

「第一回 常盤橋のあり方検討会」 (会議録：要旨)

- 1 開催日時：令和7年3月26日（水）9：30～11：30
- 2 開催場所：北九州市役所 本庁舎15階 15C会議室
- 3 出席者：＜構成員＞ ※五十音順、敬称略
植田構成員、内田構成員、海老原構成員、岡本構成員、辻構成員、
永尾構成員、松本構成員、綿瀬構成員、渡辺構成員
(欠席：柴山構成員)
- 4 議事次第：1 都市整備局 道路部長 挨拶
2 構成員の紹介
3 座長の選任
4 議事
(1) 常盤橋について
(2) 意見聴取
- 5 事務局：都市整備局 道路部 道路維持課
- 6 議事要旨

(1) 常盤橋について

【事務局】

常盤橋は、江戸時代から幾度となく架け替えられた記録があり、古くは木製の太鼓橋で、近代は明治22年に鉄の橋に、昭和4年に車道機能を有するコンクリートの橋に架け替えられたという記録があります。さらに、平成2年から紫川マイタウンマイリバー整備事業により、紫川の河川拡幅工事にあわせて、歴史文化に配慮し、江戸時代の長崎街道を連想させる木造の歩行者専用の橋として平成7年に架け替えられました。

材料は、当時強くて50年以上持つと言われた外国産のボンゴシ材という木材を使用しました。しかし、平成11年に他の都市において、同じボンゴシ材を使った橋が木の腐食、腐朽により、建設後10年ほどで落下するという事案が発生し、常盤橋においても、調査の結果、同様の腐朽の兆候が確認されました。

常盤橋を長く使い続けるために、専門家の助言を受けながら、補修補強などの対策を行い、あわせて継続的に橋の沈下量を観測してきました。

昨年9月に橋の沈下量の変化と損傷が確認されたため、利用者の安全確保の観点から常盤橋を通行止めとし、継続的に重点的な監視、調査を行ってきました。

今年1月には、常盤橋の今後を考えるに当たり、地域の方、専門家と一緒に現地を確認し、意見を伺う場として常盤橋に関する懇話会を開催しました。懇話会では、地域の方々からとても深い思いがある、歴史と文化が大事、常盤橋は生活の橋であるなどの意見をいただいた。専門家の方からは地域を面とらえることが大事、ウォーカブルなまちづくりがキーワードなどの意見をいただきました。

常盤橋は、地域の賑わいづくりにも貢献しており、懇話会での意見など、地域の思いを受

けとめながら、今後のあり方を見定めたいと考えているため、今後の常盤橋のあり方、方向性を検討するに当たり、常盤橋のあり方検討会を立ち上げ、意見をお聞きし検討を進めるとことにしました。

【構成員】

江戸時代の幕末期、紫川の西側と東側では2つの大きな曲輪で成り立っていました。西曲輪と東曲輪があり、この2つが小倉の城下町の主たる構成でした。

江戸時代、紫川の一番下流に常盤橋、上流部に豊後橋があり、2つの橋で、東西の曲輪が結ばれていました。それ以外は、東西の行き来は陸路では行けない状態でした。

城下町の形成は細川忠興が入ってきてからであり、その前としてはすでに豊臣秀吉の時代に、西の曲輪が少し整備されていました。

小倉に城が築かれた一番最初は、永禄11年という年号である。永禄11年と言うと、織田信長が足利義昭を奉じて京都に入った時期です。

東側は商人たちを中心にした町、西側は主に武家を中心にした町が作られました。常盤橋の擬宝珠は享保6年の銘が入っています。前年の享保5年に大洪水があって、大橋が流れてしまいました。何度も大橋（常盤橋）は洪水で流されています。文政年間におそらく本格的に、柱を石に変えています。

旧小倉藩の藩士、松井斌二が書き残した旧藩時代の様子を書いた書物がありますが、常盤橋について、板橋で長さ16丈3尺4寸（約50m）で左右に12個の唐銅の擬宝珠がついていたという記述があります。

満潮時には、数百艘の船が河口、常盤橋周辺に停泊しているという記録が元禄時代の国絵図にもあり、非常に港町として賑わっていました。シーボルトの江戸参府紀行の中にも常盤橋が描かれています。

西勢溜は長崎街道の起点であり、九州の諸大名が参勤交代でここを通り、その時には必要な人馬を集める場所としても使われていました。東側の勢溜には門が3つあり、出入口が3ヶ所あるから三門と言うが、殿様が帰ってきたときには、真ん中の門から上がっていました。殿様が、江戸から帰ってくるときに御座船を入れ、東側の三門の真ん中を通して上陸します。そして常盤橋を通過して、城に帰るというパレード的なものでした。殿様が帰ってきたとき、或いは参勤交代で江戸に上るときには、領内の有力者たちは、この常盤橋の近辺に集まって、殿様を迎え、または見送りをするという儀式がありました。

東勢溜の向かい側には大坂屋という町屋があり、公儀役人の宿泊所として使われていたお宅です。長崎奉行等もここに泊まっていました。伊能忠敬もここに泊まったことがあります。

江戸の日本橋に対する九州の日本橋というぐらい非常に重要な場所でした。小倉という場所は、中央政権である徳川幕府にとっても、九州を抑えるための一番の要所でした。長崎街道筋の室町、宝町は、参勤交代等において九州諸大名の本陣が置かれるような公的な意味合いを持った場所でした。

このような歴史的な背景を考えた上で、小倉城下町そして常盤橋を、どのようにしていったら良いのか考えていけばよいと思っています。

【構成員】

非常に詳細な資料に基づいて、常盤橋だけではなく、小倉城下で常盤橋と豊後橋、この2つの橋が、どういう役割を果たしていたのかということ、この小倉城下だけではなく、北九州というのは、九州の本州に対する玄関口ということになっておりますけども、昔もやはり、そうであった、地勢的にも非常に重要な場所でした。その中でこの常盤橋は、おそらく多くの大名が通られただけではなく、明治維新前後の武士たちも多く通った、そういう非常に歴史的にも重要な場所なんだというのがよくわかりました。

【構成員】

平成7年に架け替えたときに、橋脚を増やせば支間長は短くなるが、あまり橋脚を増やすと、川の流れをせき止めることになるので、常盤橋は二本だけ建てることになったと思います。

結果的に31メートルを一跨ぎしてるが、この長さを一跨ぎするのは、国内で見てもほぼ例がありません。通常、この支間長だとトラス等になることが多いが、ここでトラス橋を架けたら味が無いので、何とか桁橋で飛ばそうとしたところ、ボンゴシを使うことになったと考えられます。

ボンゴシというのは、とても硬い木なんですけど、腐ると資料の腐朽例のように柔らかくなります。外側が茶色で、これが本来のボンゴシなんですけど、何故か中から腐っていくということが起こる。ただし、これは当時からしてみると専門家もびっくりするような状況だったというふうに聞いている。

ボンゴシは、西アフリカ周辺が原産で、ヨーロッパでは流通しており、オランダでは普通に橋等で使われている。日本に輸入されたのはハウステンボスがきっかけだったと言われてます。実際にハウステンボスに行くと、当初、多くのボンゴシなどがあったのですが、やはり傷んだということで、別の東南アジア材等に交換していました。

当時、橋にボンゴシを使ったということは選択ミスではなかったと思いますが、結果的に、日本にいた普通の木を腐らせるキノコが、たまたま弱点だった。この菌はシイサルノコシカケという腐朽菌ですが、専門家に言わせるとそんなに腐朽力がないというふうに言われています。

常盤橋は30m飛んでいて、飛ばそうとすると桁の高さを高くする必要がありますが、そんなに大きな木の断面が取れないので、桁けたの高さ1.2メートルを、20センチ超のものを四角く加工して、それを縦に積み重ねています。

橋を下側から見ると、ボコボコに穴が空いているのが写真でわかります。そこから、上向きに鉄のピンを打ち込んで一体化させています。これはボンゴシしか絶対できず、これ杉とかでやると木が柔らかくてメリ込んで何にも意味がないような構造になります。

どうして、常盤橋の橋けたが下がっているか。どうしてこんなことになるかというのは、この規模の橋が日本にないので、このような例はないのですが、先ほど打ち込んだピンの周りが傷んで、めり込んできているのではないかなというふうに考えております。

この橋けたがどうなっているのか、特殊な機械で3mm程の穴を空けて、床材の一部を取り外して調査しました。

常盤橋は、結果的に 30 年持ったわけですが、他の多くのボンゴシ橋はどんどん引退していますので、この橋は本当によく持った方だなというふうに整理できます。

話は戻りますが、橋に何が起こったかっていうと、ちょうど去年の 9 月に監視していた沈下量が、ある時に急激に落ちました。何かあったのではと、よく調べてみると、室町側の桁の一部がこんなことになっていた。上側の 2 本が外側に膨らんできているので、押しつぶされている。中の断面がもうほとんどないので、外側に膨らんでしまったというようなことがわかります。それがどうなのかを調べた結果がこの画面です。

ドリルを、ねじ込みながら、ねじ込んだときの抵抗と回転の抵抗と両方一緒に測ってグラフで表しています。

一番上の断面は 240 ミリあります。そうすると 240 ミリのところまで断面があるのであれば、抵抗が出てきます。ところがこの箇所に関しては、1 本目はほぼ断面がもう機能していないってということがわかります。例えば違う箇所は、表面はあまりないんだけど、中に入ると少し生き残っているなという感じということがわかります。

この様に、10 数か所測りましたが、断面のあるところもあれば、ないところもあるという感じです。

トータルで見ると、桁が 8 本ありますから、一本がなかったからといって橋が急激にどさっと落ちることはないと思います。ただし、他の橋けたも同時進行で腐朽が起こっていますので、今は大丈夫でも、そのうち駄目になるかもしれないというふうに考えられます。

今、通行止めにされていますけど、安全を第 1 に考えると、これはやむを得ないと思います。

修理できるかということについてですが、常盤橋は 10 年ぐらい前に修理したことがありまして、その場所も今回調査しました。

手間がかかってお金もかかる割には、抜本的な対策にはなってないですし、弱いところはそのまま残っていますので、どんどんこれが進行していくと、例えば 30 年が 32 年、35 年になることがあっても、安心して今後も使い続けるってことはちょっと難しい状況にあるということを報告させていただきます。

【構成員】

調査の結果を踏まえると、やはり通行止めというのはやむを得ないということ、それから抜本的な補修というの、非常に難しい困難であるということでした。

常盤橋というのは長崎街道の起点でもありますし、歴史文化を踏まえたまちづくりの観点でも、非常に重要であるということです。

それから、同じ 50 年以上持つというふうに言われていた、このボンゴシ材ですけれども、おそらく日本の気候風土に合わずに、腐朽が進んでいるというところがあるのかなということ、こういった技術的な所見や、落下のリスク等もあるということも踏まえて、今後の方向性を、構成員の皆様にご意見いただければいいと思います。

(2) 意見聴取

【構成員】

どのような形、幅でも良いので、人、車、祇園の山車が、通るようにして欲しい。京町と室町を繋ぐ橋を何らかの形で残していただきたい。

【構成員】

常盤橋という橋はぜひ残して欲しい。アーチ型とか形は関係ないのです。常盤橋という橋を必ず残していただきたい。それだけのことなのです。

【構成員】

コンクリートや鉄であれ、どういう形であっても常盤橋は残していただきたい。常盤橋の白象さんの逸話、シーボルトとの関わり、伊能忠敬の偉業をたたえる祭り。そして長崎街道の五街道、山陰、山陽道も入れ七街道の結節点であるといった、東京江戸の日本橋と同じくらいの価値があるものだと思います。

ボンゴシ材を使った流れとか、そういう事例は土木を勉強する全国各地の学生たちの1つの勉強の題材になるのでは。私は学びの場としての常盤橋を残して頂きたいと思います。

【構成員】

色んな話があったが、腐食が進んでいくと、今後、落橋の恐れがあるのか、どんなリスクがあるのか教えていただきたい。また、架け替えの費用とか工事にかかる期間とか検討されているのでしょうか。

【事務局】

落橋のリスクについては、8本の主桁があるので、直ちに落橋はしないだろうということだが、他都市での落橋の事例があります。

このボンゴシ材の特徴は、硬くて比重が重い。仮に損傷が進んで、落橋、水の中に落ちたとなれば、浮いて流れるわけではなく、おそらくその場にとどまらと思っている。そうなると、水の流れが阻害されます。水位が上がっている段階で堰き止めると、最悪の場合、水がちょっと溢れるとか、そういうことがリスクと捉えています。

もう1つ費用と期間といったことは、現在は検討しておりませんが、橋の幅変えることによってもコストが変わってきます。木がいいというご意見もあれば、コンクリート、鉄などの丈夫な材料がいいとか、使う材料1つとっても、費用は変わります。

コスト面は、もし架け替えとなれば、非常に気になるところであり、コスト縮減というようなことを考えれば、やはり使えるものは使いたいところです。

川の中にある橋脚を再利用できれば、コストが下がってくると思いますので、条件次第で費用が変わりますので、現段階では検討していないというのが実情です。

ただ、30年前にこの橋を架け替えたときは、設計から工事の期間でおおよそ3年。その当時約7億5000万円という記録はございます。今は物価高騰しているので、そのまま当てはまるわけではありませんが、そういった過去の事例があります。

【構成員】

今すぐ落橋ということはないのかもしれませんが、当然、落橋リスクっていうのは考えながら、今後、方向性を検討していかないといけないということですね。費用は、条件設定で

いろいろと変わってくるということ、材料によっても変わるし、橋脚を再利用するのか或いは橋脚含めて撤去するのかという、そういうことも含めると条件設定によって、総工費がどれぐらい変わるかと、期間がどれぐらいかかるかっていうのも、変わってくるということで

【構成員】

お話をお聞きし、歴史的にも非常に大事な存在であるということもわかりましたし、誰が聞いてもピンとくるような伊能忠敬とかシーボルト、あと白象や孔雀、ラクダとか、そういう珍しい動物も通った、参勤交代とかも考えると、ストーリーが分かりやすく見える橋だと、非常に重要な存在なのだろうと感じています。

長崎街道の起点ということを見ると、観光とかで人を連れていくような時にも、目に見える存在があるということは、力があるものだと感じています。

ただ、個人的になんですけれども、私自身はこの橋をほぼ渡ったことがなく、生活に必要な生活道路という存在だという印象が薄く、おそらくそのあたりが地元の皆さんの橋に対する想いと、私が橋に対して思っている想いが少し違うところかなと感じています。ただ、存在としては残しておきたい大事な橋だなと感じていますので、できる限り残す方向でいってほしいです。

非常に気になるのはコストの面です。どれぐらいの費用がかかるのかというのが想像もできないという事がある。また、架け替えたとしても、そのあとの維持などにどのぐらいの費用がかかるのかということのも想像できないので、その辺りがクリアになってきたら、考えやすくなるのかなと感じました。

【構成員】

常盤橋は、着物を着て写真撮影したりする思い出のある橋です。加えて、観光の1つとしても、とても重要だと思っており、近くの呉服店とかで、小倉織の体験や着物を着ることができるので、今、外国人の方もすごく多いので、それを組み込んだような、小倉城と常盤橋周辺をもっと観光エリアにできるような形に、今後持っていける方がいいかと思います。

とても思い出のある橋なので、今後、もし建て替えするのならば、この橋の周辺とかにも、そういう取り組みがあればいいと思います。

また、やっぱり若者は、この橋に歴史があって、とても素晴らしいものなのに、残念ながら北九州市にいる子でも知らないという子が結構いるので、もし架け替えするならば、しっかり常盤橋の歴史とか、すばらしさというのを全面的に出せるような、取り組みがあれば、もっと輝くのではないかなと思いました。

【構成員】

北九州市で過ごしてきて、正直、常盤橋とは何なのか、どちらかと言えば、リバーウォークや高層ビルがあるので、現代的なまちづくりがしたいのかなと思っていましたが、木の橋が一つだけポツンとあるから、すごく中途半端だなというのが正直なところでした。

でも、今日、歴史的とか文化的な話を聞いて、観光スポットとして、残していくことができるのではないかなというふうに思うし、例えば、小倉には森鷗外の旧居もあるし、こういうのも常盤橋と関連があるのですよね、小説に出てきたとか。

そういったところも含めてルートを確立して、インスタグラムとかで発信とかしないと、若い世代の人の心を掴まないと、100年先とか200年先とか先は残っていかないと思います。

インスタグラムとか、若者に発信していくと、クラウドファンディングなどをやったときに、若者もお金出したいと思うかもしれません。

木製の橋はどうかかなと思います。コンクリートの橋にして、先ほど説明された門を再現するとか、歴史的な部分を表すことができるかとか考えられればと思います。

【構成員】

森鷗外の小説「独身」。明治の文豪、大文豪の小説の冒頭に、東京のないものが2つあり、その一つが常盤橋のところにある広告塔。そういう小説の中にも描かれているのが常盤橋。

橋の名前は「常盤橋」であって、「木の橋」ではないということを申し上げます。

【構成員】

落橋リスクについては、常盤橋を残すことを前提に、橋が落ちる前に、一度、外せる部分を取り外してしまうのも必要かなと思います。みなさんにはショックかもしれませんが。外した部分をどう再利用できるのかはわかりませんが。

【構成員】

橋というと、どうしても目に見える部分のことを言われることが多いが、費用がかかるのは、基礎の部分なんです。もし架け替えるとしても、2つの橋脚を生かすということを考えなければならないと思います。橋げた部分を解体しても、橋脚そのものが傷むことは少ないと思います。

【構成員】

木のやぐらみたいな部分も再利用したほうが良い、再利用できるということですか。

【構成員】

木のやぐら部分は、橋げたと同じ木材を使用しているため、再利用はできないと考えるのが普通だと思います。

【構成員】

架け替えとなると、木製の橋が好きだからそうして欲しいが、ボンゴシのような硬い木が手に入りません。硬い木がないので、すべて木製の桁橋にすることはできません。橋げたの高さを大きくすることもあるが、そうなった場合、路面の高さを大きく上げなければならなく現実的ではありません。

これだけの規模の橋なので、桁は鉄骨にして、その上に木材を並べるとかにする案もあります。木の床はねじを緩めれば取り外せるので、これだけ愛されている橋ならば、年に1回、みんなでメンテナンスをする、雑巾をもってみんなで橋を磨く、悪い床材は自分たちで交換するなど、それをイベントにするというアイデアもあると思います。

【構成員】

中身はコンクリートや鉄で、いわゆる木の橋に似せたものは、全国に結構ありますか。

【構成員】

あります。例えば、甲斐の猿橋という橋がある。見た目は木だが、中身は鉄骨です。

【構成員】

八幡東区の大蔵川に木の橋みたいな橋が架かっています。廃木とプラスチックの合成材と思いますが、見た目は木の橋にそっくりです。

常盤橋を残してくれたら、狭くなっても、こだわらないんです。たくさんお金がかかるから、もうやめとけと言われるほうが嫌なのです。

【事務局】

費用の面は大事なので、今後そういった検討も必要になります。

ただ、今の常盤橋をずっと置いておいていいかと言われると厳しいところです。

【構成員】

雰囲気を残してくれたらいいです。

【構成員】

常盤橋は、インバウンドの人が立ち止まって、写真を撮っている人が多いです。

【構成員】

今、観光ということを考えると、インバウンドのお客様をもう無視できません。特に、この九州は、地理的にも、アジアに近いロケーションですし、今後、もっと中国から観光客が訪れるようになります。

やはり、小倉城があるというのは、外国人を引きつける非常に大きな力になっているところで、やはり日本文化をいろいろと紹介できます。この素地がこの京町室町地区には、おそらく非常にあると思います。そういう面でも木の橋っていう、コンテンツ、地域資源とうまく周辺の商店街とか、このソフトのいろんなおもてなしとか、そういったものをうまく組み合わせていけるような、そういった観光資源としての常盤橋のあり方っていうのも考えていく必要があります。

そうすると、やはり、もうこれは撤去をして、もう橋をなくすということではなく、やはり、完全なる木製というのはちょっと難しいのかもしれませんが、やはり今回みたいに30年で寿命が来るといったようなことは、今後、おそらくあってはならないことだと思います。長く使い続けられないといけないという、そういう持続可能性みたいなところは、きちんと精査した上で、方向性を出していかないといけません。

今回、いわゆる落橋のリスクっていうところを考えると、この橋を、このまま、何かの補修とか、メンテナンスしていくことは、多分今の橋を考えると無理ではないか。実際に数値も出ていますし、落橋のリスクが非常に高まっている、すぐにではないかもしれないですけど、高いということを考えると、そのまま使っていくシナリオを考えにくいのかなということが、今日明らかになったのかなと思います。

このことを考えると、もう使えないとなると、早めに手を打たないといけないのではないかと思います。

やはり災害のリスクというのは、可能な限り減らしていかないといけないという点を考えると、なるべく早くこれを撤去する、いわゆる上の部分です。上の部分は撤去して、橋脚は、今後設計をやっていく上で、橋脚のバージョンアップみたいなことはやらないといけない箇所もあるかもしれませんが、このボンゴシ材の部分については、なるべく早く撤去したほうが良いのではないかなというような方向性については、いかがでしょうか。

【構成員】

全然構いませんが、橋そのものは残してほしい。

【構成員】

通ることが出来れば良いです。ただ、インバウンドの人たちが着物を着たりしています。木の橋に近いように擬木を使って、ほかのところはコンクリートでも鉄骨でも、木に似せた橋にしてもらえば、地域としても観光化に対して、例えばライトアップするとかいうことはやっていきたいと思います。

【構成員】

少し前に埼玉県で道路が陥没して、どうにもこうにも復旧できない、土木は何をやっているんだと。逆に言うと、作ったときは当然事故もなく、安全にそれをやり遂げています。

そうなると、この橋も落ちたら片付けなければというふうに言っていますが、きちんと計画を立てて、理想的に片付けた方が、絶対安全で、コストもかかりません。

落ちるまで待って、もしそうなったらしょうがないではなく、計画的に撤去した方がいい。置いとけば良いということではないのです。

あとやはりカッコいいものではないです。今日も誰かが写真撮っていましたが、そのままあり続けることは、市民目線的にも、観光目線的にも良くないのです。

【構成員】

おっしゃる通りで、やはり通行止めになっているというのは、残念というか、せっかく常盤橋があるっていうのを楽しみに来た観光客が、渡れないのっていうことがいつまでも続くと、やはり問題ではあるという意味でも、早く何らかの対策を講じたほうが良いです。

今、言われたように、計画的に、撤去するということが大事。落ちてからだとしてすぐそこから発注してとか、緊急でやるとかいうこともすぐにはできないでしょうから、やはりリスクは、摘めるうちに摘んでおくということが、大事なのかなというふうに思いました。

【構成員】

先ほど、落橋の写真が出ていましたよね。その橋は、危ないと思って2ヶ月間持っていたんです。もう駄目だろうというところで、次の対応を考え始めていた時に、落ちたのです。落ちたので、これ、雨が降ったらどうするのかという話になったようです。

次の橋に架け替えることをセットで、プロジェクトにしようと考えていたとのことです。

【構成員】

通常であれば、橋をどうするかという方向性を出して、もう架け替える橋の計画・設計をして、それから、取り壊して新しい工事を始めることが、一般的なのでしょうが、今回は、やはり落橋のリスクもあるという中で、今後、撤去した後に、どういうふうな橋にしていけるのか、デザインや構造も含めてですね。或いは、その幅員を今まで通りなのか、少し幅を狭めるのかとか、その辺の議論は、この検討会の中でやっていくことになると思います。

撤去については、やはりこの検討会としては、もう早めに撤去して、安全性を担保する、災害のリスクもなるべく少ないようにするといったような方向性が、結論ではないのですが、皆様方の意見の総意としては、問題ないという認識でよろしいでしょうか。

【構成員】

私も同感であります。まずは撤去と言うことには、異論はございません。まずは、撤去して、そしてこの検討委員会で、各フェーズごとにですね、何年後に橋ができるといったようなことに向けて、どんなフェーズで階段を踏んでいくかといったようなことをお示ししてもらいながら、撤去というふうにして欲しいです。

そうしないと、まずは撤去して、そのあとどうなるか見えないということでは、ちょっと、悲しいかなと思ったりします。

【構成員】

その通りだと思います。これはもう橋自体を、機能をなくすよということは、おそらく皆さんの意見としてはないでしょう。

歴史的な観点から見ても、やはりこの常盤橋というのは非常に重要な意味を持っていますし、観光の資源としても、できればこれは活用したいです。

この歩行者空間って、歩行者の専用橋ってなかなかないのです。本当に安心して歩けますし、写真撮りながら観光客、外国から来られた観光客の方が、この日本の風情を感じながら、写真を撮りながら、安全安心に歩けること、歩行者専用という点は、非常に重要ではないかなと思っております。

【構成員】

皆様からいただいたご意見を踏まえると、常盤橋をなくしてしまうという選択肢はないのではないかなということが、まず第1点であるかと思えます。

ただ、やはり安全性を考えると、今通行止めにしていますので、橋としての機能を果たしていないことを考えると、今のこの橋げたを撤去することも、理解できるというか、これ致し方ないかなと思えます。

安全安心の観点から言うと、市としては、市民の安全を担保するっていうことが、第一義だと思いますので、そういった点から、この上の部分の撤去、橋げたの撤去というのは早めに、速やかに、なるべく進めていただければいいのかなと。

その上で、今後の方向性を、今後のこの検討会で議論していただくということになるかと思えますけども、全体の意見としてはやはり、架け替えるんだと。

撤去した後は、架け替えて、何らかの橋の機能というのは残していくべきではないかということが皆さんの総意であったと考えます。

今後ですね、具体的な構造どうするのかとか、デザインどうするのかといったようなことを、この検討会の中で、皆様方から、ご意見を伺っていくという方向性になると思います。

先ほどお話がありましたように、みんなでメンテナンスする、みんなで何か、作るときから、作ってはい終わりだよっていうことではなく、作ってからも地域の人に愛されるような清掃活動などをやったり、メンテナンスで年に1回皆で磨くとか、そういったアイデアもいただきました。メンテナンスっていうのは、どうしてもコストがかかりますので、今の世の中、何か作るときには、10年20年のスパンで、どうやってメンテナンスしていくかということも考えながら、新しいコンセプトを作っていかなきゃいけない。

そういう中で、若い方が活躍していますけども、若い力を借りながら、何かこの常盤橋を、皆で守っていく視点が非常に重要ということを感じました。

今後、皆様方からと常盤橋あり方について、検討を進めていく上で、いろんなご意見をお伺いできれば良いと思っております。

【事務局】

常盤橋をなくすという選択肢はないという意見、今の橋桁は安全の観点から速やかに計画的な撤去を進めたほうが良いという意見を市の内部でよく検討させていただきまして、方向性を出していきたいと思っております。

その方向性が見えてきましたら、架け替えとかいう方向性で出てきましたら、橋の規模、メンテナンスの話、観光面のコンテンツとしての活かし方というようなことについて、皆様方から様々な意見をいただきたいと思います。今後、ご意見いただく項目をこちらの方で整理させていただき、改めて日程調整させていただきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

以上