



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。

本号では、令和7年度の活動状況、及び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、「蔵前から浅草までの隅田川散歩」と題して、東京都内の橋梁をご紹介します。ぜひ、ご一読いただきたいと思います。

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7年度活動報告

2.1 令和7年度「東京ブリッジサポーター講習会」開催

令和8年2月20日(金)13時30分から弊社会議室にて開催しました。

内容は、「東京ブリッジサポーターの活動」の説明、スマートフォン等携帯電話を使用した通報訓練「公社への報告の流れ」のほか、実際に、弊社周辺の路上に出て、道路や橋梁の観察ポイントの確認等を行いました。

参加された方からは、「座学だけではなく路上観察もあり有意義だった。」「活動内容が具体的に理解でき、講義内容も良かった。」「管理者に関係なく報告できるのはメリットだと思う。」「報告すべきか否かの判断が難しい。」などのご意見をいただきました。

今回は47名の応募があり抽選としました。当日は、キャンセルされた方を除き28名の方が参加され、皆様には「東京ブリッジサポーター認定証」をお渡ししました。この講習会を終えて、東京ブリッジサポーターは総勢367名となりました。

新たにご参加いただいた皆様、誠にありがとうございました。



2.2 令和7年度「東京ブリッジサポーター継続講習会」開催

令和7年9月24日(水)13時30分から、東京ブリッジサポーター制度の維持発展とスキルアップを目的として開催しました。直近の新規認定者及びこれまで参加された方を除き募集したところ、20名の方が参加されました。当日は、道路や橋梁の損傷や変状について、墨

田区の会議室にて座学を行うと共に、周辺での道路や船上での橋梁等のフィールドワークを行い、スキルアップの研修に参加していただきました。



座学講習の様子

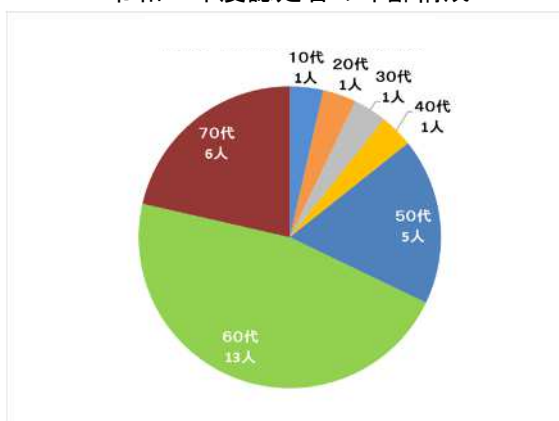
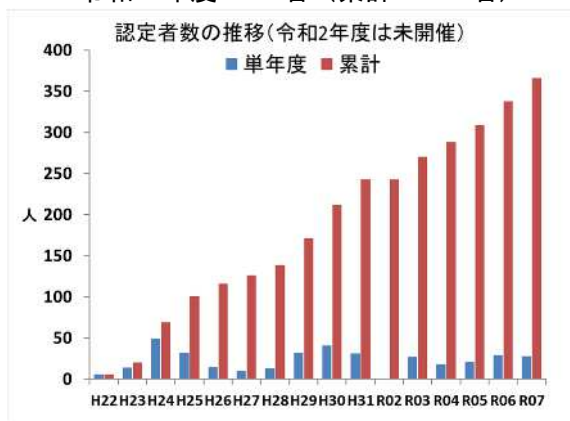


船上での橋梁の解説

2.3 東京ブリッジサポーター数の推移（平成22年度～令和7年度）

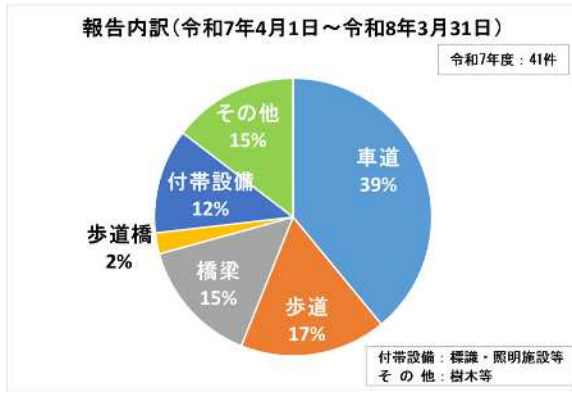
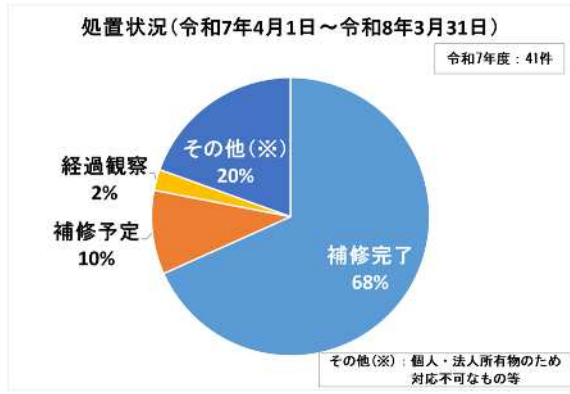
令和7年度：28名（累計：367名）

令和7年度認定者の年齢構成



3 処置状況と報告事例

令和7年度は41件のご報告を皆様からいただき、そのうちの7割弱にあたる28件の処置が完了しました。残る件数については、道路管理者の方で緊急性を検討し、当面の様子見もしくは将来補修計画の中で処置する等の案件です。次頁の写真は、令和7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 車道舗装の損傷（新宿区西新宿）



報告時の状況



処置後の状況

3.2 雑草の繁茂（小平市津田町）



報告時の状況



処置後の状況

3.3 排水管の損傷（足立区千住曙町）



報告時の状況



処置後の状況

3.4 排水樹の詰まり（新宿区西新宿）



報告時の状況



処置後の状況

3.5 交差点名標識の視認不良（江戸川区南小岩）



報告時の状況



処置後の状況

3.6 街路灯の不点灯（北区中十条）



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 蔵前から浅草までの隅田川散歩

蔵前から浅草間周辺の隅田川には、蔵前橋、厩橋、駒形橋、吾妻橋、言問橋など多くの橋が架かります。現在の橋はいずれも関東大震災の復興で架けられました。このうち、今回は蔵前橋、厩橋、駒形橋の3橋をご紹介します。

4.1 蔵前橋

蔵前橋は震災復興で架けられた現在の橋が初代です。長さは173.1m、幅は22.0m。隅田川は3連の鋼鉄製のアーチ橋①で渡り、墨田区側の堤防の外側（側径間）には鉄筋コンクリートのアーチ橋が1連②架けられています。橋脚と橋脚の間の長さは、それぞれ、48.2m、50.9m、48.2m、12.2mです。

橋脚に設けられた半球型の水切りとアルコーブ③が特徴で、復興橋梁の中では珍しく、古典主義的なデザインが施されています。工事は1924（大正13）年9月2日に起工し、1927（昭和2）年11月26日に開通式が挙行されました。



①下流右岸から見た蔵前橋

橋名は、江戸時代に台東区側に幕府の米蔵があったことにちなんで命名されました。現在の黄色い橋の色は、米蔵に収められた稲穂をイメージし、平成の初め頃に塗り替えられたもので、建設時は



②墨田区側にある側径間の鉄筋コンクリートアーチ橋

ブルーグレイの塗装色でした。

設計や工事は国の組織である内務省復興局が所管しました。設計は復興局橋梁課長の田中豊が指導し、構造設計は橋梁課技師の井浦玄三が、意匠設計は建築家で橋梁課の古川末雄が担いました。

この蔵前橋の橋脚の基礎は木杭であったことから耐震性が懸念されたため、2002（平成14）年～2004（平成16）年に橋脚の周囲を鋼管矢板井筒で囲んで、既存のフーチングを井筒の頂盤と一体化させること



③蔵前橋のアルコーブと半球型の水切り

で、井筒に上部荷重を受けかえる耐震補強工事が行われました。

また 2012（平成 24）年度から、腐食した鋼材の取り換えと床版補強などの長寿命化工事も行われました。震災復興の鋼橋の床版は、現在のような鉄筋コンクリート床版ではなく、厚さ 8mm の鋼板上に無筋の軽量コンクリートを打設したバックルプレート床版が使用されています④。蔵前橋ではこの大きさは 1.346m×1.194mで、裏面は錆止めのタールが塗られ、滞水しないように凹面加工され中央部に穴が開けられています。これらは建設時から更新されておらず、腐食が進んだものも散見されたため、約 2 割を新しいものと交換しました⑤。製作は、震災復興時と同様に、大型プレス機を用いて行いました。



④蔵前のバックルプレート床版 8mm の鋼板でこの上にコンクリートが打設された



⑤腐食していたバックルプレート床版を長寿命化工事で交換した（白い箇所が交換箇所）

その後に塗装工事、ライトアップ設置工事⑥が行われ、2019（令和元）～2020（令和 2）年に、平成初めに実施された修景工事で改変されていた橋灯⑦を、古川が設計したオリジナルデザインに戻す工事が行われました。ただし材質は、オリジナルはセミスチール（片状黒鉛鋳鉄）製でしたが、今回の工事ではメンテナンスなどを考慮してステンレス製を使用しました⑧。アールデコ調の美しいデザインで、20 世紀初頭のモダンさを感じさせる秀逸なデザインです。



⑥蔵前橋ライトアップ



⑦平成初めの修景事業で改変された橋灯



⑧復元された古川末雄デザインの橋灯

4.2 厩橋

国内で唯一、ドイツ表現主義のデザインを取り入れた橋といわれるのが厩橋です。3連のアーチがリズムカルに連なります①。

江戸時代、この付近には幕府の馬屋があったことで名付けられた「御厩の渡し」があり、橋名はこの渡しの名に因んで名づけられました。



①現在の厩橋

橋梁構造は、橋長 151.4m、幅員 24.5m、支間長 47.5m+56.4m+47.5mの3径間の鋼タイドアーチ橋。蔵前橋、吾妻橋、言問橋など、上路（デッキ）タイプが多い蔵前・浅草界隈の橋梁の中にあって、厩橋の3連の下路式のアーチは隅田川の景観にアクセントを与えています。橋の両端には楕円柱のエンドポスト②がたち、その頂部にはスタンドグラスがはめ込まれています。このスタンドグラスには、「厩」という橋名に因んで馬の図柄がデザインされ③、夕暮れ時には馬の姿がぼんやりと浮かび上がり、橋のレトロな雰囲気を高めています。



②厩橋のエンドポスト

幕末、政治的混乱や幕府の財政難から、江戸市中の橋梁は維持管理が滞り老朽化が進みました。明治

になると新政府は、これらの橋の更新に着手するとともに、財政負担を軽減するために、民間による新橋の建設を奨励しました。厩橋はそのような新橋の一つとして、浅草の日比野泰輔らが中心となり、新政府の許可を得て、1874（明治 7）年に有料橋として誕生しました。この橋は橋長 154.8m、幅員 6.3mの和式の木橋④でした。

厩橋は、1885（明治 18）年 7 月 3 日に東京を襲った豪雨で、流失こそしなかったものの破損し、これが起因し 1893（明治 26）年 4 月に、吾妻橋に次



③馬がデザインされたエンドポスト頂部のステンドグラス



④初代厩橋を描いた錦絵

を鉄道局から借り受けて東京府が行いました。また、橋台や橋脚は清水組（清水建設の前身）が請け負いました。

1923（大正 12）年 9 月 1 日に発災した関東大震災により厩橋も被災しました。厩橋は地震の揺れでは崩落しなかったものの、吾妻橋や永代橋がそうであったように、鉄橋でも床版が木造であったため、床版が焼け落ちて通行不能に陥りました⑥。

復旧を担当する東京市は、新しい厩橋に前述した 3 連の鋼タイドアーチ橋を

いで隅田川 2 例目となる鉄橋に架け替えられました⑤。この際にわずかですが上流へ移動し、架橋位置は正確には厩河岸ではなく駒形河岸となりましたが、橋名は旧名の厩橋が継承されました。

橋長 155.4m、幅員 13.5m、中央径間は長さ 60mの錬鉄製のホイップルトラスで、両側には長さ 45mの錬鉄製のプラットラスが配されていました。ホイップルトラスは古いタイプのトラス構造で、国内の実績は、厩橋の他東京の高橋（1882 年）、鎧橋（1888 年）の 3 例しかありません（削除）。

橋の入口の橋門構は明治中～後期の鉄橋の特徴でもある鋳鉄製の飾り金具で彩られ、橋脚はレンガアーチ構造で、基礎は外径 4.2mのレンガ井筒 2 基からなっていました。

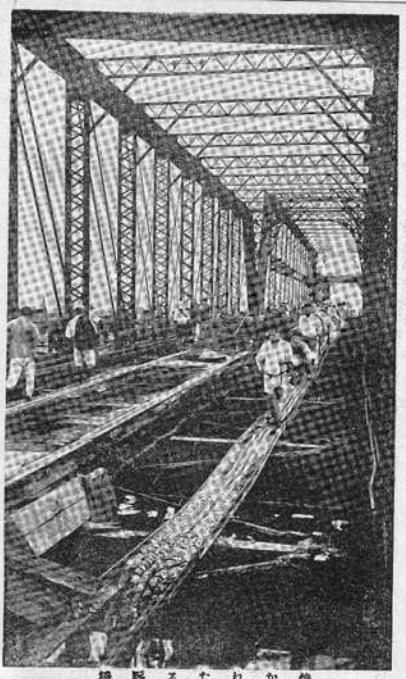
設計は東京府技師の倉田吉嗣と岡田竹五郎が共同で担い、鉄桁は、材料の錬鉄を英国から輸入し、I H I の前身の石川島平野造船所で製作し、架設は重機や作業員



⑤鉄橋に架け替えられた厩橋（正面）

採用しました。橋の設計を主導したのは東京市橋梁課長の谷井陽之助で、鋼橋の製作はJFEエンジニアリングの前身の浅野造船所が、鋼橋架設と橋脚や橋台の施工は栗原組が請け負いました。

アーチが橋上に出る下路式の橋では、設計するにあたって、橋面を歩く人や車にとって、閉塞感をいかに感じさせないようにするかが課題でした。設計を主導した谷井はこの解を出すために、課長自らアーチなど主構造の設計を行いました。その結果、アーチとアーチを繋ぐ「上横構」の斜材を可能な限り少なくすることで、他の下路形式の橋にはない、すっきりとした橋上空間を造り出しました⑦。



⑥関東大震災で床版が焼け落ちた
厩橋



⑦厩橋のすっきりした上横構



4.3 駒形橋

駒形橋①は、1924（大正13）年7月25日に着工し、1927（昭和2）年6月25日に開通式が行われました。橋長は149.1mで、主径間は鋼中路式アーチ橋で径間長は74.7m、両側の側径間は鋼上路式アーチ橋で径間長は32.5mです。国内初の本格的鋼中路式アーチ橋で、設計は復興局橋梁課長の田中豊の指導を受けた橋梁課岩切良助技師が構造設計を、建築家で山口文象と同じ橋梁課技術雇の阪東貞信が意匠設計を担当しました。震災前には、至近に吾妻橋や厩橋が架設されていたもののこの場所には橋梁は無く、「駒形の渡し」が設けられていました②。



①右岸下流側から見た駒形橋

橋名は、浅草方の橋詰めにある「駒形堂」から命名されました。「駒形堂」は、浅草寺の御本尊が628（推古天皇36）年に隅田川で漁をしていた漁師の網に掛かった場所で、以前この場所には浅草寺が建てられていました。古代には隅田川下流域には湿地帯が広がっていたといわれていますが、このあたりは陸地だったところと推測されています。このことから分かるように、駒形橋周辺は隅田川流域で最も地盤の良い箇所で、震災復興時に行われた地質調査によれば、川底から3mほどで良質な砂礫層が確認されています。永代橋や清洲橋などでは、基礎に大掛かりなニューマチックケーソンが使用されましたが、駒形橋では木杭が使用されています。

地盤の良さは、橋の形式の決定にも影響を与えました。永代橋のような地盤の悪い箇所では、アーチの下端のアーチスプリング同士をアーチタイで結ぶことで水平方向の力を相殺して、橋脚や基礎に負荷を掛けないようにしていますが、駒形橋は地盤が良いために中路式としてアーチにより生じる水平力を橋脚や橋台で受け止めています。

外観の最大の特徴は、橋脚部に設けられた花崗岩の貼られた半円型の美しいアルコーブにあります③。アルコーブの歩車道境界には親柱を思わせる石造の壁が設けられ、縦長のモダニズムデザインの橋灯が設置されています④。このシンボリックな橋灯は、復興橋梁の橋灯の中でも秀逸なデザインだと思います。



②東京名勝図絵「駒形の渡し吾妻橋遠景」



③ 駒形橋橋脚に設けられたアルコーブ



④ モダニズムデザインの駒形橋の橋灯



◆ 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 新宿第一生命ビルディング 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。

弊社HP 

