

# 郷土室だより

第119号

平成16年7月15日

編集・発行

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 16-042

## 「続」中央区の「橋」

(その19)

### ◇小さな橋

中央区の代表的な橋、いや東京を代表する橋ということになれば、規模の大小はさておき、昨年の江戸開府四〇〇年と同じ年にかけられたといわれる日本橋が真っ先に指折られる事でしょう。

この日本橋がかけられた当時のことを記録した『見聞集』を引用して、その事情を紹介したのは、このシリーズの四回目（第一〇四号）のことでした。重出になります。その一部を再掲しますと「先年江戸大普請の時分、日本国の人集てかけたる橋有。これを日本橋と名付けたり。（中略）これらの橋は御代目出度時分、新規に出来たるに、よりいづれも名高き橋どもなり」といった調子です。

一言でいえば徳川幕府の威勢を強調したもので、それはこの『見聞集』に限らず、幕末まで盛大に刊行された多くの江戸の他誌に共通する書き方でした。

それは江戸城を巡る濠に架けられた多くの城門に架けられた橋が中心のもので、市民の誰でもが渡れる日本橋に関する記述のような例はむしろ特別で、初期の江戸の町



新田橋・平成16年6月撮影



八幡橋(元弾正橋)・平成16年6月撮影

に架かった橋の大部分は、たいいていは地元の人とその生活の為に必要最小限の規模・構造、例えばこのシリーズ「その4」(第104号)で取上げた「たな橋」(橋幅も狭く、手すりもない、人がやつと通れる幅の棚のような橋)を作ったのが普通のことでした。

それが都市化の進行とともに橋らしい橋变得越来越具体的な場合を、これもこのシリーズ16(第116号)では、木挽橋を例にとつて紹介したことがありました。

#### ◇新田橋

その様な江戸時代のことではなく、ここで取上げるのは昭和初期に、当時の深川区内の大横川に架かっていた新田橋という「人が渡るだけの細い橋」のことです。その橋の話を手本一力氏が新聞連載コラム(「日本経済新聞」平成十六年四月十二日夕刊)に「橋で結ばれて」と題して感動的な挿話を書かれています。

あらずじは、大正から昭和初期にかけて、現在の江東区木場五丁目に医院を開業していた新田清三

郎氏と、同氏を敬愛していた附近の人々の拠出金によって、昭和七

(一九三二年)に全長二十三メートル、幅一・八メートルの人道橋が出来たこと。附近の人々はいつしかこの橋を新田橋と呼ぶようになってその橋の一部が山本氏のお住まいに近い江東区富岡の遊歩道に保存されたことなどを、御自分の思い出を交えて「人情の町深川」の橋の光景を描いたものでした。

#### ◇弾正橋

この新田橋の文章を読んでいるうちに、すぐに連想したのはその富岡一丁目の一郭に、かつては現在の中央区内を流れた楓川にかけられていた弾正橋が、東京最古の鉄橋という理由で八幡橋と名を変えて、富岡八幡宮の境内に続く場所に「国指定重要文化財」として移築されて保存されています。私も何度か見に行つた橋でもありません。

その橋を「史跡と文化財」という視点から説明した文章がありますので、先ずそれを見ることにし

とあります。

◇八幡橋(国指定重要文化財)  
江東区富岡一丁目二番七号  
この橋は旧油堀川支川(埋立済)に架けられた、長さ一五・七メートル、幅二メートルの小さな橋である。元来、この橋は明治十一年(一八七八)当時の工部省赤羽工場で建造されたもので、都内では最初の鉄橋といわれている。はじめこの橋は日本橋区本材木町三丁目から高代町(現、中央区宝町二丁目から八丁堀三丁目)の間を流れていた楓川(現、高速道路)に架けられ、弾正橋と呼ばれていた。ところが大正十二年九月の関東大震災後、帝都復興計画で廃橋になったのを、東京市では、市内で一番古い鉄橋であるから記念として保存すべきであるといい、昭和四年五月、現在地に架けかえられたのである。(「江東区の歴史」高梨輝憲著 昭和五十三年・名著出版刊より) 傍点は引用者。

さらに橋梁工学の専門家である伊東孝氏(日本大学理工学部教授)が、中心になって纏められた中央区文化財調査報告書 第5集「中央区の橋・橋詰広場」―中央区近代橋梁調査―一九九八年・中央区教育委員会刊、以下(報告書5)と略称)における元弾正橋を見る。と次のようです。  
〔報告書5〕第一編には八幡橋の原形である元弾正橋の形式に付いて、文明開化期に出来た新しい橋梁群の形式である「ボーストリング・トラス」の説明があり、第二編の台帳編には「元弾正橋(もとだんじょうばし)」について、次のような表と記事があり、写真もあります(「報告書5」202頁)。また第三編の資料編にも「震災復興橋梁一覽」による弾正橋のデータが掲載されています。

#### ◇第2編の表と解説記事

弾正橋の「特徴とデザイン」  
明治11年(1878)に日本で最初に国産の鑄鉄と錬鉄を併用して造られた橋であ

◆第二編の表と記事  
(元弾正橋の緒元)

路線名	区道
河川名	楓川
位置	京橋3丁目(富岡1丁目)
竣工	明治11年(1878) 11月
現況	昭和4年(1929) 移設
形式	ボーストリング・トラス(下路)
橋長	15.1m
幅員	9.0m
管理者	江東区

る。昭和52年(1977)に国の重要文化財に指定された。また、平成元年(1989)歴史的建造物に対して贈られるアメリカ土木学会の荣誉賞を、日本で初めて受賞した。形式名のボーストリング・トラスとは、主桁の上弦材を Bow (弓) という意味)、下弦材を string (弦) という意味)に見たてて名づけられたものである。圧縮材には鋳鉄、引張材には錬鉄が用いられて、部材

はピンで結合されている。ピントラスは明治期のトラス橋には多く見かけられたが、維持管理の不便さやピンの欠損などの事故が起こったため、震災復興によって架けられたトラス橋には採用されなかった形式である。ピンは菊の装飾(皇室の紋章)が施されている。この橋は日本の官営工場で始めて造られた橋であり、国家の威信を担った橋として、架設当時の重要性がうかがわれる。

◇中央区最狭の松幡橋

連想は連想を呼びます。元弾正橋の北隣りにあった橋、松幡橋まつはなばしは新田橋のように「人しか通れない橋」ほどではないけれど、中央区内で最も橋の幅が狭かった橋ではなかったかと思いついて、さっそく「報告書5」の「震災復興橋梁一覧」(旧東京市の作成資料と推定されるもの)で楓川にかかっていた橋を調べてみました。

もちろん弾正橋・松幡橋を始め

とする楓川の八つの橋は、関東大震災の復興事業によって改新架され、やがて高速道路の下に「埋没」(これはこの報告書独自の表現)されるまでの約三十四年間存在した「昭和」の橋の場合であることはいうまでもありません。これらの橋は「一覧」の表題の通り「表」になっていますが、さらに簡単に紹介すると、松幡橋は関東大震災後の東京市の復興事業で改架された四二五橋のうちの一つで、工事区分は運河改修に伴う改修、橋の位置は京橋区高代町、京橋区本材木町間、橋長三三・〇m、幅員七・五m、起工年月日は昭和五年八月一日、竣工年月日は不明、精算工事費三九、〇二六円、単価二六二円(橋の形式は3-Sg(注:ゲルバー橋を意味する))というものでした。

◇楓川の橋

改めてこの弾正橋や松幡橋が架かっていた楓川の川筋の説明をしますと、日本橋川に架かる江戸橋

下流側の南袂みなみかたもとから、ほぼ南北一直線に弾正橋を経て八丁堀、京橋川に連なる水路のことでした。この水路は、江戸時代が始まる前までは、本郷台地南端部である駿河台の麓から新橋辺まで続く洪積低地である「江戸前島」の東側の海岸線だった場所に当たります。

その海岸線の沖合いに、楓川水路を残す形に埋立地として造られたのが現在の中央区八丁堀・茅場町地区でした。現在は日本橋川と亀島川をのぞいて楓川はじめ、それに続く紅葉川・桜川・京橋川・三十間堀川などもすべて姿を消してしまい、楓川があった空間の現況は首都高速道路都心環状線の敷地に利用されています。

この川筋の橋の変遷を地図で見ますと、最古の江戸都市図である『武州豊嶋郡江戸庄図』(通称寛永江戸図・寛永九年(一六三二年)当時の図)には、北側から海賊橋・無名橋・(後の松幡橋の位置)・弾正橋と三つの橋が描かれているだけですが、その約二二三〇年後の幕末の江戸切絵図で見ると、海賊橋・新場

切絵図で見ると、海賊橋・新場

橋・越中殿橋・松幡橋・彈正橋と橋の数が二つ増えています。水運優先期の江戸時代には舟の通航の最大の障害物であった橋は、出来るだけ抑制されていた時代における増加でした。

明治の文明開化の時代に入ると、北側から兜橋・海賊橋改め海運橋・千代田橋・新場橋・越中殿橋改め久安橋・松幡橋・彈正橋と、新しい橋がさらに二つ増え、橋名を改称された橋も二つありました。この増加と改称は、それまでの橋の構造材が木材だけだったのが石材を使ったアーチ橋になったり、鉄を使った橋が作られるようになったことが並行的に現れた結果でもありました。

さらに関東大震災の復興事業の結果として、久安橋と松幡橋の間に宝橋が新設されました。

復興事業のもう一つの成果は、楓川の川幅が約三三三 m に直線化されたことでした。そのため架け替えられた合計八つの橋は長さがほぼ約三三三 m と揃って、橋幅だけがその橋の交通量を反映して異なるようになったのです。

そしてオリンピック準備の為に

楓川に蓋をする様に高速道路が作られた結果、「報告書 5」によれば北側から「兜橋・海運橋が撤去・千代田橋・新場橋が埋没・久安橋現存・宝橋・松幡橋も埋没・彈正橋現存」という結果になりました。

つまり現存する橋といっても橋の下の水路は埋め立てられ、橋の上の空間は高速道路になった橋と、なにもかも跡形もなく撤去された橋、橋はそのままで高速道路の一部として「埋没」した橋の三種の変化があったことが記録されています。ここでの主題の松幡橋は〇四年版の道路地図には宝町側からの一方交通路であり、高さ制限の標識には三・四 m とあります。これも橋幅の狭さを反映する標識だといえるでしょう。

ちなみに「報告書 5」の「震災復興橋梁一覽」での松幡橋は「橋長三一・八 m・幅員七・三 m・起工は昭和五年八月一日・竣工年月日不明・精算工事費三九、〇二六円・単価一六二円・形式 3—Sg」というもので、確かに震災復興事業で架けられた中央区内の橋の中では松幡橋の幅は最も狭いものでした。

この楓川八橋の精算工事費の単価を高い順で見ると、彈正橋 四一八円、兜橋 四〇一円、海運橋 三三二円、千代田橋 三三二円、久安橋 二九三円、新場橋 一八八円、松幡橋は隣の彈正橋の単価に比べると三八%で最低です。

現在保存されている橋幅は原形から約五分の一の狭さになっていることが分かります。ここで「江東区の歴史」での説明文の始めの部分「油堀支川」の意味が分かっています。

このように同じ復興事業で架けられた橋でも、その場所や利用予定のあり方によって大きな「単価」の違いがあったのです。ちなみに「震災復興橋梁一覽」の単価の計算法はいろいろ調べてみましたがどのような基準の計算であったかは良く分かりません。

#### ◇橋の寸法などの違い

単価の問題もさる事ながら、ここで取り上げたいことはこれまでで紹介してきた各資料における橋の寸法の違い方です。例えば富岡に保存されている橋の現場の説明では「江東区の歴史」と同じく「橋長一五・七 m × 幅員二 m」、実物もその寸法を納得させる状態です。

ところが「報告書 5」第 2 編の「元彈正橋」は表の通り「橋長一五・〇 m × 幅員九・〇 m」であって、

(この項続く 鈴木理生)