

# 郷土室だより

第102号

平成11年12月25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 10-057

## 「続」中央区の「橋」

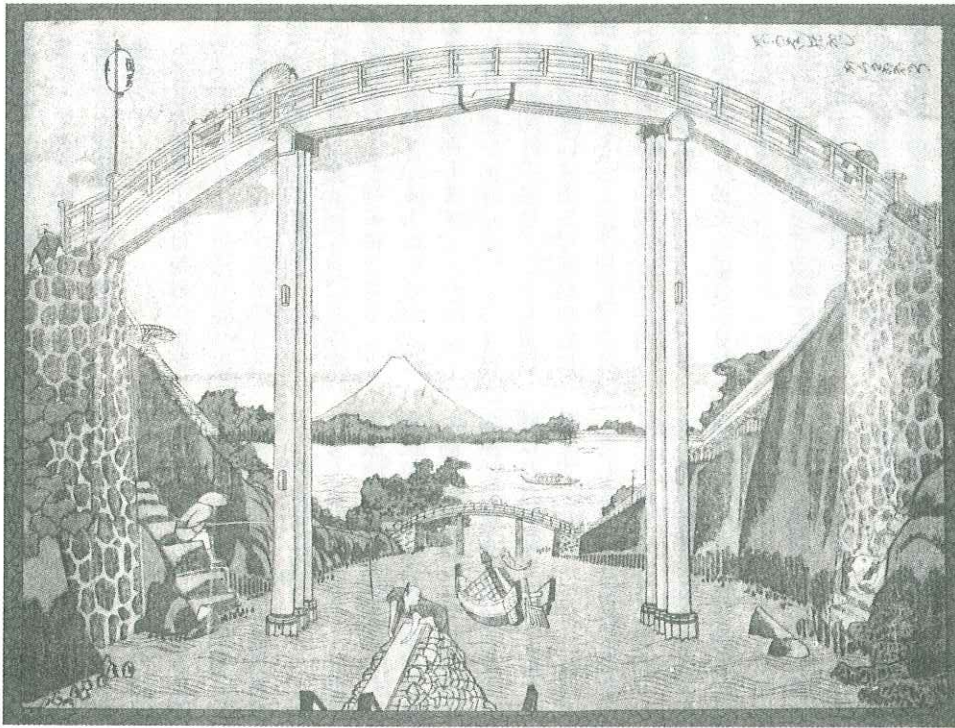
(その2)

### ◇『江亭記』の中の橋

徳川氏が江戸にくる前の橋の事情、つまり後北条氏時代の江戸の橋の有様は、例えば現在の東京都公文書館の前身であった東京市文書課が、主として江戸の橋に関する資料を網羅して編集した『東京市史稿』橋梁編第一（昭和十一年刊以後続刊される）でみる限りでは、前号で紹介したように誠に貧弱なものでした。

ところが時代を見る目を拡大してみると、家康の江戸入りの年から数えて、一二四年も前の文献に、この江戸城の城下町の一番中心的な施設として、「高橋」の存在が記録されたものがあります。

その文献とは長祿元年（一四五七）に江戸城を完成させた太田道灌が、自分の書斎兼応接場である静勝軒という建物（皇居東御苑内の富士見櫓の位置にあつたとされます）に掲げるために、文明八年（一四七六）に京都五山（臨済宗の南禅寺・相国寺・東福寺・天竜寺・建仁寺・万寿寺のこと）時代により多少違う）の長老たちに依頼して作らせた詩文のことです。



『たかはしのふじ』 葛飾北斎 画

その詩の題は『江亭記』、副題は「寄題江戸城静勝軒詩序」というもので、全部漢字で書かれた詩文です。

この『江亭記』は依頼人の道灌はもちろん、書き手たちの顔ぶれが非常に豪華だったため、昔から有名でした。

書き手の顔ぶれの詳しいことはここでは省略しますが、いずれも当時の一級の僧侶であり、学者であり、文化人だった人達でした。

その書き手たちに対して、身的には関東管領（鎌倉公方）の家老の上杉氏しんじの執事である太田氏、言い換えると足利將軍から数えると家来の家来のまた家来である道灌が、足利將軍と対等に付き合える臨濟宗の大寺の長老クラスに詩文を注文して、そのサロンを飾る詩板（詩文を書いた額）にして掲げたのですから、文化的には大事件だったのです。

またその事で道灌の財力が並大抵なものではなかったことも窺い知れます。

さらに『江亭記』の内容そのものについていえば、東国江戸の一部隊長の小城と、その周辺の事情

について、これ程詳しくその状況を描写した文章は、他には例を見られません。

ですから江戸時代の代表的な地誌である『江戸名所図会』にはその最初の部分の「江戸大城基立」の項に、この『江亭記』の全文を掲載しているほどです。

#### ◇江戸の高橋の位置

「城之東畔有河其流曲折而南入海商旅大小之風帆魚獵来去之夜簞隱見出没於竹樹烟雲之際到高橋下繫纜閤權鱗集蚊合日々成市……」

これが『江亭記』の中の「高橋」の部分です。原文は御覧のよう句読点も返り点もない漢字の羅列です。出来るだけ大づかみに読んで見ますと次のようになりま

す。「城の東側には川が流れている。その流れは曲折して南の海に注ぐ。河口には大小の商船が集まり、その中に漁船も混じる。夜になるとそれらの船で焚く篝火の光が、チラチラと揺れて見える。

多くの帆船は河口に掛けられた「高橋」の下に集まってとも綱を解いて繋ぎ、櫓や櫂で漕ぎ集まって来た船は魚の鱗のように、また蚊柱のように騒がしく集まってくる。

そして橋の下には毎日、市が立つ。」

この市場は当時の東国はもちろん、国際的な通商圏を持つ湊で、その交易品も多種多様であることが述べられているのですが、そのことも省略します。

『江亭記』の文に戻って、「城の東側の川」の名は、いまも皇居東御苑の北口にある平河門ひらかわもんの名に残る平川で、その河口に掛かる「高橋」は多くの場合、江戸時代から常磐橋に比定されることが多い橋ですが、私はその事は誤りだと考えています。

その理由は次の項で改めて取り上げますが、ここではとりあえず当時の「高橋」の位置は、現在の皇居東御苑の大手門付近にあったと推定します。

この平川は前回（一〇一号）の「江戸の水路の特徴」の項でも取

り上げましたが、江戸時代の初めに再三大掛かりな改造が行われて、すっかり原形を失っています。強い説明すると、その上流部は現在の神田川に当たります。

そして下流部は現在の飯田橋―一橋―皇居外苑―日比谷公園―内幸町―新橋―JR浜松町駅と、現在の東京都心部の中心を流れて海に注いでいました。

そして、約五百年前の太田道灌時代には先程推定したように現在の大手門辺りに平川の河口と「高橋」があり、皇居外苑から南の浜松町駅辺までは日比谷入江と呼ばれた細長い「入り海」だったのです。

そしてこの入り海の東側一帯の江戸前島が中央区の範囲でした。この状況は約四百年前に徳川家康が江戸に入った当時も、ほぼ同じ有様だったのです。

ただし道灌時代の「高橋」はなくなっていました。

#### ◇『東京地質図』

「高橋」の位置が常磐橋ではなく大手門付近とする理由は、関東

大震災で壊滅した東京の復興を担当した役所である内務省復興局建築部が作成した『東京及横浜地質調査報告』とその付図『東京地質図』（全部で一六枚、昭和四年刊）の存在があるからなのです。

地質の性質が地震災害の大小に大きく関係することは、今では常識的なことですが、大正一二年（一九二三）直後から、今後の地震災害に備えて東京と横浜の地質を調査してその結果を昭和四年（一九二九）に公表したことは非常に先端的なことでした。

それはさておき、さきの「高橋」の位置の推定はこの地質図を読んだ結果なのです。

この地質図はすべて当時の地形図の上に、カラーで古い地形と地質ごとの色別があり、さらに細かく等高線が書き込まれています。

しかし、「高橋」のあった付近の図をこの『郷土室だより』の読者に紹介しようと思っても、白黒では図が明瞭ではなく、そうかといって略図でも不十分なので掲載を諦めました。

しかし『中央区沿革図集』（日本橋篇）（中央区教育委員会刊）

には原図が復刻されています。

この「図集」は区内の区立図書館に備え付けられていますから、是非御覧くださいるようお勧めします。

ここで一生懸命に文章で書いたことが、その地質図を見ればなお良く理解していただけることでしょう。

### ◇江戸の高橋

文明八年から約二百年後の江戸時代初・中期の江戸の「高橋」は、現在の日本橋川の河口部の亀島川に掛けられました。その高橋の位置に今は南高橋が鉄骨づくりの美しい姿を見せています。

この高橋の最初の橋の詳しい記録はないのですが、『増補江戸惣鹿子名所大全』という地誌には「高はし」本八丁堀ヨリ霊岸島ニ渡ル。高橋ニシテ、正保ノ図ニハ橋名ナカリシモノナリ」とあります。

正保年間（一六四四―一四七）刊の「正保江戸図」には橋名の記載がなくて、橋だけが描かれ、寛文十三年（一六七〇―七三）に

刊行された「寛文江戸図」に「高はし」と名称が記載されているというのです。したがって寛永の末ごろから正保までの間に掛けられたものと思われれます。

また深川地区にも江戸舟運の大動脈だった小名木川に高橋がありました。隅田川と小名木川の交点にかかる橋が万年橋、そのすぐ東の橋が高橋です。

この橋も創架年代がはっきりしないのですが、ほぼ霊岸島の高橋と同じ時期に掛けられたようです。この高橋は葛飾北斎の「たかばし」のふじで高橋とはこんな物だと言う具合に、高橋の特徴が余すところ無く描かれています。表紙の絵がそれです。

もう一つの高橋は三味線堀の南端（現在の台東区鳥越一丁目）にあった橋で、これも創架年代がはっきりしません。別名は転轎橋・天神橋でした。

### ◇高橋の理由

船の通路である川や水路を跨いで、兩岸を結ぶ橋の存在は、船にとっては最大の障害物でした。

船が橋に衝突する事故は日常のものだったといえましょう。

そしてどちらが破損してもその影響はかなり深刻なものになるのが普通でした。（この辺の事情は前の「橋シリーズ」（その8）でも紹介しました。）

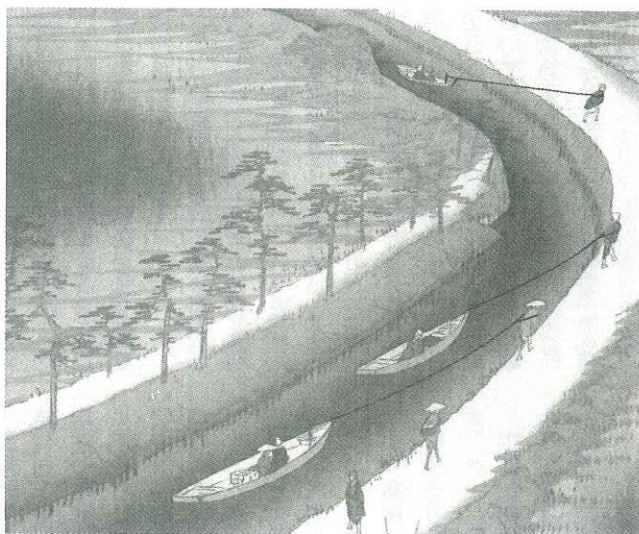
河川交通は洋の東西を問わず、大河では帆走や櫂や櫂で漕ぎますが、最も普遍的だったのは曳舟によることでした。

河流を利用して船を移動させる場合、上流から下流に移動する時は、川の流れに任せて流れ下れば良いのですが、下流から上流に移動する場合は、船に綱を付けて、岸の上から人や馬に引っ張らせました。勿論、動力のなかった時代のことです。

その状況を描いたものは日本の場合では『一遍聖人絵伝』の「三条堀川の図」が恐らく最古のものでしょう。

御馴染みのものとしては広重の「名所江戸百景」の中の「四ツ木用水引ふね」の曳舟風景があります（次ページの部分図参照）。

ヨーロッパでは観光名所のライン川を初め、現在も現役で非常に



わが国では、運河というとパナマ運河・スエズ運河といった運河を連想する人が圧倒的です。

しかし、わが国に限らず運河というものは「自然の川」(river)の岸に、船を引っ張るための道を付けた途端に運河(canal)になるものなので

す。慶長期に角倉了以父子が富士川

密度の高い運河網の多くが、かつては舟を人や馬に引かせていました。

東欧の有名な「ヴォルガの舟唄」は人間が船を引っ張るときに掛け声の唄です。

中国でも長江にある小三峡には断崖絶壁に曳舟用の棧道の跡が延々と残されています。

杭州から長安(西安)にいたる主要交通路である大運河の行程の大半は人力によるものでした。

を「開発」して舟運を開いたといわれている意味や、元禄から享保期にかけて、川村瑞軒(区内の新しい川に屋敷を与えられた)が阿武隈川を始め、各地の舟運を「開発」したと言う事の実態は、ともに川に沿って曳舟用の道を作って「運河化」したことだったのです。

しかし水路とその両側の曳舟用の道を跨いだ「高橋」を作れば、舟運の道と橋の道とは完全に「立体交差」するわけで、橋が障害物にならなくても済むような例もありません。

今年(98年)秋に江戸東京博物館で「大黄河文明展」が開かれました。その出口に近い場所に『清明上河図』という宋代の開封に擬された都市の生活を描いた絵巻物がありました。

開封は中国の南北を結ぶ大運河の舟運の中心都市です。その都市の絵巻物の中に下河に掛かる虹橋(虹のようなアーチ橋、つまり日本の「高橋」)があり、橋を潜るために帆柱を倒した商船が虹橋を潜ろうとしている光景があり、その橋の下には曳舟用の道があって、舟は難無く橋の下を通ることができ、る事が分かる絵が描かれています。

しかし日本の、とくに江戸の周辺の「高橋」には川と両側の道を跨ぐ形式のものは、ついに建造されずに終わったようです。

これは中国大陸の中原の地と江戸のような臨海の沖積低地と

いった地形と地質の違いと、舟運の規模の違いが、同じ「高橋」でも水路川川の跨ぎ方が違っていたものと考えられます。

また日本の江戸期には、ある程度以上の規模の橋のほとんどが、中国の虹橋に似たアーチ橋が多く作られました。もう少し正確に言えば虹状では無くて、弓を伏せたような緩やかなアーチの橋でした。その姿は改めてここで説明をするまでもなく、読者には浮世絵や古写真で御馴染みのものだと思います。

なぜアーチ状、言い換えると「中高」にしたのかというと、橋の中央を高くしてその下の深筋(深くなっている場所)を航行する帆船が、帆柱を完全に倒さなくても通過しやすくするためと、ソリを付けることで橋の構造が強化したためだと考えられます。

このような構造上の特徴は近代橋にも受け継がれていて、大抵の橋が「中高」になっています。そうした橋を歩いたり、自転車でも渡ると、結構息切れがしたりペダルが重くなるのを感じます。

(鈴木理生)