「第三回　常盤橋のあり方検討会」　議事要旨

１　開催日時：令和８年１０月２８日（水）10：00～11：30
２　開催場所：北九州市役所　本庁舎 15 階　15C 会議室
３　出 席 者：植田　詩生、◎内田　晃、海老原　佑太郎、岡本　勝、川本　澪、
柴山　品子、永尾　正剛、松本　裕昭、渡辺　浩
（欠席：辻　利之）　　◎座長　　※五十音順、敬称略
４　事 務 局：都市整備局道路部　長寿命化対策課
（オブザーバー）都市戦略局都市再生課、都市整備局道路計画課
５　会議種別：市政運営上の会合
６　議事次第：１　都市整備局　道路部長　挨拶
２　議事
（１）常盤橋の柱脚等の調査・検討結果などの報告
・川の中に残ったコンクリートの橋脚等が再利用できるかなどの調査・検討結果について
・これまでの検討会等で頂いた意見に関する検討状況について
（２）常盤橋の今後のあり方に関する意見聴取
７　議事要旨

（１）常盤橋の橋脚等の調査・検討結果などの報告

［事務局］
資料を用いて、P1～P14 について説明。

（２）常盤橋の今後のあり方に関する意見聴取

［構成員］
事務局からの説明を受け、様々な観点から、総合的なご意見を委員の皆様方に伺っていきたい。橋脚、橋台、これの再利用できるかどうかという調査結果が出ましたので、まずは橋の専門家から意見を伺っていきたい。

［構成員］
橋台の再構築と橋脚が増設しにくいのはよく分かりました。その上でどう橋を建て直すかということですが、先ほど事務局から木の橋の桁を設置するのは難しいということでしたが、実際できなくはないと思います。ただものすごく桁が大きくなる。元々あった常盤橋の桁高は 1.2mありますが、強い木だからあの高さであって、弱い木であればもっと大きくなる。もっと大きくなっても、河川の増水時の高さよりも下に設置できないので結果的にもっと上に上がってしまう。そしておそらく橋のすり付けのところに段差ができる。勾配ができるということも含めて、周辺にかなり影響が出るだろう。そういう意味で言うと鋼げたにするのは、現実的なところだろうなと思います。
事務局の説明の中で近隣の木装橋の写真が出ていましたが、橋に携わっていると、これが純粋な木なのか木装橋なのかは、なんとなく分かります。桁の厚さがこの程度だったら木ではないというの

がなんとなく分かる。だから本当に木でやろうとすると街の中にとんでもなくでかいものができてしまう、かなり煩わしいことにもなる。それらしく隠しながら今とプロポーションが変わらないようにするという意味では、鋼げたを使うのは、ごく自然だと思います。実際には木の橋と言われつつ鋼げたを用いているのも随分ある。今後の維持管理の面を考えても、木桁でもできなくはないが、素材そのものの耐久性は木材よりあるので、その背骨の部分だけは鋼げたにして、我々が見えるところ、触れるところは、木にしておく。木の雰囲気を活かしながら、メンテナンス性も上がるような橋にするという計画が現実的だと思います。

［構成員］
それでは、構成員の皆様の意見も伺っていきたいと思います。

［構成員］
私は特に歴史をやっている人間なので、そちらに非常に関心がある。
今日頂いた資料の中で、いくつか確認があります。例えば2枚目の常盤橋に関する懇話会の令和7年の分です。その中に「生活道路として利用」という言葉があります。生活道路とは、「人道橋なのか車道橋なのか」という問題が出てくると思います。
それから第二回目のところで、常盤橋の西側の「門」のこと。絵図にはっきり描かれているので、江戸期には、西側に大きな門、常盤橋だけじゃなく少し上流の豊後橋も同じこと。規模的には、はるかに常盤橋の方が大きく描かれています。ただ、絵について、あまりにも大きいので、少し誇張されているのではないかなという心配もないわけではない。お城の門あたりのものを調べていくことはこれからの検討課題だと思います。
この絵を描いた村田応成という画家は、旧小倉藩領内の名所旧跡を描いていますが、非常に彼は実景を見て描かれているということは確認できる。山の風景の位置関係もそうである。この資料の中にも出ていますが、豊国名所の西勢溜のところで、お城から降りて、この門をくぐろうとしている情景が描かれていますが、村田応成自身がこの風景が非常に印象に残っているということで描いたのだろうと思います。大きな門は必ずしも誇張されているとは言い切れない。横には灯籠がある。これも非常に大きな灯籠ですが、港町には結構大きなものもある。こういったものについてはまだ検討課題であると思っています。
今から皆さんにお配りしますが、私がいま関わっております北九州市立自然史・歴史博物館友の会の今年度の最初の会誌に紹介したものです。私が伊勢に行った時に、伊勢神宮に架かっている内宮の五十鈴川にかかっている宇治橋の大きさが、かなり常盤橋の大きさに似ていると気がついたのです。今の五十鈴川の宇治橋は、長さ全長 101m、幅が 8.4m、そして 16 個の擬宝珠ということになっている。資料の 3 段目にありますが、江戸時代の常盤橋は、河口の狭まったところに架けられているので、当時の長さとしては 49.5mということで、五十鈴川については半分ぐらいしかない。橋の幅は、宇治橋が 8.4mに対して、常盤橋は 8.2mある。橋の幅は非常に近いということ。それから擬宝珠。宇治橋は 16 個、常盤橋は 12 個。この辺りも参考にすると、他の色々橋があると思いますが、常盤橋を考える上で参考にする一例ではないかと思う。
今の常盤橋は、マイタウン・マイリバー事業で、長さが広くなっております。今は 85m。宇治橋よりも 15m ほど短いわけですが、横幅等はかなり近いということ。
本検討会は皆さんの意見を1つにまとめるという会ではない、それぞれの方が思いを申し上げて、それを汲み取って、当局の方がどう対応するかということになっています。常盤橋は架け替えるという

話になっているが、「何のために架け替えるのか」「常盤橋をどうしようとするのか」という基本的なところを考える必要があるのではないか。壊れたから架け替えるとか、費用がかかるから少し幅を小さくするとか、そういう話で進めるべきではない。この常盤橋は、江戸時代も含め何回も架け替えられている。今回も、その歴史の中の１つになる。今回架け替えても将来また架け替える必要が出てくる可能性は十分にある。だからそういったことを考えると、常盤橋をどういう橋として位置づけてこの事業をしようとするかという基本的なところをしっかり見据えておく必要がある。

その意味で、これはあくまでも私の1案ですが、この常盤橋が小倉の歴史的な非常に象徴すべき橋である。今お渡しした資料にもありますが、尾張国の商人の菱屋平七がこちらの方に旅してきた時に、「橋を渡れば見附番所あり。これより内は城内にて」という表現もしている。すなわち常盤橋を東から西に渡ってからが城内だという、そういうイメージを持たれている。それはまさにお城があるからです。橋の東側は、城下町ではあるが、この「城内」というのは、いろんな説明の仕方があるが、広い意味での城内、さらに狭めた場合の城内というのは変わりますが、橋を渡った時に「これが城内だ」という、そこに非常に大きな門がありそれを通っていくという、そういった情景っていうのがまさに「お城に入っていく」というイメージがあったのではないか。ですから、この門というのは非常に意味がある。ただお城を守るということもあるが、ここは本州から九州に入ってくる出発点となるような場所。そういった面でも非常に大きなインパクトがある建造物になると私は思っています。

この門の大きさについてしっかりした文献資料は今のところはまだございません。いつ架け替えられたとか、あるいは架け替える時の材料を田川の方から運んだとかいう記事はあるが、大きさがいくらというようなところは残念ながらありません。だから今回、この改修にあたってこの門が作られるかどうかということは非常に難しいことではないかと思っている。

そこで、最初申し上げた「架け替えは何を目的としてやっていくか」、「今回はその中のどこまでが可能なのか」、「将来的にはどうできるのか」という、個人的には最初に作られた江戸時代の細川時代、そこまで行くのはきついかもしれませんが、歴史的な意味合いのある橋として、最終的には再建されるのが私はいいのではないかと思っています。そのための資料を発掘して蓄積していく必要がある。だからこの会で終わりではなくて、将来のためにもいろんな機会を作って、資料を探していくという作業はこれからも続けていく必要があるのではないか。それをふまえ、例えば文化課とか、博物館とか、こういった資料の発掘作業をやっているわけですから、この常盤橋に関する歴史的な資料を収集しておけば、将来必要な時にはそこから活用することはできるのではないか。だからこの検討会で今回何を進め、課題として何が残るかということをしっかり抑えておく必要がある。そして今の橋を架けた時にどのような議論があって今の形になったのかということを、その時その時に話を起こすのではなく、前回ここまでこういう議論があったということを必ず次に伝えて、今回やったことが無駄にならないように受け継いでいく、そういうことも必要ではないかという風に思っている。

［構成員］

前半の方で指摘いただいた「生活道路」について、事務局より説明ありますでしょうか。

［事務局］

資料に書いている「生活道路として利用」という表現の語尾が適切ではありませんでした。令和7年に開催された時は、生活道路としても利用がされていたというご意見でした。少し誌面の都合で「生活道路として利用」ということで表記をさせていただきましたので、ちょっと誤解を生んでいるのか

なと思いますが、ご意見の趣旨といたしましては、常盤橋は、歴史文化は大事ですけども生活道路としても利用されているという内容でした。

［構成員］
　この生活道路とは、当然車の利用は無いわけで、地域の住民の方も普通に生活道路として利用してきたという意見だったと思う。自動車が通れるような道に再建するかというと、上流下流に立派な橋があるので、車の通行を想定するというのは心配無用ということである。

［事務局］
　補足です。今回橋脚等の再利用・再活用の調査ですが、橋の検討をする時に、重さの条件も加えて検討していますが、車の重さというのは考慮せずに検討をした結果です。

［構成員］
　前提としてもう歩行者のみということになりますね。

［構成員］
　なるべく早く再建していただきたい。
　鋼製の橋になるというような話だが、コンクリートでも鉄製でも何でもいい。上辺だけ何らかの形で、長浜に擬宝珠も残っていると聞いていますので、そういったものを使って。
　今でも、勝山橋通ったり、室町大橋を通ったりして、京町へ行っているが、やはり、苦です。パッと行ける橋が今まであったのに、ぐるっと回っていかないといけない。
　それともう1つ、室町通りを通る人、昔の長崎街道の人通りが非常に減っています。室町に用事がある人は必ず通りますけど、それ以外の人たちは多分勝山橋を通っているのだろうと思う。お店の売上も減っているという話が出ていますので、なるべく早い時期に、再建していただけたらいいなと思います。
　祇園の山車ぐらいは通してほしい。木に似せたもので何か作ってもらっていいと思います。残念ながら今回、常盤橋の解体の時に、右側にあった桜の木がバサッと切られた。今まではいろんな方が来て、橋と桜をバックに写真撮っていたけども、それが戻るのにしばらくかかるなと。切られた桜は元に戻りませんが、なるべく早い時期に、復元・再建していただけると、また、海外から来た人たちもあそこで一休みして、それから、お城に向かったりするのではないかと思います。なるべく早く再建していただきたい。

［構成員］
　地元として、紫川の東側の京町の角で、商売している人間として、もう小さい時からずっと常盤橋とその周辺で遊んできました。
　紫川の親水事業を末吉さんが引っ張ってきた。これはすごいことだった。日本で3箇所しかない。隅田川、名古屋、そして北九州に持ってきたということは、これ本当によかった。事業をやる時に橋の名前を変えようとした。これはちょっとまずかった。おそらくデザイナーか、設計士か、「いや、これだけ橋を架けるなら、テーマを持ってやりましょう」と言われたと思う。そしてテーマを「風」とか「木」とか色々と持ってきた中で、「歴史のある橋だから木造にしよう」と木になった。決してそれは悪いことではなか

った。ただ、素材、輸入材がまずいというのは、その当時から言っていた。あれはちょっと長く持たないというのはある設計士あたりはもう指摘していました。

取り外された後、少しでも早く架け替えてほしい。「何のためか」に対しては歴史を残すためですが、具体的に言うと、この資料の中にある八幡東区の橋。私は高見神社の近くに住んでいるので両方の橋をよく見ています。木の雰囲気は出ています。だから橋そのものは、オール木である必要はないと思いますし、この事例のやり方もおかしくはない。

あとは擬宝珠とか、そういうところに和風のものを持ってくる。もし明かりを使うのなら白ではなく黄色の明かりを持ってくる。そんなやり方で、和風ができる。そして入り口の「門」はね、あって面白いなと。門くらいの玄関があって、あれから通って、今小倉の入り口と言われているよね。それ面白いなと思っていました。

私もできるだけ早くやり替えてほしい。本当は、今年の祇園には歩けるようになってほしいと思っていたけど、今の話を聞いてちょっと無理かなと。せめて「来年の祇園」には通れるようにしていただきたいと思います。それと絶対忘れてほしくないのが、広告塔も戻してほしい。これは必ず戻してほしいです。復元しないということは絶対に言わないでください。

［構成員］

今日西小倉駅から歩いてくるときに、元々かかっていたところの横の川沿いを歩いてきましたが、すごく景色、見晴らしがいいし、商店街にもすぐに繋がるような場所にありました。商店街とかは最近若い人が全然行かないと周りの話とか聞いていて思いますが、橋と商店街とか、せっかく小倉城とかもあるのでそちらも絡めて、街の活性化、関連した何かができればいいのかなと思いました。

シュガーロードの話もありましたが、私は学校の授業の一環で「フットパス」というものをやっており、街を歩きながら、元々街が持っている魅力を知るみたいな活動です。そちらも活用して商店街や街歩きに繋げられたら、現地で自分が参加して分かる良さとかもあると思う。地元の方じゃない、遠くに住んでいるからこそ、そういうイベントがあったら是非行きたいなと思うので、イベントの活用も含めて利用者等が増えるようにしていけたらいいのかなと思いました。

［構成員］

今大学で、土木について学んでいますが、そういう学生が学ぶ場として橋を再活用していけたらいいのかなと思う。例えば橋を学んでいる学生とかであれば、以前架けてあった木製の橋を活用して強度とかの実験をすることにより、どういう腐食の仕方、進行の仕方をしているのかを学ぶことによって、橋以外、橋だけではなくて、屋外の木造の構造物とかにも活用していけるのかなって思いました。

景観に関して、木装の橋の見え方。高見の挙げられた事例の橋はよく見ますが、すごく木に近いと感じるが、より本物に近い橋に見せるには、みたいなところも考えていけるのかなと思いました。

歴史に関しても、街づくりとか勉強している学生からすると、歴史とかも活かしていくことによって地元の人も愛着が湧いてきて一緒に守っていけるという風に繋げられるのではないかと思いました。大学生が学ぶ機会としてこの貴重な常盤橋というものを活かしていけたらいいのかなと思います。

あとはベンチとかの再利用についてですが、例えばベンチだとただ木を横に置いて積んでいくっていうだけでも座ることはできますし、花壇とかそういった荷重がかからないものに活かして残していくのもいいのではと思いました。

［構成員］
以前、シュガーロードに絡めて北九州をお菓子で街おこしできないかとイベントをさせていただいたことがあり、常盤橋でも実施したことがあります。
幅が6mであれば「ほこみち」の対象になって、橋の上にパラソルやベンチ、テーブル、そういったものが置けるのであれば、イベントとしてもすごく活用しやすくなるので、幅広くイベントもやりやすくなって、いろんなイベントが展開できるのではないか、より多くの人にも利用してもらえるのではないかなと感じました。シュガーロードのイベントもそうだが、風景街道にしても、常盤橋っていう歴史的なストーリーがある場所、拠点でイベントが行えるっていうところは、それぞれの実行委員会の方たちにとっても魅力的なことでしょうし、いらっしゃるお客さんたちも足を運びやすくなる理由付けにもなると感じています。
幅4mと6mでかかる費用が変わってくると思いますが、門の再現とかも含めて、常盤橋をより以前の形に近づけることで、観光スポットになるような、そこに行けば歴史を感じられるようなものにすれば6mについても考えてもいいのかなと思います。
常盤橋に行った際に、常盤橋を感じられるように、常盤橋に関連した新しいお菓子なども開発できれば、ほこみちのテーブルを出した時に、常盤橋に関連するお菓子とか食べながらゆっくりしてもらうことで、歴史を学んでもらうのもいいかなと感じました。

［構成員］
私は常盤橋を中心とした色々なボランティア活動もしておりますので、何としても常盤橋は木の橋に、さらに門を作っていただきたいというのが私の第1の希望です。私達が活動の中で説明するのにも「この常盤橋、昔はこうだったのですよ」と言わなきゃならないし、また色々なイベントをするにあたっても、やはり常盤橋っていうのが木の橋であるっていうことがとっても重要だと思うのです。イベントをする時も木の橋の常盤橋があることによって色々成り立つと思うし、歴史的な観点からも初めに戻しておくことで、学生さんがそれを学んでいく上でとても大切だと思っている。そうした点を総合して、やはり常盤橋は木の橋で、擬宝珠や門も作ってほしいし、幅も広げてイベント等で活用し、色々なことに使用できる北九州の観光のイベントにしてほしいと思っております。

［構成員］
事務局にお聞きします。先ほど構成員の中から、ボンゴシではなくて他の木でも、高く上げれば可能性はある旨の意見があったかと思います。ただし、両側の接続道路と段差が出るというお話もありましたが、これについて事務局の考えを聞かせていただければと思います。

［事務局］
事務局から補足の説明をさせていただきます。川の上に架かる橋は、大雨などの時の最高水位に余裕高を加えた高さ、その上に橋桁が来るようにしなければならないことになっています。これまでの木の橋の下面がその高さと近い高さになります。只今、話があったと「橋の高さを高くすれば」ということになると、下側にはもう下げられないので橋の路面がこれまでより上側に上がることになり、両側の道路と取り付かなくなるという問題が生じます。室町側の道路は既に捻ったような形になっていますが、橋の路面の高さを下げられなかったため、接続する道路側を捻って取り付けた形になっています。そのため、桁の高さが高くなると、今以上のひねりが出ることになるため、現実的ではないということになります。

［構成員］
今のお話伺っていかがでしょうか。

［構成員］
その通りです。室町側は既に無理して取り付けているところがあるので、更に1メートルも上がってしまえば、現実的に取り付けが難しい。仮に、無理やり接続したとしても、山車を引っ張るのが無理な勾配になるとか色々と問題が出てくるので、現状を生かそうと思うのであれば鋼げたで行くというのが十分リーズナブルな案と思われる。私も木の橋が好きなので全部を木で出来れば嬉しいのだが、今後のメンテナンスや次世代への負担、そうしたところも含めて考えると、そこまでして全て木に拘る必要性があるかと感じる。

［構成員］
現実的には、やはり木装の鋼げたとするのが現実的というご意見でした。それから、本日の説明の中で寄附に関する話もございましたが、他の橋で寄附金などを活用している事例はございますか。

［構成員］
全国木橋サミットというイベントがあって、そこで「木の橋をどういう風にその周囲の街づくりに生かしているか」というアンケートをとったのですが、北九州市からたくさん出していただいて、一番多かったのが常盤橋だったのですね。逆に言うと、よその街も木の橋を持っているけど、それをどう活かせば良いかよく分からないというところも結構あるわけですね。だから、こうしたところが結局アイデンティティに繋がっているのだなというのが良く分かりました。
費用に関しては、橋そのものが有料橋だったりします。例えば、錦帯橋は通行料 330 円かかります。四国のかずら橋も3年に1回ワイヤーを張り替えているのですが、その費用も料金収入で賄えているという感じですね。ただ、かずら橋の場合は、明らかに観光に特化しており、常盤橋で料金が取れるか、料金を払って渡る人がいるか、料金所の人件費も出ないということになるかもしれない。
一方で、募金箱を置いているところもある。青森の鶴の舞橋というは、JR の観光キャンペーンのポスターに指定された途端、多くの人が訪れたそうです。彼らはその橋を見て、いいものを見せてもらってありがとうという思いから無料にも関わらずお金を払いたい。橋がどのように皆をワクワクさせるかという仕掛けが必要だと思います。他の橋にないプレミアムがあるとか、昔のまちが再現されている、何かワクワク感とか、何かがないと。
クラウドファンディングを活用しているところもありまして、結構な金額が集まっていたりするのですが、それはふるさと納税連動型のようです。話を聞くと、純粋に彼らは「橋の維持管理を助けてください」ということに訴えて、こんなに集まると思っていなかったようですが、やはり何かあの共感するものがないといけない。
山梨の猿橋では、ふるさと納税は市内の人はできないところが課題と感じているようで、市外の人が応援したいということがあるのだけれど、結局、自分たちの街づくりに生かされたようには見えなかったと言われていました。
木の橋はそういう魅力を発信できるアイテムであると思います。ただ、どうのように活用していくかは皆さん結構悩んでいます。

［構成員］
　架け替える場合には、膨大な費用がかかってくるため、その時はクラウドファンディングやふるさと納税などを活用していく必要があると思うが、そこには思い入れや愛着、そうしたものが大事であって、架けるから寄附してほしいという単純な話だけではやはり寄付は集まらない。やはり、そこに色々な想いとかストーリーを訴えかけて、寄附してもらうようにしないといけない。募金箱のお話もありましたが、通行料というのはなかなか現実的ではないと思いますけれども、そうした募金箱等を置いてくだされば、日常のメンテナンスなんかに活用するといったような、そうした展開も可能になると思います。
　いずれにしても、市の厳しい財政の中で、補助金を活用するのはもちろんあると思うが、こうした寄附などを上手く活用して、しっかりと集めていかなければいけない。どうやって集めるか、どうように訴えかけるか、そうした知恵を皆で出していく必要があると思いました。
　他の方のご意見をお聞きになって改めて発言したいことや補足のご意見などはありませんか。

［構成員］
　ふるさと納税やクラファンをやっていくのであれば、返礼品として、取り外した木材を使えないかと思いました。小さく切って、キューブ型ぐらいになれば、返礼品として手に入れたいという人がいるのではないかと感じました。

［構成員］
　そうしたところも知恵を出していかないといけないと思います。これまで架かっていた木の橋のおもかげにもなり、本当に貴重なものと思いますので、是非ご検討いただきたい。

［構成員］
　返礼品となるとハードルが高くなるが、取り外した木材を加工して、橋の袂で販売するということであれば、そんなに難しくはないと思います。
　小さく割って、机に乗るぐらいのサイズにすれば、木目が粗いものの、綺麗なキューブなど色々なやり方がある。ある程度重いので、小さくてもペン立てや文鎮みたいなものになる。そこにレーザーで絵を描けば良いお土産になる。そんな話は今後あるといいと思います。

［構成員］
　本日、皆様方から貴重なご意見いただきました。方向性としては、木装による鋼げたで架け替えるというのが、現実的であろうというお話でした。
　橋の幅については、2メートル違えば架け替えに要する費用が 1.5 億円も違ってくると、現実的な数値も示されましたが、ほこみち制度などを活用してイベント等で開催することにより、長い目で見れば差額の価値はあるのではないかと思います。
　皆さんの意見にもありましたが、やはり地域の方が早い時期の再建というのを望まれているのは間違いない。周辺の歩行者通行量も減っているというのは、非常に大きな課題であるので、スピードアップで検討を進めていただきたいというのが、この検討会の総意かと思います。
　どのように予算を確保していくかというところも大きな課題でありますが、多くの寄附金を集めるためにも「常盤橋はどういう位置付けで再建するのか」というコンセプトをきちんと示した上で、市民の理解を得ていかなければならないと思います。

本日の検討会でのご意見を踏まえ、今後も事務局において、検討を進めていただくことになると思います。今後はどういう設計をしていくのかというところも大きな課題であるため、その点も検討していただき、検討結果を検討会の中で説明していただければと思います。

それでは、進行を事務局の方にお返します。

［事務局］

本日は貴重なご意見をいただきまして、誠にありがとうございます。本日いただいたご意見につきましては、常盤橋のあり方に関する検討を進める上で、大変参考となるものでした。

今後、本日のご意見をしっかりと受け止めまして、架け替えを軸に、できるだけ早く検討を進めたいと考えております。

以上をもちまして、第三回常盤橋のあり方検討会を閉会させていただきます。本日はありがとうございました。

8 問い合わせ先

都市整備局 道路部 長寿命化対策課
電話番号 093－582－2292