

震災復興橋梁の計画とデザイン的特徴

— 旧東京市内における復興局架設橋梁を中心として —

正会員 法政大学工学部 伊東 孝
学生会員 法政大学大学院 岡田 孝

The Study on the Kanto Earthquake Reconstruction Bridges in Tokyo
viewed at Design

by Takashi Ito and Takashi Okada

概 要

永代橋や清洲橋などの隅田川橋梁が震災復興計画(1924(大正13)~1930(昭和5)年)によって架設された橋梁であることは有名だが、日本橋川や神田川などの運河、堀割に架かる橋の多くが、同じ計画で生み出されたことはあまり知られてはいない。震災復興橋梁(以下「復興橋梁」)は、明治時代から欧米より吸収した橋梁技術を見事に開花させた成果物と言われている。しかし、それらは単に技術面だけでなく、他の復興関連事業と一体となった都市計画の中に巧みに位置づけられていた、と推察できる。その特徴を3点あげると次のようになる。

1. 短期間に都市機能を復活させるためには、橋梁架設も急務を用いた。しかし、ただ物理的条件を満足する永久橋梁を架設するのではなく、地域環境を考慮して構造形式の選定がなされた。美観を重視する箇所には種々のアーチ橋が配され、また河川と河川の合流点には原則として一径間の上路橋が架けられた。とりわけ側径間にアーチ形状のラーメン橋台を有する橋は、工期と美観を考慮して架けられたユニークな橋梁である。

2. 幹線街路に配された橋梁は96橋で、そのうち84橋の橋詰には一橋当たり平均約440m²の植樹が施され、幹線街路の植樹総面積の約17%を占めていた。区画整理事業の助けをかり、復興橋梁には原則的に橋詰広場がとられ、貴重なオープン・スペースが整備されていた。

3. 日本橋(1911(明治44)年竣工)のような華やかな装飾は影を潜めたが、個々の橋にシンボル性を持たせた親柱が造られ、路上および水上から橋の存在感を高めていた。

(キーワード:震災復興, 橋梁)

1. 復興橋梁の構造形式と配置

(1) 復興橋梁の数と種別

震災復興計画によって生み出された東京の道路橋は、表-1で示すように425橋である¹⁾。中でも清洲橋(隅田川)、江戸橋(日本橋川)など復興局(国)が架設したものは115橋で、現存する橋が多い。復興局の橋梁事業は東京市内において、以下のように分類されて行われた。

① 幹線街路に架設するもの

② 運河改修にともない改築するもの

③ 区画整理にともない架設するもの

また新設改築する道路橋の中で、上記種別の他に東京市が主体となり施行する橋梁事業もあった。これには国が補助金を支出、あるいは貸付金を出している。東京市施行のもの内訳は以下の通りである。

- ① 補助線街路に架設するもの
- ② 区画整理にともない架設するもの
- ③ 改築するもの（補助線街路にあるものは除く）
- ④ 改築的復旧を行うもの（補助線街路にあるものは除く）

幹線街路は復興局によって施行され、幅員22m以上の52路線である。また補助線街路は東京市施行により122路線設置され幅員は原則として11～22mであった。これらの街路に架設された橋梁は計225橋で、全体の過半数を占めて

いる。区画整理の際、新設改築された橋梁は、東京市施行によるものがほとんどで、復興局施行は尾高橋（仙台堀川）だけである。震災復興事業における区画整理は、復興局が16地区、東京市が50地区と分担されて行われた。区画整理街路は整理地区内で幹線街路や補助線街路を連絡するために設けられた幅員3～11mの街路であり、そこに架設された橋梁は小規模なものが多い。

東京地区施行の③改築橋梁は、上記の街路に該当しない街路において、改築を行なった橋梁である。④改築的復旧橋梁は、調査した限りでは、木

施行主体	種別	橋数	鋼 橋										鉄筋コンクリート橋			ラーメン橋台橋 (+Cr)				木橋	不明
			橋数	Sa	Sta	Sb	Sg	Si	Sr	Ss	St	橋数	Ca	Cb	Cr	橋数	Sa	Sg	Sr		
復興局	1. 幹線街路に架設した橋梁	96	59	15	2	0	37	4	0	1	0	25	16	7	2	12	0	11	1	0	0
	2. 運河改修に伴い改築した橋梁	18	14	0	1	0	11	1	1	0	0	2	2	0	0	2	1	1	0	0	0
	3. 区画整理に伴い架設した橋梁	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小 計	115	74	15	3	0	48	6	1	1	0	27	18	7	2	14	1	12	1	0	0
東京市	1. 補助線街路に架設した橋梁	129	94	3	4	2	65	2	1	0	17	15	3	10	2	2	1	1	0	18	0
	2. 区画整理に伴い架設した橋梁	57	19	0	0	1	11	1	0	0	6	10	1	3	6	0	0	0	0	28	0
	3. 改築した橋梁	88	57	1	1	10	41	0	0	0	6	14	6	7	1	1	1	0	0	16	0
	4. 改築的復旧をした橋梁	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	4
小 計	310	170	4	5	11	117	3	1	0	27	39	10	20	9	3	2	1	0	94	4	
合 計	425	244	19	8	11	165	9	2	1	27	66	28	27	11	17	3	13	1	94	4	

構造形式欄の英語文字は下記の表に従い、大文字が使用材料、小文字が主桁のタイプを示す。

表 1

形式別にみた震災復興橋梁数

大 文 字	小 文 字
C : Concrete 鉄筋コンクリート	a : arch アーチ b : beam 桁
M : Masonry 石造	g : girder プレートガーター i : i-beam I型鋼
S : Steel 鋼 (鉄)	r : rahmen ラーメン s : suspension つり橋
W : Wood 木造	t : truss トラス ta : tied arch タイドアーチ

橋しか架設されておらず、震災前に架かっていた木橋を復旧したものと考えられる。

(2) 採用された構造形式

復興橋梁は表-1で示すように様々な構造形式が採られたが、形式別にかなり標準化されて、同じような外観のものが多い。あらゆる面で特別扱われた隅田川橋梁は別として、短期間に425橋の橋梁の架設を可能にするためには、短期完了を目的とした設計時間の節約と標準設計が必要であったと思われる。表-2は採用された構造形式の比率を円グラフで示したものである。

数多くの形式の中で、プレート・ガーダーが最も多く採用され、全体の約40%を占めている。局施行の中で、プレート・ガーダーの次は、順に鉄筋コンクリート・アーチ橋、鋼アーチ橋、ラーメン橋台を用いた鋼橋となる。また、東京市施行分を含めた425橋を見ると、木橋がプレート・ガーダーの次に多く、全体の22%を占めている。永久橋梁建設を建前とした橋梁事業であったが、意外にも木橋が多く架けられていたのである。しかし、これらは橋長10m以下、幅員5m前後の小規模な橋がほとんどであった。また復興局が一橋も架けなかった鋼トラス橋が7%を占め、鉄筋コンクリートアーチ橋と肩を並べている。

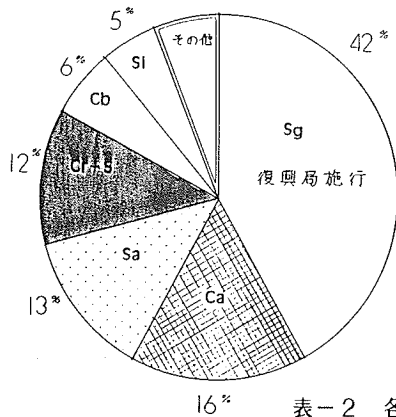


表-2 各構造形式の比率

(3) 経費比較

復興局施行の橋梁115橋に対し、東京市はその約2.7倍にあたる310橋を架設した。そして、それぞれの総工費は以下のとおりであった。

復興局施行：工費総額 約3,200万円

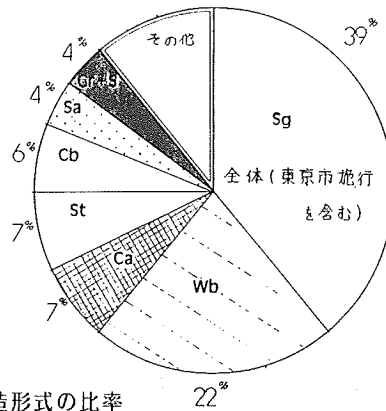
東京市施行： // 約1,150万円

この額を、上記の総数でそれぞれ割ってみると、復興局は一橋当り約27.8万円で、東京市の約3.7万円の約8倍となり、高額であることがわかる。とりわけ、隅田川橋梁は工費面からも象徴的な存在といえる。復興局施行の隅田川6大橋は、総工費約1,300万円で、復興局施行の橋梁の総工費の約4割を占めている。

隅田川橋梁など、高額な経費を費やしたものを平方メートル当りの単価に換算すると表-3で示すとおりである。²⁾また、隅田川橋梁を除外して、構造形式別に単価を出したものが、表-4である。隅田川橋梁の中でも、潜函工法を本格的に用いた永代橋と清洲橋は、卓抜している。

その他、豊海橋(日本橋川、現存)はフレインドル橋で鋼材の使用量も多く、高額であった。この他、ラーメン橋台を用いた鋼橋(以下「ラーメン橋台橋」)が目目される。

ラーメン橋台橋は、東京市において全部で17



橋架設されていた、と思われる。そのほとんどのラーメン橋台部分は、水面上にアーチ形を呈し、外観上はアーチ橋的な存在として、美観を考慮して設計されていた。プレート・ガーダーの約4~

橋名(施行主体)	工費	円/m ²	
		構造形式	
相生橋(復興局)	357	7-Sg/5-Sg	
永代橋(")	718	1-Sta/2-Sg	
清洲橋(")	783	3-Ss	
葎前橋(")	460	3-Sa	
駒形橋(")	579	3-Sa	
言問橋(")	456	3-Sg	
既橋(東京市)	339	3-Sta	
吾妻橋(")	563	3-Sa	
両国橋(")	250	3-Sg	
隅田川橋梁9橋の平均: 450			
聖橋(復興局)	396	1-Ca/2-Sg/3-Cr	
豊海橋(")	515	1-Sr	

(構造形式欄の数字は、径間数を示す)

表-3 隅田川橋梁等の工費比較

5割も高く、工費面から隅田川橋梁に次ぐものと言える。この形式の橋梁が架設された最大の理由は、用地問題である。区画整理事業が難航することを予測した復興局は、工事用地を広くとらなくて済む、ラーメン橋台型式を考案し、設計した。したがって区画整理事業が円滑に進み出した復興事業後期には、架設数を減らしている。1925(大正14)年末時点で、竣工したものが7橋、工事中が6橋となっている。翌15年末には、残りの4橋もすべて着工しており、用地収得を待たずに工事のできるタイプである(図-1)。

しかし、橋台が河川内にあるため、水の流れや舟運の妨げともなり、大量には架設されなかった。

(4) 架設地の特性と構造形式

復興橋梁の形式は、架設された地区や地点によ

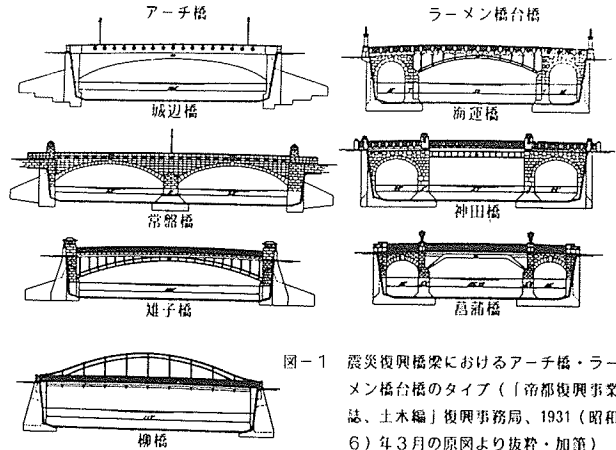


図-1 震災復興橋梁におけるアーチ橋・ラーメン橋台橋のタイプ(「帝都復興事業誌、土木編」復興事務局、1931(昭和6)年3月の原図より抜粋・加筆)

り明らかに異なっている。形式を選定する上で、架設地点の地形や地質は大きな因子となってくるが、復興橋梁の形式は、その他の要因が大きく介在している。最も多く架けられたプレート・ガーダーは、全域に分散して架設されているが、神田川や外濠、日本橋川には数少ない。一方、隅田川左岸地域(以下「左岸地域」)には単純およびゲルバー式プレート・ガーダーが多く存在する。これに対して、鋼アーチ橋や鉄筋コンクリートアーチ橋は、左岸地域には僅か3橋しか架けられておらず、ほとんどは隅田川右岸地域(以下「右岸地域」)にある。また東京市が架けた鋼トラス橋17橋中16橋は、左岸地域にあり、河川の交差点と合流点を中心に架けられている。ラーメン橋台橋は、現地調査等で判明した限りではあるが、左

施行主体	単位: 円/m ²														
	鋼橋								鉄筋コンクリート橋			ラーメン橋台橋(+Cr)			木橋
	Sa	Sta	Sb	Sg	Si	Sr	St	Ca	Cb	Cr	Sa	Sg	Sr	Wb	
1. 復興局施行によるもの	279	287	-	235	165	515	-	251	184	170	362	373	351	-	
2. 東京市施行によるもの	215	292	245	246	203	297	261	277	138	264	243	291	-	176	
全体 Sgを1としたときの比較	266	291	245	243	178	406	261	260	148	247	282	367	351	176	
	1.09	1.20	1.01	1.00	0.73	1.67	1.07	1.07	0.61	1.02	1.16	1.51	1.44	0.72	

表-4 形式別工費の比較

岸地域には4橋と少なく、残り13橋は、右岸地域の運河に架けられている。

このように、隅田川を東西に分けただけでも上記のような特徴を見出せる。

(5) シンボル橋梁としての形式選定

復興局の形式選定には、以下にあげる方針と原則があった。

●一般的事項

I) 舟運の安全を確保するため

- ・桁高を軽減し、桁下空間のクリアランスを十分にとる（「橋梁ノ桁下端高及び径間ニ関スル規程」³⁾）。
- ・支間を長くとり、径間数を減らす(同上)

II) 陸上交通の便宜のため

- ・桁高を軽減し、橋台用地の盛土量を減らす。
- ・路面の縦断勾配を緩和する

●特記事項

I) 施工上および早急性のため

- ・橋台を河川内に設ける（ラーメン橋台橋など）こともやむをえない

II) 都市景観との調和を計るため

- ・市街地には、アーチ橋が最も適している。また下路式より上路式の方が良い。

文献に表記されている選定理由はこの程度であり、これ以上の具体的な記述は見受けられない。しかしながら、現地調査を行って、形式選定を検討した結果、以下のことが判明した。

- a) アーチ橋は都市のシンボルとして認識され、巧みに配置された。とりわけ、鉄筋コンクリート・アーチ橋は表面に張石等を行わない荘重感を出すことで、石造アーチ橋の代用として考えられていた。これらは外濠を中心に配置され、皇居周辺と都心部の景観に他所と違う重みを演出している（図-2参照）。外濠や日本橋川には、震災以前に日本橋（1911（明治4）年竣工）や鍛冶橋（1913（大正2）年竣工）など

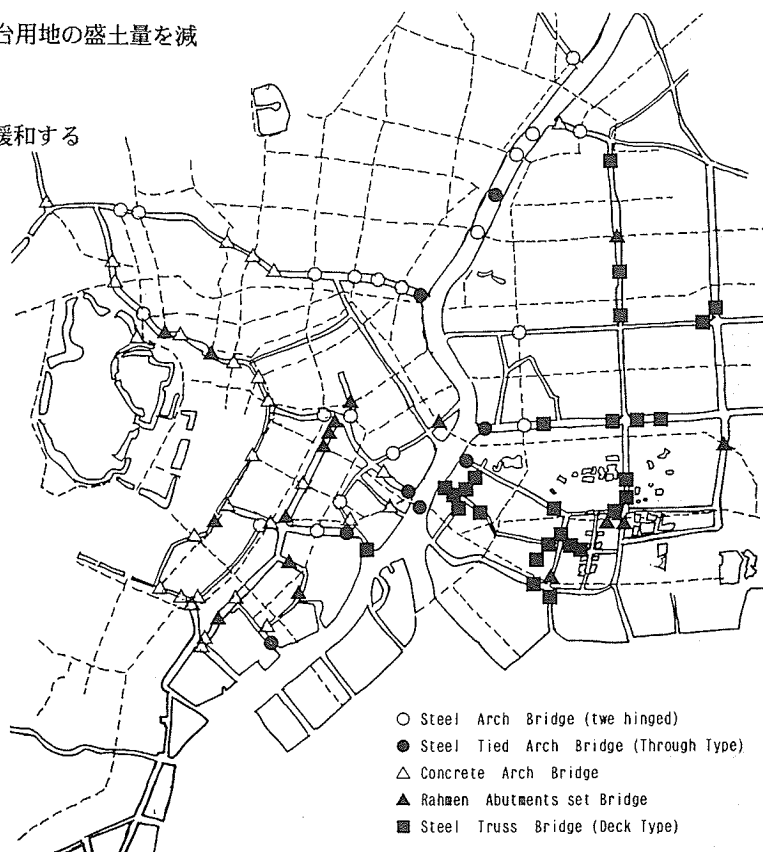


図-2 震災復興橋梁の形式別架設位置図
(作製：岡田)

のアーチ橋が架けられていたが、復興橋梁はこれらの調和をみだすことなく、架設されたのである。

b) 復興局施行の橋梁にトラス形式をとる橋は一橋もない(豊海橋はラーメン形式に含む。表-1参照)。復興局はアーチ橋を重視した一方で、特に下路式のトラス橋を嫌っていた傾向がある。当時の道路橋梁設計は橋上からのパースペクティブに重点がおかれており、短支間の下路橋は、外観が繁雑に映ることからも進んで架設さなかつたと思われる。しかしながら、東京市は28橋のトラス橋を架設している。架設地点を見ていくと、21橋が河川と河川の合流点か交差点にあたる(図-2参照)。河口や合流点は地盤が軟弱であることが多く、船舶の集結する水上交通の要所でもあることから、支点沈下を受けず桁下空間の広くとれる1径間の下路式トラスを採用したと考えられる。ところが右岸地域には僅か南高橋(亀島川、現存)しか架設されておらず、他はすべて左岸地域で、明らかに地域差が生じている。ここに都市景観を重視した施行主体の意志が感じられる。すなわち、美観的にはトラス橋の評価は低かったと言える。

c) 復興局はトラス橋こそ架設しなかつたが、下路式という共通点を持つタイド・アーチ橋やフレイェンデル橋を右岸地域に架設している。一見、上記の推察と矛盾するようと思われるが、実はトラス橋の外観の特徴が巧みに生かされている。船上から見る下

路橋は、水上交通において「河川の門」の意味を持ち、桁下の広いクリアランスは進行方向の視野を確保して、解放感を与える。このように考えると、下路橋は陸上交通より水上交通にとって景観の配慮がなされた形式と思われ、リバー・マークとしての機能が重視されていたと推察できる。したがって、河川と河川の交差点など、必要な地点にのみ限定して架設されたと考えられる。

以上の検討事項を含めて、形式選定のフロー・チャートを作成してみると、図-3となる。

2. 復興橋梁の橋詰広場

(1) 橋詰広場の設置基準

復興局は、1919(大正8)年内務省令「街路構造令」および1926(大正15)年同省土木局制定

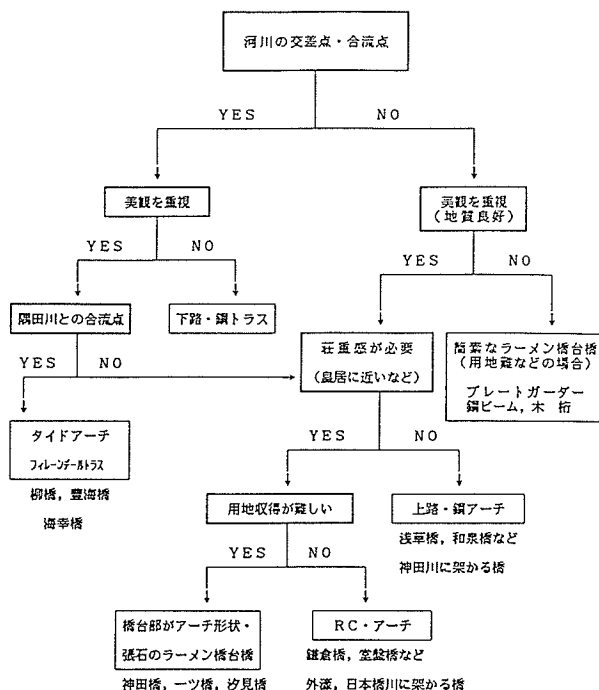


図-3 架設地点による形式選定のフロー・チャート
(作製：岡田)

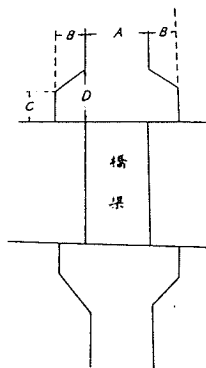
「道路構造に関する細則（案）」を基本にして、「街路設計基準」を定め、橋梁に関しては「復興局街路橋設計仕様書」⁴⁾を作成した。

仕様書の第四条では、橋梁と接続道路の幅員を同一とすることが原則化されている。震災前の橋梁は、経費節減などの目的で、橋梁幅員が接続道路よりも狭い場合が多く、その結果、橋梁の四隅にたまりが生じ、小広場が形成された。復興計画では、街路も橋梁も原則的に同じ幅員となり、たまりは生じないが、その代わりに橋詰広場が意図的に計画され、初めて規格が設けられた。復興局の定めた平面構造は図-4に示す通りである。また東京市の規格もこれに準じたと思われる。

(2) 橋詰広場を中心とした
緑と水辺のネット・ワーク

復興局の設置した幹線街路52線の中の34路線に架かる84橋の橋詰広場には、植樹が行われた。植樹の目的は幾つか考えられるが、明文化されている部分を抜粋すると次のようになる。

＜幹線街路橋の大部分に於ては、比広場の適当



道路幅員Aと橋詰広場の大きさとは、基本的に、次のような関係にある。

$$A = D$$

$$A/2 = B = C$$

図-4 復興橋梁の橋詰広場の大きさ

「帝都復興事業誌 土木篇」復興事務局、P. 57~58、279~280、昭和6年3月

な位置に植樹地帯を設け樹木を植栽して橋梁の美観を増し、その所在を快適ならしめた⁵⁾

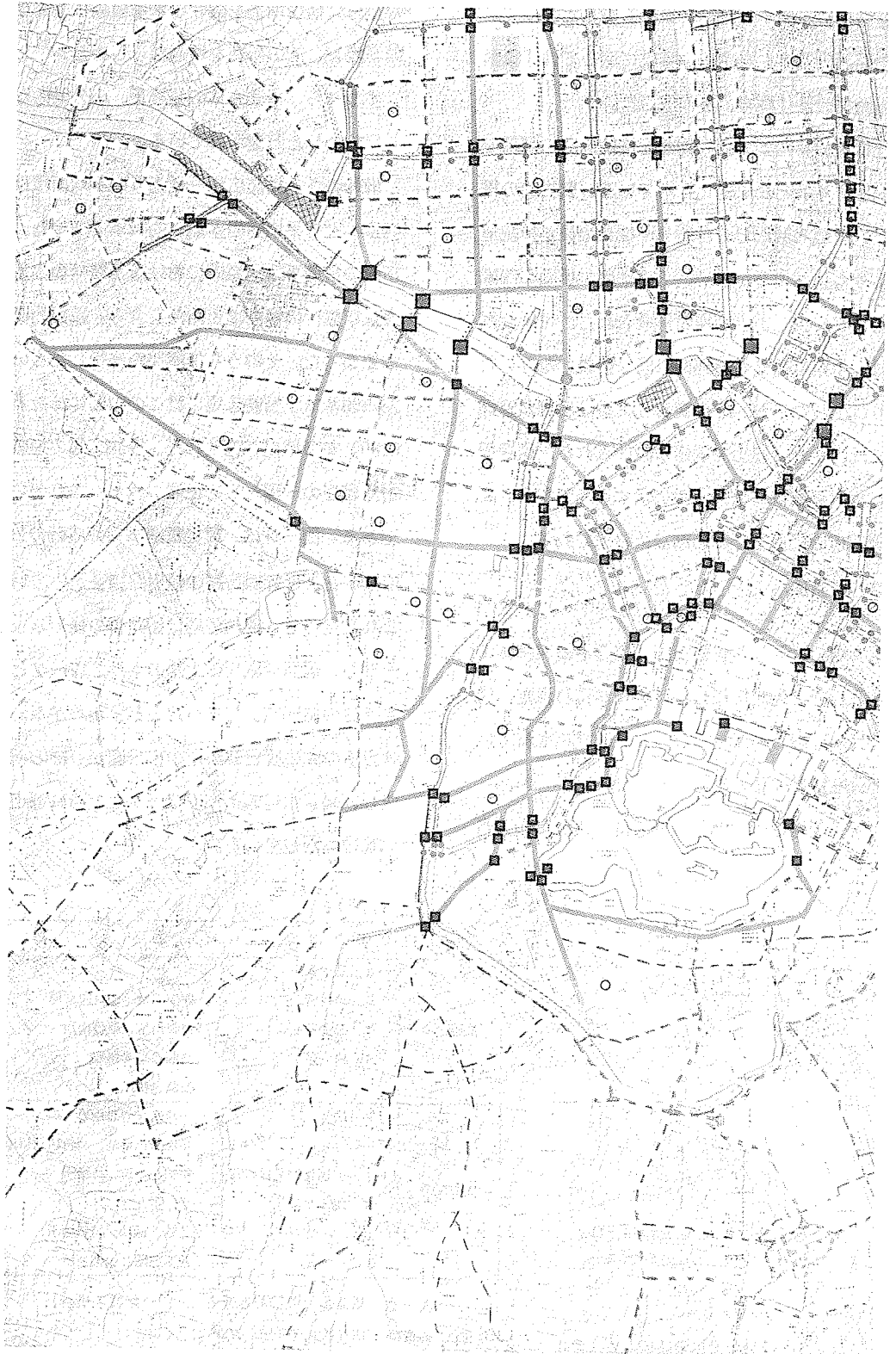
すなわち、橋梁本体の修景と、小公園的な機能を目的としたと記されている。

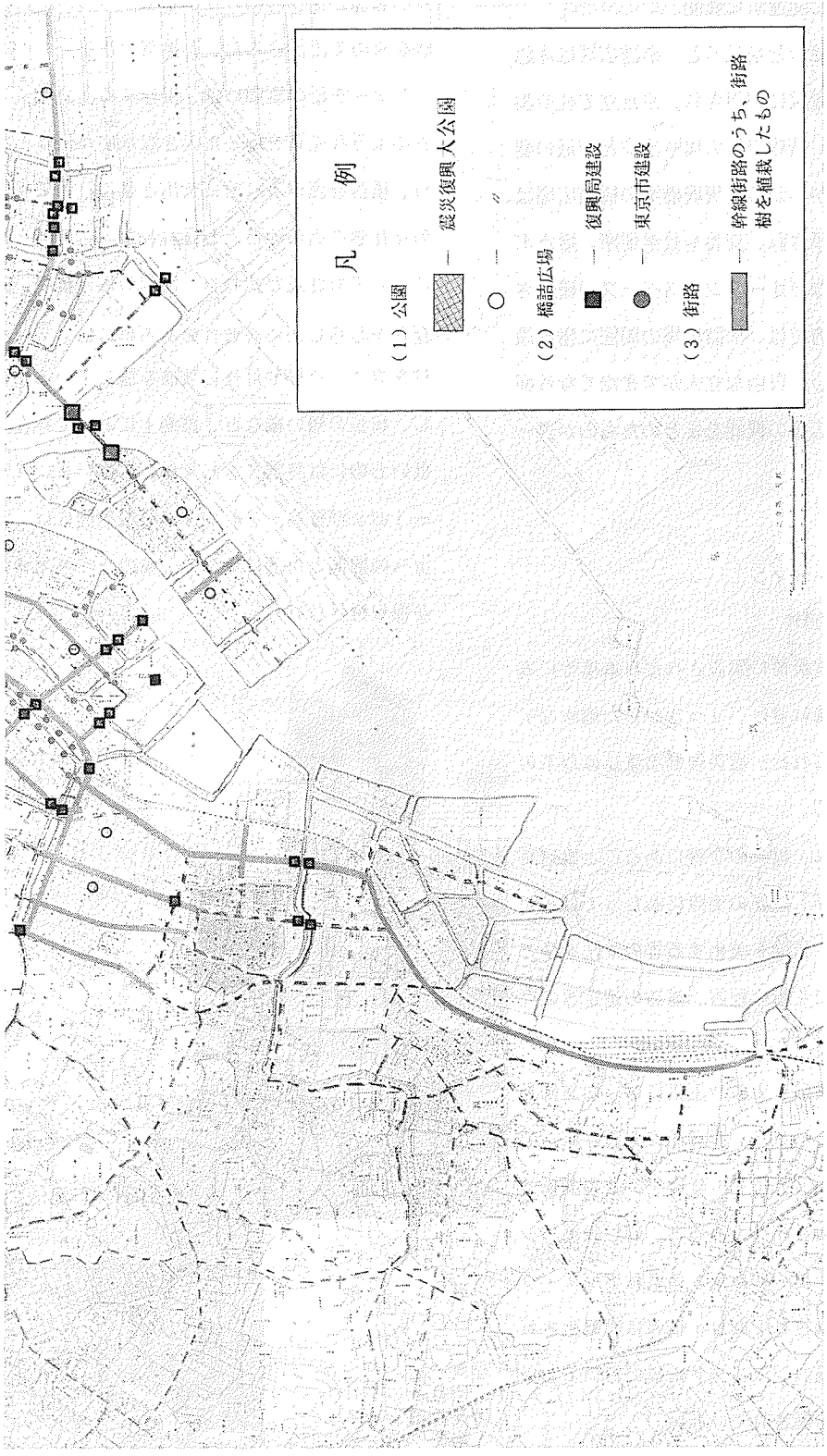
植栽のある橋詰広場一橋当りの平均面積は、約441.4 m²で平均植樹本数は約72本であった。東京市内の復興事業区域内における街路植樹本数は、東京市施行の補助線街路分を含み、総数約43,000本であった。そのうち復興局が施行したものは約28,300本で、橋詰広場にはこの24%にあたる約6,800本の植樹が施された。橋詰広場の植栽は、街路植樹の一環として位置づけがなされていたのである。図-5は、震災復興事業完成時の公園の位置、および幹線街路の植樹路線を示している。これを見ると、橋詰広場は街路樹の緑のネットワークと、運河や堀割の水路のネットワークとを結び「緑の結節点」であったこと、がわかる。また、3カ所の大公園と52カ所の小公園が、緑の面を構成し、緑と水辺のネットワークとともに都市緑化の基軸をなしていた。

目的および機能		施設例
橋梁本体	a. 橋梁保全	作業用地、資材置き場 作業用地、仮橋用地 高欄の端末処理 植栽、抉木
	b. 維持管理	
	c. 架替・補修	
	d. 修景	
橋梁関連	e. 防災	一時的な避難用地 類焼防止用地、消防活動用地 隅切、歩道、待機所 交番 公園、緑地、植栽場所、 児童遊園、公衆便所
	f. 交通整理・緩衝	
	g. 治安・監視	
	h. オープン・スペース	

表-5 橋詰広場の目的と機能 (作製：伊東)

表は、東京都の資料、「四谷見附橋調査研究報告書(その2)」(委託者：東京都建設局、受託者：社団法人土木学会、昭和58年2月)、及び現地調査に基づいて作成。





図一五 橋詰を結節点とした緑のネットワーク (作製：岡田)

(3) 橋詰広場に関連する機能

江戸時代の錦絵などを見ると、橋詰広場は休憩所や一時的な荷置場に利用され、また立て札や番所などがあって、情報交換の場や治安と交通の要所であったことがわかる。復興橋梁の橋詰広場は、上記の要素が継承され、交番や公衆便所、撤水ポンプ、材料置場などオープン・スペースが確保された。しかし一方では、橋詰広場の周囲に柵を設け、歩道と分離し、自由な立入ができなくなる面もあった。橋詰広場の機能をまとめたものが表-5である。

3. 復興橋梁のデザイン

(1) デザイン方針

復興橋梁は、震災前に架設された日本橋等にみられる華美な装飾は避け、すっきりした簡素なデザイン方針がとられた。震災復興事業誌は以下のように記している。

<橋梁美の根本は、橋梁の全容にあること既述せるが如くであるが、意匠の実際にあたっては最初より装飾によって橋梁を美化する等の末法を棄てて、設計の第一に主桁の配置、構造の選定等に充分の考慮をした。>⁶⁾

そこで復興橋梁は、主桁や主拱には一切装飾を施さない方針がとられた。震災前に架設された鍛冶橋（外塚、1913（大正2）年竣工）と復興橋梁の常盤橋（外塚）を比べてみると、同じ鉄筋コンクリート・アーチ橋であるが、前者はアーチ・クラウンに装飾が施されており、後者は簡略化されている。また鉄筋コンクリート桁橋においても主桁には全く装飾が施されていない。

復興橋梁は、力の観念を強く意識していたらし

く、装飾性よりも橋の荘重感すなわち力学的安定感を求めて設計された、と推察できる。

またアーチ橋の橋脚には、現存する江戸橋にみられるような張石を施した大きな水切が付けられたり、橋台を護岸より前に突出させることにより橋の存在感を高めることも行われた。この他に路面においても注意が払われ、河幅の広い橋や、特に存在をらしめる必要性のある橋には、大きな親柱を立て、高欄や灯柱に装飾を施している。しかし、橋長の短い橋など、路面上において存在感の低いものには特別な意匠を施してはいない（写真-1および写真-2）。また橋梁側面には、河川上への照明と舟運に対して、橋の存在を示す電灯が取り付けられた。



写真-1
装飾性の高い親柱
（江戸橋、日本橋川）
撮影：岡田，1982年

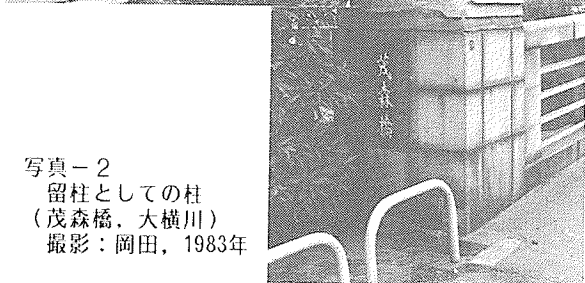


写真-2
留柱としての柱
（茂森橋、大横川）
撮影：岡田，1983年

(2) 建築技師の関与

震災復興橋梁のデザイン設計は、上述した観点から行われたのであるが、意匠については単に橋梁設計者の考えだけでなく、広く意見が取り入れられていたようである。震災復興事業誌には次のように記述されている。

＜橋梁意匠の設計は、主として土木部橋梁課に於て取扱ったのであるが、其の一部は建築部技術課に託して作製し、而して、設計案は、工作物意匠調査委員会に諮りて適否を決した。同委員会は、建築部、土木部の関係者及局外の建築大家を囑託して委員となし、橋梁のみならず公園其他の工作物に対してもその意匠の審査をなしたものである。＞⁷⁾(傍点筆者)

すなわち、現在で言う「デザイン検討委員会」が設置されていたと思われる。

この機関が、どの程度影響を与えたかは不明であるが、建築家や建築技師が意匠設計に関係したことは、復興局土木部長太田円三の講演でも触れている。以下に記すと、

＜親柱欄干其の他につきましても、成る可く目触りにならぬ様なものを拵えたいと思い、唯今建築の技師で特に此方に優秀な人に頼みまして設計中であります＞⁸⁾

復興橋梁の意匠設計に関係した建築技師では、山田守と山口文造があげられる。山田守は聖橋(神田川)の設計に関係したと言われ、山口文造も南門橋(汐留川)や数寄屋橋(旧外濠)のデザインに係わっている。しかし構造面からすべてにわたって設計したとは推測し難く、主に外観上の装飾について関与したものである。おそらく親柱や高欄、橋灯などの付属物の設計が主で、橋

梁本体の設計は土木技師によるものであった、と推察される。

建築技師によってデザインされた親柱等の付属物は、それぞれ個性的なもので、橋梁本体の美観にも大きな影響を与えていた。

(3) デザインの実際

路面上の親柱と高欄のデザインは先述したように、装飾を強く意図したものと、そうでないものがあった。親柱の高さは、歩道内の空間限界約2.6mを越えることはなかったが、江戸橋の親柱のように路上より高く立てて装飾と照明を目的としたものと、単に留柱としての機能にとどまる高さ1.2m前後のものに分れた。また高欄は歩道面より高さ1m前後とし、鋼橋においては主として半鑄鋼が材料に用いられた。鉄筋コンクリート橋では、鎌倉橋(外濠)のように橋本体の鉄筋を延長して一体化させた鉄筋コンクリート高欄を用いる場合もあった。

表面仕上げに関しては、鉄筋コンクリート橋において張石をしたもの、モルタル仕上げをしたもの、あるいは生地のままのものと様々であったが、これらも装飾性に起因する所が大きく、装飾性の高いものには必ず、花崗岩等で張石がされた。また聖橋の両側径間のようにプレートガーダーであるのに、橋全体としての調和がとれないために、表面にコンクリートで仕上げを施し、全体として荘重感を出そうとしたものもある。

色彩に関してみると、当時の塗装技術から基調となった色は、灰色であったと推察できる。鋼橋の塗装は3回塗で、上塗には着色オイルペイントが使用された。色彩の種類は大別して以下の3種に分かれる。

① ダークグリーン

…… 法恩寺橋, 千代橋等

② ベージュ

…… 兜橋, 相生橋, 雉子橋等

③ グレー, ブルーグレー

…… 隅田川橋梁, 江戸橋等

隅田川橋梁について詳しく触れると、永代橋、駒形橋、言問橋はいずれもグレーで、言問橋がその中でもやや黒味を帯びていたらしい。また、清洲橋と葎前橋はともにブルーグレーであったが、葎前橋はややエメラルド色を帯びたグレーで、清洲橋は濃いブルーグレーであった。同じ隅田川に架かる橋でも同一の色を用いず、個々の橋に個性を出していた、と推察できる。しかし、残念なことに、当時はカラー写真技術が進歩しておらず、色彩に関しては、文献に記載された記録と、着色写真などからしか判断できない。

4. まとめ

以上、復興橋梁について論述してきたことをまとめると、次のようになる。

① 復興橋梁の構造形式は、物理的条件だけで選定されたのではなく、都市景観を考慮して行われ、地域により明らかに差をもたせていた。

② 橋詰広場は、貴重なオープン・スペースで、街路樹の緑のネットワークと、運河や堀割の水路のネットワークとを結ぶ「緑の結節点」であった。

③ 当時、橋・公園など、構築物のデザインをチェックする機関も存在し、橋の装飾設計には建築技師が関与していた。

以上から、復興橋梁は震災復興計画の一部として、明確なアーバン・デザイン・ポリシーのもと

で事業が行われた、といえる。

(注)

- 1) 表-1は次の文献を参考に作成した。
「帝都復興事業誌 土木篇」復興事務局, 1931(昭和6)年
「帝都復興区画整理誌 第一篇」東京市役所, 1932(昭和7)年
「帝都復興誌 第二巻」復興調査協会, 興文堂書院, 1930(昭和5)年
- 2) 表-3は次の文献を参考に作成した。
「帝都復興区画整理誌 第一篇」東京市役所, 1932(昭和7)年
- 3) 「帝都復興事業誌 土木篇」復興事務局, p.281, 復興事務局, 1931(昭和6)年
- 4) 「帝都復興事業誌 土木篇」復興事務局, p.260, 復興事務局, 1931(昭和6)年
- 5) 「帝都復興事業誌 土木篇」復興事務局, p.280, 復興事務局, 1931(昭和6)年
- 6) 「帝都復興事業誌 土木篇」復興事務局, p.313, 復興事務局, 1931(昭和6)年
- 7) 「帝都復興事業誌 土木篇」復興事務局, p.315, 復興事務局, 1931(昭和6)年
- 8) 太田円三「帝都復興事業に就て」復興局土木部, p.145, 1924(大正13)年

謝 辞

本研究の遂行にあたり、トヨタ財団昭和58年度研究助成金の一部、および日本文化会議の委託研究「都市の景観形成と首都高速道路に関する調査研究(首都高速道路公団から委託)」の研究費の一部より援助を受けた。また「東京の橋研究会」の諸氏に御示唆と御指導を頂いた。末尾ながらここに深く感謝する次第である。