



## 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13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7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4年度上半期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、第5号からシリーズ化している東京都内の橋梁をご紹介します。本稿では「奥多摩湖の橋」と題して、奥多摩湖周辺に架かる個性豊かな美しい橋々をご紹介します。ぜひ、ご一読いただき、お近くまで訪れた際にはお立ち寄りいただければ幸いです。

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 報告事例と処置状況

令和4年度は、28件のご報告を皆様からいただき、道路管理者からもお礼の言葉をいただいております。（令和4年11月30日現在）

下記の写真は、令和4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させていただければと思います。

### 2.1 地覆部の雑草繁茂（江東区夢の島）

報告時の状況



処置後の状況



## 2.2 横断歩道の劣化（府中市西原町）

報告時の状況



処置後の状況



## 2.3 横断歩道橋排水口の詰まり（江東区南砂）

報告時の状況



処置後の状況



## 2.4 標識の視認不良（江東区塩浜）

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。

### 3 奥多摩湖の橋

東京の西の端、奥多摩湖に隠れた橋の名所があります。

奥多摩湖が、小河内ダムの建設に伴い誕生したのは昭和 32 年（1957 年）。当時日本最大だったこの人造湖の建設に伴い、水没する青梅街道などの道路は付け替えられ、5 橋の道路橋と 2 橋の人道橋が架けられました。

5 橋の道路橋は全て違う構造。違う構造の橋が架かるといえば、関東大震災の復興で架けられた隅田川の橋梁群を頭に浮かべる方も多いと思います。そう、実は奥多摩湖の橋梁群は震災復興から約 30 年を経て、震災復興に携わった技術者たちにより再び成し遂げられたプロジェクトだったのです。

震災復興時に復興局橋梁課技師で、後に日本大学教授を務めた成瀬勝武が、橋の基本計画を策定。東京市橋梁課技師で戦後早稲田大学講師を務めていた本間左門が設計を担当。そして東京市橋梁課技師で戦後水道局長に就いていた徳善義光がプロジェクト全体を統括しました。

大正末から昭和初めの震災復興時、彼らはいずれも 20 代の青年でした。しかしその後の戦争激化に伴い公共事業は大幅に縮小。技術者として脂ののった時期に活躍の場を得られぬまま 30 年が過ぎ、奥多摩湖の橋の建設時には、いずれも人生の晩年を迎えていました。

そこに訪れたこのプロジェクト。彼らにとっては、青春を取り戻したような瞬間だったのではないのでしょうか。

架けられた橋は、隅田川ほどの派手さはないものの、長い戦争を経て再び始動した日本の橋梁技術を先導するものでした。構造面で日本初や日本最長などの冠がついた橋が並びます。また景観面でも、山間の湖に彩をそえるように美しい橋が並んでいます。

#### ◆ 峰谷橋（みねだにばし）

奥多摩駅～バス『奥 09・奥 10・奥 11・奥 12・奥 14』～峰谷橋

アーチが鋼鉄製のトラスで造られた中路式ブレストリブアーチ橋という構造です。橋長は 125m で、この構造の橋として、建設時に国内最長でした。

恐竜を彷彿させるような重厚なフォルムが特徴。赤い橋が湖に映えます。



◆ 麦山橋（むぎやまばし）

奥多摩駅～バス『奥 09・奥 10・奥 11・奥 12』～麦山橋

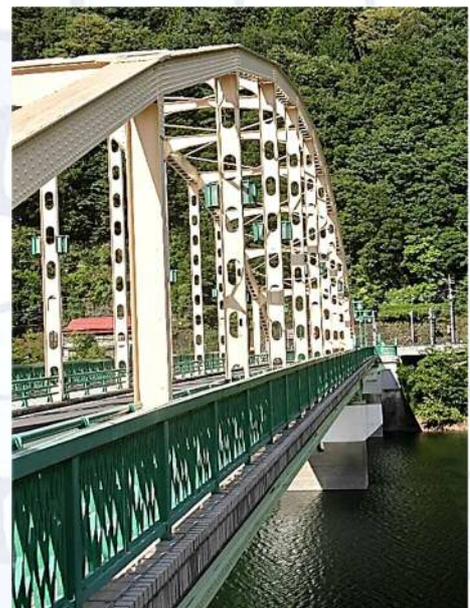
峰谷橋と同様の中路式ブレストリブアーチ橋という構造ですが、横から見るとアーチが三日月型をしているため、詳細には三日月型アーチ橋と呼ばれています。この橋が国内初の施工事例でした。対岸の奥多摩周遊道路や、至近にある麦山浮き橋上から見ると、三日月形がしっかりと視認できます。



◆ 深山橋（みやまばし）

奥多摩駅～バス「奥 09・奥 10・奥 11・奥 12」～深山橋

鋼鉄製のランガー桁橋という構造です。主に昭和 30 年代から建設されるようになりました。深山橋の支間長 90m は、建設時にランガー桁橋としては国内 3 位の長さでした。また橋脚は、普段は水面下に隠れて見えませんが、高さは約 50m もあり、建設当時国内で最も高い橋脚でした。このため、材料のコンクリートを節約するために、橋脚は空洞で造られ、浮力を抑えるために橋脚の上下に一箇所ずつに穴を開け、空洞を水で満たす工夫がされています。水位が下がると橋脚に開けられた穴を見ることが出来ます。



橋脚の上（正面）と下（側面）に穴が開いているのがわかるかと思います。

◆ 坪沢橋（つぼさわばし） 奥多摩駅～バス『奥09・奥10・奥11・奥12<留浦経由>』～坪沢橋

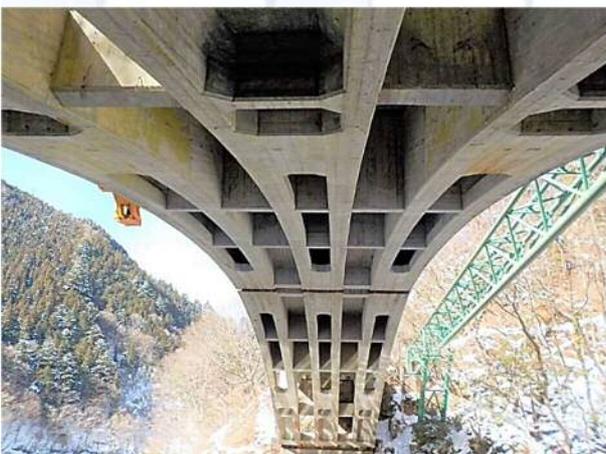
20世紀の初頭にスイスに、ロベルト・マイヤールという1人の天才土木エンジニアが出現しました。鉄筋コンクリートアーチ橋といえばアーチ状の曲線の美しさが売りですが、彼の設計したアーチ橋は一転して鋭角でシャープなフォルムが特徴。まるで現代彫刻を思わせました。現在でも彼の作品のファンは多く、ヨーロッパでは作品を見て歩くツアーが開催されるほどです。

坪沢橋は、マイヤールに心酔した成瀬勝武が、彼の設計したアルヴェ橋（スイス）を模して計画した鉄筋コンクリート3ヒンジアーチ橋という構造、国内で唯一のマイヤール型アーチ橋です。

成瀬は若い頃、お茶の水の聖橋を設計しました。聖橋はアーチがゆったりとして大きく、アーチ橋ならではの美しさを堪能できる橋ですが、一転して坪沢橋は、アーチ橋とは思えないシャープなフォルムが特徴です。いずれのアーチ橋も甲乙つけがたい、日本を代表するアーチ橋です。

橋桁を支える中央を絞った鉛直材や下側から見上げた橋桁の幾何学的な形状など、見どころ満載の橋です。

建設からすでに60年を経っていますが、そのシャープなフォルムは全く色あせません。ぜひ、一見をお勧めします。



◆ 鴨沢橋（かもさわばし）

奥多摩駅～バス『奥 09・奥 10』～鴨沢

鋼鉄製の橋の組み立てには、戦前はリベットという鉄製の釘を用いていましたが、1960 年 前後から溶接が用いられるようになりました。鴨沢橋はその先駆けとなった 1 橋です。アーチをよく見ていただくと、表面に深山橋や麦山橋のようなリベットのツブツブがなく、つるつるとしています。

構造は鋼鉄製の中路式ソリッドリブアーチ橋。この橋を渡ると山梨県に入ります。



◆ 麦山浮橋（むぎやまうきはし）

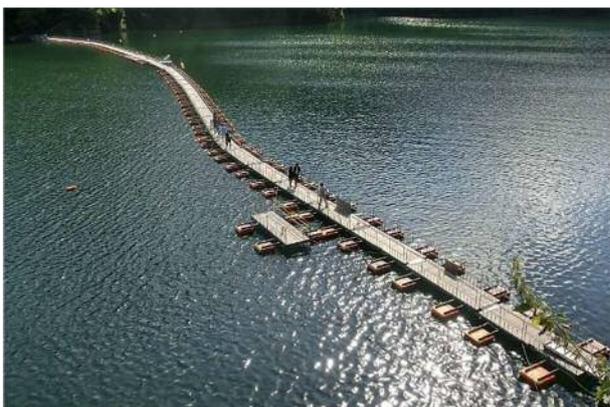
奥多摩駅～バス『奥 09・奥 10・奥 11・奥 12』～小河内神社

留浦浮橋（とずらのうきはし）

奥多摩駅～バス『奥 09・奥 10・奥 11・奥 12』～留浦

奥多摩湖に行ったらぜひ渡って欲しい橋です。奥多摩湖建設によって、行き来を制限された対岸の山作業を行うため架橋された人道橋です。構造は、ポリエチレン製の浮きの上に板を渡したいわゆる「浮橋」。当初は浮きにドラム缶を用いていたため、「ドラム缶橋」とも呼ばれました。橋は湖面の高さや風によって、上下左右とまるで生き物のように形を変えます。

湖中央付近の麦山（長さ約 220m）と、鴨沢橋付近の留浦（長さ約 210m）の 2 箇所には設けられています。



麦山浮橋



留浦浮橋

※令和 4 年 11 月 30 日現在、「麦山浮橋」及び「留浦浮橋」は通行止めになっています。

§ 麦山浮橋：通行止め期間：令和 3 年 12 月 23 日（木）から当面の間（水位が回復するまで）  
<https://www.waterworks.metro.tokyo.lg.jp/topic/211221-00/>

§ 留浦浮橋：通行止め期間：令和 4 年 3 月 7 日（月）から当面の間（水位が回復するまで）  
<https://www.waterworks.metro.tokyo.lg.jp/topic/20220301/>

◆ 三頭橋（みとうばし）

奥多摩駅～バス『奥 09・奥 10・奥 11・奥 12』～深山橋

この橋は、奥多摩湖の建設時ではなく、奥多摩周遊道路の建設により昭和 45 年（1970 年）に建設されました。橋名は、奥多摩の名峰「三頭山」から取られました。構造は、スウェーデンのニールセン博士が考案したニールセンアーチ橋で、アーチから橋桁をケーブルで格子状に吊っています。

また、この橋は 2 本のアーチが平行ではなく、橋の中央にいくほど窄まっています。手で持つバスケットの柄に形が似ていることから、詳細にはバスケットハンドル型のニールセンアーチ橋と呼ばれます。この構造では、国内初の事例でした。

橋が架設されてから 50 年を経過しましたが、橋の先進性、カッコよさを十二分に感じることができます。



▼位置図



出典：地理院地図（国土地理院）を加工して作成



出典：地理院地図（国土地理院）を加工して作成

◆ お問合せ先



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。