

## 北海道の地域づくりにおける土木遺産の可能性



石田 樹

上士幌町から国道273号を北上し、黒石平覆道を抜け音更川に架かる泉翠橋にさしかかると、左手に古びたコンクリートアーチ橋が見えてくる。旧国鉄士幌線の橋梁群の一つである第三音更川橋梁である。1936年(昭和11年)に竣工した橋長71mの4連アーチ橋で、現存する北海道内の鉄道用コンクリートアーチ橋としては最も古い。32mの大アーチは、戦前期に北海道で建設された同形式の橋梁では最大の径間である。旧士幌線では音更川の溪谷を通過するために多くのアーチ橋が建設された。材料の現地調達によるコスト縮減と、優れた周辺景観との調和を目指した橋梁群は、鉄道橋としての役目を終えた今も国土の歴史的景観に寄与しているものとして、多くは国の登録有形文化財に指定されている。

地元NPOと上士幌町では、十勝北部・糠平の開拓に寄与した旧国鉄士幌線関連遺産を貴重な地域資源と位置づけ、保存と地域づくりへの利活用に取り組んでいる。2018年度までに約1億円の資金を地域で集め、現在、第三音更川橋梁の保全工事の計画も進む。寒地土木研究所は町からの要請を受け、老朽化が進むコンクリートの保全方法や、視点場等の観光者向けの周辺整備手法、利活用事業を推進する体制等についてアドバイスをを行っている。

このように、日本の近代化に貢献した土木施設に文化的、歴史的さらに観光的価値を見だし、次世代に伝え、地域づくりに利活用する取組が各地で盛んに行われている。その背景には、1993年に重要文化財に「近代化遺産」という種別が設けられ、1996年には文化財保護法が改正され「登録文化財制度」が導入されたことや、土木学会による土木学会選奨土木遺産の認定制度(2000年)、経済産業省の近代化産業遺産認定制度(2007年)などの後押しがある。

日本全国には魅力的な土木遺産が多数あるが、価値が正しく認識されず保存方法が不適切であったり、アクセスや周辺施設整備が不十分であったりして、十分

に利活用されていない例も多い。また、保存・補修や利活用の担い手は、通常、地方公共団体やNPOが主体となるが、財源、技術、ノウハウ、人材等が乏しく、利活用したくても出来ない実態もあると思われる。

北海道に目を向けると、本格的な開発が始まってから150年という短期間に整備された近代のものがその殆どを占める。積雪寒冷という厳しい自然条件下で短期間に計画的に開発を進めるため、当時の先進技術を導入して整備されたという特殊性を有し、また、土地の制約が少なかった北海道では、施設の更新の際には古い施設はそのまま放擲し、別の場所に新たな施設を建設することも多かった。戦災で失われた施設も少ない。このような事情で、タウシュベツ橋梁のようにユニークな価値を持つ土木遺産が多く残されている。

魅力的な観光地が備えるべき要素は、季候、自然、歴史と文化、食事とされ、このうち歴史と文化は北海道観光にとって最も手薄な要素である。土木遺産はそこを埋める貴重なコンテンツとなり得るが、土木遺産の保存と利活用を、特に北海道において更に推進するにあたっては、以下の課題があると考えられる。

まず、技術者が土木遺産を保全する意味や意義を理解する必要がある。それは、いわゆる土木工学的観点に加えて歴史的かつ文化的観点から土木施設の価値を理解出来るということであり、これには土木史教育の果たす役割が大きい。次に、価値を損なわない保全のあり方を体系化することが求められる。民官学で連携し、土木遺産の基礎的データ整理と価値づけ、北海道の特殊事情に合わせた保全理論や技術の体系化、最新技術の活用や既存技術の改良等、実務者を技術的に支援する環境を整えるのである。また、利活用事業を上手く進めるには、建設、教育、観光といった行政内の組織連携が必須であり、それを外部から技術的、人的に支援する体制づくりも重要である。

これらの課題の解決において、寒地土木研究所への期待と、果たすべき役割は大きいと感じている。