

東京の橋

下町の誌上橋めぐり— 鎧橋と江戸橋

昭和20年代の名橋と
震災復興の名橋

日本大学工学部社会交通工学科 特任教授（産業考古学会 会長）

伊東 孝

湊橋の次は、茅場橋である。江戸時代、ここには橋がなく、震災復興事業ではじめて、スチール製の3径間桁橋が架設された。平成4年（1992）、ワンスパンの桁橋に架け替えられた。高欄中央と両端に、山形パネルが取り付けられているが、川面からみる橋は味気ない。同じ戦後に架けられたとはいえ、次の鎧橋の方がデザイン的には語るべき内容が多い。

鎧橋から日本橋にかけての間は、「釣舟による橋めぐり・まちめぐり」をした30年前には近代建築が建ち並び、震災復興橋梁とともに、近代の水辺の都市空間を語る上で非常に魅力的な場所であった。語ることも自体が楽しかった。しかし建替え、橋の架け替え、護岸改修などが行われて、近代の都市空間のほころびが目立つようになった。それでも日本橋川・神田川をめぐりながら、近代の水辺の都市景観の残影がパノラマ的に見えるのはこの界限に限られる。

1 | デザインセンスの光る鎧橋

鎧橋は、橋詰にある東京証券取引所の建物と一緒に写真に撮られることが多かった。「東証」と略される東京証券取引所はわが国最大の金融商品取引所という知名度とともに、建物も代々特徴的であった。橋詰広場の説明板にも「明治24年頃の鎧橋」として錦絵が映し込まれている。

30年前の橋めぐりでは、橋を手前に見ながら右

岸上流側にある東京証券取引所の円筒状の建物をながめるのが、橋めぐりのひとつの見せ場であった。しかし建替えられて大きなガラス壁面のある建物になってからは、魅力が半減してしまった。新しい建物が高くなり、護岸天端と高架道路下のクリアランスでは建物のシルエットが見える場所が限られてしまうからだ。高架道路が頭上を覆っているため、建物が見られる川面の視点場も限られる。掲載した写真は、左岸下流側の橋詰広場から東京証券取引所の建物を見込んだものだ（写真1）。

舟からの見どころの一つに、橋台の煉瓦がある。注意すれば陸からも見える（写真1）。煉瓦には、赤と黒の2種類見えるが、黒煉瓦は明治21年（1888）に架設されたときのもの、赤煉瓦は昭和32年に架け替えたときのものである。現在の橋も55年が経過しているが、煉瓦橋台は124年前のものだ。昭和32年という時代は、日本経済が高度経済成長に入ったばかりである。もっと正確に言えば、橋の竣工までに4年を要しているため、橋の設計をはじめたとき日本はまだ、高度経済成長に入っていなかった。そういう時期に架設された橋なので、工事費をなるべく抑えて設計された橋だと思う。それにしても現在見ても、デザインセンスの輝きを十分感じとることができる。

橋は溶接橋だが、桁の高さが橋脚付近で変わる変断面の桁橋で、スティフナーという垂直材を入れて、桁の剛性を高めている。しかもスティフナー



写真1 東京証券取引所見込む鎧橋（左岸下流側から）

橋脚や水切りデザイン、スティフナーと高欄束柱との一体性、明治期の煉瓦橋台など、鎧橋は気をつけてみれば、捨てがたい橋であることがわかる。竣工は昭和32年、しかし設計は昭和28年。橋長56.4m。

は上に伸びて、高欄の束柱を兼ね、高欄の横板と手すりを支えているのである。高欄は川側に傾けて歩行空間を広く見せる。高さも通常の高欄高さより低く、現在の高欄マニュアルではつukれないのではなかろうか。

橋の袂にある親柱も、通常の柱形ではなく、面的に広げられた変形扇のようだ。

橋脚の水切り形状のデザインにも工夫がみられる(写真1)。また橋脚上部を少しセットバックし、桁受けのシュー(支承)にむかってなだらかな曲面仕上げにするなど、細部にわたってデザイン配慮がなされている。

寡聞にして橋の設計者は知らぬが、名のある建築家が関わったのではないかと、いったら、土木の橋梁技術者には失礼だろうか。昭和20年代後半でも、このようなデザイン的にすぐれた橋がかけられていることに着目したい。

2 | 水辺の近代建築

鎧橋をくぐると次の橋は、江戸橋である。この間の右岸側は、近代建築が目白押しである。東京証券取引所の道路をはさんだ川側に日証館ビル、

埋立てられた旧楓川の対岸に三菱倉庫本社ビルがある。頭上を、都心環状線と高速道路とが合流・分岐する江戸橋インターチェンジがおおう。

(1) 日証館ビル

日証館ビルは、昭和3年の竣工で、横河工務所設計、清水組施工である。水辺にある近代建築の特徴は、川側を建物の裏とせず、正面として設計していることにある。

ネットで「清水建設二百年作品集」にある日証館ビルの写真(原題「東京株式取引所貸ビルディング」)をみると、日本橋川の川岸に壮麗にそびえ立つ白亜の姿が印象的である。6階の建物は、大きく3つに分かれる。大きなアーチ窓で構成される1階部分、道路側のセットバックを受ける形で4階と5階との境に飾り帯が入り、6階部は軒飾りの小アーチを連続させた装飾帯(ロンバルディア帯)となっている。6階部にはペアの縦長窓をアーチにするとともに、中にはバルコニーをもつ部屋もある。

建物中央部にある、一連の段違い窓が連続して屋上部に突出する建物部分は、階段室である。

現在の日証館は、バルコニーや装飾帯がなくなり、1階の大アーチと6階の小アーチが、当時の面



写真2 江戸橋から三菱倉庫本社ビルを望む

2階下と上とをデザイン的に大きく2分し、5階部分にはアーチ窓を設ける。アーチ窓を強調するかのように、窓枠上下にはアーチ形と水平飾りを突出させる。屋上の右上に見えるのは、塔屋のブリッジ。建物川側背面の中央部分が増築部分。正面の高架道路が江戸橋インターチェンジ、右奥側が旧楓川。

影をみせている。護岸部はコンクリート擁壁で前面が補強されている。「作品集」の写真を見て、はじめて日証館ビルが護岸と一体的につくられていたことを知った。黒白の石積みが縦縞状に配置され、白御影の石積みをやや突出させ、護岸の高欄は壁高欄にしている。これに対し凹部にあたる黒石積みの高欄は柵高欄だが、白御影で造作されている。

現在はどうなっているのだろうか？ 許可を得て陸地側から日証館ビルの護岸側をチェックしてみた。旧護岸との間にはかなりの隙間があり、地盤もやや低い。そこでは何と、部分的だがかつての装飾高欄付の護岸などを確認できたのである。これは新発見だ！

楓川の角地にある兜神社と日証館ビルとの敷地には、明治の頃、実業家で財界の大御所として活躍した渋沢栄一の事務所があった。兜町が日本を代表するビジネス街になったのは、渋沢栄一が事務所を構えたからといわれる。

(2) 三菱倉庫本社ビル (写真2)

環状線の高速道路は頭上で旧楓川の線形に沿って吸い込まれていくが、上流に建つ三菱倉庫本社ビルも、産業建築としては特徴的な建物である。

倉庫を併設したわが国最初のオフィスビルで、日本橋川に面して直接船荷をクレーンで引き上げ、そのまま倉庫内に収納できる最新式の特殊クレーン(テルファー)を装備していた。ここでは「倉庫」と書いたが、ネットには、「トランクルームを併設したわが国最初のオフィスビル」とあった。「トランクルーム」とは、和製英語(trunk room)で「家具・美術品などを保管しておく収納庫」(『広辞苑』)とある。「倉庫」で間違いのないことがわかる。(因みに倉庫は、倉庫業法の適用を受けるが、最近空き地などを利用したコンテナボックスを利用したレンタル収納スペースは不動産業者が行っているもので、不動産賃貸借契約に基づくものが多いという。)

昭和5年の竣工で、三菱倉庫建築課が設計。現在はクレーンもないし、建物の川側の凹み部分を増築してしまったので、見た目で当時の様子を想像するのはむずかしい。東京都の歴史的建造物に選定されている。

この建物も日証館ビルと同様、護岸と一体的につくられていた。日本橋川と旧楓川の交差部は、護岸が曲線形状になっている。建物もその曲線形状に合わせて、上に伸びる。地形形状を建物に取

り入れているのだ。三菱は、舟運で財を築いたことに困ったのであろう、建物のデザイン・コンセプトは、船である。川面からみて最初に目についたのが、石積み護岸にある丸窓であった。地上では、建物の屋上に船のブリッジがデザインされた塔屋を見ることができる。護岸の丸窓は、コンクリート擁壁で前面が補強されたため、今は見ることができない。

先日、現地取材をしていたとき、この建物が建て替えられることを知った。現地の説明板などによると、計画内容は以下のようなものである。地上18階、地下1階建て、2011年10月に解体工事に着手、2014年8月完成予定。近代建築部分はどうなるのか。ビルの低層部で旧外壁の約7割を保存、上部に高層棟を建設する。イメージ的には東京駅前前の日本工業倶楽部や銀行倶楽部のようになる。6～17階が賃貸オフィス、2～5階はトランクルームと本社オフィスになる。

三菱倉庫本社ビルは、橋詰広場を建物の前庭として取り込んだ建物でもあった。新しいビルになっても、このデザイン・コンセプトは継承されるにちがいない。

3 | 江戸橋の水平性と垂直性

三菱倉庫本社ビルを熱っぽく語っているうちに、江戸橋が目の前に迫ってきた。この辺りの行程は本来、舟のスピードをダウンしてほしいところだが、いまひとつ船頭さんとのコミュニケーションがうまくいってない。

現在の江戸橋は、いくつかの点で高速道路の犠牲になっている。舟からわかるのは、真ん中の橋脚の延長上に位置していた、親柱と同一デザインの中柱である。高速道路の出入りランプとの関係で高架道路の位置が低くなったため中柱が撤去されたのだ。ふと、撤去された中柱は、どこかで保存されているのだろうか、という想いが頭をよぎる。

次回紹介する日本橋もそうだが、江戸橋は2連のアーチ橋である。橋のスパン割は奇数割のことが多く、偶数割は少ない。舟の通行を考え、川の

真ん中にはふつう障害物となる橋脚は設置しないものだ。何故に2連にしたのか。2連にしても舟の通行上、問題がなかったことはもちろん、それなりに川幅が広く、また水深を浚渫などで確保できたので、むしろ2連にして舟の航行を双方向にする方が、舟運上好ましいと考えたのだろうか。

橋脚の水切り上部は、アーチ起拱部の受けの角度にあわせて、橋脚端部を円錐台状に仕上げている。その上に突出した柱状石積みが伸びる。このような設えだとふつうは、橋上バルコニーとなるのだが、前述したように親柱と同じデザインの中柱がのっていた。撤去部は現在、石で埋め込まれている。

江戸橋の側面景で特徴的なのは、ブラケット（歩道張り出し部）のカバープレートデザインである。一般的な震災復興橋梁は、ブラケットの腕木端部ごとにデザインしているが、江戸橋の場合、L型に曲げたカバープレートで全体を覆い隠す。写真3では、やや重たい印象になっている。しかし橋の視点場も自由に選べた復興当時の写真をみると、江戸橋は、連続して続くL型鼻隠しと先端部が鋭角に削られた白御影の地覆石とで、水平性を強調した橋として設計されていたことがわかる。周辺が高層化し、橋上に高架道路が覆いかぶさっている状況では、水平性や広がりを感じることは不可能に近い。

御影石側面の鋭角仕上げだけでなく、橋面上部の全体デザインとして、鋭角性は江戸橋のデザインコンセプトのひとつといえる。親柱や袖柱の笠石部の仕上げ、翼断面のように端部が薄く削られた2枚石板および外側と中側にある灯り格子と灯り部の3本の尖頭仕上げなどがあげられる。高欄もかつては、親柱や中柱にあうように垂直性を強調する柵高欄であった。

橋の水平性と親柱・中柱の垂直性、アーチ主桁や水切り曲面に見られる柔らかさと橋面上部の先端的鋭角的なデザインなど、対比的な要素をとり入れながらも、デザインとしての全体性をたくみにまとめあげている。

江戸橋の橋詰広場は、高速道路によって大きく



写真3 江戸橋（上流側）

橋脚の上部の石の上にも中柱があった。橋側灯は竣工当時のもの。設計者として宇野良平、坂東、内村の名があがっている。昭和2年竣工、橋長63.4m。



写真4 江戸橋の入口ランプ（右岸上流側）

左側に人が立っているが、その奥が坂道になり、ランプの下を通過して階段を上がり、江戸橋をわたることになる。入口ランプをふくめ、かつての橋詰広場用地。

様変わりし、とくに上流側の二つの橋詰広場は出入りランプの用地になってしまった。右岸上流側から橋をわたる歩行者は、かつての橋詰広場につくられた坂道をくだり、さらに階段を上ってわたらねばならない（写真4）。昭和通りを直接横切ることにはできず、道を少し戻って昭和通りの歩道橋を上り下りしなければならない。車優先時代につくられた歩行者と車の切りまわしである。歩道橋を降りたところは、日本橋郵便局の入口。ここはわが国の近代的郵便制度が発足した場所で、「郵便発祥の地」として知られる。

江戸橋をわたった対岸の上流側の橋詰広場は出口ランプになったが、ここは現在歩行者と車とが平面交差している。しかしかつては右岸側と同様、歩行者は一度階段で下がり、出口ランプの下をくぐって地上部に出た。袂には二階建ての室町一丁目防災センターが建てられている。

左岸下流側にはかつて震災復興タイプの橋詰交番があったが、お巡りさんがいなくなり、しばらくの間、交番の建物だけが残っていたが、それも今では見ることはできない。

（写真：加藤 豊）