

明治期における主要な橋の配置計画とデザイン思想

法政大学非常勤講師 伊東 孝

The Bridge Arrangement Plan and its Design Concept in Tokyo City during  
the Meiji Era

By Takashi Itoh

概 要

関東大震災後、東京の下町に架設された復興橋梁は、425橋もの多くに達した。これらの橋は、地域ごと・河川ごとにタイプやデザインを類型化でき、しかも皇居を頂点としたデザイン・ヒエラルキーのあることなども判明した(拙著「東京の橋」鹿島出版会、1986年9月)。

明治期に架設された橋は、どうなのだろうか?結論をいえば、明治期の橋もまた、タイプやデザインは、十分、地域性を考えて決められていた。

本稿では、明治期を、文明開化期と市区改正期との二つにわけ、東京市内に架設された、石や鉄でできた「永久橋梁」が、どのような地域に、いかなるタイプやデザインで架設されたのか、を考察した。橋の重要度を判定する資料として、東京市区改正計画の道路網計画と道路の等級分けを利用した。その結果、次のような考察を得ることができた。

- i) 文明開化期には、江戸からの幹線道路、および文明開化の“表玄関”と“顔”の地域に、永久橋梁が架設されていた。
- ii) 市区改正期になると、永久橋梁は、日本橋・京橋地区に面的に架設されるようになり、さらに、周辺地域にも架設されるようになった。

とくに大正期に入ると、隅田川をこえて本所・深川に、また月島や芝浦の埋立地にも、永久橋梁が架設されるようになった。

- iii) 明治期の隅田川橋梁を架設順に整理すると、直線から曲線へ、単径間の曲弦トラス橋から全径間をひとつにした曲弦トラス橋へと、橋形が変化している。また「さまざまな橋形が展覧された」という意味では、明治期から「隅田川、橋のギャラリー」の思想のあったことをうかがわせる。

最後に、新しい知見として、明治末期の永久橋梁の各諸元を明らかにし、“看板橋梁”ともよぶべき、木鉄・石鉄などの“混用橋”の紹介と、その意味について考察を加えた。

(キーワード: 橋、看板橋梁、デザイン思想、明治期)

昨年の9月に発行された拙著「東京の橋——水辺の都市景観」には、巻末に「橋梁年表——黎明期の東京の橋」(以下「橋梁年表」)が付されている。これは、明治・大正期、東京市に架設された主要な橋をリスト・アップしたものだ。これらの橋が、どのような地域に架設されているのだろうか——本稿の問題意識である。橋の等級は、道路と密接な関係にあるが、橋のタイプやデザインは、地域性とも多に関係する、と思えるからだ。

関東大震災後の復興橋梁では、橋のタイプやデザインが、地域ごと・河川ごとに類型化でき、しかも皇居を頂点としたデザイン・ヒエラルキーのあるこ

となども指摘しえた。<sup>1)</sup>

明治期の橋は、どうなのだろうか?

1. 橋の配置計画

図表1、3、4は、文明開化期と市区改正期における道路網と主立った橋の配置図を示している。

文明開化期を明治初年から明治21年までとし、市区改正期を、東京市区改正計画が立案・公示された明治22年より大正期震災前までとした。市区改正事業は、大正八年に完了しているが、橋のタイプやデザインに着目すると、関東大震災を境にして大きく変わっているので、このようにした。(したがって、

時代を正確に言えば、明治・大正期震災前となるが、ここでは便宜上、明治期としている)

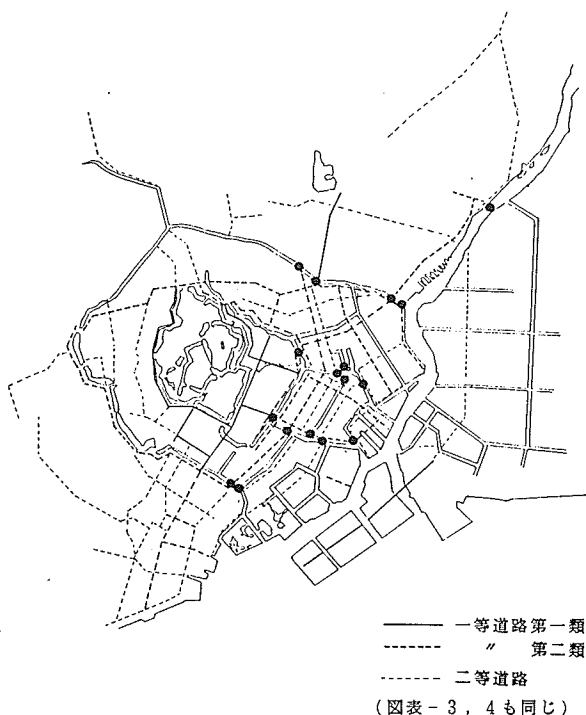
道路網は、法定化された市区改正委員会計画図(以下「旧設計」と)と市区改正新設計図(以下「新設計」と)を、参考にした。

また図上にプロットした橋は、石や鉄でつくられた、いわゆる「永久橋梁」で、「橋梁年表」および「東京市における明治末期の主要橋梁一覧」(後掲、以下「橋梁一覧」)を参考にした。

(1) 文明開化期

文明開化期の道路網は、旧設計の一等道路と二等道路をのせているが、本来、文明開化期の橋の位置は、旧設計と無関係である。ところが、旧設計自体、既存の道路網を基本的に受けついでいることを考えると、道路の等級一等・二等は、そのまま既存道路の重要度を示しているとみなせる。

そこで橋の位置を、まずプロットし、次いで旧設計の一等・二等の路線網をいれたのが、図表-1である。橋の位置を確認できたのは、17橋であり、これと道路の等級とを対応させると、図表-2のようになる。



図表-1 文明開化期の「永久橋梁」配置図  
\*道路網は旧設計

図表-2 「永久橋梁」のかかる道路(等級別)

—文明開化期

項目 道路種別	橋数	橋名	
		石造アーチ橋	鉄の橋
一等道路 第一類	2	万世橋、鍛冶橋	吾妻橋、浅草橋、弾正橋、高橋、新橋
	8	昌平橋、常磐橋、京橋	
二等道路	5	荒布橋、江戸橋、板橋、蓬萊橋	鍛冶橋
その他	2	海運橋	柳橋
計	17	10	7

(1) 橋の両端で道路の等級のかわるものは、等級の高い方に入れた  
(2) 「鉄の橋」は、桁橋の新橋を除き、いずれもトラス橋である  
(3) 拙著「東京の橋」の巻末にある「橋梁年表」と市区改正委員会計画図より作成

図表-2から、次のようなことがいえる。

まず、一等一類の道路が皇居前に集中しているので(図表-1)、一等一類の道路にかかる橋は少なく、一番多いのは、一等二類の道路にかかる橋である。約半数の橋が、一等二類の道路と接続しないしは道路上にかかる(8橋)。橋の材料に注目すれば、文明開化期の永久橋梁は、石造アーチ橋が多い。17橋のうち、10橋が石造アーチ橋だ。

これを、図表-1でみてみよう。

まず、(図表-2の視覚的表現ではあるが)橋の位置と道路網とが、実にきれいに一致している。ほとんどの橋が、一等と二等道路上に位置している。のっていないのは、柳橋(神田川)と海運橋(楓川)のみである。

第二には、橋の架設位置から、文明開化時、どこが重要な路線ないし場所であったのかが、うかがえる。二つに類型化できる。

- ① 江戸からの幹線道路にかかる橋
  - ・御成道にかかる万世橋
  - ・常磐橋から浅草へぬける幹線道路
  - ・鍛冶橋——弾正橋——高橋——永代橋へとぬける幹線道路
  - ・日本橋(永久橋梁ではないが)を起点とした南北の幹線道路(新橋——京橋——日本橋——昌平橋)
- ② 文明開化によって生まれた新しい地域にかかる橋
  - ・荒布橋、江戸橋、海運橋、鍛冶橋のかかる地域は、明治の大実業家：渋沢栄一の屋敷があり、明治初期のビジネス・センターとして盛えた

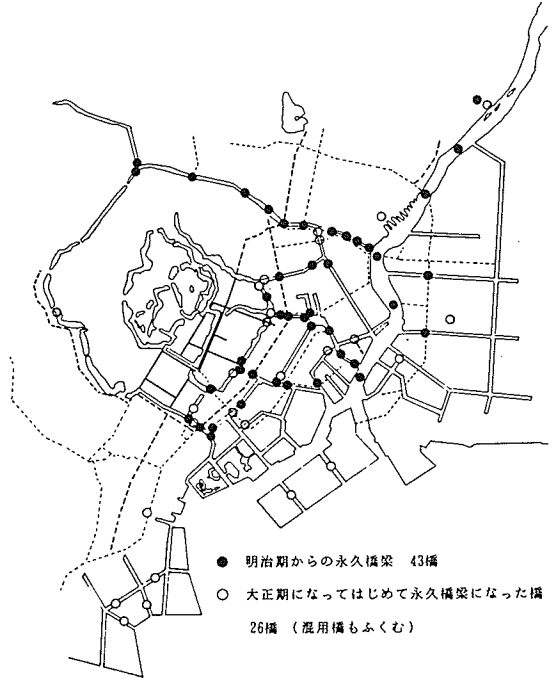
兜町である。

- ・新橋、蓬萊橋は、新橋ステーション前にかかる。なお、蓬萊橋のすぐ隣にかかる出雲橋（三十間堀川）は、木橋であるが、文明開化とともに到来した新しい橋梁タイプのトラス橋であった。

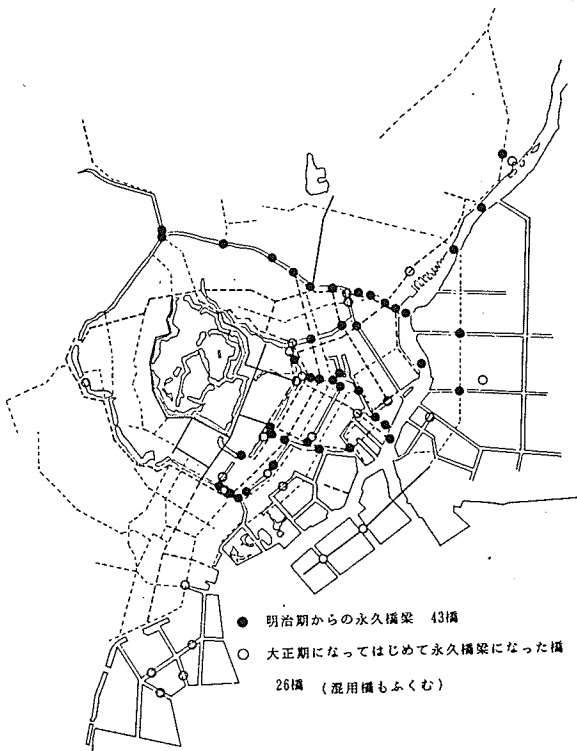
以上から、文明開化時には、江戸からの幹線道路と、文明開化の“表玄関”や“顔”の地域に、永久橋梁の架設されたことがわかる。

## (2) 市区改正期

図表-3、4は、市区改正期の道路網と永久橋梁の配置図を示している。違いは、図表-3の道路網が、旧設計であるのに対し、図表-4のは、新設計であることだ。市区改正事業の多くは、新設計に基づいてなされたことを考えると、橋の位置は本来、新設計の道路網に対応させるべきであろう。しかしながら、図表-3と図表-4を比較するとわかるように、図表-3の方が、橋の位置



図表-4 市区改正期の「永久橋梁」配置図（その2）  
\*道路網は新設計



図表-3 市区改正期の「永久橋梁」配置図（その1）  
\*道路網は旧設計

と道路網との関係がハッキリわかる。それゆえ、橋の位置づけや性格、また地域性を考えるには、図表-3のように旧設計と対応させる方がわかりやすい。

橋の位置を確認できたのは、69橋。これを道路の等級と対応させたり、橋の材料・架設時期などで整理したのが、図表-5、6である。

表から次のようなことがわかる。

- i) 文明開化期と市区改正期とでは、年数的には市区改正期のが長く、1.5倍の違いがあるが、橋の総数としては、文明開化期の4倍の数の永久橋梁（69橋）がかかっている（図表-5）。
- ii) 一等一類の道路にかかる橋は、あいかわらず少ないが、特徴的なことは、一等や二等以外の道路に永久橋梁の多くなっていることである。
- iii) 橋の材料は、石が少なくなり、スチールや鉄筋コンクリート（RC）が多くなっている（図表-6）。鉄橋は、全体の7割をしめる。
- iv) 大正に入ってから、橋の架設数がひじょうに多くなっている。年数を考慮して市区改正期の明治期と大正期とを比較すると、大正期の永久

図表 - 5 「永久橋梁」のかかる道路（等級別）  
——市区改正期

項目 道路種別	橋 数	橋 名
一 等 道 路 第一類	5	万世橋、眞眼橋、鍛冶橋、初見橋、月島橋
第二類	22	吾妻橋、両国橋、永代橋、浅草橋、柳原橋、和泉橋、昌平橋、お茶の水橋、板付橋、九道橋、今川橋、龜岡橋、新常盤橋、日本橋、土州橋、登岸橋、高橋、彈正橋、京橋、比丘尼橋、新橋、須賀橋
二 等 道 路	16	吉野橋、寢橋、二の橋、高橋（小名木川）、左衛門橋、大和橋、水道橋、飯田橋、四谷見附橋、一石橋、江戸橋、荒布橋、鈕橋、板橋、蓬萊橋、金杉橋
そ の 他	26	今戸橋、新大橋、東元橋、松永橋、柳橋、美倉橋、船河原橋、常盤橋、西河岸橋、海運橋、狹橋、豊高橋、元彈正橋、有楽橋、朝日橋、数寄屋橋、三原橋、萬年橋、新幸橋、出雲橋、土橋、難波橋、竹芝橋、芝羽橋、八千代橋、落塩橋
計	69	

(1) 橋の両端で道路の等級のかわるものは、等級の高い方に入れた  
(2) 拙著「東京の橋」の巻末にある「橋梁年表」と本橋付表、および市区改正委員会計画図より作表

図表 - 6 大正期震災前の材料別・架設時期別「永久橋梁」

架設時期 材 料	文明開化期	市 区 改 正 期		計
		明 治	大 正	
石造アーチ橋	4	2*	0	6
鉄 の 橋	4	27	17	48
コンクリート橋 またはRC橋	0	0	11	11
混 用 橋	0	1	3	4
計	8	30	31**	69

(1) 大正期震災前の時点で、存在していた（と思われる）東京市内の「永久橋梁」。一部「混用橋」もふくむ。  
(2) \*「東京案内」（M40）に「石橋」と記載された比丘尼橋をふくむ。  
(3) \*\*このうち、大正期になってはじめて「永久橋梁」になった橋は、26橋。残り5橋（京橋、昌平橋、二の橋、高橋、鍛冶橋）は、明治期から永久橋梁で、大正期に架け替えられても永久橋梁。  
(4) 出典は、図表 - 5 と同じ

橋梁の数は、明治期の倍である。

v) 「橋梁年表」を参照すると、RC橋は、大正期、とくに大正8年頃から多くなっている。

橋の位置と道路網とを対応させた図表 - 3からは、以下のことが読みとれる。

- i) 文明開化時の線的・拠点的な橋の架設に変わり、日本橋・京橋地区への面的な架設になっている。
- ii) 市街地への出入口に当る外濠の橋が整備されるとともに、外濠をこえて南北方向にのびる道路にも、永久橋梁が架設された。たとえば、北部には須賀橋と吉野橋、南部には金杉橋である。

iii) 隅田川にかかる五大橋は、全て鉄の橋になった（後述）。

新しい展開もみられる。

iv) それは、隅田川をこえた本所・深川地区に、永久橋梁の架設されたこと、

v) 月島や芝浦の埋立地にも、鉄の橋が、架設されたこと、である。

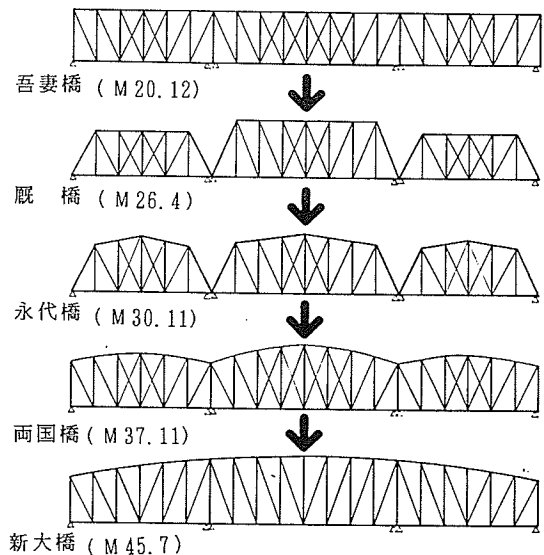
vi) 「橋梁年表」を参照すると、これらの橋の多くは、大正期になって架設されたことがわかる。

### (3) 隅田川橋梁

明治の中頃より、市街地に架設する橋は、上路式のアーチ橋が好んで架設された。アーチ橋は、市街地環境と調和し、上路式は、橋の内外の展望をさまたげないからである。<sup>2)</sup>

外濠や京橋川などの中小河川には、このような理由で、上路式のアーチ橋が架設されたが、隅田川のように川幅の広い橋は、そうはいかなかった。依然として、長大橋に適するトラス橋が、架設されたのである。それでも隅田川のトラス橋を、竣工順に並べてみると、橋形にひとつの規則性が浮かびあがってくる。

図表 - 7 を見て頂こう。明治20年に架設された吾妻橋から、明治45年に架設された新大橋までながめていくと、



図表 - 7 隅田川橋梁の側面景スケッチ

- i) 平行弦トラス橋から曲弦トラス橋へ
- ii) 単径間の曲弦トラス橋から、全径間をひとつにした曲弦トラス橋へ

というデザインの指向性をみることができる。

もうひとつ指摘できることがある。それは、「隅田川、橋のギャラリー」とでもよぶべき橋形の違いである。

関東大震災後の復興橋梁では、隅田川の橋のデザインを、一つひとつ違えている。一橋として同じものはない。<sup>3)</sup> 川を上り下りする舟頭さんは、橋の形をみれば、橋名がわかり、今、舟がどこにいるのか、確認できた、という。

「さまざまなタイプの橋が、展覧されている」という意味で、それを「橋のギャラリー」とよぼう。<sup>3)</sup>

現在、隅田川には、上流から下流まで、30をこえる橋がかかっているが、デザイン的には、ひとつとして同じものはない。「隅田川、橋のギャラリー」の思想は、今日にもあてはまる。

さらに、図表-7にみるように、明治の隅田川橋梁もまた、橋形が一つひとつ違っていた。この意味では、「隅田川、橋のギャラリー」の思想は、明治から今日まで、連続として受け継がれている、といえそうだ。

## 2. 「東京市における明治末期の主要橋梁一覧」と看板橋梁

### (1) 「東京市における明治末期の主要橋梁一覧」

ここでは、「橋梁年表」の補充データになった最近の知見を紹介しておきたい。

拙著「東京の橋」にある「橋梁年表」は、主に橋名と竣工年、橋長・幅員などの項目をあげているが、明治期の橋については、橋長や幅員の不明なものが多い。

ところが、これを補充する資料を見い出せた。それは、東京市の編纂した上下二冊の「東京案内」であり、全 839 ページにも及ぶ。付録として、東京市15区の地図と、市内および近郊の貝塚・古墳に関する記事がつく。明治40年発行。歴史家の間では、明治後期の東京の様子を知る文献として、資料的・データのにも信頼できる重要文献として知られる。

内容は、「総記」「皇城記」「市街記」の三部より構成されている。

「総記」では、東京を総論的に論じるとともに、各施設・場所をリスト・アップし、索引をかねるようになっている。

「皇城記」は、宮城・離宮・宮内省などについてふれ、「市街記」は、区別に、交通・公園・議院・官庁・公衛・学校・図書館・病院・銀行・社寺仏閣・名所・古墳などの諸施設や場所を記述している。分量的に一番多く、全体の八割を占める。

この「交通」のところに、「橋梁」の項があり、区内の主だった橋についての説明がある。これを整理すると、竣工年、橋長・幅員、材料の種別などがわかる。本稿の末尾に掲げた付表は、その中からさらに「永久橋梁」を抽出して、再整理したものである。

この作表によって、明治期の永久橋梁のうち「橋梁年表」に掲載されていなかった橋が、4橋明らかになった。しかし「橋梁年表」では、ほとんどの橋の長さや幅員がわからなかったので、この資料の意味することは貴重である。

さらに興味深いことは、「木鉄」「石鉄」などの混用橋の架設されたことである。たとえば、一石橋は鉄混用橋、桜橋は石鉄、朝日橋は鉄土、船河原橋は木鉄などの、混用橋である。どのように混用されていたのかは不明だが、鉄の高価な時代に採用された橋種であり、工夫のひとつではないか、と考えられる。

大正期にRC橋が架設されるようになると、今度は、木とRCとの混用橋も登場した。そこで次項では、混用橋の具体例を、大正期に架設された橋でながめてみたい。

### (2) “看板橋梁”

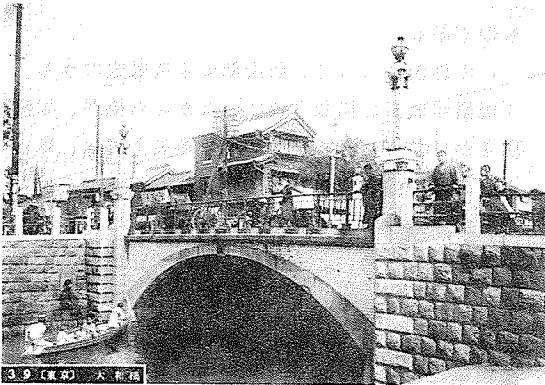
学会誌が発行されて、まだ間もない第4号に、<最近竣工シタル東京市ノ橋梁>と題する論文が掲載されている。<sup>4)</sup> この中に、6つの橋が紹介されているが、このうち3橋は、混用橋である。以下、この3橋(大和橋、有楽橋、今戸橋)を概観しながら、<sup>5)</sup> 何故、混用橋が採用されたのかを考えてみよう。

#### ① 大和橋

現在では、橋名自体も忘れ去られた大和橋<sup>6)</sup>

だが、浜町川にかかり、東京高等商業学校（一ツ橋大学の前身）・神田駅と左衛門橋とを結ぶ道路上にかかる橋であった。現在の地名でいえば、靖国通りが、岩本三丁目と東神田二丁目の地先を通る辺りになるうか。大正4年5月31日竣工。

一見したところ、RCアーチのようにみえるが、実は、木橋である（図表-8）。斜めのつかえ棒を入れて桁を支える方杖桁橋なのだ。外側のアーチは、RCの被覆である。このようなやり方は、当時の流行でもあった。経費を節約しながら、外観だけは立派な橋に見せる工夫である。



図表-8 大和橋（T4.5）  
（「建築写真類集デテール集橋梁」T8.6より）

装飾の内容を紹介しよう。

アーチ・リングは、起拱部から上へのびるにつれて薄くなり、アーチ・クラウンには、舟運の便を考えて、橋灯がついている。アーチ側壁は、白色の張棟瓦で飾られ、蛇腹石は、持送り風に突出させている。

＜隅石及装飾的ノ起拱石ハ、総テ花崗石テ、其彫刻ハ小叩キ仕上ケ或ハ江戸切（石の表面を凸凹：溜出しにして、周辺の目地部分を1cm程度、溝型に凹ませた積石仕上——筆者）テアル><sup>7)</sup>

また親柱は、橋台の隅石と一致させ、水上よりスーッとのはしている。

＜親柱ハ総テ花崗石ヲ用ヒ、種々ナル形状ノ

彫刻ヲ為シ、橋幅ヲ有効ナラシムヘク其台石ノ内側ト地覆石ノ内側トヲ一致セシメタノミナラス、装飾的ニ橋台隅石ト親柱台石トノ側面ヲ一致直立セシメタ。而シテ親柱頂上ニハ装飾鉄物及瓦斯燈ヲ取付ケタ。其鉄物や瓦斯燈ノ枠骨ハ、総テ青銅製テアル><sup>8)</sup>

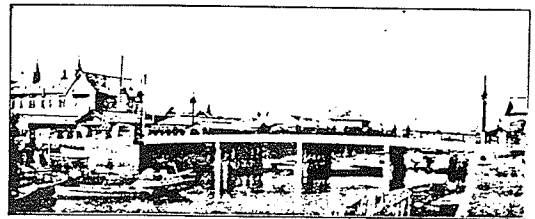
当時、高欄部材には既製品がないとみえ、ガス管で代用しているのが面白い。

＜高欄ハ、歩道面上三尺ノ高サテ、小柱ニハ鑄鉄ヲ用ヒ、柵子ニハ径四分ノ三吋丸棒、及時内外ノ平鉄混用テ手摺ハ内径一吋半ノ瓦斯管ヲ以テ組立テタ><sup>9)</sup>

高欄部分に、ガス管を用いた橋は、当時、他にもみられた。<sup>10)</sup>

## ② 有楽橋

有楽橋は、RCと木と鉄との混用橋である。外側の耳桁部分をRC、軌道下の桁を鉄桁、その他内側の桁を木でつくっている。大正4年3月31日竣工（図表-9）。



図表-9 有楽橋（T4.3）  
（＜最近竣工シタル東京市ノ橋梁＞  
「土木学会誌」Vol.1-4、T4.8より）

電車軌道を布設するとき、木橋だと大きな材木を使用せねばならず、桁高点が高くなって、橋の前後の取付け勾配を緩かにすることがむずかしくなる。そこで軌道下の桁を鉄桁にしたのである。

耳桁部分をRCにした理由は、特別記されていないが、鍛冶橋と数寄屋橋との間で、外濠をまたいでいることを考えれば、場所柄、美観のことを考慮したと考えられる。

反りのある曲線桁を説明した部分に、それとかがえる記述がみられる。

＜桁テ曲線ニ沿フタモノヲ選フニハ、非常ニ不経済テアルカ混擬土テハ自由テアツカラ、理想的ノ曲桁ニ作ラレ、外観上一層ノ美ヲ加

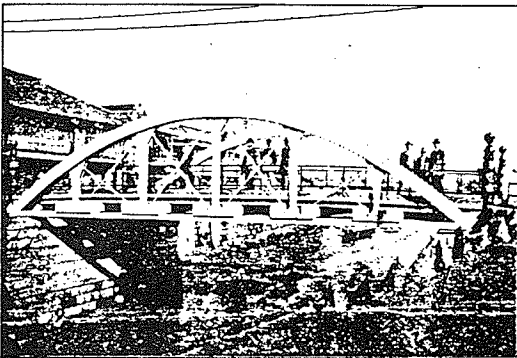
ヘタ……><sup>11)</sup> (傍点筆者)

しかもこの曲線は、思っていたより、よい成績をあげた、としている。<sup>12)</sup>

### ③ 今戸橋

今戸橋は、木鉄混用のアーチ橋である。鉄を用いたところは、下弦材とターンバックルのある対角材であり、木材は、垂直部材(樺材)と上弦材である。なお、上弦材は、アーチ状に仕上げるため、7枚の檜板を重ねあわせ、ボルト締めになっている。下弦材を渡す床梁は、米松、床梁を枕として、橋軸方向に走る小桁は樺材、敷板は楮材である。大正4年4月30日竣工。

高欄廻りも、木鉄混用である。高欄は錬鉄であるが、親柱は、円筒形の赤身勝ちの樺材、柱頭には鋳鉄製の擬宝珠がかぶさっている。袖高欄は、花崗岩と瓦斯管で人留欄を構成している(図表-10)。



図表-10 今戸橋(T4.4)

(出典は、図表-9に同じ)

一径間にしたのは、舟の通行の便を考えたことだが、橋の形をアーチ橋にしたのは、もっぱら景観的な配慮による。

くはうとらす構桁テハ、此瀟洒タル景趣と調和シナイノテ、之ヲ弓弦構桁トシ、其優美ナル曲線ノ助ケテ、聊カ構桁ノ没趣味ヲ医スル目的テ、設計ヲ立テタ><sup>13)</sup>

今戸橋界限は、川を隔てた向島からの眺めがよいとされ、浮世絵や錦絵の画題に好んで描かれた。「月に風情は待乳山」と詠われたように、月夜の眺めが美しかった。

ここで注目しておきたいのは、トラス橋でも、アーチ橋を採用していることである。「アーチ

橋は、環境に調和する」という美意識が感じられるのである。一番最初は、わが国最初の国産橋梁として名高い弾正橋(M11、ボウストリング・トラス)にみられる。浅草橋(M17)も同じく、ボウストリング・トラスのアーチ橋である。この二橋は、文明開化期の橋であるが、市区改正期になると、西河岸橋(M24)、湊橋(M28)が、ボウストリング・トラスで架設されている。その後は、アーチ橋が多くなる。

したがってアーチ橋を採用したこと、混用橋にしたことは、いずれも“環境との調和”“美観”など、景観への配慮であったことがわかる。

建築には、“看板建築”というスタイルがある。<sup>14)</sup> 建物の前面に衝立のような立て板を作り、そこに金属板を貼ったり、色モルタルを塗って装飾した建物のことで、ふつう屋根裏部屋のある二階建てが多い。

これにならっていえば、大和橋や有楽橋などのように、耳桁部分だけを装飾用にRCを用いた橋を、“看板橋梁”とよべる。何故、このような橋がはやったのか？ それは、時代の要求なのである。先の文献に曰く。

<時勢ノ要求トシテ橋ノ装飾モ亦、外観上、軽視スル事が出来ナクナツタ……><sup>15)</sup>

橋をふくめ、土木構造物を美しくするのに、世論の声が必要なことは、今も昔も変わらぬようである。

### 謝 辞

本研究の遂行に際しては、トヨタ財団の研究助成「都市における歴史的土木遺産の評価と継承に関する研究」(昭和60年より2年継続)の一部を使用させて頂いた。また「東京の橋研究会」では会員諸氏から、貴重な意見や助言を頂いた。末尾ながら紙面をかりて、お礼を申し上げます。

[注および引用文献]

- 1) 拙著「東京の橋——水辺の都市景観」鹿島出版会、pp. 89~160、1986年9月
- 2) 同上、pp. 41~40
- 3) 隅田川橋梁および設計案などについては、拙著

pp. 90~116 を参照されたい。

9) 同上

4) <最近竣成シタル東京市ノ橋梁> (以下<東京市ノ橋梁>) 「土木学会誌」 Vol. 1 - 4, T 4.

10) たとえば、有楽橋や横川橋。<東京市の橋梁> 参照。

8

11) <東京市の橋梁>、p. 5

5) 残りの三橋は、難波橋・土州橋・横川橋である

12) 同上

6) たとえば、石川梯二氏の労作「東京の橋」には、

13) 同上

大和橋の名はあるが、江東区木場にある橋で、神田にあった大和橋は掲載されていない。

14) 「建築探偵団」の藤森照信氏(東大生産研助教授)が、命名。

7) <東京市ノ橋梁>、p. 19

15) <東京市の橋梁>、p. 17

8) 同上

付表 東京市における明治末期の主要橋梁一覧

区名	橋名	竣工年月(明治)	材料	長さ	幅員	備考
麹町区	鍛冶橋	10 10	石	8間 17間8合	6間6合 6間3合	M 9.5 × W 6間
神田区	和泉橋	25	鉄	14間	8間	M 36.3 M 24.10 L 38間4分 W 6間2分
	倉世橋	36	"	14間余	6間余	
	御茶水橋	24	"	14間	10間 6間	
日本橋区	江戸橋	34	"	21間	8間	M 34.10 L 20間
	鍛冶橋	21	"	31間2合	46尺2寸	M 21.3 L 31間 W 7間7尺
	西河橋	24	"	28間7分5厘	6間	M 24.5
	一石橋	37	鉄混用	14間	7間	
	豊海橋	36	鉄	22間	4間	
	運布橋	8 9	石 鉄	9間 9間	6間 6間	M 8.6 M 9.6
京橋区	京比橋	34	鉄	10間	10間	M 15.10 M 10.4 M 37.6 M 33.1 M 11.11 L 8間3分
	丘尼橋	22	石鉄	6間2尺	7間	
	高橋	15	鉄	26間7合	3間	
	櫻橋	10	石鉄	17間	4間	
	朝正橋	9 11	鉄土 鉄	24間 50尺	4間 5間	
芝区	新蓬橋	32.4 7.5	" 石	12間5尺 8間	10間 5間2尺	M 32.5 W 5間
牛込区	船河原橋		木鉄	11間	7間	
浅草区	浅草橋	31.7	鉄	13間半	8間	M 17.1 L 86尺2寸5分 W 31尺6寸
	柳左衛門橋	20.8 34	" "	14間1分 14間	26尺 4間	M 21 M 34.5
本所区	両国橋	37	"	90間5分	10間	M 37.11
	妻之橋	20	"	81間5分	46尺	
	二之橋	22	"	86間4分 10間	7間 4間	M 26.4 M 37.9 T 9.6
深川区	永代橋	35 23	" "	100間2合 15間8分	7間8合 7間	M 30.11 W 46尺 M 33.7
計	31橋		石 5橋 鉄 22橋 混用橋 4橋			

(1) 竣工年月欄で、記載のないものは、不明。

(2) 備考欄の記載は、拙著「東京の橋」の巻末表「橋梁年表」にある諸数値 M: 明治、T: 大正、L: 橋長、W: 幅員を示す。

(3) 「東京案内」(東京市、M 40)より作成。資料はM 39.12末日現在。