

東京都中央区～江東区

永代橋



墨田川が東京湾に注ぐ河口に架かる永代橋。その歴史をたどると、今と変わらない橋梁インフラの大切さを改めて知ることができる。国指定重要文化財に定められた名橋の声に耳を傾ける。



隅田川に架かる永代橋の歴史は江戸期にまでさかのぼる。初代永代橋は1696(元禄9)年、あるいは1698(元禄11)年に創橋された木製の橋だった。現在地より100mほど上流にあった、深川の大渡し(渡船)の場所に架けられていたと言われている。橋長114間(207m)、幅員3間4尺5寸(6.8m)の、当時としては最大規模の木橋は、隅田川の河口に位置し、行き交う多くの廻船の航行を妨げないよう、桁下は満潮時でも1丈(3m)以上を保っていた。橋上からは富士山、筑波の山並みを望む景勝の大橋だったという。

架橋から20年ほどたった頃、この長大橋の維持管理が幕府の財政を圧迫することとなり廃橋が決まる。ところが地元町民から存続の嘆願が相次ぎ、幕府は町方による管理を条件に存続を認めた。数年後には町民一人当たり2文の橋銭を徴収し、これを原資として橋の修復が行われるようになった。しかし、1807(文化4)年、深川富岡八幡宮の祭礼日に押し寄せた群衆に堪え切れず永代橋は落橋、多くの死傷者を出す大惨事に見舞われる。通行の要衝を維持すべく、幕府は再架橋を決断し、町方による橋の管理・運営は幕を閉じた。官民が協働して、かけがえのないインフラを守ってきた道程がうかがえる。

時を経て木橋の老朽化は否めず、1897(明治30)年、現在の位置に日本初となる鉄橋が架橋された。1923(大正12)年の関東大震災で甚大な被害を受け、震災復興事業として架橋されたのが1926(大正15)年竣工の現在の永代橋だ。隅田川に架かる6橋(永代、相生、清洲、蔵前、駒形、言問)の再建に当たり、「同一形状で統一すべき」との論に対し、設計を担った復興局土木部長の太田圓三、橋梁課長の田中豊らは異なる思想を実践、個性を重視した橋梁が次々と架けられることになる。永代橋はその一橋として「帝都東京の門」と謳われた。女性的な優美さで魅せる、二年後に竣工した700mほど上流の清洲橋と、筋骨逞しい男性的な永代橋の威容が、無比の対比を醸している。架橋からおよそ百年、この二橋は長きにわたって東京の歴史を語りいできたのだろう。無数のリベットの影響が成す鱗を全身にまとった、鎧兜のごとき永代橋の静かな声が聞こえてくるようだ。



建設当時、日本最大の支間を誇った永代橋の基礎部は、地上でコンクリート製の躯体を構築しながらこれを沈下させるニューマチックケーソン工法によって築かれた。日本初となるこの潜函工法は同じく重要文化財に指定された清洲橋でも採用されている。その雄姿とともに技術的要素も含め貴重な現役インフラは今もその使命を果たしている。