



## 1 はじめに

日頃より、東京ブリッジサポーターの活動にご尽力頂き御礼申し上げます。

さて、「東京ブリッジサポーター」制度は、都内の道路や橋梁などの施設を、都内にお住まいの方などと協働して「見守る」活動を平成22年度から開始し、今年で12年目を迎えました。また、『東京ブリッジサポーター便り』も本稿が第6号となりました。ひとえに、皆様方のご活動によるものと深く感謝しております。

本稿では、令和3年度の弊社の活動報告、並びに皆様からご報告いただいた事例と処置状況についてお知らせいたします。

また、前号に引き続き、「秋葉原限界橋散歩」と題して、東京都内の橋梁をご紹介します。ぜひ、ご一読いただき、東京の道路インフラの成り立ちや歴史などを感じていただきたいと思います。

それでは今後とも、東京ブリッジサポーター活動へのご協力をお願い申し上げます。

## 2 令和3年度活動報告

### 2.1 令和3年度「東京ブリッジサポーター講習会」開催

平成31（令和元）年度以来2年振りの開催となりましたが、新型コロナウイルスの感染が拡大している状況を鑑み、「自己学習形式」での開催といたしました。

送付したテキストで、東京ブリッジサポーターとしての知識などについて学んでいただき、各自、認定試験にチャレンジしていただきました。

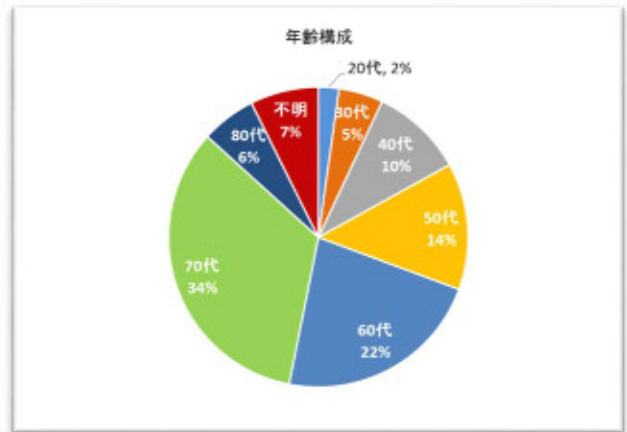
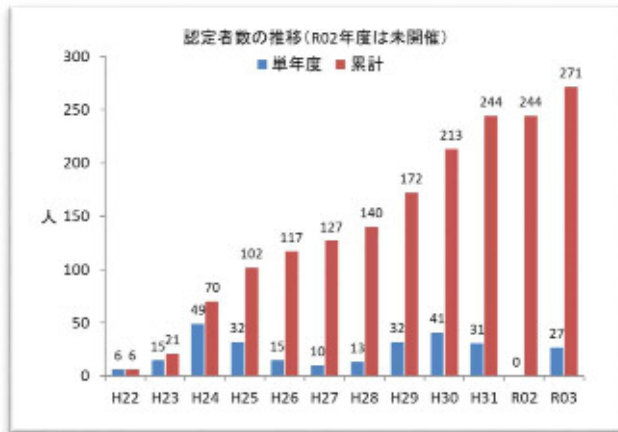
令和3年度は、29名の方にご応募いただき、新たに27名（男性：19名、女性8名）の方を東京ブリッジサポーターとして認定いたしました。ご参加いただき誠にありがとうございました。



## 2.2 東京ブリッジサポーター数の推移（平成22年度～令和3年度）

令和3年度：27名（累計：271名）

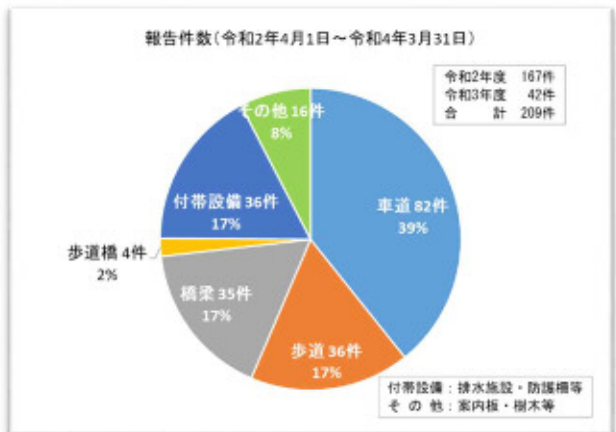
年齢構成



## 3 報告事例と処置状況

おかげさまで令和2年度は167件、令和3年度は42件のご報告を皆様からいただきました。道路管理者からもお礼の言葉をいただいております。

写真は、令和2年度～令和3年度にいただいたご報告及び処置状況の一例です。今後の東京ブリッジサポーター活動の参考にしていただければと思います。



### 3.1 主塔部の落書き（日野市落川）

報告時の状況



処置後の状況



### 3.2 標識の視認不良（大田区西馬込）

報告時の状況



処置後の状況



### 3.3 横断歩道の劣化（足立区堀之内）

報告時の状況



処置後の状況



### 3.4 車道舗装の損傷（町田市南大谷）

報告時の状況



処置後の状況



ご協力ありがとうございました。

## 4 秋葉原界限橋散歩

秋葉原は、言わずと知れたサブカルチャーの聖地。さらに橋マニアにとっても、コアな橋が高密度で架かるまたとない聖地です。今回は、秋葉原界限の橋をめぐる。



◆昌平橋（車道橋）

技術者たちの定説で、このため表面に石やレンガを貼ることが多かったそうです。

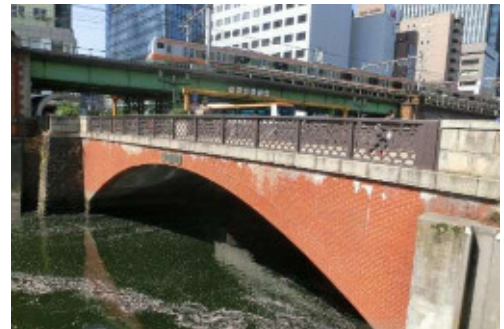
下流側の歩道橋は、震災前は市電の専用橋でしたが、震災の復興計画で市電が車道橋の中央へ移動したため歩行者専用になりました。その際、上流側にも新たに歩道橋



◆昌平橋架道橋

を、「HARKORT」は橋の製造会社名を示しています。1904年（明治37年）といえは日露戦争が勃発した年。以後120年間もの長期にわたり、中央線の過密ダイヤを支え続けてきたのです。明治の土木技術に脱帽する思いです。HARKORT社はドイツにあった会社で、アジアやアフリカの植民地に鉄橋を輸出し、日本でも九州の鉄道橋に多く採用されました。

御茶ノ水方、神田川に架かる昌平橋は、1923年（大正12年）7月の完成。東京の橋では数少ない関東大震災以前に架けられた橋です。中央に車道橋、その両脇に歩道橋が分離して架かる珍しい造りで、中央の車道橋は一見、石造アーチ橋に見えますが、実は石造アーチ橋を模して切石を貼った鉄筋コンクリートアーチ造、両側の歩道橋もレンガアーチ橋に見えますが、側面にレンガタイルを貼った鉄筋コンクリート造です。橋が架けられた大正時代、コンクリート色は「安っぽい」と言うのが



◆昌平橋（歩道橋 下流側）

下流側の歩道橋と外観を合わせるために、こちらにもわざわざレンガが貼られました。100年前の橋梁技術者の心憎い演出です。

昌平橋のすぐ南側で道路を跨ぐのが JR 中央線の昌平橋架道橋。橋の中央には、「1904 HARKORT」と刻まれた大きな銘板が掲げられています。「1904」は橋桁を工場で作成した年



◆昌平橋架道橋の銘板



◆万世橋高架橋（マーチエキュート）

昌平橋架道橋の両脇にはレンガアーチ橋が連なります。現在は商業施設のマーチエキュートが入っていますが、以前は鉄道博物館、さらに元をたどれば1912年（明治45年）に開業した万世橋駅でした。当時中央線は、甲武鉄道という私鉄で、万世橋駅はその始発駅。汽車を降りた乗客は、ここで市電に乗り換え、日本橋や銀座など都心へと向かい、万世橋駅は、東京随一のターミナルとして賑わいました。しかし、中央線が東京駅まで延伸されると中間駅となり、さらに近隣に神田駅や秋葉

原駅が開業したことなどで乗降客は激減し、駅は1943年に廃止されてしまいました。

レンガアーチ橋の神田駅方、国道17号を跨ぐ鉄橋が万世橋架道橋。1928年（昭和3年）に架けられた日本初の曲線橋です。ちなみに道路の曲線橋は、これより約30年遅れ1956年（昭和31年）に架けられた神奈川県小田原市の白糸橋。これを知ると、万世橋架道橋の先進性が一層際立ちます。

昌平橋の北側、天空に緑色の大きな弧を描くのが松住町架道橋。重厚感がはんぱないです。1932年（昭和7年）に架橋された鉄道初のタイドアーチ橋です。そ



◆万世橋駅の模型（マーチエキュート内展示）

れと対照的に、軽快に神田川を渡るのが総武線神田川橋梁。ハの字型の橋脚は、これも鉄道橋で国内一という逸品です。



◆万世橋架道橋（日本初の曲線橋）



◆松住橋架道橋



◆総武線神田川橋梁



◆現在の万世橋

そして、国道 17 号が神田川を渡るのが万世橋です。江戸時代、現在より 100mほど上流に、筋違見附という城門が設けられ、門前には神田川を跨ぐ筋違橋という木造の太鼓橋が架けられていました。1873 年（明治 6 年）、明治政府は見附の石垣を撤去し、この廃材を用いて石造アーチ橋を架橋。明治になって、東京に初めて建設された石造アーチ橋でした。これを機に橋名を萬世（代）橋と改名。現在は「まんせいばし」と読みますが、当時は「よろずよはし」と読んでいました。橋名が刻まれた

当時の石柱は、今も神田明神の境内に保存されています。

この石橋は、1903 年（明治 36 年）に鋼鉄製のアーチ橋に架け替えられ、さらに震災復興に伴い 1932 年（昭和 7 年）に現在の橋に架け替えられました。昌平橋と同様に、石造アーチ橋を模して切石を貼った鉄筋コンクリートアーチ造。この橋には高さ 4mもある巨大な親柱が立っています。震災復興で建設された橋のデザインは、モダニズムの影響を受けて、明治期に見られたような華やかな装飾は影を潜め、親柱も巨大なもの



◆石造アーチ橋の萬世（代）橋

は造られなくなりました。その中で、万世橋の巨大な親柱は異色な存在です。



◆1903 年（明治 36 年）に架け替えられた鋼鉄製のアーチ橋



◆（左）石造アーチ橋の万世橋の親柱（神田明神境内）



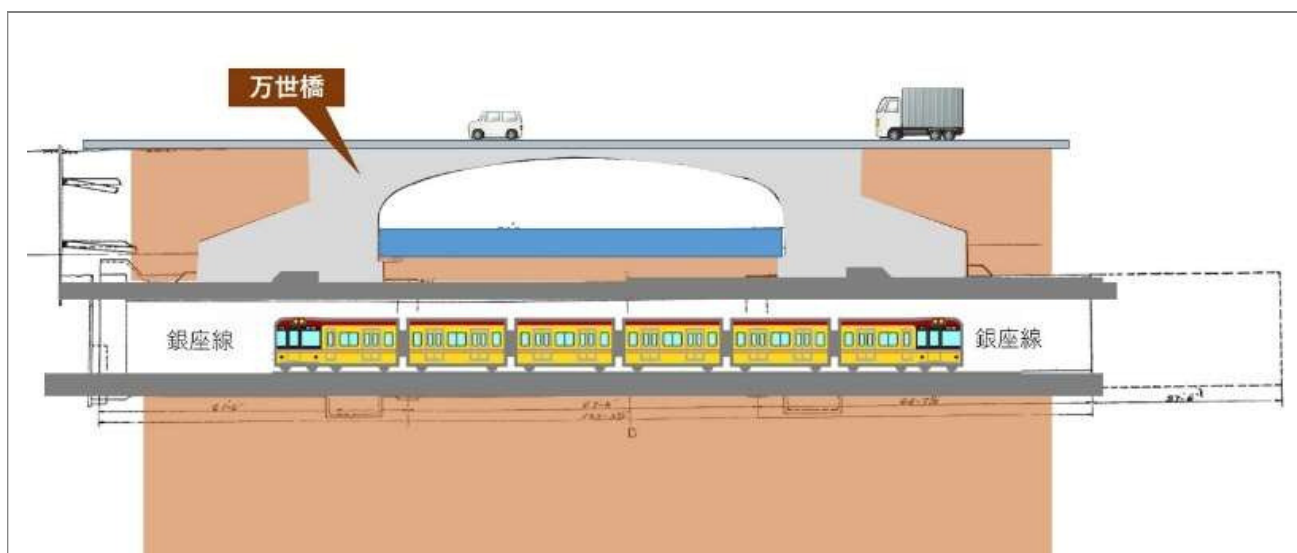
◆（中）架設直後の現在の万世橋



◆（右）巨大な万世橋の親柱

橋の直下には地下鉄銀座線が通り、万世橋は銀座線のトンネル上に直接載っています。橋と銀座線のトンネル工事は一体で行われました。橋のすぐ上流で神田川を堰き止め、水は大きな鋼鉄製の樋を設置して下流側に流し、その樋の下で川底を掘削して地下鉄のトンネルを先行して構築。続いてトンネルを土台にしてアーチ橋を構築しました。日本で初めての川底トンネル。この工事を計画し指導したのは、東京市橋梁課長の岡部三郎。岡部は生粋の橋梁技術者ではなく、前職の内務省での専門は河川。川を堰き止め、川底にトンネルを造るという離れ業は、この岡部の専門性が活かされたゆえでした。

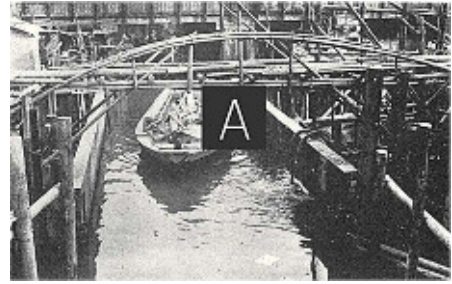
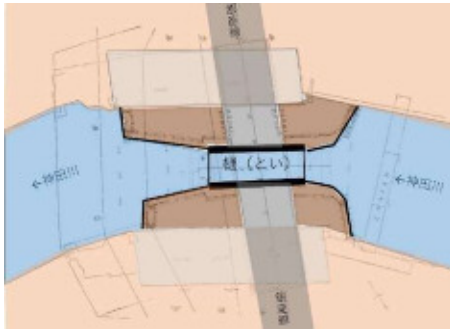
万世橋にはもう一つ、他の橋には見られない特徴があります。橋台の下流側に設けられた地下室です。上野方は乗船場、日本橋方は公衆便所といわれていますが、いずれも現在は使用されていません。震災復興では、公衆便所や水飲み場が市内のいたる所に設置されました。これらは震災時に、何が不足したかを如実に物語っていると思います。当時造られた公衆便所のうち東京に現存するのはここだけです。加えて当時、東京市内に数か所、都市景観を考慮して地下や半地下に建設された公衆便所がありました。万世橋もそのひとつです。万世橋は、歴史を知る上で、大変貴重な語り部なのです。



◆万世橋付近の断面図

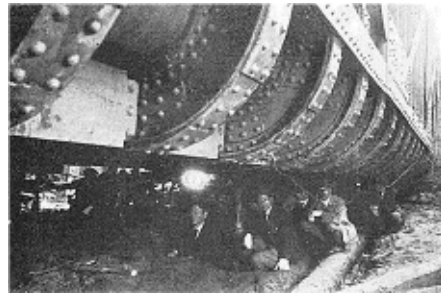


◆万世橋地下室（元公衆便所）

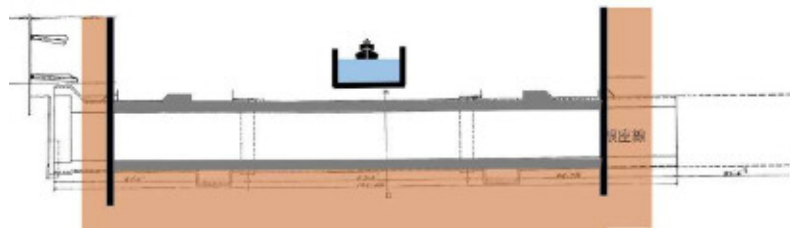


◆（左）万世橋工事手順1 神田川を堰き止めて、水は鋼鉄製の樋で下流に流した

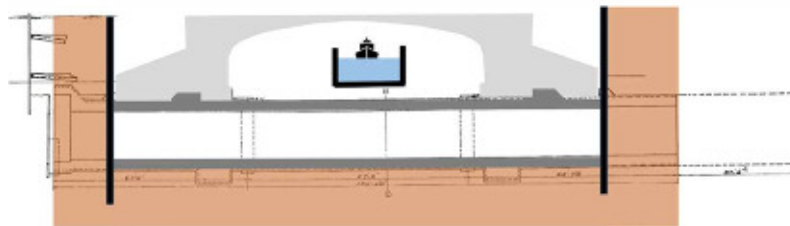
◆（右）万世橋工事手順2 設置された鋼鉄製の樋



◆万世橋工事手順3 鋼鉄製の樋の下を掘削し、銀座線トンネルを構築した



◆地下鉄トンネル建設



◆地下鉄トンネルの上に万世橋を建設

## ◆ お問い合わせ先



公益財団法人 Tokyo Metropolitan Public Corporation for Road Improvement and Management

**東京都道路整備保全公社**

道路アセットマネジメント推進室

〒163-0720 東京都新宿区西新宿 2-7-1 小田急第一生命ビル 20 階

TEL : 03-5381-3351 Email : douro-am@tmpc.or.jp



弊社HPでは『東京ブリッジサポーター』制度を含め、道路アセットマネジメントに係る取り組みをご紹介します。ぜひ、弊社HP【<https://www.tmpc.or.jp>】をご覧ください。  
ご連絡先を変更された方は、道路アセットマネジメント推進室までお知らせください。