



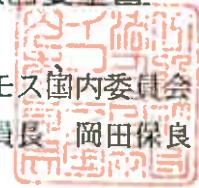
令和元年 9 月 19 日

首都高速道路株式会社

日本橋区間更新事業推進室長 諸橋 雅之 様

首都高日本橋地下化工事に伴う常盤橋「架替」内容再検討要望書

(一社) 日本イコモス国内委員会
委員長 岡田保良



日本イコモス国内委員会では、イコモス本部の 20 世紀国際学術委員会の求めに応じ、2017 年 12 月に「日本の 20 世紀遺産」を発表しました。その中には、東京都内の「隅田川橋梁群と築地市場他を含む復興関連施設群－関東大震災からの復興施設と近代橋梁群による隅田川の景観」もふくまれています。

マスコミ報道によると、日本橋の首都高地下化工事が、20 年の東京五輪・パラリンピック後に開始されるといわれています。日本橋の上空を覆っていた高架道路が撤去されて青空が広がり、川面の眺めを阻害していた橋脚がなくなること、そして川沿いの街並みや河川景観を眺望できるようになることは、ひじょうに楽しみです。

しかし、その貴重な景観を構成する歴史的遺産の一つである、関東大震災の復興橋梁「常盤橋」が、上記の事業により取り壊されようとしております。国土交通省のホームページにて公にされた検討会議の資料によれば、江戸橋から地下化されたトンネルは、日銀前の常盤橋公園付近において現首都高八重洲線との合流が予定されており、その施工において支障となる一石橋と震災復興橋梁の常盤橋は「架替」、すなわち一旦壊されることが計画されております。

日本イコモス国内委員会は、常盤橋の震災復興橋梁としての高い歴史的価値に鑑み、「架替」ではなく、常盤橋の現状を最大限保存しながら、地下化工事を遂行できる方法へ、施工計画の見直しが行われることをここに要望いたします。

(1) 文化遺産としての常盤橋の価値

帝都復興を象徴する震災復興橋梁の常盤橋は、日本の近代橋梁史、東京の橋梁デザイン思想を知る上で大変貴重な橋です。

既にその歴史的価値が広く知られている永代橋や清洲橋（ともに国の重要文化財）を代表とする隅田川の震災復興橋梁群は、全て鋼製の橋として架設され、軽快に川を跨ぐその姿が特徴的であります。それに対し、中小河川の復興橋梁の中には、あえて重厚な構造形式や素材を採用し、周囲の景観との調和を積極的に図ろうとした橋梁があります。



ICOMOS Japan
c/o Japan Cultural Heritage Consultancy
2-5-5-13F Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo, 101-0003, Japan.
Tel&Fax: +81-3-3261-5303
E-mail: jpicomos@japan-icomos.org

常盤橋はその代表格であり、他の橋梁が戦後の交通需要の変化や老朽化に伴い次第に姿を消していった中であって、今なお現役のインフラとして供用されている貴重な事例になっています。

常盤橋はコンクリート構造による二連アーチ橋ですが、外観は、重厚な石積みで覆われ、高欄の周りを中心に、シンプルななかに繊細な意匠を取り入れた密度の高いデザインが特徴とされます。これは旧外堀（現日本橋川）という場所性に配慮し、江戸城外堀の石垣・大正時代の石積み護岸や、既存の石橋と調和を図るべく慎重にデザインされた結果によるものです。

また、二連アーチという形式は、隣接する明治10年架設の常盤橋（国指定史跡）、同44年に築造された日本橋（重要文化財）をはじめとする関東大震災以前に架設された日本橋川の橋梁の多くが二連アーチの形式をとっていたことへの敬意の表れでもあります。

日本橋川に現存するアーチ橋は大きく、Ⅰ.文明開化期のアーチ橋（常盤橋）、Ⅱ.東京市区改正期のアーチ橋（日本橋）、Ⅲ.帝都復興期アーチ橋（常盤橋）の3つに区分することができます。この3時代を通じ、連綿と受け継がれてきたアーチ橋架設の伝統が日本橋川にはあります。その背景には、江戸時代以来の地歴と場所性に配慮しながら、既存の橋梁・周囲の景観との調和の中で群として橋梁をデザインしようとした独自の設計思想が生きており、常盤橋はまさにそのことを体現する貴重な事例となっています。

常盤橋をはじめとする中小河川にかかる橋の存在があつてこそ、隅田川に架かる震災復興橋梁群の価値や存在意義も際立ちます。（*常盤橋の土木史的意義や価値の詳細については、別紙および表、参考資料を参照されたい。）

（2）都市景観・水辺景観にとっての常盤橋の価値

また、常盤橋は、都市景観および水辺景観の観点からみても重要な橋であることが指摘できます。

常盤橋の下流には、同じく震災復興橋梁である西河岸橋や江戸橋がかかり、上流には先駆的なコンクリート・アーチ橋として有名な旧国鉄の鉄道橋外堀橋が残っており、この界限は、日本の近代橋梁を代表する名アーチ橋を相互比較しながら見ることのできる、貴重な場となっています。

優美な曲線を描くアーチ橋は、水平線と垂直線が強調される都市景観の中ではとりわけ強いランドマーク性を有し、アーチのシルエットは、水面からの眺めにおいて特にその効果を発揮します。船に乗り、連続するアーチ橋の下をくぐり抜ける空間体験は、観る者に奥行きを感じさせ、船が行く先の期待感を高めてくれる演出装置として、水辺の観光を豊かにしてくれます。これは直線的な桁橋にはないアーチ橋ならではの魅力であります。

また、日本橋川沿いには、橋だけでなく、野村ビルや日証館、三菱倉庫など昭和戦前期の近代建築が残り、それらがあいまって、江戸・東京の発展史を伝える都内において他に類をみない河川景観を構成しています。その魅力は近年、特に認知されるようになり、民間のク



ICOMOS Japan
c/o Japan Cultural Heritage Consultancy
2-5-5-13F Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo, 101-0003, Japan.
Tel&Fax: +81-3-3261-5303
E-mail: jpicomos@japan-icomos.org

ルーズ船が頻繁に往来するようになりました。今後の水辺空間の利活用において極めて高いポテンシャルを有する地域であると言えます。歴史的な橋梁や護岸、建築物を保全した河川空間の整備・景観保全が、日本橋・常盤橋界隈の価値や魅力向上につながることに疑いの余地はありません。

(3) 地下化工事の内容と問題点

上記のように、常盤橋は、中小河川における震災復興橋梁を代表する歴史的価値の高い橋梁であるとともに、水辺空間を豊かにする資源として大きな潜在的価値を有することが指摘できます。しかしながら、現在計画されている首都高速道路の地下化工事においては、その躯体の構築に際し、支障するとして撤去されることが計画されております。「日本橋に青空をとり戻す」ことの裏側で、日本橋と同様に地域にとっての歴史的遺産である常盤橋が犠牲になろうとしています。そして、最も大きな問題は、その撤去・保存の是非について公の場において十分な議論がなされることなく都市計画決定に向けた手続きが進み、「架替」という名目のもとに、知らず知らずのうちにかけがえのない橋梁が撤去されていたという状況に陥りかねない点にあります。より具体的には、以下の諸点を議論するべきではないでしょうか。

1) 当該区間における地下化工事の詳細については、現段階では明らかにされていないものの、「撤去」という判断に至った背景として、

- ① 地下トンネル開削施工のための土留壁の構築において、常盤橋を保存することが、工事の難易度を上げることとなり、工期・工費の点で不都合である。
- ② 工事期間中の治水安全性の担保のため、通水断面を確保するうえで、常盤橋を撤去することが有利に働く。

という2つの理由が想定されます。ところが、常盤橋の保存と地下躯体の構築を両立しうる施工手段やフィージビリティについての検討が行われた形跡がありません。これがまず1点目の問題として挙げられます。

2) 2点目として、常盤橋がいったん撤去された場合、その後の復旧において元のアーチ形式の橋として戻すという選択肢が排除される可能性がきわめて大きいと懸念されることです。

というのも日本橋川において近年、新架・改架された橋梁のすべてが桁橋であることから、川の流れの阻害になる要素やアーチ形式の橋梁は極力排除し、桁橋形式への架け替えが推奨されている状況があります。一旦撤去されれば、元のアーチ形式の橋として復旧される保証はどこにもなく、むしろ一般論としては川に橋脚を落とさない桁橋形式が採用される可能性が高いと予測されます。

常盤橋が一度解体され、仮に同じ形に戻せるよう部材を取り置いていたとしても、「架替」の扱いのもと、一旦撤去が行われてしまえば二連アーチの優美な姿として再



ICOMOS Japan
c/o Japan Cultural Heritage Consultancy
2-5-5-13F Hitotsubashi, Chiyoda-ku, Tokyo, 101-0003, Japan.
Tel&Fax: +81-3-3261-5303
E-mail: jpicomos@japan-icomos.org

び復旧される可能性は極めて低くなると考えざるをえません。「架替」という位置づけが、撤去を後押しする理由の一つにならないことを願います。

(4) 施工方法再検討の要望

高度成長期以来、我々の暮らしを支え続けてきた首都高速道路の更新が、次代の都市再編にとって重要な課題であることは理解できます。しかしながら目先の交通需要に応えるだけを考え、歴史的名橋を安易に破壊するという判断は、東京の魅力喪失につながるだけでなく、地域の将来にとって大きな禍根を残すこととなるでしょう。一度破壊された遺産は二度と取り戻すことはできません。

地下躯体の構築と常盤橋の保存、そして治水安全性の担保は、必ずしも対立するわけではありません。現代の土木技術者の叡智を結集すれば、相互の要求を両立しうる、技術的解決策は見出せると考えます。常盤橋を残したまま開削工事を行うことも技術的に不可能ではありません。通水断面の確保だけが、治水安全性を担保する唯一の方法でもありません。これまでも総合治水の考え方から歴史的名橋を保存しながら河川整備が行われてきました。

日本イコモス国内委員会は、首都高速道路地下化工事に伴う常盤橋の「架替（撤去）」計画に対し、常盤橋の価値を十分に尊重し、かつ現状を最大限保存することのできる施工方法への見直しを強く要望いたします。

加えて、この事業が、「日本橋の上空に空を取り戻す」という単目的なものではなく、日本橋・常盤橋界隈に重層する歴史的遺産を核とした、成熟都市東京にふさわしい水辺空間の再生、歴史的景観の顕在化につながる機会となるよう、地下化事業の意義を拡張・再定義いただくことを期待いたします。

<お問い合わせ先>

(一社) 日本イコモス国内委員会 事務局

〒101-0003 東京都千代田区一ツ橋 2-5-5 岩波書店一ツ橋ビル 13F

文化財保存計画協会気付 (担当: 伊東孝)

Fax. 03-3261-5303

E-mail. ponte3890@gmail.com

震災復興橋梁：常盤橋の土木史的意義と価値

1. 震災復興橋梁のアーバン・デザイン—風致や景観を重視したアーチ橋

関東大震災後の復興事業では、隅田川橋梁や下町の堀割や中小河川に 425 の橋が架設された。

これらの橋は、地域や場所の重要性や特徴によって、橋のタイプやデザインが決められた。たとえば、隅田川橋梁は一つひとつデザインのちがう橋を架けるとともに、とくに重要な帝都の入口である永代橋には男性的な下路式のアーチ橋を、第二橋梁の清州橋には優美な下垂曲線を描く女性的な吊橋をかけて、帝都の入口を演出した。

風致や景観を重視する堀割や中小河川には、アーチ橋が架設された。(コンクリート・アーチ橋 28、スチール・アーチ橋 27。)

2. コンクリート・アーチ橋の現存状況

—日本橋川唯一の震災復興当時の姿と空間を残す常盤橋

表は、コンクリート・アーチ橋 28 の現存状況を調べたものである。

常盤橋のようにアーチ側面が積石仕上げのものは 19 橋つくられたが、現存するのは 7 橋で、よい状態で現存するのは 4 橋(南門橋、常盤橋、枕橋、萬世橋)のみである。

*「よい状態」とは、橋本体だけでなく、震災復興橋梁の大きな特徴であった橋詰広場のこっていることを意味する。

積石コンクリート・アーチ橋は、外濠の石積みとの調和とバランスを考えてデザインされた橋である。

常盤橋は、日本橋川に残された唯一の震災復興当時の橋空間(橋+橋詰広場)を保持していることがわかる。

3. “アーチ橋の思想”で橋が架けられた日本橋川

日本橋川についてさらに言及すれば、次のようにいえる。

文明開化期から大正の震災前まで、日本橋川は鉄道橋をふくめ“アーチ橋の思想”で橋が架設されている。震災復興事業でもこの思想が継承された。日本橋のすぐ上流にあるトラスの桁橋である西河岸橋でも側面形状はアーチ状にした。(橋本体はトラス橋だが曲弦とし、側面主桁はアーチ状の桁。)唯一の例外は、石造の常磐橋の上流に、電話管橋が細い桁橋として架けられていたことである。(現在はない。)

常盤橋の限界は、文明開化期の常磐橋、明治末期の日本橋、震災復興期の常盤橋というように、時期のちがう近代の 3 つのアーチ橋を比較して見られるひじょうに貴重な場所である。もし常盤橋がなくなると、大事なひとつが欠けるとともに、都の建設局河川部が狙っている「日本橋川・神田川のアーチ橋を桁橋に」の施策の突破口にもなりかねない。

4. まとめ

常盤橋は、日本橋川では、震災復興橋梁の特徴である橋詰広場を有する唯一の積石コンクリート・アーチ橋である。

常盤橋限界は、「近代の 3 つのアーチ橋」(文明開化期の石造常磐橋、明治末期の日本橋、震災復興期の常盤橋)の相違が目に見える形で残る、都内でもひじょうに貴重な河川空間でもある。

また常盤橋を失うことは、明治期以来の日本橋川の“アーチ橋の思想”をよりいっそう損ねることもある。

表 震災復興橋梁コンクリート・アーチ橋の側面仕上げと有無の状況

	アーチ側面仕上げ					
	積石			コンクリート面		
	現存	修復	無	現存	修復	無
新橋			×			
船河原橋						×
南門橋	○					
竹橋		○				
常盤橋	○					
錦橋				○		
尾張橋			×			
湊橋					○	
堀留橋	○					
東新川橋						*
聖橋	○				○	
枕橋	○					
鎌倉橋				○		
数寄屋橋			×			
蓬萊橋			×			
八重洲橋			×			
俎橋			×			
小田原橋						×
新常盤橋			×			
久安橋	△					
高橋			×			
新京橋						*
城辺橋			×			
昌平橋		○				
土橋			×			
采女橋	△					
八通八橋						*
萬世橋	○					
	○5、△2	2	10	2	2	5

注1. 積石「現存」欄中の△は、高速道路下に位置する。

注2. コンクリート面「無」欄中の「*」は、コンクリート面と判断

震災復興橋梁のコンクリート・アーチ橋一覧

コンクリートアーチ橋 (Ca)

名称	型式	No.	区名	河川名	橋長 (1)	竣工年月日
新橋	1-Ca	130	芝区	汐留川	25.0	T14.7.28
船河原橋	1-Ca	133	牛込区	江戸川	21.0	T14.10.30
南門橋	3-Ca	4	京橋区	築地川	45.2	T15.1.1
竹橋	3-Ca	115	麹町区	内濠	50.0	T15.9.23
常盤橋	2-Ca	51	麹町区	外濠	39.0	T15.11.1
錦橋	3-Ca	262	麹町区	外濠	33.0	S2.5.14
尾張橋	3-Ca	5	京橋区	築地川	30.0	S3.1.1
湊橋	3-Ca	269	京橋区	日本橋川	49.0	S3.6.23
堀留橋	1-Ca	58	麹町区	外濠	25.6	S3.8.1
東新川橋	1-Ca	45	京橋区	新川	18.5	S3.8.1
聖橋	1-Ca /2-Sg/3-Cr	30	神田区	神田川	92.5	S3.11.1
枕橋	1-Ca	142	本所区	源森川	25.4	S3.11.27
鎌倉橋	3-Ca	53	麹町区	外濠	30.2	S4.4.1
数寄屋橋	2-Ca	49	麹町区	外濠	39.5	S4.5.1
蓬萊橋	2-Ca	46	京橋区	汐留川	32.0	S4.5.1
八重洲橋	2-Ca	50	麹町区	外濠	38.0	S4.6.1
俎橋	1-Ca	57	麹町区	外濠	24.5	S4.6.1
小田原橋	1-Ca	166	京橋区	築地川	24.5	S4.10.16
新常盤橋	3-Ca	52	麹町区	外濠	30.8	S4.12.1
久安橋	1-Ca	62	日本橋区	楓川	33.0	S5.1.1
高橋	3-Ca	41	京橋区	亀島川	32.7	S5.1.1
新京橋	1-Ca	39	京橋区	京橋川	31.4	S5.1.1
城辺橋	1-Ca	40	京橋区	京橋川	31.7	S5.2.1
昌平橋	1-Ca	29	神田区	神田川	23.8	S5.2.1
土橋	1-Ca	47	京橋区	汐留川	28.0	S5.3.1
采女橋	2-Ca	384	京橋区	築地川	42.0	S5.8.31
八通八橋	1-Ca	257	京橋区	三十間堀川	40.0	S5.9.30
萬世橋	1-Ca	170	神田区	神田川	26.0	S5.9.30

『中央区文化財調査報告書 第5集

中央区の橋・橋詰広場—中央区近代橋梁調査—』1998年より