

郷土室だより

第113号

平成14年6月15日

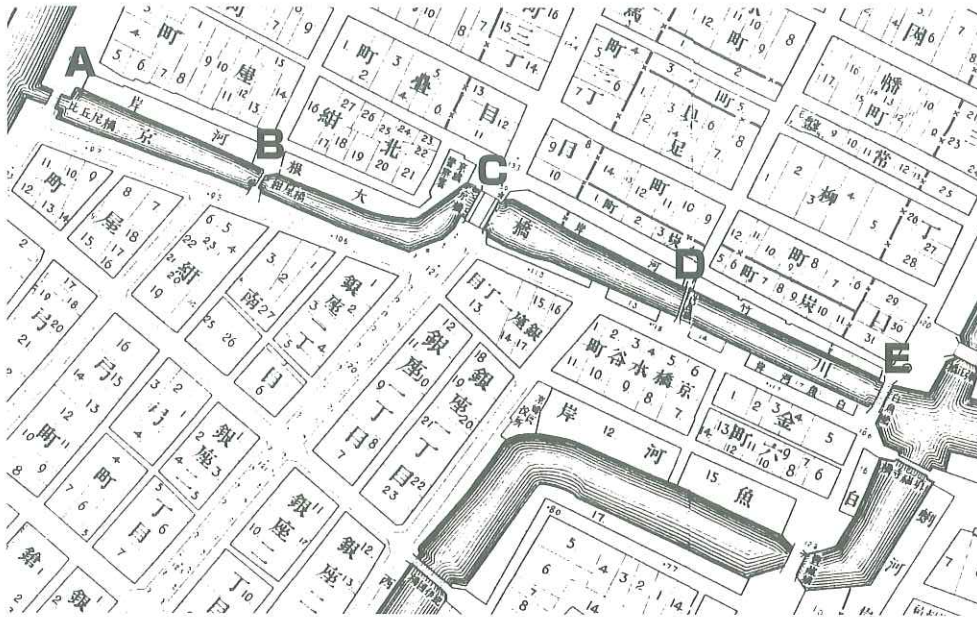
編集・発行

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 14-037



「続」中央区の「橋」
(その12)

京橋川の橋

年代	A	B	C	D	E	
寛永9 1632	橋なし	無名橋	京橋	無名橋	無名橋	
沿革図1673~	無名橋	中之橋	京橋	三年橋	牛草橋	
1744	比丘尼橋	紺屋橋	京橋	中之橋	白魚橋	
1757	比丘尼橋	紺屋橋	京橋	炭谷橋	白魚橋	
明治末 1910	(この辺、市区改正で水路が変わる)					
昭和5 1930	関東大震災後の帝都復興事業で昭和通りができ新京橋もかかる					
	城辺橋 (比丘尼橋の改称)	紺屋橋	京橋	炭谷橋	新京橋 (昭和通り)	白魚橋
昭和37 1962	[埋立]					[埋立]
昭和41 1966	京橋川は全部埋め立てられ自動車道路ビルとなる。					

注 沿革図とは徳川幕府が作った江戸市中の地図。地図は『東京五十分一図』（明治十年代に参謀本部作成の地図を加工）。

◇橋の形相かたがら

前号までの予定では、この号からは現在の銀座地区の橋を見ていく予定でした。ところが、これから述べるように中央区内の「橋」と地下道に大きな問題があることが表面化したため、とりあえずその状態の確認から始めることにします。

平成十四年四月二十五日の夕方（四時三十分）、NHKテレビのニュースで昭和四十八年開通の首都高速八重洲トンネルの壁面のタイルが、約百メートルにわたって剥がれ落ちた映像と、続けて主に日本橋川にある高速道路の橋脚を写し出した上で、その鋼鉄製の部分に亀裂が入り、しかもかなり錆びも滲み出している状況を写し出しています。

この状態の説明には工学関係の大学の先生が「疲労亀裂」、つまり予想された重量をはるかに越える重量物が、道路の上を通過するために構造体が疲労して「ひび」が入ったと言う意味の事を話していました。なおトンネル内のタイ

剥落は翌日と翌々日にも後片付けと、点検風景が放映されています。

橋脚のほうのニュースのコメントでは、「一日に重量オーバーの車が百万台も通過している」ともいっていました。このニュースは新聞記事にもなり、例えば「首都高橋脚六五〇本に亀裂 道路公団が公表」という見出しで、

「首都高速道路公団は二十五日、鋼鉄製の橋脚約六百五十本に、繰り返し加重がかかることでできる「疲労亀裂」を含む亀裂が見つかったことを公表した。

同公団は今年度から補修に取りかかっているという。他の高速道路でも同様の危険性があるとして、国土交通省は点検を指示。このうち阪神高速道路公団では十四日に亀裂が見つかった。」（四月二十六日付「日本経済新聞」夕刊）ピツクアップ）

◇道路の橋脚

このニュースにはいろいろな見方ができます。①は「道路の橋脚」という表現です。素直に解釈すれば、地表を離れた高架式の道路の

支柱は、支柱ではなくて橋脚だったという発見です。なぜ橋脚かといえは本来は支柱と呼ばれる道路の支持体が、水中からニョッキリ「生えている」状態の場合に、橋脚と呼ばれているようです。

もっとも陸橋という構造物の場合、支柱が地面から「立って」いても、水面から「生えて」いても橋脚と呼ばれているとおもわれます。

しかし、この一連のニュースの橋脚の場合は、日本橋川を始めとする中央区内の多くの河川の上をフタをするような形で造られた首都高速道路を支える支柱が川の中から立ち上げられている形から、橋脚と表現されたのかも知れません。

◇橋と道路

②はかなり前にこの連載で、「ハシ」のいろいろに付いて述べたことがあります。しかし、大部分の橋は障害物としての川やそのほかの水面を「渡る」装置として作られています。

その作られ方は川の場合でいう

と、最も原始的な段階では、順序としてまず適当な支持物（川の石など）を見付けて、「飛び石づたい」という「橋の方法」で渡る場合と、岸と支持物の間に丸太や板を渡してその上を渡る場合（これが日本橋川の橋のうちの「橋」ひし）一本の丸太を渡した橋だという説の橋名や、また丸太ではなく竹を使ったので竹橋という説の橋名があります。

さらに川の中に杭を打ち込んで支柱（橋脚）として、その上に板を渡した「たな橋」も一〇四号で紹介済みです。

いずれにしる岸と支持物の上を何等かの材料で繋いで人間がその上を歩ける、つまり道にするわけです。「道路橋梁」という四字熟語がありますが、漢字が発明された当時は、おそらくは「みちすじ」を意味したもので、道路のうちの上上を渡る構造物の部分が「橋梁」だったわけですね。

都心部の首都高速道路のように川筋に沿って造られた「道路」は、それまでの川の持つ水運機能を否定する形の構造物であって、「みちすじ」としてもまったく新しい物

でした。

◇モノの寿命

「形ある物は必ず滅す」という言葉は、あなたがち仏教用語に限りません。近代の構造物についても、税制や会計制度では例えば固定資産の償却とか耐用年数などという考え方が基本にあります。これは国や地方自治体が造った俗にハコ物と呼ばれる構造物の場合も例外ではありません。モノには寿命があることを前提に絶えずメンテナンスし維持管理を怠らずに、その財産価値を延長させる努力が「善良なる管理者」の義務でもありました。

この橋シリーズを書き続けているうちに、江戸時代の橋の管理者がいろいろな手立てを講じて、橋の維持管理に努力している資料が目に入ってきました。その都度、いわば余談の形で意識的に紹介してきた積もりですが、お気付きになりましたでしょうか。

それはさておき、今度の「疲労亀裂」の存在はかなり前から道路公団の管理者には分かっていたこ

とが推察できます。もつと基本的な原因は昭和三十九年十月のオリンピック東京大会に間に合わせる為に、無理を重ねた「疲労」が表面化したものともいえます。

首都高の「橋脚」を検査して六五〇本の「疲労亀裂」を見付けたと言う事は、トンネル内のタイルの後片付けとは比較にならないほどの時間と経費がかかる仕事です。つまり、当局はかなり前からこうした事実を知っていたことが推定されます。

阪神淡路大震災のときの延々と横倒しになっていた高速道路の有様は、今でもはつきり思い出すことができます。

ある日突然、大した地震もないまま、「疲労亀裂」の限界を越えた橋脚が崩れ、外れて日本橋川に落ちる光景が見られる可能性は決してゼロではないでしょう。「備えあれば憂いなし！」有事を想定してリスク管理をすることは、区民を含めてこの社会全体の責任でもあります。

◇京橋川と京橋

京橋川といっても今はその姿は見られません。しかしかつての川があつた場所一杯に、正式には東京高速道路株式会社線という名の、東京最初の自動車専用道路が付けられています。道路公団の道路に対してこの道路は会社線と呼ばれています。

その全体は銀座八丁目の東端の汐留橋から新橋土橋で右折し、江城の外濠（この外濠とその橋については一〇号参照）の上を経、これから説明する比丘尼橋改め城辺橋（「西銀座ランプ」）で右折して、京橋川の上を「新京橋ランプ」・「東銀座ランプ」と経て「京橋ランプ」で首都高1号線に接続するまでの、長大なビルを「橋脚」にして、その屋上を自動車が行くようにしたものです。

昭和三十四年六月十日から部分開通を重ねながら、京橋川の上のビルができて全線開通したのは昭和四十一年七月二日のことでした。

この京橋川こそ前号で述べた江戸前島を横断する十一本の運河Ⅱ舟入堀の内の、最も南の運河だったのです。

そしてこの川のほぼ中央に京橋が架けられました。慶長八（一六〇三）年に日本橋に始まる東海道が制定されたときには、日本橋川と京橋川の間にはまだ築城工事の資材運搬用の舟入堀は無かったのです。それが掘られたのはその九年後の慶長十七（一六二二）年二月以降のことでした。

日本橋の位置をどの様に決めたのかといえば、今の一石橋から江戸橋間に掘られた人工水路日本橋川のほぼ中央が選ばれています。そこが江戸前島の尾根の部分であって江戸のメインストリート通り町筋はその場所から、一直線に京橋まで計画されたことが分かります（京橋川自体の屈曲の理由は後に触れます）。

ですから日本橋から最初の京都寄りの橋を京橋と名付けたのです。また、これも前の号で述べた舟入堀の開発後に、紅葉川と名付けられた運河に架けられた中橋は、日本橋と京橋の中間の橋の意味で中橋だったのです。このように見えますと、京橋という命名の仕方は少なくとも慶長十七年までは、日本橋を中心にした初期の

江戸の町の南限を示す川と橋の名
だったように思われます。

◇銀座の意味

初期の江戸市街の南限が京橋が
掛けられた辺りだというと、銀座
の人々から苦情が出るかも知れま
せん。「銀座」といえば東京、いや
日本の商店街を代表する地名とし
てだけでも知っている名称だけか
らです。

しかし、ほんとうは銀座とは徳
川幕府の銀貨製造工場を意味する
名称でした。その場所は現在の中
央通りに面した銀座二丁目「銀
座発祥之地」の記念碑がある場所
を中心に、大通りを挟んで、かな
りの面積を占めていました。詳し
くは十八世紀の銀座の沽券図（こけんず）土
地台帳が「中央区沿革図集」「京橋
篇」（中央区教育委員会刊）に掲載
されていますので、御覧ください。

ちなみに銀貨に対する金貨製造
工場は日本橋の金座・金吹町（今
の日本銀行の場所）にありました。

金貨Ⅱ小判の値段にくらべ遥か
に小額の銀貨の需要は、逆に多数
の量を必要としました。銀座の作

業は大量の銀の地金を溶かして、
初期には不定形の俗にナマコ型の
貨幣を造り、江戸中期以後は現在
のコイン型の定型・定額の貨幣の
製造が行われています。

地金の運搬、その溶解・鑄造に
はこれまた大量の燃料が必要で
す。また製品の貨幣の輸送も必要
でした。それらのモノの移動はす
べて水運に頼ったことは改めて言
うまでもありません。銀座も金座
も、それに付帯する職人町の諸々
の材料・製品の輸送も同じ事とし
た。ということは京橋から現在の
新橋までの道筋を中心に、江戸の
工場地帯が広がっていたのです。

◇銀座の匂い

話を一度に約三百年飛ばしま
す。太平洋戦争が始まるまでは、
銀座は昼も夜も人の流れが絶える
ことのない町でした。とくに銀座
の夜店は多くの人達に親しまれた
存在でした。一日に一回は「銀ブ
ラ」をしないと寝付けないという
人も珍しくはなかったのです。

「銀ブラ」とは、銀座一丁目から
八丁目まで往復する「散歩」の事

です。時にはお店で買い物や、喫
茶店で一休みする事もありました
が、あくまで「ブラつく」事が中
心でした。

なぜかといえば銀座には特有な
「匂い」があったからです。その匂
いは季節によりまた時間によつ
て時刻は変わるのですが、潮の香
りがモダンな町並みに漂ってくる
のが魅力だったのです。円タクと
呼ばれたタクシーの排気ガスと交
じり合ったり、香ばしいコーヒー
の香りが潮風に漂ってくる気分
が、多くの人々を引き付けました。
そうした分析はとにかくとし
て、銀座という町が意外に海に近
いのが人々に親しまれた大きな原
因だったような気がします。

◇初期の「銀座地区」の範囲

ということはこれから説明する
ように、銀座の町は銀貨製造工場
の需要を中心とする港町として始
まった事と決して無関係なことでは
なかったからです。

現在の住居表示による銀座では
なく、江戸時代から戦前の昭和時
代までの「銀座」の範囲を橋の名

で繋ぐと、その東側の線は、この
号の表紙の京橋川に掛かるEの白
魚橋の東南から分岐して、真福寺
橋から南に続く三十間堀川にかか
る一〇の橋でした。橋の名は真福
寺橋（まふくじま）、豊蔵橋（とよくら）、紀伊国橋（きのくに）、豊玉橋（とよたま）、
朝日橋（あさひ）、三原橋（みやはら）、木挽橋（きまき）、賑
橋（にぎは）、出雲橋（いずも）、八通八橋（やっつやばし）です。そし
てこの八通八橋の南で汐留川に合
流します（もちろんこれらの橋は、
京橋川の橋の場合と同様に時代に
より変化しています。また三十間
堀の川筋も変化していますが、こ
こではそのことだけに触れておき
ます）。

汐留川合流地点から西側に新
橋（しんばし）、一名は芝口橋（しばぐちばし）があり、さらに
西側に難波橋（なんば）、そして土橋（どばし）をへて
外堀に続く水路が「銀座」の南端
を区切ります。そして土橋から先
は「京橋川と京橋」の項でみたよ
うに、城辺橋までの水路（外堀）
で取り巻かれた範囲が「銀座」で
す。

三十間堀とその橋は現在では跡
形もありませんが、僅かに三原橋
付近にかつての橋の名残を見るこ
とができます。（以下次号）