

報告1 <中野恒明> 『隅田川ルネサンスの取り組み紹介と水辺活性化への期待+吾妻橋の色彩議論にかかる基礎資料』

プログラムでは「隅田川ルネサンスの取り組み紹介と水辺活性化への期待」でしたが、急遽予定を変更し、後のパネルディスカッションでの色彩の議論の前段となるべく「吾妻橋の色彩議論にかかる基礎資料」を加えさせていただきました。

(1) 隅田川ルネサンスの紹介

まずは予定の隅田川ルネサンスの取り組みを紹介したいと思います(1)。私は現在、都知事事務局と隅田川沿い各区および観光協会などが取り組んでいる隅田川ルネサンス委員会の専門委員として、これまで関わってきました。今回のフォーラムは「隅田川ルネサンス推進協議会」の後援をいただいています。まず隅田川ルネサンスとは何か、ご存じない方も少なくないと思います。

ここに都の隅田川ルネサンスのホームページにある文章を掲載しています。つまり新たな水辺と都市文化を未来に繋ぐ取り組みと言って良いでしょう。江戸時代、隅田川は物流拠点として市民生活、経済支えると共に、芸術文化の発信拠点として大変な賑わいを見せていました(2,3)。

しかし、高度経済成長期以降、物流機能が陸上交通に転換され、工場排水や生活排水が流れ込み、水質が悪化すると、隅田川への関心は徐々に失われていった訳です。それを見直すべく、都では水質の改善に努めるとともに、テラス整備や賑わい創出にも取り組んで来ましたが、まだまだ改善の余地があります。

そこで隅田川を中心とした水辺空間における更なる賑わい創出に向け、地元区や関係団体等とも連携して取り組むための様々な活動つまりプロジェクト展開が行われています(4)。それが隅田川ルネサンスと言うキーワードです。数年前からの準備段階を経て、2013(平成24)年から本格的な取り組みが開始され、具体的なプロジェクトが動いています。

その過程で2020年の東京オリンピック招致も決まりました。これからも本格的な取り組みが行われるとなったところに、知事さんが替わられましたのでどうなるか、私も気になっています。おそらく水辺再生は世界の流れと言えますので、踏襲いただけるのではないかと期待はしています。

これが隅田川中心とする水辺空間における更なる賑わいの創出などの全体像ですが、既に色々な取り組みが動き出しています。賑わい創出の取り組みとして、沿川各区で色々競い合うような形で様々なプロジェクトが展開しています。水辺で遊ぼう、水辺でくつろぐ、水上を楽しむ、運河の魅力を高める、という大きな目標を掲げています。

日本橋に船着き場ができ、浅草までの間に定期運航のカワセミ号が就航しました。吾妻橋オープンテラスも2011(平成22)年から始まっています。両国橋脇には栈敷のお店が試験的ながら一時的にオープンしました。月島などで展開している太陽のマルシェも一連のプロジェクトですし、墨堤さくらまつり、中央区丸ごとミュージアム、浅草夏の夜祭りとうろう流し、など色々な展開があります。乞うご期待と言ったところです(5)。

今年の4月13日には早慶レガッタ、これはすでに復活していますが、隅田川の水面で開催されます(6)。その他防災船着き場の利用拡大、テラスの

都市デザイン交流会フォーラム2014
報告1:

隅田川ルネサンスの取り組み紹介
と水辺活性化への期待
+
吾妻橋の色彩議論にかかる基礎資料
中野恒明

芝浦工業大学教授/タリム理工学部環境デザイン学科

(1)

隅田川ルネサンスとは

隅田川ルネサンスとは、かつて全国の人々が憧れ、江戸の華であった隅田川の賑わいを現代に生まれ変わらせ、新たな水と緑の都市文化を未来につなぐ取組です。



<http://www.chijihon.metro.tokyo.jp/sumida/>

(2)

隅田川ルネサンスとは

江戸時代、隅田川は物流拠点として市民生活・経済を支えるとともに、芸術・文化の発信拠点として大変な賑わいを見せていました。



<http://www.chijihon.metro.tokyo.jp/sumida/>

(3)



(4)



(5)



(6)

連続化・修景の推進、運河地域における各種イベントなど、盛り沢山と言ってもよいでしょう。

これは都のHPで公開されている「2020年の東京」の冊子ページの一部です(7)。オリンピック招致を睨んだプロジェクトとして、水辺にこれだけの提案がされて来ました。ここには大きく「水と緑のネットワーク実現プロジェクト」とし、東京スカイツリーの開業を起爆剤として、『隅田川ルネサンス』を展開する」と記載されています。

(2) 参考—大阪の「水都再生プロジェクト」

実は大阪でも大々的に動いており、かなり先行しています。これは大阪のパンフレットですが、水の都・大阪の魅力と銘打って「水都再生プロジェクト」が進行中です(8)。これは当時の橋本知事、現在は市長さんですが、率先して動かれ、地元財界も協力され、様々な水辺再生プロジェクトが動いてきました。

これは土佐堀川の例ですが、河川区域の中に「川の駅」をつくった事例です。1階は観光案内所や乗船案内所、川の展示コーナー、2階が洒落たレストランとなっています。八軒屋という歴史的な場所です(9)。また北浜を中心に川側に面したカフェやレストランを積極的に造ろうという「川床」の運動も行われ、すでに幾つかのお店がオープンしています。

内水面も積極的な活用が図られ、道頓堀川がこういう新しい形で生まれ変わりました。道頓堀川沿いでこのように様々な活動が行われています。

(3) 具体の隅田川ルネサンス・プロジェクト

そういう意味では本川の隅田川だけではなくて、江東内水面も賑わい創出を目指して展開していくことも期待できますね。

隅田川ルネサンスにもささやかながら、川沿いのカフェができました。今まで河川法で制限されていたのが、準用規則改正を機に、可能になりました。広島を皮切りに、先ほども大阪の例も含め、各地で実現しつつあります。都内でも既にオープンした訳です。

これは皆さんご存じだと思いますが、隅田公園の河川区域内に立地しているカフェです。今日フォーラム終了後、ご案内したいと思います(10)。

ライトアップの実験も行いました。これはLPAの面出薫さん、JUDIのメンバーですが、参画して頂いて、今年度から「あかりを活用した夜間景観イメージアップ作戦」を展開しつつあります。そのための照明実験をついこの前まで行っていました。今日ここに来る前に見て来ましたが、器具が外されていたので、既に実験は終了しています。

これは面出さんからの照明提案ですが、水辺にこういう形での美しい夜間景観を創り出すというプロジェクト展開が予定されています。これから具体的なプロジェクトが出てくると思います。これも都や関係機関さんの予算次第ですが、こういう照明プロジェクトが着実に動き出していることを予告しておきたい。以前から行われてきた橋梁ライトアップも省エネ型の新しい小さな光源に切り替わるなどの動きが出てくると思います(11,12)。

そのような中で、私たちが船に乗って東京港から隅田川を上っていく機会があり、まさに橋の色が様々であることが気になりましたね。青や緑、白やグレー、その中に黄色や赤の目立つ色もありますね。それもライトアップされたりして、鮮やかに浮かび上がる。

幾つかストーリーは組み立てられているようですが、これが船から通して



(7)

参考：大阪水都再生プロジェクト（大阪市HPより）



(8)



(9)

隅田川ルネサンスの試み紹介



(10)

隅田川ルネサンスの試み紹介



(11)

隅田川ルネサンスの試み紹介



(12)

見てもよくわからない、と言うのが実情ですね(13)。

(4) 現在の吾妻橋は鉄橋の二代目

吾妻橋の歴史的経緯について、私なりに調べてみました。そういう中で色々、私達も船に乗って隅田川の景観を見ていくなかで、橋の色をどうやって決めたのだろうと気になった訳です。後に報告3で東京都の谷内課長から今の色に決まった経緯の説明が予定されていますが、私はそれ以前の色の変遷、特に創建時つまりオリジナルの色はどうだったのか、を一通り調べて来ました。ここでは吾妻橋を中心にお話します。本来ならば関連する歴史的橋梁全体の議論が必要ですが、既に塗替えされたばかりの橋もあり、喫緊の課題がこの橋の塗替え工事の際しての色決めとなっていますので・・・。

吾妻橋の歴史的経緯をご説明します。1774(安永3)年の江戸時代につくられたのが最初で、当時は木でできていました。1876(明治9)年が最後の木の橋での架け替えで、そこで「吾妻橋」と命名されたようです(14)。

1887(明治20)年に、先ほど中井さんからご紹介ありましたように鉄橋に架け替えられました。その後、1931(昭和6年)に震災復興橋梁の一つとして東京市で造られたものが現在の橋です。

これは初代の鉄橋のときの絵葉書です。絵葉書を実際、古本屋さんから入手しました。また幾つかの本にも掲載されていますが、2つの色がありました。おそらくその間に塗り替えられた際に色が替えられたのだらうと思えますね。どちらが古い色なのか、これからきちんと検証していきたいと思っています(15)。

その後、震災を経て現在の橋に架け替えられる訳ですが、当初はどのような色であったのか、色々、資料をあさってみましたが出ません。当時は白黒写真です。ここに昭和初期の台東側つまり浅草からの写真と墨田側の写真がありますが、皆さん色々見られた映像だと思います。これと同じものが中井さんからも紹介されました(16)。

(5) 今の吾妻橋の設計担当者は小池啓吉？

中井さんの解説された復興局の6大橋は太田円三と田中豊と記録が残されています。一方の東京市の両国橋、厩橋、吾妻橋、白髭橋の4橋はあまり知られていません。吾妻橋の設計者は誰なのか？を探るなかで、たまたま私が土木学会図書館刊の文献で見つけた小池啓吉という技術者の名前、その後ネット検索で白井芳樹さんの「橋梁技術者・小池啓吉の東京市における経歴と仕事」の論文、土木学会2006年の土木史研究に紹介されていました。同じく白井さんの「都市・富山の礎を築くー河川・橋梁・都市計画にかける土木技術者の足跡」という本にも詳しく書かれています。昨日、白井さんとメールでやりとりすることができました。土木では特定の個人名はなかなか表に出し難く、彼を設計者と特定するには抵抗のある方もいらっしゃる。設計チーム一員と言うのなら問題ないだろうとも仰っていましたので、ここでは設計担当者と記載しています。その本は白井さんの博士論文を出版されたことが判りましたが、主査が中井さんであったことを昨日聞きまして、なるほど奇遇な話だとも思いました(17,18)。

小池啓吉は富山県の高岡に生まれ、東大を出られ、1919(大正8)年に24歳で東京市に就職されています。後に橋梁構造に関する本も出されている実に優秀な方だったそうです。色々調べてみますと中井さんが紹介された樺島正義のもとで実務に携われたということでした。歴史的経緯を調べますと震

隅田川リネサンスの試み紹介

(「あかり」を活用した夜間景観のイメージアップ作戦) 隅田川リネサンス実行委員会



(資料提供: LPA)

(13)

吾妻橋の歴史的経緯

創架は1774年(安永3年)、それまでは「竹町の渡し」と呼ばれた渡し舟があった。

江戸時代に隅田川に架橋された5つの橋のうち最後の橋、1769年(明和6年)4月幕府によって許可され、着工後5年で完成。

1876年(明治9年)2月に木橋架け替え「吾妻橋」と命名された。

1887年(明治20年)12月9日に隅田川最初の鉄橋として再架橋。鋼製プラットラス橋

1931年(昭和6年)に現在の橋に架け替えられた。

出典: <http://ja.wikipedia.org/wiki/吾妻橋>



(14)

吾妻橋の歴史的経緯

絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」



1887年(明治20年)

絵葉書にみる日本近代都市の歩み 1902-1941(1980年) 区形 文彦
彩色絵はがき・古地図から眺める「東京今昔散歩」原島広志/創伊国屋デジタルアークイブ

(15)

吾妻橋の歴史的経緯

絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」



現在の「吾妻橋」1931年(昭和6年)
彩色絵はがき・古地図から眺める「東京今昔散歩」原島広志/震災復興東京点検はがき・東京今昔橋めぐり～水運都市のランドマークを歩く、東京今昔研究会
<http://shop.bonami.co.jp/contents/03/wataseki.html>

(16)

吾妻橋の設計担当者

絵葉書に見る日本の橋・土木図書館編より
白井芳樹「橋梁技術者小池啓吉の東京市における経歴と仕事」土木史研究Vol.25, 2006年
白井芳樹著「都市 富山の礎を築くー河川・橋梁・都市計画にかける土木技術者の足跡」技術情報出版(2009/1/7)
CE建設業界 フォトエッセイ「小池啓吉の橋」文庫原 修(2006/1)

小池啓吉(1895-1972)

明治38(1905)年、富山県高岡に生まれ
高岡中学、三高、東大
大正8(1919-24)年7月
東京帝国大学工学部土木工学科卒業
白井芳樹のもとで卒業研究
東京市へ就職
小池啓吉著「小池橋梁工学 第1-3巻」日本文化協会昭和7,8,12年
小池啓吉、小池修二著「新橋梁工学(第1巻)」1958年

(17)

吾妻橋の設計担当者

白井芳樹「橋梁技術者小池啓吉の東京市における経歴と仕事」
東京市へ就職。当時の土木課長は樺島正義(当時課長)、橋梁部長は花房周太郎、同僚技手に原田勝次郎、有元芳雄、谷井隆之助ら
昭和7(1932-33)年10月に東京市を退職するまでの13年間一貫して橋梁事業に携わる。技手(大正10-1921年-26歳)、
<1923年(大正12年)9月1日・関東大震災>
設計部長(大正13-1924年-29歳)、工事部長(昭和4-1929年-34歳)と、橋梁の設計・施工などの実務面を担当した。樺島の水橋、香妻橋(工事昭和14年～開通昭和5年5月録高野97より)、両国橋(工事昭和5年～開通昭和7年5月中井論文より)が知られている。
昭和7～12年富山県庁(土木課)、昭和12～14年新水県庁、昭和14～16年内務省、昭和19～21年宮城県、昭和47年(1972-77)歳没

東京市時代の小池の海外渡航先は、米国のほか英独仏各国(大正14(1925)年3月～10月間一30歳・設計部長時代)

(18)

災の時に何歳であったのかというと 28 歳、その翌年 29 歳で設計掛長、今で言うと課長級の設計担当責任者になられています。その後、1929 (昭和 4) 年から工事掛長、調べてみますと吾妻橋の設計が丁度この時期に終わり、ここから現場に入るのです。これは施工会社の銭高組の HP と白井さんの本の記載年とを照合し判明したことです。そこで設計掛長から工事掛長に異動ですね。つまり、吾妻橋の設計が完了し、工事段階への移行に合わせた人事異動です。これはまさに小池啓吉こそが、全身全霊を傾けて吾妻橋の設計そして工事に関わったと言う動かぬ証拠ではないかと私は推察します。

白井さんが本にも書かれています、当然のことながら東京市の造った白髭橋、両国橋や厩橋にも関わっているということです。

東大の土木工学科教授だった篠原修さんが「CE 建設業界・フォトエッセイ・小池啓吉の橋」の中に紹介されていますが、「小池啓吉の名を知る者は、一部の橋梁エンジニア、土木史の研究者を除いて、そう多くはあるまい。<中略>、樺島、花房周太郎、谷井陽之助のもとで次々に市街橋を手掛ける。神宮橋、昌平橋架替、大正十二年の震災が小池の境遇を一変させた。市施工の復興橋梁のほぼ全てを樺島去った後の掛長として手掛けねばならないことになったからである。お茶の水橋、欧米出張を挟んで、吾妻橋、両国橋等々、その数は数え切れない。」とも紹介されています(19)。

(6) 絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」その 1、昭和初期の橋の色

色の話に戻りたいと思います。隅田川に関わる絵葉書、それらを紹介されている文献を探しました。「震災復興大東京絵葉書」や「彩色絵はがき・古地図から眺める東京今昔散歩」など、多くの文献を入手し、調べてみました。

ここに昭和初期の「震災復興大東京絵葉書」に掲載された映像があります(20)。カラー写真なのか、彩色写真なのか、は専門の方々検証していただければと思いますが、こういう形で 1931 (昭和 6) 年にできた吾妻橋が左隅に映っています。中央の上は東武鉄道さんの雷門駅・松屋デパートです。現在スカイツリーが建っている場所が初代浅草駅で、当時はここが雷門駅という名の新しい駅でした。後に現在の二代目東武浅草駅に改称されます。右側に東武鉄道橋、正式には東武線花川戸鉄道橋と言う名称ですが、これは一般的には震災復興橋梁とは知られていませんが、実は田中豊が設計したと言う記録が残る 1931 (昭和 6) 年に竣工した橋です。

次は反対側から見た写真です(20)。かすかに色が付いているのですが、色までは判りませんでした。オリジナルの色を見つけることに主眼を置いていろいろ探しましたが、なかなか良い結果が出ませんでした。

ところが吉田慎吾さんがインターネットで見つけたと私に言ってくさいました。それがここにある WEB 松戸よみうりと言う画面です。小松崎茂という挿絵画家の描いた絵が二点ありました。色はちょっと緑がかっているなと言うのが最初のイメージです。小松崎茂は昭和の有名な画家ですね。空想科学イラストやプラモデルの箱絵の画家として知られていますが、戦前の東京の銀座や浅草などの繁華街のリアルな絵を残していました。

小松崎茂が描いた絵を集めた本が幾つか出版されていました。多くが白黒印刷でしたが、「小松崎茂著・根本圭助編集『小松崎茂 昭和の東京』筑摩書房(23)」にカラーの絵が掲載されていることが判り、本屋さんに注文したのですが、来るまでの間が待ち遠しい。私の研究室でその話をすると、一人の学生が「この本、自宅にありますよ」と答えてくれました。「スキャンして送ってよ」と言って、送られたのがこの絵です。

吾妻橋の設計担当者

篠原修 CE建設業界 フォトエッセイ「小池啓吉の橋」
小池啓吉の名を知るものは、一部の橋梁エンジニア、土木史の研究者を除いて、そう多くはあるまい。<中略>

樺島、花房周太郎、谷井陽之助のもとで次々に市街橋を手掛ける。神宮橋、昌平橋架替、大正十二年の震災が小池の境遇を一変させた。市施工の復興橋梁のほぼ全てを樺島去った後の掛長として手掛けねばならないことになったからである。お茶の水橋、欧米出張を挟んで、吾妻橋、両国橋等々、その数は数え切れない。」



復興橋梁・厩橋
小池がどこまで関与したかは定かではない。親柱とアーチ橋の面白いおさまり

(19)

吾妻橋の歴史の経緯 絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」



浅草松屋の2階は東武鉄道「雷門駅(現在は浅草駅)」で、地下は地下鉄浅草駅となっている。

現在の「吾妻橋」1931年(昭和6年)
震災復興大東京絵はがき・近藤信行編 尾形光彦コレクション

(20)

吾妻橋の歴史の経緯 絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」



浅草松屋の2階は東武鉄道「雷門駅(現在は浅草駅)」で、地下は地下鉄浅草駅となっている。

現在の「吾妻橋」1931年(昭和6年)
震災復興大東京絵はがき・近藤信行編 尾形光彦コレクション

(21)

吾妻橋の歴史の経緯 絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」



吉田慎吾さんが発見しました。
http://www.matsuyomi.co.jp/showashi/showashi_BN-special.html

(22)



(23)



(24)

あくまで挿絵ですので本当の色かどうか、疑えば切りがないのですが、私はオリジナルの色に近いのではないかと、思っています。小松崎茂の描写力は当時高く評価されていましたし、忠実に筆記することを旨とされた方のようです。

絵の中に描かれている年代を見ますと昭和 11 年と書いてあります。橋ができたのが昭和 6 年ですね。その意味では最初の塗料の色であったと断定できますね(25)。

その時の街路灯の色を見るとわりと黒いですが、今は橋本体と同じく赤ですが。その街路灯のデザインも今は少し違ってずんぐりむっくりで、若干低いですが。あの当時は都電が走っていたので、構造計算をやり直して、これでは少し細いなどということで、後に造り替えられたものと思われる。少し本数も減っていますね。

小松崎茂がどういう人か調べました。すごく有名な方でした。残念ながら 2001(平成 13)年にお亡くなりになっています。原画は戦災を免れ、残ったことで本の出版に至った訳ですが、2007(平成 20)年に残念ながら火災で焼失されてしまったようです。その掲載本は今では文庫本で出版されていますので意外と安価で手に入ります(26)。

まだ確定ではありませんが、文献・絵画・写真等の研究からはオリジナルの色は「緑系」であったのではないかと、言うのが私どもの結論です。

(7) 絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」その 2、昭和後期以降の橋の色

次に戦後の色の塗替えの経緯を写真や文献から探ってみました。戦前から戦後にかけての色は不明ですが、戦争中はわが国の橋は空襲の標的とならないよう、暗い色が塗られてようです。

これは 1970 年頃と 80 年頃の写真です。私は 70 年代の学生時代、よくこの橋を都電に乗って渡りました。大学が本郷で、墨田区立花というところに仲間たちで防災問題研究の拠点の合宿所を設けて約 2 年間通い、防災上危険ところと言われる地区を散々歩き回った記憶があります。本郷から上野、浅草を経由し福神橋まで、いつも吾妻橋を通過していた訳です。私の記憶ではライトブルーのイメージがあり、インターネットで探しますと、次の写真が昭和 70 年ごろの映像ですね(27)。少し色は薄いですが街灯はライトブルーです。

次は「隅田川・橋の紳士録・白井裕・監修伊東孝」の本からですが、1980 年代頃の塗り替えられる前の写真ですね(28)。やはりライトブルーでした。記憶にある方いらっしゃるかと思いますが、この頃は美濃部都知事の時代で「広場と青空の東京構想」の影響か？、水色が歩道橋などの構造物の色に使われていた。そのどうもそのような色のようにも思われます。

次の写真を見てください。前掲の「隅田川・橋の紳士録」からで、1980 年代くらい、おそらく 84 年のレインボーカラーの色彩計画の基づき、赤色系に塗られたようです(29)。印刷の再現技術の問題かとも思ったのですが、今の赤とは異なる、渋い赤で、どうもベンガラ色でちょっと茶色がかった色がかってあったのではないかと読み取れます(30)。

余談ですが、皆さんの方で往時のカラー写真をお持ちであればご提供いただきたいと思っています。色の経緯を調べる研究を私の研究室のほうでやりたいと考えています。ご協力いただければと思います。右は同じ本の歩道側ですが、高欄、歩車道分離柵、街灯も渋い赤と言うよりはこげ茶に近い色にも見えますね。



(25)



(26)



1970年頃の吾妻橋 出典:都電の写真No11より
<http://members.jcom.home.ne.jp/osunishi/romen11.html>

(27)



空襲前の橋(上流側)手前の柵がやや低下している。歩道も柵を越え、電線も低くなった。
1980年代の吾妻橋 出典:隅田川橋の紳士録・白井裕 監修伊東孝

(28)



ふるさとと呼べるまちづくり「隅田川著名橋の整備」1984年に基づき、赤色に塗装(ベンガラ色=渋い赤?)
東京都建設局道路管理課保全課+○○○○研究所

(29)



ふるさとと呼べるまちづくり「隅田川著名橋の整備」1984年に基づき、赤色に塗装(ベンガラ色=渋い赤?)
東京都建設局道路管理課保全課+○○○○研究所

(30)

次は 2005 年の写真です(31)。この時点では真っ赤な色に塗り変えられたと言えますね。現在の色ですね。写真は 2005 年ですのでスカイツリーは写っていません。

次が台東区さんからご提供いただいた七色、レインボーカラーの判る航空写真です(32)。派手でカラフルでいいなおっしゃる方もいらっしゃると思いますが、船で橋の下を通過して気になったのが蔵前橋の黄色、これは黄金色をイメージされたそうです。聞いてみると江戸時代には沢山の米蔵があり、米俵の色を再現したということです。次に今回の議論の中心の真っ赤な吾妻橋も気になりましたね。この赤は浅草寺との関係で決まったという経緯があるそうです。

報告 3 で谷内課長からその経緯を説明して頂くことになっています。

(8) 隅田川ルネサンスと隅田川に架かる 19 橋、うち歴史的橋梁は 12 橋？

隅田川ルネサンスの資料の橋の位置図を数えると、白髭橋下流で 19 橋です。実際船で川を上り下りすると、歴史的橋梁の隅田川 6 橋とか 8 橋ではなくて、実は 19 橋が視界に入ります。そのうちの 8 橋だけに色のストーリーが組み立てられていることに違和感を持つのは私だけでは無いと思います。

歴史的経緯は中井さんが解説された隅田川六大橋、これは国の復興局によってつくられたものです。うち相生橋は残念ながら 1998(平成 10)年に架け替えられていますので、残るのは 5 橋です。それに東京市の小池啓吉が設計に関与したと推定できる橋が両国橋、吾妻橋、厩橋、白髭橋の 4 橋、それに戦前の 1940(昭和 15)年の勝鬨橋も加えると 5 橋ですね。東武鉄道橋と総武鉄道橋の 2 橋は隅田川六大橋の田中豊が関与している訳です。厳密な意味では、管理者は異なるも、震災復興の歴史的橋梁(注 3)だけでも 12 橋を数えるのではないのでしょうか(33)。

それに昭和中期以降の戦後に架けられた橋、いろんな橋があります。これらをどういった全体ストーリーで組み立て、それぞれの色を考えるのか、という問題提起も含めて、この資料を作ったところです。みなさんご存じのことですのでさっと PPT を送りたいと思います。

以上のように都の管理されてきた吾妻橋や他の歴史的な橋梁群も含め、多くが 15~20 年ごとに色が着せ替え人形のように、時代の変化の中でコロコロ変えられていった経緯を解説しました。東京都の景観基本軸のインフラとしての土木構造物の橋梁群、そして歴史的景観軸でもある訳ですので、これからはきちんとしたシナリオのもとで、色を考えていくことも必要ではないかとも思います。

(9) 世界の色復元プロジェクトとこすり出し運動

ご提案したいことは最近、世界中でオリジナルの色を探そうという運動が起こっています。わが国でも北海道の函館の色プロジェクトが有名ですね。私たちの JUDI の仲間が関わっていますが、現在も残る江戸末期から明治初期に建てられた木造の洋館群のオリジナル期のペンキの色を再現する運動です。塗料のペンキというのは必ず上に上塗り、つまり重ねていくという習性があります。ケレン(注 4)という方法で剥がすやりかたもありますが、往々にして手間がかかる。また剥がし過ぎると材質が痛みますので、そこそこで上に塗っていく。この写真(34)のモアレの模様は、函館の歴史的な洋館のこすり出しによって得られた色の層で、その一番奥に残された色がその建物の

吾妻橋の歴史的経緯 絵葉書・絵画・写真からみる「吾妻橋」



2005年当時の吾妻橋 まだスカイツリーは無い (撮影:中野恒明) 那玉カノ「赤」の縁起から見た経緯

(31)

東京都選定歴史的建造物の(8橋)の色彩



提供:台東区役所(区広報使用写真)

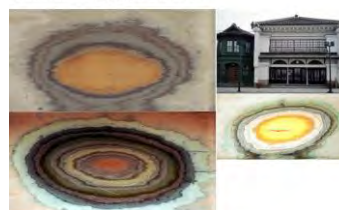
(32)



(33)

注 3 : 都選定歴史的建造物の隅田川橋梁 (数字は都橋梁番号)
30 蔵前橋、31 厩橋、32 駒形橋、33 吾妻橋、34 白髭橋、77 両国橋、78 言問橋の 7 橋
旧 27 勝鬨橋、旧 28 永代橋、旧 29 清洲橋の 3 橋は平成 19 年 6 月 18 日付けで重要文化財に指定されたため、選定を解除された
復興橋梁隅田川 6 大橋のうち、相生橋は 1998 (平成 10) 年に架け替えられた。

参考: 函館の色復元プロジェクト



函館の色プロジェクト こすり出しの拡大写真

(34)

注 4 : ケレンとは鉄部等を塗装する場合に、劣化した旧塗膜の除去を行うこと

創建時の色として特定されるのです。函館ではこのように街に残る洋館群を所有者の方の理解が得られた建物について、古い色に復元していこうと運動が継続しています(35)。最近ではわずかな塗料で変色していても、組成元素の分析で、色が復元できるという専門筋の情報もあります。

この写真はブラジルのクリチバの色プロジェクト、これはここにお見えになっている小林正美さんと JUDI 国際委員会の視察で現地にご一緒した際に撮影したものです。これは街の開拓当時の歴史的な色を復元するというプロジェクトです(36)。

横浜で私が震災復興橋梁の萬代橋の架け替えプロジェクトに関わった際に、親柱や高欄のイメージ復元とともに、橋梁本体の塗料のこすり出しによって、色を特定することが出来ました。

そういう意味では吾妻橋や他の橋梁などもこすり出し調査を出来ないか、と提案しましたが、担当課に聞いてみますと、都の橋は塗り替えの際に全面的に古い塗料を剥がすためのケレンをかけられるそうで、色は残っていないと言われてきました。果たしてそうなのでしょうか？。

(10) 吾妻橋のオリジナル色復元の提案

次の PPT(37)ですが、3月に出版される本に東武浅草駅(旧浅草雷門駅)の設計者久野節(くのみさお)という建築家を紹介しています。久野は東大建築学科を卒業後、鉄道省の初代建築課長を経て1927(昭和2)年に自らの設計事務所を立ち上げられます。1931(昭和6)年竣工の同駅そして松屋デパートの合築駅の設計を担当されています。ほぼ同時期に関西の南海電鉄難破駅(1930年)、後に阪神三宮駅(1933年)、近鉄の阿倍野橋駅(1939年-今は建て替えられ、現あべのハルカスの位置)も手がけられています。当時の国内のデパート合築駅舎設計の第一人者と言っても良いでしょう。

それと同時に隅田川に架けられた東武隅田川橋梁、正式名称は花川戸鉄道橋と言いますが、同じ1931(昭和6)年の完成、吾妻橋も同じ年の完成です。

この3つは何か意味があるのではないかと私は見ています。旧東武雷門駅・松屋デパートの建物は、ついこの前にオリジナルの外壁ファサードデザインに戻されました(38)。東京駅の丸の内駅舎の復元の影で隠れてあまり皆さんはご存じないと思います。そういう意味から考えれば、吾妻橋もオリジナルの色に戻しても良いのではないかと、言う思いもあります(39)。

小松崎茂の絵に描かれた緑色ですが、どのような明度や色調なのか、おそらく当時の橋によく見られるグレーがかかった緑色のような気がします。できれば橋本体のどこかにオリジナルの塗料が残っているのではないかと、とも期待しています。現に私が横浜の震災復興橋梁のイメージ復元に関わった際には、オリジナルの塗料が確実に残っており、色が確認できたという事実もあります。こちらは意外と濃い目の緑色でした。

こすり出しに関しては、ボートを出して、東京都さんの許可をいただければ、私たちがこすり出しを行うことも考えたいと思います。差し支えなければみなさんにもご協力いただければ、というのが私の希望です。原点となるオリジナルの色を探った上で皆さんや専門家の方々と議論することも良いのではないかと、とも提案したいですね。合わせて今の照明柱もずんぐりむっくりで、小松崎茂の絵の照明柱と比べ、意外と不恰好のような気がします。もし復元することが可能ならば、と言う思いも無い訳ではありません。これも色の話が片付いた後の話ではありますが・・・。

以上です。ご清聴ありがとうございました(40)。(拍手)

色の復元プロジェクト

函館：こすり出しによって復元された洋館
上が復元されたもの、下は調査時点
【出典：函館色彩まちづくり資料】



(35)

クリチバ・ブラジルの色プロジェクト



(36)

東武隅田川橋梁(東武線花川戸鉄道橋) 竣工:1931[昭和6]月25日 橋梁設計:田中忠 製作:横河橋梁製作所	吾妻橋 竣工:1931[昭和6]年6月 橋梁設計:東京市(小池ほか) 製作:森高組
--	--

東武浅草駅(浅草雷門駅)・松屋デパート・竣工:昭和6(1931)年5月
施工:清水組/設計:久野節(くのみさお)/1882-1962/1907年-東京帝国大学建築学科卒/鉄道省初代建築課長/南海難破駅(1932昭和7)、阪神三宮駅(1933昭和8)、近鉄大阪阿倍野橋駅(1934昭和9)当時大阪鉄道大鉄百貨店の設計者

(37)

東京駅丸の内駅舎の復元工事といった記念的な大規模事業の完了した2012年、その年の秋に東武鉄道の終点駅浅草駅のターミナル・デパート建築(松屋デパートとの複合ビル)が1931(昭和6)年開設当時の外観を再現した。1974(昭和49)年に金属板カーテンウォール工法によって覆われて以来、40余年ぶりの歴史的な外観復元の案であった

ちよつと雑感

(38)

吾妻橋の歴史的経緯

竣工当時の挿絵と現在

小松崎茂著 根本圭助 編集
『小松崎茂 昭和の東京』筑摩書房

(39)



(40)

報告 2 : <小林正美> 『世界の水辺・橋梁』

明治大学の小林と申します。私は現在台東区の景観審議会の会長をしております。中野さんを通じて、台東区側も吾妻橋周りの景観を考えて下さいということで、今日は台東区の景観担当の職員の方もだいぶ来られています。今回頂いたお題は「世界の水辺・橋梁」というすごく大きな話なのですが、私が知っている範囲での橋のお話をしたいと思います。土木の専門家ではないので、中井祐先生や窪田陽一先生など土木の先生がおられるので恐縮ですが、私が知っている範囲での橋のお話をしたいと思います(1)。最初にお話ししたいことは橋の機能ということです。最も重要な機能の一つは川を渡るという行為です。仏教の世界には彼岸という思想がありますが、川の向こうには悟りの場所であり、未知の場所であるという考えです。橋を渡っていくときのワクワク感は未知の世界に足を踏み入れる時の期待と不安感から来るものだと思います。

一方で、今回お話ししたいもう一つの重要な橋の機能には、橋をくぐるという行為や、橋を川岸から見るといふ行為に対して新たな景観を生むということです。橋を渡るというベクトルの景観軸と、橋をくぐるとか横から見るという直交するベクトルの景観軸がすごく大事ではないかと感じています。

これは有名なイタリア、フィレンツェの「ポンテ・ベッキオ」で、「古い橋」という意味の橋です。本来渡る目的の橋の上に建物が立っていて、ここでは商店街が展開しています(2)。

このように 14 世紀の橋では一つのまちになっているという事例がヨーロッパでは多くあります。

次の写真はこのような橋が連続しているところを示していますが、この橋群が一つのまちの景観を形成しています。

橋をくぐる時に感じるゲート性を考えたときに私が真っ先に思い立つのはサンフランシスコのゴールデンゲートブリッジ（金門橋）です。60 年代にヨットで単独太平洋横断をした堀江謙一さんが、ゴールデンゲートを見た時にすごく感動したというお話を聞いていますが、この橋の太平洋とサンフランシスコ湾を切り結ぶという機能は明らかにゲート性を意識したデザインです(3)。この写真は橋上を移動している風景ですが、橋の上の景観というのはそれほど面白いものではありませんが、脇を見ながら動いて行く時の変化するシーケンスというものはすごく大事です。橋そのものは先ほど道路橋という話がありましたが道路として見ているとあまり面白いものではありませんが、ゲート性の強い立面のデザインはすごく大事であると思います(4)。

これはサンフランシスコの街とオークランドやバークレイ地区を繋いでいるベイブリッジです(5)。これもかなりポストは多いですけど、基本的にゲートの景観を形成する役割を果たしています。これらは川ではなく海上をつなぐ橋の例です。

それから有名どころではシドニーのオペラハウスの反対側にハーバーブリッジがあります(6)。これは強烈なランドマークになっていますので、オペラハウスがなくても一目見ればここがシドニーであることがわかります。橋の構造美もありますけども、特異な景観を作るランドマークとしてのデザインが強く意識されていたことが分かります。

今回詳しくお見せしたいのがパリのセーヌ川に架かっている橋群です。下流から上流までシテ島およびサンルイ島と両岸を繋ぐかたちで多くの橋が



(1)



(2)



(3)



(4)



(5)



(6)

かかっています(7)。これらを丁寧に見ていくと非常に面白いと思いました。古い橋は石造ですのでスパンもすごく短いのですが、だんだんコンクリートになっていくとスパンも長くなり、最近では全部鉄骨でできた橋も建造され、多様な景観を形成しています。

それでは西のほうから見ていきましょう。これはかなり高い所からみたパリの俯瞰写真ですが、こちらがサンルイ島の東端で、こちらの方向が新国立図書館など新しく再開発されていくところです。これはサンルイ島のほうから西方を見たところですが、連続した橋の個々のデザインは基本的にはアーチ橋であることが分かります。先ほどの中井先生の話でいくと基本的にゲートを意識しているという理由と、船を通過させるためのクリアランスが必要であるため、アーチ構造が採用されているのだと思われます。

まずはシテ島の西側にかかる橋から見ていきましょう。一番西のほうからいくと、カルーゼル橋というほとんど装飾のない美しいコンクリート造のアーチ橋があります(8)。面白いのはそのむこう側に見えるロワイヤル橋、そのまた次に橋が見えるという視界の連続性です。パリでは脇に歩道があって歩けるようになっていたり、日曜日になると車が通っていたところが歩行者天国になるので橋を下からみる楽しみもでてきます。

これは、ポンデザール（芸術橋）というものですが、元々は1804年にできた鉄骨の橋なのですが1984年に付け替えられています。鉄骨橋でありながら、かなりポストが多くスパンが短いところが特徴です(9)。

この次は、ポンヌフというシテ島の一番西側にある橋です。ポンヌフというのは「新しい橋」という意味ですが、実は今ではパリで最も古い橋となっています(10)。1607年にできていますがこれは石造です。ここに帆船がみえていますが、本当はこの船は橋を潜れないので、恐らく別のルートで運ばれてきたのでしょう。ポンヌフはシテ島の最西側にあって、パリを象徴する古い橋となっています。あとで色の話をしますが、基本的には石造であってもコンクリートであってもいわゆる自然素材そのものの色であるという原則があります。見ていただきたいのはまちの風景と本当に一体になっているという点です。

これはサンミッシェル通りにあるサンミッシェル橋です(11)。ここには一方通行出口のマークがついていますが、船が間違っこちらにいかないように表示しています。基本的にシテ島まわりでは、航路が右回りになるように決められています。

これはレオポール・セダール・サンゴールというセネガルの大統領の名前をつけて1999年にできた新しい橋です(12)。兩岸を鉄骨で飛ばして繋いでおり、橋上が全部木製デッキで仕上げた歩行者専用のブリッジです。これはシテ島内のテュイユイー公園とオルセー美術館のあたりをつないでいる新しい橋で、夏にはこの上で若者たちが朝までワインを飲んでいる、というような非常にヒューマンな魅力のある橋です。構造設計者マルク・ミムダムによるデザインです。

次はプティポンという小さな橋です(13)。これはまだ確かめていませんが、石でできているかもしれません。非常に短いスパンによる可愛い橋です。向こうに見えるのはノートルダム寺院です。

次のダブル橋あたりから少しずつ古い鉄骨の橋が出てきます。私が先ほどの先生方の講義を聞いていて思ったのは、石とかコンクリートはそのままの色でもいいのですが、鉄骨の場合はやはり錆の処理があるのでおそらく何らかの色を当時の人たちが選んでいたのだと思います(14)。この橋の場合は、



(7)



(8)



(9)



(10)



(11)



(12)



(13)



(14)

少し赤茶けた感じの色が塗ってあります。ノートルダムofのすぐ南ですが、非常に味のある錆びた真鍮色に近い色です。バトゥームシューと呼ばれる遊覧船が下を通りますので、橋の裏側も非常に気を使ったデザインがされていると思います。

更に東に進んで行きますと、コンクリート造の梁を飛ばしているトゥールネル橋があります(15)。バトゥームシューで、ここを潜っていくことがパリの重要な観光の一つになっているわけです。先ほどいろいろな日本の技術者の話がありましたけれども、隣の橋とのバランスやそのまちの風景とどうやって調和するかということを経験者達は真面目に考えていて、おそらく昔でも今でも橋をデザインすることはエンジニアにとっては大変光栄な仕事だったであろうと想像します。

余談ですけど私の友人の内藤廣さんという建築家が東大の社会基盤工学科のデザインを教えていた時に、何を教えているのですかと聞いたら、「橋のデザインだよ」と言う答えでしたので、まだ東大でも基本を教えているのだなと思いました。めったに橋をデザインする機会は訪れないと思いますが、

シュリー橋という橋はサンルイ島にかかっているのですが、ここでは鉄骨のアーチが使われています(16)。この写真は下をくぐっているところです。

次の写真は歩行者天国の時に自転車が使われている様子です。

ここに見えるシャンジュ橋は背景の建物と同じようなライムストーン系の色を使っているので、基本的には橋はまちの景観の背景であり、人のアクティビティが手前にあるということがよく分かります(17)。

次の写真は、パリでは最新の橋でシモーヌ・ド・ボーヴォワール橋といいます(18)。ディトマル・ハイティンガーという構造設計者が設計したもので、鉄骨の一本で渡っている橋です。これは有名な国際デザインコンペティションでドミニク・ペローが優勝して設計した新国立ミッテラン図書館のところから対岸のベルシー地区へ渡る橋です。構造的には大スパンの二つの構造体が交差をしている面白い形をしており、自転車も行けるし歩くこともできるという二つの機能を一つの鉄骨構造で解決したものです。鉄骨をアルプスの工場から船で持ってきて立ち上げたという話です。これがパリでは最新のデザインになります。

ですから最初のポンヌフの1600年代の石造の短いスパンの時代からコンクリートになって鉄骨になっている。そういう進化をしていますが、色彩的には基本的には薄いグレーを使っている。そんなに橋自体としては主張していません。

次に水辺の空間ということですが、パリではどこでも若者たちや恋人たちが川の脇にいて、橋を一つの風景として楽しんでます(19)。これは僕が感動したのですが、夕方になると水辺に中年の人たちが集まって、みんなで音楽かけて踊り始める。こういう豊かな水辺空間というのは日本ではまずありません。ソーシャルダンスなんか恥ずかしくてできないというのが共通の感覚かと思います。これはイタリアでいえば広場に集まるように、皆で楽しそうにお話している風景です。そういう生きた水辺の空間と橋による背景が、フランスのデザインだけがいいとはいいませんが、よくよく考えられていると思います。

これは昔の鉄道駅を改造したオルセー美術館ですが、その前に最近木製デッキによる階段状のベンチができ、下で行われているイベントと上の道路を繋げる働きをしています(20)。時にはこの階段状のベンチが観客席となって、水上のパフォーマンスを見る良い劇場になります。一昨年にはなかった



(15)



(16)



(17)



(18)



(19)



(20)

のですが、去年パリに行ったら出来ていました。

これが先ほどのレオポール・セダール・サンゴール橋です。これが目立たないけれど一つの風景になっており、人々の生活がメインになっています。先ほどの中井先生の話でもあったように、橋がまち中の周辺風景と調和し人々の生活をエンジョイさせている。それがやっぱり僕は土木的構造物の役割だと思えます。その日は丁度日曜だったので岸辺で色々なイベントが開催され、人々が楽しんでいました(21)。こういうことが隅田川を含めて色々なところでできたらいいなと思えます。

最後のほうのスライドになりますが、これはみなさんもご存じの韓国ソウル市にあるチョンゲチョン川です。川の上部を走っていた高速道路を取り払い、きれいな水を流して、昼は若い人たちが歩き、夜はカップルが歩いているというところ。新しい水の楽しみが増えていって子供たちが遊んだり、今まで建物の裏側だった水辺が生き返っています(22)。ちょっと見ていただきたいのは、先ほどのセヌ川に比べるとソウルの人に悪いんですけど、今一つぼてっとしていて橋のプロポーションが良くありません、恐らく設計した当初はあまり下から見られることを意識していなかったからでしょう。高速道路の下であんまりデザイン的には頑張らなかったのかなという気がしました。これはかなり端のほうですが、空間の演出がうまくいって周りの色と同じような橋が適切なエンクロージャーとなり、良い囲われ空間をつくっていると思えます(23)。

アメリカに戻りまして、これはハーバード大学のキャンパスです。対岸にビジネススクールがあります。チャールズリバーという川は、ダムができていて洪水の心配がないので、ウォーターフロントが心地よい親水空間になっています。マックム・ミード・ホワイトという3人のアメリカ人建築家による設計事務所のデザインですが、1920年代にできた当時から美しい橋として評判が高いものです(24)。向こう側に見えるのはハーバード大学の寮ですけど、これらが一つの風景になってハーバードやMITなどの有名大学のブランディングの役割を果たしています。素材としてはコンクリートの構造にブリックを貼っていますけど、自然素材とプロポーションで見せている美しい橋だと思えます。これは休日の写真ですが、学生たちが出てきて楽しんでいます。ここまでのスライドを見ていただいて分かるように、多くの橋は自然素材を生かして、あんまり彩色しているものはありません。

しかし、それだけではフェアではないと思ひ赤い橋がないかと探してみましたら、すごい事例がありました。これは、アムステルダム埋め立て地であるボルネオ島とスポーレンブルグ島を繋いでいる、「ウエスト8」というランドスケープデザインの会社が設計したアナコンダ(蛇という意味)という橋です(25、26)。2001年に完成したのですが、かなり激しい赤色を使っています。これも景観的には賛否両論あったと思ひますが、この橋を一つのオブジェとして考えれば、確かにこの色を使いたかったということはしょうがないのかなと思ひます。

前の講演や報告でも日本の橋の事例を見てきましたけど、基本的には土木構造物に注意深い色を選んでいくことと、周囲景観の中で強烈なランドマークとして色を使うということはちょっと意味が違うと思ひます。ですから今まで見てきた海外の事例も含めて、このあとのディスカッションでさらに議論を深めて頂きたいと思ひます。

(拍手)



(21)



(22)



(23)



(24)



(25)



(26)

報告：〈谷内加寿子〉 『都選定歴史的建造物・隅田川橋梁の塗替えについて』

ただ今ご紹介いただきました、東京都都市整備局の景観担当課長谷内と申します。本日は大先生方のあとの説明ということで緊張しておりますが、東京都での景観、特に歴史的建造物に関する取組について、皆様にご紹介するような役割として、本日、お伺いさせていただきましたのでどうぞよろしくお願いいたします。

(1) 東京都選定歴史的建造物について [(1)-(3)]

先ほど先生方からご紹介いただいた写真と似ておりますが、橋の色がレンボーとも言われていますが、今このような形で隅田川の橋梁が塗られている状況です。私の部署は、東京都景観条例を所管しており、新しい開発やビル等における都市景観どのように創っていくかという面とともに、もうひとつの東京の魅力である歴史的な建造物、歴史的な景観をどのように守っていくかという取組も行っております。

東京都の景観条例の位置付けにある歴史的建造物について、選定して保存・活用していくことにより、都市の魅力を高めていくという目的の下、歴史的価値を持つ建造物で、原則、建設後 50 年経過し、東京の景観づくりに資する建造物を選定しております。

東京の景観づくりに資するというのはどのようなものかということ、大きく三つ挙げております。

一つ目は地域の歴史的経過を特徴付けているもの、二つ目として地域のランドマークの役割を果たしているもの、三つ目として都民と馴染みが深く地域のイメージの核となっているものとして、橋梁や建造物を選定しております。

(2) 墨田川著名橋について [(4)(5)]

東京都にはいろいろな部署があり、私は都市づくり・景観づくりの部署ですが、道路や橋を造ったり管理を行っているのが建設局です。昭和 60 年頃に建設局において、隅田川に架かる昭和初期に架けられた橋、特に特徴のある橋の 8 橋を選んで整備事業をしております。その時の 8 橋です。

そのうちの後半の 3 つは、重要文化財になっており、残りの 5 つは、東京都選定の歴史的建造物ということで色を塗り替える場合などは、東京都の景観審議会、また墨田区、台東区の景観審議会にも届出なり、意見を聴いて進めていくということになっております。

この隅田川の著名橋ですが、都の景観審議会から答申をいただいたのが 10 年度、そして管理者、所有者である、東京都（建設局）の了解を得て選定したのが 11 年度です。景観審議会における、追加の審議の中で、「竣工時の姿に忠実でなくても現状の姿で歴史的景観があるということで候補に加えよう。」というような議論もされて、候補に加えられた経緯もありましたので、ご紹介させていただきました。

(3) 歴史的建造物である橋梁の現状変更に関する基本的な考え方の必要性 [(6)(7)]

歴史的建造物に選定されると、色の塗替え、形状を変える場合などには、届出が必要になります。この届出は、東京都景観条例に基づき、歴史的建造



(1)

都選定歴史的建造物

- ◆歴史的景観形成に向けた取組み
 - ・東京都景観条例に位置づけ
 - ・歴史的建造物を選定し、保存・活用し都市の魅力を高めていく
- ◆都選定歴史的建造物とは
 - ・歴史的な価値を有する建造物で、原則的に建設後50年を経過し、東京の景観づくりに資する建造物

(2)

都選定歴史的建造物

- ◆東京の景観づくりに重要なもの
 - ①地域の歴史的景観を特徴付けている
 - ②地域のランドマークの役割を果たしている
 - ③都民となじみが深く、地域のイメージの核となっている

(3)

隅田川著名橋 8 橋

- 白鬚橋
- 蔵前橋
- 吾妻橋
- 洲橋
- 駒形橋
- 永代橋
- 既橋
- 勝鬨橋

(4)

隅田川著名橋を歴史的建造物に選定 (H10年度)

- ◆東京都景観審議会答申
 - 竣工時の姿に忠実でなくても現状の姿で歴史的景観があるため都選定歴史的建造物の候補に選定
- ◆所有者の了解を得て選定追加

(5)

歴史的建造物の現状変更

- ◆色の塗り替えは届出が必要
 - ・色彩基準の範囲内

※ 橋梁等で都民となじみが深く地域のイメージの核となっており地域のランドマークの役割を果たしているものその他、良好な景観の形成に貢献するなどの場合、景観審議会の意見を踏まえ基準によらないことができる

(6)

物という観点で東京都が最初に受け、墨田区、台東区につきましては景観行政団体になっておりますので、隅田川に架かる工作物、橋梁については墨田区と台東区の両方の区に届出が必要で、複数の届出が必要になります。

隅田川につきましては、色彩基準も定められていて、本日は、赤系、青緑系の基準をお持ちしましたが、左側の基準の範囲の色であれば届出で終わりますが、それを外れるものについては、景観審議会の意見を聴くという手続きが必要になってきます。ただ、この色彩基準に但し書きがあります。

橋梁については、「都民と馴染みが深く、地域のイメージの核となっており、地域のランドマークの役割を果たしているもの、良好な景観の形成に貢献するなどの場合は、景観審議会の意見を聴取した上で基準によらないことができることになっております。

平成 23 年頃、両国橋の塗替えの際に、東京都景観審議会から、下部組織の歴史景観部会に次のような意見と検討指示がありました。

「隅田川に架かる歴史的建造物の橋梁については、兩岸の区の景観行政団体の異なる景観審議会と関わることになるため、複数手続きが必要な中、橋の適切な維持管理を行っていくためにも適切な時期に橋の塗替えをしていかなければならない。

複数の審議会が関わる状態で、円滑に橋の塗替えを行っていくためには、事前に手続きや色の基本的な考え方を話し合うなり、整理をすること。」

(4) 塗替えに関する基本的な考え方の検討 [(8)(9)]

歴史景観部会では、どのようなことを検討したか、少しこの場でご紹介したいと思います。

部会では、創建当時の色、歴史的な色の変遷、今の色になっている背景である、昭和 60 年頃の隅田川著名橋整備事業（東京都の建設局でこの橋をより良くしていこうという趣旨で行った事業）の説明、重要文化財の橋の場合の取り扱い、周辺のまちの環境の変化などが、検討の主な項目になっております。このあと、一つずつご紹介していきたいと思っております。

ア 創建当時からの色の変遷 [(9)]

創建当時の色については、先ほど先生方、特に中野先生から色々お話がありました。絵葉書については色々あったこと、文献では創建当時の色の記載がなかったり、写真がカラーではないというところで、紙ベースでは創建当時の色の特定が難しい。

また、実際に塗装を剥がして色彩顔料を調べようという方向も考えられるというご意見も出ましたが、変色・退色など、今の塗料ではそんなにかもしませんが、昔の塗料だとそういう点もあるだろうというご意見、掻き落としなどにより、創建当時の色は特定するところまでは判別するのは難しいといった意見も出されました。

イ 隅田川著名橋整備事業について [(10)–(15)]

もう一点、隅田川著名橋整備事業については、当時、学識経験者による検討委員会で計画をしまして、橋の色、橋の街灯のデザイン、高欄、歩車道の分離柵など、その当時より良くしていこうという考えの下、隅田川に架かる橋の持つ意義を再認識し、優れた形態と空間の復元または保全し、都市にゆとりある快適な空間を創造しようというようなことを目標にして取り組んだ事業となっております。その際にどのような整備方針とするか検討されたところを少し抜粋しました。

上部構造の高欄については材質の踏襲はする。街灯などは意匠の変更とい

- 基本的な考え方の整理の必要性
 - ◆橋の適切な維持管理を行っていく上で適切な時期に橋の塗替えが必要
 - ◆複数の景観審議会がかかわる状況で適切な時期に円滑に橋の塗替えを行っていくには事前に基本的な考え方の整理が必要
- (7)
- 検討の主な内容 (H25年)
 - 創建当時の色について
 - 隅田川著名橋整備事業について
 - 重要文化財等の塗替えの事例
 - 周辺の町の環境の変化
 - その他
- (8)
- 創建当時の色について
 - 文献等の調査では創建時の色はほとんど記載なし
 - 写真はカラーではなく、結果も同じ橋で複数種類あり、創建当時の色の特定ができない
 - 実際に塗装を剥がして露下の色がわかって変色、退色、又は掻き落としにより創建当時の色が判別するとは言い切れない
- (9)
- 隅田川著名橋整備事業
 - ◆ 上部・下部構造、橋の色など構成要素について学識経験者による検討委員会計画
 - 隅田川に架かる橋の持つ意義を再認識し優れた形態と空間を復元又は保全し都市にゆとりある快適な空間を創造
 - 都管理のうち、昭和初期までに架けられた8橋
- (10)
- 隅田川著名橋の整備の検討 (S63年)
 - 構成要素の整備内容の方針
 - 上部構造
 - ・ 主橋 : 材質の保全
 - ・ 親柱、高欄、橋燈 : 意匠の変更
 - 下部構造
 - ・ 橋脚、橋台 : 表面部材の保全
 - 橋詰、周辺
 - ・ 橋詰 : 広場化、緑化
 - ・ 演出 : ライトアップ
 - 色彩
- (11)
- 隅田川著名橋の整備の検討 (S63年)
 - 色彩の整備方針
 - 架設時の色彩は当時の顔料等の水準に左右されており必ずしも原型に戻すことが最良の手段とは言えない
 - 周辺環境や塗装技術が大きな変遷を遂げ、むしろ都市の景観要素としての高い色彩設計が適切
- (12)

うような方針で取り組んだようなので、昔は背が高かったけど、低くなったのはこの時に変わったこともあるのかな、と先ほどお聞きして考えていたところでした。

橋詰の広場、ライトアップもやっていかなければならないということで整備方針をまとめています。その際、色彩という項目もございます。色彩については今日のテーマでございましてので少しご紹介します。

当時の検討の中では、「創建当時の顔料などの水準に左右されているのもとに戻すことが最良な手段とは言えないのではないか。周辺環境や塗装技術も大きな変貌も遂げていて、むしろ都市の景観要素として高い色彩設計が適切ではないか」というような前提で、それぞれの橋の色を検討したらどうか。その際に考慮すべき事項としては美しい橋づくり、橋のあるまちの美しさを際立たせるにはどうしたらいいか。環境と調和する橋づくり、融和や対比とか色んな方法があるだろうと。個性ある橋づくりということで歴史性とか橋の名前とかから連想したり、橋の性格によって考慮すべき事項も選んでやっていったらどうか、という考え方で進められたようです。

直近で塗替えが予定されているのが吾妻橋ということで、本日のテーマにも取り上げられておりますので、当時の吾妻橋の資料をお持ちしました。

字が少し小さいので、画面上、取り出して大きく書いてありますが、「下町らしさを象徴する場所」ということで「赤」を基調とした橋にしたらどうか、この当時は赤系の色にしたらどうか検討されました。

先ほどの橋の名前からということで、白鬚橋は白鬚の名にあわせて白系としたというようなどころがあり、他の橋もこのような形で名前なり地域の歴史なりでこの色はどうかという検討で塗られたということをご紹介させていただきます。

ウ 重要文化財である橋梁の塗替えの取扱い [(16)]

もうひとつ、歴史景観部会の検討事項の重要文化財ではどんな手続き、進め方をしているのかとご紹介させていただきます。文化財保護法上の重要文化財の橋の塗替えについては、現状の色の場合には修理という整理で届出のみ、色を変更する場合には現状変更の申請をして、文化財審議会で審議し許可をする。橋梁では過去4件中、1件が色を変更していて、3件は現状の色で塗り替えをしたということです。

エ 周辺のまちの環境の変化と橋梁の場合の但し書き規定 [(17)、(18)]

もう一点、「周辺のまちの環境の変化などもあるのでは」という視点で、著名橋の整備事業から25年以上経過していて、ある程度シンボルとして定着しているなら、その尊重も必要ではないかというご意見もありました。先ほどご紹介しましたとおり、景観計画における色彩基準の但し書きで、橋梁で都民と馴染みが深く地域のイメージの核なり、ランドマークとなっているものは審議会の意見を聴いた上で基準によらないことができるという面もあります。

オ 墨田区側、台東区側の事例 [(19)(20)]

吾妻橋の場合、但し書き「都民と馴染みが深く地域のイメージの核となっており」というと、どのようなことがあるのかなと考え、色の先生方の専門的なお話がある中、行政職員としては、地域の状況などいろいろな観点からご議論いただくため、こういうものを用意したものです。

例えば、隅田川側ですと、「あづちゃん」という地元の商店会と町会が共同で発足した協議会のキャラクターで、2011年の3月にお披露目されました。

隅田川著名橋の整備の検討 (S63年)

色彩の考慮すべき事項

- 1 美しい橋づくり
橋のある町の美しさを際立たせる
- 2 環境と調和する橋づくり
融和的な方法・対比的な方法
- 3 個性ある橋づくり
モニュメント性の強調、ランドマーク化
(構造、歴史性、物語性、橋名連想など)

(13)



(14)



(15)

重要文化財等の事例

- ◆文化財保護法上の橋の塗替えに関する取扱い
- 現状色の場合
：修理の届出のみ
- 色を変更する場合
：現状変更申請し文化審議会で審議し許可
(橋梁では、4件中1件)

(16)

周辺の街の環境の変化

- ◆著名橋事業から25年以上経過し、ある程度シンボルとして定着しているならその尊重も必要では
- ◆東京都景観計画における届出対象建築物等の色彩基準
橋梁等で都民となじみが深く地域のイメージの核となっており地域のランドマークの役割を果たしているものその他、良好な景観の形成に貢献するなどの場合、景観審議会の意見を聴いた上で基準によらないことができる

(17)

吾妻橋の場合

※ 橋梁等で都民となじみが深く地域のイメージの核となっており地域のランドマークの役割を果たしているもの

その他、良好な景観の形成に貢献するなどの場合、景観審議会の意見を聴いた上で基準によらないことができる

(18)

墨田区と台東区の浅草を結ぶ吾妻橋の赤をテーマカラーにして、赤い着物のキャラクターで、地域の賑わいを創出することを目的として、観光案内振興などに貢献しています。ゆるキャラブームで、ある飲料メーカーのCMにも出演するなど、知名度があがっていること、地域にとって吾妻橋の赤というのはこのような形で浸透していることをご紹介します。

一方、台東区側では、浅草寺、仲見世などでは、伝統を継承する落ち着きと、新たな文化を創出する華やかさが調和した色彩景観を目指そうという方針の下、浅草寺、雷門、仲見世の周辺については弁柄色、さきほど先生方のお話でもありました弁柄色をアクセントカラーにして、まちのアーケード、街灯などを伝統色の色を使ってアクセントカラーにするという取組も行われています。

赤といっても色々、幅広くあるのでまちにあったもの考えるきっかけにもしていただきたいと思ってご用意したものです。

(5) 基本的な考え方(案) [(21)(22)]

中野先生から先ほどご紹介いただきました、都から墨田区と台東区の景観審議会に検討の依頼をお願いした、「都選定歴史的建造物である隅田川橋梁の塗替えに関する基本的な考え方」の案がこちらです。

先ほどお話ししたとおり、文献などでは創建当時の色は分からず、特にこれという色が判明できない。25年以上経って、ランドマークとして定着しているのではないかとということで基本的には原則として、現状の色を用いるということを基本にすれば、様々な手続きを簡素化してもいいのではないかとという考え方です。

また、歴史景観部会の先生方はこれで決め切るというのは絶対に良くない、そうでない場合の考え方もちゃんと用意するようというご意見も併せていただき、基本的な考え方によらない場合の規定案も含め、全体の基本的な考え方(案)の一部となっております。

基本的な考え方によらない場合というものはどういうものかといいますと、創建時だけに限らず、これまでの色々な変遷もありますので、歴史性のある色を復元する場合や、社会の変化などにより色を変更する場合なども、柔軟な形で、しっかり地元で決めていけるなら、みんなが愛せる橋の色であればそれがいいのではないかとこの考えの下、2段階の基本的考え方として案をまとめています。

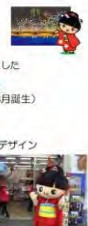
基本的な考え方(案)を墨田区さんと台東区さんにお示ししているところでして、その一環でシンポジウムをやらうじゃないかと中野先生からお話いただいたと思っています。

本日は、このような機会をいただき、みんなが愛する橋になるような、みんなが愛する都市になるような、景観づくりのきっかけになったらいいなと思っておりますのでどうぞよろしくお願い致します。

(拍手)


墨田区側
あづちゃん
◆地元の商店会と町会が共同で発足した
吾妻橋地区活性化協議会のキャラクター
(2011年3月誕生)

◆墨田区と台東区浅草を結ぶ
吾妻橋の赤をテーマカラーにデザイン
◆地域の賑わいを創出を目的



(19)

台東区側
浅草寺、仲見世周辺の色彩景観の方向
◆伝統を継承する落ち着きと
新たな文化を創造する華やかさが
調和した色彩景観を目指す
◆浅草寺、雷門、仲見世の周辺の弁柄色
社寺などの緑青色をアクセントカラー



(20)

隅田川橋梁の塗替えに関する
基本的な考え方(案)

- 文献等の調査では創建時の色はほとんど記載なし
- 実際に塗装を剥がして裏層の色がわかっても
変色、退色、又は掻き落としにより
創建当時の色が判明するとは言い切れない
- 部の著名橋事業により現状の色に塗り替えてから
25年以上経過し、橋が地域のランドマークとして定着

●基本的な考え方
原則として、現状の色を用いることを基本とする
基本的な考え方によらない場合→→→

(21)

隅田川橋梁の塗替えに関する
基本的な考え方(案) (H25年)

- 基本的な考え方によらない場合
 - ・創建時など歴史性のある色を復元する場合
 - ・社会の変化などにより色を変更する場合

(22)