

『江戸・東京の川』中央区の川』(七)

川に架かっていた橋の名前が地名として残る例がありますが、京橋もそのひとつです。東京メトロ銀座線の京橋駅から地上に上がり、中央通りを銀座方面に向かう。左側に警察博物館、その先に通りと交差する横長のビルが東京高速道路株式会社線（東京で最初の自動車専用道路（会社線）です。京橋川を埋め立てて造られました。

この会社線は、銀座八丁目の東端の汐留橋から新橋・土橋で右折し、外濠の上を経て比丘尼橋（城辺橋）で右折し、「新京橋ランプ」「東銀座ランプ」を経て首都高速1号線に接続しています。全長約二キロの会社線は、十四棟のビルの屋上を自動車が行けるようにしたもので、昭和四一（一九六六）年七月二日に全面開通しました。

今回から、この京橋川について考察していきます。

◇京橋川が開削された

京橋川は、外濠川から北紺屋町

（現・八重洲二丁目）と南紺屋町（現・銀座一丁目）の間で分かれて東に流れ、白魚橋先で楓川、桜川（八町堀）、三十間堀と合流します。延長約〇・六km。比丘尼橋（明治以降は城辺橋）、紺屋橋、京橋、炭谷橋、白魚橋が架かります。

家康は江戸入り後、最初の天下普請（慶長八〜一一年・一六〇三〜〇六）を実施します。この工事で日比谷入江が埋め立てられ、江戸前島には京橋川と外濠が開削されました。

『東京府志料』（明治七・一八七四年編纂、以下「府志料」）には「開鑿年代詳ならず或は寛永年間八町堀を開きしと同時にや 小舟を通す」として、舟筏「伝馬造茶船三艘 茶船三艘 荷足船一艘」とあります。

◇東海道のコース変更と京橋

慶長九（一六〇四）年には、日本橋一里塚を起点とし三六町を一里として一里塚は築かれます。それまで日比谷入江の西岸を通っていた東海道が、現在の道筋（新橋―京橋―日本橋のコース）に付け替えられたのです。

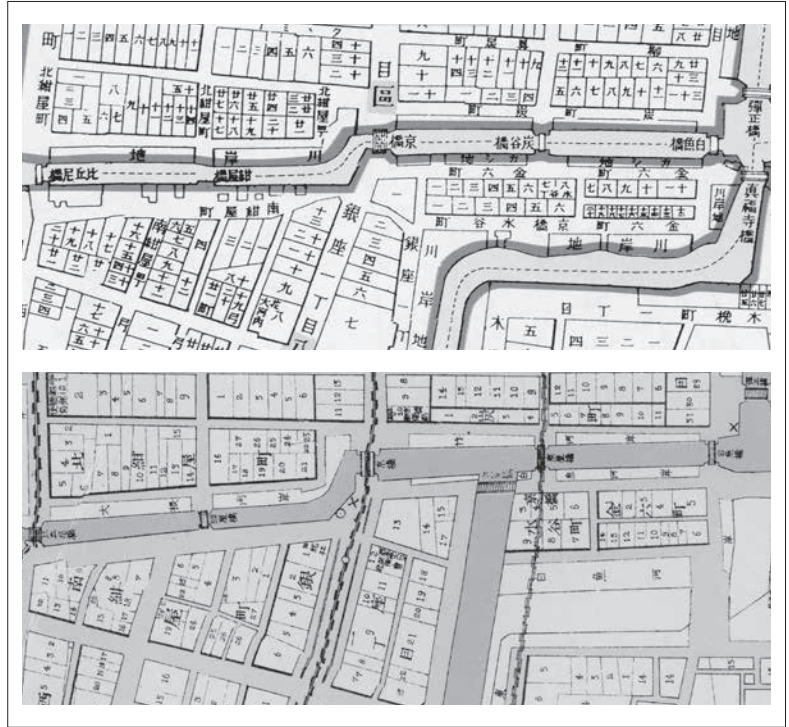
京橋川は、慶長一七（一六二二）年

に開削された江戸前島を横断する九本の舟入堀の南に位置する水路で、ほぼ中央に京橋が架かります。東海道の起点（日本橋）が架設された場所は一石橋と江戸橋間のほぼ中央で、江戸前島の尾根部分にあたります。江戸のメインストリート（通り町筋（東海道）は日本橋から一直線に京橋まで計画されました。また京橋の橋名は、京都に向かう最初の橋ということで付けられたとされています。

そしてこの京橋川と京橋は、少なくとも慶長一七年当時までは、日本橋を中心とした江戸初期の市街地の南限を示す「川と橋」の名だったと思われまます。橋の北側には、三伝馬町の一つである南伝馬町が起立し、物流センターの役割を果たしてきました。

◇京橋川が正式名称に

明治一六（一八八三）年一〇月五日に東京府達により「白魚橋より炭屋橋、京橋、紺屋橋を経て比丘尼橋に至る川筋」が京橋川と正式名称になりました。また明治三九（一九〇六）年六月には市区改正事業（三十間堀川改修工事で水路が変更され、



上: [明治九年 東京全図] 下: [明治四十年一月調査 東京市京橋区全図]

京橋川との合流地点が、白魚橋先から銀座一丁目と京橋水谷町間に変わります。

◇震災復興と水路の改修

大正一〇(一九二一)年の東京市の『東京市河川航通調査報告書』では延長三三三三間(約六〇六m)・幅員最広一五・五間(約二八・二m)・最狭一〇間(約一八・二m)・被害を受けました。『京橋区史』

◇高速道路の建設と水路の埋立

戦後、京橋川は東京高速道路株式会社(株)の自動車道路「会社線」建設のために埋め立てられて、屋上を自動車が行く細長いビルに変わりました。

昭和二六(一九五二)年一二月、

よると、直後の九月九日に河川管理員が水路の障害物の除去に着手し、一〇日から「焼材料焦物等」を取り除き、「大焼材の緊縮片付沈没船」の始末を行います。

京橋川の復旧作業は当初から困難が予想されたことより、工事内容は発動機船が航行できる範囲とされました。一二日に川口から桜橋間の作業が行われ、一三日には亀島川口より桜川を経て外濠川に至る航路の掃除が行われています。そして一四日に桜橋より外濠川に至る水路が再整理され、翌一五日には川口より外濠川に至る工事が完成しています。また復興事業の工事で、北紺屋町地先の外濠川より金六町地先の桜川に至る延長約六〇〇mの水路が幅員三三m、深

度一・八mに改修されました。

こうして京橋川の紺屋橋から京橋を経て昭和通りの新京橋に至る三六〇mを延長し、昇降口を新京橋に設けることになりました。

東京は、道路・高速道路・広場・駐車場及び緑地などの造成を目的に、京橋川(公有水面)の埋立て(水面一五五三・六坪、外濠分岐点(紺屋橋間)を昭和二九(一九五四)年七月に認可し、同三四

とが目的とされたのです。

昭和二八(一九五三)年五月から汐留川に架かる難波橋から紺屋橋までの一期工事が開始。しかしその後の交通事情の変化から紺屋橋、難波橋付近に取付予定の昇降口の設置が困難となり、京橋川と汐留川を埋め立て路線を延長する事になりました。高架式道路として銀座八丁をコの字形に取り巻いた方が高速道路として価値ありと判断されたのです。

(一九五九)年五月に竣工しました。さらに同年七月には、東京都都市計画審議会で紺屋橋から首都高速一号线との接続線の建設計画が可決されています。

同三八年一月に紺屋橋まで開通し、同三九年六月には白魚橋駐車場(宝町三丁目)銀座東一丁目)が完成し営業を開始。また同四一年(一九六六)年七月には新京橋間まで延長されて「会社線」は全線開通し京橋ランプで首都高速道路環状線に接続。同四三年七月一日に正式に東京都から埋立竣工の通知がだされています。同年一月に旧京橋川高速道路下の建物の住居表示は、西側は銀座一丁目二番、東側は同一丁目11番とされました。

現在、自動車道路の下は飲食店や駐車場になっています。中央通りと交差する京橋の跡には「京橋大根河岸青物市場跡」・「江戸歌舞伎発祥の地」の碑が昭和三二(一九五七)年六月建立(京橋三丁目4番緑地帯内)、と煉瓦銀座の碑(銀座一丁目11番の地先、中央通り沿い)が建ちます。

◇京橋川に架かる橋

つぎに、京橋川に架かる橋を『府志料』を参考にして西側から見ていきます。

○比丘尼橋(城辺橋)

北紺屋町より南紺屋町へ架す。長さ七間(約二二・七m)・幅三間二尺(約六m)。『東京府誌』(明治二年編纂、以下『府誌』)には「北紺屋町より南紺屋町に渡る。長さ七間三尺(約一三・六m) 広さ三間三尺(約六・三m)、木造。寛保年中は西紺屋町橋と称せしと正宝事録に見ゆ」とあります。橋際には「山くぢら」(猪)の肉を売る店があり有名でした。

明治四(一八七二)年の「市中橋名間数書上」(『東京市史稿市街篇』第52)には、「比久尼橋」として「南紺屋町より北紺屋町へ渡る。長七間(約一三m) 幅三間(約五・五m)」とあります。

関東大震災の復興事業で改架となり、橋名も城辺橋と改称。橋名はこの辺の外堀沿いを城辺河岸と称していたことに由来す

るとされます。

震災後の応急修理でペンキ塗りが行われ、水路の改修と幹線道路一九号(外堀通り)の拡幅に伴い橋長三一・七m、幅員二七mの無鉸拱鉄筋コンクリートの橋に替わり、昭和五(一九三〇)年二月に竣工。京橋川の埋立てに伴い昭和三四(一九五九)年に撤去されています。

○紺屋橋(中之橋)

北紺屋町より南紺屋町へ架す。長さ六間(約一一m)・幅一間半(約二・七m)。『府誌』には「西中通りの南端に在り、京橋川に架す。長さ六間広さ一間三尺、木造。此橋旧時は中橋と云しを、維新の後今名に改む」とあります。

明治四(一八七二)年の「市中橋名間数書上」には「南紺屋町より北紺屋町へ渡る。長六間・幅九尺(約二・七m)」とあります。

震災後の京橋川の改修に伴い橋長三一・八m、幅員一一m、連続鋼鉄桁3径間の橋に替わり、昭和四(一九二九)年二月に竣工。京橋川の埋立てに伴

い昭和三四年に撤去されています。

○京橋

南伝馬町三丁目より銀座二丁目へ架す。長さ一四間三尺(約二六・五m)・幅四間二尺(約七・九m)。名義詳ならず。蓋日本橋江戸橋等へ対しての名なるべし。

創架の年代は不詳とされますが、日本橋が慶長八(一六〇三)年に架設され、同九年には一里塚の制が定められたことから、日本橋と同時期に架けられたものと推定されます。

『重宝録』に、橋の長さは一四間三尺(約二六・五m)、幅四間二尺(約七・九m)。明治四(一八七二)年の「市中橋名間数書上」には「南伝馬町三丁目より銀座一丁目へ渡る。長一四間(約二五・五m)・幅四間(約七・三m)」とあります。

明治一〇(一九七七)年一月に橋の長さ一一間(約一九・八m) 幅員八間(約一四・四m)の石橋に架替えとなりました。

京橋は明治一一(一八七八)年に一五区制が布かれた際に、

京橋区と区名にしたほど重要な橋でした。区名にしたのは、その地域の中心をなす橋であり、当時は京橋北〇丁目、京橋南〇丁目とも俗に呼ばれるほど、京橋地区の中心の橋でした。いちばん区民に親しまれていた橋名であったことから、発足時の区名称にもなったのです。

明治三四（一九〇一）年二月には市区改正事業で橋長二七m、幅員一八mの鋼アーチ橋に架替えられています。大正一一（一九二二）年一月には拡幅工事が行われ、その後、震災復興の応急修理で拡張修繕されました。京橋川の埋立てに伴い、昭和三四（一九五九）年に撤去されました。

〇炭谷橋（三年橋・中の橋）

炭町より金六町へ架す。長さ九間（約一六・四m）・幅一間四尺（約三m）。『寛永江戸図』には無名の橋。明治四（一八七二）年の「市中橋名間数書上」には「呉竹橋」として「炭町より京橋金六町へ渡る。長九間・幅一丈一尺（約三・三m）」「類焼に付当時長九間幅一丈一尺仮橋掛渡

之有」とあります。明治四（一八七二）年の架替えの際に、炭屋橋と改称されました。

震災後の京橋川の改修に伴い橋長三二・八m、幅員一〇m、鋼板桁1径間の橋に替わり、昭和五（一九三〇）年に竣工。京橋川の埋立てに伴い、昭和三四（一九五九）年に撤去されました。

〇白魚橋（※牛草橋）

本材木町三丁目より金六町に架す。長さ九間（約一六・四m）・幅三間（約五・五m）。此辺旧来白魚屋敷と唱へる地あり故に名とす。

『宝曆図』には牛ノ草橋とあり、寛永時代より享保までの江戸図には橋名が記されています。『切絵図』には牛草橋。俗に牛糞橋また戸越橋と云、白魚橋とも云う（後に白魚橋）と書かれています。『重宝録』に、橋の長さは九間（約一六・四m）、幅三間（約五・五m）。この橋と弾正橋・真福寺橋の三橋は、一つ所に橋を三カ所架したというので、俗に三つ橋と呼ばれ、江戸・東京の名所にもなりました。明治四（一八七二）年の「市中橋

名間数書上」には「本材木町八丁目より京橋金六町へ渡る。長九間・幅三間」とあります。

震災後の応急修理で修繕されました。しかし、新たに建設された幹線道路Ⅱ昭和通りに架かる新京橋との距離がわずか約二〇間（約三六・四m）と近かったため、区民から存続の陳情が出されましたが、ついに廃橋となりました。

※牛草橋

白魚橋が牛草橋とも呼ばれていましたが、その訳とはなにか。牛車には公家などの乗用車用の牛車と荷物運搬用の牛車の二種類がありました。江戸期のはじめには前者の牛車はすたれ、後者は限定された都市（京都・江戸・駿府・仙台）で使用されていたとされます。

江戸での牛車は寛永期（一六二四～四三年）に土木工事（普請）のために京都から招聘されました。芝高輪に居住地を定め、江戸橋広小路と八丁堀牛置場を拠点に活動。牛車の業務は荷物の輸送が中心で、幕府・所御屋敷御用、商

品輸送、祭礼の三つに大別されます。荷物種類は酒樽や米俵のほか、米穀類・樽物類・塩俵・肥料・石灰・荒荷物・小間物荷・筒物大小取合・板木類・石材などの重量物でした。その活動拠点の一つⅡ八丁堀の牛置場はどこにあったのでしょうか。

享保一一年五月二六日に八丁堀牛置場地守次兵衛・久兵衛から今後この場所へ牛車を置かせないとの要求が出されました。町年寄樽屋の調停で牛持ちと地守との示談が成立。「この場所」とは、京橋東の金六町跡地で南八丁堀へ渡る真福寺橋の際の場前河岸通りであった九間四方の牛置場のことでした。

本材木町八丁目より白魚屋敷へと架かる橋を「牛の草橋」と呼ばれましたが、『撰要永久録』に「往古牛車休所之有、此如唱候義二之有如申伝候」と説明しています。この八丁堀の牛置場は江戸橋広小路牛置場に比べて約三分の一の規模でしたが、江戸市中に入り込んだ要衝の地という点では同じだったのです。

（菅原健二）