

絵地図にみる万世橋と橋詰広場の歴史的変遷

——江戸から今日まで——

法政大学非常勤講師 正会員 伊東 孝

The Transition of Mansei Bridge and its Bridgehead Plaza
by Studying Pictures, Photos and Maps
—— From the Edo Period to the Present ——

by Takashi Itoh

概 要

万世橋は、東京の橋の中では、比較的名の通った橋である。

ところが、万世橋は、萬世橋・万代橋ともかき、読み方は、「まんせいばし」「よろずよばし」ともよむ。「昌平橋」とよばれたこともある。結構複雑である。橋の位置も、いろいろかわったようだ。

「万世橋の前身は、江戸時代の筋違橋である」と、一般的にいわれている。

しかし本稿では、「万世橋は、明治生まれの橋である」にこだわって、論をすすめている。

まず、万世橋の橋名と架橋位置の変遷を文献でしらべ、これの確認をかねて、地図や図版などをもちいた。あわせて、橋詰空間の変遷や建物の状況などについても、言及した。

結果は、仮説的ではあるが、万世橋の架橋と橋名の変遷をわかりやすい一覽図として提示した。

[キーワード：万世橋、橋詰広場、景観]

0. はじめに

万世橋は、明治生まれの橋だ。

というと、奇異に感じる人が多いとおもう。案内書や説明書では、ふつう次のような説明が多いからだ。

「万世橋は、江戸の頃、筋違（すじかい）橋とよばれ、江戸への出入りをチェックする筋違見附に付随する橋であった」

しかし本稿では、万世橋の架橋位置と橋名の変遷に着目しながら、

「万世橋は、明治生まれの橋である」

ことに、少し執着してみたいと思う。

見附とは、「みつけること」「すぐ向かいに見える所」の語義がしめすように、江戸時代は、番兵の見張るところであった。そこには、石垣で築かれた枳形の城門があった。当時、36の見附があったといわれる。

神田川は、江戸城の外濠であるとともに、飯田橋まで荷船を通じる運河でもあった。また掘留橋（日本橋川）から下流も、運河として利用された。筋違橋は、さらに、中山道・奥州街道・日光街道から江戸にはいる入口であったから、水陸交通・運輸の便を得て、この中間地域は、物資の集散地として繁栄した。

このような要衝の地にかかっていたのが、筋違橋であった。

明治になってからも、要衝の地であること・繁華な地であることは、基本的に変わらなかった。

不燃都市の建設をめざした維新政府は、銀座の煉瓦街をつくるとともに、燃えない橋づくりに心がかけた。当時、鉄の橋を架設することは、技術的に可能であったが、技術者のいないこと（お雇い外国人はいたが、高額であった）や、工事費がかさむこともあってか、敬遠され、石造りのアーチ橋が東京の市街地に架設される。石工は、九州の熊本からあつめられた。明治10年頃までに11橋の石造アーチ橋が、東京市に架設されている。

それでも木の橋しか見ていない文明開化期の東京市民の耳目を騒がすには、十分であった。

交通繁華な地に架設された石造アーチ橋は、たちまち東京の名所になり、錦絵の題材に好んで描かれた。とくに東京市で一番最初の石造アーチ橋である万代橋は、おびただしい数の錦絵が摺られている。

万世橋のイメージをつかんでもらうため、万世橋の移り変わりを、図版で簡単に紹介しよう。今日の万世橋は、初代からかぞえて、四代目。下町の橋としては、そんなに古くはない。

[万世橋の橋形の変遷]

東京市で一番最初の石造アーチ橋：万代橋は、1873（明治6）年に架設され、橋の材料には、枳形門の石垣が使われている（図1）。架橋位置は、現在地より上流約150mの所といわれる¹⁾。

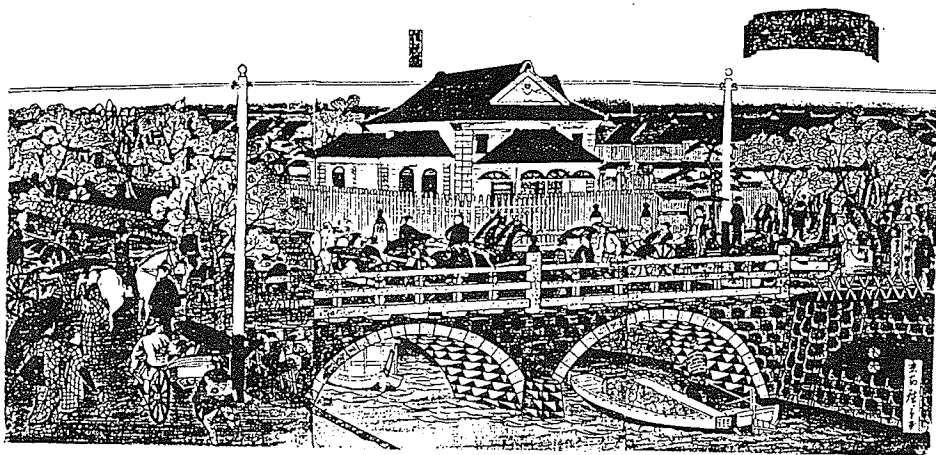


図1 初代万代橋 (M6)

端山孝『浮世絵でみる幕末・明治文明開化(改訂新版)』(講談社、p.119、S55)より

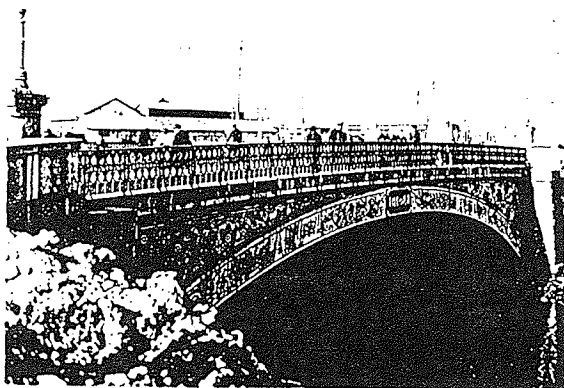


図2 鉄橋の万代橋 (M36)

元の写真は、装飾板の模様のわかる貴重な写真
東京都公文書館蔵『The Reconstruction of Tokyo』より

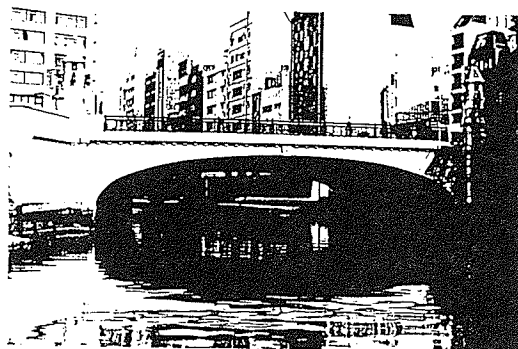


図3 現代の万世橋 (S5)

撮影：白石良一、1982.5

しかし、永年の存続を願ってつけられた「万代」「万世」という橋名にもかかわらず、石造アーチ橋の万世橋は、明治39年、市区改正事業で取り壊された。わずか33年の命であった。

初代の石造アーチ橋は、取り壊されてしまったが、万世橋の橋名は、少し下流側に架設された鉄橋(てつばし)に引き継がれた。鉄橋の架設は、1903(明治36)年(図2)。

現在架設されている鉄筋コンクリートのアーチ橋は、昭和5年に完成した震災復興橋梁である(図3)。昨年(昭和62年)の3月、橋の修復工事がなされ、見ちがえるようにきれいになった。

I. 橋名の変遷

1-1 七つの橋名をもつ橋

万世橋は、架橋位置と橋名がいろいろ変化している。

萬世橋、萬代橋、万世橋……

三代にわたる万世橋の架橋位置は、多少変化しているが、架橋位置が変化してから、かならずしも橋名が変化したというわけでもない。同じ橋でも、橋名が変化しているのである。

というより、

「万世橋の橋名は、いろいろなよばれ方をしていた」と考えるほうが、妥当なようだ。

小見出しの“七つの橋名をもつ橋”は、「いろいろなよばれ方をする」ということを比喩的に表現したものだ。

初代の万世橋の錦絵には、さまざまなタイトルがつけられている。

その中から万世橋のよび名をひろってみると、以下のようになる。

筋違万代橋、筋違萬代橋、神田萬代橋、

石築萬世橋、

筋違目鏡橋、神田昌平橋模様換掛替目鏡橋²⁾

ここには、六つのよび名があげられている。橋名の前の「筋違」「神田」は、地名と考えられるので、橋名としては、四つが考えられる。このうち「目鏡橋」は、二連のアーチが川面に映じる情景からよばれた愛称名であるから、橋名としては、以下の三つになる。

万代橋、萬代橋、萬世橋

このように3種類の書き方があったが、いずれも「よろずよばし」と読む。

この中には、現代の橋名と同一の「萬世橋」はあるが、「まんせいばし」ではない。

次項では、時間的な経緯をいれて、橋名の変遷をたどってみよう。

なお内容をわかりやすくするため、本稿では、初代の万代橋を、「目鏡橋」とかくこともある。

1-2 文献にみる橋名の変遷

橋名の変遷をわかりやすく整理しているのは、意外に少ないが、以下の文献と千代田区の説明板が参考になる。

(1) 端山孝『浮世絵でみる幕末・明治文明開化(改訂新版)』(講談社、昭和55年)、以下「端山説」

この文献は、幕末から文明開化にかけて発行された多数の錦絵をカラーで掲載し、系統的に整理している。図は横長で、写真のキャビネ版より大きいので、判読もしやすい。簡潔な説明も、錦絵の理解に大いに役立つ。

図版ナンバー371「神田昌平橋模様換替目鏡橋要路光景之真図」には、次のような説明がつけられている。

- ①「明治6年6月27日の東京日日新聞によると、昌平橋と筋違橋は取り壊され、両橋の中間に、東京で初めて、石造りの萬世橋がつくられることになった」³¹⁾

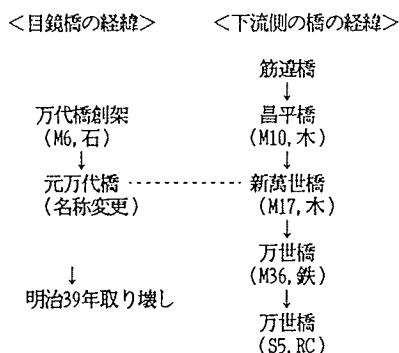


図4 万世橋四代の位置関係と橋名の変遷

この説明から、タイトルの頭に、なぜ、「神田昌平橋」ということばがついているのかわかる。

昌平橋が改築されて、万世橋がつくられた、と錦絵の作者は、考えているのだ。

- ②「明治10年、現在の万世橋の位置に昌平橋が架けられた。明治17年洪水で流失。再び架橋、新萬世橋と改名。改名に伴い、従来の萬世橋は元萬世橋と呼ばれるようになった」

- ③「新萬世橋は明治36年、鉄橋に改築され、再び万世橋と改称された。現在の橋は昭和5年に建造されたものである」

以上から、橋は、二橋架設されていることがわかる。各々の橋名の変遷を図式化すると、図4のようにまとめられる。

(2) 千代田区の説明板「万世橋」(昭和51年3月)

千代田区の説明板は、交通博物館の歩道沿いにあり、初代の万代橋のかかっていたあたりに設置されている。これには、橋の架け替えの経緯が、次のように示されている。

「昔と今とは橋の位置や名称に移り変わりがあり、明治十七年に上流の昌平橋が洪水で流失、ここに木橋が架けられて昌平橋とよばれましたが、昌平橋の復旧にともない、この橋が新万世(よろずよ)橋となり、さらに明治三十六年、鉄橋に改架されて万世(まんせい)橋となり、関東大地震の後、昭和五年に現在の橋に架け替えられました」(傍点筆者)

またこれにともなう橋名の変化も、あわせて説明している。

「これよりさき、鉄橋の万世橋の竣工にしたがい、目鏡橋とよばれた万世橋には「元」の字を冠し、元万世(もとよろずよ)橋とよぶことになりました。明治三十九年に撤去されて、現在では橋名を刻んだ石の親柱が神田神社の境内に保存されています」

(3) 「端山説」と「説明板」との違い

……昌平橋の位置

端山説と説明板とをくらべると、違いのあることにきづく。

それは、昌平橋の位置についてである。

端山説は、東京日日新聞の記事から、昌平橋と筋違橋とが取り壊されたことを明らかにし、明治10年、現在の万世橋の位置に昌平橋が架けられたとしている。昌平橋は、初代万世橋(目鏡橋)より、下流側にあったことになる。

ところが説明板では、昌平橋の位置は、ハッキリ「上流」と明示している。江戸の頃の地図を見ると、確かに、昌平橋は、筋違橋より上流側に描かれている。どちらの説が正しいのか？

結論は、端山説である。

千代田区の説明板をそのまま読んでいくと、現在の万世橋は、目鏡橋の上流に位置することになってしまうのである。本稿の最初に引用した「目鏡橋は、現在の橋より約150メートル上流にあたる」という、説明版自らの内容とも矛盾する。

しかし端山説にも、疑問はのこる。

橋名をトランスファー（転移）することが、はたして、あるのだろうか？

1877（明治10）年に架設された昌平橋は、現在の万世橋の位置にあたる、という。そこは、かつて筋違橋のあったところである。昌平橋と命名するより、むしろ、筋違橋と命名するほうが、自然ではないのだろうか。

しかし端山説の正しさは、以下の資料によって裏付けられた。

1883（明治16）年から84年にかけてこの付近を作図した、陸軍参謀本部東京1/5000の地図には、上流から万世橋・昌平橋の順に、橋と橋名が描かれているのである（図8参照）。

昌平橋の橋名が、トランスファーされていたのである。

だが、なぜ、その地にふさわしい（と思う）筋違橋の橋名を採用するのではなく、昌平橋としたのか。……その理由は、不明である。

1-3 あらたな疑問

（1）やはり「筋違橋」？

東京都の所蔵していた古い図面の中から、最近、筋違橋の設計図が9枚見つかった。タイトルには、「筋違橋設計図」とあるが、内容は、1903（明治36）年に架設された万世橋であることが判明した。（これらの貴重な図面については、稿をあらためておこしたい）

そのなかに、縮尺1/600の「新架橋近傍平面図」がある（図5）。

この図から、万世橋は、江戸の時とおなじように、「筋違橋」とよばれた時期もあったことがわかる。さきに抱いたわたしの疑問が、現実になっていたのだ。

この事実と、いままで述べてきたこととの整合性をどうとるのか？

万世橋が、昌平橋（M10）から新萬世橋（M17）などの橋名を経ながら、今日の橋名にかわってきたことは、すでに指摘した（図4）。

詳しいことは今後の調査研究に委ねるとしても、次のようなことは、いえるのではなかろうか？

それは、鉄橋の万世橋を架けるころ、どうやら「筋違橋」とよばれていたらしい、ということである。

主桁側面のアーチ・クラウンに設置する橋名板「筋違橋」の設計図も描かれていることを考えると、なおさらその思いがたつくなる。

（2）橋名の読み

端山説には、橋名の読みがついていないが、千代田区の説明板には、読みがついている。説明板は、縦書きで、橋名の右にひらがなでルビがふられている。

これによれば、「まんせい」橋とよばれるようになったのは、1903（明治36）年の鉄橋になってからである。他は、「新」「元」もふくめ、いずれも「よろづよ」橋である。

ここで、図2を、もう一度ごらんいただきたい。橋名が、ひらがなで右から横にかかっている。「よろづよ」の最後の「よ」は、変体がなであるが、「よろづよはし」と読める。

説明板では、ていねいにルビを入れてくれたが、実は、「まんせい」ではないのである。「よろづよ」の「ず」も、「づ」になっている⁴⁾。

図2の資料は、出典にもあるように、東京都公文書館で所蔵している『The Reconstruction of Tokyo』から見出したものだ。他の文献にはみられない鮮明な写真である。

では、いつごろから「まんせいばし」とよばれるようになったのか？

残念ながら、正確なことはわからない。

しかしハッキリしていることは、1930（昭和5）年に架設された復興橋梁では、「まんせいばし」であっ

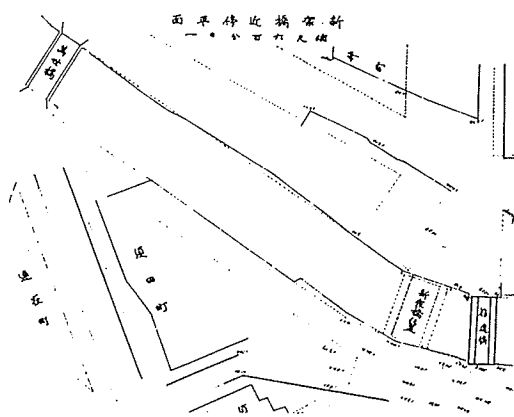


図5 「筋違橋設計図」位置図
東京都所蔵

たことがわかる。親柱に、今度は、左から横に「まんせいばし」と橋名板が、入っているからだ。

橋の橋名板を判断の根拠にすると、「まんせいばし」は、昭和になってからつけられた橋名、といえる。

以上のような事実と仮説をふまえ、橋名の変遷を、図式的にまとめると、図6のようになる。

図には、新萬世橋（M17）と万世橋（M36）とのあいだに、筋違橋のよび名を入れている。これは、橋名だけの変更であって、橋の架け替えはなかった、と考えられる。

II. 橋詰広場の変遷

万世橋は、かように、架橋地点や橋名が、転変する。ここでは、地図や写真などを利用して、橋詰広場や橋詰空間の変遷を検討し、あわせて、架橋地点や橋名の移り変わりについても注目してみたい。

2-1 江戸初期と江戸後期

図7と図8は、それぞれ江戸初期と江戸後期の筋違橋周辺の状況をしめたものだ。

江戸初期、外神田側にあった火除地が、江戸後期になるとなくなり、かわって、神田川に沿って和泉橋まで、広小路のできたことがわかる。

江戸後期には、筋違橋の内側にも、火除地をかねた空き地のできたことがわかる。この広小路には、八方から路が入ってきていたので、「八ツ小路」「八辻方原」とも、よばれた。

2-2 文明開化期

(1) 橋詰広場のようす

図9は、参謀本部陸軍部測量局の作成した明治16・17年ごろの図面である。上流側に萬世橋、下流側に昌平橋がかかる。万世橋の「万」の字が、旧漢字の「萬」の字であることに注意。

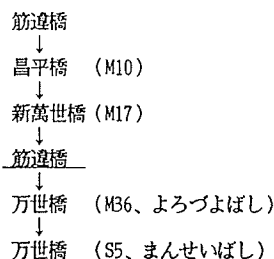


図6 万世橋・橋名の変遷

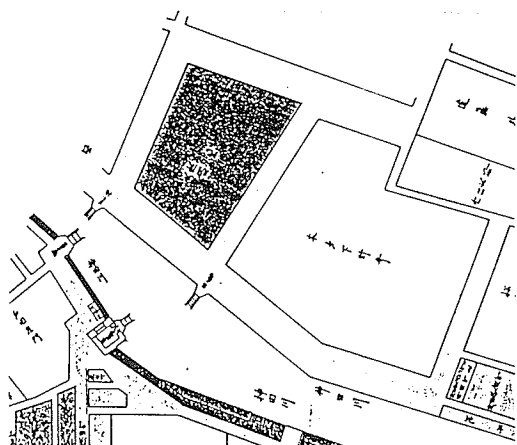


図7 筋違橋とその周辺（江戸初期：1673-81）
三枚の切り絵図をあわせたので、形は不整形である。
『江戸城下変遷絵図集五・十五』（原書房、1985、86）より作図。

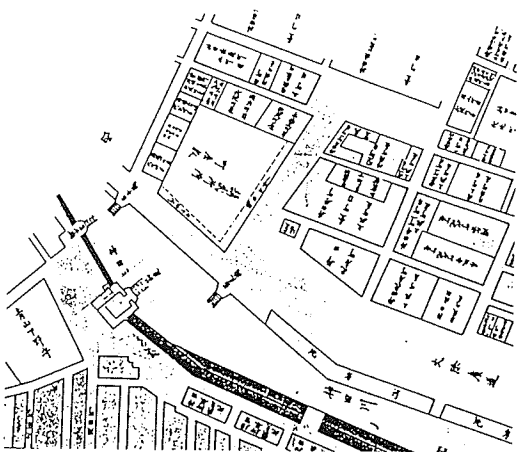


図8 筋違橋とその周辺（江戸後期：1844、61）
資料は、図6と同じ

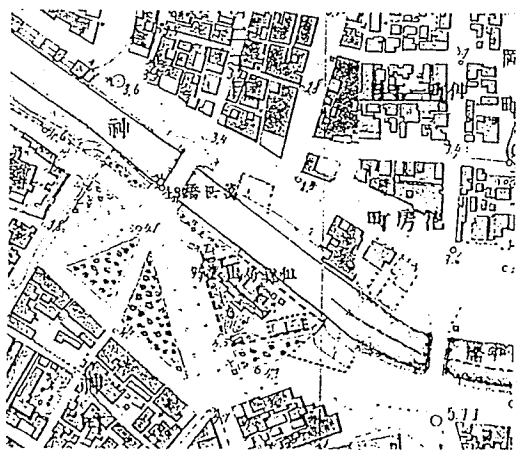


図9 萬世橋とその周辺（M16、17）
参謀本部陸軍部測量局「五千分一東京図測量原図」
（財）日本地図センター複製、S59）

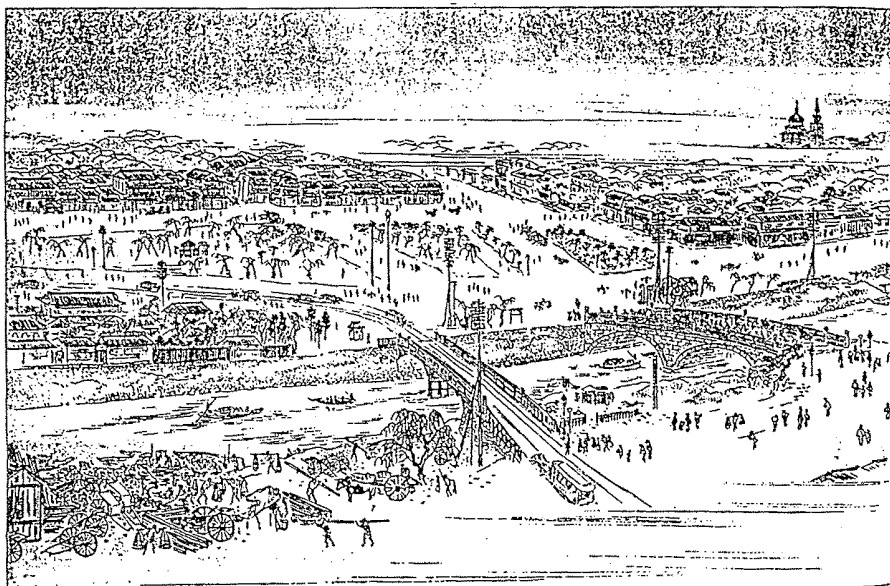


図11 萬世橋と馬車鉄専用橋
『新撰東京名所図会 神田区之部』(下巻之一、東陽堂、M33)

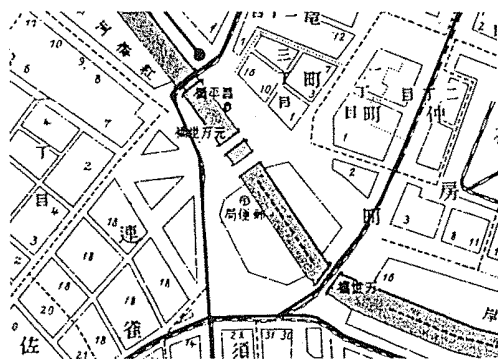


図10 元万世橋とその周辺 (M39)
明治39年の区分地図『神田区之部』『東京下町の昭和史』
(毎日新聞社、pp.128-129、S58)より

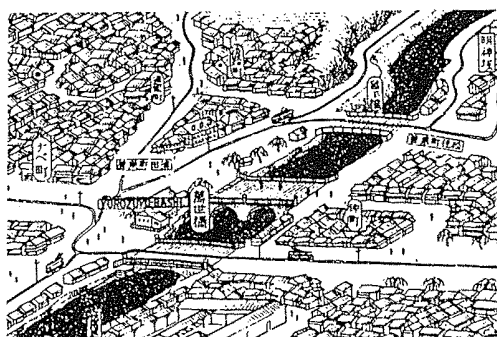


図12 萬世橋界隈の図
「大日本東京全景之図」(精華堂、M40)の複製図より

すでに説明したように、1884(明治17)年には、昌平橋が流出し、新しく架けられた橋は、新萬世橋と命名された。明治17年時点では、昌平橋か新萬世橋か、微妙なところだが、測定の作業は、その前に完了しているので、昌平橋であることにまちがいはない、と思える。

図9には、さらに注意すべき点がある。

橋の周辺の変遷で注目すべきは、萬世橋の南側の広場である。橋詰から放射状に道路がのびている。橋からまっすぐのびる道路は、やや細めだが、放射にのびる日本橋方向の道路と、その対照方向へのびるもう一本の道路は(橋詰広場をおわると、すぐ曲がっているが)、広幅員であり、街路樹も植えられているようだ。

これは、文献でも確認できる。

明治の東京がつぶさにわかる貴重な文献として知ら

れる『新撰東京名所図会』は、次のように記述している。

「八辻か原には、柳数百株を培植し、依依又嫋嫋⁵⁾、行人車馬、樹間縫ふて、美観を呈するに至りぬ。……這廣地今中央に、松柏花木を新栽せられし双林を修理はれたる、間一條を車馬の道とし、双林を隔てたる、左右にも亦車馬路あり、各標示の札を建て、人の歩行するを停む。

其の左右四條に人の道あり、此にも亦標示の札を建てり」⁶⁾

これから次のような興味深い点が、うかびあがる。

①街路樹を利用して、歩車道分離をおこなっていたこと

②車道の専用道路を設けていたこと

南詰の広場に、マツやコノテガシワなどの常緑樹と

花の咲く木を植え、橋からまっすぐにのびる道路を車道にした。また左右の広幅員の放射道路には、街路樹を植え、まん中を車道、両側を歩行者道にしている。車道には、歩行者通行禁止の立て札が立ててあった。

この八辻ガ原は、1890（明治23）年の東京市区改正のとき、小公園に指定された。面積は、2800坪。また道路は、一等道路に定められた。

（2）四つの橋

図10は、1906（明治39）年の区分地図をしめす。この図で興味深いのは、

①万世橋をふくめ、付近に四つの橋のあること

②それぞれの橋の位置と橋名

である。

橋名は、上流から、昌平橋・元万世橋・無名橋・万世橋となっている。

ここでは、万世橋の頭に「新」のついてないことに注意しておきたい。

また昌平橋が、元万世橋（目鏡橋）の上流に位置しているのが、興味深い。

いままで述べてきたことと考えあわせると、昌平橋がかつての位置に復活したことがわかる。1900（明治33）年のことである。

目鏡橋のとなりにある無名橋は、なんだろうか？

これは、1896（明治29）年に架設された木製の鉄道橋である。もう少し詳しくいえば、東京馬車鉄道が架設した「馬車鉄専用橋」である⁷¹。

馬車鉄の線路は、はじめ眼鏡橋の上に敷設されていたが、人や人力車などの交通が激しく、危険なので、専用橋を架設したのである。

図11は、木橋上に敷設された線路と、北詰から、いままさに橋を渡ろうとしている馬車鉄道の情景をしめしている。同じくこの図は、当時の八辻ガ原の様子がうかがえ、貴重である。松柏の植えられている様子。必ずしも歩車道分離を守っていなかった歩行者の姿は、現代と二重写しになり、思わずほほえんでしまう。

注意深くみると、図10には、線路が描かれていない。線路は、昌平橋と万世橋を通っている。1907（明治40）年に出された「大日本東京全景之図」（図12）とあわせてみると、この線路網は、すでに市電になっていることがわかる。

図12には、すでに「馬車鉄専用橋」は、描かれていないが、目鏡橋はまだ描かれている。しかし、この図の出された明治40年のころは、目鏡橋は、すでに存在しなかった。地図作成の取材中は、存在していた、ということなのだろう。

2-3 明治末期

現在交通博物館になっている万世橋駅が開業するのは、1912（明治45）年4月1日。万世橋の南詰めは、大きくかわる。図13は、その頃の状況をしめす地図である。

八辻ガ原の広場はなくなり、消防署や万世橋署などの公共建築をふくむ家並の建ちならんでいたことがわかる。

万世橋南詰上流側には、交番をしめす「×」の記号がはいっている。

万世橋駅のできたことによって、南詰上流側の橋詰広場はなくなってしまったが、他の三つの橋詰広場のスペースは、残されている。

駅舎のある側をのぞいた三つの河岸は、まだ存在している。

2-4 大正期震災前

図14、15は、発行年が、それぞれ1925（大正14）年と1937（昭和12）年の地図である。

大正14年は、関東大震災後なので、二つの図面は、ともに震災後の図面ということになる。しかし震災復興事業の完了するのは、1930（昭和5）年であることを考えると、大正14年のころは、ようやく復興事業が軌道に乗りはじめたころである。

図14と15とを見くらべてみると、いくつか違いのあることがわかる。大きな違いは、図14には、

①お茶の水・両国橋をむすぶ総武線がまだ通っていないこと

②復興事業の東西の幹線道路である九段下から両国橋・錦糸町へとぬける靖国通りのないこと

などである。

①②の事業は、いずれも震災復興事業でなされている⁸¹ので、図14の大正14年の図面は「震災前の状況」

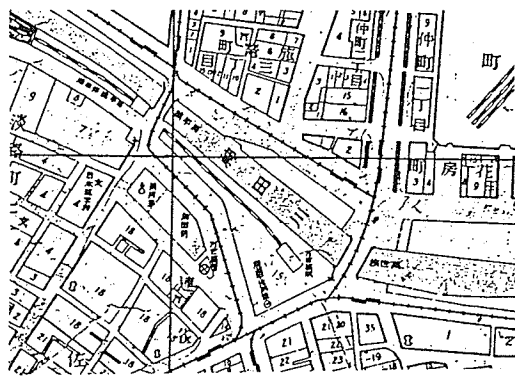


図13 万世橋とその周辺 (M44)
「東京市神田区」地図 (M44)、千代田区図書館蔵

をしめしている、と判断できる。

東京駅と万世橋駅との間は、すでにむすばれている（大正8年）。

橋との関連で注意したいのは、昌平橋が二橋あることだ。図13・14を見くらべると、上流側に市電の専用橋を架設したようだ。橋上の往来がはげしく、危険なので、専用橋をもうけたのであろう。文明開化のときは「馬車鉄専用橋」、大正期は「市電専用橋」である。時代を代表する交通機関と、その対策がうかがえる。

昌平橋は、1923（大正12）年4月に鉄筋コンクリートの橋になった。これが、図14にあるどちらの橋をさしているのかは、不明である。

2-5 昭和初期

昭和初期の震災復興事業後の様子は、図15でみることができる。

東京の市街地を東西にぬける靖国通りがつくられ、それにあわせて市電の線路も移設されている。万世橋の駅前を通して、昌平橋へぬける市電の線路も移された。

周辺の街路網も、区画整理で整備された。

（1）橋の特徴

現在の万世橋（図面では、萬世橋。橋名板も萬世橋なので、以下「萬世橋」）は、関東大震災後の復興事業で架設された橋で、1930（昭和5）年9月に竣工した。下流側には、川に面して二つの地下室をもうけ、そこへ降りる階段空間とデザインの豊かさは、見事なものである。このような地下室をもつ橋は、都内ではこの橋だけであり、全国的にみてもめずらしい。

問題は、地下室の利用方法である。

いろいろな説があったが、右岸側の地下室は、トイレであったことを土地の古老から聞くことができた。現在は、地下室へ降りる階段の上にトイレが設置され、地下室は、使用されてない。

しかし、左岸側の地下室の利用のされ方は、不明である。

地下室前の踊り場は、舟の乗り降りにつかわれていたとのことなので、道具や資材の保管場所として、利用されていたのかも知れない。

（2）橋詰広場

橋の架けかえ用地として、また、日常的にはオープン・スペースとして役立つ橋詰広場は、震災復興事業ではじめて、その大きさが決められた。非常時には、一時的な避難広場にもなる。これによって、下町には、1000をこえる橋詰広場が生まれた⁹⁾。

しかし萬世橋の場合、この規定が逆に作用したようだ。

図14と15を比較すると、復興後のほうが、橋詰広場の面積がせまくなっているようなのだ。

とはいえ、橋詰広場の大きさが明文化されたことによって、あたらしき橋詰広場が生みだされ、守られてきた意義も大きい、と考えられる。後述するように、戦後は、橋詰広場の用地が、公共施設の用地として、さまざまに利用された。上記の規定がなかったら、橋詰広場の用地は、必要性の論理をもたずに、もっと削られてしまったのではないかとおもえる。

（3）境界のようす

北詰上流側の萬世橋の袂に、かつての八辻ガ原に位置していた万世橋署がうつり、そのとなりには、川に

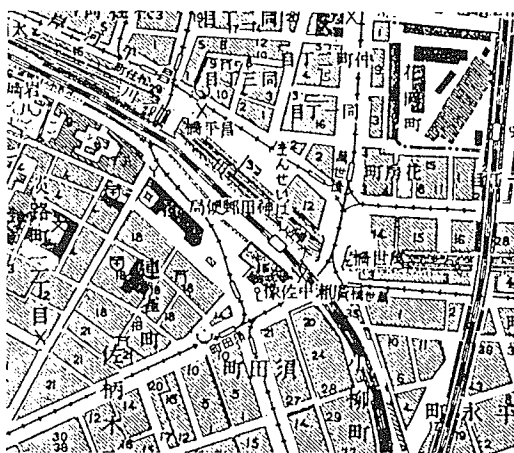


図14 萬世橋とその周辺（T14）
『明治・大正・昭和 東京一万分一地形図集成』（柏書房、1983）

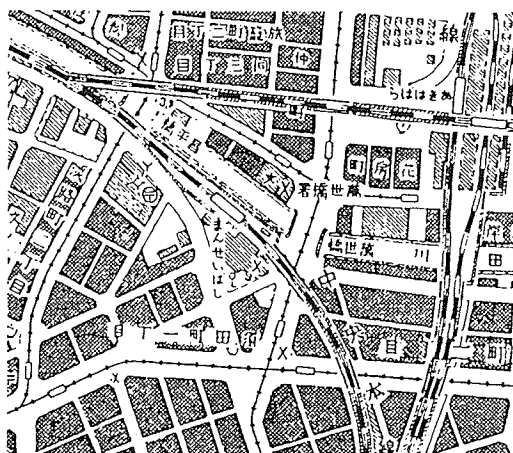


図15 萬世橋とその周辺（S12）
資料は、図13と同じ

面して学校があった。場所的には、景色のよい臨川（小？）学校であったに違いない。この地は、明治の末まで、河岸（昌平河岸）として利用されていた場所である（図13参照）。

震災前につくられた昌平橋は、地震にあっても健在だった。図面ではわからないが、復興事業で、旧橋の両側に歩行者専用橋をつくったためずらした橋だ（昭和5年2月）。

東京駅とつながった萬世橋駅は、お茶の水や神田駅と近く、秋葉原の駅にも近いこと、また市電のルートなどからはづれたこともあり、だんだんすたれ、1943（昭和18）年10月には、とうとう駅は、廃止された。

2-6 現代

戦後の混乱期や高度経済成長期は、橋詰広場にとって、受難の時代であった。

戦後の混乱期、一時的な仮設建築物（いわゆるバラック）の設置が、橋詰広場に認められたことがあった。その後、新しく建て直され、そのまま今日に至ったものも数多い。

土地の需要のたかまった高度経済成長期になると、高速道路・公園・電気・ガスなどの公共的な施設用地に転用された橋詰広場が多かった。

（1）北詰上流側の橋詰広場

交通博物館の裏側にあたる橋詰広場である。

ガード下の電気商、橋詰の名刺印刷業の小さな建物は、戦後の混乱期に場所をえた典型例であろう。

橋詰のスペースが外にまろく張り出しているのので、格好な“たまり空間”になる。しかし、“浮浪者がたまる”というので、そばの商店が、簡単な柵をつくり、ひとの出入りができないようにしてしまった。はからずも、いごこちのよい“たまり空間”であることを証明してくれたわけだ。

残りの土地は、現在、違法駐車の手置き場として使われている。

ここの橋詰広場に、一部ガード下に入りこんでいる古風な小ぶりの建物がある。いまは、レッカー車要員の休憩所として利用されている。

いろいろ調べた結果、それは、萬世橋駅の開業したころの交番であることが判明した。元の位置より川寄りになっているが、なんと、明治45年から存在した派出所なのだ¹⁰⁾。

とりあえず明治45年の竣工とすると、今年、76歳。来年、喜寿をむかえる。現存する交番の建物としては、都内で一番古く、全国でも指折りのもの、と考えられる。

汚れてはいるが、よくみると、交通博物館の煉瓦装飾もうつくしい。派出所は、交通博物館とワンセットで保存すべきものといえる。

橋詰から、裏手の神田川のほうに目をむけると、連続する煉瓦のアーチが実にみごとである。かつて川のある側は、建造物の裏でなかったことがわかる。

（2）北詰上流側の橋詰広場

昭和40年代のはじめ、東京都から国へ国有財産の移管がおこなわれた。

萬世橋の橋詰広場も、このとき移管されている。

建設省では、ここの橋詰広場の用地を利用して、鉄筋三階建ての東京国道万世橋出張所をつくった（昭和43年頃）。一階の一部をピロティー方式にして、隣にある万世橋警察署のパーキング場に提供している。

万世橋警察署では、さらに、歩道に植え込みをもうけて仕切りとし、一部をパーキング・スペースにしている。

このような状況から判断すると、橋詰広場のパーキング利用は、移管の前からなされていたに違いない。

（3）北詰下流側の橋詰広場

電気製品の小売店が何軒か、橋詰広場側に入口をもうけ、荷物の搬入路として、橋詰広場を利用している。終日駐車の手なされていることも、あるようだ。

橋詰広場の中央にある高めの植え込みは、このような利用を、むしろ、うながす結果になっている。

川に面してつくられている地下室・階段部分そして橋詰は、交通標識などの物置場になっており、ひとの出入りは禁止されている。もちろん水辺に近づくことは、できない。

このようにみえてくると、橋詰広場の三カ所は、なんらかの形で、万世橋警察署に占用されていることがわかる。

（4）南詰下流側の橋詰広場

地下室トイレのあった南詰の橋詰広場は、前述したように、現在は、階段部分にふたをする形で、地表レベルにトイレが設置されている。川の水位があがって、水浸しになるため、トイレを上にあげたい。

トイレは、千代田区の管理で、現在工事中である。

□まとめ

全体のまとめとして、萬世橋をめぐる橋名の変遷の一覧図を、提示しておこう（図16）。

図のポイントは、以下の点にある。

①新萬世橋（M17年）と万世橋（M36）との間に、橋名

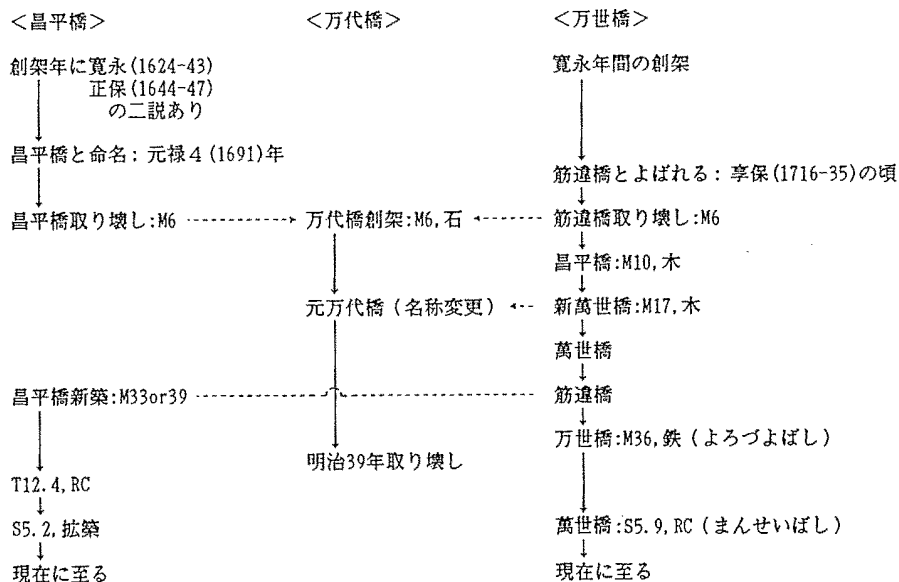


図16 萬世橋をめぐる橋名変遷一覧 (作成: 東)

の変化「萬世橋」と「筋違橋」を、仮説的にいれたことである。

②「新」をとった橋名「萬世橋」の根拠は、図10。

また人の常として、橋名をいうのに、新萬世橋というのは、面倒だという意識がはたらいたのではなからうか。旧橋を元万代橋とよび、愛称名の目鏡橋があれば、新橋を萬世橋とよんでも混同することはなかったとおもえる。

③「筋違橋」の根拠は、東京都で所蔵している鉄橋の萬世橋の設計図面にもとづく。またそのように呼ばれるようになったきっかけは、昌平橋の新築にあったのかも知れない。

④漢字の親柱は未確認なので不明だが、「万」「萬」、ともに最初から使われている。その後もふくめ、一般的には、「萬」を使うのが多いようだ。

正式名称とは別に、巷では、このような名前が入り乱れて、使用されていたのではないかと思える。

いずれにしても、資料的には、不備点が多いので、今後とも資料の蓄積と検討をおこないたい。

最後に、「万世橋は、明治生まれの橋である」について、一言ふれておこう。

橋名のトランスファー自体は、萬世橋とともに昌平橋もおこなっていたことを考えると、それほどめづらしいことではなさそうだ。

むしろそれは、東京市で一番最初の石造アーチ橋であったことや、一時期、帝都の北のセントラル・ステーションであったことに対する「詩りと栄華の記憶」

として、たいせつに受けつがれてきたのかも知れないのだ。

〔引用文献〕

- 1) 千代田区の説明板による。
- 2) 端山孝『浮世絵でみる幕末・明治文明開化(改訂新版)』講談社、pp. 117-120、昭和55年
- 3) 明治6年6月27日付けの東京日日新聞には、「萬代不朽石橋の事」という見出しで、次のようにふれている。「筋違橋と元昌平橋とを廃し其中央に幅六間長拾五間の石橋を架せらる」
昌平橋は、明治6年の洪水で流出したとの記述もある。たとえば、石川悌二『東京の橋』新人物往来社、p. 106、S52.6。
- 4) 明治36年架設の鉄橋を、「まんせいばし」とよみ、万世橋の橋名が上流の昌平橋にうけ継がれたという同じ誤りは、以下の文献にも見うけられる。石川悌二、pp. 95, 106。
- 5) 崩壊(じょうじょう)
①なよなよとしなやかなさま
②ときれそうでとぎれず、細く長く続くものの形容。笛や風の音など。
- 6) 『新撰東京名所図会』。本稿では、復刻版より引用した。『図会に見る日本の百年 新撰東京名所図会(三)』(明治文庫、pp. 337-338、S51)
- 7) 同上、p. 335
- 8) お茶の水・両国間をむすぶ総武線は、国鉄の復興計画の一部としておこなわれた。路線敷地の買収は、国鉄が復興局に委託、区画整理とあわせておこなわれた。(『御茶ノ水両国間高架線建設概要』鉄道省、p. 1、昭和7年)
- 9) 詳しくは、拙著『東京の橋』(鹿島出版会、pp. 200-229、S61.9) 参照
- 10) <東京市街高架鉄道③>『ほんの街』Vol. 6-1、pp. 2-3、昭和60年1月。資料提供: 埼玉大学助教授窪田陽一氏