

東京の橋

[最終回]

下町の誌上橋めぐり—日本橋(その3) 修復と整備の歴史

日本大学理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

最近、映像化された日本橋を目にすることが多い。すると、「日本橋がどのように映し出されているのか」、「日本橋のどこに着目しているのか」などと、映画のストーリーをぬきにして気にかかる。まずは昭和ブームを引き起こしたといわれる『ALWAYS 三丁目の夕日』。この続編に日本橋が登場している。どんなシチュエーションかは忘れたが、小雪ちゃんと彼氏(?)が橋の上でたたずんでいるシーン。欄干と上半身を映しているだけだったが、橋はセットだったので、がっかりした。本物があるのだから、背景をCG加工してでも本物の石の高欄を登場させてほしかった。(CGを使うと映画のイメージに合わないのかも知れないが。)ついでに、小雪ちゃんが新幹線の「こだま」に乗っているシーンがあったが、このときは車窓に流れる景色が気になった。「こだま」は前に進むことなく、何回か同じ景色が繰り返し登場していた。

次は東野圭吾の推理小説を映画化した『麒麟の翼』。小説は読んでいなかったのですが、麒麟が映画の中でどのように登場するのか、内容とどのような関係にあるのか、関心をもって見たが、象徴的な場として意味づけられていたように思う。

そして原稿を書く2週間ぐらい前は、橋詰広場がロケ現場だった。下流右岸側の橋詰広場で、日本橋川・神田川そして隅田川から日本橋川に戻っ

てくる橋めぐり・まちめぐりの発着場になっている橋詰広場である。若い男女がきつい調子で話し合っていた。事件モノだったのであろうか、詳しい内容まで確認しなかった。

「日本橋」が上の高速道路だと思ふ若者がいるという、土木関係者には笑えない話があるが、そのような誤解を解く上にも、いろいろな形で日本橋が紹介され、意識化されることは、よいことだと思う。ある意味、日本橋が、80周年、100周年を機に修復・整備され、映像に耐えられるくらいになったのかな、とも思う。エピソードを語り継ぐことも大切だが、日本橋にはあたらしいエピソードづくりもおこなわれているという意味でも、好ましい傾向である。

今回は、日本橋の整備について紹介する。日本橋は、いままで少なくとも5回の大規模修復ないしは整備がなされてきた。単純に計算すれば、20年に一度毎になる。

1 震災復興時の復旧

復興局がまとめた『大正一二年関東大地震震害調査報告』によれば、「日本橋には何等被害の跡を認めず」とある。「さすが、石造りの橋は丈夫だ」と思うのは、早計である。しかし同報告書には、



写真1 日本橋の震災時の傷跡（上流側）

壁石バットレスの基部やアーチ基拱部、およびリング石、橋裏などに傷跡が見られる。

高欄や隅石、アーチ起拱部などの火災による表面剥落状況の被害写真も掲載されている。これは、橋上や橋下に避難した人たちの荷物に火が燃え移り、石が焼けはねて引き起こされた橋の被害である。桁の落下や橋台の傾きなど、地震による直接的な被害と違い、火災による被害は二次被害だ。それゆえ報告書では、「何等被害の跡を認めず」と記述されている。

煉瓦とコンクリートと石の複合剛アーチ橋は、地震に強かったことがわかる。

現在の日本橋は、一見したところきれいに修復されたように見えるが、実は震災の傷跡を今も見ることができる。

上流側壁石バットレス（控え壁）の基部とアーチ起拱部、およびアーチ・リングも、石の表面の傷みがひどい。アーチの裏側部分は、煤の汚れな

のだろうか、黒く変色している（写真1）。構造部分と関係のない高欄などの傷みは修復できたが、アーチ部分の修復は簡単ではない。復元を前提とした解体作業になり、石を一つひとつ取り除いて積み直すので、橋を架け替える以上の作業になる。石の表面の剥落は、構造上問題なしと判定されて、今日に至っている。

修復した時の記録は、銘版として残されている。橋上を歩いている分には見えないが、手すりから身を乗り出せば、見ることができる。下流側の袖高欄の裏側にある。右岸側・左岸側にあるが、右岸側の銘版は竣工記念の銘版、左岸側が「日本橋復旧工事来歴」版である。曰く、

「本橋は大正一二年九月一日の大地震に因り、照明装置、高欄及敷石等の毀缺尠からざるに付、昭和三年（一九二八年）二月、之が復旧工事に

着手し、同年一二月其の工を竣る。此の工事総額金五萬余円を要せり、東京市」

工事費5万円を、現在の価格に換算するといくらぐらいになるだろうか。25年前に1億円と推測したことがあるが、現在だと3、4億円ぐらいになるのだろうか。同じことを今日しようとすれば、この価格では無理であろう。というよりできない。なぜか。まず材料となる石がない。石工職人もいない。石は、止むを得ず輸入石材を使うにしても、石工職人は無理である。ひょうたんを角張らせたような手摺子の加工は、残念ながら現代の石工職人では無理で、彫刻家に頼まないと無理ではなかろうか。JR四谷駅の上にかかる四谷見附橋の架け替えのとき、袖高欄と同じデザインで道路に沿って高欄を延長したが、花台の制作は彫刻家に依頼したからだ。

一番すごいと思うのは、工期である。わずか10カ月で終えている。被害の程度や何人の石工が関わったのかによって工期は左右されるが、報告書の写真箇所だけではないと思うのだ。石工は大阪から来ている。これは修復中の写真から判明したこと。いずれにしろ学術的には、資料をそろえて検討する必要がある。

2 戦災復興時の復元

戦時中は、金属供出で日本橋のブロンズのランプや装飾品が取りはずされた。戦後、資材置き場に放置されていたのが、たまたま見つけられて、元に収められた。戦争がもう少し長引いていれば、ブロンズの装飾品は溶かされて形を変えていたのかも知れない。

戦争で日本橋は爆撃されなかったのか。橋が現存するので、爆撃はされなかったし、アメリカ軍は東京の占領地図を描いていたので、自分たちが使うことになる橋を爆撃することはなかった。それでも日本橋には焼夷弾の跡がある。いまでも傷跡を確認できる（写真2）。

それでは日本橋は爆撃されたのではないか。焼

夷弾は、爆薬を爆発させて対象物を破壊する爆弾と違い、対象物を焼き払うことを目的とした爆弾である。前者を爆裂弾、後者を焼夷弾として区別する方がわかりやすい。焼夷弾には、対象物を焼尽する薬剤（原油・重油・揮発油・テルミットなど）と少量の炸薬が入っている。

第二次世界大戦のとき、木造の日本家屋を効率よく焼き払うために米軍が開発した焼夷弾は、M69といわれ、ひとつの大きさは直径8cm・全長50cmの6角柱で、重量6ポンド（約2.7kg）であった。これをいくつかまとめてクラスター爆弾（たとえばE46クラスター焼夷弾は、M69を38発をまとめたもの）として使用した。投下された爆弾は、上空700mぐらいで分離し、一斉に地上に降り注いだ。これらのうちの何個かが日本橋に落下したのである（ベトナム戦争で使用されたナパーム弾も、焼夷弾の一種）。

3 高潮対策と橋を覆う高架道路

紀伊半島・東海地方を中心に全国に被害を及ぼした伊勢湾台風（昭和34年）は、下町の水辺環境を激変させた。下町の河川沿岸に防潮堤護岸を築き、伊勢湾台風並みの台風がきても安全・安心な水害対策がなされた。舟運時代に使用されていた低い護岸の前面に、あたらしく高いコンクリート護岸がつくられた。日本橋川の護岸も高くなり、橋詰広場は盛り土され、グラウンド・レベルと同じ高さになった。美濃部都政のころで、当時学生だったわたしも、都民の安全対策を考えた都政を支持していたが、これによって都民から水辺への視線が奪われ、水辺から遠ざかる結果になることなど思いもよらなかった。機能的な対応しか考えず、環境としてのインフラづくりには思いが及ばなかった時代といえる。

日本橋の構造物自体には手を加えず、周辺環境を一変させたのが、高架道路である。

この時代には、都市計画や都市政策が、またインフラ対策が、まだ未熟な時期であった。



写真2 焼夷弾の傷跡

高欄束柱に残る焼け焦げ。路面にも焼け焦げがあり、さらに敷石も欠けている。これらの傷跡は、日本橋洗浄の際にあえて残した。賢明な計らい。

4 80周年と100周年の記念整備

近代の復旧と戦後すぐの復元が、橋そのものの修復であったのに対し、高潮対策や高架道路の建設は、都市の安全・安心を高め、都市の効率性を高めるインフラ整備であった。しかしそれは、日本橋の周辺環境を悪化させるものであった。

日本橋の80周年を期してなされた橋詰広場の整備計画は、1970年代以降の環境問題や景観問題への高まりの中から生まれた整備計画であり、100周年へとつづく、日本橋と周辺環境の再生計画の出発点であったといえる。経済的には、バブルのはじける直前であった。

環境問題では環境庁が先頭をきり、公害対策後の環境施策はアメニティ（快適環境）行政であっ

た。環境づくりの考え方では環境庁が一步先んじていた。

環境・景観づくりや歴史遺産の保全問題に建設行政が、大きな舵切りをしたのは、東京でいえば四谷見附橋のイメージ保存と多摩ニュータウンへの移築復元であり、日本橋の橋詰広場整備が代表格である。橋詰広場は、川沿いにあった護岸を撤去し、日本橋のアーチを低い視線で眺められるように構造的に大改変した。大水の時、橋詰広場内に水がかぶってもよしとした。しかしグランド・レベルにはあふれ出ないように、護岸高さは橋詰広場の奥で確保するようにした。橋詰広場のレベルを下げたことが、100周年記念の日本橋の船着場計画につながる（写真3）。それは橋詰広場整備の基本計画で、将来構想としてうたっていたも



写真3 新設された船着場

橋詰広場は80周年記念で建設省（現・国土交通省）が整備し、船着場は100周年記念で中央区が建設した。

のだ。

100周年の復元整備計画については、装飾や電飾灯の大修繕、橋の水漏れ対策、船着場の建設、そして日本橋の洗浄がおこなわれた。まだ2年前のことなので、ご記憶の方も多いと思う。

日本橋の再生計画は、まだ終えていない。最終目標は、高架道路を撤去し、日本橋川を再生し、川沿いの環境整備をすることだ。日本橋川の環境整備が、内外からの観光客を呼び込むことを考えると、経済が低成長になったからといってあきらめることではない。むしろ低成長ゆえに、じっくりプランを練り、着実に整備していくチャンスといえる。

* * *

今回をもって「下町の誌上橋めぐり」を、ひとまず終えます。浜松町の舟宿「縄定」さんの船着場から出発して、日本橋の船着場で下船となりました。いずれ機会があれば、今度は日本橋から船に乗って日本橋川をさかのぼりたいと思います。連載にお付き合いいただいたみなさまに感謝いたします。

最後に、連載の写真を撮っていただいていた加藤豊さんが、1月に逝去されました。今回の写真が、加藤さんの最後の写真にもなりました。合掌。

（写真撮影 加藤 豊）

〈参考文献〉

・伊東孝 著『東京の橋—水辺の都市景観』鹿島出版会、1986年