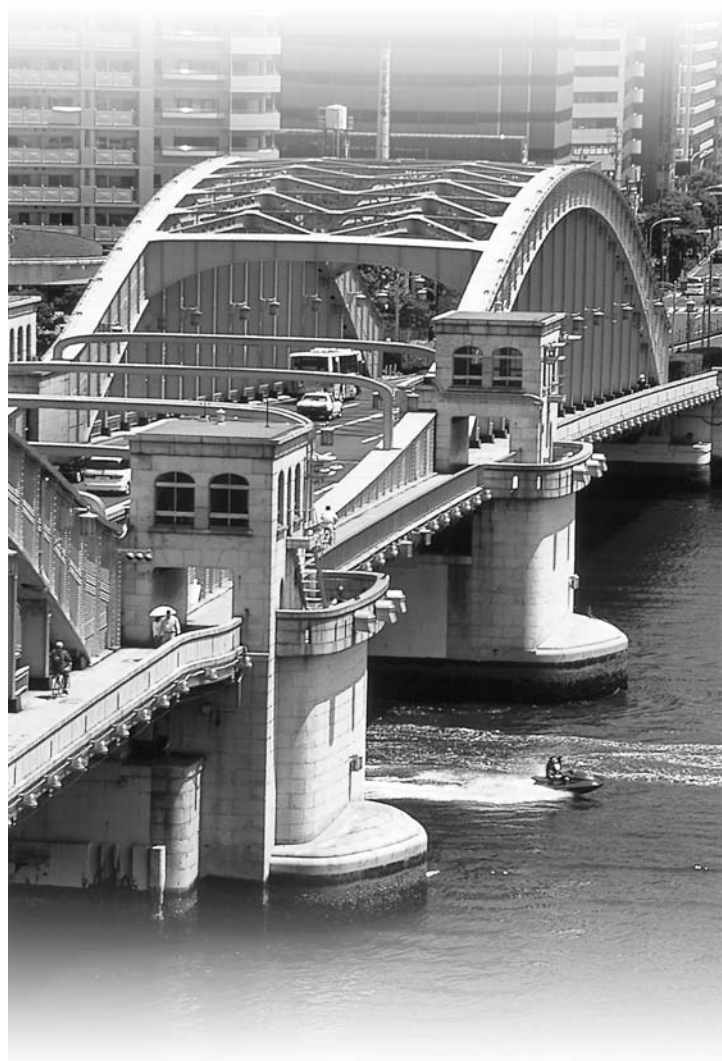


B R I D G E S

東京の橋

永代・清洲・勝鬨橋の重文指定を考える(1)



勝鬨橋—シカゴ市のメッセージが生きるとき

日本大学理工学部社会交通工学科 教授
(文化審議会専門委員)

伊東 孝

I N T E R N A T I O N A L



平成19年の4月に勝鬨橋が国の重要文化財（重文）に指定されたことは、建設関係のみなさんにご存知にちがいない。新聞報道は4月21日になされているが、正式には「官報」に掲載されないと駄目なので、2か月遅れの6月18日が、勝鬨橋の正式な重文指定日となる。「官報号外」で文部科学省告示第99号である。指定は、震災復興橋梁（関東大震災後の復興事業でつくられた橋）の永代橋や清洲橋と一緒にある。

個人的には、ある筋からの関係でもう少し早くから、重文指定は知っていたが、はじめて聞いたときは驚いた。勝鬨橋の重文指定はもう少し後ではないかと思っていたからだ。さらにもうひとつ理由がある。一昨年、勝鬨橋を選奨土木遺産の選定候補にしようと思い、東京都に打診したことがある。「選奨土木遺産」とは、(社)土木学会の認定制度で、土木遺産の顕彰を通じて、歴史的土木構造物の保存や保全を図ろうとする狙いがあり、平成12年度に創設された。2、3日経ってからの都の回答は、「ある話が進行中なので、遠慮したい」とのことだった。それ以上詳しくは聞けず、都は文化財行政と同じく、遺産の保護・保全には熱心でないと判断した。たとえば都には、近代土木遺産は全国の1割に近い8%（668件）もあるのに、登録土木文化財は皆無である（平成17年9月現在）。しかし今考えると、「進行中のある話」というのは、重文指定のことだったと納得した。それにしても、永代・清洲橋は選奨土木遺産から重文指定になったし、新潟の万代橋も同じく「選奨土木遺産 → 重文指定のコース」を辿ったのだから、受けとっておけばよかったのと思う。しかしその分、他の土木構造物のチャンスを奪うので、結果オーライである。

これで都内にある重要文化財の橋は、八幡橋（富岡八幡宮脇の旧弾正橋）、日本橋を含め全部で5橋となる。このうち八幡橋は、土木構造物がまだ文化財の範疇に入る前に指定された橋である（1977年指定）。平成8年（1996）に文化財保護法が改正され、重要文化財の定義の中に「土木構造物」が明文化された。それまで土木構造物は、「建築物（社寺、城郭、住宅、公共施設等）及びその他の工作物（橋梁、石塔、鳥居等）」として、工作物の（ ）内の「等」に含まれているとみなされていた。それが法律の改正によって、「建築物、土木構造物及びその他の工作物」となり、重要文化財の主要な対象として「土木構造物」が明記されたのである。

25年前の1982年に「東京の橋研究会」を立ち上げ、その後、有志で「勝鬨橋をあげる会」（以下「あげる会」）をつくった。「あげる会」を設立した動機は、「東京の橋研究会」で釣り舟による橋めぐり・まちめぐりはじめたころ、「勝鬨橋があがったら、ダイナミックな景観で、カッコいいだろうな」と思ったことにある。このような経緯から考えると、今回の隅田川3橋梁の重文指定は、気持ち的には、「わたしどもの活動の成果」と書きたいところだが、もちろん会の活動だけで今回の重文指定となった訳ではない。しかしわたしどもの活動が、重文指定にそれなりの影響力をもったといえるのではないかと自負している。現に都の職員の方から、「『あげる会』の活動は、かつて橋の架替プランのあったとき、都庁内の保存派の力になった」と聞いたことがあるからだ。

本来ならば、日本の近代橋梁を代表する震災復興橋梁の永代橋と清洲橋から話をはじめめるべきだと思うのだが、上記のような理由から、個人的な

思い入れを含めて勝鬨橋をまず紹介させて頂き、次回に永代・清洲橋を紹介したい。

今回の重文指定のおかげで、この半年ぐらいはTVや新聞などいろいろなメディアから「あげる会」の活動や勝鬨橋の紹介を頼まれ、うれしい悲鳴をあげている。わたしどもの活動は「勝鬨橋をあげる」ことにあるので、この機会を利用して、一人でも多くの方にわたしどもの運動を知ってほしいと願っている。

1 「開閉しない補強方法!？」の雑誌記事

勝鬨橋の重文指定ニュースの余韻に浸っていた8月の下旬、わたしども「あげる会」の存在意義を否定するような雑誌記事が掲載された。これもまた建設関係にいるみなさんは、ご承知のことではないかと思う。

「勝鬨橋をあげる会」のワーキング・グループの間に、「重要な報告」と題するメールが回った。それは、ある業界誌の記事を紹介したもので、勝鬨橋を「開かない橋」の前提で耐震補強するというのだ。問題の記事は「重要文化財の勝鬨橋を耐震補強 2009年着工、2010年に完了」とのタイトルで、以下のように記されている。「東京都から委託を受けた（社）土木学会……は2006年4月に、勝鬨橋の開閉に技術的な問題はないとする報告書をまとめている。しかし、費用の問題などもあるので、（今回の耐震補強の：筆者注）概略設計では、開閉しないことを前提に補強方法を検討する。その後、詳細設計を実施し、……2010年度に工事を終える……」

これを読んで、心穏かざるものがあつた。東京都は、橋の永久保存を意味する重要文化財になる

ことは同意したが、それは橋を固定してしまう見返りとしてであったのか、という思いが浮かんた。このような疑心暗鬼をふくらませてもしようがないので、橋を管理している東京都に直接尋ねてみた。記事の内容には、都としても困惑しており、記事に対してどのように対処するか検討中とのことであった。この回答を聞いて、「あげる会」のメンバーは一安心した。

しかしなぜこのような記事が、掲載されたのだろうか。記事を書いた記者の方と連絡がとれた。記者の方も、勝鬨橋が開閉できないような工事をするとはっておらず、今回の概略設計では、あげることはとりあえず置いといたうえで補強方法を検討する、という意味で書いたという。確かに落ち着いて読めば、「開閉させないことを前提に」とは書かれていない。一件落着である。

それにしても人騒がせな記事であった。次のような表現をすれば、誤解を生まなかったと思う。「概略設計では、開閉することは前提としない補強方法を検討する。」さらに、「概略設計」の前に、「今回の」と入れれば、より趣旨がはっきりしたにちがいない。

もうひとつ最近のメディアの話題を紹介する。本年10月10日のTV朝日番組の「ちい散歩」に勝鬨橋が紹介された。わたしも橋の説明で一緒したが、最後に「ちい」（俳優の地井武男）さんから、「先生は、何で勝鬨橋をあげたいと思ったのですか？」と聞かれた。「一般向けとしては、学術的には“橋の動態保存”であり、社会的には“下町の活性化”といっていますが、釣り舟ではじめて勝鬨橋をくぐったとき、『この橋があがったら、すごいだろうな』と思ったことが原点です」と、当初の思いを口にした。「われわれ庶民と同じ気

持ちですか」と言われた。取材後、もう少しっこよく、「みなさんに、感動を与えたい」ぐらいのことを言えばよかったのかなとも思ったが、あまり頑張ってもボロが出るだけだろうと反省した。

2 万博会場へのメイン・ゲート

勝鬨橋は、昭和15年(1940)に完成した。この年は皇紀2600年にあたり、国をあげていろいろな行事が計画された。なかでも、東京オリンピックと万国博覧会の開催は、日本の威信と躍進ぶりを国の内外にしめす国家的イベントとして取り組まれた。しかもそれは、デビューにふさわしく、当時のハイテク技術の粋を集めた可動橋であり、万国博覧会場の入口をも飾るはずであった。

万国博覧会の会場予定地は月島（現在の有明・東雲および豊洲の一部にあたる）。勝鬨橋はその幹線交通路にあたり、博覧会場へのメイン・ゲートとして位置づけられた。また船でくる人には“歓迎門”の役割を期待されていた。

だがこれらのビッグ・イベントは、日中戦争が激しくなったため、中止。橋だけが完成した。橋の開通式は昭和15年6月14日。開通式には、ふつう橋の長久を願って、お年寄りや親子三代による渡り初めがおこなわれるが、勝鬨橋ではさらに開いた橋の下をくぐる“くぐり初め”もおこなわれた。

日本の橋梁技術は、震災復興事業を機にようやく自立した。事業が終了すると、臨時的につくられた国の復興局は解散。各技術者はもとの職場にもどったり、あたらしい橋梁技術の指導のために各地へ散らばった。しかし東京市の技術者はそのまま在職したので、東京市には最新の土木技術を会得した技術者集団がいたのである。

勝鬨橋の設計者は、安宅（やすみ）勝。娘さんにあたる田中ルリさんの話によると、勝鬨橋の架橋計画がもちあがったとき、アメリカン・ブリッジ・カンパニーから援助の申し出があったという。しかしそれを断り、日本人の手で設計・施工したのが勝鬨橋である。わが国最初のシカゴ・タイプの二葉の跳開橋で、しかも東洋一の規模を誇った。二葉とは、両側に「ハの字」に開く橋桁を、軽やかな葉っぱにたとえた優雅な表現である。可動方式ではいくつかの特許がとられ、可動橋の技術では、当時世界の最先端の設計であった。その出来映えは、戦後、アメリカ軍が勝鬨橋をみて、日本人の設計であることを信じなかったといわれるほど見事なものであった。

橋が開くと交通渋滞をひきおこすことから、戦後の昭和45年（1970）、橋の開閉は停止され、開か

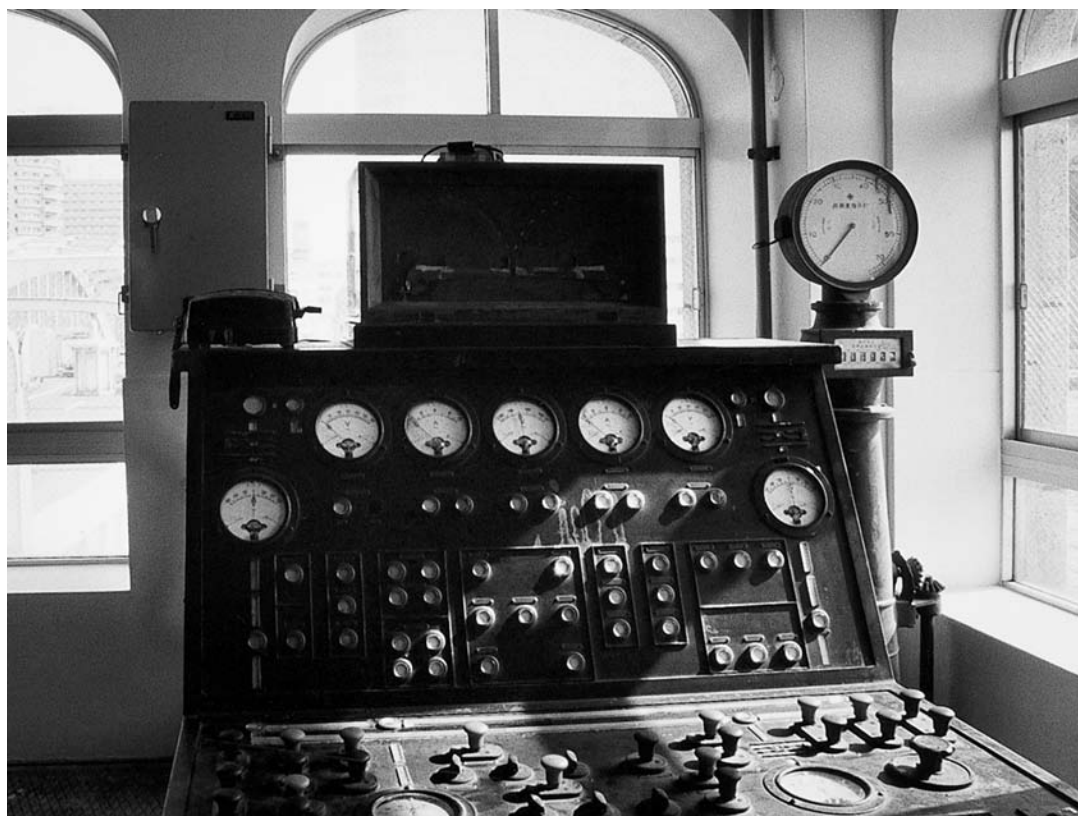
ずの橋になった。

3 重文指定理由

勝鬨橋がいかなる理由で重要文化財に指定されたのかについては、文化庁監修の『月刊文化財』（平成19年7月号）に掲載されているが、簡単に説明してみる。

指定基準は「国宝及び重要文化財指定基準」で決められており、「各時代又は類型の典型となるもの」で、次の5つの指定基準のいずれかに該当するものとされている。「意匠的に優秀」「技術的に優秀」「歴史的価値が高い」「学術的価値が高い」「流派的又は地方的特色において顕著」。勝鬨橋の場合は、「技術的に優秀」なものとなっている。

指定理由の「説明」欄には、勝鬨橋の構造や技



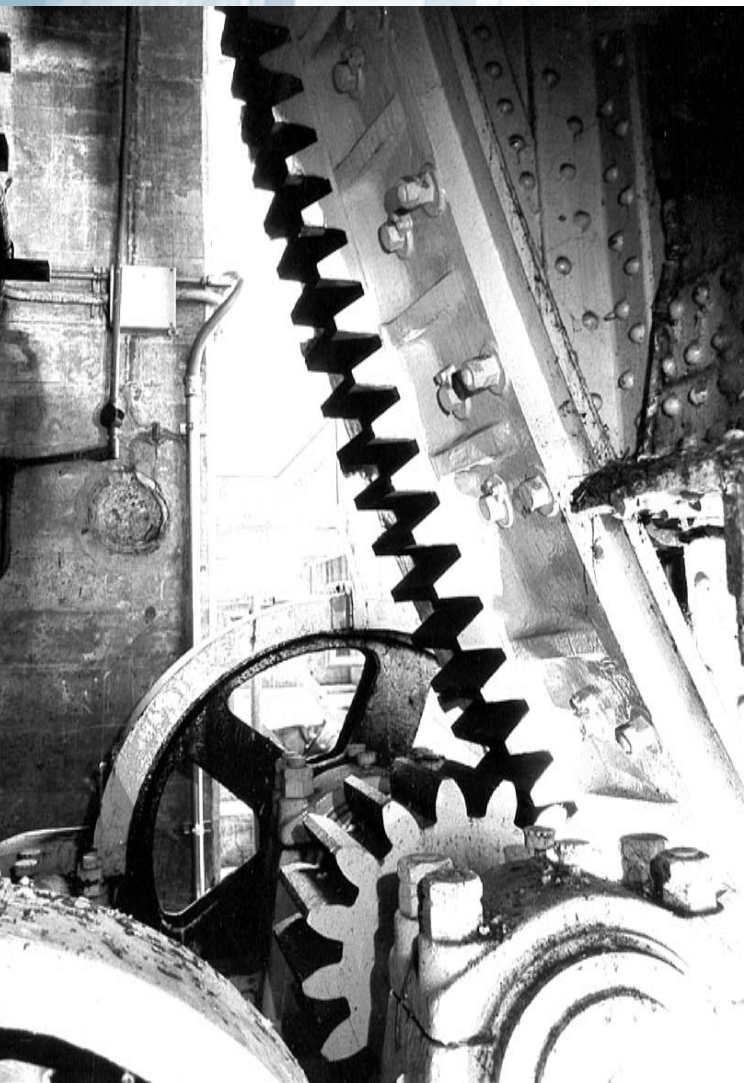
橋桁の操作盤

写真では見えないが、下のほうにあるボタンを押すだけで、橋の操作ができた。上にある長方形のものはモニター盤で、橋桁のあがっている角度がわかるようになっていた。



術、設計者や関係者などが書かれ、最後のパラグラフで文化財的な価値と意義が以下のようにまとめられている。指定理由で一番の要となるところだ。

「勝鬨橋は、海運と陸運の共栄を意図した特殊な構造形式を備え、旧態を良好に保持する数少ない可動橋の一つであるのみならず、我が国で唯一のシカゴ型二葉式跳開橋として貴重である。また、可動橋研究で重要な役割を果たした成瀬勝武の設計指導に基づき建設された、我が国最大の可動支間を有する大規模で、かつ、技術的完成度の高い構造物であり、近代可動橋の建設の一つの技術的到達点を示すものとして重要である。」



橋桁と連動している巨大ギア
小さなギアの回転を巨大なギアに伝えて、
橋桁を70秒で70度まであげた。

可動橋は、貨物輸送を船に頼っていたころの産物で、日本では臨港鉄道に多く架けられていた。道路可動橋をふくめ、近代には46の可動橋が架設され、現存するのは7橋のみである。勝鬨橋以外の6橋は以下の通り。和田旋回橋（明治33年（1900）、兵庫県）、名古屋港跳上橋（昭和2年（1927）、愛知県、登録文化財）、末広橋梁（昭和6年（1931）、三重県、重文）、的場橋（昭和6年（1931）、香川県）、長浜大橋（昭和10年（1935）、愛媛県、登録文化財）、旧筑後川橋梁（昭和10年（1935）、福岡・佐賀県、重文）。この他、私自身は写真でしか確認していないが、佐賀県に花宗川橋梁（昭和8年（1933））が現存しているという。勝鬨橋を含め重文が3橋、登録文化財が2橋であり、今や可動橋の多くが文化財になっていることがわかる。

成瀬勝武は、関東大震災後の帝都復興院（後に復興局）で、橋梁課の筆頭技師として活躍した。御茶ノ水の聖橋や今はなくなってしまった数寄屋橋は、彼の設計である。復興事業の終了後は、日本大学の教授として橋梁工学の講座を担当した。この間、東京市橋梁課の嘱託もしている。勝鬨橋

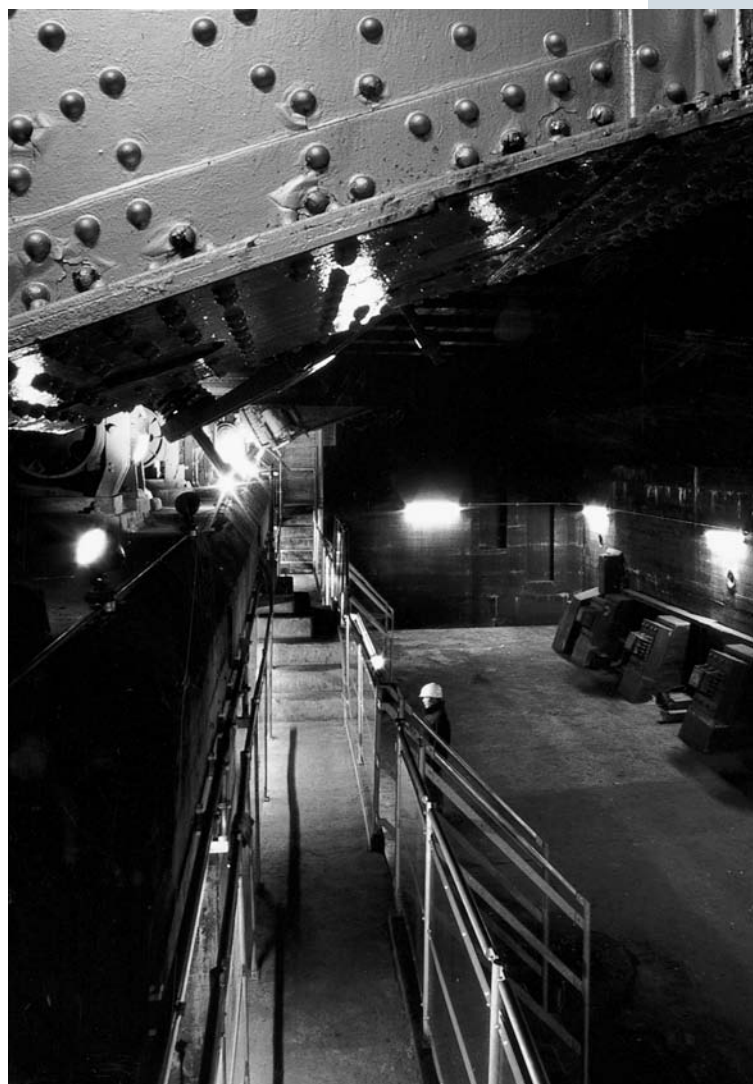
の可動部を実際に設計したのは、東京市の技師安宅勝であった。安宅は成瀬の助言を受けながら設計したのかもしれない。

4 シカゴ市からのメッセージが生きるとき

重文になったので、勝鬨橋が架け替えられる心配はなくなった。わたしたちの活動も第二段階に突入し、いよいよ会の名称である「あげる」ことが目標になった。

今から14年前、「勝鬨橋をあげる会」有志で、シカゴとニューヨークの可動橋めぐりをしたことがある。シカゴでは、勝鬨橋をシカゴ市の可動橋と姉妹橋の縁組をさせようと市長に面談を申し入れたが、かなわず、担当者がでてきて対応してくれた。2日後には、交通省長官から姉妹橋縁組の提案書を都庁へ直接送ってくれた。またシカゴ市からは、愛媛県の長浜町で「動く橋、シンポジウム」を開催したときも、祝電を打っていただいた。何のバックもないまったくの無名団体の依頼に対し、すばやく対応してくれたことに驚き、また寛大な措置にも感謝のいたりであった。

大阪八百八橋といわれたように、シカゴ市は自分たちの都市を、「橋のある都市（The City of Bridges）」と呼んでいる。今でも50の可動橋が現存する。しかもほとんどが現役である。勝鬨橋は、隅田川の入口にあって、ひとつの可動橋でしかないが、川をさかのぼる舟運のことを考えれば可動橋は本来ひとつでは足りず、その河川にかかる橋はいずれも可動橋でないと用をなさないことになる。したがってシカゴ市にある橋は、全部可動橋なのである。しかも前述したようにいずれも現役。動けなくなった可動橋は、あがったままで静止して



橋脚の内部空間

橋があがると、上の錘部が下がって右下のストッパー部分で止まる。
左下部分にはモーターや機械類が詰まっている。



橋の群舞（シカゴ市）

船の動きに合わせて、橋が次々にあがっていく。
この光景に遭遇するのに、1週間待った。

いる。実態は「可動橋のある大都市」なのだ。

シカゴ市もかつての東京と同じように、水上交通が盛んで、市の西部には大きな操車場をもつ鉄道貨物駅があった。そこで荷物を積みかえた船は、ダウンタウンを流れる河川や運河を利用して、ミシガン湖に出、エリー湖などの五大湖を経由して、太平洋岸とアメリカの内陸部とを結んでいた。

いち早く世界の自動車王国を築いたアメリカだが、舟運をまったく放棄したわけではない。東部やミシシッピー川流域では、いまでも水上交通が生きている。シカゴでは、衰えてしまったが、橋は動く。通る舟は、ヨットなどのレジャー用が多い。シカゴで可動橋の取材をしているとき、「開かずの橋にしろ」という意見は出ないのか、とタクシーに乗るたびに聞いた。ある運転手は、冗談と思ったのか、笑い飛ばされたし、ある運転手は「急いでいるときは、上流か下流に行くよ」と答えた。橋は舟の動きにあわせてあがるので、それ

を考えて道を選べばよいことになる。

ところでシカゴ市は、なぜヨットなどのレジャー用の舟のためにわざわざ橋をあげているのだろうか。シカゴ市の職員に聞いてみた。市民には評判はよくないという。橋のあげる回数は、原則的には曜日と時間で制限をしている。火木土日は夜、水曜日だけは昼間でも通しているが、どうしてもというときはこの原則にとらわれずにあげている。もう少し橋の開閉回数を減らすようにはするが、開閉を止めることは考えていないし、考えられないという。水上交通の権限は連邦政府にあり、川の航行を確保するよういわれている。印象的だったのは、「国防上からも、船の航行は要請されている」という危機管理の視点からの回答であった。同じことはニューヨーク市の可動橋を見学したときもいわれた。船の航行の確保は至上命令なのだ。

4年前の平成15年(2003)、再度シカゴを訪れた。開閉の頻度はどのようなになったのかは不明だが、

橋めぐり・まちめぐりのクルージングは、以前より盛んになっていた。

ここで、14年前にシカゴ市が都庁に送ったメッセージをあらためて掲載したい。

「With fifty bridges, the City of Chicago is recognized as the movable bridge capital of the world」で始まるメッセージは、次のように意訳できる。

50の可動橋をもつシカゴ市は、世界における可動橋の首都として知られています。可動橋の存在は、市民や訪れる人にシカゴ市の視覚的イメージを強烈に形づくっています。それは、建築物やミシガン湖と同じように、シカゴ市の文化財でもあります。

隅田川にかかる可動橋の勝鬨橋を、東京都は固定橋に架け替えると聞いています。橋の設計は、シカゴ市にある可動橋に由来し、機能とともに美的側面を融合した構造は、橋梁工学の到達点を示しています。

日本における跳開橋の数が限られているので、私たちは、日本人技術者の優秀性を証明する証として、勝鬨橋の保存を強くお勧めしたい。もしあなた（東京都知事）がこの橋の保存を決定するなら、シカゴ市当局は、橋の類似性と歴史的な関係性から、できれば当市のマディソン・ストリート橋と姉妹橋にすることを提案したいと思います。

わたしたちは、この歴史的構造物を救うために努力している工学博士伊東孝氏と「勝鬨橋をあげる会」のメンバーの活動を支援致します。次世代の人たちが楽しめるように、このユニークな橋を保存することへのご配慮を、ぜひお願い致します。（「ponte」No.2、1994年春号より）

実に的確に可動橋とシカゴ市の特徴をとらえ、わたしたちの訪問の意図をも理解して書いてくれ

た名文だが、ひとつだけわたしたちの意図と違った点がある。それは、姉妹橋を取り結ぶ相手である。わたしたちとしては、世界最初のダブル・デック（二層）の可動橋で、シカゴ市のシンボルにもなっているミシガン・アベニュー橋との縁組を望んでいた。しかしメッセージには、マディソン・ストリート橋となっている。橋としては、ミシガン・アベニュー橋のほうが立派だし、竣工年も2年早い1920年（大正9）である。これはおそらく、シカゴ市のミスだと思う。人間だとたいへんなことになるが、もの言わぬ橋なので交渉するなかで訂正できるにちがいない。

東京都も平成16年4月に勝鬨橋の旧変電所を改修して、「かちどき 橋の資料館」を開館した。都はこれを「勝鬨橋の資料館」ではなく、かちどきにある「橋の資料館」という。しかし展示されている史料は、基本的には勝鬨橋関係が多い。また予約制ではあるが、橋脚内にある可動装置の機械施設や内部を公開している。東京都も勝鬨橋が、可動橋であったことを積極的にPRしていると好意的にとらえたい。

勝鬨橋は重要文化財になり、永久保存が決定した。シカゴ市のメッセージにあるように、東京都は橋の保存を決めたので、シカゴの橋と姉妹橋の縁組をおこなう条件が整ったといえる。しかしシカゴの橋は基本的には現役である。せっかく姉妹橋にするのなら、勝鬨橋も現役でありたい。現役にしてから姉妹橋の縁組をするのか、または姉妹橋にするとの前提で姉妹橋の縁組をするのか、都の決断が求められている。

「勝鬨橋をあげる会」も、いよいよ名称どおりの活動に専念することになる。みなさまのより一層のご支援をお願いしたい。