

黒部川扇状地の扇頂部愛本において、明治中期まで架かっていた刎橋は、いつの頃からか日本三大奇橋のひとつとされている。しかしながら、学術的には、日本三大奇橋とは、橋の構造的観点から、山口岩国の錦帯橋、山梨大月の猿橋、高知三好の葛(かずら)橋といわれている。しかもこれらの三橋がいずれも現存していて、三大奇橋はゆるぎないものとされていた。

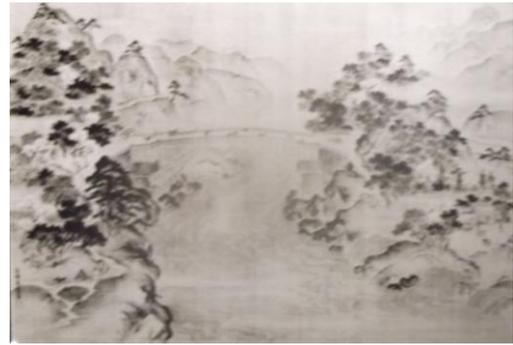
ところが、三番目の葛橋については、これが山奥にあり、観光ルートから外れているので、当初から霞んだ存在であった。そこに目を付けた各地の観光の方々により、三番目のブランドを狙って三地域から名乗りがあり、奇橋ブランドの争奪バトルが始まった。すなわち、第一が木曽の棧橋、第二が栃木日光の神橋(刎と桁の折衷の橋)、第三が黒部愛本の刎橋である。

こうした経緯のもと、10年程前くらいに愛本の刎橋が、蔓橋にとって代わって三番目に浮上してきた。学術的にいえば、愛本刎橋は猿橋の刎ね構造の系列であり、しかも現存もせず復元もされていないにもかかわらずである。

ではなぜ愛本の刎橋が三番目をゲットしたのであろうか。各地の方々にとっては、ベストスリーに入るか入らないかは、観光資源の価値に行き届いて帰ってくるほどの違いが生じるだけに、死活問題である。おらが国自慢を押し通すための膨大な情報操作が愛本に勝利をもたらしたようである。

愛本橋の場合、加賀藩が刎橋を各地に建設しており、富山八尾の久婦須川にも愛本と同種の橋が架かっている。愛本橋イコール文化的オリジナルな価値が大とはいえないことはいうまでもないけれども、細部にわたる技術的な工夫には目を見張るものがある。

なお、上述の議論はあくまでも学術ベースのものであり、愛本橋観光の云々ではない。それだけに観光の視点からは、愛本橋の特徴が当時として稀にみる大規模木造橋であることを強調して、何とか復元という方向にもっていきたいものである。しかし、当時建設省は豪雨による橋の流出が懸念されるとして、地元からの復元要求を却下したという。「何とかならなか」といった声なき声がいまだに聞こえてくる。



写1 上；江戸時代に描かれた愛本橋¹⁾
中；明治中期撮影の愛本橋¹⁾
下；現在の愛本橋

参考 日本三大奇橋²⁾³⁾ ひと昔までは；錦帯橋、猿橋、かずら橋 →近年では；錦帯橋、猿橋、愛本橋



錦帯橋；山陽道、岩国市
全長 193.3m、幅 5m、4脚5パソ
石積み橋脚



猿橋；甲州道、大月市
全長 30.9m、幅 3.3m、高さ 31m
4層刎材



蔓橋；徳島三好市、修験道
全長 45m、幅 2m、高さ 14m
材はソウカカズラ

参考・引用 1)友学会館資料、2)yamaHack のHP;錦帯橋・猿橋・愛本橋、3)tabizin のHP;蔓橋、4)馬場俊介;土木遺産 DB