



勝鬨橋の計画経緯と重文指定への歩み

「勝鬨橋をあげる会」代表
伊 東 孝

昨年6月、隅田川橋梁の永代・清洲・勝鬨の3橋が国の重要文化財に指定された。勝鬨橋を再び動かしてみたいと運動しているわたしども「勝鬨橋をあげる会」にとって、これはたいへんうれしい知らせであった。本稿では、20年前の会の立ち上げ事情とともに、①近代可動橋の状況と文化財、②勝鬨橋の計画経緯と実利的な架橋理由、最後に③勝鬨橋のかつての取壊し計画や重文指定理由への疑問などについて叙述する。あわせて勝鬨橋をあげることへの、みなさまのご協力をお願いしたい。

キーワード：勝鬨橋、あげる会、東京の橋研究会、東京オリンピック、可動橋、重要文化財、選奨土木遺産

1. はじめに

昨年6月周知のように、隅田川にかかる震災復興橋梁（関東大震災後の復興事業でつくられた橋）の永代橋・清洲橋とともに、勝鬨橋が国の重要文化財（以下、重文）に指定された（写真—1）。25年前（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」）をつくり、代表をしているわたしとしては、今回の勝鬨橋の重文指定はたいへんありがたい知らせであった。

1999年に日本橋が国の重要文化財に指定されたとき、次は隅田川にかかる震災復興橋梁だと思った。なぜかといえば、日本橋は石造りの橋で、明治44年の竣工、近代的な橋梁理論に基づいて設計されたとはいえ、一世代前の橋である。現代の明石海峡大橋につながる近代橋梁の技術的原点といえば、日本では大正

12年から昭和5年にかけてつくられた震災復興橋梁なのである。そして永代橋と清洲橋は、それを象徴的に示す橋である。

2000年に土木学会で、選奨土木遺産制度がはじまったとき、関東支部では迷うことなく永代橋と清洲橋をあげた。原則は1件だったので、「帝都を飾るツイン・ゲイト」としてワンセットで1件とした。ふたをあけてみると、各支部もそれぞれ苦心したと見え、東北支部では「野蒜築港関連事業」として野蒜築港跡地や閘門・運河を入れ、中部支部では「木曾川ケレップ水制群」、関西支部では「大川・中之島の橋梁群」として5橋を選定した。これなら、「隅田川の震災復興橋梁群」も可能だったと思ったが、横浜のドックヤード・ガーデンと帆船日本丸が係留されている第1号ドックとが別々に重文指定されたように、別々に選定して社会へ何度もPRできると考え直した。

以上のように考えていたので、今回勝鬨橋が、永代橋と清洲橋とともに重文指定されたことに、多少の驚きがあった。実は一昨年、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。2、3日経ってからの回答は、「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・保全に熱心ではないと判断した。たとえば都には、近代土木遺産は全国の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、「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



写真—1 橋詰からみる勝鬨橋（下流側）。橋を渡ると、月島・晴海へと続く。*掲載写真は、加藤豊『閉じられたままの勝鬨橋』より。

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。

勝鬨橋が重文指定されたので、有り難いことにいろいろなメディアから「あげる会」に原稿や講演などを依頼されている。少しずつネタを変えているのだが、メインの内容は余り変えられない。本稿では、まず①近代可動橋の状況と文化財について概観し、次に、②今まで勝鬨橋については昭和15年の幻の東京オリンピックと万国博覧会の関係について主に紹介してきたのだが、今回は勝鬨橋の計画経緯と架橋の実利的理由を叙述し、最後に③勝鬨橋の取壊し計画や重文指定理由への疑問などにふれてみたい。

2. 近代可動橋の状況と文化財

可動橋は、舟運が栄えていた頃の産物で、ある意味では水上輸送と陸上輸送とが棲み分けしていた時代の象徴である。わが国の近代可動橋は、大阪市の本津川に架設された千代崎橋が最初である（明治5年）。わたしども「あげる会」が調べた「可動橋一覧」によると、近代には46の可動橋が架設された。明治・大正期の可動橋は、基本的に“道路”可動橋が多く、“鉄道”可動橋は神戸市の兵庫運河にかかる和田旋回橋（明治33年頃）が唯一である。しかもこの橋は現在、動かないけれども現存する。土木文化財としては、ひじょうに貴重な橋だが、神戸市や兵庫県の文化財にはなぜか指定されていない。近代昭和期は、鉄道可動橋が増えたときで、橋種が判明しているうち11橋が鉄道橋、12橋が道路橋と折半している。戦後は道路可動橋が圧倒的で、鉄道橋はわずかに2橋である。近代昭和期は鉄道可動橋の全盛期であった。

近代可動橋のうち、現存するのは勝鬨橋をふくめ7橋のみである。参考までに6橋を年代順にリストアップすると、以下のようなになる。和田旋回橋（鉄道橋、M33、兵庫県）、名古屋港跳上橋（鉄道橋、S2、愛知県、登録文化財）、末広橋梁（鉄道橋、S6、三重県、重文）、的場橋（道路橋、S6、香川県）、長浜大橋（道路橋、S10、愛媛県、登録文化財）、旧筑後川橋梁（鉄道橋、S10、福岡・佐賀県、重文）。このほか、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（鉄道橋だが、現在道路橋？、S8）が現存しているという。勝鬨橋をふくめ重文が3橋、登録文化財が2橋であり、今や文化財の可動橋が多くなっていることがわかる。

勝鬨橋もそうだが、わが国の可動橋は河口部にポツ

ンと一つ架けられていることが多い。可動橋の数としてはおそらく世界一だと思えるオランダの可動橋は、都市ごとに集中している。たとえばアムステルダムやハーグなどには、至る所で可動橋がみられる。勝鬨橋のモデル橋をもつシカゴのダウタウンには、二十余りの橋があるが、いずれも可動橋である。ニューヨークでマンハタン島を一回りするクルーズラインに乗った人なら気づいたと思うが、ハーレム川のダウタウン部にかかる橋もまた基本的には可動橋である。もうおわかりと思うが、可動橋は、船が通る河川に架かるので、低地部なら基本的に橋はすべて可動橋でないといけない。ひとつだけ可動橋であっても河川舟運には役立たない。

では勝鬨橋や日本の多くの可動橋は、なぜポツンと一つだけが多いのか。基本的には、可動橋をくぐった後、さらに奥まで大きな船が進めなかったからである。急流河川が多く、水深を深くとれない日本の河川では、内陸舟運は発達せず、川港はほとんどない。勝鬨橋は、かつてはすぐ上流の右岸側に船着場があり、船を奥に進める必要がなかった。日本でも、前述した兵庫運河のように埋立地に5つも可動橋がかかっていた場所があるが、わが国ではめずらしい事例であった。「あった」と書いたように、今では道路橋はいずれも固定橋に架け替えられている。2、3橋の可動橋が架設された事例としては、大阪とか三重県の四日市港があげられるが、現存しているのは、四日市港の埋立地の運河に架設された鉄道橋と道路橋のみである。鉄道橋の末広橋梁は、今でも現役で可動しており、国の重要文化財に指定されている（前述）。道路橋の可動橋：臨港橋は、戦後の昭和38年に二代目が、そして平成3年には三代目が架け替えられたが、戦後可動橋が次々に固定橋に架け替えられる中ではめずらしい事例である。

3. 勝鬨橋の計画経緯と架橋の実利的判断

(1) 四度目の正直

勝鬨橋の完成は、当初4年半の予定が、延期、延期で3年も延び、結局7年半かかった。だが延び延びになったのは橋の完成だけではなく、さかのぼれば橋の計画も四度目の正直で架設されたものなのだ。築地と月島をむすぶ架橋計画は古く、しかも当初から計画は可動橋であった。

まずは、明治44年である。架橋の建議が東京市議会で提出され、調査費3,000円がついた。測量・地質調査がおこなわれ、橋のタイプが決定されたのは、大

正4年8月。しかしこの計画は、第一次世界大戦の影響で、鉄価格が急騰したことや、市の財政問題で実現しなかった。

二回目は、大正8年。橋のタイプは、開くのではなく、橋桁が上下に移動する昇降式だった。この時もいろいろの事情から実現しなかった。

第三回目は、関東大震災後の復興計画。この時は、当初計画が縮小されたため橋の建設は見送られ、道路だけは隅田川をはさんで、築地側、月島側、それぞれつくられた。今の晴海通りである。

第四回目。昭和5年12月の市会で可決、やっと事業の実施をみる事ができた。最初の建議から実に20年も経っていた。さらに橋の完成まで10年もあるわけだ。

計画がようやく実現するのだから、昭和5年12月の市会決議は、勝鬨橋にとって大変記念すべき決議である。だが調べてみると、可決されたのは「東京港修築工事」であって、「勝鬨橋架橋工事」ではない。それなのになぜ勝鬨橋が、建設されることになったのであろうか。

東京港はもともと、永代橋の下流部までが内湾と位置づけられていた（現在は、勝鬨橋の下流部まで）。しかも明治のはじめごろ、隅田川の下流には石川島と佃島の二つの小島しかなく、下流側に隣接する月島は、明治18年からはじめた隅田川や東京湾浦筋の浚渫工事の土砂で築かれた島である。ちなみに「月島」は、「築きたる島」に通じ、また当地が観月にも格好の地であったので、「月島」とよばれるようになったといわれる（『月島発展史』）。

(2) 港湾事業としての架橋計画

昭和5年の市会決議は、本来、勝鬨橋よりも東京港の歴史にとって大変記念すべき決議であった。近代になってはじめて“築港”計画として議決されたからだ。港をつくることは、東京市にとって明治以来の長年の夢であった。しかし築港計画を提案するたびに横浜市の反対にあい、なかなか着工できなかった。

しかしとにもかくにも着工できたのは、工事内容が隅田川口改良工事だったからである。工事名称からわかるように、河口部の浚渫工事が主であり、築港工事とはほど遠いものであったが、築港工事のきっかけをつくったものとして位置づけられている。

こうして明治39年12月に隅田川口改良工事の第一期工事が開始され、昭和10年に第三期工事が終了している。

東京港修築工事の突破口は、思ってもいない災害が

きっかけになって開かれた。関東大震災の発生である。修築計画説明書は、次のように語る。

「大正12年9月震災時に、船舶の冒険的入津と犠牲的荷役の敢行せられて、茲に東京港修築は、実際問題として緊急措く能はざるもの」となったのである。

そこですでに決まっていた工事内容を変更、予算規模も680万円から1,900万円に増額した。さらに緊急施設として、工事費180万円をかけて、芝浦・日之出棧橋に臨港鉄道を敷設し、水陸の連係と後方地域への連絡を円滑にした。この路線は鉄道省のはじめての臨港線である。だがこの施設でも、増大する貨物に対応することはむずかしかった。さらに帝都復興をすみやかにおこない、その後の経済的活力を維持するためにも港湾整備は必要であった。

計画説明書は、さらに続ける。

「加ふるに復興事業の完成せる帝都に於て、経済的活躍を期せんには、東京港の修築は、最も緊要なる事業と称すべく、是れ本計画を樹立せし所以なり」と。

計画では、港内の荷役能力を年間360万トンから倍の750万トンに増加、2,000～6,000トン級の船舶18隻の同時接岸を可能にするものであった。現潮見・豊洲・有明の各地区に物揚場を計画、停泊地の面積を増やし、水深を深くした。有明地区に筏溜りの設置、各係船岸壁には上屋や倉庫が計画され、道路・橋梁・鉄道もワンセットに計画された本格的なものである。

可動橋の勝鬨橋も、この港湾計画に位置づけられ、「隅田川可動橋」として一項もうけられていた。

「隅田川を横断して月島及築地を連絡する可動橋を架設し、以て月島埠頭と市の中心地区とを連絡する交通路たらしむものにして、其の橋長135間（筆者注、約245m）・幅員12間（筆者注、約22m）を3径間に分ち、中央径間を可動式とし、船舶の航行を自由ならしむ」

以上が、市会の議決を得た「東京港修築工事」である。しかし政府はこれを、そのまますんなりとは認めなかった。

工事内容は、昭和8年1月、内務省港湾調査会で審議されたが、翌年1月、「係船岸壁の築造については、決定を保留する」との条件付きで可決された。つまり航路・停泊地の浚渫や外郭施設・埋立地の造成工事はおこなってもよいが、船の接岸する肝心の係船岸壁はダメだというのである。

港湾調査会の議決は、昭和9年の1月である。これと勝鬨橋との着工年月が合わない。文献により勝鬨橋の着工は、7年11月説と8年説とがあるが、9年説はいずれにしても存在しない。勝鬨橋の着工については、

事前にOKが出ていたのであろうか。この辺の事情は、資料をあたってみたが、不明である。

東京都が昭和37年に発行した『東京港史』によれば、「昭和5年12月に議決を得ると、ただちに着工」とあり、また次に述べるように、議決後、事務手続きや設計作業も進めていたから、橋の架設や一部の港湾施設の建設は、港湾調査会の審議とは別におこなわれていたようだ。たとえば、審議内容と抵触しない範囲で、建設を進めていたことも考えられる。

(3) 埋立地の売却不振を一掃する勝鬨橋

勝鬨橋は、幻のオリンピックといわれた昭和15年の東京オリンピックと万国博覧会にあわせて架設されたものだが、ここでは、東京市の実利的な理由があったことを紹介しておきたい。それは月島や晴海は東京市の埋立て事業であったのだが、交通が不便なため、計画したようには埋立地は売れず、埋立地でのオリンピックと万国博覧会の関係は、埋立地の開発をにらんでのことでもあった。

勝鬨橋の計画は、昭和6年、起債や施工認可などの事務手続きを開始する一方、基本設計案などの作業も進めていた。

橋の架設は、いうまでもなく築地と月島間の交通を便利にする。それまで、築地の渡し・月島の渡し・勝鬨の渡しの三つしかなく、陸上で行くには、上流の永代橋を渡って、相生橋経由で行くしかなかった。自動車でも、30分以上かかった。今では交通が混雑して、とても30分では行けないが。

それに対し橋を架けると、わずか数分で銀座に行けるのだ（ここも同じく現在、昼間は交通が混雑し、車を使っても数分では銀座に着かない）。

交通が便利になると土地が値上がりするのは、今も昔も変わりはない。

この間の事情を、勝鬨橋の現場の総括責任者だった東京市の徳善義光技師は、次のように述べる。

「埋立地の値上がり丈に就て申しまして、此の地域二百萬坪の埋立地が、坪当十円の値上がりともみても二千万円、五十円の値上がりともみれば一億円となる勘定であります。本橋の総工事費は約四百万円でありますから、4百万円の橋一つ架けることに依って一億円の利益になります」

この土地の値上がり益は、誰が取得したのだろうか。これは、埋立地を造成していた東京市である。東京市では、隅田川口改良工事にあわせて埋立地を造成し、工事費用は埋立地の売却費用で賄おうとしていた。しかし、埋立地は計画したようには売れず、改良工事に

も支障をきたした。このため第三期工事は、5年ずらして着工されている。

それゆえ勝鬨橋の架橋計画は、埋立地の売却不振を解消する狙いもあったことがわかる。

4. 勝鬨橋の取壊し計画、重文指定理由そして疑問

(1) 勝鬨橋の取壊し計画

今日でこそ、勝鬨橋は重要文化財に指定され、東京都も保存の意志を固めたが、今から20年ぐらい前には、橋を取壊そうとする動きもあった。それに対して立ち上げたのが、「勝鬨橋をあげる会」であった。な



写真一 橋脚内のギア
小さなギアの回転を巨大なギアへ伝え、橋桁をあげる。



写真三 橋脚内スペース
橋桁があがると、左上から桁の端部が下りてきて、右側のストッパーのところで止まる。

らば、「勝鬨橋を守る会」や「保存する会」でもよいのではないかと、いわれそうである。確かにそういう団体もあったらしいが、わたしどもは単に橋を保存するだけでなく、元々動いていたのだから、“動態保存”を目的とした。“動態保存”は、橋の存在を前提とする（写真—2, 3）。

「あげる会」の背景には、「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、かっこいいだろうな」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になった訳ではない。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ことは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。

「あげる会」が正式に発足したのは、1989年5月6日（土）で、築地の明石町会館だった。ほぼ20年前のことになる。その日は、3日～5日までの連休と7日の日曜日には含まれていたため、どれだけ人が集まってくれるか心配していたが、50人ぐらい集まってくれた。それまでは、「東京の橋研究会」で活動していた。

本来、勝鬨橋という特定の橋をあげる活動は、地元が主体にならなくてはだめだ。しかも橋をあげることが地元の利益につながれば、それにこしたことはない。そのため「東京の橋研究会」では、銀座や築地・月島の町内会長さんに電話をかけたか、面談にいったりしていたが、なかなかよい返事をもらえなかった。ある町内会では、地縁組織が強く現役の町内会長さんでは話が通らず、旧会長、またその前の会長というように、結果的に役所のたらい回しのようにされたこともある。

そうこうしているうちに新聞報道されたのが、「勝鬨橋が危ない！」であった。

当時は、築地・月島が経済的に停滞していた。有楽町にあった都庁が新宿に移転、また晴海のモーターショーが幕張に移行したため、銀座・築地・月島などの下町は総体的に地盤沈下を起こしていた。これに対して東京都は、下町の活性化をかねたのであろうか、臨海部を一気に開発しようとし、その手はじめに臨海部で世界都市博覧会の開催を準備していた。埋立地で博覧会が開催されると、集中・発生する交通量は膨大な

ものになる。竹芝桟橋から船によるシャトル輸送も考えられていたが、到底それでは不十分であった。鉄道（現、東京臨海高速鉄道）も計画されていたが、世界都市博の開催には間に合わなかった。

そこで考えられたのが、晴海通りの4車線から6車線への拡幅である。勝鬨橋は晴海通りにかかるので、橋も何らかの形で拡幅されねばならない。考えられたのが、新橋への架替案、2車線分の橋を上流か下流への併設案、そして2車線分のトンネル案の3つであった。

この記事が新聞報道されたため、地元の動きを待っていることができず、事は急を要するため、前述の明石町会館での「勝鬨橋をあげる会」の立ち上げとなった。

（2）勝鬨橋の重要文化財指定理由と疑問

重文の指定基準は「国宝及び重要文化財指定基準」で決められている。重文に指定されるのは「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しなければ駄目である。

- （一）意匠的に優秀なもの
- （二）技術的に優秀なもの
- （三）歴史的価値の高いもの
- （四）学術的価値の高いもの
- （五）流派的又は地方的特色において顕著なもの

勝鬨橋の場合は、（二）の「技術的に優秀なもの」であった。永代橋と清洲橋の場合はどうだろう。ともに「『（一）意匠的に優秀なもの』及び『（二）技術的に優秀なもの』による」である。

ここで大きな疑問がわいた。勝鬨橋は、永代橋に代わって帝都の第一橋梁となり、さらに紀元2600年を記念した東京オリンピック（開催されず）に船で来る人および会場へ行くための歓迎門の役割を期待されたのに、なぜ「意匠的に優秀なもの」ではなかったのだろうか。そもそも「意匠的に優秀」とは、何をもち「優秀」と「そうでない」とを分けたのであろうか。3つの橋をならべて見たとき、永代橋と清洲橋の姿は確かに美しいと思う。勝鬨橋にしても、写真集に耐えられる美しい橋である（たとえば加藤豊『閉じられたままの勝鬨橋—その造形と情景』）。なお指定基準でいっている「意匠的に優秀」は、ここでは「装飾」ではなく、橋の形や線型など「デザイン的に優秀」と理解する方がよいと思う。

改めて文化庁文化財部が監修している雑誌『月刊文化財』の平成19年7月号の特集「新指定の文化財—建造物」を読み直してみた。

清洲橋と永代橋について、意匠的な評価部分を探してみると、以下のように書かれている。

「永代橋は、放物線状の大規模ソリッドリブアーチを中心として、桁高を巧みに変化させた鉸桁を左右に連続させる荘重な造形により、内務省復興局が探求した力学的合理性に基づく近代的橋梁美を実現するとともに、近代東京の震災復興を象徴した土木構造物である。」

「清洲橋は、放物線状の吊鎖と主桁等よりなる洗練された造形により、内務省復興局が探求した力学的合理性に基づく近代的橋梁美を実現するとともに、近代東京の震災復興を象徴した土木構造物である。」

前半部分のアーチ形状の表現と吊橋の放物線の表現のところが、ポイントであることがわかる。

勝鬨橋は、どのように書かれていたのか。

「わ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。」

として、技術的な優秀性を強調するのみで、意匠面の言及はない。もっとも「意匠的に優秀」という指定基準に該当しないから、記述がないのは当然といえば当然であるが。

幻となってしまったが、東京オリンピックの歓迎門の役割を担い、いくつかの代替案も検討された勝鬨橋が、なぜ「意匠的に優秀でないのか」については、現在のところ謎のままである。

これからがいよいよわたしども「勝鬨橋をあげる会」の勝負どころである。みなさまのご協力をお願いしたい。

JICMA

【筆者紹介】

伊東 孝 (いとう たかし)
 日本大学
 社会交通工学科
 教授



建設の施工企画 2007年バックナンバー

平成19年1月号(第683号)～平成19年12月号(第694号)

1月号(第683号)

建設機械特集

6月号(第688号)

建設施工の安全対策特集

10月号(第692号)

維持管理・延命特集

2月号(第684号)

道路工事・舗装工事特集

7月号(第689号)

建設施工における新技術特集

11月号(第693号)

情報化技術特集

3月号(第685号)

除雪特集

8月号(第690号)

防災・災害復旧特集

12月号(第694号)

ロボット・無人化施工特集

4月号(第686号)

環境特集

9月号(第691号)

河川・港湾・湖沼・海洋工事
 特集

■体裁 A4判

■定価 各1部840円
 (本体800円)

5月号(第687号)

ダムの施工技術特集

■送料 100円

社団法人 日本建設機械化協会

〒105-0011 東京都港区芝公園3-5-8 (機械振興会館)

Tel. 03 (3433) 1501 Fax. 03 (3432) 0289 <http://www.jcmanet.or.jp>