

# 郷土室だより

第120号

平成16年11月1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20)

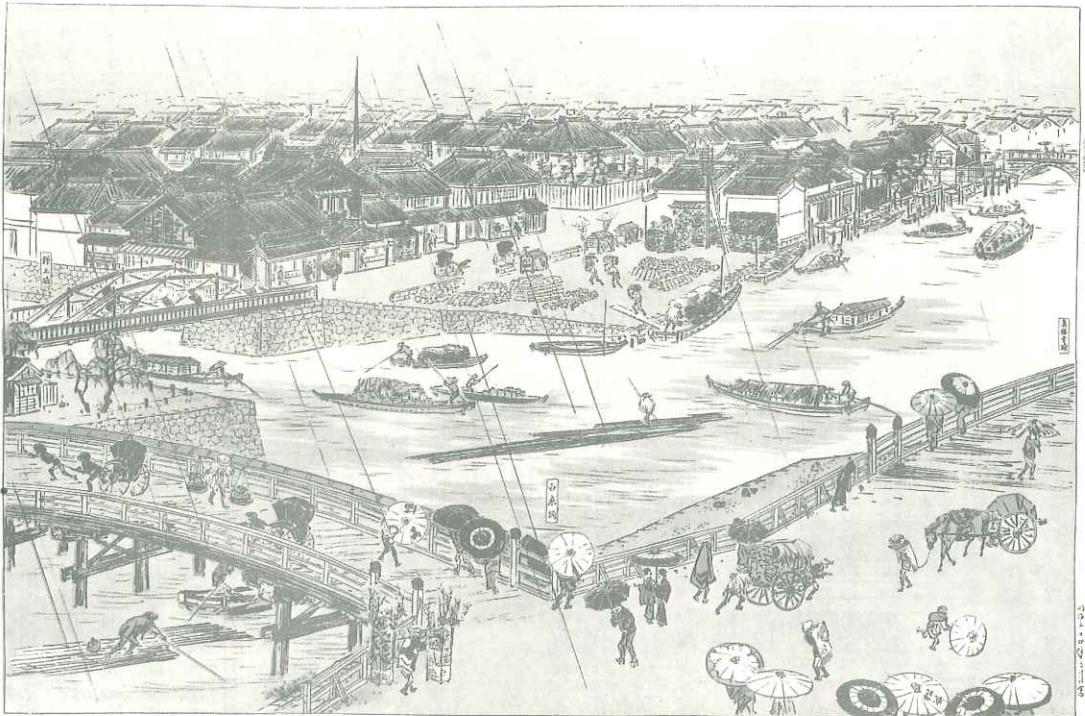
### ◇昔の橋の実際

前号の最後の項で、「橋の寸法などの違い」について、現存する橋を中心に、またその説明文などを紹介して、伝えられてきた橋の寸法には意外な異同がある事を明らかにしました。

そのような異同の最初の原因は、震災後に架けかえられたいわゆる「復興橋」と呼ばれた橋の長さ、楓川に掛けられた橋に限らず東京の橋の殆ども、それまでの橋の長さに比べて、一挙にほぼ二倍近くも長くなったことにある様に思われます。

その理由は、それまで江戸以来の東京の河川に架かった橋の袂には必ず橋台地が設けられていたのを、震災復興事業ですべて取り払った結果でした。橋台地のことは第九七号である程度まとめて説明し、さらに個々に必要な個所でも説明をしてきましたので、ここでは省略しますが、江戸以来の東京の水路は昭和初期まで、曲折と広狭に富んだ、つまりデコボコの沿岸を持っていたことを、ここでも念を押しておきたいと

江戸の橋の現況



思います。

### ◇三ッ橋のはなし

ここで問題の弾正橋が鉄橋化された時期とはほぼ同時代の報道を紹介しましょう。資料は明治期の新しいジャーナリズムとして定評があった『風俗画報』の第二二八号（明治三十四年三月十五日発行）の「新撰東京名所図会 京橋区之部一」です。

○三ッ橋（引用に当たって、適当に句読点・傍点を入れまし

た）  
三ッ橋は楓川、京橋川、桜川の十字流をなせし処に架する三橋にして、即ち弾正橋、白魚橋、真福寺橋是なり。（中略）  
弾正橋は楓川に架せし鉄橋にして、長八間二尺、幅五間あり。明治三十一（一八九八）年七月落成したるものにて、経費四千〇五十八円二十二銭一厘を要せり。

旧橋は弘化二（一八四五）年換架の後、同三年焼失したりしを以て、其の八月に改造

せしものにして、長九間三尺、幅三間なりし。寛永の頃、今の松屋町の角に、島田弾正少弼のやしきありしに因て名く。（後略）

### ○松幡橋

松幡橋は、楓川に架する木橋にして、長十一間あり。弾正橋と久安橋の中間にして、松屋町と因幡町に渡したるを以て此名あり。今は橋柱の一方に「まつはたはし」と銘しあり。『楓鑑古跡考』にはマツハシと傍訓せり。又松屋橋とするしたるものも見えたり。

台が通れるかどうかといった幅ですが、『風俗画報』の挿絵では人力車の向きの逆方向からの人が歩いているように見えます。

### ◇古記録への疑問

重複しますが江東区に現存する元弾正橋の説明緒言には「橋長一五・一m、幅員九・〇m」ですが、現地で実物を見ても、写真で見ても〔報告書5〕の限りでも、少なくとも幅員は計測の方法（橋桁の幅、人道の幅などの位置による違い）にもよるでしょうが、どの位置から計っても幅員は九mはないようです。

くし稿 下巻（岸井良衛著・青蛙房刊）には「大川端の東河岸、永代橋の北で下の橋から東への川をいう。佐賀町に油商人の会所があつて、川通りを油の荷が出入りした」水路の名だとある（現在の江東区佐賀一―二丁目）。この堀に弾正橋が形を変えて移設された時期・位置・橋名などは、色々と調べたのですが現在の私には不明です。

### ◇数えたり「一厘」

そしてさらなる疑問も起きて来ました。元弾正橋の諸元中の竣工は「明治十一年十一月」、さらにも前号の最後に述べたように『中央区年表 明治文化篇』では「明治十一年七月」であり、『風俗画報』では「明治三十一年七月」と二十年の違いがあります。

これを、『風俗画報』の誤植だと解釈する事も出来ませんが、「経費四千〇五十八円二十二銭一厘を要せり」という書きぶりには注意を引かれます。というのは普通、橋

この挿絵から、最初の鉄橋と現在江東区富岡に保存されている鉄橋では、明らかに橋の幅が異なることが解ります。前号の表紙の鉄橋写真（旧弾正橋）では人力車一

注 この油堀とは『江戸・町づ

だの建物は竣工した直後でない

「経費」だの「費用」などは報道しないし、世間の関心もあまりないからです。そうした中で「一厘」まで数え上げた報道は、完成から余り時間がたつていなかったことを思わせませす。

なぜこのようにこだわるといふと、僅か一世紀ちよつと前の公共建造物であり、その橋の位置や役割もかなり重要だった場合でも、その施設の諸元の内容には疑問を覚える事柄が多いということ

です。さらに本号の末尾の【おわび】のように、この場合の主題である橋の寸法を誤植して発行するといふ、大失態のような例もあります。主題だから慎重に扱わなければならないと注意し続けると、かえつてその部分の点検がおろそかになって、致命的な誤植をしてしまうことも度々見られることです。誤植か、誤写（昔はコピーではない原典の文字を自分が読みとつて、原稿用紙に写し取りました）か、その際の誤記か、ともかく人間の仕事には誤りがついて廻るのが普通ですから、過去から現代に

「意識の橋」を架けるような古記録の引用などは、十二分の注意が必須な上、それでもなお石橋を叩いて渡るような《危ない》作業なのです。

### ◇船と水路の近代化

しかし、改めて橋台地撤去の理由を挙げますと、大震災の復興に合わせてるように、それまで東京の水路を移動する船のあり方が、大幅に変わったことが挙げられます。つまり昔からの手漕ぎ（櫓・棹・櫂）を中心とした船の移動のし方が、原動機付きの船に代わっていったのです。

震災直後には東京の水辺には、全国をはじめ世界各国からの救援物資を運んできた船で、覆い尽くされたような景観が出現しました。やがて復興期に入ると楓川のような内陸部の水路にもそうした動力付きの船（したがって従来の手漕ぎ船よりも大型の船が航行するようになる）が入りこんできました。

自然の川を含む水路を利用する

船の最大の障害は橋およびその橋脚です。江戸時代の多数の絵画に描かれた大川を上下する船を観察すると、帆船はその規模の大小を問わず当然の事ながら余り描かれてはいません。

もちろん晴れ上がった青空の下の紺碧の「水の上の帆掛け舟」、兩岸は「白砂青松」か「奇岩怪石」といった、いわば昔の銭湯で御馴染みのペンキで描かれた風景画は別ですが、江戸湊から浅草川を遡る場合、永代橋・新大橋・両国橋・吾妻橋そして千住大橋までの航行に、橋を潜るたびに帆を巻き帆柱を傾ける作業は、船乗りにとってはかなりわずらわしい作業だったことでしょう。

中央区内の日本橋川・神田川はじめ多くの水路には、多くの橋があります。潮汐の干満によっては風呂敷程度の大きさの帆でも、橋を潜れない場合が多かったのです。気の短い江戸っ子ならずとも、急ぐ場合は六挺櫓・八挺櫓と漕ぎ手を多くして水上を移動しました。

動力船には帆は無用です。橋が

障害物になる場合が大幅に減った訳です。そのため「コンなどろまで」と驚くほどの場所まで、海から遡った大型船とその曳船が見られるようになりました。

そして江戸時代に河岸や物揚場だった場所よりさらに上流に、動力船用の新しい河岸が増えていきました（もちろんこの場合の大型船とはそれまでの手漕ぎの木造船と比較しての表現です。それでも貨物の場合はたいがい十倍以上の積載量があったようです）。

### ◇帝都復興事業の意味

関東大震災は東京を壊滅させましたが、その復興に当たっては水運と水路の分野に限れば、それは手漕ぎ船中心の河岸・物揚場の近代化、つまり大型化した動力船の航行と物資の揚陸・積載に便利なように、東京下町の水路全体を造りなおした点に特徴があります。それまでの水路を拡幅するため、従来からの水路に沿って設定されていた河岸地・物揚場などの

公共的空間と、それに平行してい

た公道の多くは姿を消して私有地化されました。つまり川の場合で言うと「水面」に続く「河川敷」に相当する空間が零になったのが帝都復興事業における東京の「水辺」の特徴でした。

その結果が、日本橋の上に高速自動車道を造らなければならぬほど、川は「河川敷」を失った「裸の状態」になったのです。

### ◇三ッ橋の変化

「三ッ橋」の復習をすると、「三ッ橋は、楓川、京橋川、桜川の「十字流」をなせし処に架する三橋」であって、現在の道路の交差点のように四カ所の横断歩道があるような橋の架け方ではなく、「十字流」つまり水路が直交している場所での橋の架け方は、たいていは三カ所にしか橋がありません。表紙の挿絵に見るように、桜川（本来の八町堀）には橋はなかったのです。

#### A 「日本橋川の十字流」

中央区内では、明治の表現での「十字流」水路の交差点は日

本橋川（戦前は日本橋川は外濠川と呼ばれていた）と道三堀の合流点に、常盤橋・呉服橋と銭瓶橋・一石橋と四カ所に橋がありました（傍点は現在でもその名で残る橋）。江戸城の大手に直接通じる水路の道三堀にかかった銭瓶橋を加えて「四つ橋」だったのは、むしろ例外的なものでした。「四つ橋」という感覚は今のスクランブル交差点といった所でしょうか。

#### B 「日本橋川の十字流」

もう一つは楓川の北端の「十字流」、つまり日本橋川との合流点に江戸橋、楓川の北端に海賊橋（海運橋）、西堀留川の入り口にあった荒布橋の「三ッ橋」でした。その下流には現在では鑑橋がありますが、この場所は明治になっても暫くは「鑑の渡し」でした。

#### C 「日本橋川の十字流」

荒布橋から川沿いに小網町を通って蠣鼓町に行く、江戸初期には三又と呼ばれる場所に出ます。当時の日本橋川河口で北から箱崎川、南へは亀島川と名

を変えて海に通じる水路の合流点でした。ここでも日本橋川に橋はなく、いったん箱崎橋を渡って北新堀町を経て湊橋で新堀（現在の日本橋川本流）を南新堀町へ渡って、靈巖島（現在の新川地区）を経て靈巖橋を渡り茅場町に至る形の「三ッ橋」でした。今のようには茅場橋ができて「四つ橋」になったのは昭和四年七月一日からでした。

#### D 「京橋川の十字流」

これが前・今号の主題である「三ッ橋」の場所であることはいうまでもありません。

### ◇江東地区の三ッ橋

#### 「小名木川の十字流」

森下五丁目辺で大横川と交差した水路では、江戸時代には小名木川の大川寄りに新高橋、交差する大横川には北側に猿江橋、南側に扇橋の「三ッ橋」でした。新扇橋が出来て「四つ橋」になったのは昭和四年十二月十日のことでした。

#### 「堅川（立川）の十字流」

堅川（立川）と大横川の交差点の北に北辻橋、南に南辻橋、交差点の東側に新辻橋というあり方が、江戸時代の「三ッ橋」の姿。大川に近い位置に橋があったのが特徴です。

#### 「深川の十字流」

大川から下之橋（佐賀町・現在は岡田川大橋の真下に当る）を潜って千鳥橋、その東で水路が直交して北側に元木橋、南側は緑橋で、深川の「三ッ橋」でした。この辺りから佐賀二丁目にかけてが元弾正橋の「ふるさと」だと思われれます。

#### 【おわび】前号（第一一九号）四

頁三段目、左から三行目から「報告書5」の元弾正橋の長さを引用した部分に「橋長一五×一m・幅員九・〇m」とありますが、正しくは「橋長一五・一m×幅員九・〇m」の誤植でした。何号にもわたって橋の寸法の異同を取上げている中で、その中心である寸法の誤植を見逃したことを読者の皆様にご謙んで深くお詫び致します。

#### （鈴木理生）