

郷土室だより

第107号

平成12年6月15日

編集・発行

東京都中央区立 京橋図書館

東京都中央区築地1-1-1

電話 3543-9025

刊行物登録番号 11-040

「続」中央区の「橋」

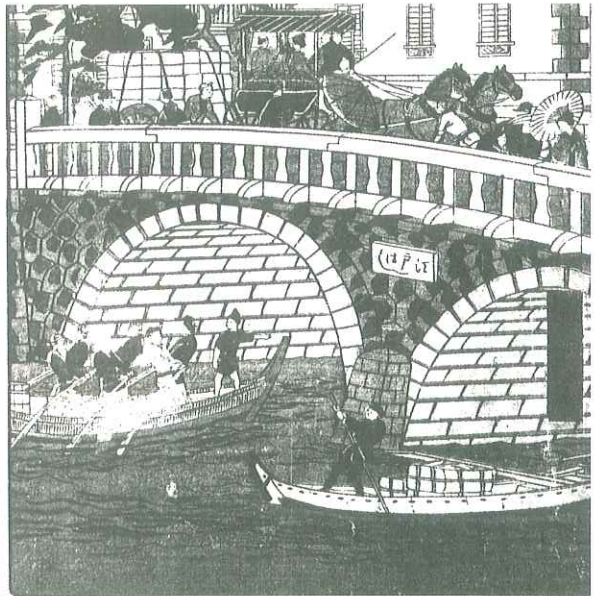
(その7)

◇眼鏡橋の普及

今回は前号（一〇六号）に書きもらした石造アーチ橋、言い換えると眼鏡橋メガネ橋の事から始めることにします。

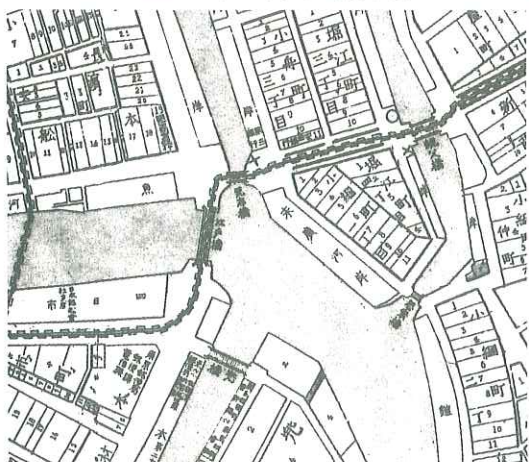
まずメガネ橋が急速に普及した原因を、政治的状况から見ますと、明治新政府は新しい時代の到来を、江戸改め東京の市民に教え込むために、江戸時代の制度・事物を急いで廃止して、すべてを「一新」することに全力を注ぎました。ですから後にこの一八六八年の政変を「明治維新」と呼ぶようになりませんが、政変当時は「御一新」という呼び方が一般的でした。

薩摩・長州軍を主力とする軍隊の軍政下の東京には、築地居留地の開設を始めとして、どっと外国の文物が流れ込み、当然風俗も変わって「將軍さまのお膝元」を誇った江戸っ子も長い間のチョンマゲを取り払って、いわば今の茶髪・紅髪のハシリともいえるザンギリ頭になって、その頭を叩



江戸ばし驛通局（東京名所図会）

明治四十年一月調査
東京市日本橋区全図（東京郵便局）



いて「文明開化の音がする」などと洒落てみたりしました。

◇「近代化」の足取り

今度はこのような政治的な動向を反映させた、技術的な変化について、中央区を中心にした地域に架かった橋の変化、言い換えると「近代化」について、検討を加えてみることにします。

具体的にいえば在来工法による木橋の作り方が、石造アーチ橋になったり、それがすぐに鉄橋にあらためられていった経過を見ていくことにしましょう。

このような橋作りの変化は、東京の交通量が江戸の場合とは比較にならないほど増加したことにありました。

その増加の内容を見ると、①ほとんど無かった夜間の交通が発生したこと。②新しい交通手段として二頭立て、四頭立てといった馬車が登場したこと。つまりそれま

では桁違いな荷物と重量の車両が目を見張るようなスピードで走り回るようになったのです。③それにともなうて貨物も「重厚長大」なものが無舗装の道路、板張りの橋の上を地響きを立てて通り過ぎるようになりました。

石で舗装された欧米の都市で発達した交通機関である馬車が、見た目も軽やかに走り回るには鉄の輪を嵌めた細い轆わたの車輪でなければなりません。その軽快な馬車が築地居留地や政府の高官の乗用として輸入されて猛スピードで通行し始めたのです。

履物もそれまでは木製の下駄、藁製の草履や草鞋だけでしたが、文明開化は革靴を普及させました。さらに人間だけではなく、当時の日本の馬には蹄鉄が普及していなかったのですが、蹄鉄を付けた外国産の馬の輸入も道路・橋梁を大いに痛める原因になりました。道路の場合は凸凹で通りにくかったり、一雨降ってタンボのよ

うになっても、直接命には関わりません。しかし橋の場合は、橋板に穴が開けば下の水面に転落する恐れは十二分にあります。文明開化という「近代化」の結果は道路・橋梁の急速な改善を必要としたのです。

◇「明治初期の橋梁年表」

しかしその改善の状況は全国的に見ると次の表のような状況でした。ちなみにこの表は平成七年十月に国立公文書館で開催された「明治の交通事始め展」の会場に展示されていたものです（引用は原文のまま、摘要欄の空欄は橋の修理を意味し、「」内は引用者）

この年表に取り上げられている橋数は二二、府県別では東京が九、大阪 五、神奈川 三、京都 二、北海道と兵庫が各一という内訳です。しかも東京の中で、現在の中央区の範囲に關係する橋は新橋・永代橋・両国橋・弾正橋・高橋

（現在の南高橋）・浅草橋と六橋を数えます。つまり明治初期に必要な橋梁の建設・補修の国レベルの事例の記録のうちの約二七％が中央区の範囲に集中していたのです。

さらに東京・神奈川に限ってても、この表の最初に出てくる吉田橋や大江橋は居留地や横浜駅（現在のJR桜木町駅）に接続する橋ですし、新橋も駅と銀座煉瓦街を繋ぐ橋として「近代化」されたものであることが分かります。

前号で井上安治の絵の箇所です。前号で紹介した汐留橋（蓬萊橋幅五間四尺）の石造アーチ橋化も新橋駅と築地居留地を結ぶ橋の改良だったのです。

◇「博愛的抛入」

前号で触れたように徳川の「江城三十六見附」を取り払い、市中の通行を自由化したのも、近代

化の第一歩には相違ないのですが、当局の意向としては、徳川色の「の払拭が最優先のことでした。

そして見附の廃材利用の石造眼鏡橋の第一号は明治六年一月一日に完成の神田の万世橋よみよせでした。中央区内では明治六年中にできた浅草橋が最初のものでした。

この石橋が鉄橋化（明治一五年着工、翌年に竣工）したのは前号で触れたように、これも井上安治によって鉄道馬車が通る橋として描かれています。

しかしこの鉄橋は明治二八年に上流の美倉橋みくらの橋体として移設され、明治三年七月二六日に新しい鉄橋の浅草橋が開通しました。

ここで特に強調したいのは、この移設の例からも分かるように、

建造物を構成していた資材のほとんどは、木材・石材・金属材料といった材質を問わず、徹底的に再利用されていました。それが建設・建築関係者の常識でもあった時代だったのです。

新しい浅草橋は日本最初の拱鉄橋（鉄骨造りのアーチ橋、長さ一三間半・幅二六間四尺）、中央に五間幅の馬車鉄道の線路のスペースを取ったもので、そのためこの鉄橋の建設費用の一部は東京馬車鉄道会社も負担しています。

明治七年五月にできた汐留橋（長さ八間・幅五間四尺）は新橋駅に直結した橋ともいうべきもので、建設中の銀座煉瓦街の入り口の橋としての役割のものでした。

なおこの橋は橋の北側にあった蓬萊社（明治七年一月に藩閥関係者が高島炭鉱（長崎県）を五万ドルで政府から払い下げを受けて開設した商社）が拠出金を出したので以後、蓬萊橋と改称されます。

その当時の東京の表玄関であったこの橋の近代化に蓬萊社が拠出したという事は、その約百三十年後のバブル期にメセナ（企業の文化支援）という言葉が流行した影に隠れた感のあるフィランソロ

明治初期の橋梁年表（原表は国立公文書館作成）

年	橋名	橋長m	摘要
明2	吉田橋 (神奈川県)	二三・六	最初のトラス鉄橋
明3	高麗橋 (大阪)	七一・四	大阪最初の鉄桁橋
明3	山里の吊橋 (東京)	七三・〇	最初の鉄製吊橋〔皇居内〕
明4	六郷川木橋 (東京)	六二四・〇	
明4	新橋 (東京)		東京初の鉄桁橋
明5	新町橋 (大阪)	二七・〇	最初の鉄製アーチ橋
明6	心齋橋 (大阪)	三七・一	最古の鉄橋
明6	安治川橋 (大阪)	八一・八	鉄製の旋回橋
明7	万世橋 (東京)	二七・三	東京初の石造アーチ橋
明7	武庫川橋梁 (大阪)	九八・二	
明7	四条大橋 (京都)	三六・〇	
明8	伏見京橋 (京都)	九五・七	最古の木鉄混合トラス橋
明8	豊平橋 (北海道)	一九〇・〇	
明8	永代橋 (東京)	一六二・五	
明8	両国橋 (東京)	一四五・〇	〔吾妻橋〕
明9	大川橋 (東京)	四七五・五	〔初の鉄道橋梁の鉄橋化〕
明10	六郷川鉄橋 (神奈川県)	一五・一	国産鉄を用いた初の鉄橋
明10	弾正橋 (東京)		〔重文〕
明11	高橋 (東京)	四八・五	日本人設計の最初の道路橋
明15	神子畑橋 (兵庫)	一六・〇	〔赤羽工作分局製〕
明16	浅草橋 (東京)	二六・一	重文
明17	大江橋 (神奈川県)	五〇・九	〔石造アーチ橋の鉄橋化〕
明18			〔現桜木町駅前の橋〕

ピー（企業の博愛的抛出）が行われたわけで、東京府側も素直に抛出者の社名を橋名にするという、現在から見れば非常に先進的な「行政」を行っていますし、蓬萊社側も絶大なPR効果を得た結果になっています。

◇ 「眼鏡橋」の盛衰

この他に前号で見た中央区内にあった一〇の石造アーチ橋（浅草橋・蓬萊橋・京橋・江戸橋・海運橋・荒布橋・鍛冶橋・常磐橋・呉服橋・日本橋）の「運命」を簡単に追ってみることにしましょう。

○京橋 蓬萊橋ができた翌八年三月には京橋が石造化（長さ一一間・幅五間四尺・経費五二七五円）され、銀座煉瓦街の北口の近代化が実現しました。親柱の橋名の揮毫は当時の有名な詩人の佐々木支陰が筆を振りました（この橋も鍛冶橋と同じ様に大正一一年一二月に鉄拱橋に改架されまし

た）。

○江戸橋 その二か月後の五月には江戸橋も石造化し、六月にはその南隣の楓川かえの北端に掛かった海運橋も石造化しました。海運橋の改架の着工は前年の一月二十七日でしたから、工期は約半年でした。この海運橋の跡に今でも記念碑が建てられ、中央区教育委員会の説明文もありますが、江戸橋については何もないようです。

この江戸橋の架け始めのことについては第一〇四号の「たな橋と天竺橋」の項でとり上げましたが、なぜかこの日本橋と並ぶ都心の代表的な橋の記録は時代を通して非常に乏しいのが「特徴的」です。その好例が中央区教育委員会が昭和五二年八月に発行した『中央区の文化財 三 橋梁』に見られます。同書に取り上げられている「歴史的な変遷や時代的な特色を示すもの」三六橋の中には江戸橋は見当たらない有様なのです。

つまり資料がなくて書き様がないう状況を示しているわけです。そうした状況の中で天保一三年

（一八四二）一月に幕府が直接管

理する橋（御入用橋）の調査が書

かれた『重宝録』によると、大川

以外に架けられた橋の中では最大

の日本橋（長さ二八間・幅四間二

五）に次いで、江戸橋は二七間一

五・幅四間一五とわずかに小さ

かったことが分かります。その次

が本湊町つまり八町堀船入りに架

けられた高橋たかばしが長さ二六間・幅三

間でこの三橋が内陸部の大きさを

スト三橋でした。

◇ 景観設計の犠牲

話をアーチの江戸橋に戻すと、

この明治八年完成の石橋は意外に

短命でした。それは浅草橋のよう

に交通量の増大による改架ではな

く、「工事不完全」によるもので

した。

その理由は施工が悪かったと言

うよりも、石造アーチという構造と地盤が合わなかったことにありました。

つまり石橋の荷重に地盤が耐えられなかったため、橋体が不等沈下して一瞬に崩落する恐れが出てきたからでした。優秀な「肥後の石工」グループの熟練した技術でも地盤との整合が不適当だと失敗するということケースだったので。

これは石工の責任と言うよりも江戸橋の南袂の駅通寮（明治期の中央郵便局）や対岸の兜町にできた新東京名所の三井ハウス改め第一国立銀行に見合った新形式の橋による景観統一計画が破綻したこととを意味しました。

それはさておき明治三一〜三三年の三年掛りで鉄拱橋に改架して一安心したのですが、これも関東大震災後の復興事業の目玉の昭和通り創設に伴って長さ六三・四m幅四四mの鉄橋に改架され、現在も実用されています。

（鈴木理生）