

# 橋 から 見たら

# 隅 田 川

# の 歴 史

飯田雅男

Masao Iida

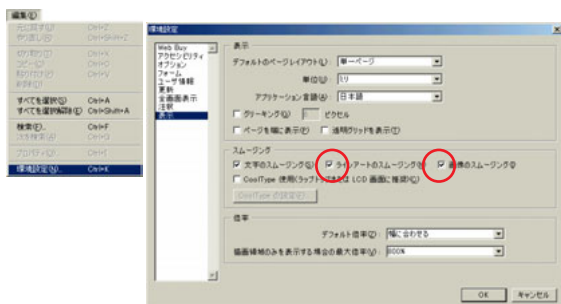
# 『Boon-gate』のPDF作品を ご覧いただく前に…

## 操作について

- 作品の多くは「もくじ」のページで、進みたいページの項目を押せば、そのページまでジャンプし、また、ジャンプしたページのタイトルを押せば、目次のページに戻るように設定しております。
- 直前に開いていたページに戻るには、画面上の「◀」ボタンで、直前に開いていたページに戻ります。

## 設定について

- 『Boon-gate』の作品は「Acrobat Reader 5.0」でご覧になることをお勧めします。「編集」-「環境設定」-「表示」-「スムージング」内の「ラインアートのスムージング」と「画像のスムージング」の項目にチェックが入っていない場合はチェックを入れてください（下図）。図表などがきれいに表示されるようになります。



<http://www.bungeisha.com/PDF is/05-top1.html> でPDF作品についての説明を致しております。ご参照ください。

# 橋から見た隅田川の歴史

# 目次

はじめに	6
1 勝鬨橋	12
2 佃大橋	18
3 中央大橋	44
4 相生橋	50
5 永代橋	54
6 隅田川大橋	74
7 清洲橋	76
8 新大橋	89
9 首都高速6号線	96
10 両国橋	98
11 J R総武線隅田川橋梁	125
12 蔵前橋	129
関東大震災と復興事業	

13	厩橋	148
14	駒形橋	152
15	吾妻橋	156
16	東武鉄道隅田川橋梁	170
17	言問橋	173
18	桜橋	186
19	白鬚橋	212
20	水神大橋	219
21	千住大橋	225
	千住宿、松尾芭蕉『奥の細道』	237
	あとがき	237

付1 隅田川の橋梁建設年一覽表

付2 隅田川年表

付3 広重の『名所江戸百景』隅田川沿27景

付4 参考文献

人名索引

# はじめに

江戸・東京文化を育んできた隅田川は橋の博物館と言われるほど多種多様な美しい橋が架かり、隅田川を上り下りする遊覧船の乗客の目を楽しませてくれている。江戸・東京ブームは衰えるどころか、新しい著作もどんどん出版されているが、この橋に着目し、その由来・歴史を述べた著作は皆無ではないが非常に少ない。そこで本書はこの橋を一つ一つ取り上げ、その大きさ・由来を述べるとともに、その橋の付近で繰り広げられた歴史の一こまを述べてみる。

道路の一部としての橋は、川で隔てられた対岸へ行くための重要な構造物であり、橋が出来ることによってお互いの交流がより密となる。浅草寺が隅田川河畔に建立されたのが六四五年といわれ、それ以来隅田川兩岸には人が集まり集落が形成されてきたが橋は架けられず、兩岸は渡し船によって結ばれていた。隅田川最初の橋となった千住大橋が架けられたのは浅草寺建立から九〇〇年以上も過ぎた一五九四年のことである。これは徳川家康が江戸城に入り、江戸城築城に着手し、仙台・伊達政宗の往来の便を考慮して架けたものである。家康は一六〇三年江戸幕府を開き、参勤交代制度を取り入れ、江戸幕府の基礎固めをしているときは、諸藩からの侵略を恐れた軍事上の理由から隅田川に橋は架けなかった。江戸幕府開幕以来、江戸の町は急速に拡大していったが、一六五七年に死者一〇万人といわれる明暦の大火があり、隅田川に

橋が無かったことも死者を増やした原因であった。このことから一六六一年に両国橋が架けられた。当時、千住大橋がある千住は江戸市中からは遠く、江戸市民が日常利用する隅田川の橋としては両国橋が最初である。この橋の完成によって、本所・深川が発展し江戸の町も隅田川を越えて東へ拡大していった。その拡大とともに、順次、橋も増設されていった。人間が歩いて渡ることが出来る橋が創架されていった年代順に列挙すると以下のようなになる。なお、隅田川は岩淵水門から河口までとなっているが、本書で取り上げる橋は千住大橋から勝鬨橋までとする。

- |       |             |                |
|-------|-------------|----------------|
| ①千住大橋 | 一五九四（文禄 三）  | 伊達藩の便を考慮して     |
| ②両国橋  | 一六六一（寛文 元）  | 明暦の大火による       |
| ③新大橋  | 一六九三（元禄 六）  |                |
| ④永代橋  | 一六九八（元禄 一）  | 深川地区の便を考慮して    |
| ⑤吾妻橋  | 一七七四（安永 三）  | 向島地区の便を考慮して    |
| ⑥厩橋   | 一八七四（明治 七）  |                |
| ⑦相生橋  | 一九〇三（明治 三六） | 月島へ水道を送るため     |
| ⑧白鬚橋  | 一九一四（大正 三）  |                |
| ⑨駒形橋  | 一九二七（昭和 二）  | 関東大震災復興計画事業として |

- ⑩ 蔵前橋 一九二七（昭和 二） 関東大震災復興計画事業として
- ⑪ 言問橋 一九二八（昭和 三） 関東大震災復興計画事業として
- ⑫ 清洲橋 一九二八（昭和 三） 関東大震災復興計画事業として
- ⑬ 勝鬨橋 一九四〇（昭和一五） 月島で開催予定の万国博覧会として
- ⑭ 佃大橋 一九六四（昭和三九） 東京オリムピック関連事業として
- ⑮ 隅田川大橋 一九七九（昭和五四）
- ⑯ 桜橋 一九八五（昭和六〇） 憩いの橋・人間専用
- ⑰ 水神大橋 一九八八（昭和六三）
- ⑱ 中央大橋 一九九三（平成 五） 大川端リバーシティ21の便を考慮して

千住大橋を含めて江戸時代に創架された橋は五橋、明治時代に二橋、大正時代に一橋、昭和時代に入って関東大震災復興計画事業として四橋、一九四〇年に月島で開催予定であった万国博覧会会場への幹線道路に勝鬨橋を架け、戦後は国民の生活を優先せざるを得ず橋を新たに架けるようなことは出来ず、勝鬨橋の完成から二四年後によくやく佃大橋が架かった。さらに四橋が加わり千住大橋から勝鬨橋までに一八橋がある。相生橋は隅田川本流には架かっていないが、一般に隅田川の橋として数えることも多いので加えることにした。

関東大震災は橋にも甚大な被害をもたらし、上記①から⑧までであった橋のうち、新大橋以外

は架け替えざるを得なかった。すなわち新大橋以外の①から⑫までの一一橋の現在の橋は関東大震災復興計画事業として架けたものである。関東大震災にも生き残り、多くの人命を救った新大橋も寄る年波には勝てず、その一部を明治村へ移設保管し、昭和五十一年に架け替えられた。相生橋も関東大震災復興計画事業として架けたなかでは唯一平成一二年に架け替えられた。新大橋と相生橋以外の一〇橋は完成してからすでに七〇年以上になるが、その美しい姿を今も私達に見せてくれている。

上記一八橋以外に千住大橋から勝鬨橋までの間に次のような目的の橋が八橋ある。

高速道路 首都高速9号線（隅田川大橋の二階部分）、首都高速6号線

鉄道 JR総武線、東武鉄道、地下鉄日比谷線、JR常磐線

電電 電蔵前専用橋

水道 千住水管橋

合計二六橋という多くの橋がある。これを一番下流に架かる勝鬨橋から上流に向かって順番に述べていくことにする。

また、隅田川には何本かの川や掘割が流れ込んでいる。それぞれ隅田川に一番近い河口に架かる橋を一般に第一橋梁といっているが、大きさは隅田川に架かる橋に比べて小さくても、それぞれ形が異なり見応えがある。これらについても簡単に述べることにする。

第一橋梁と川の名前を右岸、左岸それぞれ下流から記すと以下の通りである。右岸とは隅田

川の下流から上流に向かって左側、左岸は右側である。

右岸 海幸橋（川は埋め立てられている） 隅田川からは見えない

南高橋（亀島川） 亀島川水門のため隅田川からは見えない

豊海橋（日本橋川）

柳橋（神田川）

左岸 練兵衛橋（大横川） 大島川水門のため隅田川からは見えない

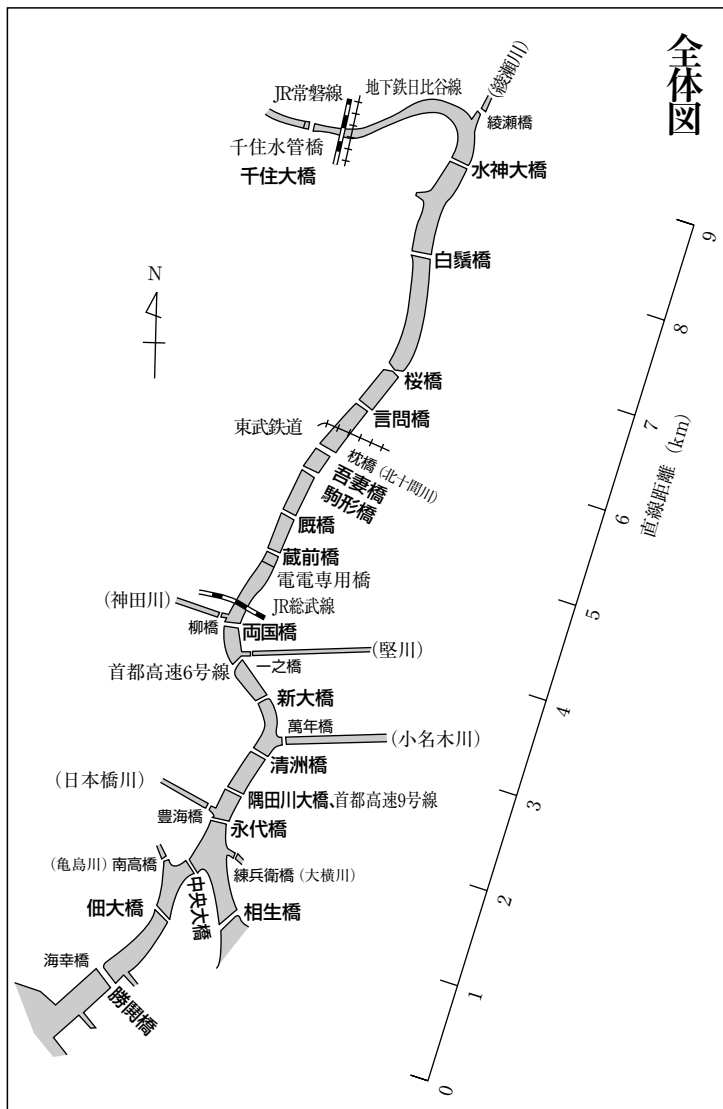
萬年橋（小名木川）

一之橋（豎川） 豎川水門のため隅田川からは見えない

枕橋（北十間川） 源森川水門のため隅田川からは見えない

綾瀬橋（綾瀬川）

他にも多くの橋があったが昭和四〇年頃から始まった防潮堤工事、掘割埋立工事によって廃橋になってしまった。





勝鬨橋

# 1 勝鬨橋

創架は昭和八年六月に着工し昭和一五年（一九四〇）六月一四日に開通式を行った現在の橋である。開通式は三代の御夫婦による渡り初めがあり、その後、中央部がハの字に開いて終了した。形式は中央が跳開型可動橋、両側が鋼ソリッドリブタイプアーチ、長さ二四六m（支間割八六・〇、四四・〇、八六・〇）、幅二二m（車道一六・六、歩道二×二・七）、鋼材重量は両側が三五五三t、中央が一四三三tであり、隅田川で一番下流に架かる橋である。架橋地点は隅田川でも一番地盤の良好な所で、地下四m以下は粘土まじりの堅い砂地盤である。可動部はシカゴ型の双葉跳開型、可動支間長は四四mあり、約七〇度まで開く。製作・施工担当は、跳開橋が川崎車両、築地側アーチ橋が横河橋梁製作所、月島側アーチ

千橋が石川島造船所、橋脚の鉄骨製作が宮地鉄工所、可動部の機械が渡辺製鋼所、電気が小穴製作所、橋脚の施工が銭高組、基礎工事と橋台は東京市が直営で施工するというように当時の大企業が手分けして施工した大プロジェクトであった。

明治三八年（一九〇五）一月一八日、日露戦争の旅順陥落祝勝記念として「勝鬨の渡し」が設置され、盛大な開通式と祝勝会が開催された。対岸の月島は明治二十七年頃までに埋立てが完了し、月島は石川島造船所の下請け・孫請け会社を擁する工業地として発展し勝鬨の渡しだけでは交通を捌くことが困難になってきた。明治四四年の東京市会において架橋建議が提出され、調査費も計上されたが諸般の事情から、遅々として計画は進まず、ようやく昭和四年の東京港修築計画、昭和五年一二月の東京市会で架橋が可決決定された。架橋地点から上流には、石川島造船所、三菱・住友などの大倉庫、東京湾汽船などがあり、大型船舶の航行のため跳開型可動橋を採用することになった。

皇紀二六〇〇年にあたる昭和一五年には月島で万国博覧会が計画されていた。この勝鬨橋が都心から万国博覧会会場への通路にあたるため、凱旋門の役目を持つような風格ある形式を選ぶ必要があった。この時、アメリカカンブリッジ会社から援助の手がさしのべられたが、それを断り、全て日本人の手で設計・施工することとし、当時の橋梁技術に、機械・電気技術の粋を結集した結果が今見られるような傑作となったのであり、完成したときは東洋一の可動橋とい

# 途中省略

本編はダウンロード時間短縮のため省略版でお届けしています。  
途中省略なしの完全版をご希望の方は製品版をご「購読」ください。

著者プロフィール

飯田 雅男 (いいだ まさお)

昭和13年 東京に生まれる  
早稲田大学第一理工学部卒業  
昭和36年 石川島播磨重工業(株)入社  
昭和62年 (株)イスマック入社

## 橋から見た隅田川の歴史

---

2002年 7月15日 電子出版発行

著者 飯田 雅男

発行者 瓜谷 網延

発行所 株式会社 文芸社

〒160-0022 東京都新宿区新宿1-10-1

電話 03-5369-3060 (編集)

03-5369-2299 (販売)

<http://www.boon-gate.com>

© Masao Iida 2002 Corded in Japan

ISBN4-8355-3894-3 C0095

(文芸社発行の通常書籍(紙の本)については、全国書店でお尋ねいただくか、「文芸社ON-LINE」  
サイト <http://www.bungeisha.co.jp> を御参照ください。)

新 02.07.04 Ladybird