江戸東京土水遺産

常磐橋

日本橋川にかかる「常盤橋」は実際に使用されている石橋としては都内に残る最古だ。しかし、この橋を語ろうとすると少々ややこしいことになる。常盤橋は隣接して2橋架けられており、ひとつは江戸時代に架橋された「常磐橋」、その下流側にもう1橋、昭和に入ってから架けられた「常盤橋」がある。ここでは前者の「常磐橋」にスポットを当てその変遷を紐解いていこう。



常盤橋門を写した古写真(所蔵:東京国立博物館)

江戸城と街道をつなぐ江戸五口のひとつ

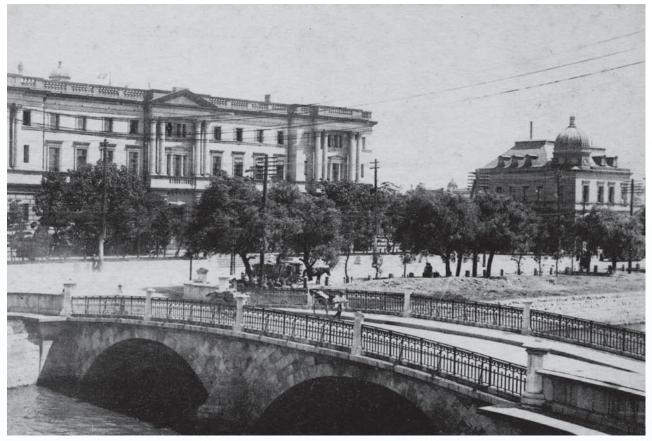
架橋は1590(天正18)年、河岸の石垣橋台を橋脚で結び、幅10mほどで緩やかなアーチを描く堅牢な木造橋梁だった。江戸と浅草を結ぶ奥州道の起点となる交通の要所であることから「大橋」や「浅草口橋」と呼ばれていた。

江戸時代に入ると、改名の名を受けた町年寄の奈良屋市右衛門が、自宅に寄宿していた浪人から「常盤」の名を進言されてお上に献上、以降、この橋は大正時代まで「常盤橋」と称されることになる。この橋名は古今和歌集に納められた一首「色かへぬ松によそへて東路の常盤のはしに

かかる藤浪」に由来、松の常緑を徳川家の繁栄に掛けたとする説がある。1629 (寛永 6)年、江戸城外郭工事により、常盤橋の前に「常盤橋門」が設置され、「田安門」「神田橋門」「半蔵門」「外桜田門」と並び、江戸城の出入り口である江戸五口の1つとなった。

文: 槌田 波留基

文明開化とともに木造から石橋へ



明治末期の絵葉書(提供:(株)文化財保存計画協会)

明治期の大改修

その雅な橋も明治期に改架されることになる。文明開化を迎えた東京では明治10年頃までに万世橋、鍛冶橋、呉服橋など、外郭に設けられた木橋を石橋に架け替える再整備事業が盛んに展開された。常盤橋も小石川門の枡形に使われていた石材を用いて1877(明治10)年に改築される。親柱には大理石の八角柱、鋳鉄の手摺柵には唐草模様が施され、当時としては先駆的な意匠をもった近代的な石橋だった。

路面は歩車道が明確に分離されていた。両サイドの歩道には安山岩(伊豆石)が用いられ、中

央を走る車道には花崗岩(白御影石)が斜めに敷き詰められていたと推定されている。**1

河岸橋台の築石面は方形に整形した石材の目 地を密着させながら組み上げる「切り込みはぎ」 で丁寧に積まれた。その断面には近世からの伝 統技術の延長線上にある「反り」に加え、こうし た曲線を取り入れた繊細な意匠は、当時の石橋 には他に例がない。

※1 調査・参考資料提供 千代田区 文化振興課 株式会社 文化財保存計画協会の調査結果に基づく

関東大震災からの復興



関東大震災後の常盤橋(平成22年4月撮影)

昭和初期の改修工事

1923(大正12)年、未曾有の自然災害が帝都を襲った。この年、発生した関東大震災により常盤橋も甚大な被害を被る。その後、発布された震災復興の区画整理計画に対し東京市が中心となった市民運動が起こり、内務省、復興局へ保存の陳情がなされた。1933(昭和8)年までに渋沢青淵翁記念会の尽力もあり常盤橋は復旧、常盤橋門跡も含め一帯は公園として整備されることになる。この震災復旧以前、大正期の市区改正道路敷設計画の際も住民主体の保存運動が展開されている。日本橋川筋に架橋された明治期の石橋が、その後の都市開発や不等沈下により改架、消失するなか、常盤橋は市民の保存運動に支えられ、現代に遺された橋梁と言える。

震災後の改修の際、敷石の配置換えが行われ、 斜め張りされていた安山岩と花崗岩を混在させ て敷き詰められたと考えられる。さらに、架橋 時の浮世絵を見ると中央橋台に高さ4mほどの 水切石が存在していたが、この装備も震災改修 時に補足整備されたとみられる。この他、親柱、 小柱、護岸部などに補修の痕跡がある。震災を 超え、明治期の遺構を後世に伝えようとする復 旧工事が行われたのだろう。

同時期、1926(昭和元)年に震災復興道路と して常盤橋の下流側に「新たな常盤橋」が架橋さ れた。この頃から旧常盤橋は「常磐橋」と表され るようになったという。「磐|と「盤|、漢字の違 いもさることながらその趣もだいぶ異なる。常 盤橋は車道としても現役で機能しており、震災 復興初期橋梁として他の橋梁に先駆け、架設さ れた橋には人、車の往来が絶えない。一方、常 磐橋は歩行者専用で一帯は憩いの場となり、の どかな空気が漂う。第二次大戦中には金属供出 により鋳鉄製手摺柵を撤去されるという一説も あるが、東京オリンピックまでにこれを取り戻 した。高度成長期には上空を首都高速が走り、 風景も一変する。しかし、幾多の変遷を経なが ら、明治初頭に架橋された唯一都内に現存する 石橋が常磐橋だ。当時の橋梁技術、意匠を伝え る歴史的価値は高い。

平成の修理工事



解体前の様子(提供: 鉄建建設(株))

東日本大震災からの再生を目指す

常磐橋は東日本大震災でも損傷を受け、現在、 改修工事が進められている。輪石など石材を慎 重に取り除き、台船で周辺の公園などに運搬し 一時保管、基礎部を矢板で止水し基礎構造を解 体した後、上部に仮設構台を設置し重機による 施工スペースを確保する。その後、根石、捨土 台など基礎構造を撤去し損傷部を補強し、架橋 時から残る遺構を保存しつつ、下部から上部構 造を順次復旧。仕上げとして橋台の敷石、高欄、 親柱を再現する。損傷の激しい部材は安全確保 の観点から新しい材料に置き換えるが、可能な 限り修理し、当時のものをそのまま使い続ける ことを原則としているという。それぞれの工程 で、輪石の背面や、基礎部の構造調査、部材一 点ごとの寸法、加工の痕跡を記録する。改修工 事というよりは遺構調査に近い事業だ。

梅雨入り直前の某日、常磐橋を訪ねた。JR 東京駅の日本橋側出口から地上に立つと、正面 では大規模な再開発が始まっている。

現在展開されている工事件名には「常磐橋基

礎部調査工事」とある。解体が進む日本ビルヂングと旧日本銀行に挟まれた地点が常磐橋の改修現場だ。100mほど下流にある常盤橋から現場が一望できた。すでに橋梁本体の姿はなく、そば降る雨の中、構台に設置された重機が慎重に部材を引き上げていた。江戸、明治期の架橋技術の痕跡が露わになっていく。掘り返された土から、文明開化期の「土木」が匂い立つようだ。単に補強改修するだけではない、先人の技術と志に触れる意義深いプロジェクト。知られざる匠の技が今後明らかにされるかもしれない。



解体した石材の積込みをしている様子(提供:鉄建建設(株))