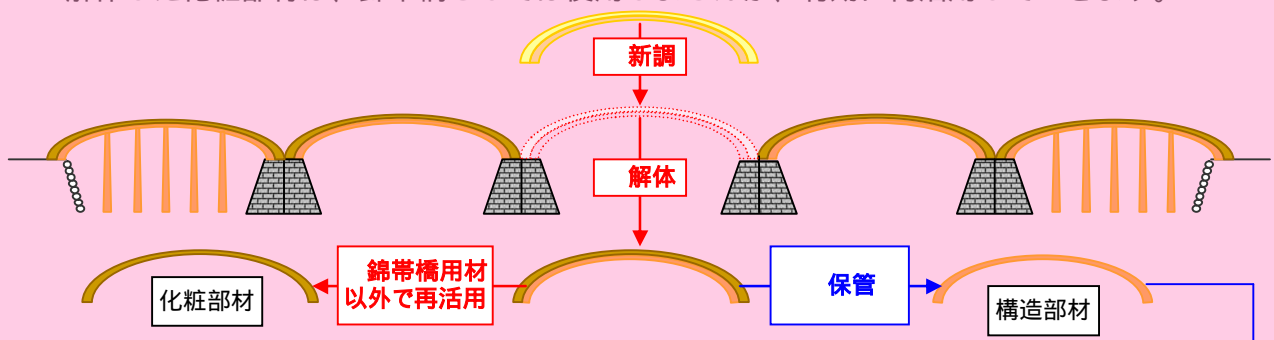


第1期工事（第3橋）

第3橋全橋（化粧部材・構造部材とも）を人の手によって解体していきます。

第3橋化粧部材・構造部材の全てを新調します。

解体した構造部材は、できるだけ第2期工事（第4橋部材）で再活用するため、保管します。解体した化粧部材は、錦帯橋としては使用しませんが、有効に再活用していきます。



第2期工事（第4橋・第5橋）

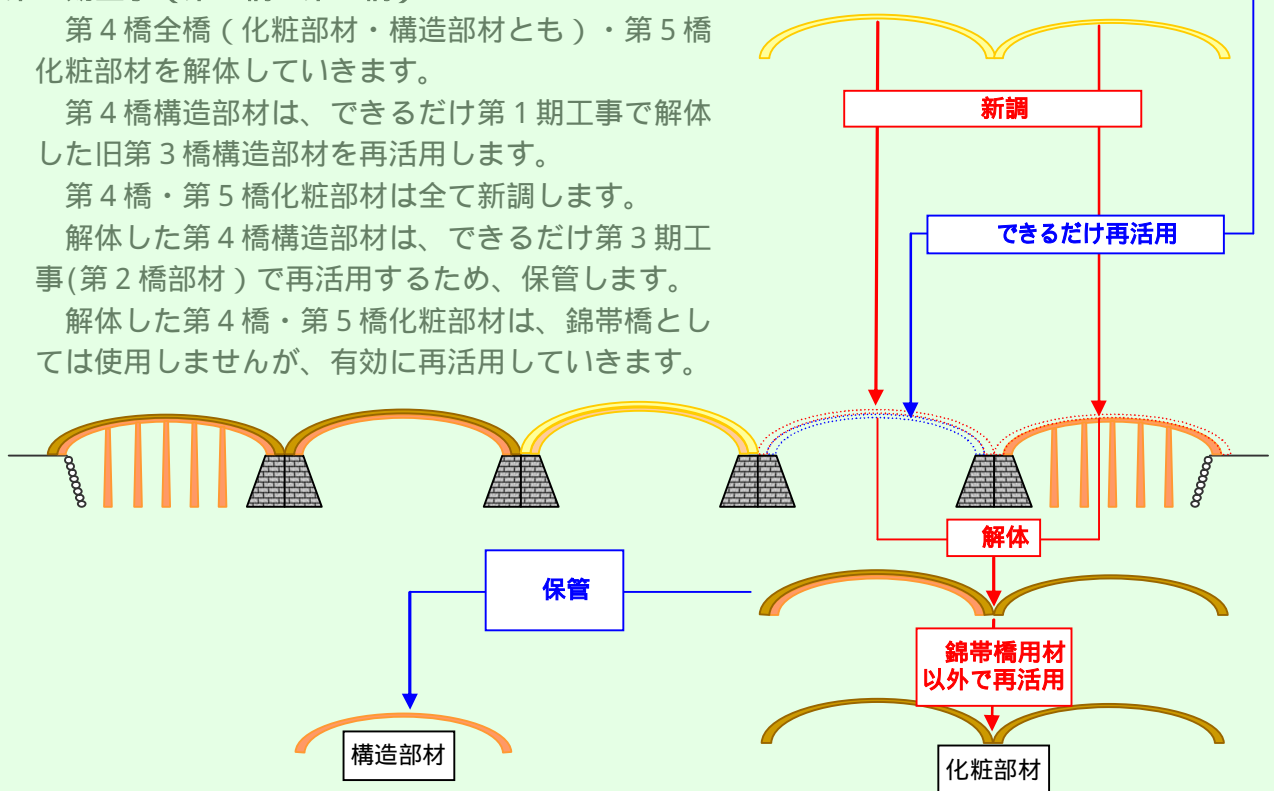
第4橋全橋（化粧部材・構造部材とも）・第5橋化粧部材を解体していきます。

第4橋構造部材は、できるだけ第1期工事で解体した旧第3橋構造部材を再活用します。

第4橋・第5橋化粧部材は全て新調します。

解体した第4橋構造部材は、できるだけ第3期工事（第2橋部材）で再活用するため、保管します。

解体した第4橋・第5橋化粧部材は、錦帯橋としては使用しませんが、有効に再活用していきます。



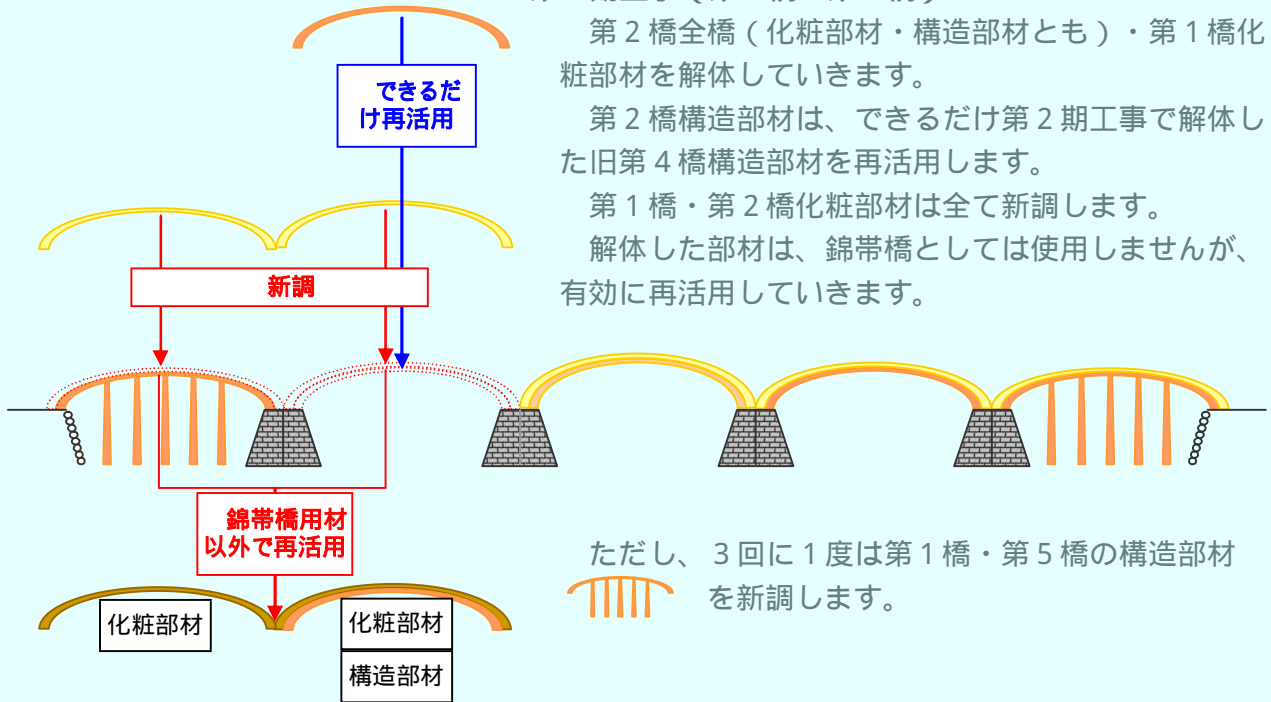
第3期工事（第1橋・第2橋）

第2橋全橋（化粧部材・構造部材とも）・第1橋化粧部材を解体していきます。

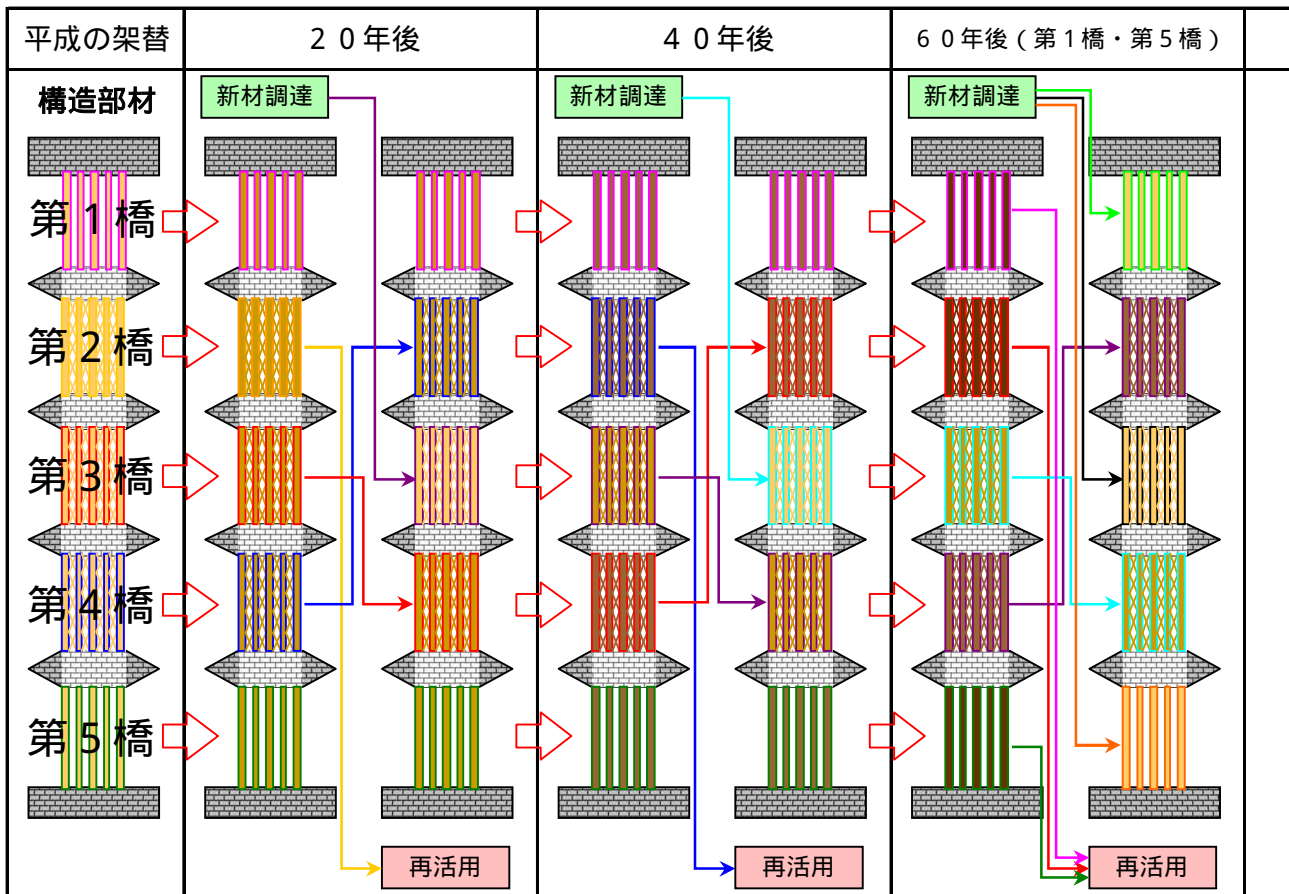
第2橋構造部材は、できるだけ第2期工事で解体した旧第4橋構造部材を再活用します。

第1橋・第2橋化粧部材は全て新調します。

解体した部材は、錦帯橋としては使用しません、有効に再活用していきます。



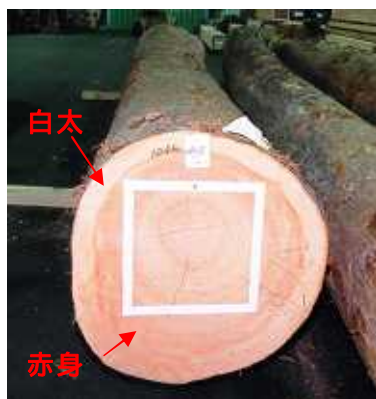
錦帯橋構造部材60年の流れ



2 錦帯橋用材備蓄林 200 年構想

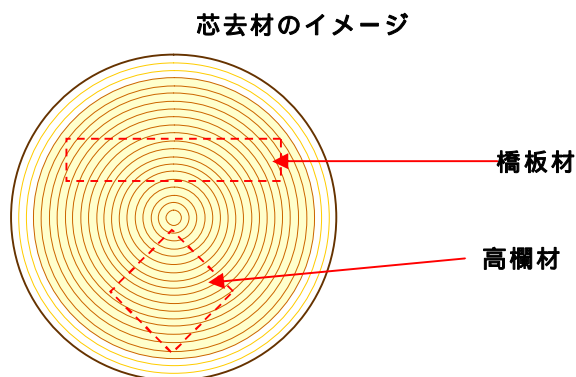
(1) 用材調達に関する現状での課題

錦帯橋に使われる木材は、雨風にさらされる過酷な環境に耐えなければなりません。そのため、腐りにくい赤身（あかみ）と呼ばれる内側の部分だけを使用しています。更に、化粧材として使われるヒノキは、芯の部分を外した芯去材（しんさりざい）で、節の少ないものに限定して使っているのです。



内側の色の濃い部分を赤身、外側の色の薄い部分を白太（しらた）といいます。

大きな木でも赤身の部分が少ない場合があります、そうしたものは使えません。



このように製材すると、無駄となる部分も多くなるのですが、木材のゆがみが少ないこの加工方法だからこそ精度の高い錦帯橋が完成したのです。

実際には、図のように 2 本取れるものは稀です。

結局、「平成の架替」では、こうした条件に合う木材が県内から見つけれず、県外の産地からの調達に頼ることになったのです。その結果「平成の錦帯橋」は、実に木の手触りの良いものとなりました。ちなみに使用された木材の中には樹齢が 200 年をはるかに超えるものもありました。

こうした、木材も将来においては調達が困難になることが予測されるので、今のうちからこうした架け替えに必要な木材の確保に向けたしくみづくりが必要なのです。

実は、架け替え用材の調達問題は江戸時代にもあり、藩外に協力を求めていたことは、当時の古文書からも確認できます。また、藩内で用材林を育成するための植林も行われたようですが、以後の歴史の変遷に伴い、その所在は今では判らなくなっています。

さて、岩国市の市有林約 900ha のうち既に「錦帯橋備蓄林」に指定している場所が 2 箇所あります。

1 つは北河内の倉谷山で、およそ 80 年生のヒノキが約 4ha 植栽されています。もう 1 つは通津の高照寺山で、平成 3 年にケヤキ 2,000 本（約 10ha）植樹されています。しかし、この備蓄林の管理方法について今のところ他の市有林と差別化されていません。

通常、住宅に使う建材で考えたとき、50 年生のヒノキで十分「良材」とされているようです。こうした森林の管理は地元の林家も熟知しています。ところが、「錦帯橋用」として使う「200 年もの」は、何世代にもまたがった管理の仕組みが必要であり、そのノウハウは持っていないのです。

(2) 架け替えのサイクルに応じた用材の自給システム

200年という普通では考えられない時間の取り組みは、行政単独では到底続けられません。錦帯橋と岩国の自然が融合した岩国市ならではの取り組みを、次の世代に確実に繋いでいくしくみづくりが重要です。そのためには、林家の方をはじめとした市民の方々の御協力が大きな鍵を握っているのです。

既に指定されている「倉谷」・「高照寺山」を備蓄林モデルとして整備をすすめ、これからの「超長伐期施業」のガイドラインを作成すべきと考えます。

「平成の架替」で調達した産地の施業に関するノウハウを地元の林家に浸透させるための情報収集や視察、講習などの施策についても検討が必要です。

架け替えに必要な量、林齢などを考慮した上で、適宜優良林（木）を備蓄林として追加登録していくべきと考えます。

備蓄林の林齢バランスを考慮し、備蓄林として選定する範囲内で定期的に植林をするため、今後採算度外視で伐採することも視野に入れなければならないと考えます。

登録した備蓄林は、市有林の中でも特に手厚く施業していくとともに、後世に確実に記録を残すことが必要です。

植林イベントなどの啓発活動を定期的実施し、市民をはじめとした多くの人たちに見て、知って、体験して、感じてもらうことで、「錦帯橋を、郷土の自然を守る」という愛情を子や孫に繋いでいくということが重要です。

(3) 次期架け替えを見据えた計画的な用材導入

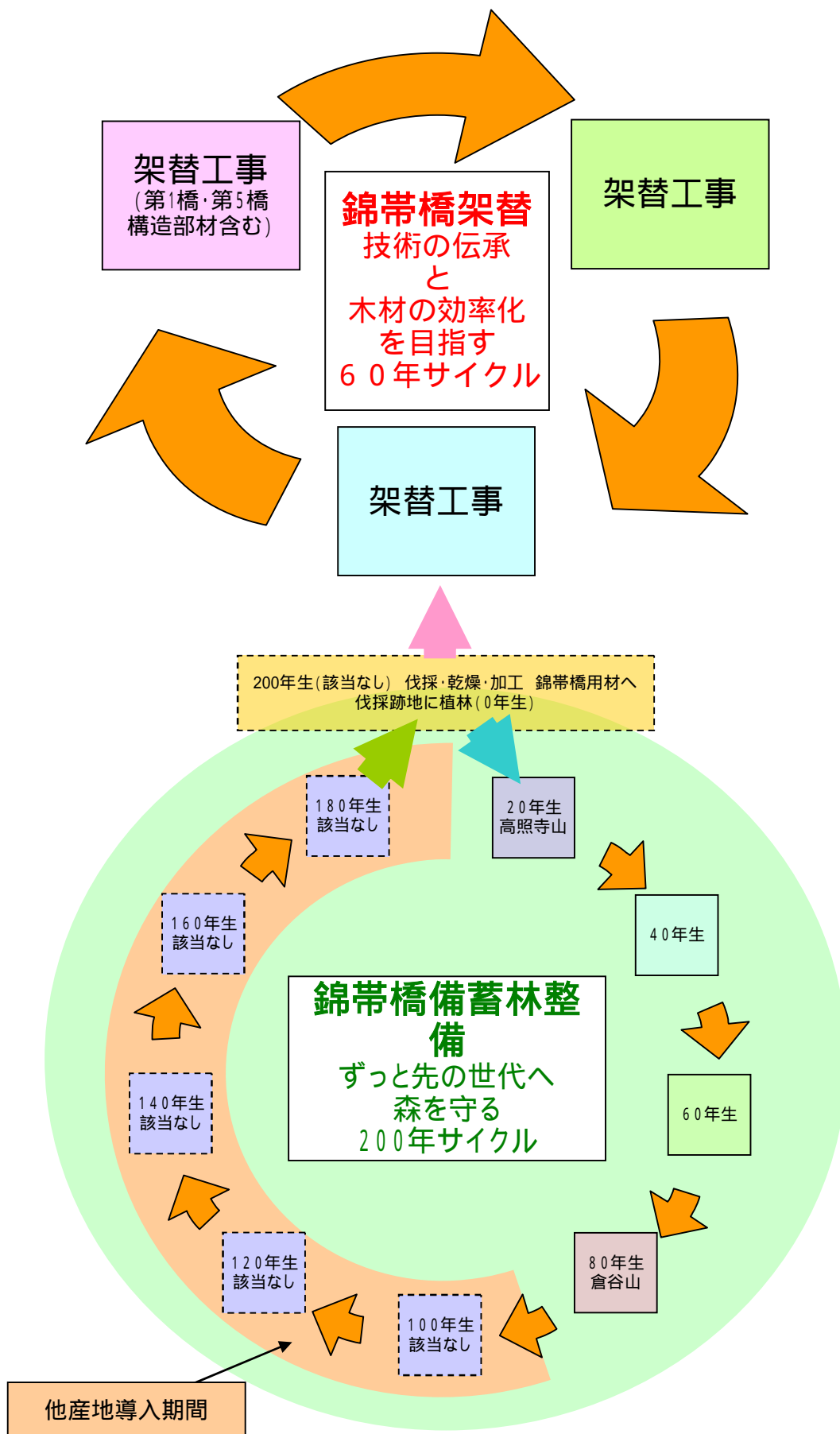
とはいえ、現在の市有林の状況を見ると、架け替えに使える木ができるまでにかかなりの歳月が必要です。つまり、今後数回は「平成の架替」と同様に他産地に依存せざるを得ません。

「平成の架替」の際には、架け替える方針が決まってから2~3年のうちに全ての木材を揃えなければなりませんでした。このことで、少ない絶対数で推移していた特殊な木材の需給バランスが崩れ、この相場を錦帯橋が押し上げるという結果を招きました。

ですから、将来の架け替えの際には、もう少し時間をかけて段階的に仕入れて、ストックしていくという手法など、費用効率の高い用材の導入方法についても検討が必要です。

次のページに示すのは、「架け替えサイクル 20年」と用材の調達のしくみを結びつけたイメージです。

図解 架け替えサイクルに対応した備蓄林整備のサイクル案



錦帯橋を広く世界に向けて発信していくためのしくみ

1 記録の保存と記憶の継承 - 台風 14 号橋杭流失を振り返る -

この委員会が設置されている最中に大変衝撃的なことがありました。「平成の架替」を終えて間もない平成 17 年 9 月 6 日から 7 日にかけての台風 14 号による記録的な洪水によって、錦帯橋は第一橋の橋杭 2 基を流失するなどの被害を受けたのです。



第一橋の橋脚 2 基が流失しました



第五橋の橋脚も後日、折損が判明しました



第五橋下流側の部板が一部流失しました



第三橋脚下流の敷石の剥離が判明しました



岩国自動車学校付近で見つかった流失橋杭



岩国基地沖合で見つかった流失橋杭



祝島沖で発見された流失橋杭

この経験で自然の強さ、その前での人の無力さを痛感するとともに、キジア台風や創建 1 年目で橋を失った時の人々のやるせない想いを少しだけ共感することができました。



キジア台風の時も第一橋の第五橋杭が、最初に流失していたことが写真で判ります

でも、考え方を換えれば橋本体が無事だったことは「不幸中の幸い」と言えます。

実は、橋杭は桁梁のホゾ穴に差し込みますが、橋杭のホゾの凸部分を先細りさせており、外れやすい形状だったのです。



橋杭が綺麗に外れ、損傷が少ない



凸部分が少し先細りしている

それに加え第一橋も柱橋とはいえ、僅かに反りを持つ構造であるため、橋杭が流れた後も応急工事までの間落橋せず、大事には至りませんでした。



応急工事



復旧工事

もし、橋杭が桁梁に頑丈に繋ぎとめられていたら、あるいは第一橋全体にダメージが残るような惨事になっていたかも知れません。本体を護るため敢えて外れやすい構造は、電気におけるヒューズの役割にも似ているといえます。

「平成の架替」でも、かつての錦帯橋と同様の形状にしたわけですが、この形がもつ意味について正確に理解していた人は、おそらく工事関係者の中にはいなかったのではないのでしょうか。

この洪水で、自然のもつ驚異的な力と、その力を上手く逃がそうとする先人の知恵を改めて知ることとなったのです。

錦帯橋がある限り、このようにして歴史は積み重ねられていくわけです。そうした中で、記録は克明に残し、記憶とともに確実に継承していかなければなりません。

2 現代科学による解析 - 石積橋脚に関する考察 -

「流れない橋を作りたい。」それには橋脚に工夫を凝らすしかありませんでした。川の中に島（石積橋脚）を造り、それに支持柱のない橋（アーチ橋）を架けることを思いついたのです。10年におよぶ研究の結果が錦帯橋という形で実を結びました。

苦勞して創りあげた錦帯橋も翌年の洪水であっけなく流失しましたが、その年のうちに再建されました。以来、276年間流されることはなかったのです。

しかし、昭和25年の台風により流れない橋、錦帯橋が流れてしまいました。

その直接原因が石積橋脚の崩壊であることは紛れもない事実です。

ここで、市民は選択を迫られました。

「流れない橋」が作りたいのか。それとも「錦帯橋」が作りたいのか。

錦帯橋は貴重な文化財であると同時に、実用の橋としての機能が満たされないといけないという特殊な事情があります。

結局、橋脚を鉄筋コンクリート化して「流れない錦帯橋」をつくりました。

ところで、何故276年間崩壊することのなかった石積橋脚がキジア台風の洪水で崩壊したのでしょうか。

流失当時の技術では敷石崩壊に至った経緯を詳しく調べることができませんでした。そして現在でも、様々な意見や推測はありますが、はっきりとした原因は究明できていません。

流失を目の当たりにして、再建にあたった人達が「より強固な橋脚をつくり、決して流れない錦帯橋をつくりたい。」と思う気持ちは十分理解できますし、そのために橋脚をコンクリートでつくったことは正しい判断だったと思います。

ですが、一方で、276年間の実績を持つ石積橋脚が、たった1度の崩壊によって、正当な評価がなされていないことについて、非常に残念に思うのです。

このことは「平成の架替」の際に再び問題になりました。

今あるコンクリート橋脚の錦帯橋は果たして「本物」と言えるのかということでした。

それで、現在のコンクリート橋脚の強度と、今後の耐用年数の調査に加えて、石積橋脚に戻す場合の安全性の問題についても検討されました。



「平成の架替」に先立って、その最善の方法について、河川工学・構造力学・建築史学などの専門家による協議がされた

一般的にコンクリートの寿命は 60～70 年とされていますが、錦帯橋の橋脚に使われているものは状態が良く、「あと 100 年くらいは大丈夫」との判断でした。

一方、石積橋脚についてもさまざまな意見が出ました。

「渡る人に対する安全性が第一。洪水時は入橋を規制するから問題ない。阪神大震災クラスの直下型地震の際の渡橋者の安全が立証されるならば、構造面での石積の復活は可能。」

「1000 年に 1 度あるかどうかの地震に備えるより、100 年に 1 度の洪水に耐えうるかどうかの試験を行うべき。」

検討を重ねた結果、「今回は橋脚を再利用するものの、今後の検討課題として石積の橋脚も視野に入れる」ということとなりました。

それでは、現在に石積橋脚の技術は残っているのでしょうか。

残念ながら岩国市内で石積橋脚の技術を受け継いだ人はいません。

しかし、全国に視野を広げれば、まだ技術は残っているのです。

滋賀県大津市に「穴太衆（あのうしゅう）」と呼ばれる人達があります。

穴太衆のルーツは古墳時代にまでさかのぼります。さらに戦国時代から江戸時代にかけて築かれた城の石垣づくりにも多大な影響力を与えています。現在では、日本全国の文化財の修復に携わられています。つまり、穴太衆は日本の石積の本家本元なのです。



穴太衆の石積は岩国城跡の復元にも携わっている

「石の声を聞く」という古くからの実績がある彼らの技法は、阪神・淡路大震災の際、数百年前につくられたものの被害がほとんどなかったことから、近年見直されています。

また、穴太衆の石積のよう壁が現代の土木基準に合うのかということで、コンクリートブロックのものと対比させ、科学的に証明する実験も行われています。



第 2 名神高速道路甲南トンネル（滋賀県）のよう壁として穴太衆積を採用する際に、その安全性を立証するための実験が大々的に行われた

その実験の様子について、穴太衆 14 代石匠の栗田純司氏はこう語りました。

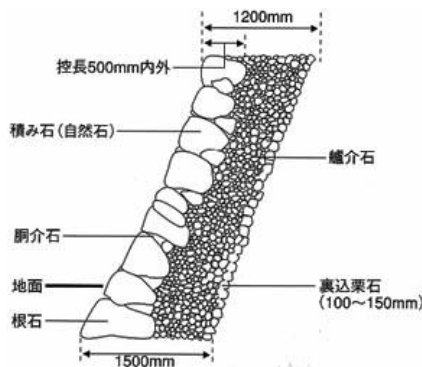
「当初、比較にならないほど空石積みの方が弱いだろう、と言われていた。ところが実験をやってみると、コンクリートブロックは後ろから圧をかけているので、全体的にグッと倒壊しかけた。荷重を 200 t から徐々に増やすという実験方法なのだが、すぐにクラックが入った。それから後ろからの圧力で、徐々に起き上がり、240 t 時点で危険な状態になり、実験を中断した。」



すぐにクラックの入ったコンクリート
よう壁

「一方、石積みの方は影響が少なく、約 260 t 時点で後部から圧をかけている H 鋼が、逆に後ろのほうに逃げてしまって、測定不能により実験が終わった。」

この結果から、「石積みの方が 1.3 倍から 1.5 倍の強度があるのでは。」というデータが生まれた。」



穴太衆積の構造図

「結果、空石積でもやり方によってはコンクリートより強度が出るのではないかとされているが、現在の土木基準ではコンクリートが絶対であるから、空積に戻そうと思ってもなかなか難しい。」

そこで、一つの仮説が生まれます。

錦帯橋石積橋脚 276 年の歴史と穴太衆の技術を融合させれば、現代の土木基準をクリアする石積橋脚ができるのではないのでしょうか。

このことを検証するためには、本来原寸大の橋脚モデルをつくり、洪水や地震を人為的に起こし、橋脚を構成するそれぞれの石の動きを解析するという事実上不可能な実験が必要でした。

ところが、近年のコンピュータの計算能力の進歩は目覚しく、実物よりもかなり小さなモデルで実験して、個々の石の動きを 3 次元解析することで、石積橋脚の安全性についても証明できるようになるのでは、とも言われているのです。

この実験は、実用橋としての錦帯橋の石積橋脚の是非を問うばかりでなく、276 年間錦帯橋を下から支えていた昔の橋脚への顕彰に繋がり、文化的価値を一層高めることは間違いありません。

3 錦帯橋の正しい情報の発信について - 資料館の設置 -

「錦帯橋は1本も釘を使っていない？」

「平成の架替」の折には、大工が釘を打つ姿をテレビでも随分流れたと思うのですが、依然としてまことしやかに話されたり、書かれたりしているようです。

「釘を使っていない」といわれた理由は定かではありませんが、アーチ橋の桁組は桁同士を繋ぐには材が大きくて釘が使えず「巻金」で束ねるという独特な工法で組まれていることから「釘を一本も…」と言われたものと思います。しかし、巻金を打ち止めるために鋲釘（丸頭釘）が使われています。また、実際に錦帯橋を渡る際には、橋板を繋ぎとめる和釘（皆折釘）の頭が整然と並んでいることが分かります。

このように、錦帯橋全体で使用している釘の本数は、和釘が17,400本、鋲釘が19,000本、その他洋釘も多数使用していることから、今ではこうした表現をしていません。ちなみに、和釘は「千年釘」の鍛冶職人として知る人ぞ知る愛媛県松山市の白鷹幸伯氏が一本ずつ鍛造したものです。



橋板に和釘を打っている様子



和釘を製作している白鷹幸伯氏



使用された和釘のサンプル

こうしたデマが一向に絶えない理由の一つに、錦帯橋に関する正しい情報を公開する場がないことがあると考えます。

実際に「もっと錦帯橋のことが知りたいのに調べる場所がない。」という声も多く耳にします。

そこで、錦帯橋の資料館を早急に整備すべきであると考えます。

「錦帯橋資料館」...と言うだけで、頭ごなしに「本物の錦帯橋があるから、必要ない。」だとか、「この御時勢に箱物建設は、時代と逆行している。」などという、辛らつな意見が返ってきます。

単に観光客の誘致や滞在時間の延長が目的の施設であれば、その観光客の動態や採算性を割り出し、「建設すべきでない」という答になるのかもしれませんが。

しかし、資料館の真の目的とは、錦帯橋の様々な記録を集約し、保存する。あらゆる角度から研究・検証していく。これらの資料を公開し、正しい情報として発信する。といった内容を円滑に行うというところにあるのです。

実現するなら、以下のような効果が得られると考えます。

市内の子供に向けた郷土学習の場として、容易に正しい郷土史を学ぶことができ、故郷への愛情を育むことができます。

架け替え技術の研鑽の場として、次代の錦帯橋の架け替えを円滑に行うことができます。

正しい情報を発信することは、文化財として一層高い価値を持つばかりでなく、観光資源としてもサービス向上の一翼を担うこととなります。

創建以来 330 年の歴史と伝統を持つ錦帯橋には、数多くの資料が残されています。



明治の写真（橋上の人々は髪を結っている）



キジア流失～再建の際に発掘された、かつての橋杭の先端部

また、「平成の架替」に際して構造のメカニズムが現代科学で解明されたり、昭和の流失・再建の際の写真や木材などを改めて集めたり、随分資料が増えました。

さらに、これからも「錦帯橋」がある限り資料はどんどん蓄積されることは間違いありません。

つまり、錦帯橋に関する情報をより広く、より正しく、より深く発信していくためには、資料館は必要不可欠なのです。

終わりに

「錦帯橋を世界遺産に」

「世界遺産」とは何でしょうか？

とても難しいのですが、ユネスコ（国連の教育科学文化機関）が選定する、「かけがえのない人類共通の自然または文化の宝物」であると思います。

つまり、世界中の人が「宝物」であるという価値を認め、そのことが100年経っても1000年経っても変わらないものでなければなりません。

世界遺産に登録されるということはどういうことなのでしょうか。

国が世界に対して自慢できる「かけがえのない宝物」であることを証明し、その内容が世界中の人に認められたということです。

結果、知名度が上がり世界からの観光客の増加が見込まれる反面、将来にわたってそれを護りつづけることが義務付けられるのです。

どうすれば世界遺産になれるのでしょうか。

正解かどうかは判りませんが、以下のことは必須条件だと考えます。

1 「かけがえのない宝物」であることをさまざまな角度から検証し、そのことを世界中の人たちに理解してもらうこと。

世界中にはいろんな価値観があります。日本で「凄い」と感じるものが世界的には「つまらない」と感じることもあるでしょうし、逆に日本では取り上げないような些細なことで高く評価されることもあるでしょう。

こうした、共通の価値観を持たない人に「凄さ」をアピールするためには、思いつく全てのことについて調べ、よく考え、答えを出すことで、「かけがえのない宝物」であることをわかり易く証明していくことが大事だと思います。

こうした作業を行って行く中で、何でもないと思っていたものが「凄い」ものになってしまうかもしれません。

2 永遠に護りつづけるためのしくみができていること。

1で「かけがえのない宝物」ということが証明できたなら、その「宝物」を確実に、しかも永遠に護っていく方法をつくりあげ、世界の人に「これなら永遠に護られる」と確信を持ってもらうことが必要だと考えます。

そのためには、あらゆる立場の人が一致協力して真摯に取り組まなければならないでしょう。

では、錦帯橋の場合はどうなのでしょう。

様々な意見があるでしょうが、少なくとも以下のことは「凄い」のです。

錦川の清流や城山の自然と一体化した景観美、緻密に計算された機能美

「流れない橋」を目指した結果、木造アーチ橋として世界最長を誇る高度な技術
330年にわたる歴史と伝統を護り支えてきた人々の情熱



1699年に描かれた錦帯橋の構造図

ここまでの錦帯橋みらい構想が描く将来像と、世界遺産となるために必要な条件は実は同一線上にあると考えます。

しかし、これらの取り組みは、単純なそろばん勘定や世界遺産登録の成否が重要なものではありません。一步一步着実に進めていくこと自体が大事なのです。そして、そのことは錦帯橋や錦帯橋に関わる人、更には岩国市の明るい未来へと繋がっていることを確信しています。



2004年3月、幻想的なライトアップで「平成の錦帯橋」の完成を祝った

最後に、限られた時間の中で十分に検討できなかった事項もあるのですが、構想はこれで完成とし、残りについては実現に向けた次の段階に託します。

平成19年3月30日

岩国市錦帯橋みらい構想検討委員会

会長 新潟大学工学部教授

委員 慶應義塾大学理工学部教授

委員 岩国商工会議所会頭

委員 岩国市観光協会会長

委員 元山口県教育委員会委員長

委員 山口県社会教育・文化財課長

委員 岩国市教育委員会教育次長

委員 岩国市農林経済部長
