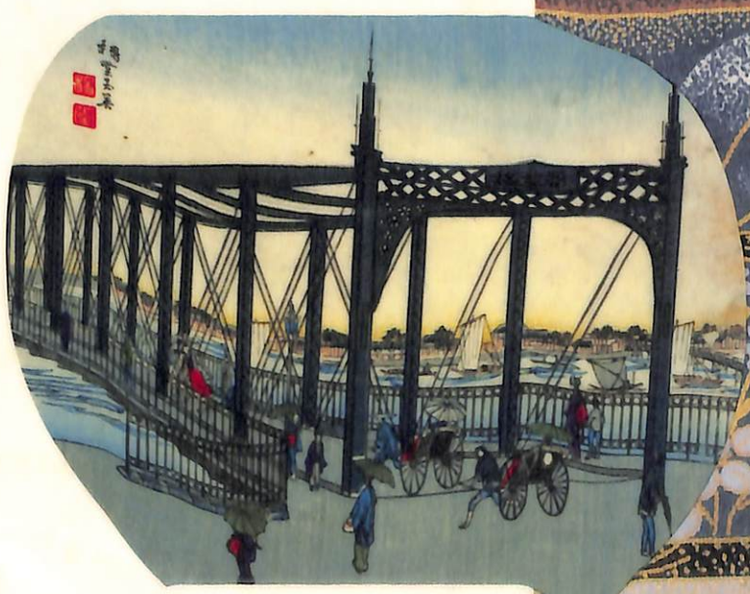
隅田川の橋



「隅田川の橋」正誤表

頁	行	誤	正	備考
2	6	明治38(1905)	明治38年(1905)	
5	5	隅田河口	隅田川河口	
9	28	平成7年(1935)	平成7年(1995)	
15	上	(追加)	橋台工事(潜函)	
21	14	六間掘	六間堀	
〃	24	(明暦二―1675)	(明暦二―1657)	
43	5	昭和8年	明和8年	
53	18	都島	都鳥	
61	5	承知2年	承和2年	
81	11	東線	車線	
82	上	(追加)	(開門・開通大正13年)	
83	上7	寛永6(1629)	元和7(1621)	両説あり
〃	上11	寛衛16	寛永18	
〃	上15	万治2(1695)	万治2(1659)	
〃	下8	正徳7	正徳4	
84	上12	安永1(1722)	安永1(1772)	
〃	下2	文政6(1832)	文政6(1823)	
〃	下18	天保14(1844)	天保14(1843)	
85	下19	大正13(1925)	大正13(1924)	
〃	下29	昭和3(1982)	昭和3(1928)	
86	上24	昭和48(1946)	昭和48(1973)	

隅田川の橋

墨田区立緑図書館

はじめに

隅田川沿いには、「橋場」という地名にもみられるように、古くから渡しの他にも、橋が架けられたことが伝えられている。

橋は気易く生活・文化を繋いでくれる大切な建造物であるが、同時に子供の頃、橋の欄干につかまりながら、ポンポン船を心躍らせて見た風景も決して消えない。

江戸（東京）で大きな川といえば隅田川しかなく、だから人々は親しみを込めて大川とだけ呼んできた。また、大川に架る橋もまた、どれも大橋であった。大川に大橋を架け、維持するのは並大抵ではなかった。

震災後の復興計画の橋も、一橋々々心をこめ、丹念に造られたことは、今でも渡るたびごとに伝わってくる。

もう一度隅田川の橋を、新しいものも含めて見直してみたい。

目次

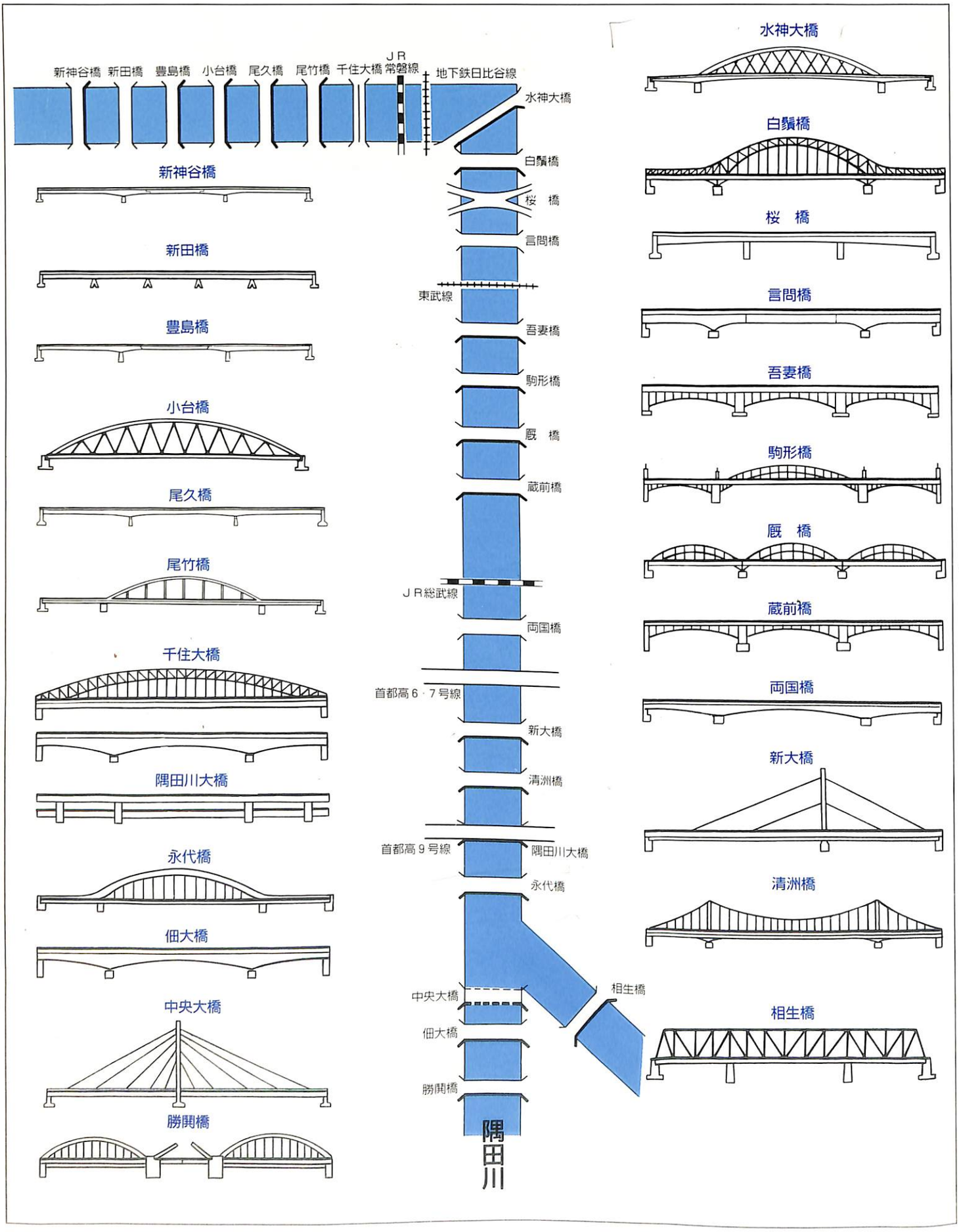
1 隅田川……1

2 隅田川の橋……2

1 勝鬨橋……2
2 佃大橋……5
3 中央大橋……7
4 相生橋……9
5 永代橋……12
6 隅田川大橋……17
7 清洲橋……18
8 新大橋……21
9 両国橋……24
10 蔵前橋……31
11 厩橋……34
12 駒形橋……39
13 吾妻橋……43
14 言問橋……53
15 桜橋……57
16 白鬚橋……61
17 水神大橋……66
18 千住大橋……68
19 尾竹橋……71
20 尾久橋……73
21 小台橋……75
22 豊島橋……77
23 新田橋……79
24 新神谷橋……81
岩渕水門（橋）

3 隅田川橋梁年表……83

隅田川に架けられた橋一覧



隅田川に架かる橋(下流から上流に向かって)

種別 / 橋名	位置 道路区分	位置 所在地	橋長 (m)	幅員 (m)	形式	管理者	完成年 (予定)
勝関橋	主要地方道	中央区	246.0	22.0	鋼鈑桁、鋼アーチ桁	東京都	昭和15年
佃大橋	一般都道	〃	576.3	25.2	鋼箱桁	〃	昭和39年
中央大橋	主要地方道	〃	215.0	25.0	鋼斜張橋	〃 施行中	(平成5年)
相生橋	一般都道	中央区～江東区	149.1	31.0	鋼トラス桁	〃 架替中	(平成7年)
永代橋	主要地方道	〃	184.7	22.0	鋼アーチ桁	〃	大正15年
隅田川大橋	一般都道	〃	391.7	29.5	鋼箱桁	〃	昭和54年
清洲橋	〃	〃	186.2	22.0	鋼吊橋	〃	昭和3年
新大橋	主要地方道	〃	170.0	24.0	鋼斜張橋	〃	昭和51年
高速隅田川大橋	首都高速道路	中央区～墨田区	257.7	27.5	鋼箱桁	首都公団	昭和45年
両国橋	一般国道	〃	164.5	24.0	ゲルバー式鋼鈑桁	建設省	昭和7年
蔵前橋	主要地方道	台東区～墨田区	173.4	22.0	鋼アーチ桁、コンクリートアーチ桁	東京都	昭和2年
厩橋	一般都道	〃	151.4	21.8	鋼アーチ桁	〃	昭和4年
駒形橋	〃	〃	146.3	22.0	鋼アーチ桁	〃	昭和2年
吾妻橋	〃	〃	150.3	20.0	鋼アーチ桁	〃	昭和6年
言問橋	一般国道	〃	236.8	22.0	ゲルバー式鋼鈑桁	建設省	昭和3年
桜橋	区道	〃	169.5	12.0	鋼箱桁	台東区	昭和60年
白鬚橋	主要地方道	〃	168.8	22.1	鋼アーチ、鋼トラス桁	東京都	昭和6年
水神大橋	〃	荒川区～墨田区	157.0	17.0	鋼ローゼ桁	〃	昭和63年
千住大橋	一般国道	荒川区～足立区	502.5	18.9	鋼箱桁、鋼鈑桁	建設省	昭和47年
〃	〃	〃	91.7	24.2	鋼アーチ桁	〃	昭和2年
尾竹橋	主要地方道	〃	130.3	15.0	鋼ローゼ桁	東京都	平成4年
尾久橋	一般都道	〃	431.0	24.0	鋼箱桁	〃	昭和43年
小台橋	〃	〃	118.2	15.0	鋼ニールセンローゼ桁	〃	平成4年
豊島橋	主要地方道	北区～足立区	100.0	15.0	ゲルバー式鋼鈑桁	〃	昭和35年
新田橋	区道	〃	114.0	9.0	鋼鈑桁	北区	昭和36年
新神谷橋	主要地方道	〃	463.1	18.0	ゲルバー式鋼鈑桁、鋼箱桁、鋼鈑桁	東京都	昭和41年

Bridges over the Sumidagawa River(From the lower reaches to the upper reaches)

Name of bridge	Road Class	Bridge Length(m)	Width(m)	Structure	Administration	Year of completion
Kachidoki-bashi	principal Pref. road	246.0	22.0	steel plate girder, steel arched girder	The Tokyo Metropolitan Government	1940
Tukuda-ohashi	metropolitan road	576.3	25.2	steel box girder	〃	1964
Chuo-ohashi	principal Pref. road	215.0	25.0	steel cablestayed bridge	〃	(Under construction 1993)
Aioi-bashi	metropolitan raad	149.1	31.0	steel trussed girder	〃	(Under construction 1995)
Eitai-bashi	principal Pref. road	184.7	22.0	steel arched girder	〃	1926
Sumidagawa-ohashi	metropolitan road	391.7	29.5	steel box girder	〃	1979
Kiyosu-bashi	〃	186.2	22.0	steel suspension bridge	〃	1928
Shin-ohashi	principal Pref. road	170.0	24.0	steel cablestayed bridge	〃	1976
Kosoku Sumidagawa-ohashi	metropolitan expressway	257.7	27.5	steel box girder	The Metropolitan Expressway Corp.	1970
Ryogoku-bashi	national road	164.5	24.0	cantilever steel plate girder	The Ministry of Construction	1932
Kuramae-bashi	principal Pref. road	173.4	22.0	steel arched girder, concrete arched girder	The Tokyo Metropolitan Government	1927
Umaya-bashi	metropolitan road	151.4	21.8	steel arched girder	〃	1929
Komagata-bashi	〃	146.3	22.0	steel arched girder	〃	1927
Azuma-bashi	〃	150.3	20.0	steel arched girder	〃	1931
Kototoi-bashi	national road	236.8	22.0	cantilever steel plate girder	The Ministry of Construction	1928
Sakura-bashi	ward road	169.5	12.0	steel box girder	Taito Ward	1985
Shirahige-bashi	principal Pref. road	168.8	22.1	steel arched girder, steel trussed girder	The Tokyo Metropolitan Government	1931
Suijin-ohashi	〃	157.0	17.0	steel lohse arched girder	〃	1988
Senju-ohashi	national road	502.5	18.9	steel box girder, steel plate girder	The Ministry of Construction	1972
〃	〃	91.7	24.2	steel arched girder	〃	1927
Otake-bashi	principal Pref. road	130.3	15.0	steel lohse arched girder	The Tokyo Metropolitan Government	1992
Ogu-bashi	metropolitan road	431.0	24.0	steel box girder	〃	1968
Odai-bashi	〃	118.2	15.0	steel Nielsen Lohse arched girder	〃	1992
Toshima-bashi	principal Pref. road	100.0	15.0	cantilever steel plate girder	〃	1960
Shinden-bashi	ward road	114.0	9.0	steel plate girder	Kita Ward	1961
Shinkamiya-bashi	principal Pref. road	463.1	18.0	cantilever steel plate girder, steel box girder, steel plate girder	The Tokyo Metropolitan Government	1966

「東京都の橋」東京都建設局より　平成4.10

隅田川

隅田川は、かつては江戸時代のはじめに、現在の千葉県関宿町で下総台地を掘り切って、銚子へ瀬替をされた利根川の最下流であった。また埼玉県吉川町で荒川を合流し、いまの綾瀬川筋を流れ、隅田(州田)で入間川を更に呑み込み、はじめて隅田川と呼ばれ海へ注いでいた。現在の墨田区墨田(隅田)を流れるので、隅田川と呼ばれたものである。

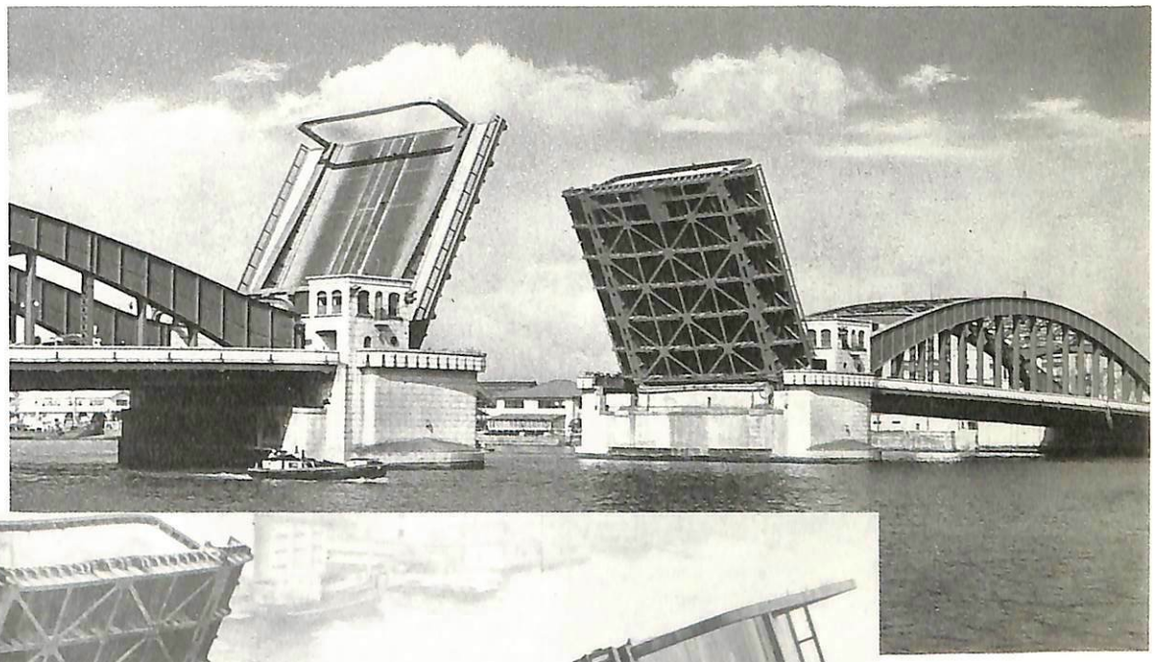
承和2年(835)の太政官符に、「下総国と武蔵国の堺に住田河があり、その住田の渡しの通行が増したので、今まで二艘の渡舟を四艘にする。」とみえている。住田の渡し(隅田の渡し)は、現在の白鬚橋の上手の石浜神社(真崎稲荷)と水神社(隅田川神社)を結ぶあたりにあり、古代から近世まで永々と受け継がれてきた。「伊勢物語」在原業平の東下りの「名にしおはばいざこと問はむ都鳥わが思ふ人はありや無しやと」の一節もしかりであり、また、頼朝旗挙げの折、隅田宿に集合し船橋(浮橋)を架けて隅田川を渡り、伝説的ではあるが橋場の名を残してもいる。さらに梅若塚伝説からの謡曲「隅田川」も、よく知られるところでもある。

瀬替された利根川に替り、荒川が本流となるが、荒川も寛永6年(1629)年、熊谷市の久下で入間川に瀬替させられ、隅田川は入間川筋を流れる荒川が本流となった。旧利根川は古利根川、旧荒川は、元荒川としてその名残りをとどめている。更に明治43年の荒川、隅田川の大洪水によって、岩渕から荒川放水路が開削され、ほとんど放水路が本流となっていた。そして、昭和40年正式に放水路が荒川となり、岩渕水門下流の荒川と、さらに下流の通称であった隅田川が、改めて「隅田川」と河川法で認定された。

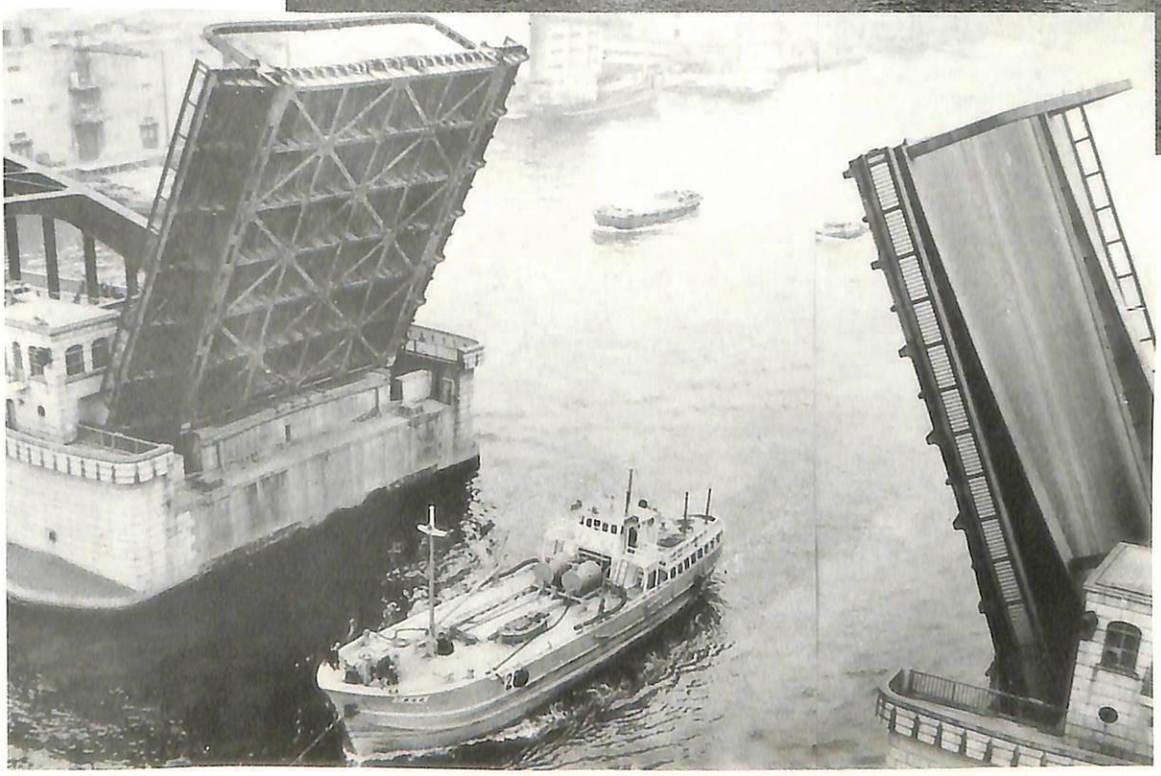
勝鬨橋（かちどきばし）

月島は明治25年、佃島・石川島に続く地として築島以来、工業を主として急速に発展して来たが、京橋方面との交通手段といえば渡船しかなく、主として深川方向からの明治36年開通した相生橋によっていた。渡しは佃の渡し、月島の渡し、勝鬨の渡しがあり、とりわけ勝鬨の渡しは、明治38(1905)、日露戦争の旅順陥落の祝賀会に際して、京橋区の有志が築地と月島を結ぶ渡船場として開設し、東京市に寄付したものである。戦勝にちなみ「かちどき」の渡しと名づけたものであった。しかし、京橋区からの連絡が渡船ばかりでは不便であり、架橋が計画され、東京港修築工事の一環として、昭和8年5月着工し、川口でもあり大型船の出入りもあるので、橋下を3千トン級の船でも航行可能な左右への跳橋である可動橋として架設することになったものである。竣工は15年6月である。ちなみに、橋の西詰南側橋台地に、「かちときのわたし」の石標と、「勝鬨橋記念碑」が建立されているので、その記念碑の銘文を採録しておく。「明治37・8年の戦役に於て、皇軍大捷す。京橋区民はこが戦勝を記念し、此處に渡船場を設け、勝鬨の渡と名付け東京市に寄付す。昭和8年6月東京市は新に双葉可能橋の架設に着手し、偶日支事変勃発せるも、今年6月功を竣ふ。即ち橋に名付く子に亦、勝鬨を以てし、長く皇軍戦勝の記念となす。昭和15年12月、東京市長大久保留次郎撰并書」とある。

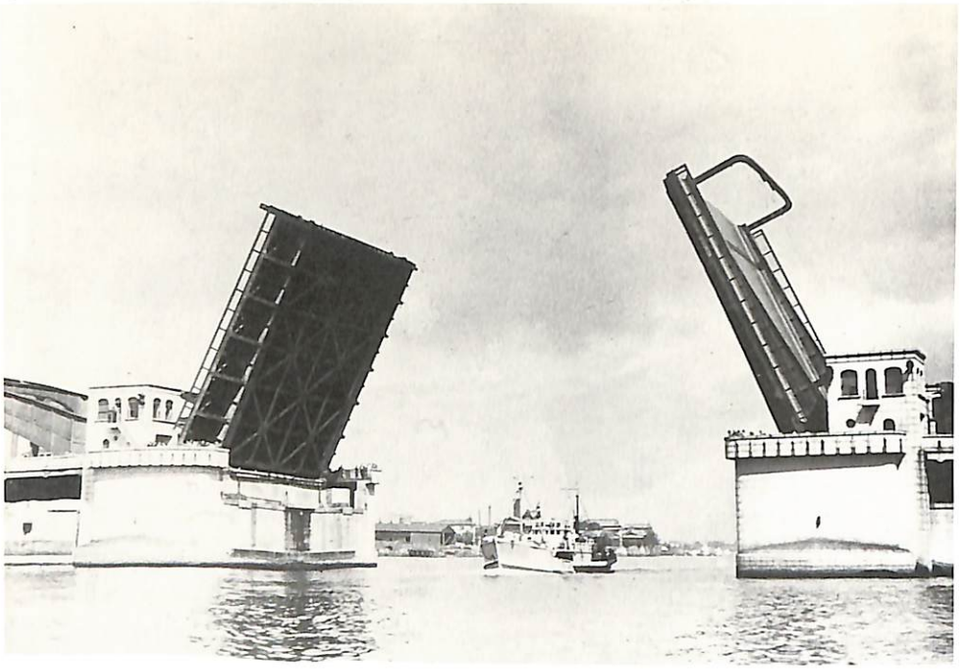
昭和15年6月14日、午前11時半、3代の夫婦が渡り初めをし、終ったのを見届けて跳開ボタンが押され、中央可動部が「八」字にせり上った。当座は1日に5回開いて船を通していたが、戦後は1日3回午前9時・正午・午後3時となった。また、昭和22年12月23日には、都電が橋を渡って月島に通じた。東京港も整備され、大型船の通行も少なくなり、逆に橋上の交通量が増大していった。昭和45年11月29日、2年ぶりの開橋を最後に、昭和55年4月1日開橋廃止となった。



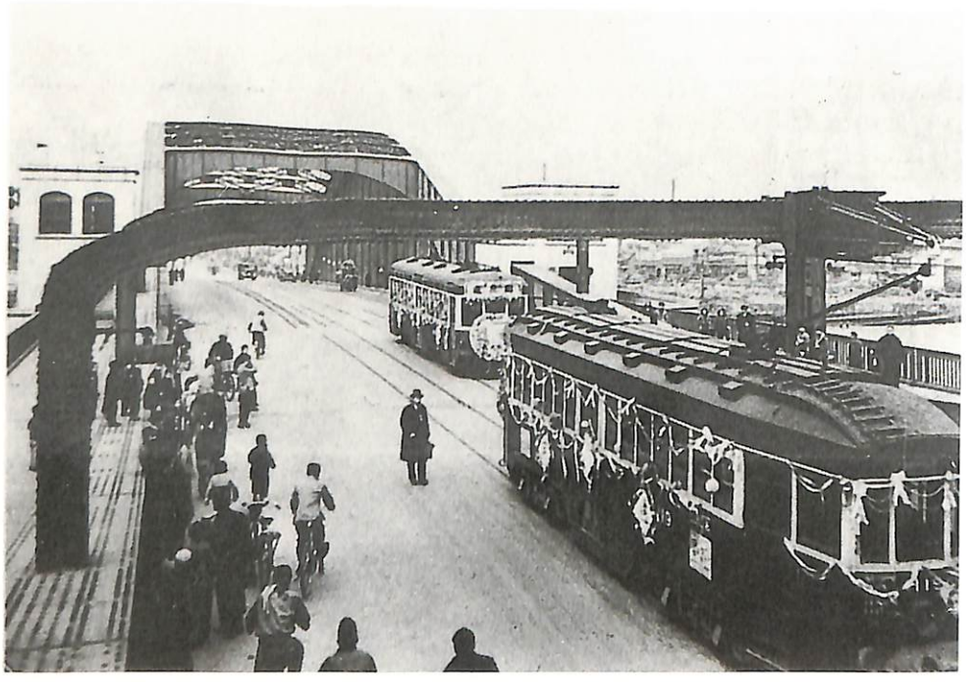
昭和15年6月14日開通



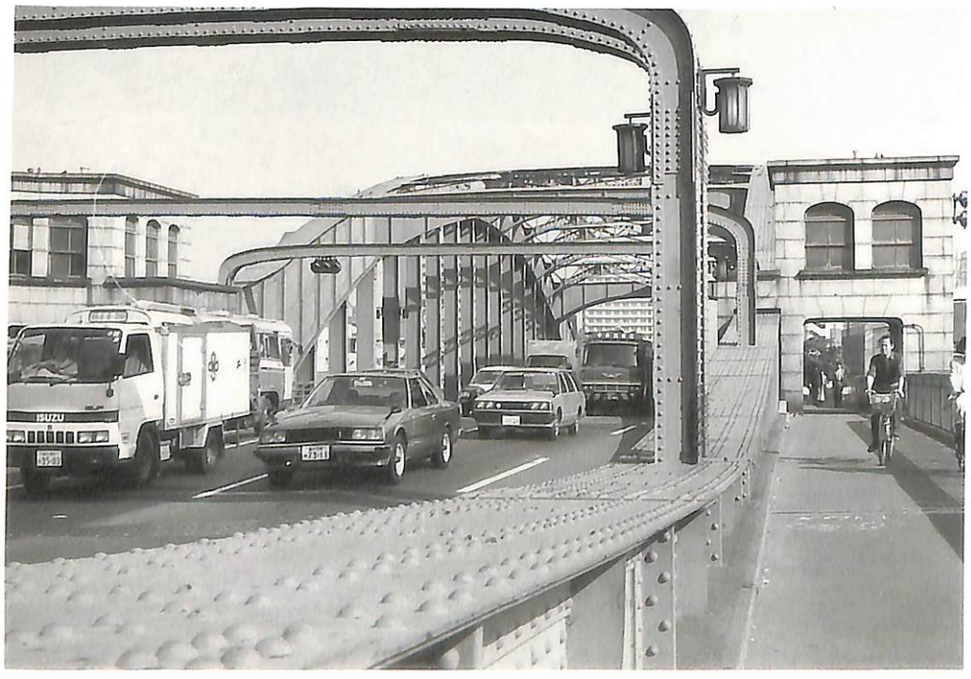
昭和20年代



昭和20年代



昭和22年12月23日

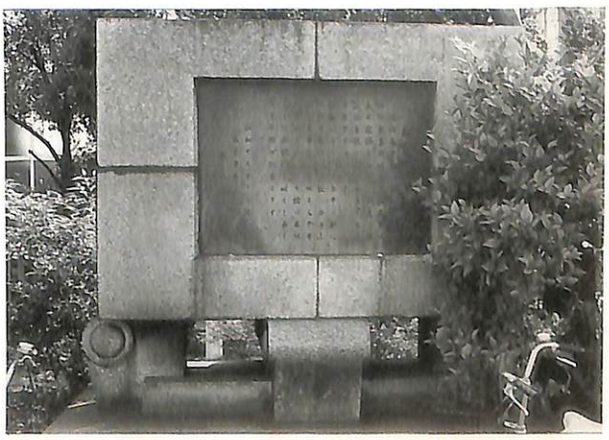


昭和61年

平成5年2月

平成５年２月

昭和47年



昭和47年

佃大橋

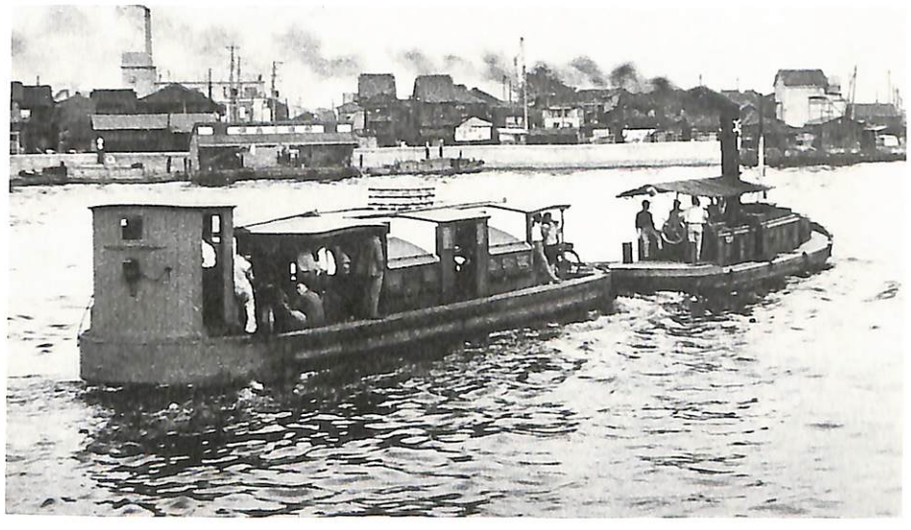
佃大橋架橋前は、ここに佃島の渡船場があった。この渡しは、正保2年(1645)にはじまると伝えられる。それは摂津佃村の漁師達が、この島に住みついてから余り遠くない時であって、隅田河口の一孤島であったことを思えば、渡し船以外に依るべきものがなかったことは当然である。もちろん渡し船といっても、はじめは漁船を利用したであろうが、その後いつ頃からか専門の渡し船が通るようになり、それも明治に入ると既に民間経営の渡し船ができていた。また、佃島をとりこむ月島の埋立てもおこなわれ、明治36年の相生橋の架橋によって、深川方面とは陸続きとはなった。一方佃の渡しは、大正15年東京市の経営となり、手漕ぎの無料の渡しとなり、昭和2年汽船曳船によって、朝6時から夜10時まで、運行されるようになった。この時、両岸にオベリスク型の「佃島渡船」の碑も建てられた。それには、「佃島渡船八正保二年ノ頃島民交互手漕渡船ニ　其端ヲ発シ幾多ノ変遷ヲ経テ大正十五年三月　十日東京市ノ経営ニ移昭和二年三月末日諸施　設ノ完成ト共ニ曳船渡船ヲ開始セリ　東京市」とみえる。昭和18年からは京橋区営となり、昭和39年8月27日、築地明石町と佃島を結ぶ佃大橋(佃新橋の案もあった)の完成によって、長い間親しまれてきたこの渡しも、永久にその姿を消した。

新しい橋は戦後隅田川に架けられた一番最初の橋であった。西ドイツで開発された鋼床板を採用した連続箱桁橋で、以後この種の型式としては、先駆となったものである。また石張りの橋脚にかわって、コンクリートむき出しの橋脚となり、高さも高く高速道路を思わせるものである。架設には、当時としては例のない大ブロック一括架設工法をとり、長い橋桁を橋脚に乗せてつなぐものであった。橋の長さは、567m、幅は25.2m(以後「東京都の橋」東京都建設局)であるが、両岸部ともに道路を跨ぎ、さらに近年東側は道路橋が延長されて、晴海橋のところまで通じている。

昭和47年7月

平成4年

平成５年３月



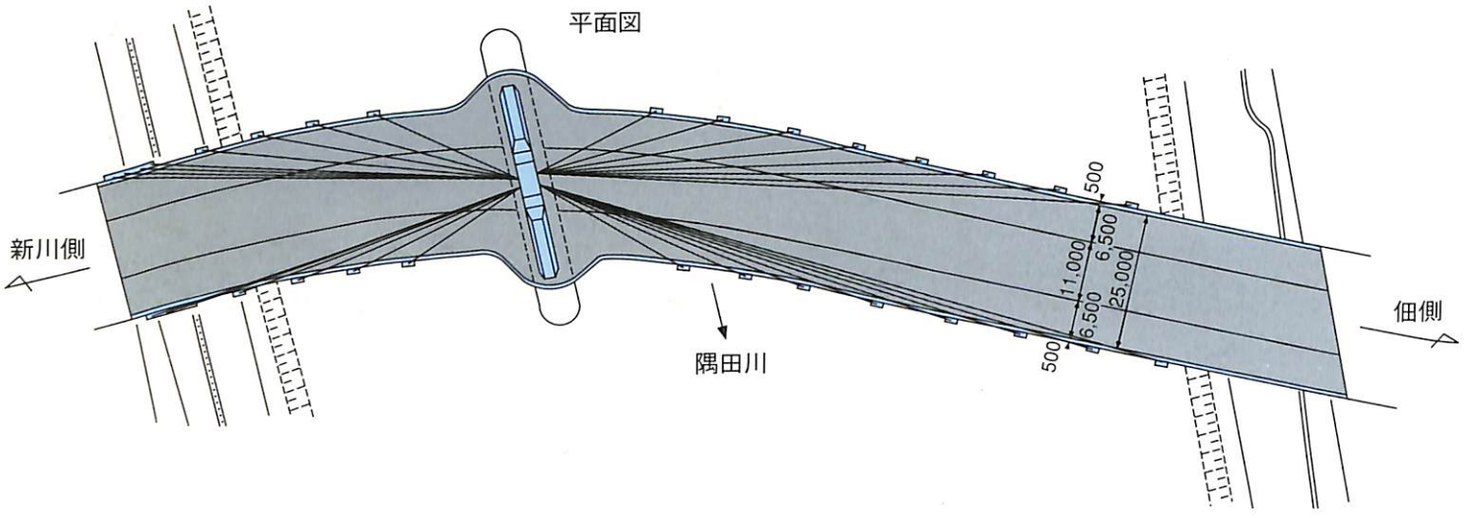
昭和30年代

昭和47年

昭和30年代

中央大橋

鍛冶橋通りと清澄通りを結ぶ補助第305号線の隅田川に架る橋梁として、中央区新川2丁目とリバーシティ21の佃2丁目地内に隅田川に架る一番新しい橋として架設されている。構造は二径間連続鋼斜張橋で、桁は2ボックスの鋼床板箱桁となっている。一本からなるシンボルタワーは78.6ｍの高さで、断面は美観を配慮した台形で、兜を模したX字型状をなしている。ケーブルは8段、全体で32本で構成され、新川側からみて、橋の平面は「く」の字にカーブしている。長さは210.7ｍ、幅は25ｍで、歩道がゆったりとつくられ、主塔近くにバルコニーが施されている。完成は平成5年3月であったが少し遅れている。橋名は、すでに佃大橋もあり、架設の位置からか、中央区同志を結んで大川(隅田川)に架るからか、中央大橋となったものである。



平成4年11月

平成4年11月

平成5年3月

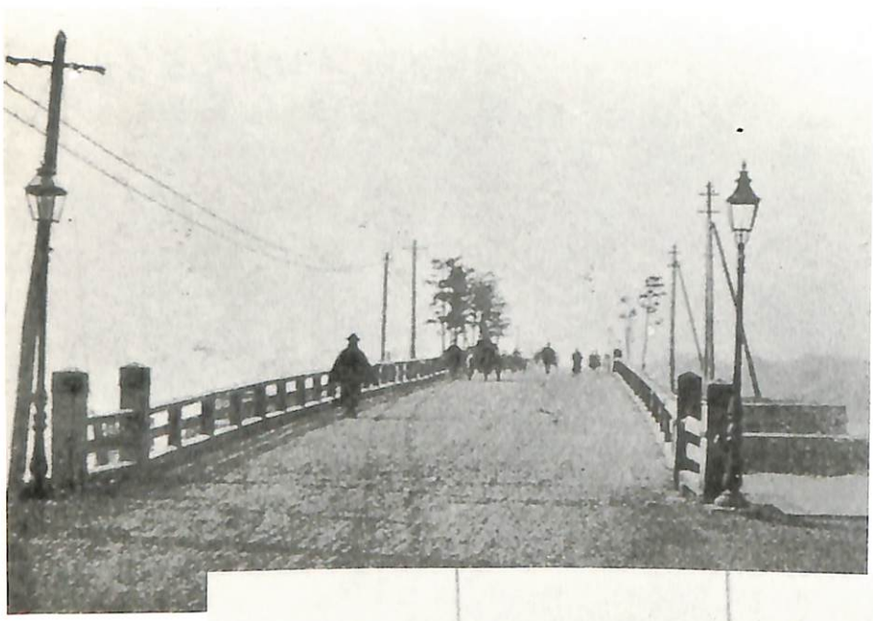
相生橋

明治25年(1892)築造された月島は、工業を中心に急速に発展するが、築地・深川からの島への架橋がなく、佃島の渡し、月島の渡し(明治25年)やそれぞれの会社等の渡舟にたよっていた。とりわけ深川方面からの連絡は川幅も短いため、早くから架橋の要望も強かった。そこで東京市は明治36年3月に、16万9628円の経費をもって架橋開通することができた。橋は中之島を挟んで長短二橋に分れ、月島側の長橋は長さ81間(147米)、深川側の短橋は長さ29間(52.7米)、幅はともに4間(7.2米)の木橋であった。長短二橋で構成されているところから、「相生の松」などの祝言葉ともなっている「相生」を名称とした。全体で相生橋であるが、個別では相生大橋、相生小橋とも呼ばれた。

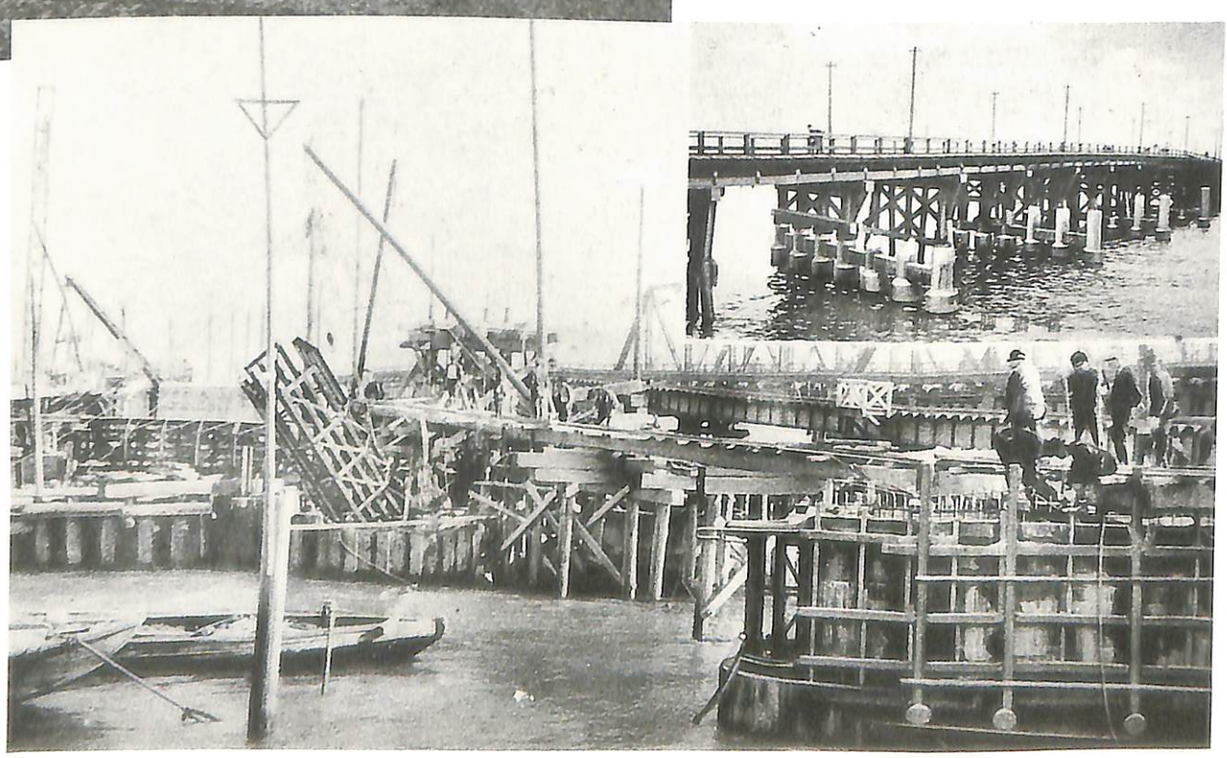
その後市電を通す目的から幅10.8メートルの橋に改修されることになり、大正8年8月に橋は竣工し、市電は12年7月になって月島まで開通した。しかし、9月1日の大震災で、木橋のため上流から流れてきた燃焼中の船がひっかかり延焼してしまった。

焼失後3年2ヶ月の間、佃島・月島は再び連繋する橋をもたない島となり、渡し船に頼っていた。大正13年8月起工し、大正15年11月22日、震災復興事業最初の架橋として、鉄鋼ゲルバー桁の橋が架設された。永代橋からの眺望と隅田川派川のため、大型船の通行のないことから、桁橋を採用し、塩害で橋が傷んでも簡単に修理や架け替えの出来るよう、大橋が7径間、小橋が5径間の鋼桁の橋脚を多くしたものとして設計された。しかし、月島・湾岸地域開発により交通量も増大し、老朽化も目立ち、現在三径間鋼トラス桁橋に、平成7年(1935)を目途に架け替え工事中である。そして昭和55年小橋間が埋立てられ中之島は江東区の陸続きとなった。

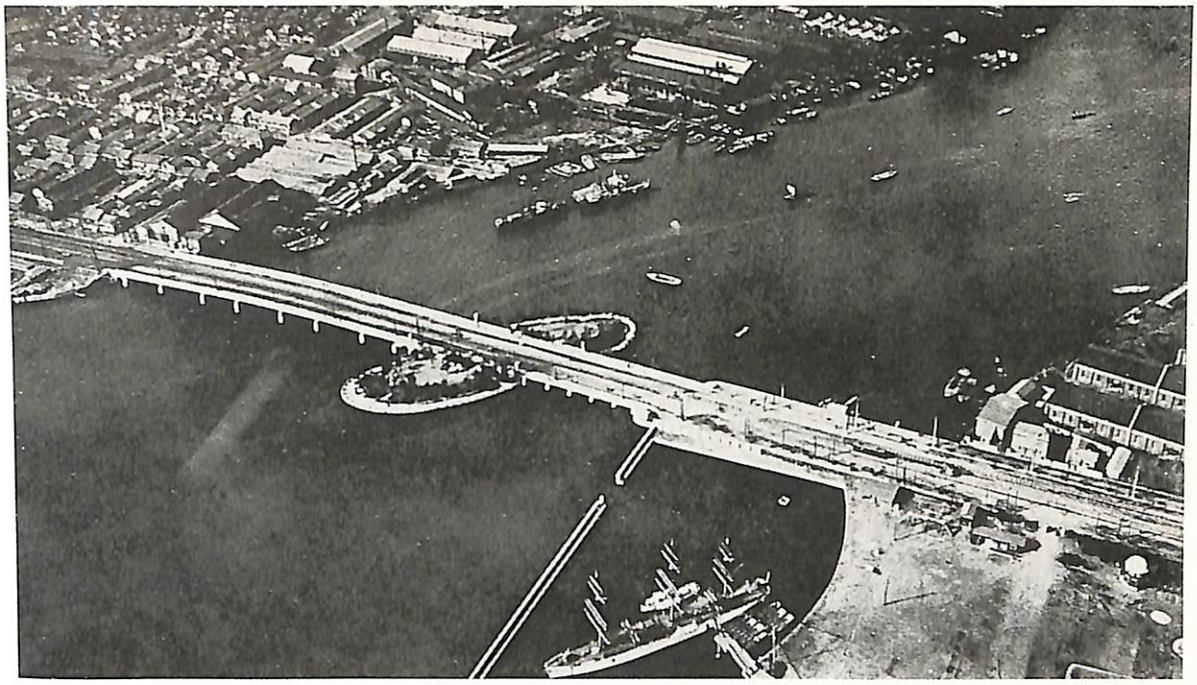
また中之島の公園地に、昭和6年震災復興事業として隅田川の橋の多くを建設した太田円三を記念するレリーフ像が建立されたが、昭和30年神田橋北詰公園地に移設されている。



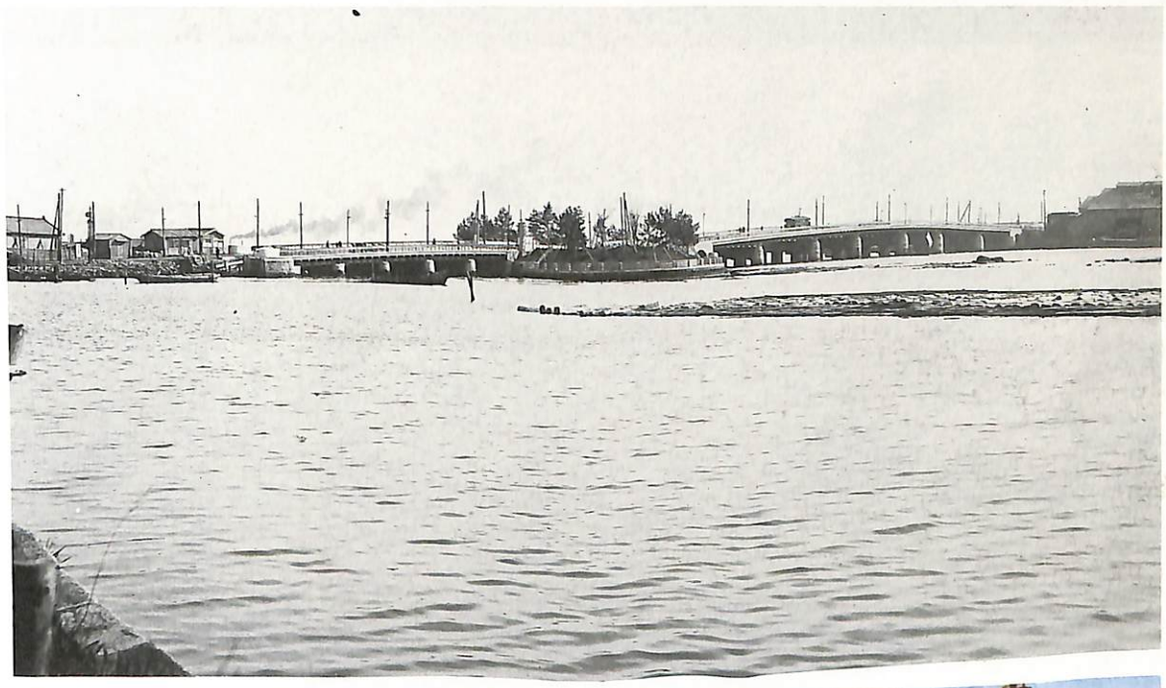
明治36年3月開通



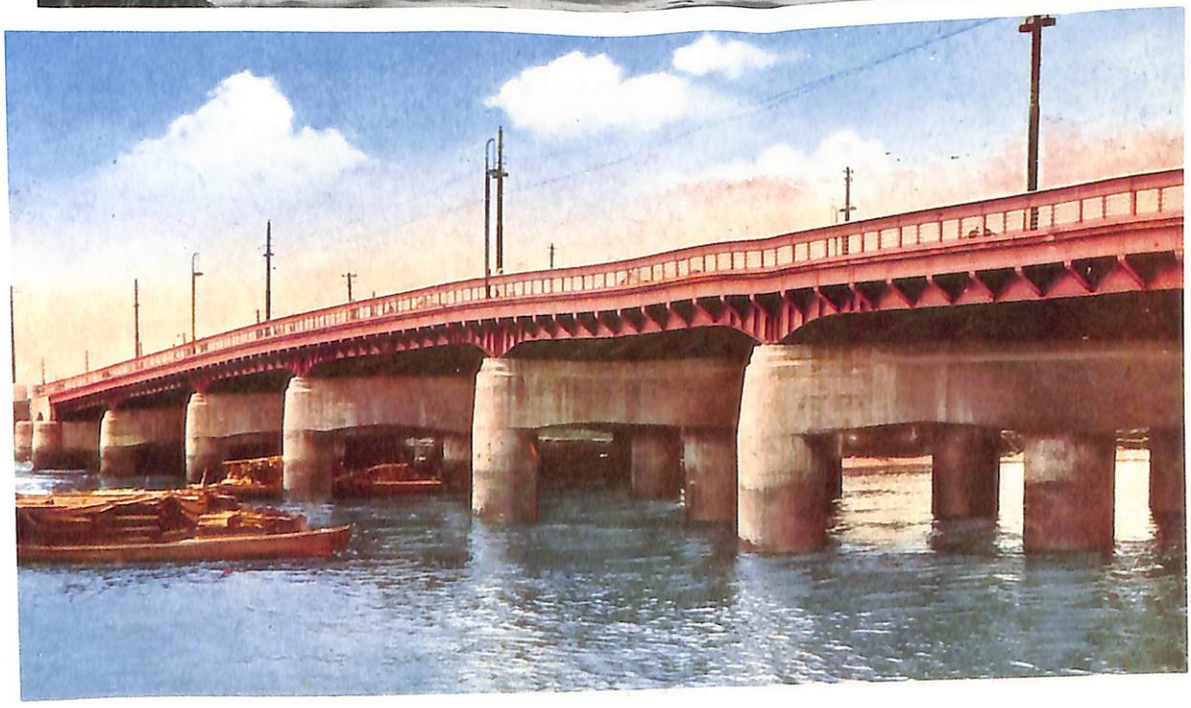
大正14年



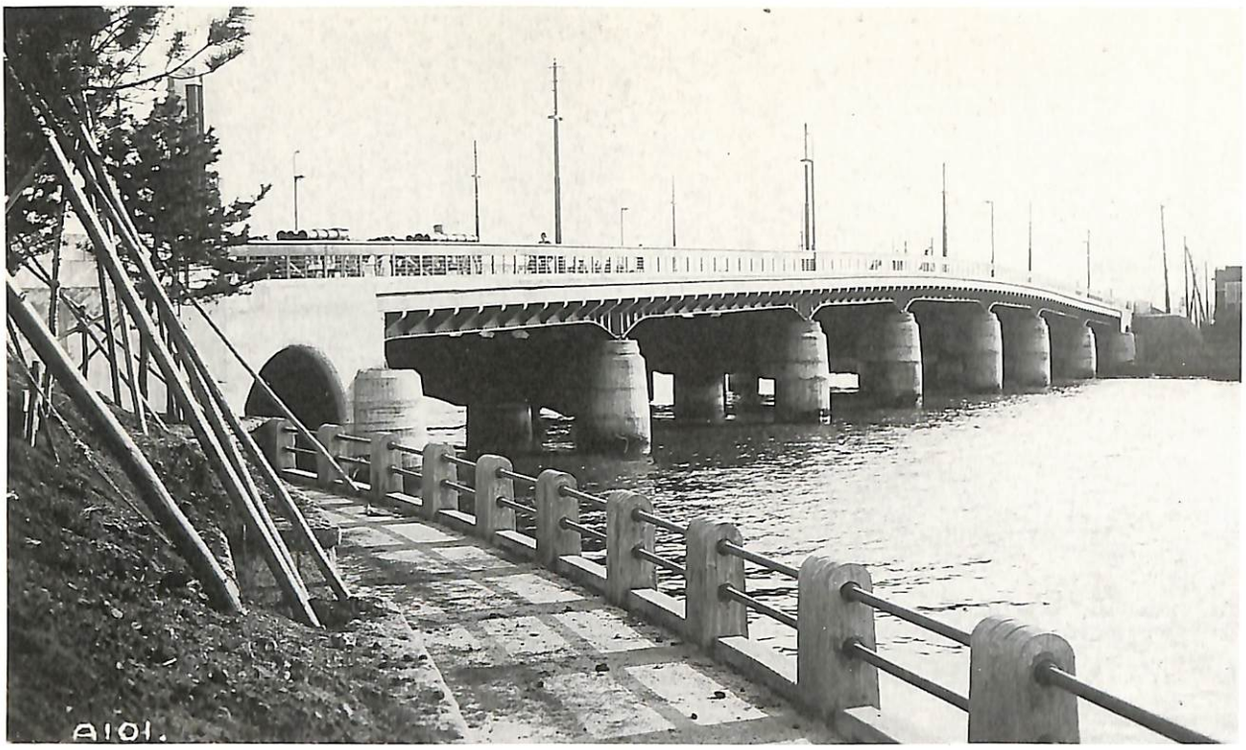
昭和2年



昭和2年



昭和5年頃



昭和5年頃

昭和61年9月

太田円三像

平成7年完成予想図

永代橋（えいたいばし）

『徳川実紀』元禄11年(1698)3月25日の条に、「けふ関東郡代伊奈半左衛門忠順に、深川大渡に架橋の事仰付らる」とみえる。そして、同年7月28日の条には、「関東郡代伊奈半左衛門忠順、深川永代橋新架の事つとめしにより、金・時服・羽織を給ふ」とある。この橋はここにあった「深川大渡」という渡しに替え、元禄11年3月から7月の間に、幕命によって創設されたものである。「御府内備考」には、「佐賀町の辺、昔永代島と唱へし故、永代橋と名づけられしといふ。」といい、「江戸雀」にも、永代島・八幡宮の条で、「万治三年の夏頃、御室の宮日光御社参の序、下向の道に此島に詣ふで給ひ、……永代のさかえひさしき此島の　めぐみたへせぬ神かきのうち……」と記され、「深川大わたし」の挿絵ものせている。

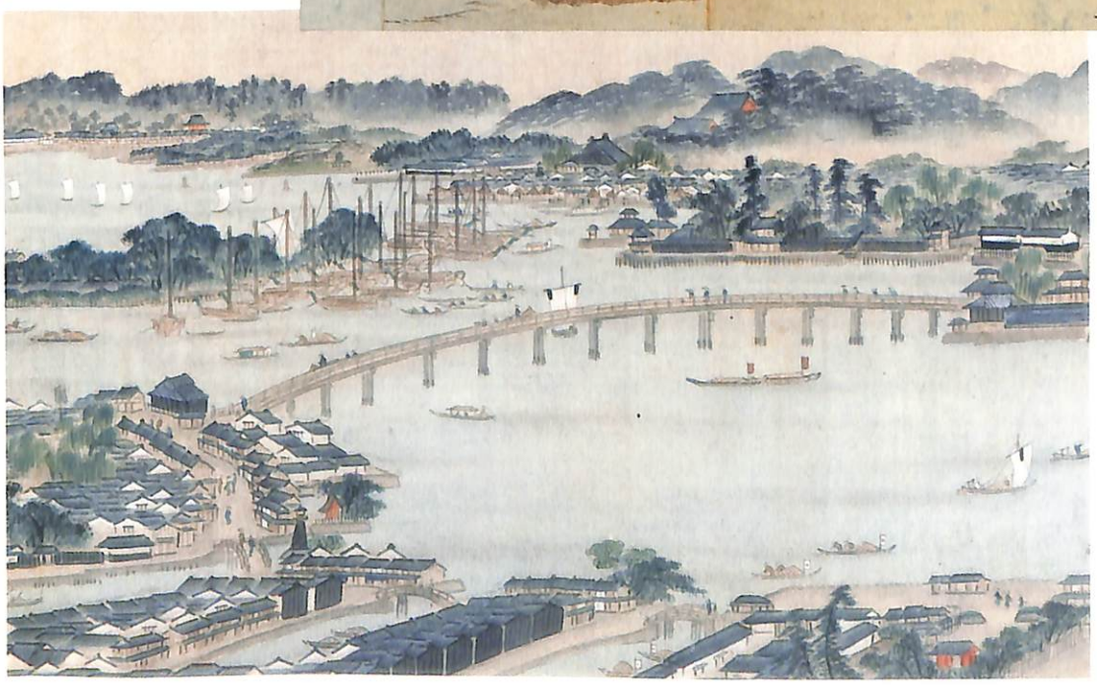
享保4年(1719)大破したことから、幕議では廃橋と決定したが、これを伝え聞いた深川および西詰付近の町人達が強く存続を望み請願によって、民間維持の橋となった。しかしその後の橋の維持管理も難しく、享保11年5月から、武士を除く通行人から橋銭の徴収をおこなった。

文化4年(1807)8月19日、深川八幡宮祭礼の折、橋上が雑踏し欄干東側一部が崩壊し、千五百人余の死傷者をだした。この惨事により、永代橋は吾妻橋・新大橋とともに本普請となり、橋銭の徴収もなくなり、文化6年には、菱垣廻船問屋の請負による公用橋となった。永代橋は江戸時代には隅田川最川口の橋であり、眺望・納涼の名所として賑い、また諸国廻船発着の地として知られ、島送りの流人船もここから出帆した。

木橋最後の橋は明治7年に架けられ、30年には下流約150メートルの現在地に位置をかえ一つ一つ山型の三径間トラス連続の鉄橋となった。しかし、関東大震災で大破し、復興最後の工事として、現在の橋に架替えられた。

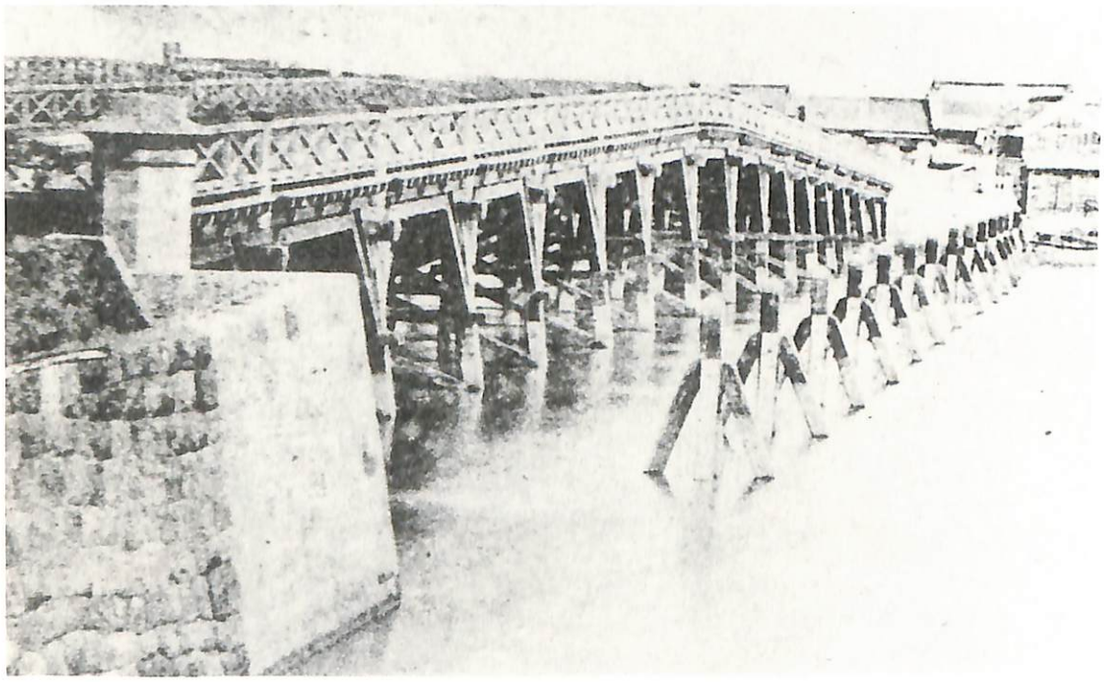
当時隅田川の最川口の橋となるので、「帝都の門」として、力強い雄大さを目指したものと思われる。しかし、地盤がやわらかく、アメリカからニューマチック・ケーソン(圧搾空気潜函)工法を導入し、太田円三等の努力によって架設された。長さ185m、幅22m。三径間のうち、100.6mの中央径間のスチール・アーチを両側の径間に延長し、その先端と両岸の間に鋼桁を架した。バランスド・アーチ橋となっている。橋台・橋脚はケーソン工法を使用し、河底下24mの岩盤に達している。大正13年12月1日着工し、15年12月20日開通式。

天明1年

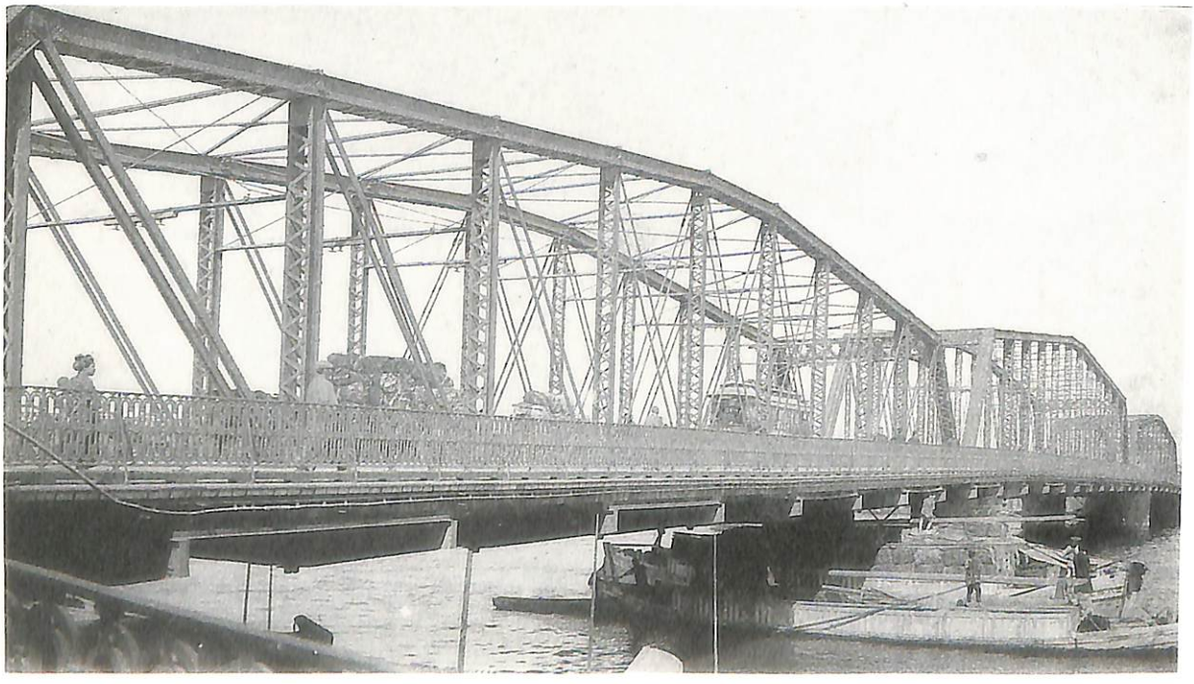


寛政頃

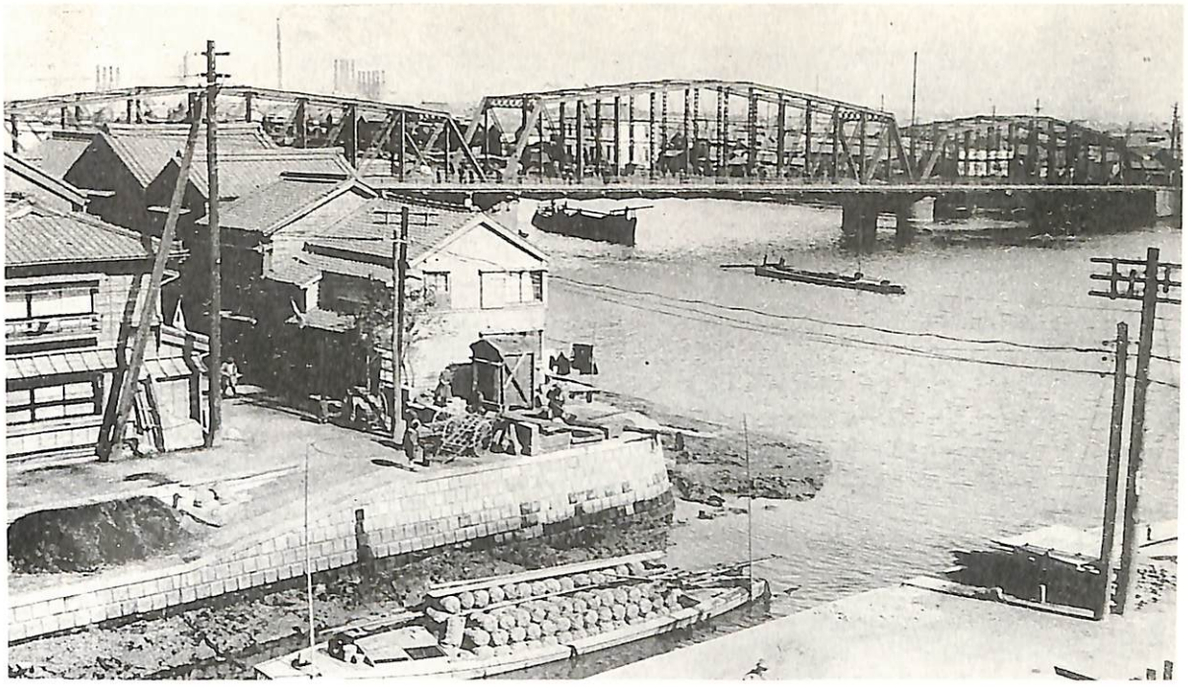
（江戸末）



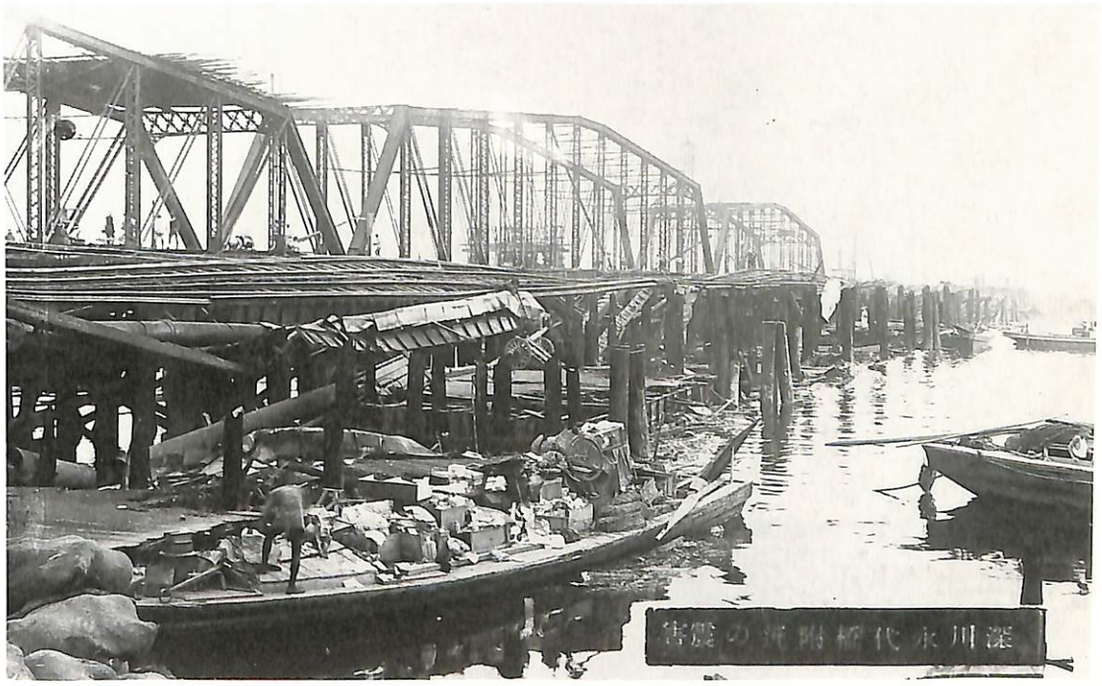
明治7年



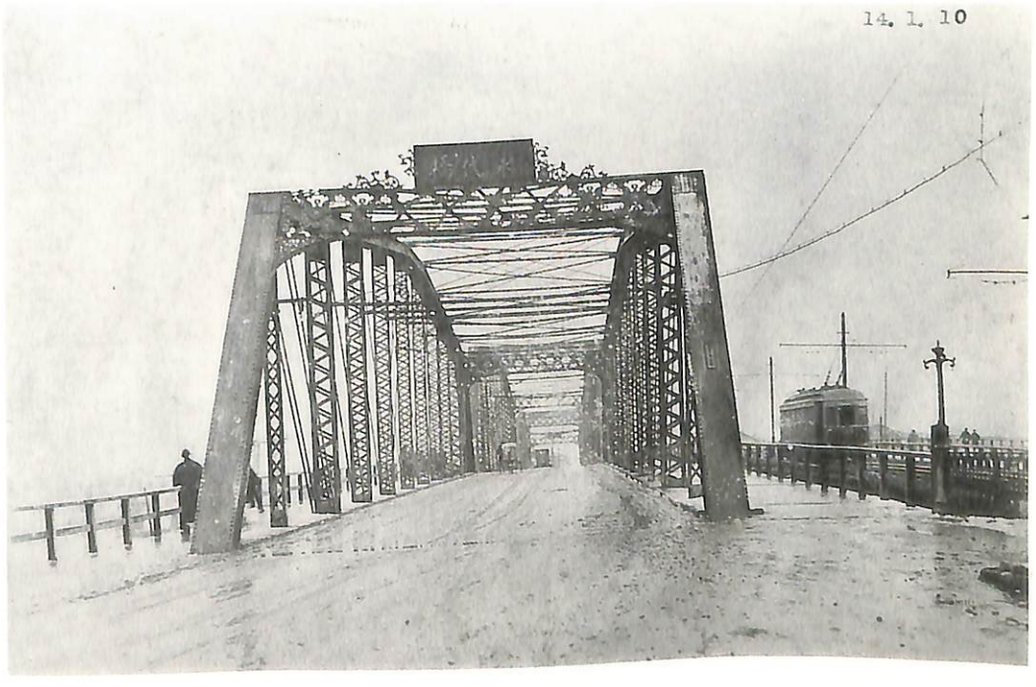
明治30年頃



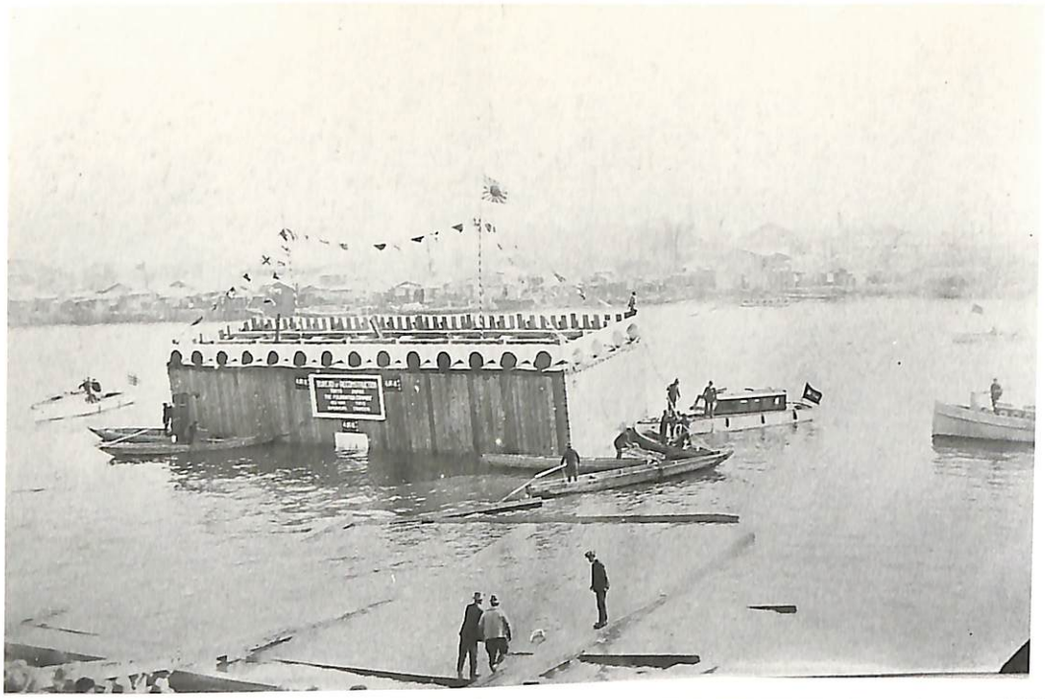
明治末年



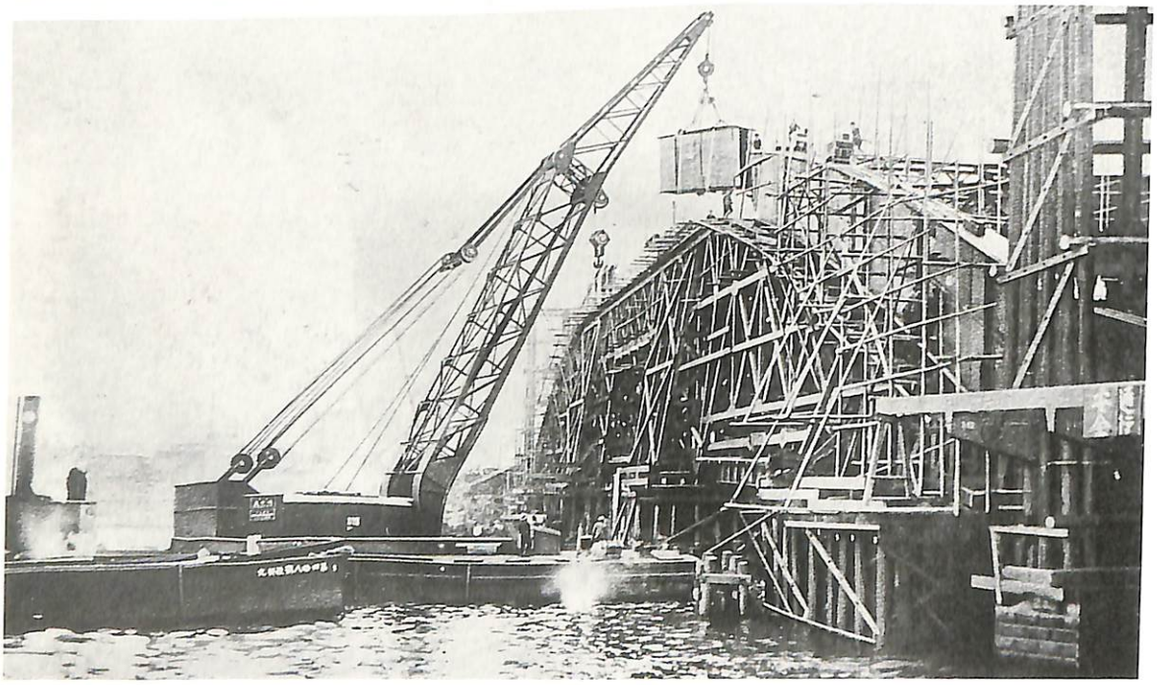
大正12年9月



仮橋等架設　大正14年1月10日



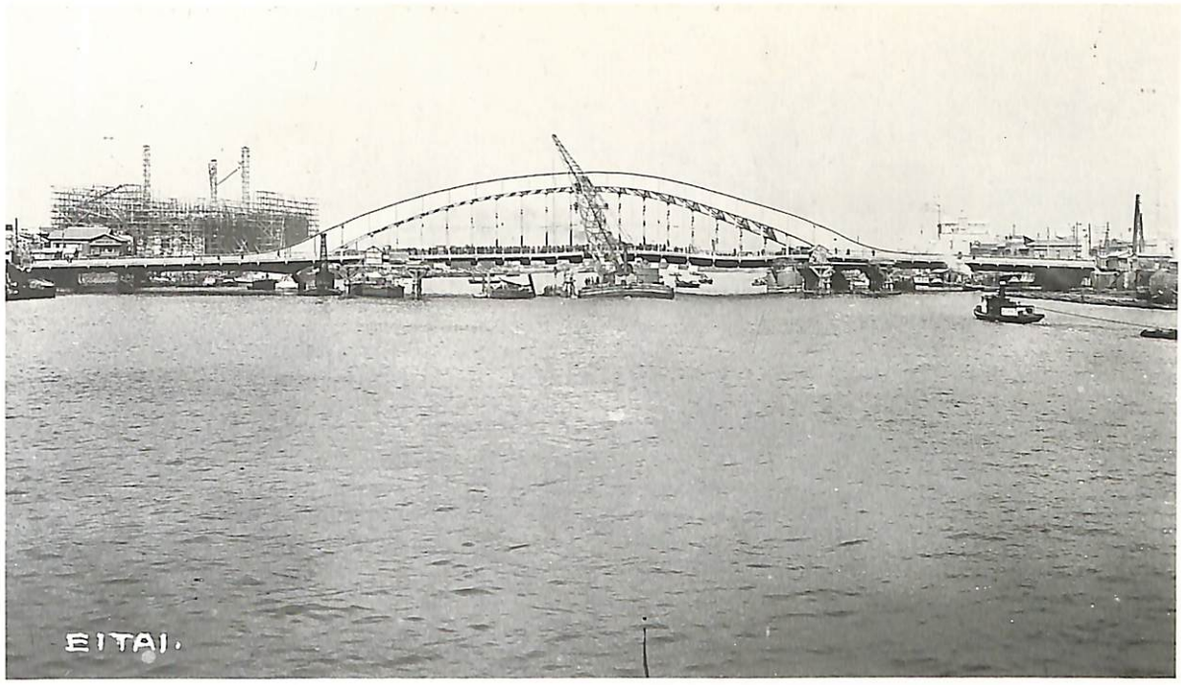
大正13年12月20日



大正14年

昭和1年12月20日開通

昭和2年



昭和10年代

平成5年3月

隅田川大橋（すみだがわおおはし）

湾岸から箱崎へ通じる高速道路9号線の隅田川上だけを二層構造にして、上部が高速道路、下部が一般道路橋となっている。橋自体の美しさ等は何をどうといえることもないほどの論外であるが、ただ屋根付の交通の便利さに感謝する橋といえようか。門前仲町からいっきに箱崎水天宮につながっている。橋上からの永代橋の眺めはすばらしい。昭和54年に完成。長さ391.7ｍ、幅29.5ｍである。橋名はそのものづばりの感じがする。

東詰入口　平成5年2月

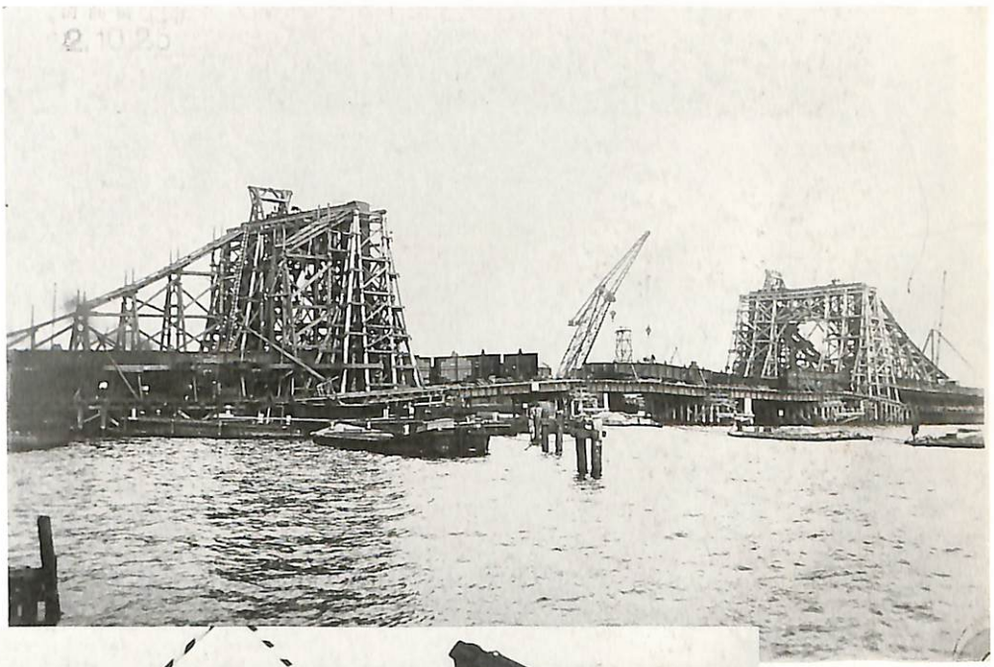
平成5年2月

清洲橋

清洲橋は、関東大震災後の復興事業で新しく作られた橋で、大正14年3月19日起工し、昭和3年3月15日開通したものである。江戸時代はこのあたりは三股(三派)といわれ月の名所でもあった。深川の清澄町と日本橋の中州町とを結ぶので、清洲橋と命名された。

ドイツのライン河に架るケルンの吊橋をモデルにしたが、ケルンの吊橋は第2次大戦で破壊され、現在は鋼箱桁橋となっているので、逆に清洲橋にそのよすがを忍ぶしかない。

長さ186.2m、幅22mの自定式吊鋼橋、即ち鋼鉄板の吊橋である。この形式を採ったのは、地盤が軟弱なためで、二つの橋脚や橋台の構造には、永代橋で試みたケーソン工法(圧搾空気潜函)を用いている。全体を通じて連続した補鋼桁を設け、垂直のケーブルの両端を補鋼桁に結合してある。この形式の橋は世界的にもめずらしく貴重な存在となっている。美しく、造形は女性的であるが、橋上に立つと、男性的な現代覚感を感じる。



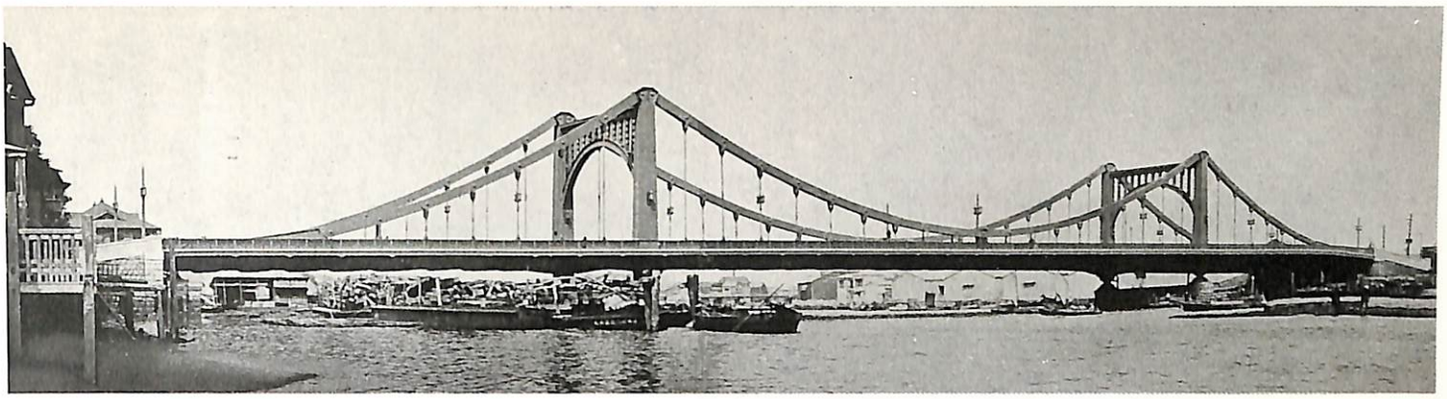
昭和2年10月25日

昭和3年3月15日

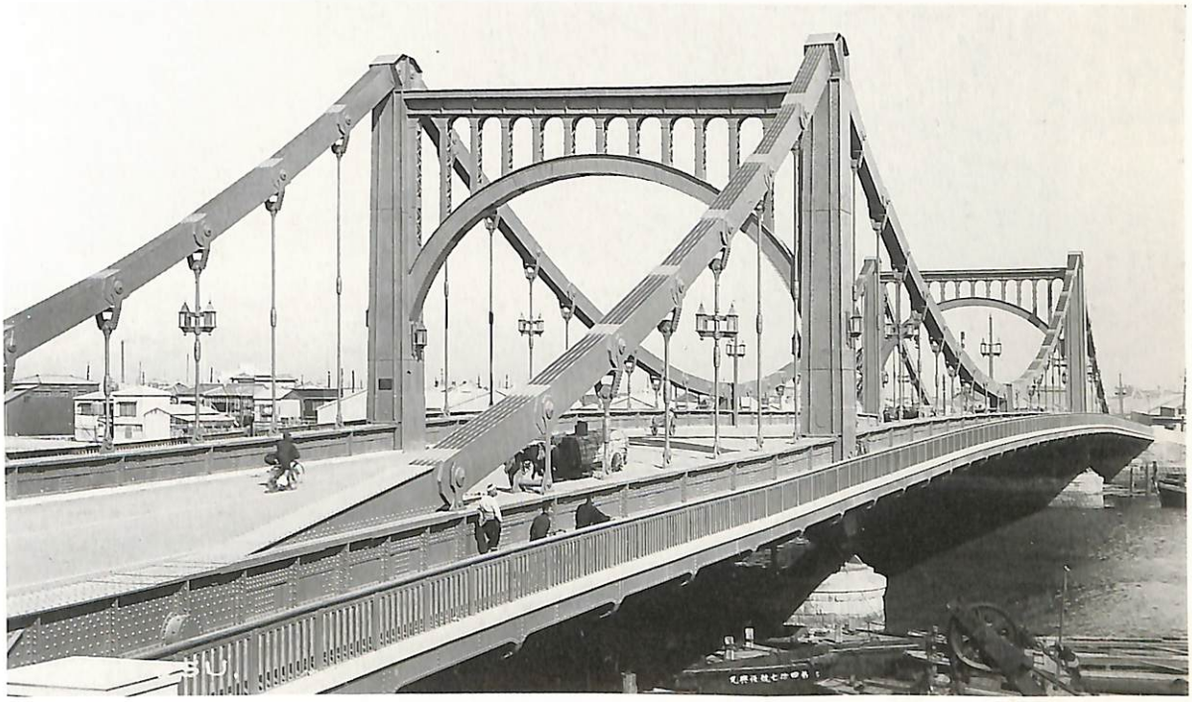
昭和3年4月

昭和10年頃

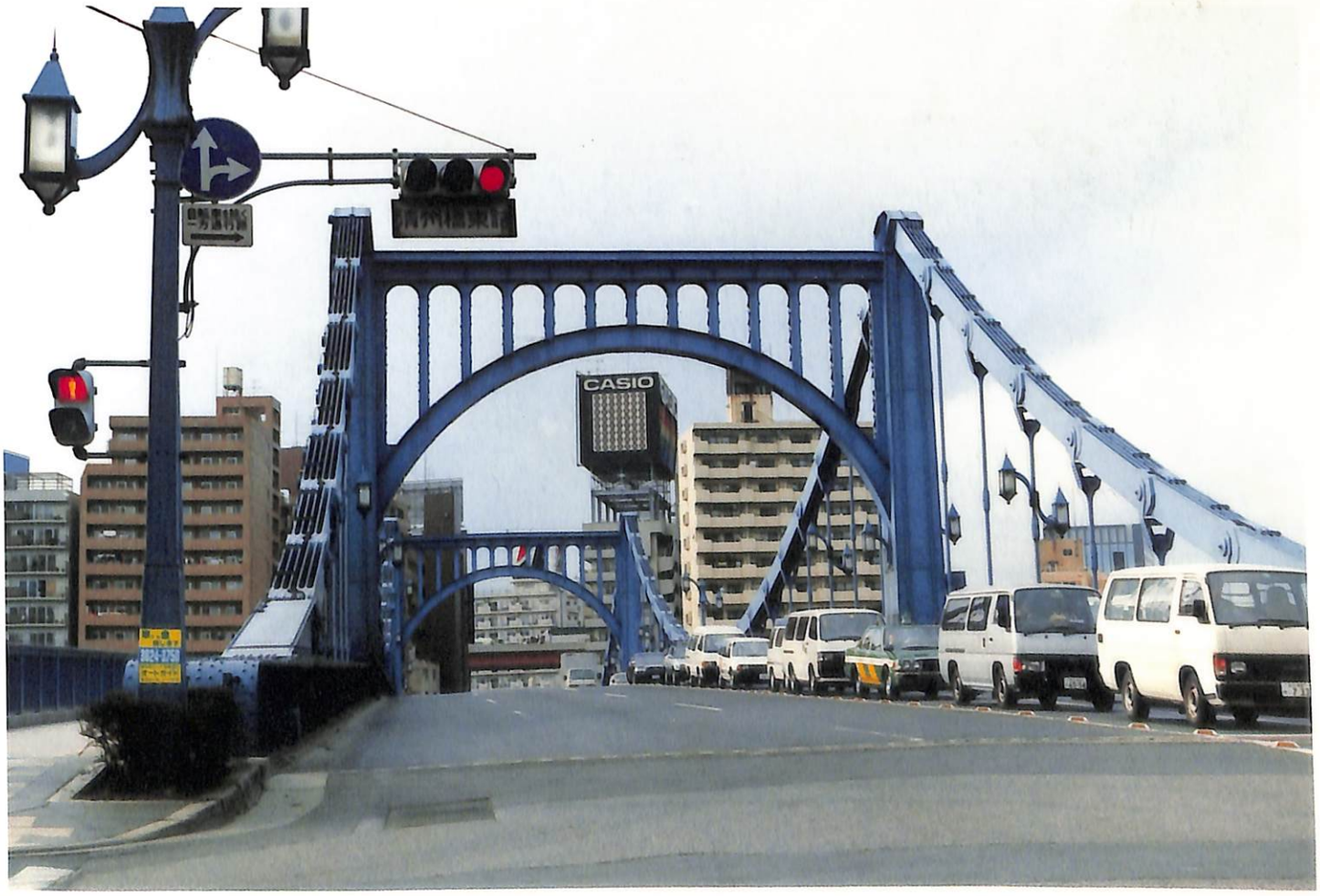
昭和10年頃



昭和初年



昭和10年頃



平成5年3月

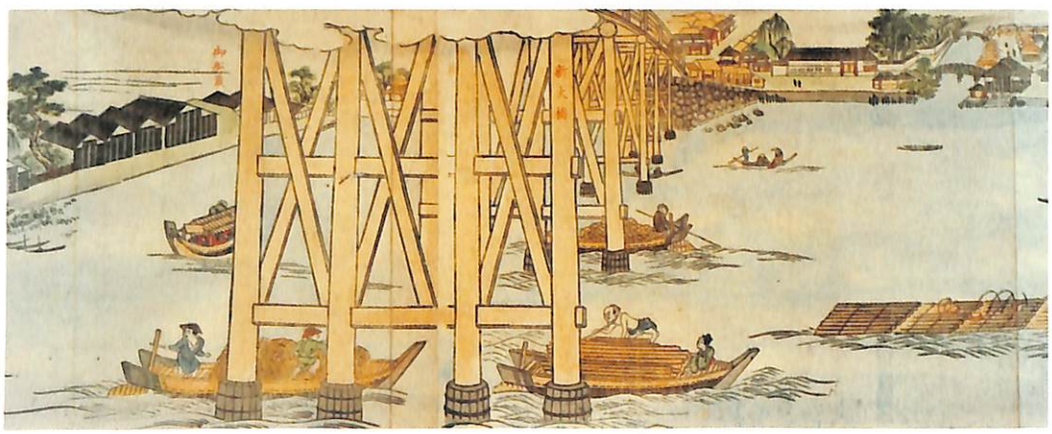
新大橋

「この日、市井に令せられしは、このたび構架せし深川の橋、新大橋と称すべしとなり」、元禄6年12月8日(1693)の「徳川実紀」にみえる。建設の経過について、「御府内備考」には、「元禄六酉年、浜町水戸殿上ヶ地(蔵屋敷返納)より、深川元町え、新規に大橋被仰付。橋　長京間百間、高欄之間百八間、両袖え間九尺程。石御入用御材木は御蔵より出、此木数九百六十七本。御入用金弐千三百四十三両、但大工棟梁作料共に三分と銀十三匁四分六厘也。請負人は東湊町壱丁目白子屋伊右衛門、証人霊岸島銀町壱丁目ひわたや与兵衛、右伊右衛門。晴天八十日の請負に有之候処、五十二日に出来致し、同年十二月七日渡り初有之、橋の名を新大橋と極。…」といい、元禄6年12月7日に渡り初があり、8日に「新大橋」として公布されている。また、80日間の請負のところ、52日で竣工したので褒賞を受けている。

当時、六間掘の芭蕉庵に住っていた芭蕉は、「ありがたやいただいて踏む橋の霜」などともよんでいる。橋の命名由来については、「御府内備考」に「千住大橋に対して、新大橋と名付られしと」とみえてる。

その後の水害・火災による被害も多く、明治18年4月の最後の木橋による掛替までで、11回にも及んでいる。新大橋・永代橋・大川橋(吾妻橋)は、延享頃から町人の請負となって、橋銭(渡り賃)をとり、これを積立、新規掛替、修理にあてていたが、文化6年より橋銭の徴収をやめ、廻船問屋等が冥加として請負い、造作することとなった。明治45年、上流約300ｍの現在地に移され、三径間プラスト・トラス型の鉄橋となった。大正12年の大震災には無傷で残り、多くの人々の命を救った。それは、浜町側に5メートルにも及ぶ「震災避難碑」で知ることができる。しかし、昭和49年、通行量・重量に堪えられなくなり掛替えられることになりその一部が犬山市の「明治村」に移築されている。

新橋は、橋面上の少し東岸寄りに立てられた平行する四角の二本の塔から、斜めにケーブルを2本づつ張り、橋げたをささえる二径間連続斜張橋という軽快な様相を移している。長さは170ｍ、幅24ｍで、橋台上部の歩道部分が拡幅され、バルコニーとなり、腰かけなども造られ休憩出来るようになっている。西端の橋台地に旧橋の親柱と欄干の一部が柵として残されている。竣工は昭和51年である。

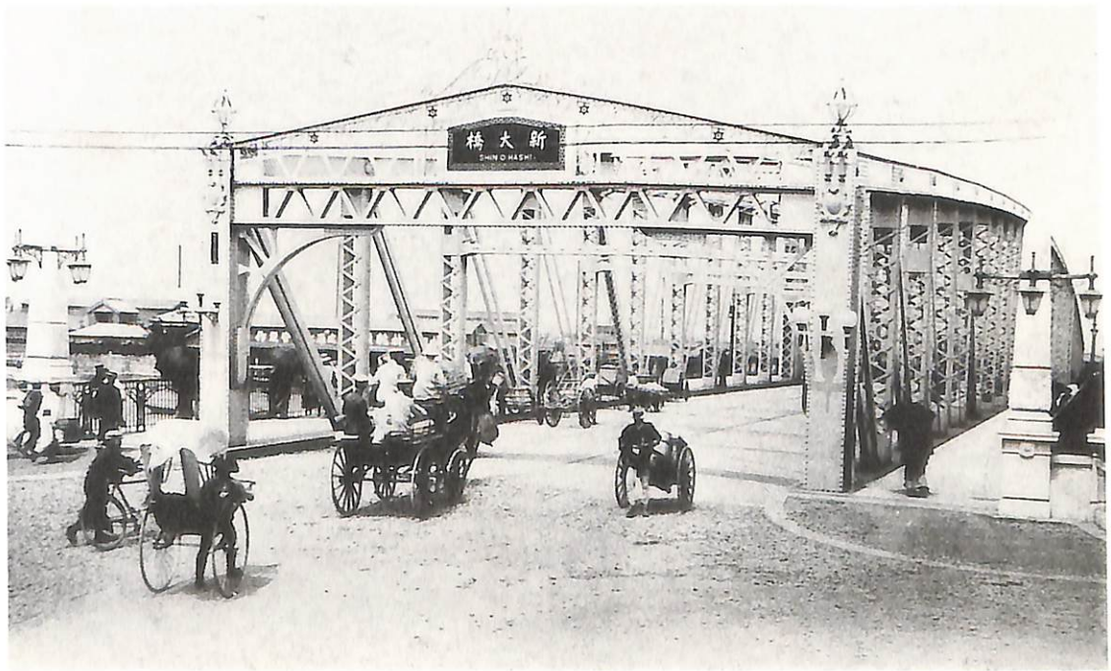


天明1年

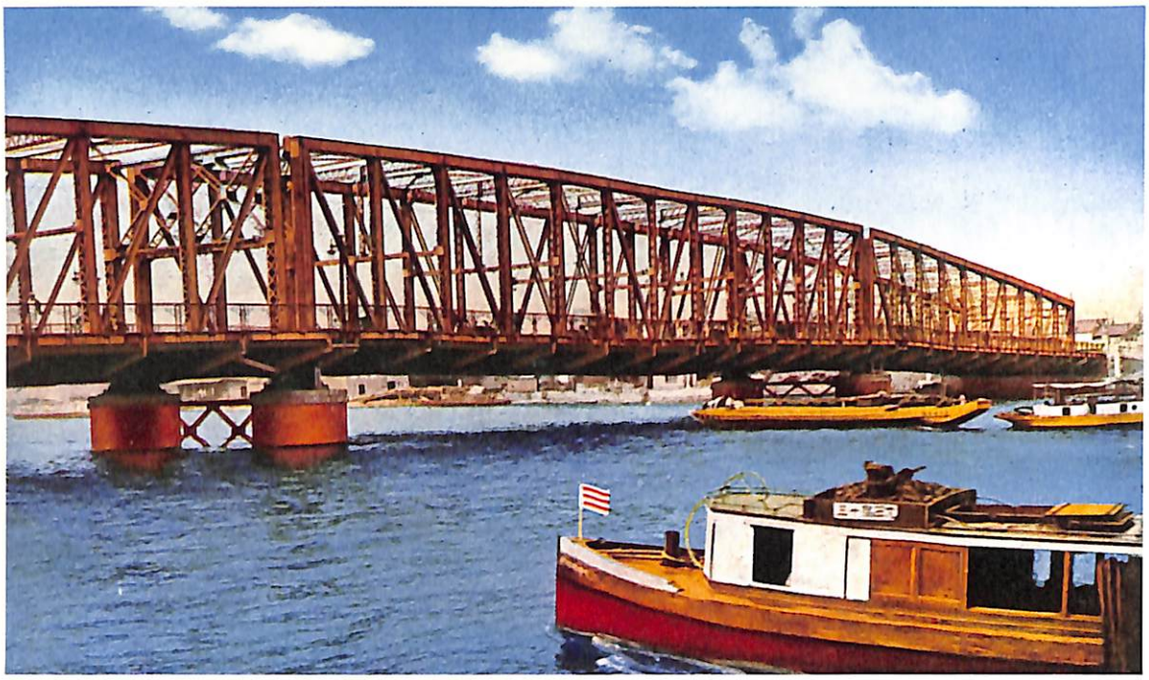
寛政頃

明治初年

洋式木橋　明治18年4月



大正1年



昭和10年頃

昭和47年

平成3年

両国橋（りょうごくばし）

戸田茂睡の『紫の一本』に「両国橋は丁酉の年(明暦三－1675)、江戸大火事の時、下町の者ども、風下をのがれんと、浅草の見付へと、車長持惣て道具を引のけしが、道つかへて数多の人、焼死たるを不便に思召、もし重て大火事ありとも、人の損せざるやうにと、かけさせらる。」とある。明暦の大火に、浅草橋の見付門や隅田川で多数の犠牲者を出した惨事に鑑みて行った幕府の処置として、また明地・火除地の代替地確保のための本所・深川地域の開発のためもあって、架設されたものである。架設以前は東岸の地域は牛島の大西と呼ばれていたので、『江戸往古図説』に、「牛島渡し　今の両国橋かからざる以前迄は渡し也」とみえている。

『徳川実紀』万治二年十二月十三日(1659)の条に、「此日　浅草川新架の橋成功し、名づけて両国橋といふ」と記録されている。『江戸雀』には「両国橋を、むさしと下総の国さかひの川に、かけさせらるるとて、両国橋とは名付給ふと、世にさたす」とある。武蔵、下総の国境が隅田川から太日川(江戸川)に移った年代は、天正頃ともいわれ定かでなく、「両国」も故実による名称と解される。また架設年も、諸行事の最終年ともみられる寛文元年(1661)をとる書もみられる。

この橋は、非常に備えると同時に本所開発のために架設されたものであったが、常時眺望・納涼の場所として賑い、享保の頃からは花火も行われ、両岸橋詰の広小路は屋台店、見世物小屋等が立ち並び繁昌した。とりわけ回向院の出開帳、勧進大相撲はその賑わいを増した。

その後度々の洪水・火災のため掛替えを繰り返えすが、明治8年(1875)親柱は石造・袖柱との間には煉瓦を用いる洋風な最後の木橋が架けられている。そして、明治37年(1894)隅田川三番目の鉄橋として、三径間プラット・トラス型、いわゆる鎧橋の鉄橋となった。その架設位置は少し上流(現在地)となった。その後関東大震災により、被害を蒙り現在の橋に架け替えられた。

旧橋の一区間が改修され、中央区の亀島川川口の南高橋として、現在も利用されている。

両国橋は京葉道路にあり、千葉方面への主要道路であるため、交通量が極めて多い。

現在の橋は震災後の復興として、昭和7年11月に完成した三径間ゲルバー型鋼鉄桁橋で、長さ164.5m、幅24mである。完成当時は、わが国最大径間のゲルバー橋で、スッキリとした弧の上に、一線が引かれたようなスマートな橋として、技術的にも高く評価されてきた。また、大きな球状の石飾りのついた親柱も、大変趣きがあり、この橋のシンボルとなってきた。なん回かの補修工事はおこなわれてきているが、近年の「隅田川著名橋整備事業」によって、どの橋もそうであるが、橋上照明度アップ・欄干のかさあげ、歩道の拡張工事がおこなわれ、とりわけ両国橋は、ゲルバー橋の良さである横一線のスマートさが失われ、安易なシンボル導入と比率の悪るい復元の灯柱によって、便利にはなったが、野暮な橋になってしまった。

天明1年

天明1年

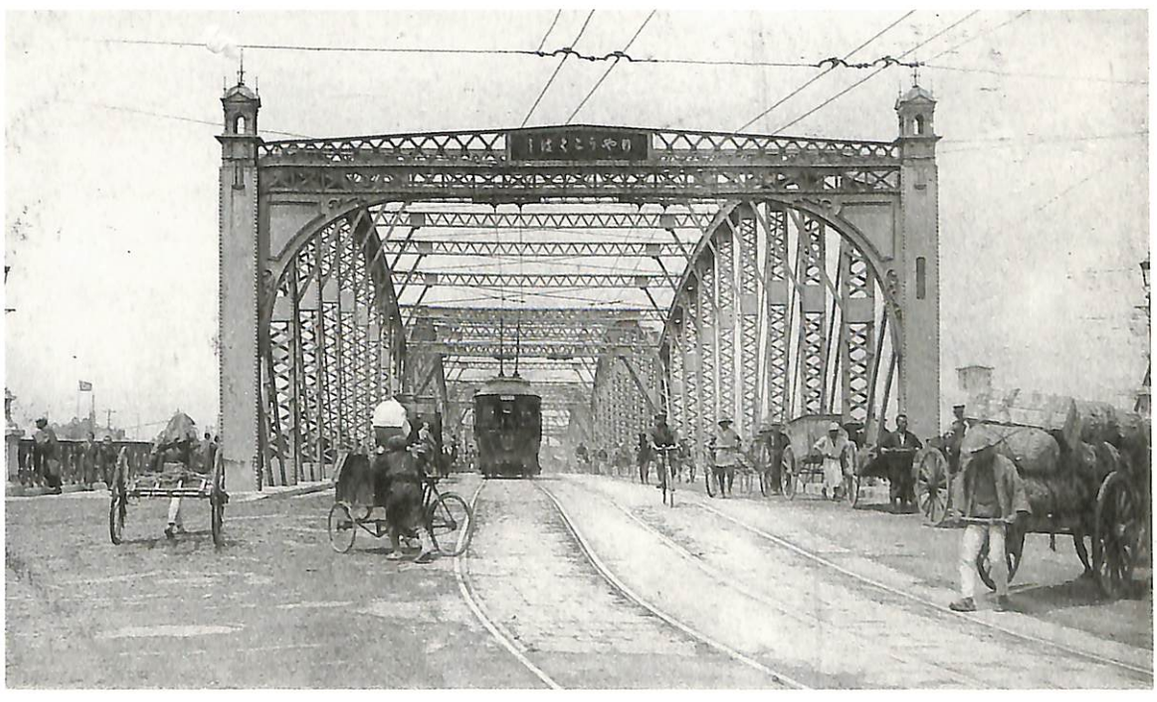
寛政頃

文化3年

文化3年

明治4年

明治8年　洋式木橋。スタンプは日露戦勝記念



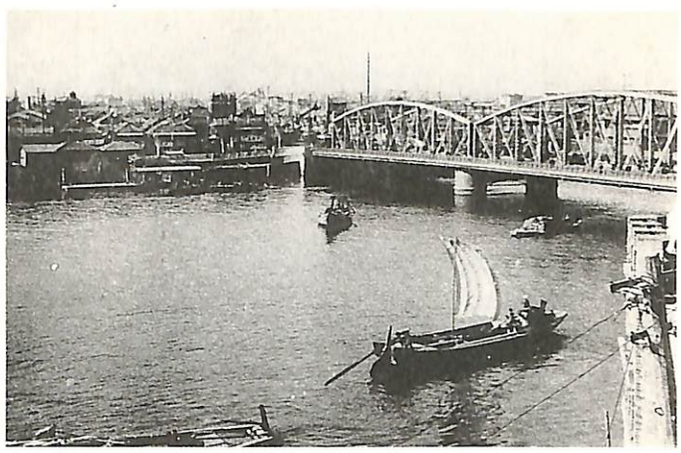
鉄橋架設。（東詰）　明治37年

明治末年

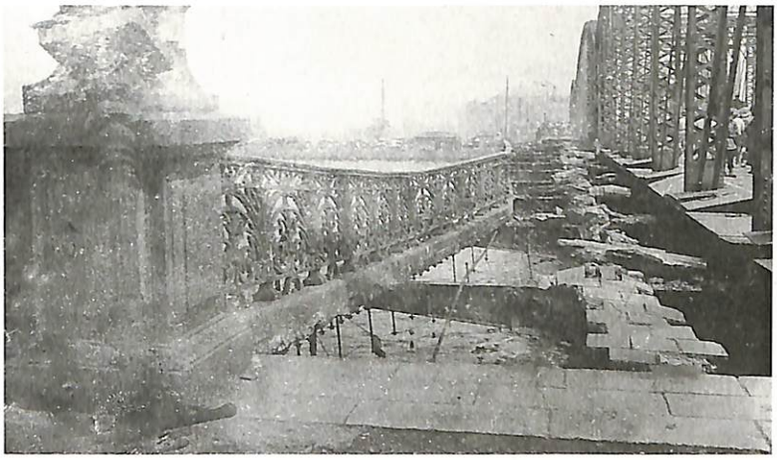
大正初年

大正10年頃

大正12年 9 月



震災前

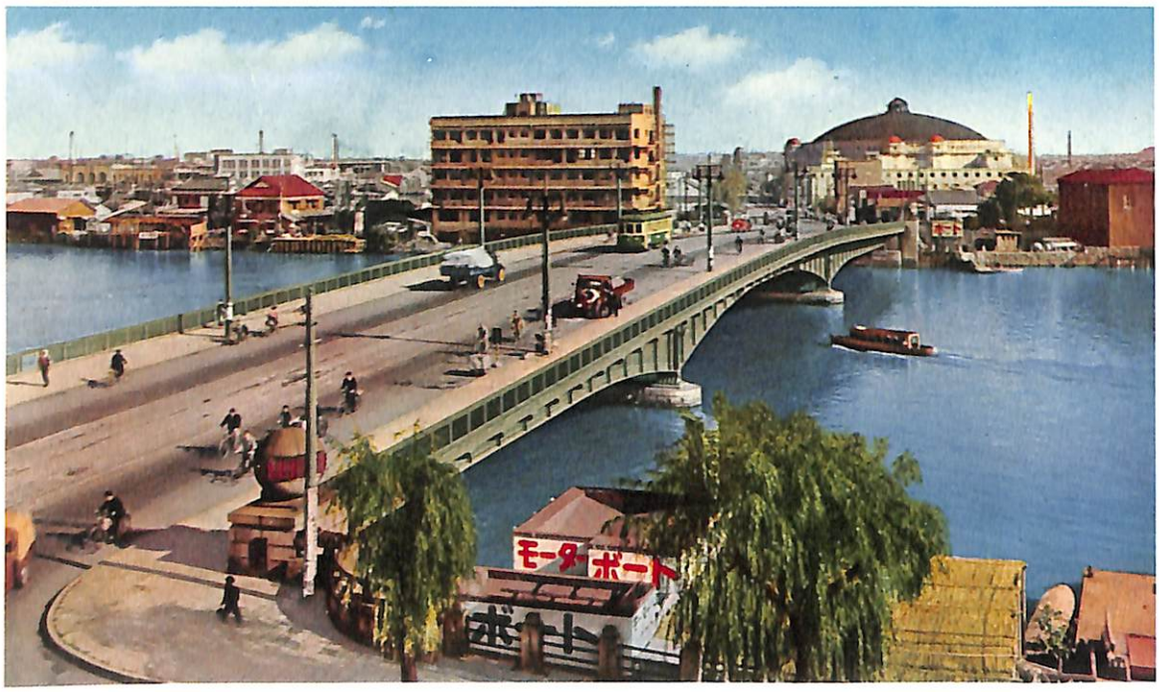


大正12年 9 月

大正12年 9 月

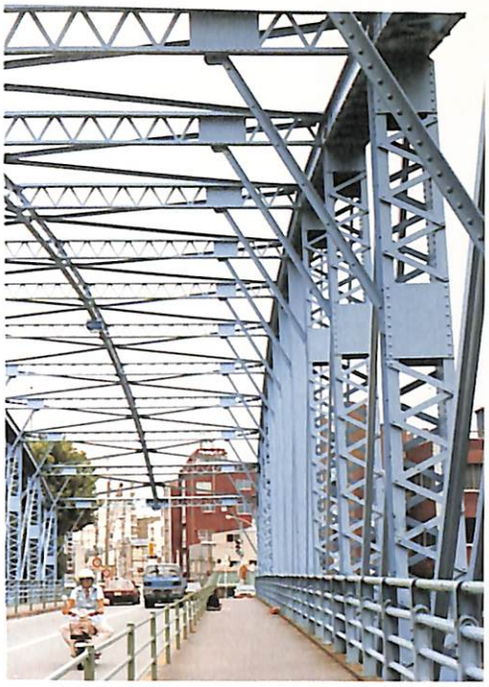
仮設欄干。大正12年 9 月

昭和10年代

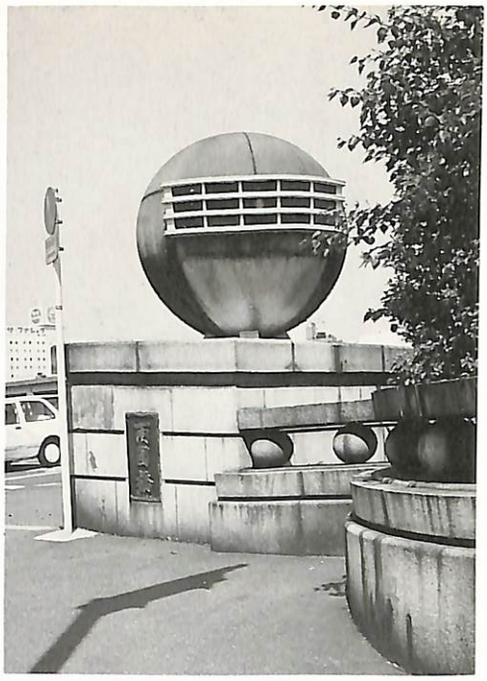


昭和30年頃

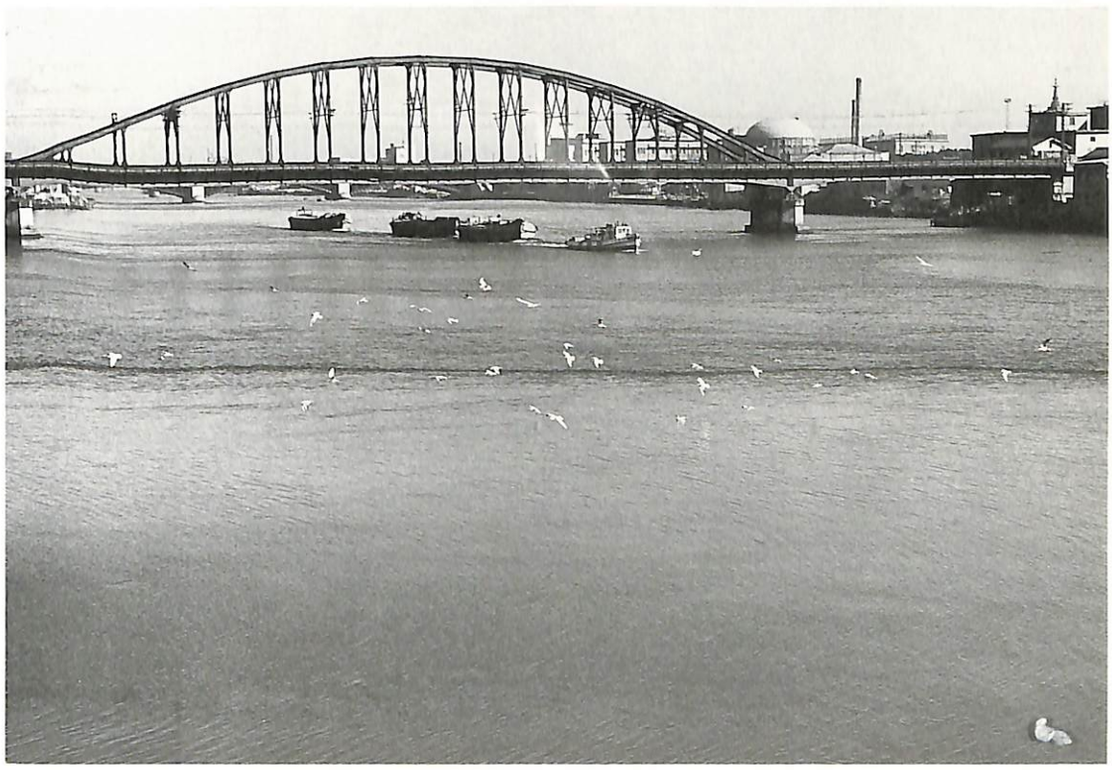
平成4年



南高橋（旧橋利用）　平成2年



昭和61年



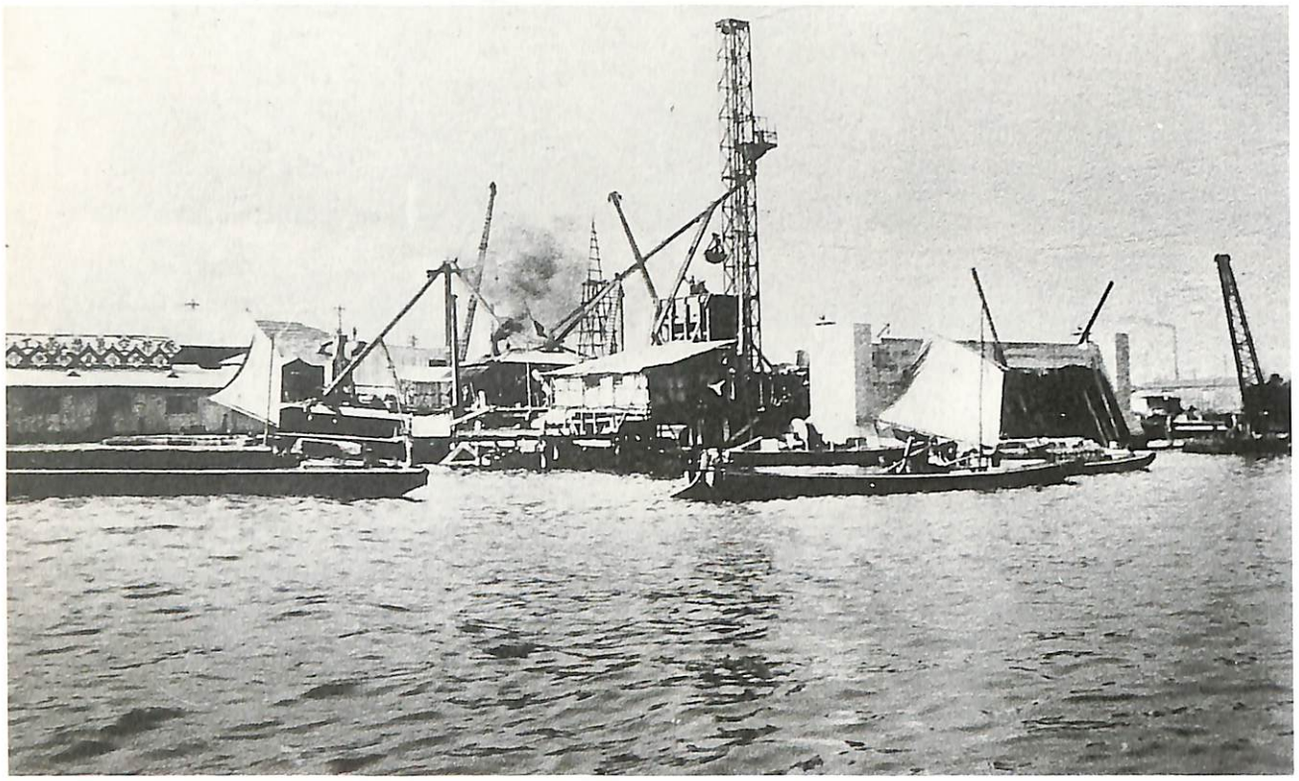
ＪＲ総武線隅田川鉄橋　昭和32年

富士見の渡し　明治初年

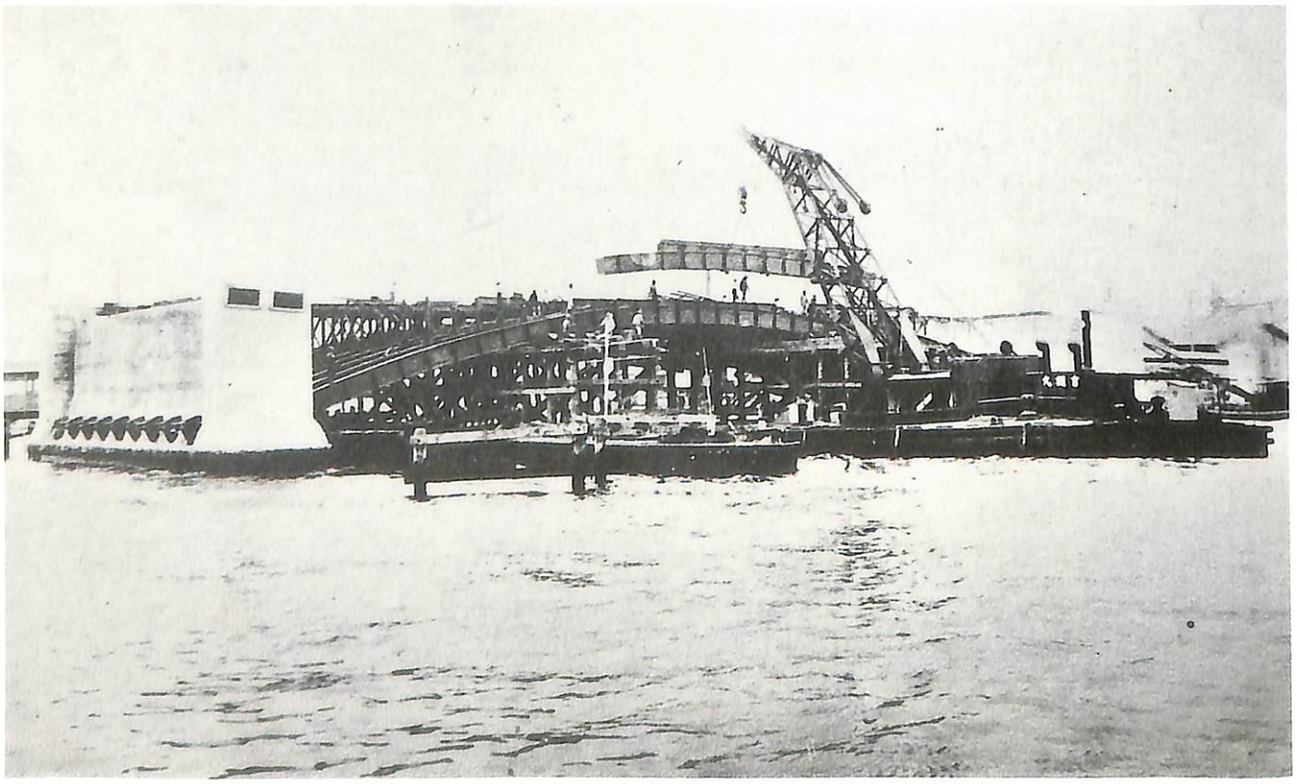
蔵前橋（くらまえばし）

震災後の復興計画によって新設された橋で、大正13年9月2日起工し、昭和2年11月26日開通したものである。架橋地点の地質が砂利砂と比較的良好なので、上路型アーチ橋を採用した。主橋は3径間からなるソリッドリブ・2ヒンジアーチ橋（上路型2鉄鋼鈑助拱）で、左岸（墨田区側）に河岸道路があるので、鉄筋コンクリートの跨道橋を設け、四連のアーチに設計してある。長さは173.4m、幅は22m。橋脚の水切が半球体の石張りとなり、また橋台上部の路上にバルコニーを設けるなどの特徴を持っている。

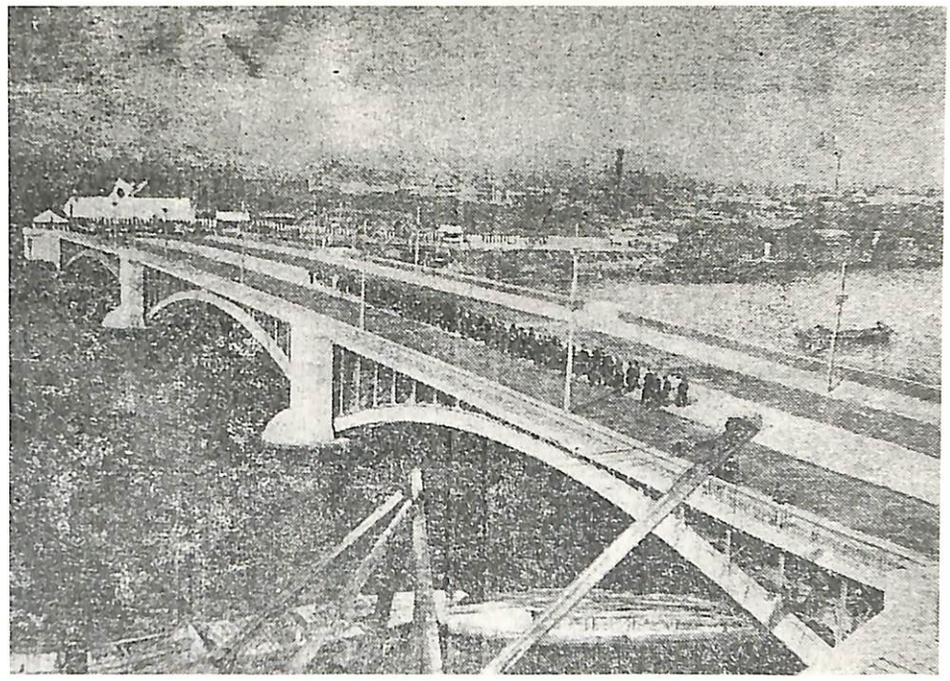
橋名は架設地の浅草御蔵・蔵前の歴史的ゆらいからとっている。



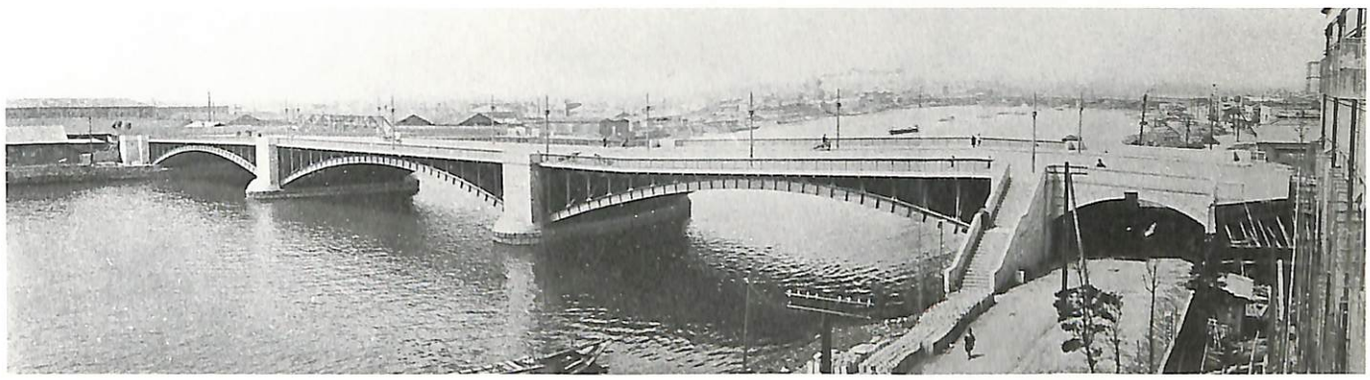
大正13年



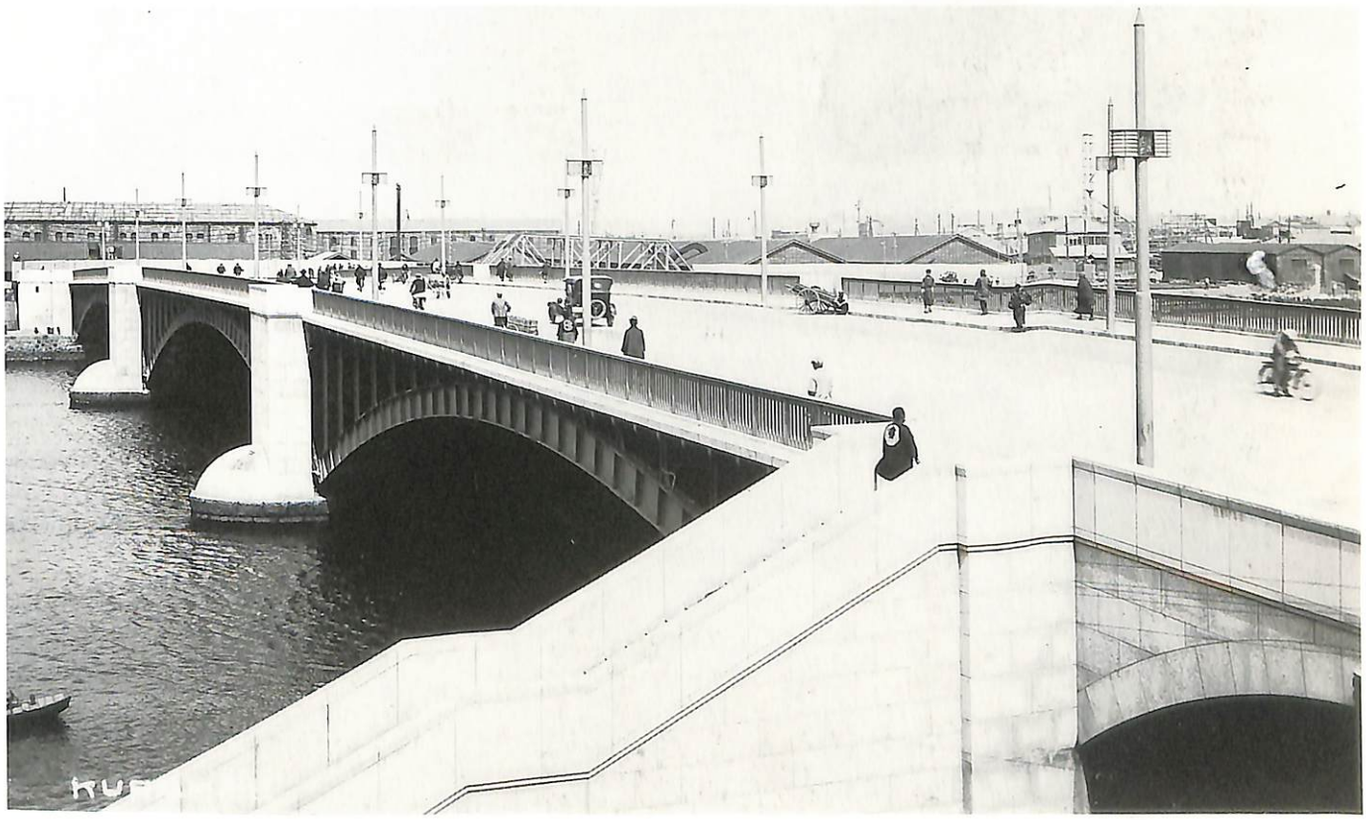
大正14年



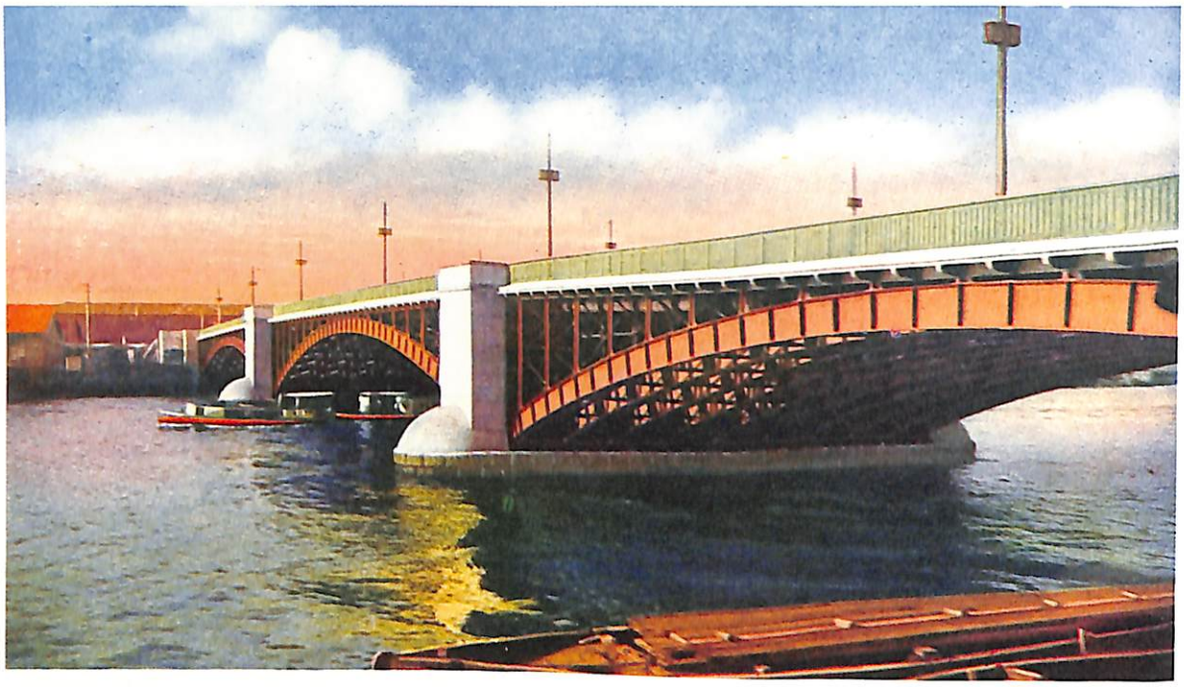
昭和2年11月26日開通



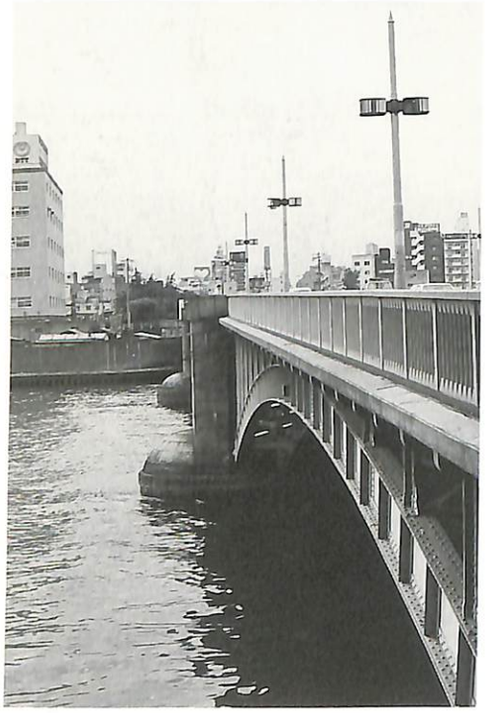
昭和２年



昭和３年



昭和10年頃



昭和61年

昭和61年

平成5年1月

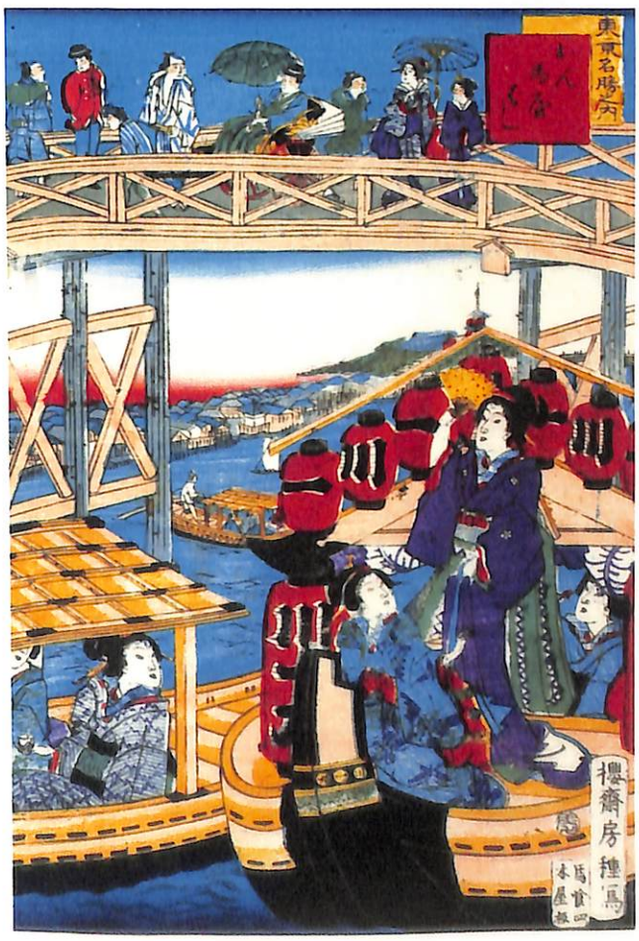
厩橋（うまやばし）

厩橋の創設は、明治7年(1874)10月6日開通の木橋であるが、それ以前はここに、広重の錦絵にも描かれている「御厩(おんまい)の渡し」があった。明治五年花見客の人出で渡し舟の転覆事故があったりして、架橋の話が煮つまり、「是ヨリ先、日比野泰助ガ上請に依テ官許アル所ノ厩河岸架橋ノ儀、本年一月五日着手、本月(九月)十五日ニシテ功ヲ竣ヘリ。名ケテ厩橋トイフ。聞ク、橋ノ長サ五百七一尺。巾二十尺。此工費総計約金一万四千八百円ナリト。未ダ府　ノ検ヲ終ヘザルヲ以テ、開渡ノ日未定。不日ニシテ式ヲ行フトイフ。」(日新真事誌)とあるのをみると民間人の架したものであって、橋銭を徴収した。明治8年5月17日の朝野新聞には「昨年出来上った浅草の厩橋は、日日人の往来するところ大体四千五百人にして、橋銭日に七円五十銭の平均なり。」とあって当時の利用を知ることができる。しかし、維持管理に経費がかさむため、明治20年に東京府に移管され、同時に通行は無料となった。

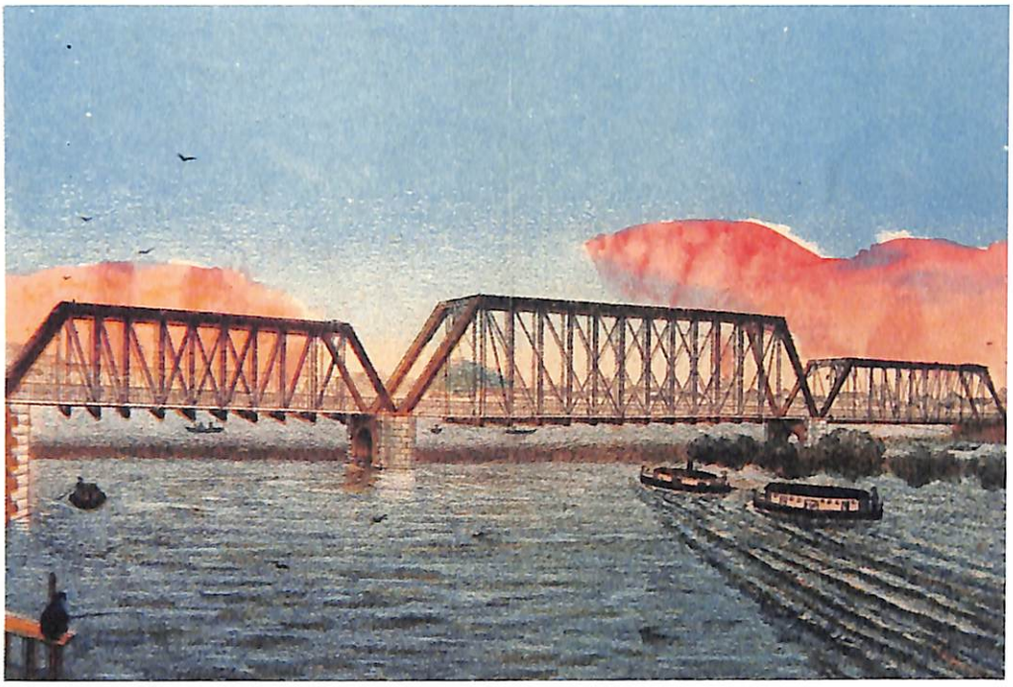
厩の名は、浅草の御米蔵に付属する御厩がかってこの地にあったことに由来しており、御厩河岸、御厩の渡しなどと地名としても用いられていた。

木橋の老朽化にともない、明治26年鉄製の左右より中央径のみが高山三径のいわゆる鎧橋であるトラス橋に改築され、位置も100メートル上流の現在地になった。明治26年5月6日付東京日日新聞に、「浅草三好町より本所外手町へ今度新に架設せる厩橋はいよいよ落成を告げたるに付き、本日午前八時より、開通式を挙行するよし。」とつたえている。しかし、大正12年(1923)の関東大震災では木製部分の橋床が焼失し大破したため、復興計画により、現在の橋に改架された。三径間の下路式アーチ橋で、同じ形のアーチが三連並ぶ優美な三曲線で構成されている。しかし、橋上を歩くと鋼鉄製アーチで12万8千本のリベットが打たれているのと、親柱が直接アーチとつながるので圧倒される。橋詰の石の大きなベンチは風格があり保存したいものである。大正15年9月起工し、昭和4年9月竣工したものである。

おんまやの渡し　明治4年



明治7年



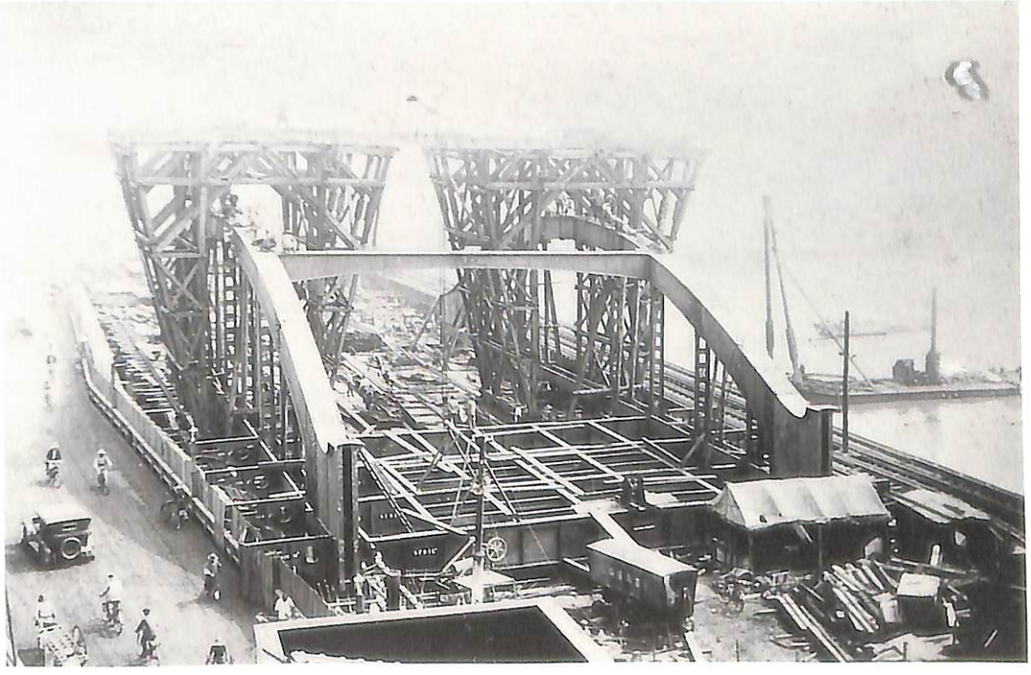
明治26年5月6日鉄橋開通

明治26年

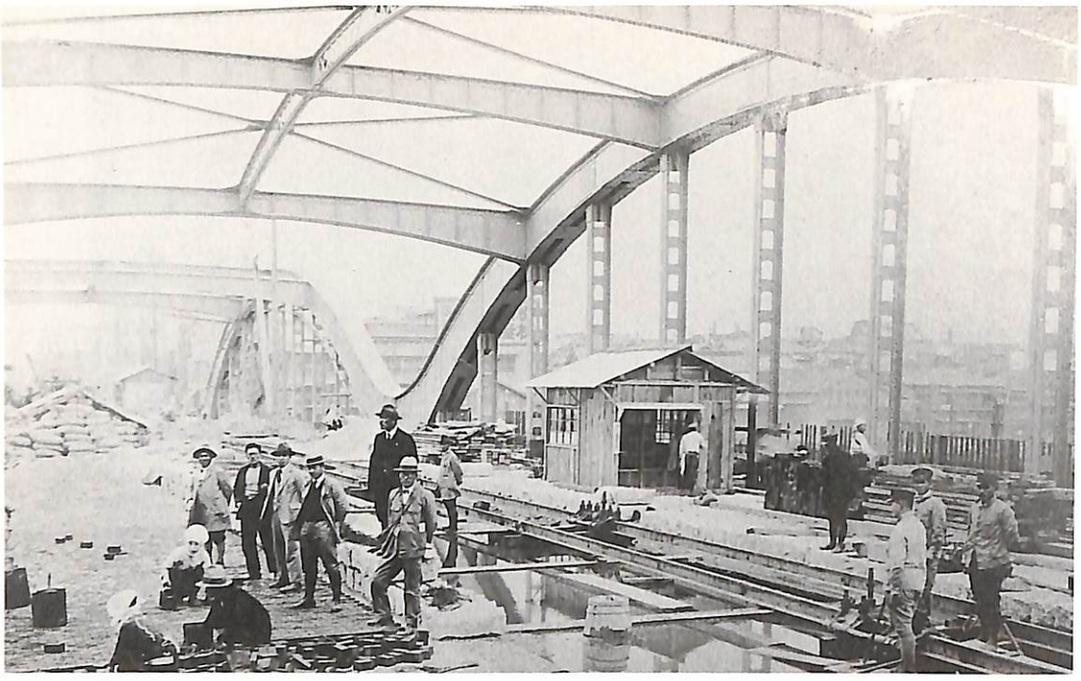
明治30年頃

明治38年8月

大正12年9月(西詰)

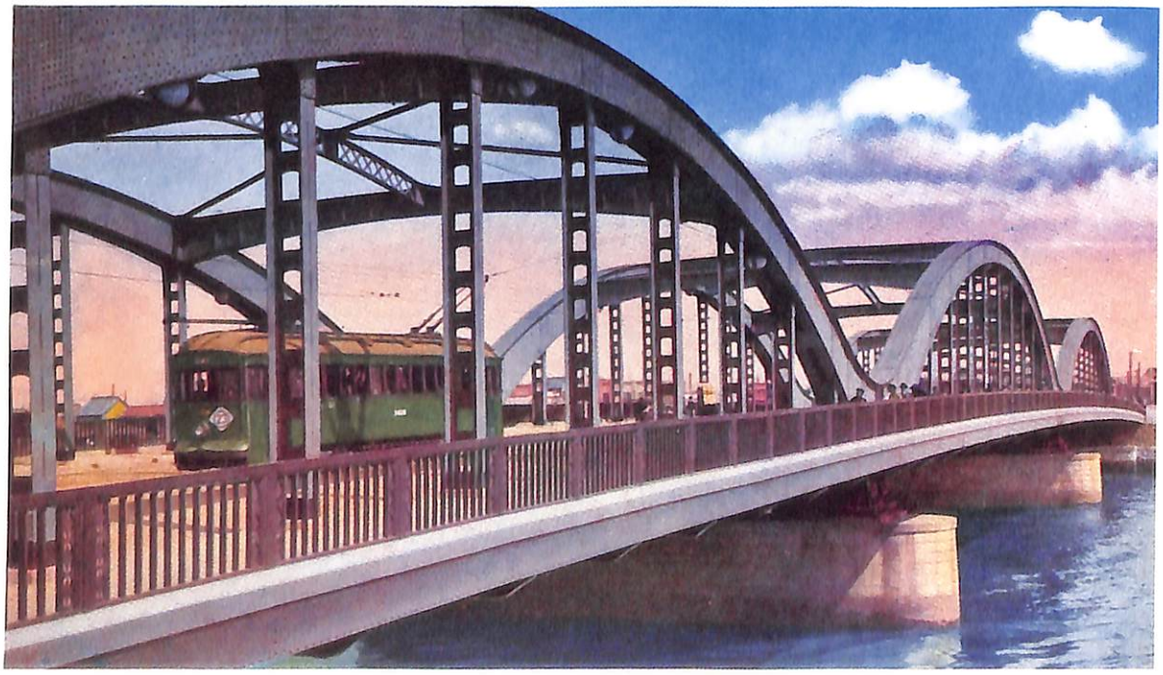


昭和3年9月19日



昭和4年5月15日

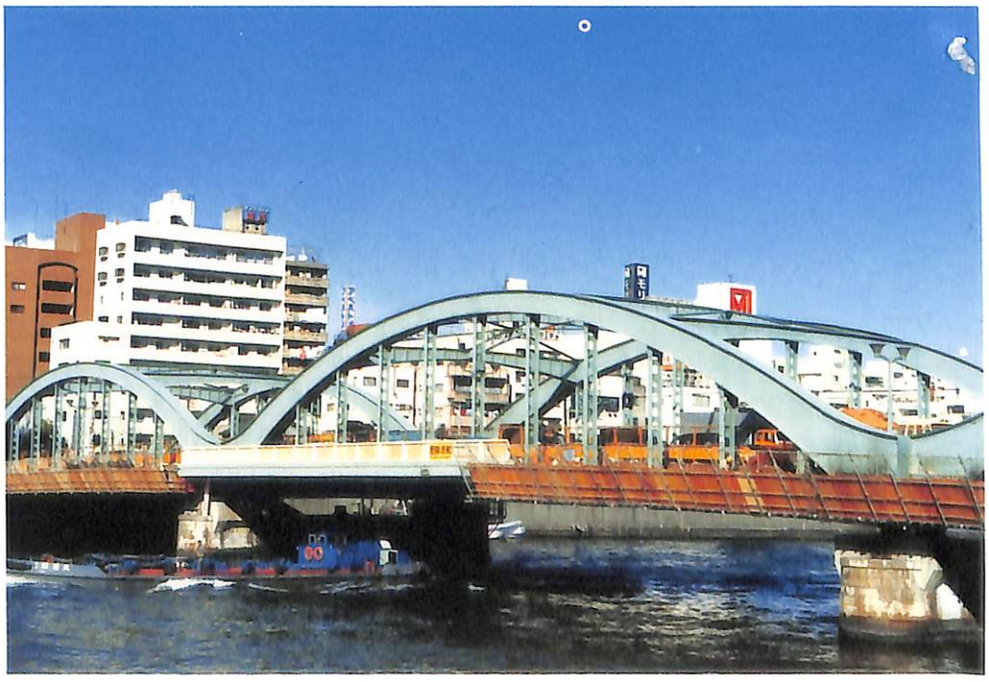
昭和4年9月25日開通



昭和10年頃

昭和26年12月

昭和43年7月

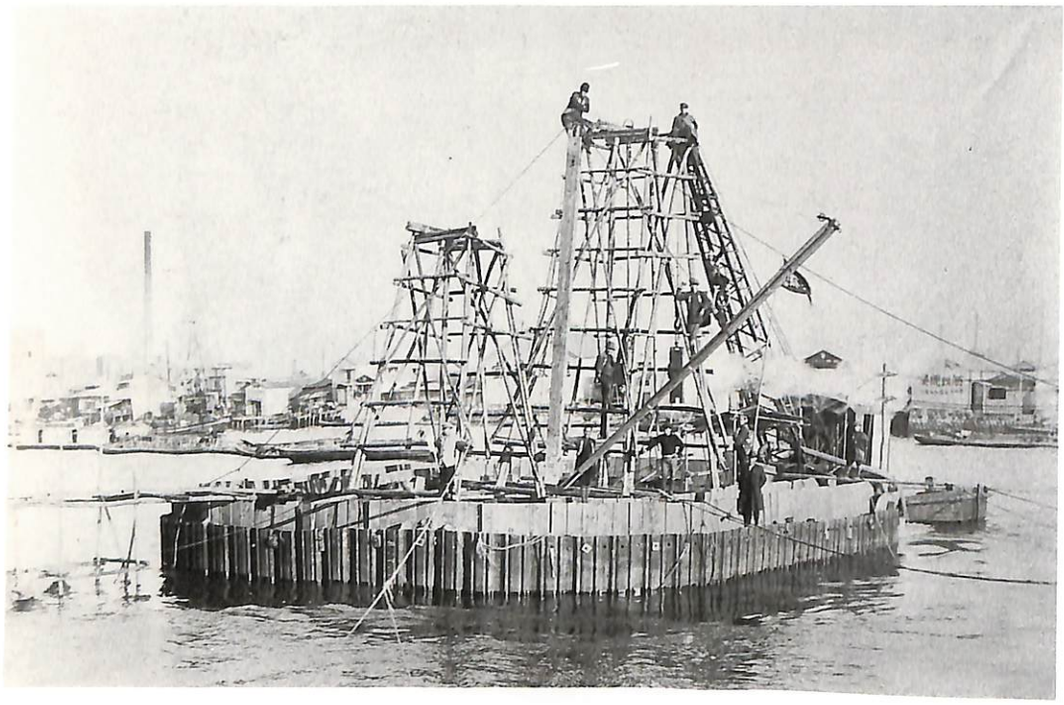


平成1年

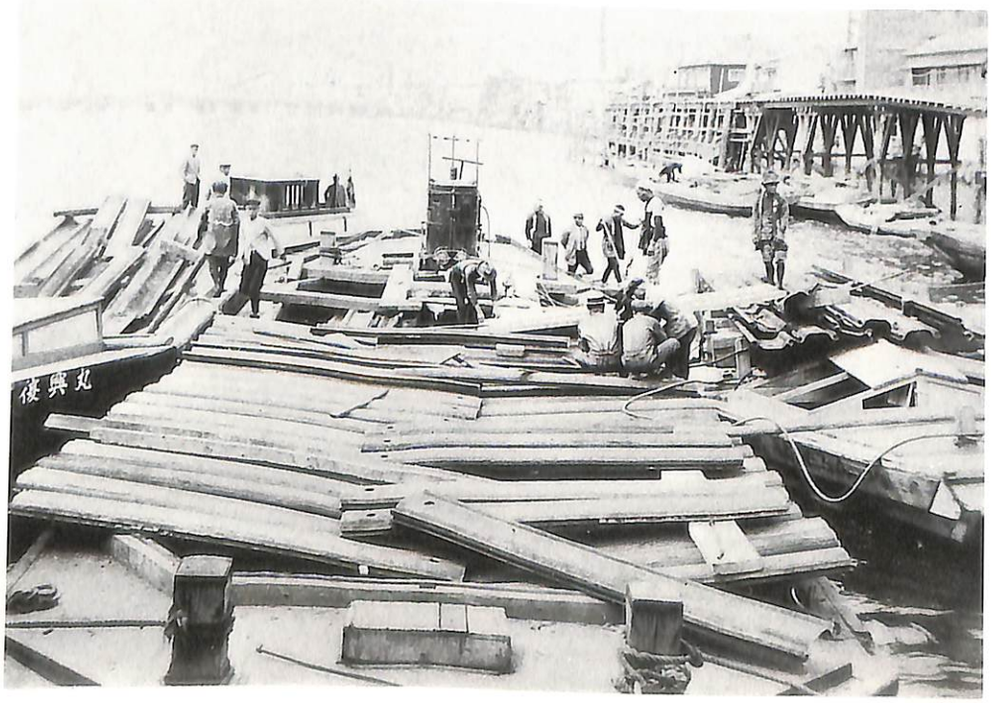
駒形橋

ここには江戸時代も古くから竹町の渡し(駒形の渡し)があり、中断期もあったが、橋の竣工する昭和2年まで続いたものである。だから、橋名も駒形橋となった。そのもとは河畔の駒形堂に由来する。

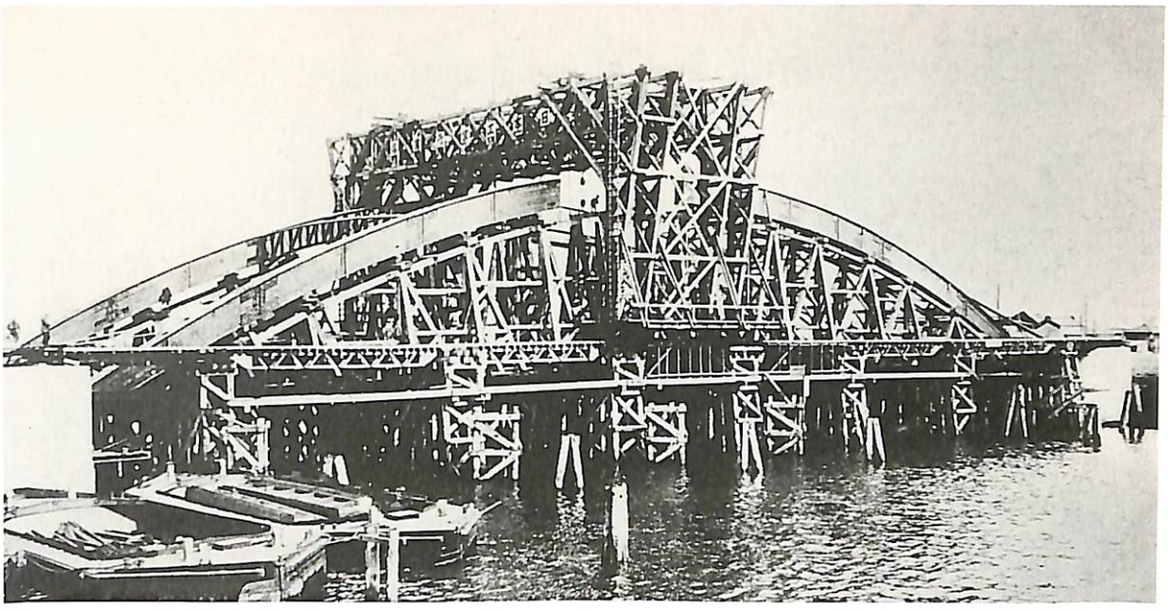
架橋は震災後の復興計画により、大正13年7月25日起工し、昭和2年7月竣工、同月25日開通した。中央径間が中路式で、側径間が上路式の三径間ソリッドリブ・2ヒンジアーチ橋で、長さ146.3m、幅22mである。遠く船上からみるとアーチの変化もたくみで、均衡のとれた美しい橋である。橋上にあっても、とりわけ親柱に替るようなシンボル灯柱が、アールデコの美しさを漂よわせている。近年の「隅田川著名橋整備事業」による補修でも、ほとんど復元整備に徹し、隅田川に架けた当初の心を伝える橋である。



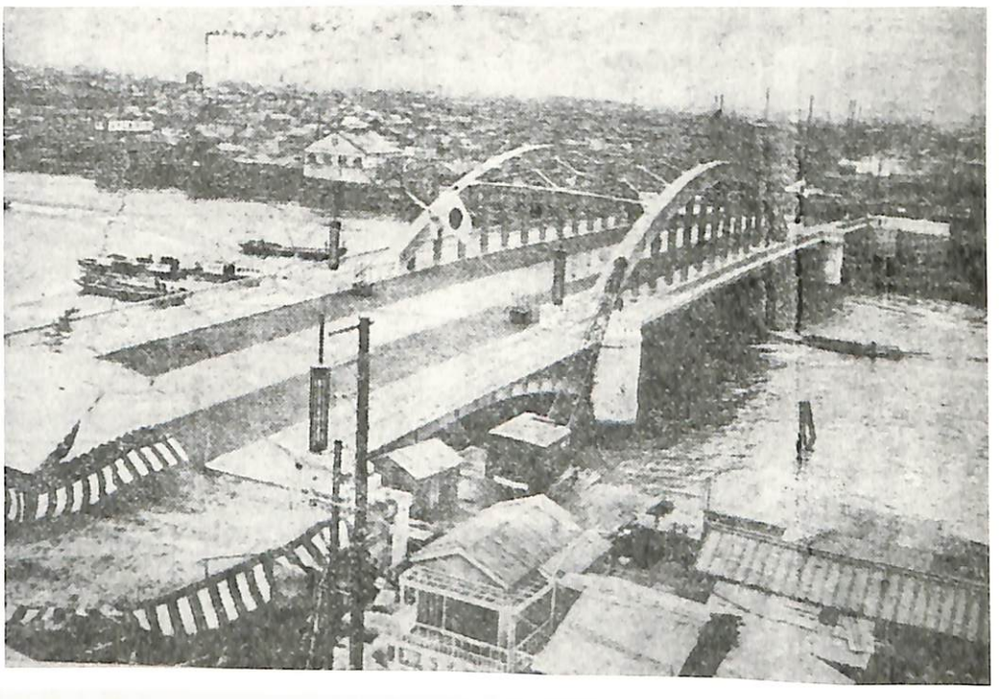
大正13年12月13日



大正14年6月11日

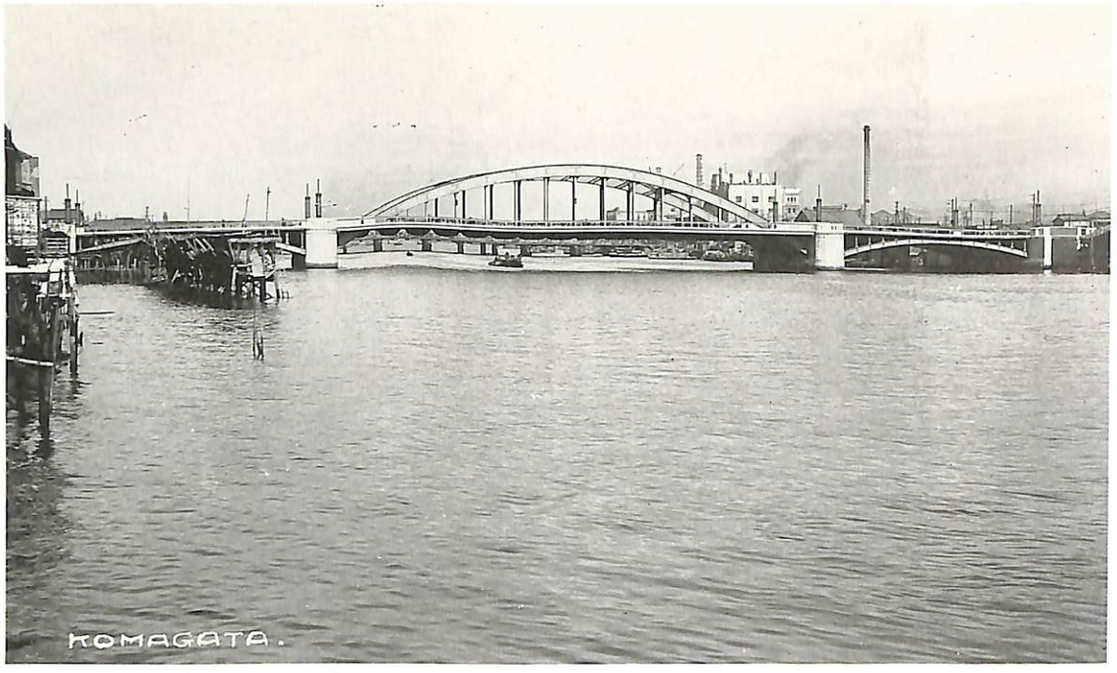


昭和1年

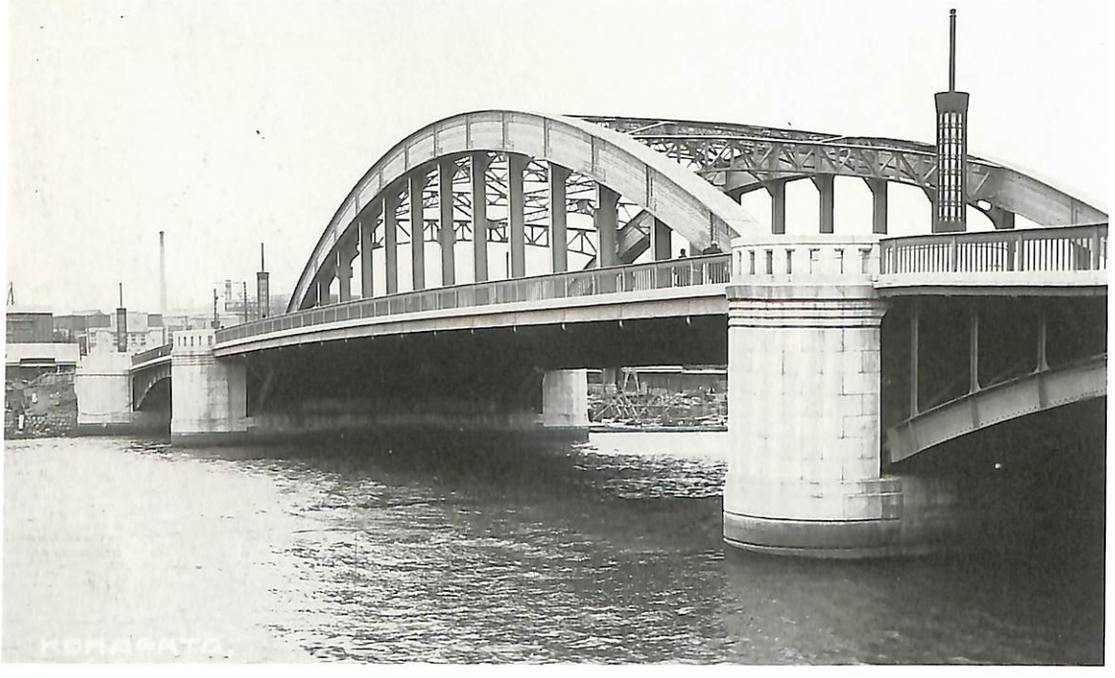


昭和2年6月25日開通

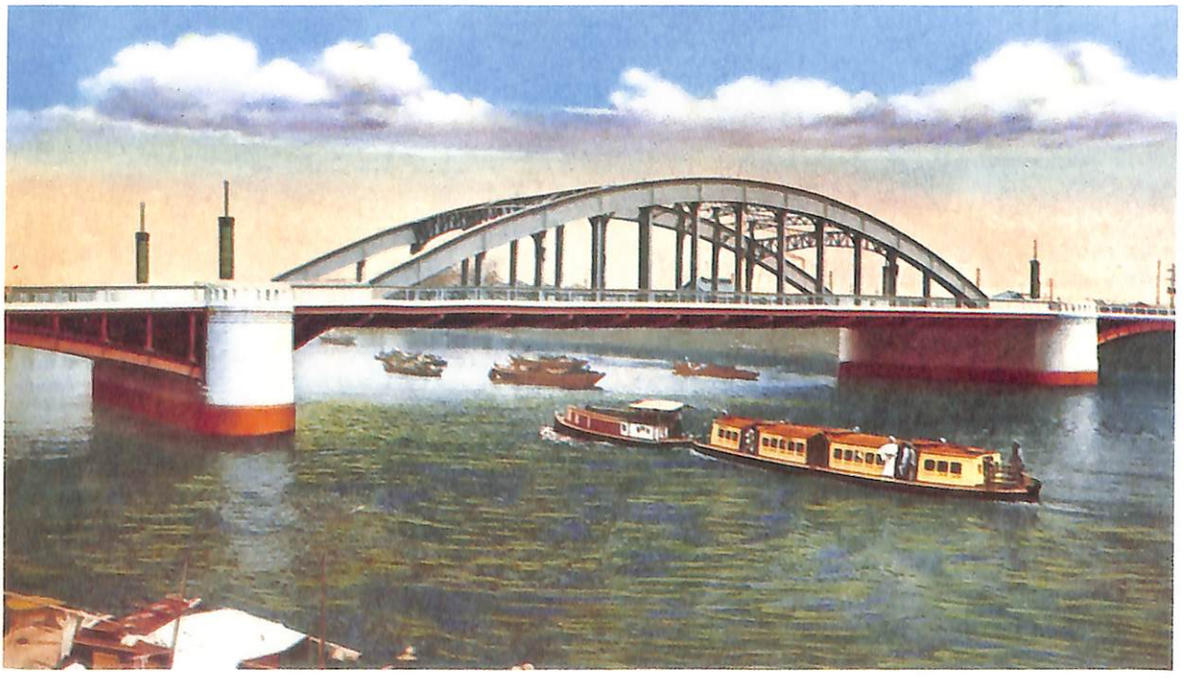
昭和2年11月24日



昭和5年頃

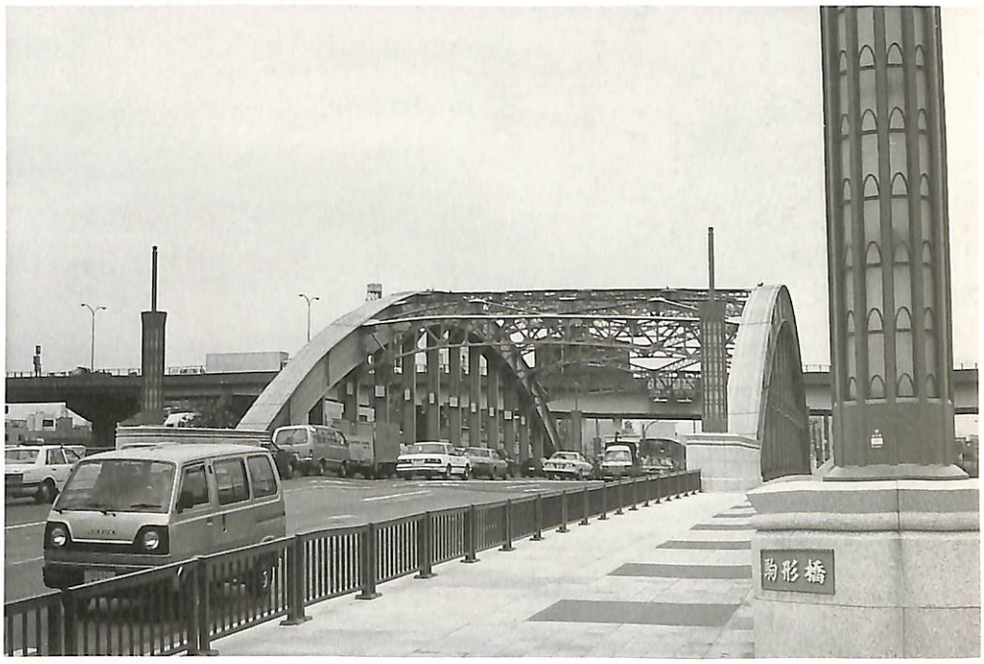


昭和10年頃



昭和10年頃

昭和31年



平成1年

平成4年

吾妻橋（あづまばし）

江戸時代隅田川に架けられた最後の橋で、『徳川実紀』安永3年(1774)10月17日の条に「浅草川にあらたに橋をわたし大川橋と名づく。これは市人等令てつくりしといふ。」とある。ここには古くから水戸・佐倉に通じる本所中之郷竹町と浅草花川戸六地蔵河岸を結ぶ、「竹町の渡し」があった。昭和8年(1771)4月、花川戸町家主伊右衛門と下谷竜泉寺町家主源八の二人が新規架橋を願い出ている。『明和撰要集』に「浅草大川通、両国橋より上之方、船渡は弐ヶ所有之候得共、風雨強節は船も上り、其上出火之節も風烈に候得ば渡船上候故、立退候もの難儀候に付、浅草花川戸六地蔵河岸より、本所中ノ郷河岸へ自分入用を以新規に橋相懸、武士方を相除、往来之者より壱人に付渡銭弐銭(二文)宛取之、永久橋掛直修復共退転無之様に可仕候。……」とみえる。安永3年9月には、伊右衛門、源八等から橋名を宮戸橋と名付けたい旨の願いが、出されたが、工事完了後の10月には改めて両人から「大川橋。右の通、橋号唱候様仕度、願上奉り候。」と大川橋と唱えることで願いが出ている。しかし、架橋工事中から「東橋」、「吾妻橋」と云ふ者が多く、『武江年表』にも「大川橋俗に吾妻橋といふ」とみえている。隅田川は流れる場所によって、浅草を流れると浅草川、三社権現を主としてみるときは宮戸川と呼んだりした。また、親しんで一般には大川と呼んだもので、「大川橋」といふことも、そこから起因している。吾妻の名は、日本武尊命の東征伝説の「吾嬬はや……」からでたもので、東国・関東地方の総称となったものであるが、ここでは一般的な江戸の東の方という意味を吾妻の字にかけて用いているもの、及び北十間川福神橋際にある吾嬬神社への道すじという意味あいが重なって用いられたように思える。明治9年(1876)西洋式木橋に改架の折、正式名称として「吾妻橋」となった。流失、焼失による架替や修理は数多いが、明治18年7月の洪水で流失した。そこで東京名所の多くの錦絵にもなった隅田川で初の鉄製鎧橋であるトラス橋が20年(1887)12月に原口要の設計、石川島造船所の施工によって完成している。

現在の橋は、震災後の復興計画によるもので、昭和4年6月27日に着工され、昭和5年末に竣工予定が、昭和6年にずれ込んで完成した。長さ150.3m、幅20mの三径間ソリッドリブ・2ヒンジアーチ橋(上路式三連アーチ桁橋)で、外観は蔵前橋と同様である。しかし、アーチと路面との支柱が、吾妻橋の方が繊細に造られている。また、島正之「隅田川」(名著出版)には、両岸に鉄筋コンクリートラーメン橋が付くとみえている。

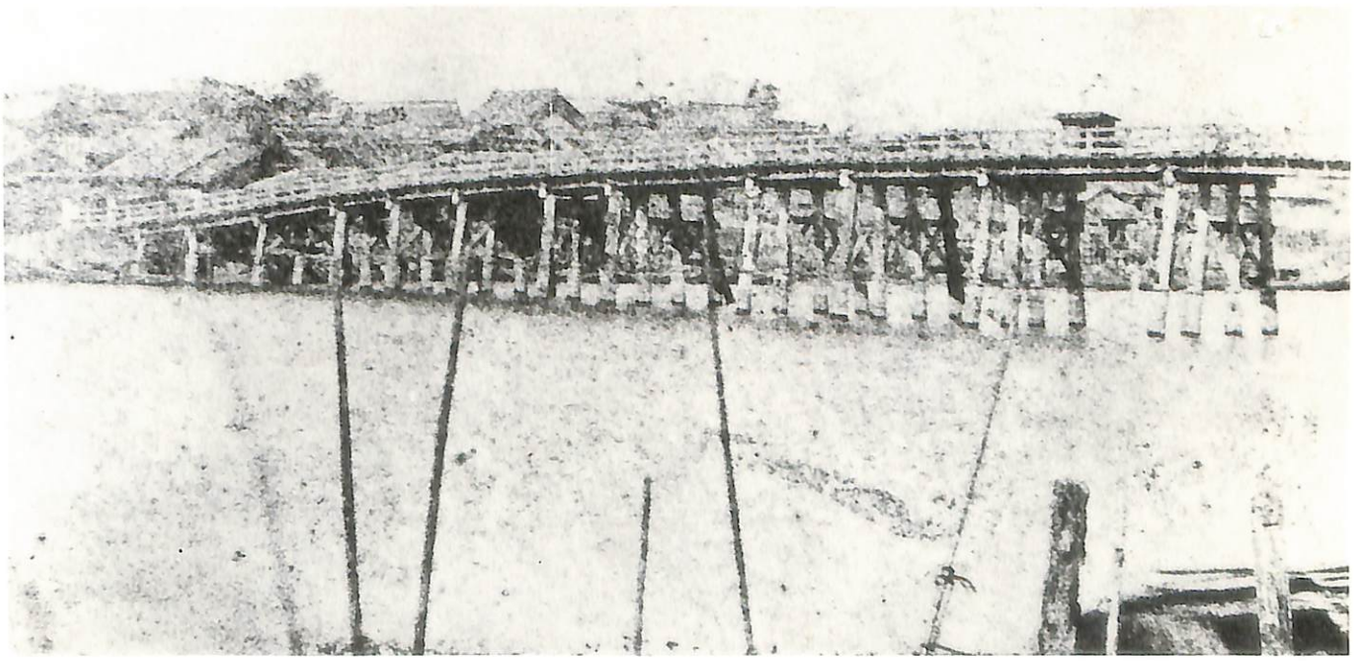
平成5年完成した整備工事により、歩道が拡張され、高欄・灯柱等が変更された。

天明1年

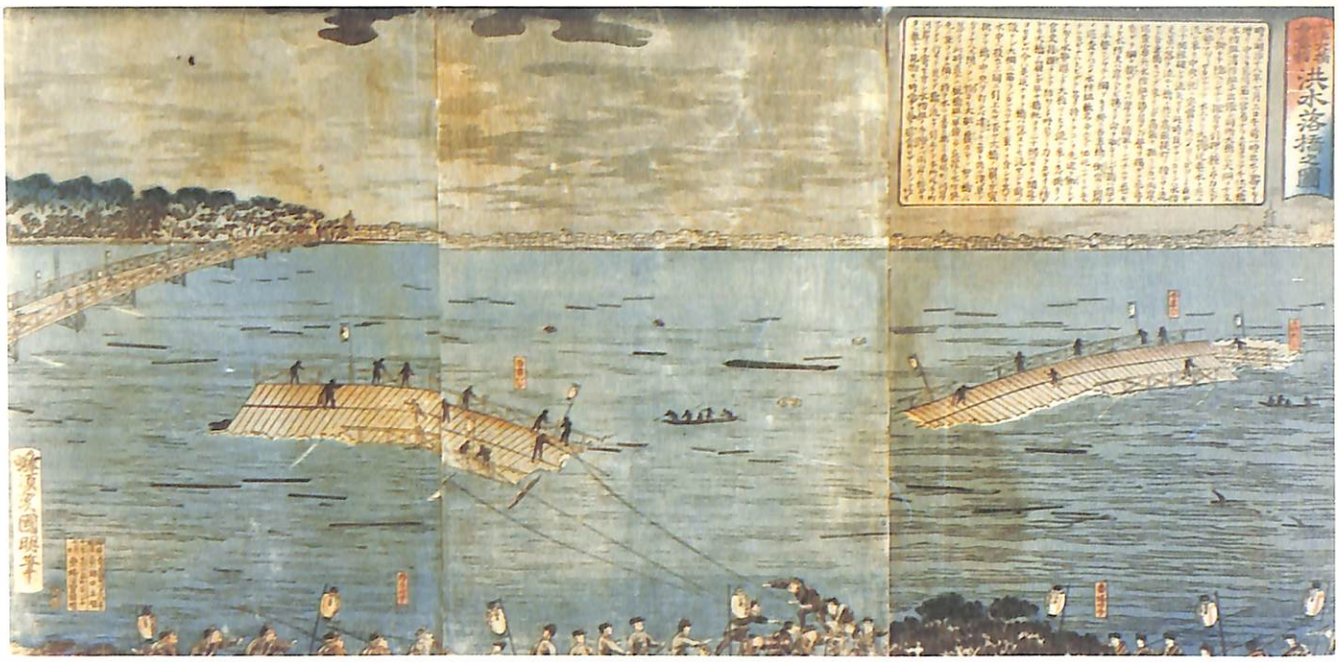
（江戸末）

寛政頃

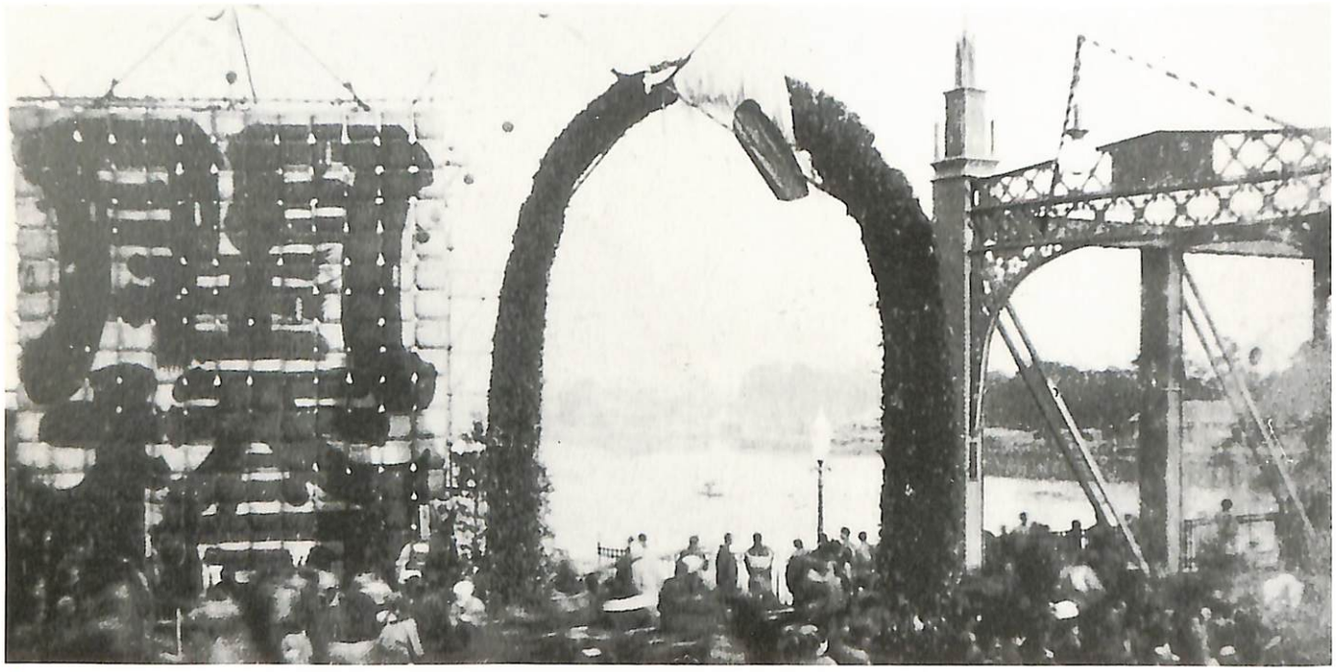
文化3年



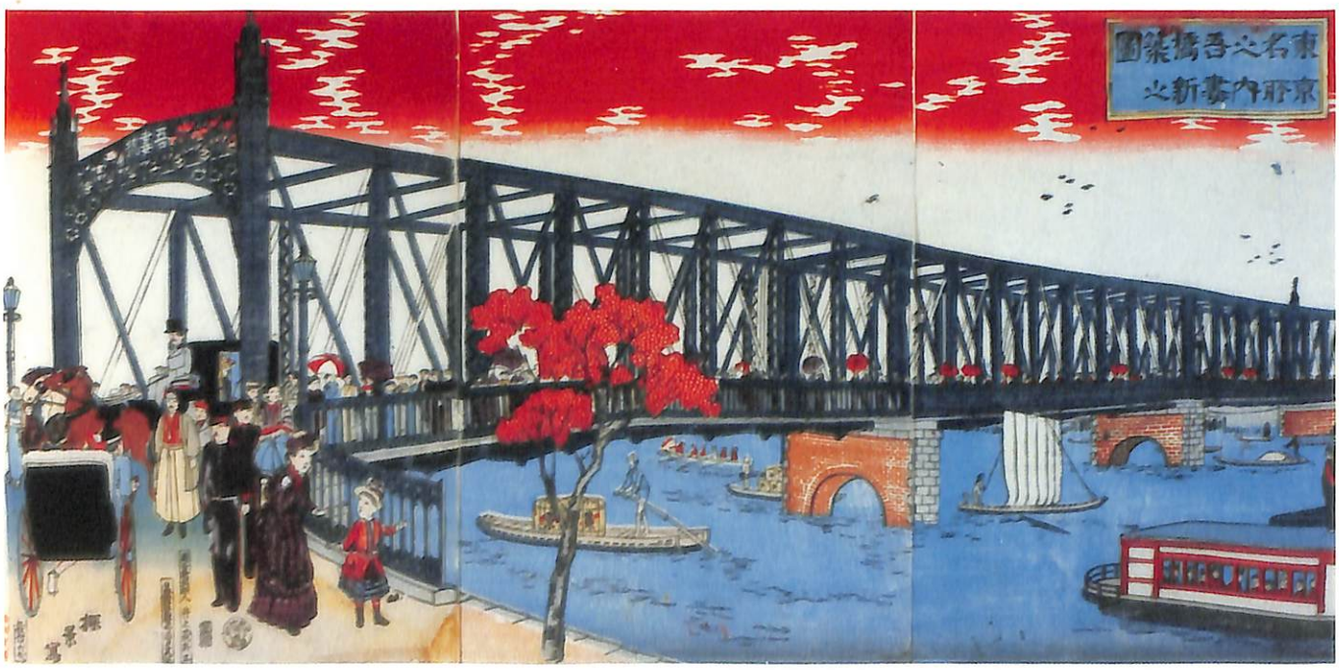
明治5年頃



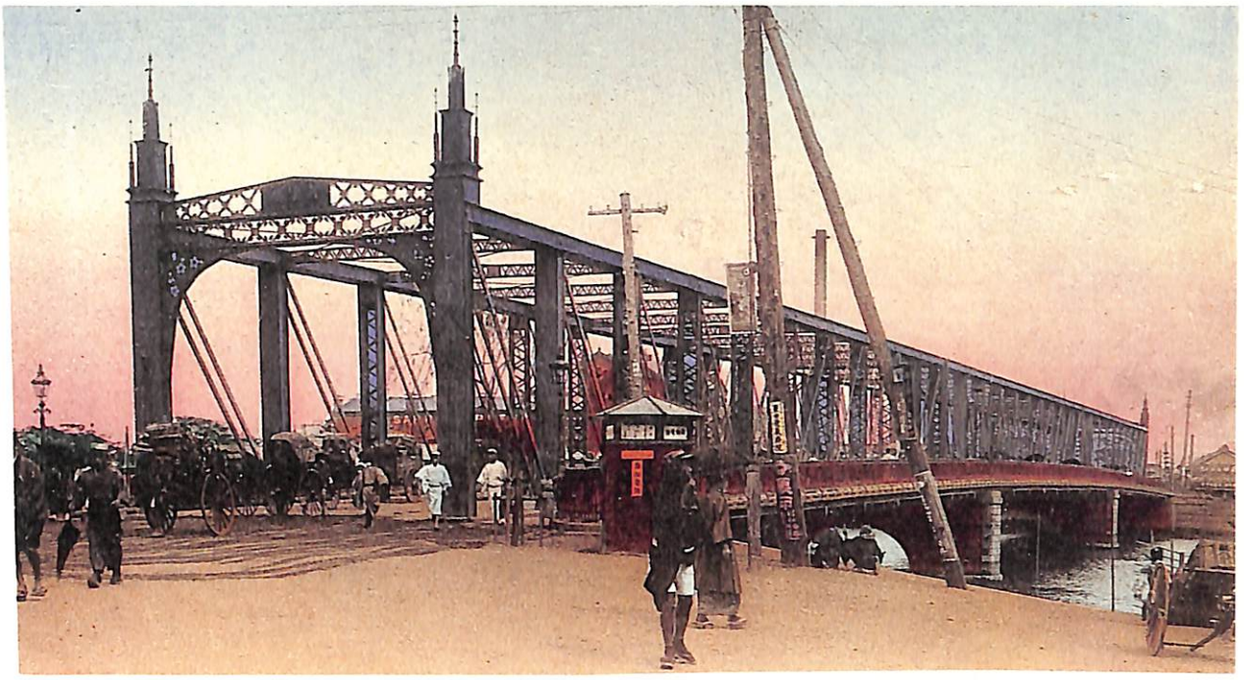
明治18年7月



明治20年12月11日開通

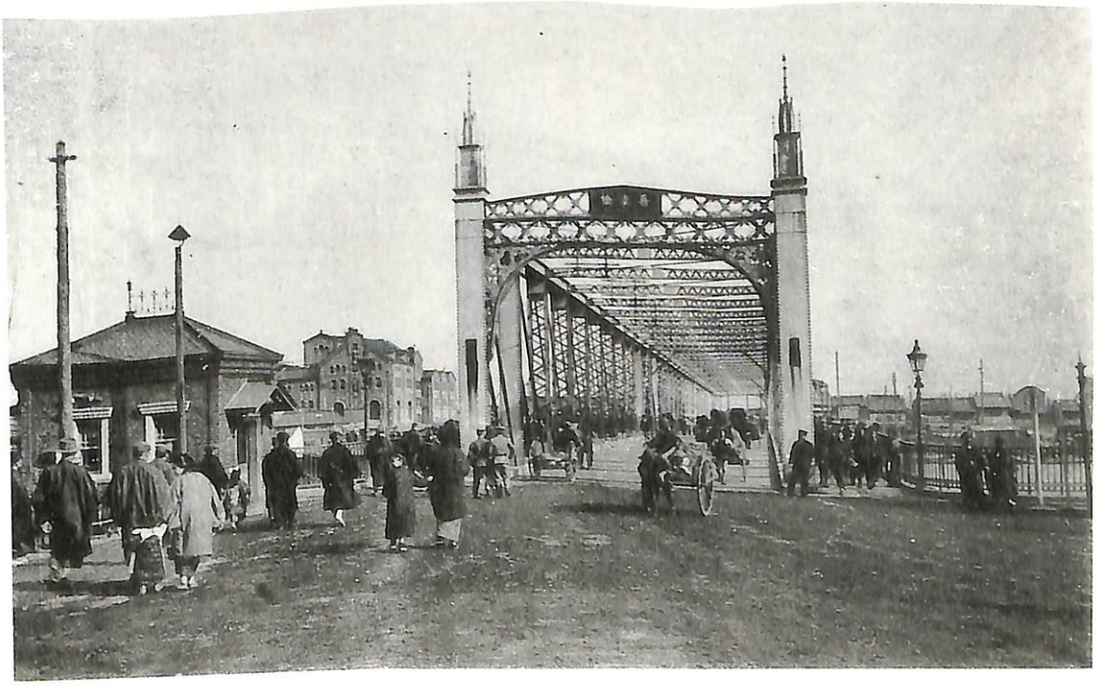


明治20年12月



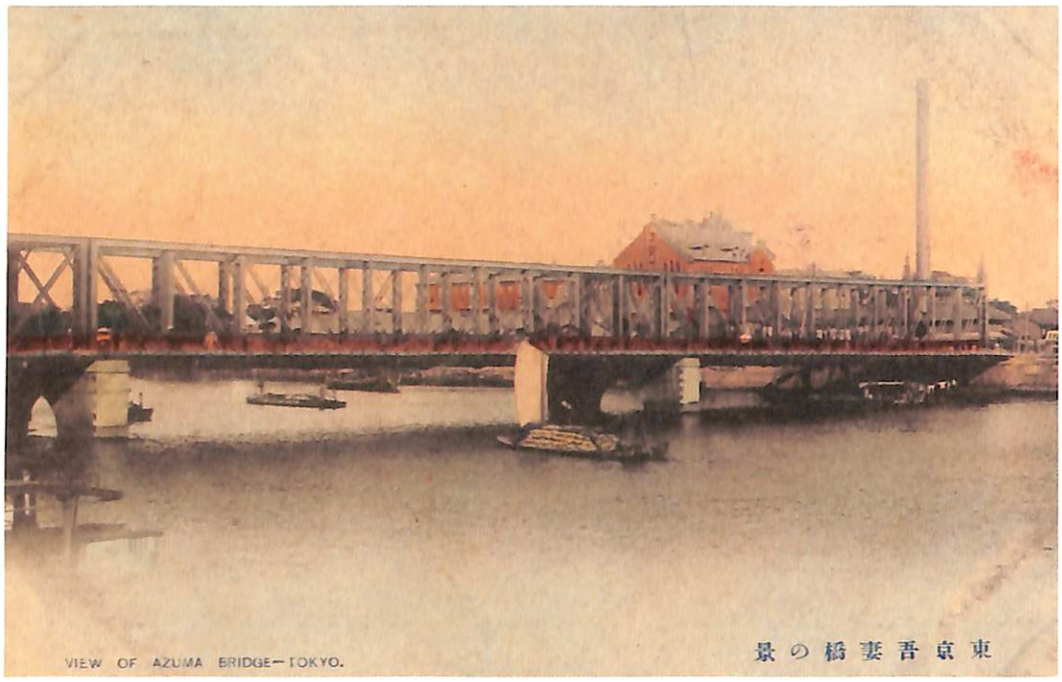
明治30年代

明治30年代



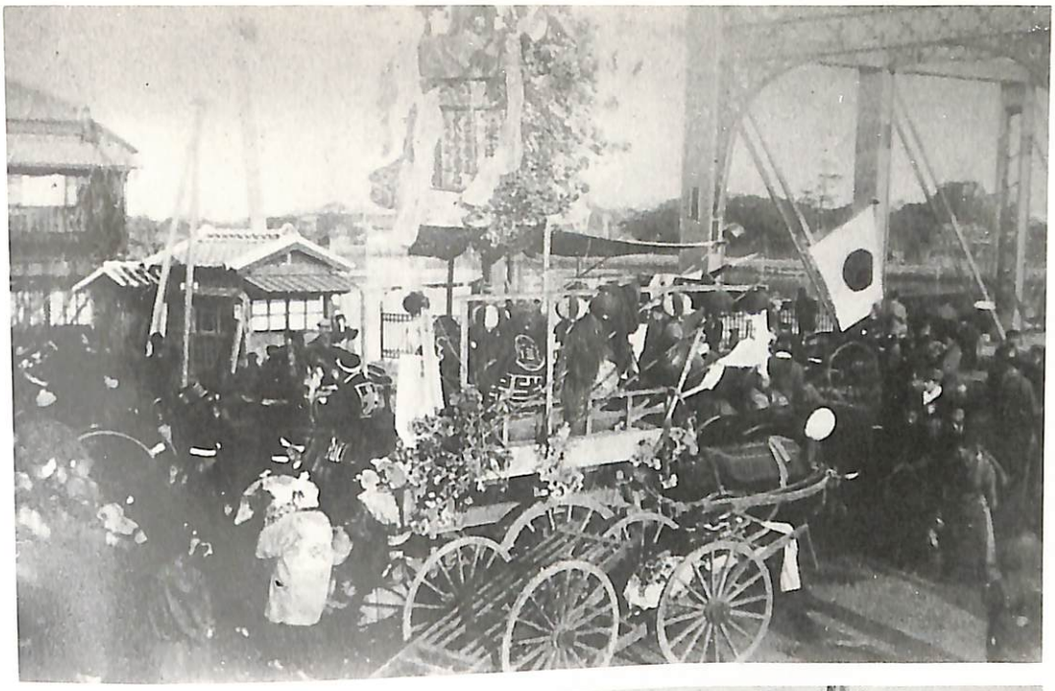
明治30年代

明治30年代



明治30年代

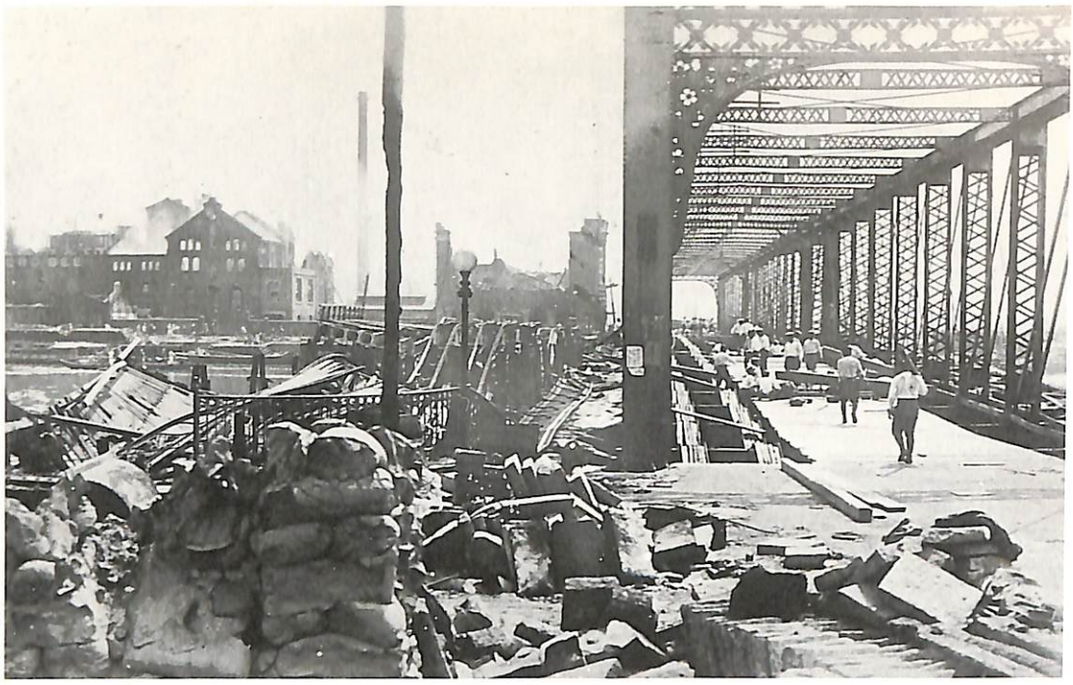
明治30年代



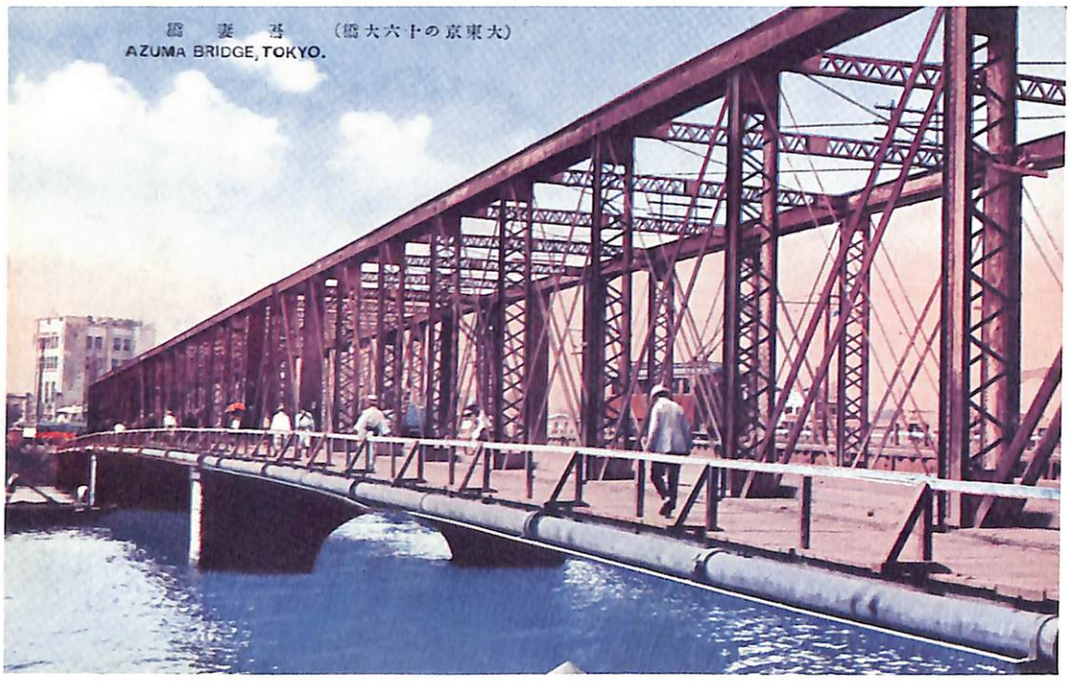
明治38年　日露戦勝パレード

明治末年

大正2年6月21日

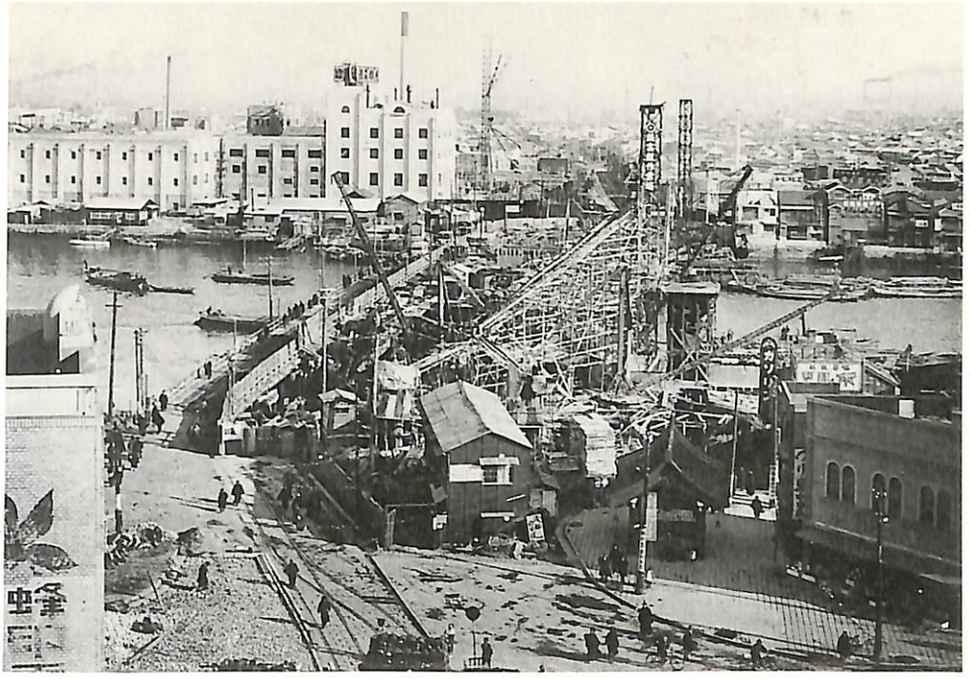


大正12年9月



仮設欄干　大正12年9月

昭和4年6月　改架工事着手

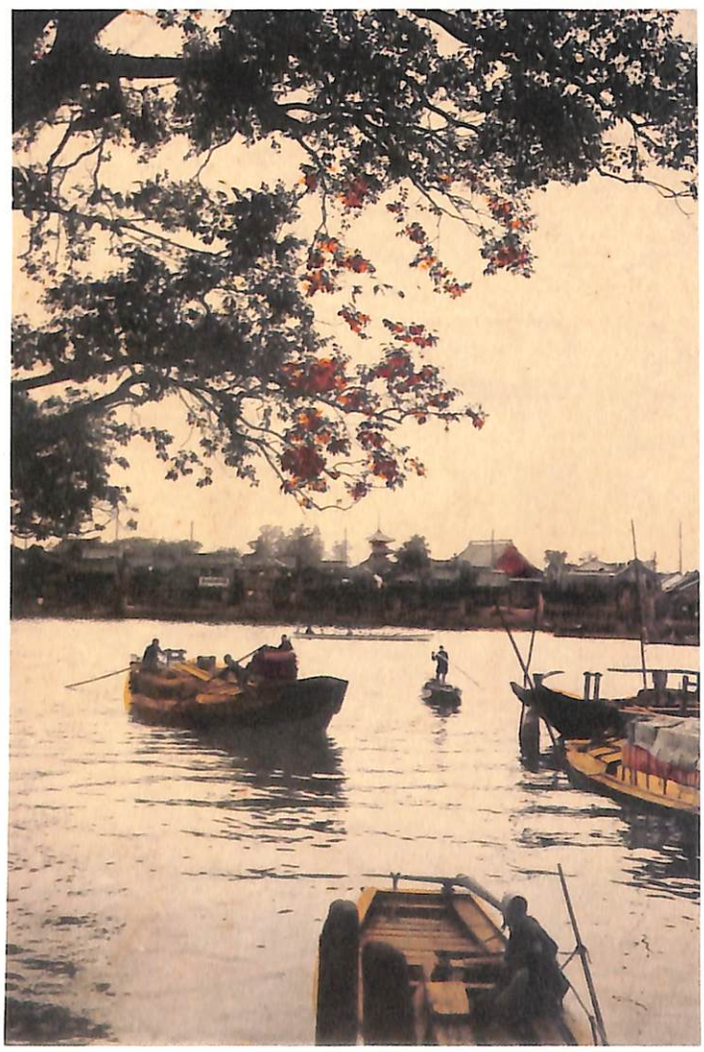


昭和5年頃

昭和6年6月14日開通

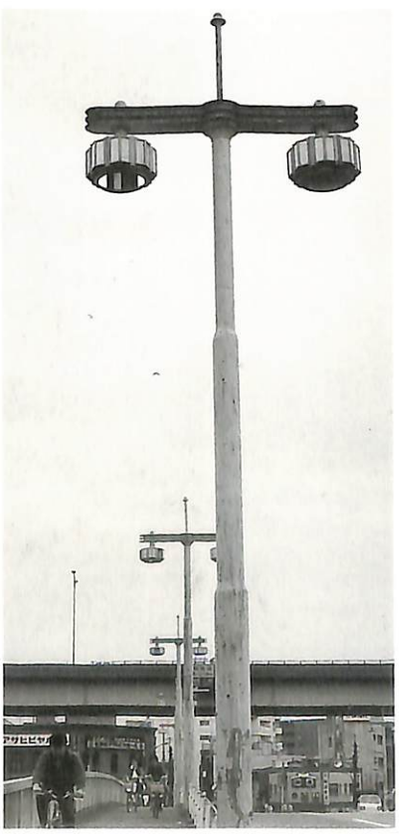
平成1年

平成5年3月



枕橋の渡し(浅草をみる)　明治

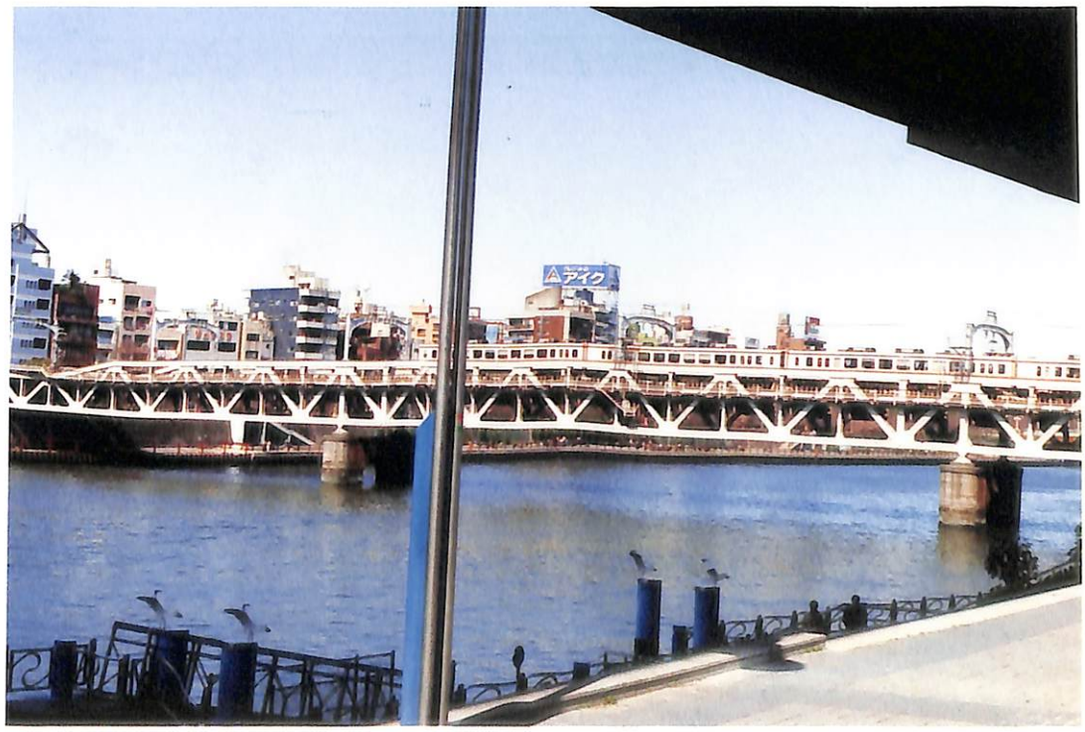
上水バス券(原寸大)



改修前の灯柱

東武線鉄橋　昭和6年5月25日　浅草雷門開通

平成1年5月



平成5年3月

言問橋（ことといばし）

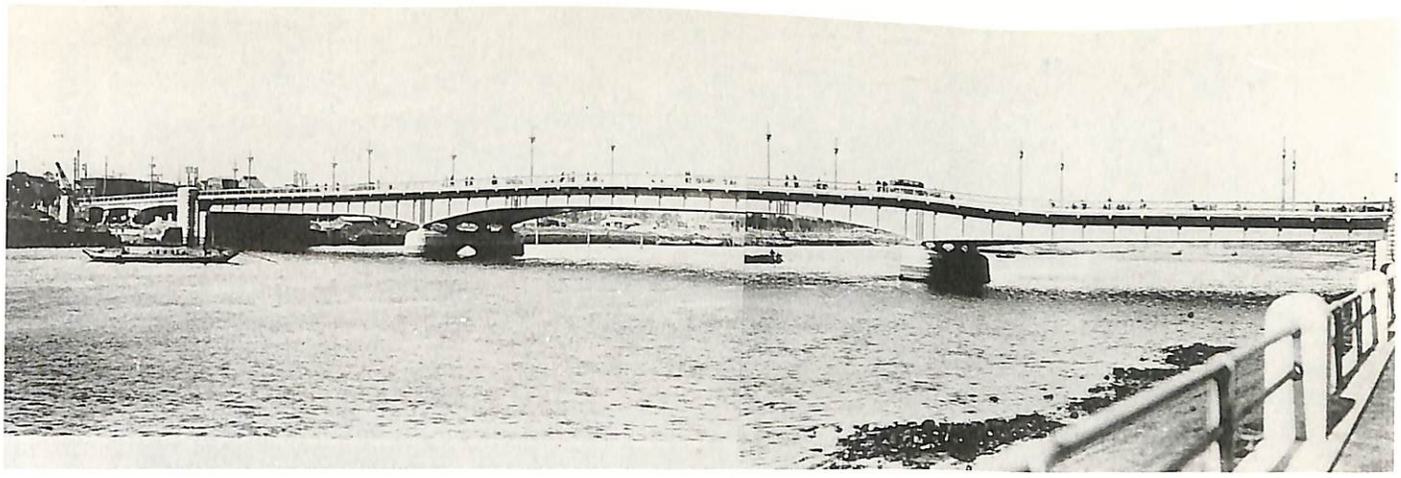
震災後の復興計画として架設された橋で、大正14年5月11日起工し、昭和3年2月10日開通した。隅田公園の中央を結ぶため、上流・下流の視界をそぐわないよう、軽快なゲルバー桁橋が採用された。三径間のカンチレバー形式の箱鈑桁で、両岸のアプローチ部分は隅田公園をまたぐ鈑桁とコンクリート橋でできている。開放感のある広々とした橋である。長さ236.8m、幅22mである。鋼桁を製作した横河橋梁製作所の完成記念誌には、「本橋は両岸陸上延長部を合せて鋼桁全長二百三十五米余、東京市内に於ける一番長い橋であり、又此型の橋梁としては我国最大のものである。本橋々桁製作については、幾多の困難があったりも拘らず、幸にして……」とその喜びを記している。

橋名は在原業平「伊勢物語」東下りの隅田川で詠める「名にしおはば　いざこと問はむ都島わが思ふ人はありや無しやと」の歌によるもので、また、付近の業平塚にちなむ業平町があったゆえんであろう。

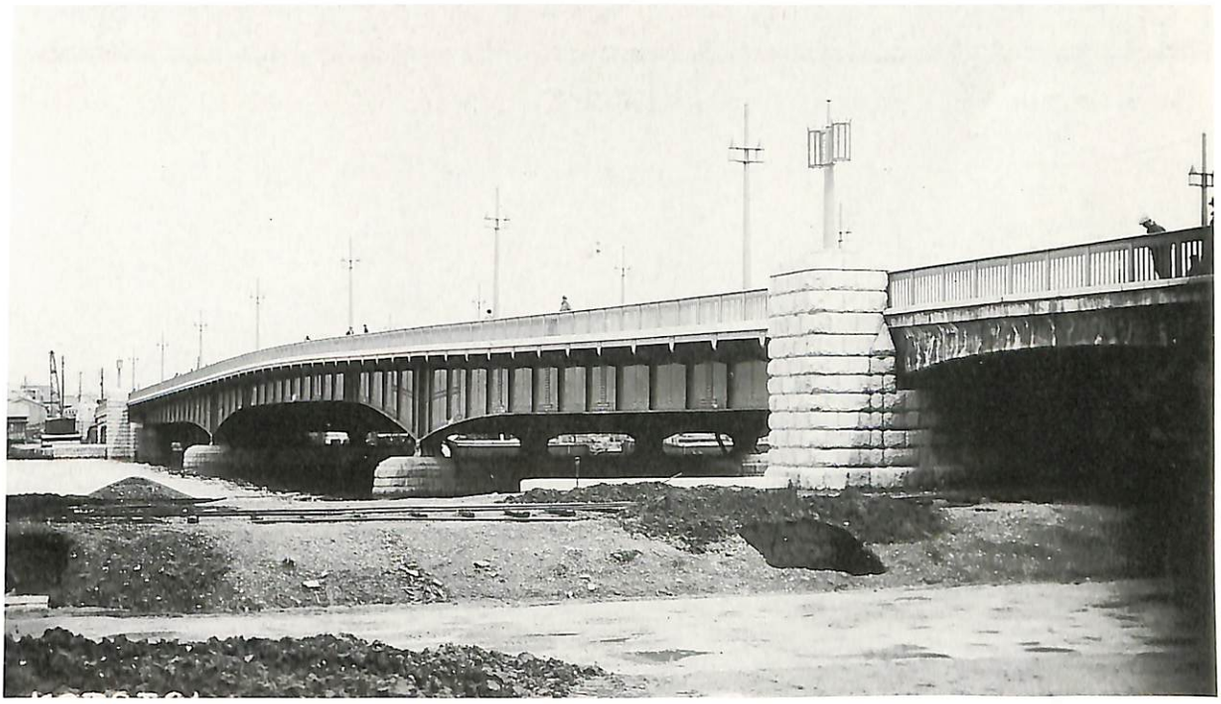
昭和20年3月9日の空襲により、橋上で折り重なるように幾多の人々が焼死した記憶はいまだ忘れられない。縁石の御影石のほとんどが欠けていた。平成5年整備工事が始まった。ちなみに灯柱は戦後変更されたものであるが、違和感のない佳作であろう。

昭和2年10月20日

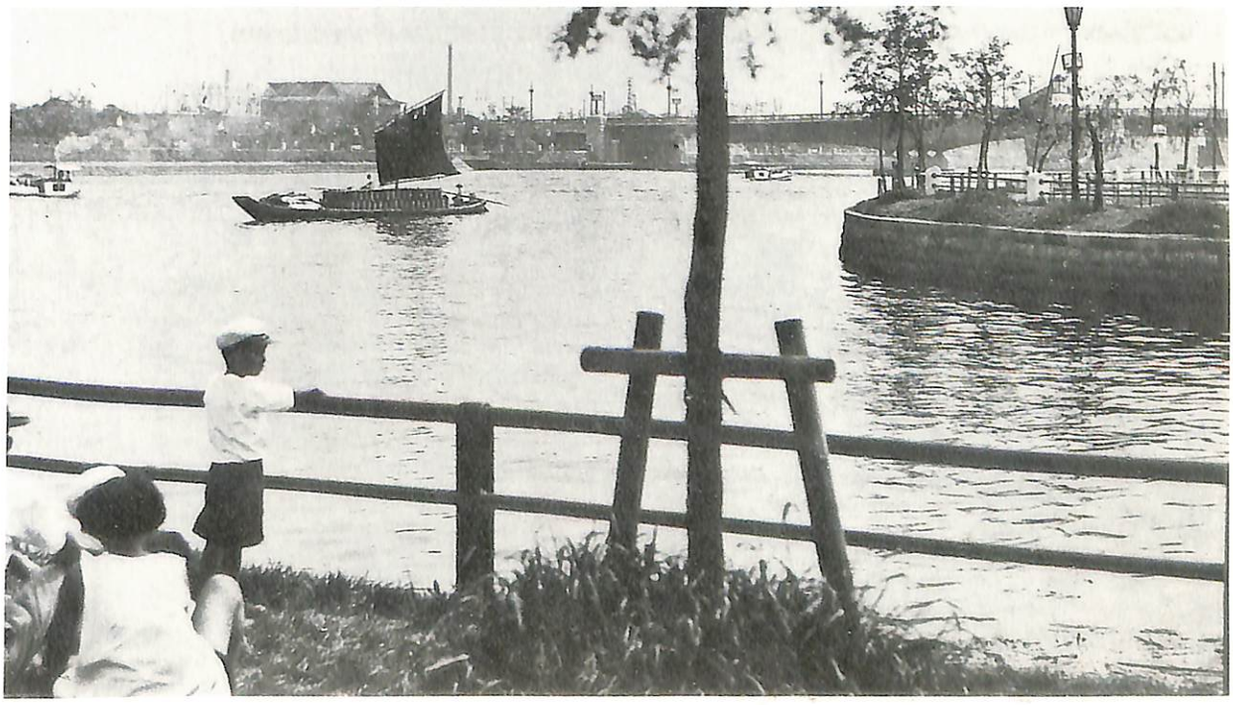
昭和2年11月7日



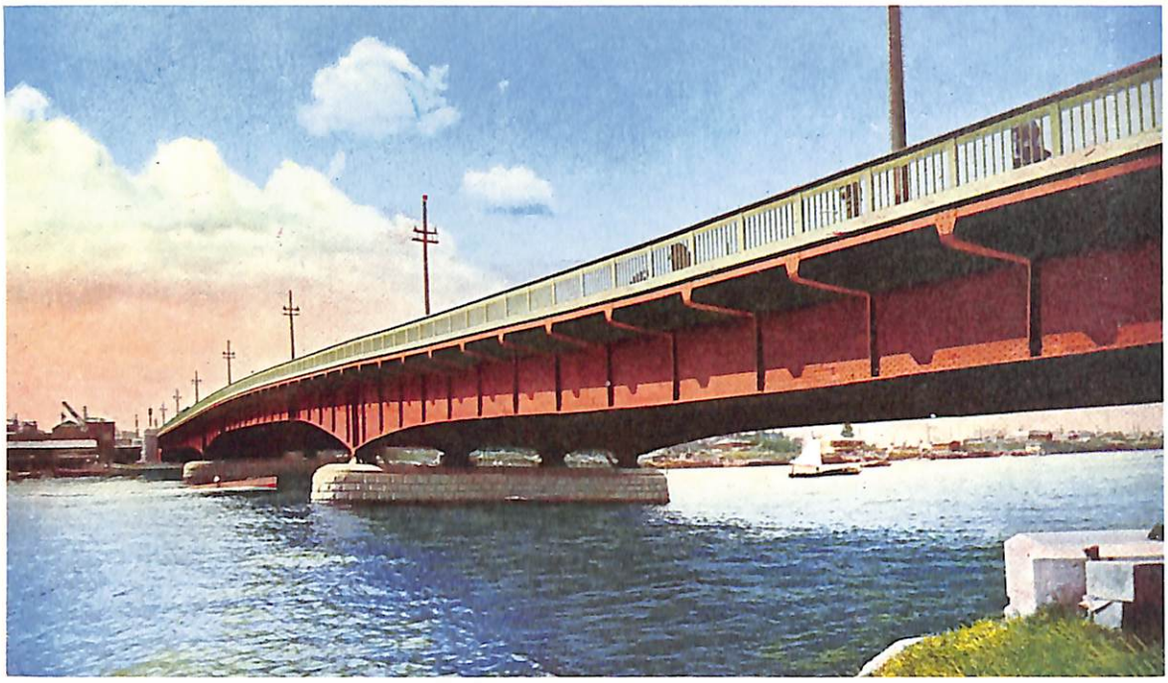
昭和３年



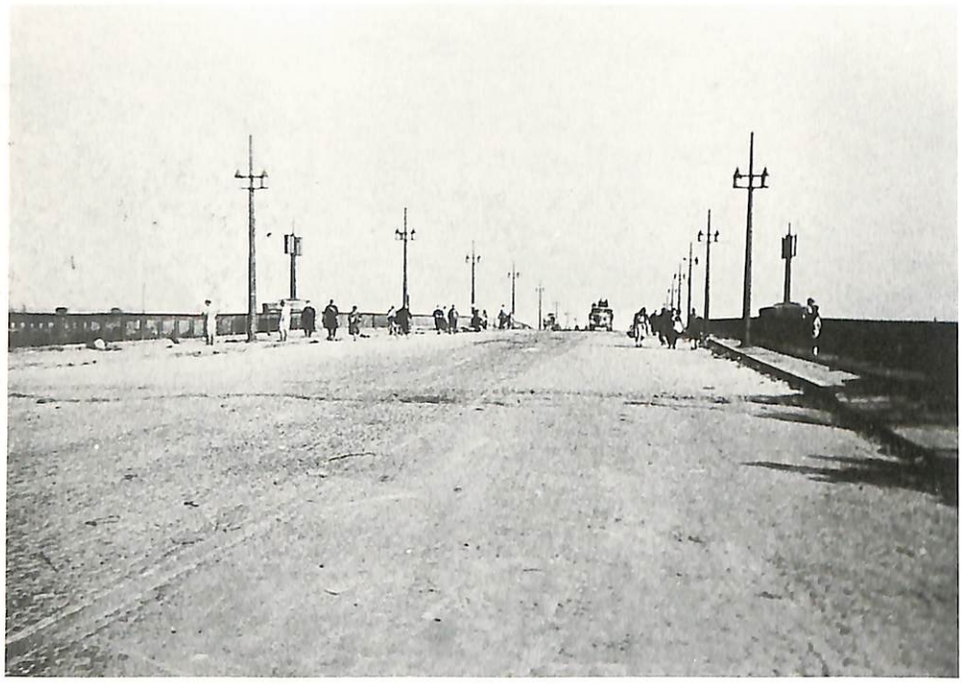
昭和３年



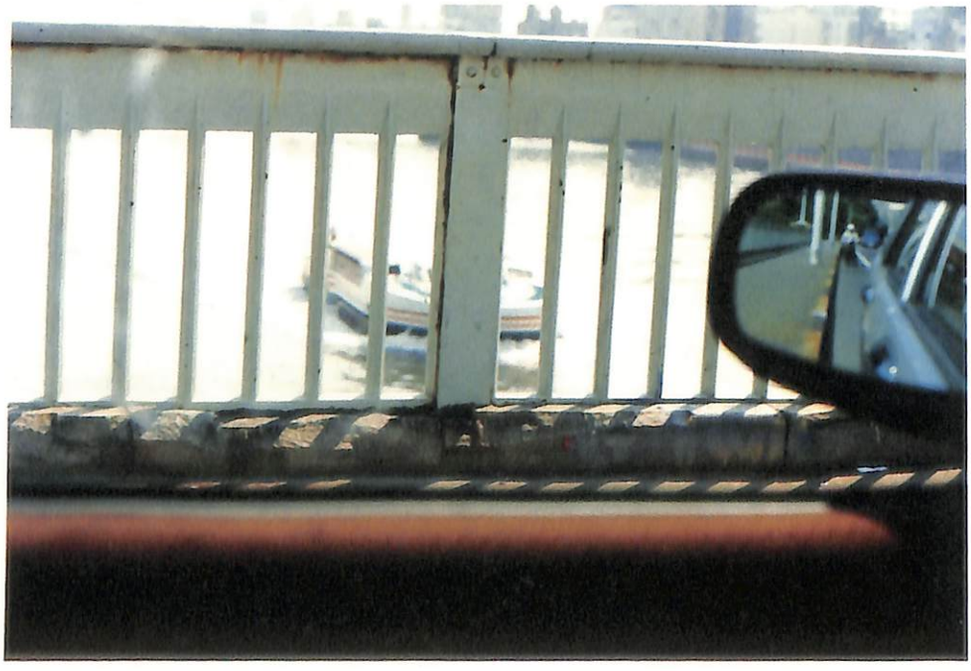
今戸橋際水の公園　昭和５年頃



昭和10年頃



昭和20年



橋上戦災焼死者で壊れた縁石　平成4年

昭和43年7月

平成5年2月

平成5年3月

桜橋（さくらばし）

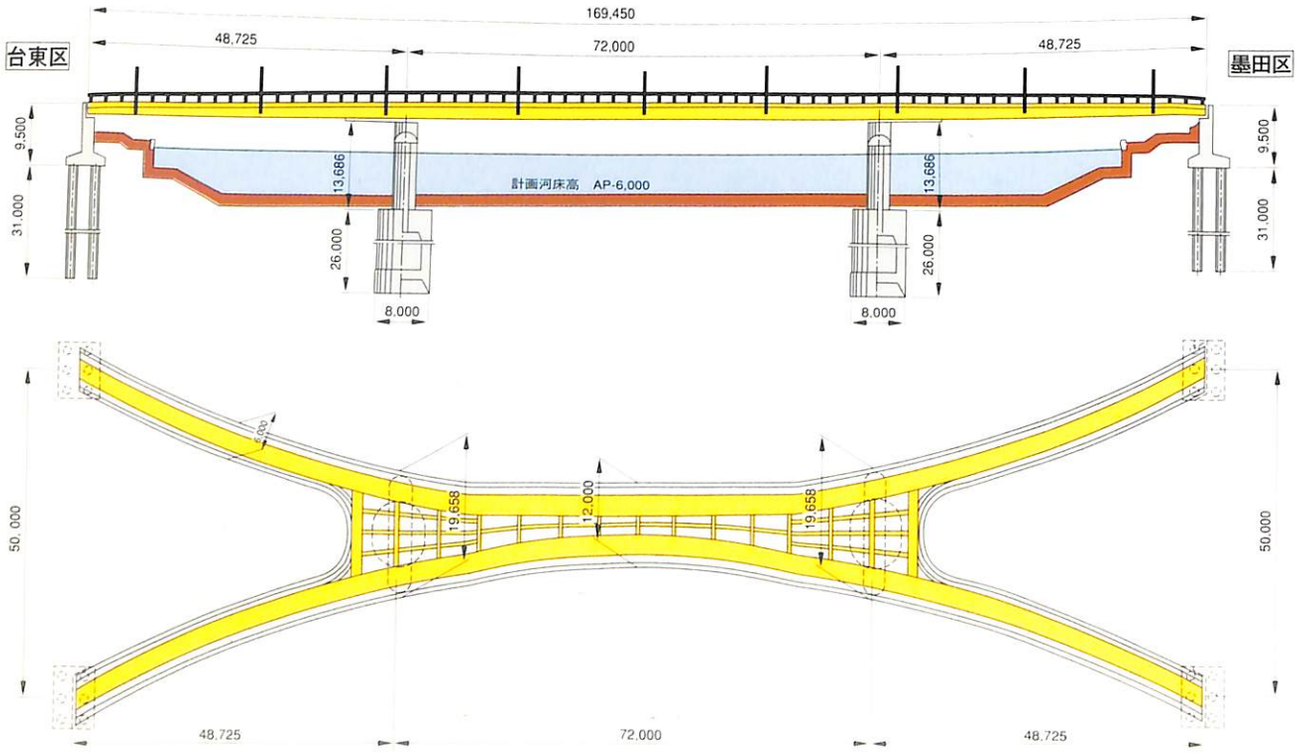
隅田川両岸の隅田公園を結ぶ園路の役割をもつ歩行者専用橋で、隅田川をはさんで接する墨田区と台東区との姉妹提携事業の一環として架設された。

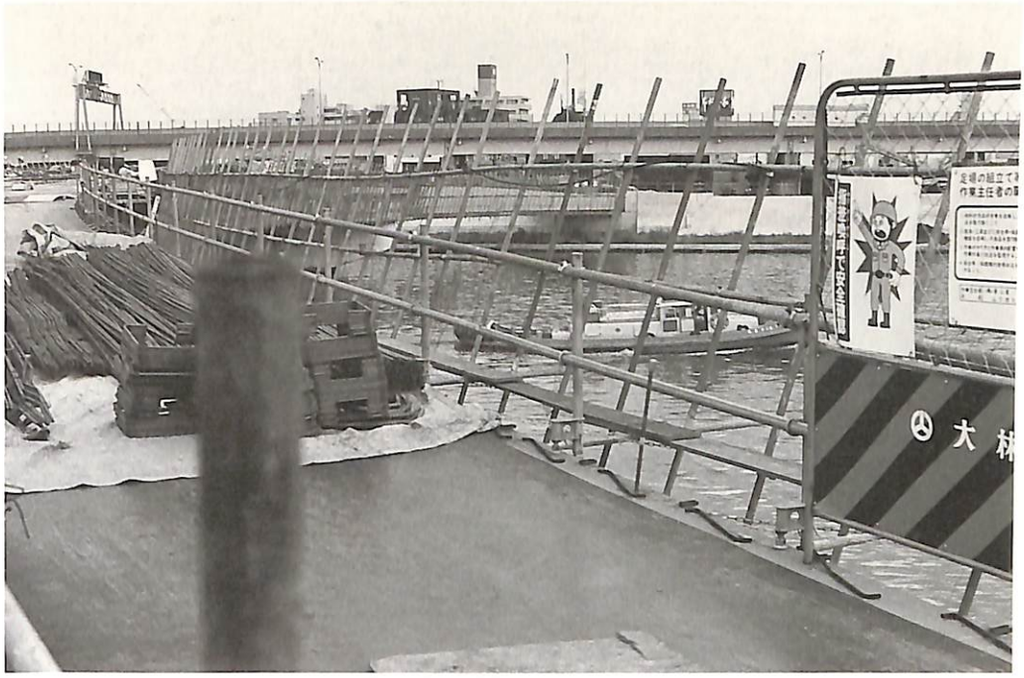
平面の形が×形をした歩行者専用のめずらしい大型の公園橋で、この橋の完成によって公園の回遊性は高まり一体化も増した。この橋は三径間の連続X形曲線鋼箱桁で、長さ169.45ｍ・中径間72ｍ・幅は中央径間が12ｍ、側径間がおのおの6ｍである。

周辺の景観との調和を考慮して、色彩や素材を工夫し、夜間照明もポール型の灯柱と高欄の中にとりこんで明るくし、水辺の憩える橋となっている。また橋の周辺を緩傾斜堤防に改造し、水辺のアクセスを可能にし、水に接することの出来る画期的な、隅田川の先駆の橋となった。

昭和55年11月着工し、60年4月1日に開通した。

墨田区側工事案内板

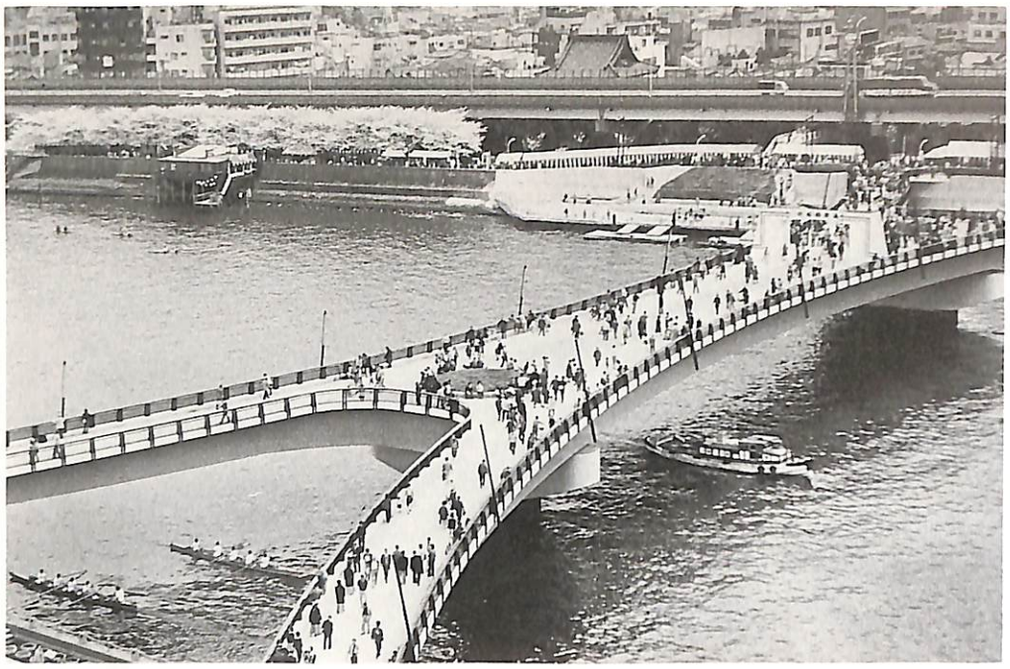




昭和59年6月

昭和59年

昭和60年4月11日開通



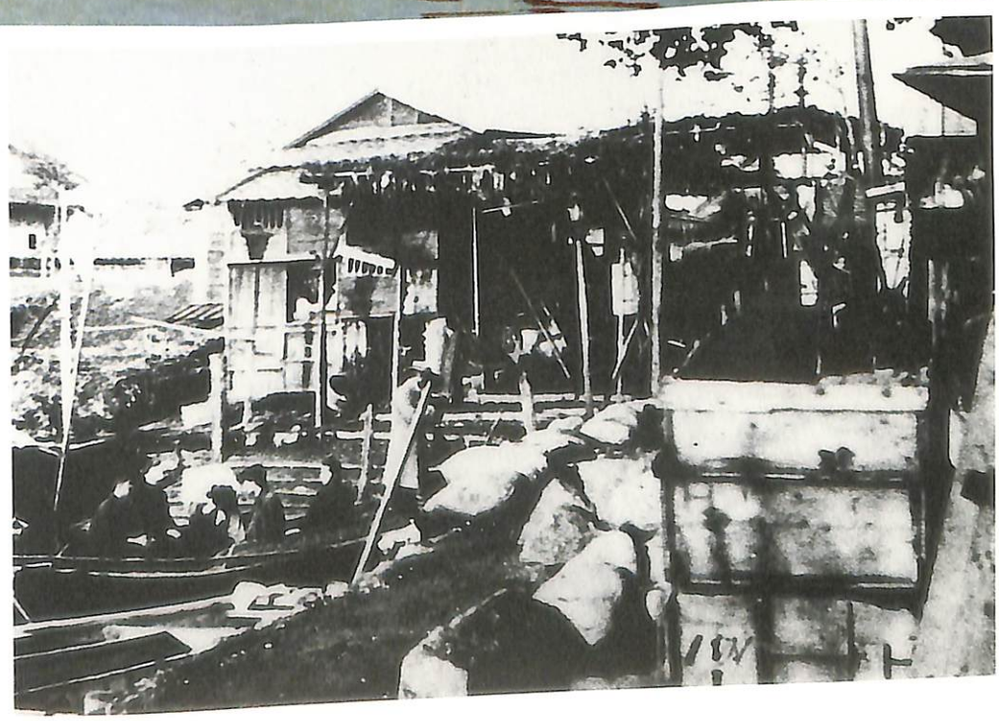
昭和60年4月11日

平成4年

竹屋の渡し（向島の渡し）　明治末年

竹屋の渡し（向島の渡し）　明治末年

竹屋の渡し（向島の渡し・言問の渡し）　大正



寺島の渡し（白鬚の渡し）　昭和初年

白髭橋

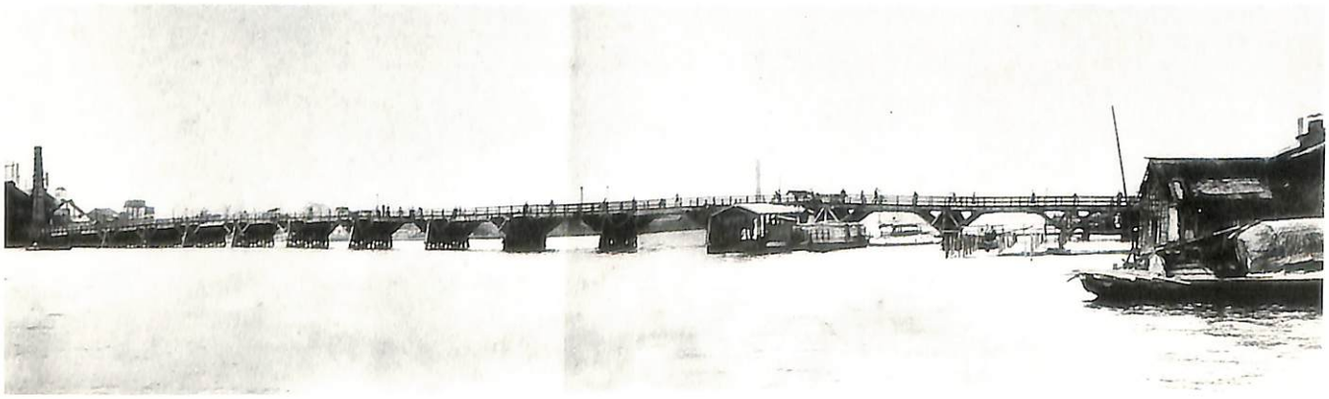
この地には古くから渡しがあり、『新編武蔵風土記稿』寺島の条に「橋場渡ト称ス。是古ノ隅田渡ノ残リシナラン。御上場ノ南ニアリ。渡船ノコト往古八村民権右衛門ガ進退ナリシガ、今八対岸橋場ノ持トナレリ。」とある。承知2年(835)の太政官符に、武蔵、下総両国の堺の住田河に渡船二艘を増して四艘としたことがみえているが、この隅田渡と想定されている。また、伊勢物語の在原業平の渡ったのもこの渡しであったといわれる。源頼朝が再挙の兵をあげ、隅田川の歴史にあらわれる最初の橋である浮橋を架けたと伝えるところで、そのことは橋場の地名としても残って来た。奥州街道が千住を本道とし、水戸、佐倉への道も両国橋を経るようになると、この渡しも賑いをなくしていった。

大正2年7月東京市議会において、吾妻橋から千住大橋にいたる間、橋がないのは不利、不便であるとの理由から、適当な場所に架橋すべきであるとの建議が可決されたが、実現がなかなかみられなかったので、大正3年5月、東京府参事会員中島守利・寺島村村長小島重兵衛等地元民17名の会員により、橋長118間8分、幅4間の寺島と橋場の間に、木橋が架設された。通行者一人一銭の橋銭を徴収し、その維持管理にあてていた。この橋の架橋については、隅田川を通行し、鉄道隅田川駅に参集する艀下船や、川蒸気船会社の関係者が、反対運動をしたりして、当時の新聞を賑わせたりしている。同年11月「白髭橋株式会社」組織としている。

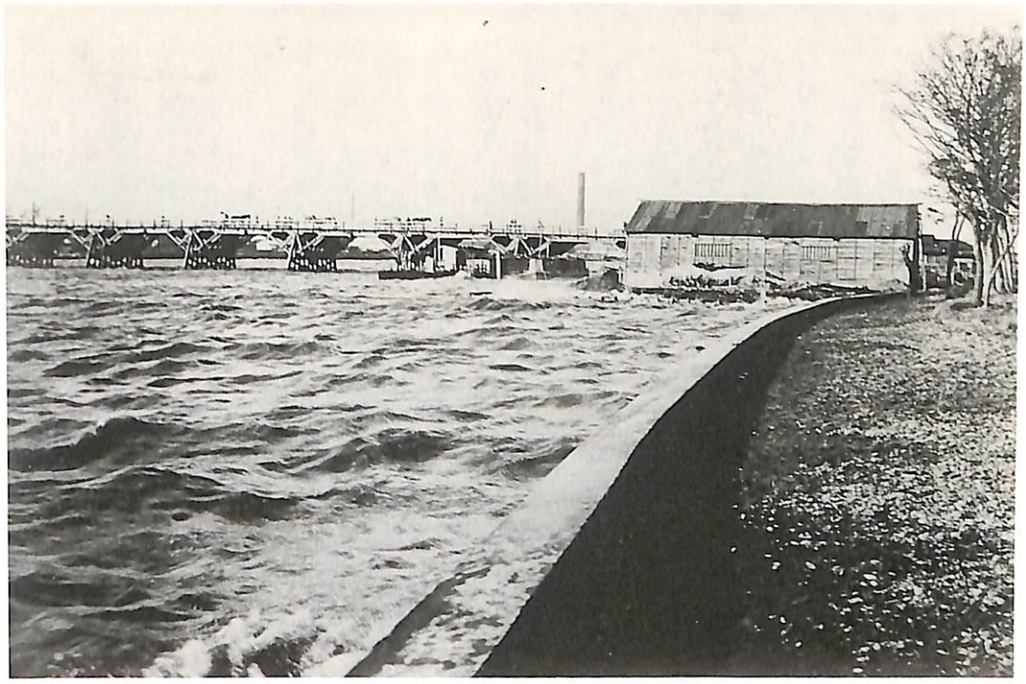
白髭という橋名は、墨田堤沿いの寺島の古社白髭神社から由来している。その後大正14年11月に東京府に移管され、通行料は無料となった。そして、大震災の被害にあったわけではないが、東京府の都市計画事業による一等大路第三類第十六号線なる環状線道路(現在の明治通り)の隅田川を横断する個所ということで、鉄橋に架換えることとし、昭和3年9月起工、昭和6年6月竣工したものである。

カンチレバーのある三径間ブレーストリブ・タイドアーチ橋(三径間鋼構助突桁敷き繋拱橋)である。アーチ部分がトラスで組上がっているところに特徴があり、遠くからは恐竜にも似て親し味のもてる橋である。

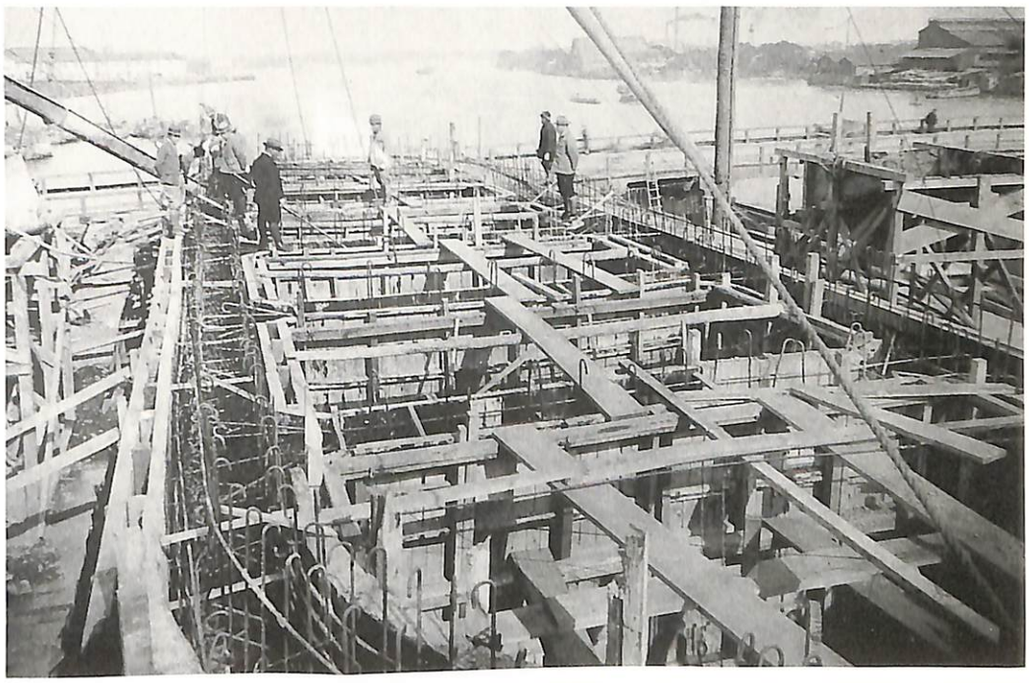
木橋開橋記念　大正3年5月



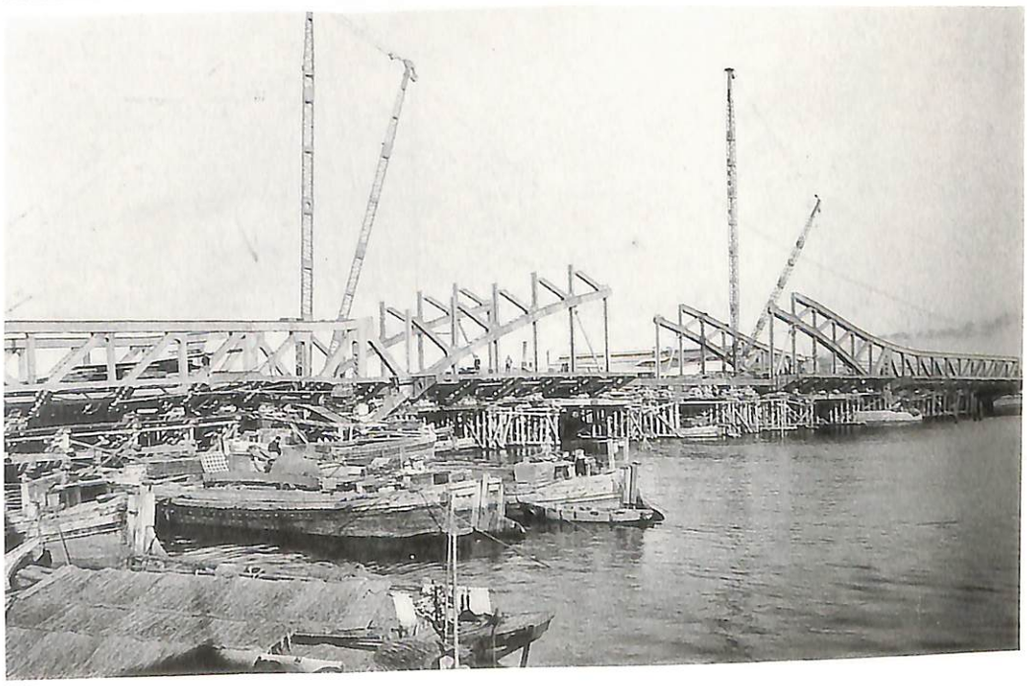
渡橋券(原寸大)



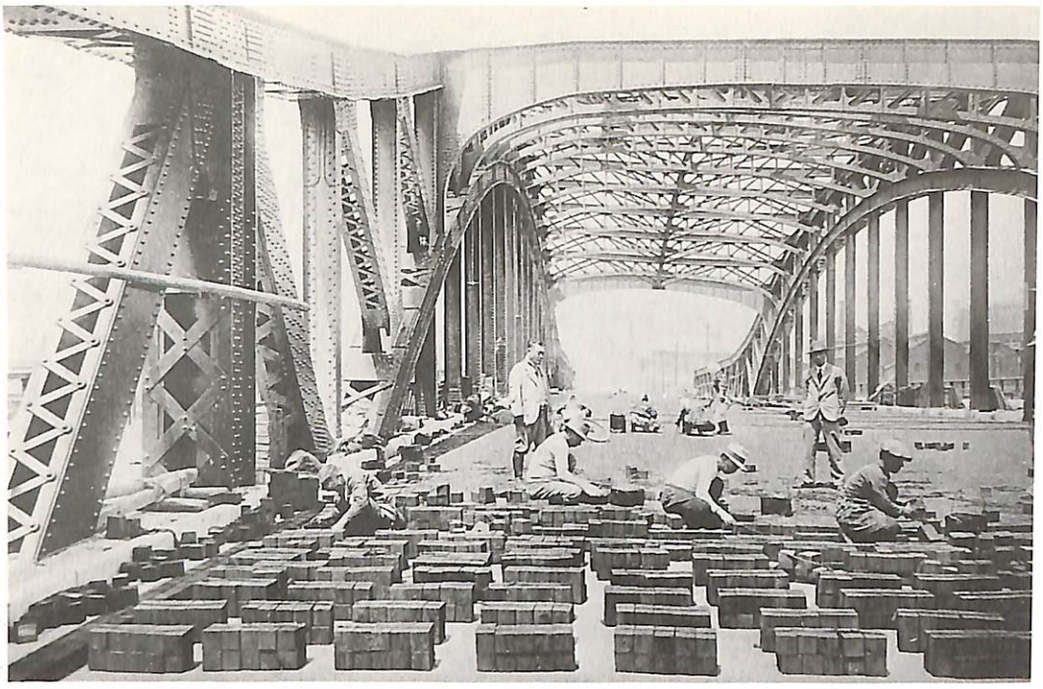
大正末年



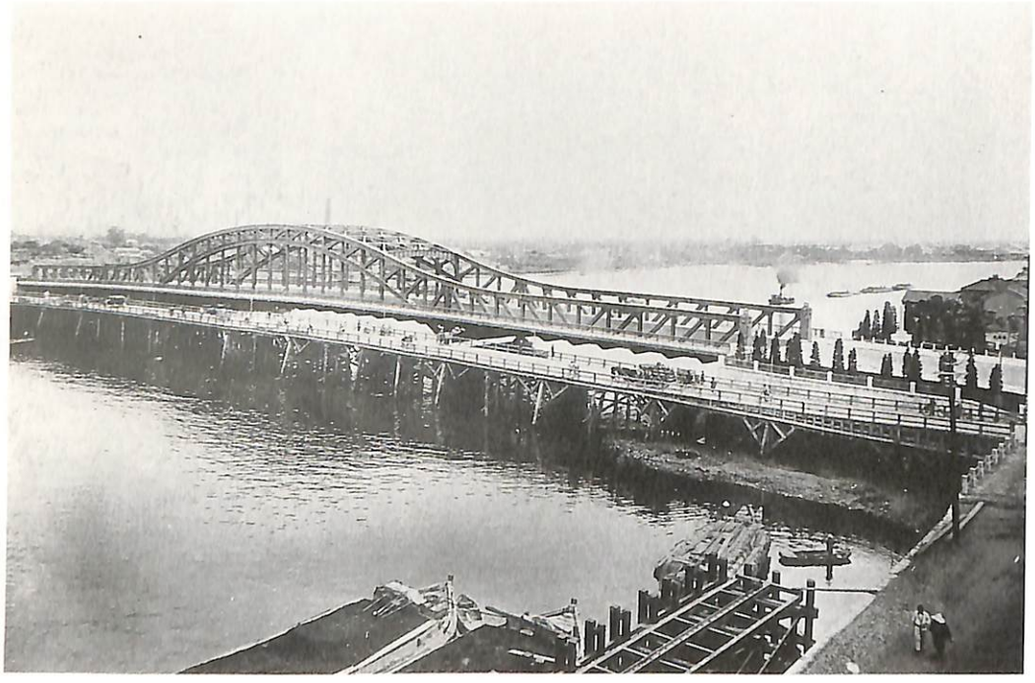
昭和5年3月



昭和5年11月28日

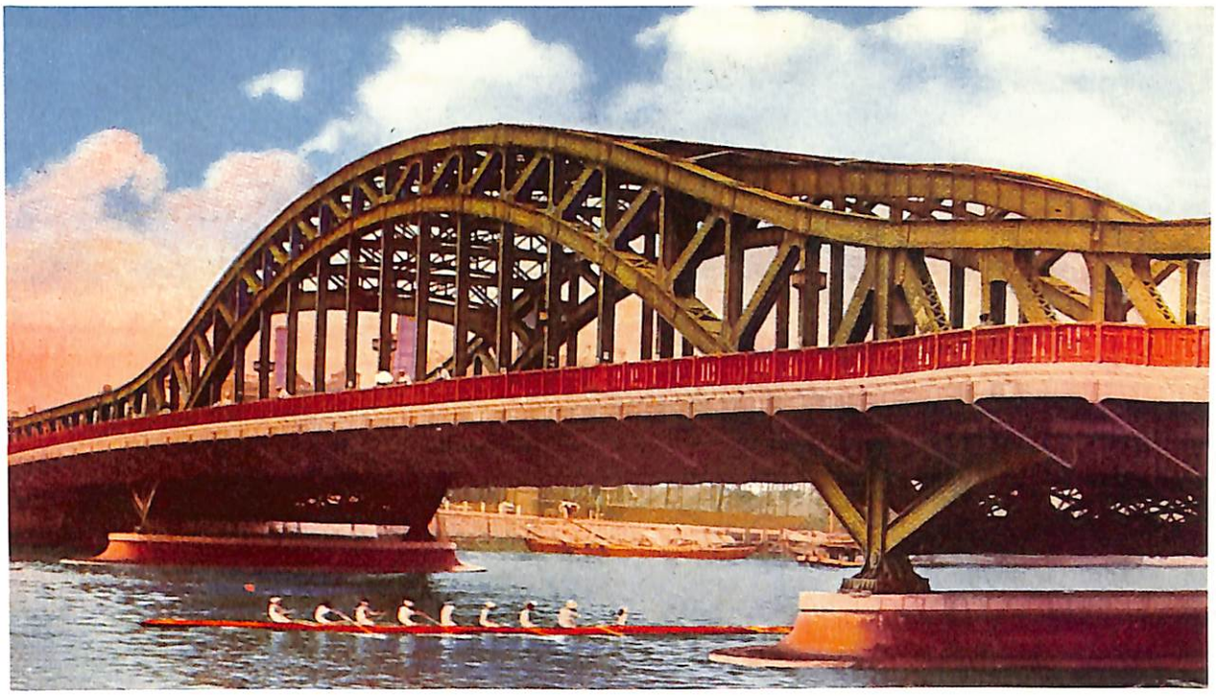


昭和6年6月9日



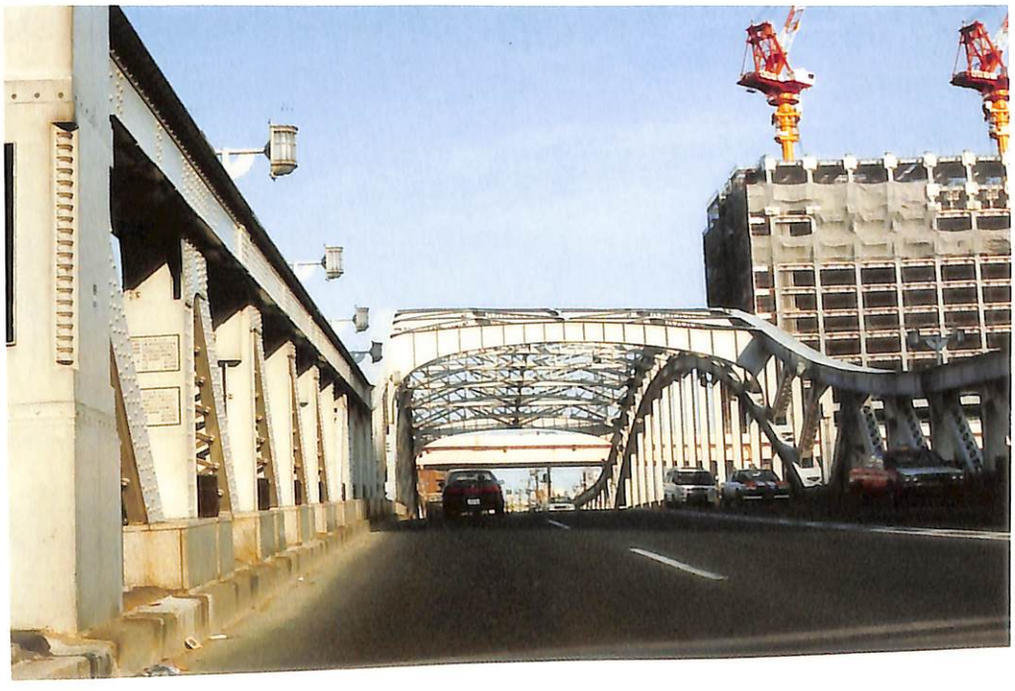
昭和6年6月20日

昭和6年6月

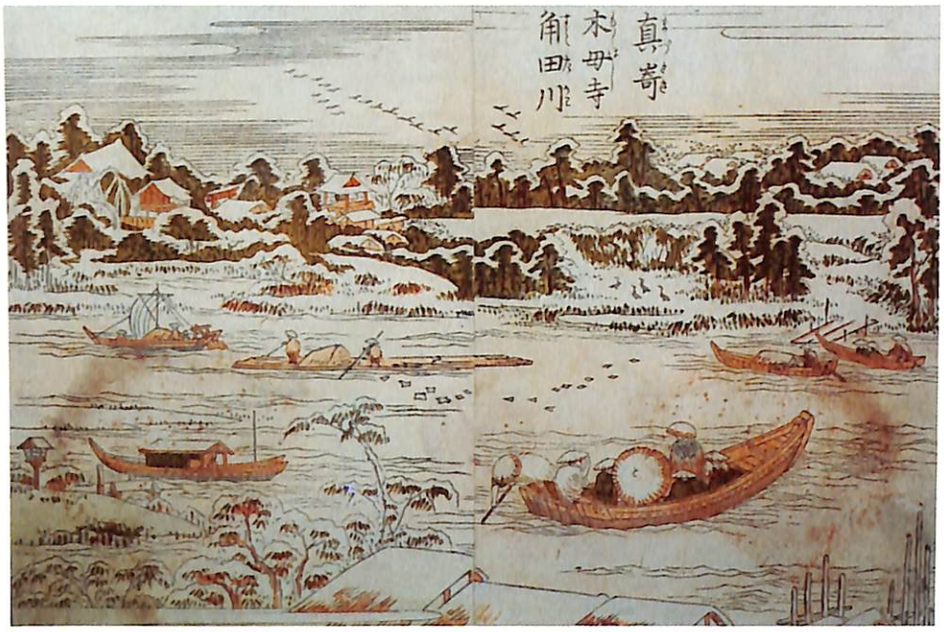


昭和10年頃

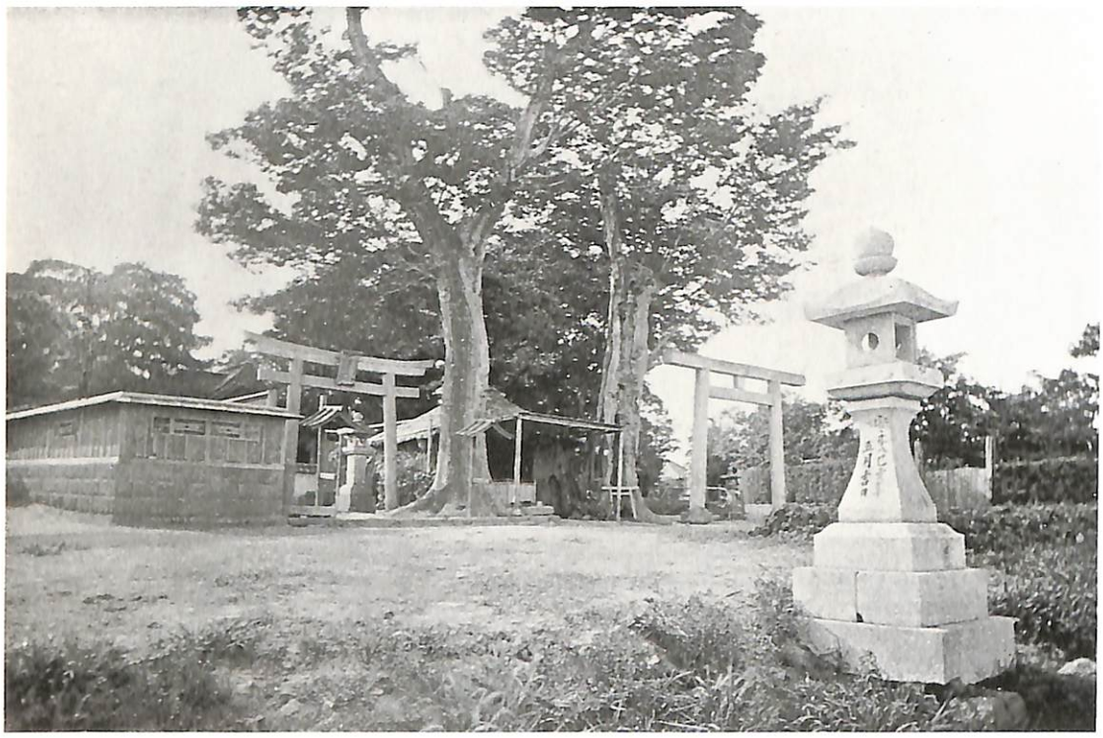
昭和51年



平成5年3月



隅田の渡し　「絵本江戸錦」より　享和



石浜神社・真崎稲荷河岸　明治33年

明治33年

水神大橋

地震等の防災にそなえて再開発がすすめられてきた白鬚東地区防災拠点(墨田区)と西地区(荒川区)とを結ぶ連絡橋として、昭和63年架けられたものである。

橋のタイプは、ニールセン・ローゼ橋といい、隅田川の橋にはいままでなかった軽快なタイプの橋である。下路式のアーチ橋であるが、遠くからみるとアーチと桁の輪郭だけしか見えず、アーチと桁とは斜めに張ったケーブルで結ばれているものである。橋の組立ても陸上でおこない、橋桁を台船にのせ、満潮時に定位置に搬び、引潮で橋脚にのせるという工事をおこない、話題にもなった。

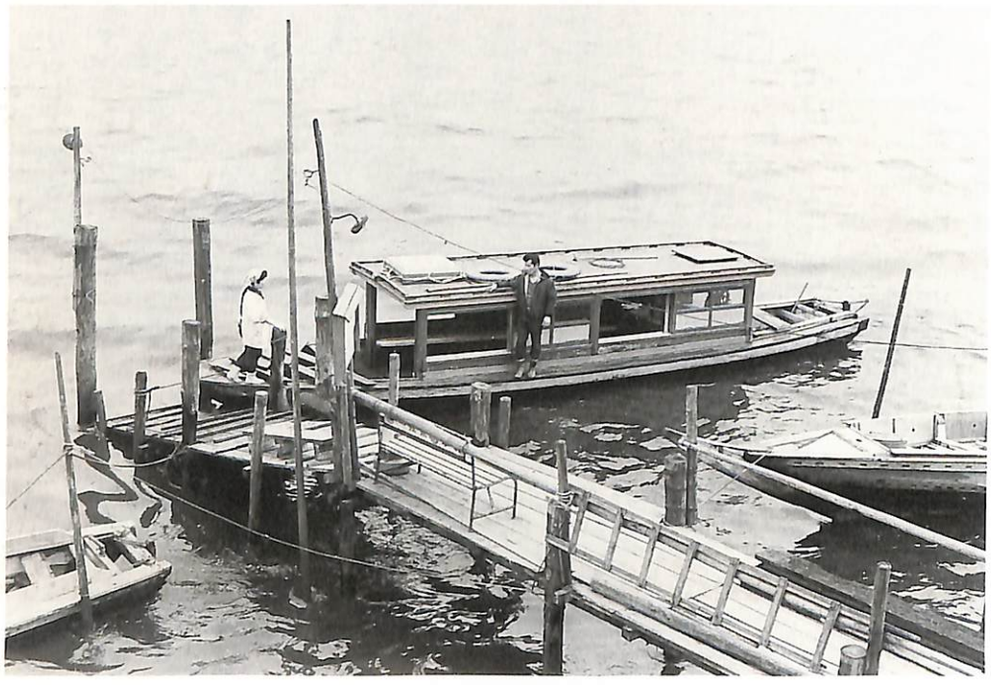
橋名は附近の隅田川総鎮守であり、水神社として親しまれている隅田川神社から由来したものである。

東詰は鐘ヶ渕通りから続く高速6号線墨堤ランプの入口にもなっているが、西詰は道路が現在も工事中で完成せず、橋は歩道橋的に利用されている。

昭和63年

平成1年11月

平成1年11月



汐入の渡し　昭和42年3月17日

初冬の鐘ケ渕・綾瀬あたり　明治末

千住大橋

千住大橋は徳川家康が江戸に入って四年目の文禄3年(1594)9月、架けられたもので、隅田川(この辺は荒川と呼ばれていた)の橋の中では一番最初のものであり、かつ今までにない長く大規模な、いわゆる大橋であった。『新編武蔵風土記稿』に「大橋荒川ニ架ス。長サ六十六間幅四間。御入国ノ後、北国通路事由ナラシメンガ為、三年ニ至リテ掛渡セント。其頃八コヽヨリニ町程水上ニアリ。其地当時海(街)道ニ係リシ渡裸川ノ渡シトテ、渡津アリシ地ナリト云。其後年過テ今ノ橋ヨリ少シク西ニ掛直サレシガ、夫モ替リテ天明四年今ノ所ニ掛ラレシヨリ、御普請度々ニ及ブト云。」と伝えている。奥州街道は古くは隅田の渡しを通っていたが、もう一方では、先の『新編武蔵風土記稿』の記載のように、最初の大橋の架けられた位置より上流のところを裸になり徒歩で渡る渡津があり「渡裸川の渡し」とよんでいた。

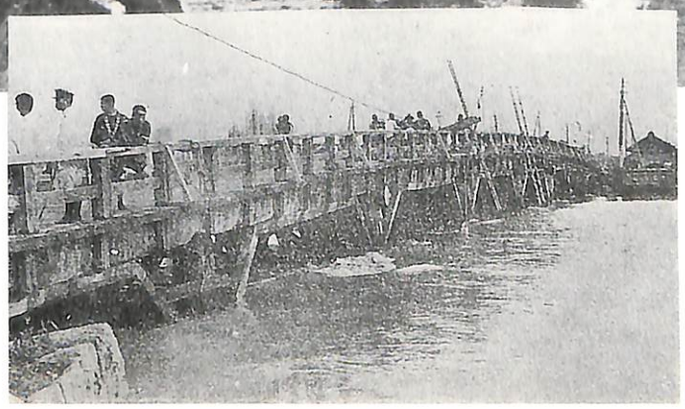
北国への道すじとして大橋を架けると、奥州、日光、水戸三街道の江戸口としての要所となり、町並も栄え、橋は千住の宿を南北に結ぶようになっていった。三十余藩の大名行列がゆきかう東北への唯一の大橋として、その利用を発揮した。

橋名は単に「大橋」と呼んでいたものであるが、下流に両国橋など長大の橋が出来るに及び、「千住の大橋」とか「千住大橋」と呼ぶようになった。洪水による流失も数少なく改架、修理は度々おこなわれて来たが、江戸三百年を生きぬいてきたといえる。明治十八年七月の大洪水による流失後、再び木橋が架けられ、大正四年十一月の東京府会に「千住大橋架換に関する建議案」が提出され、通行の激しさにくらべ、木橋が腐朽し危険があること、木橋のため相当の勾配で、車馬の通行に余分の労力を要し不便なこと、一日も早く鉄橋にして欲しいということが述べられていた。しかし、結局関東大震災後の東京府の都市計画をまって、鉄橋に架替えられた。

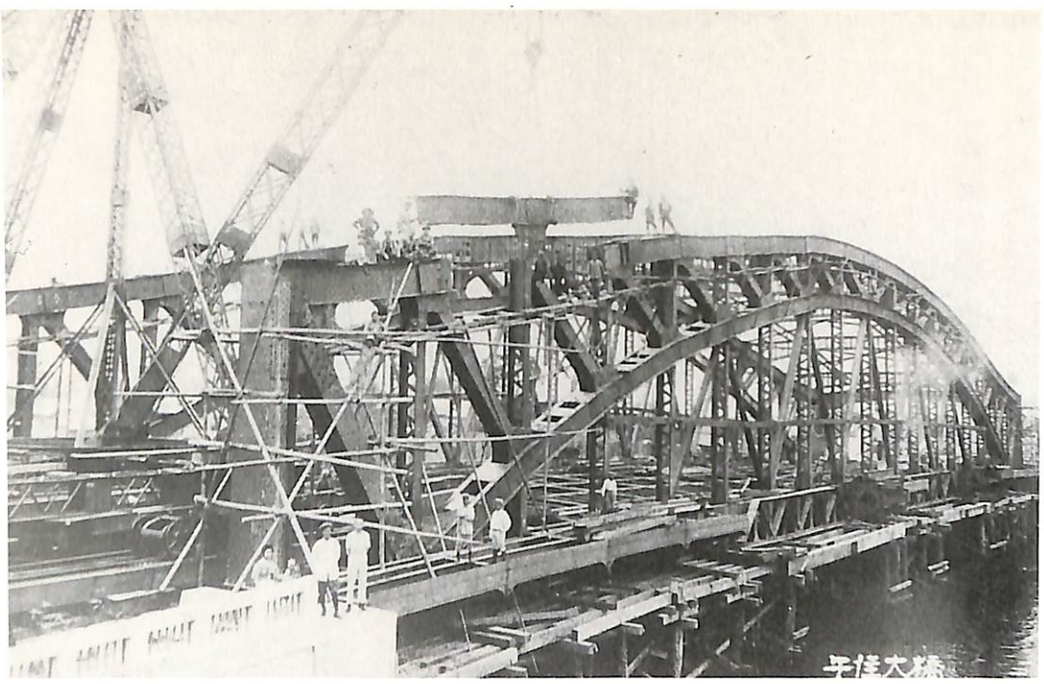
現橋は二橋あり、現旧橋は昭和2年完成した長さ91.7m、幅24.2mの単径間のブレーストリブ・タイドアーチ橋で、白鬚橋との違いでいえば、アーチの突桁部のないことで、共にアーチ部分がトラスで組まれたアーチ橋である。すっきりとした愛らしい名橋といえる。千住大橋は日光街道(国道4号線)にあるため交通量が増大し、昭和48年下流側に、新橋である三径間連続桁橋を増設し、上り下りの車線を分けている。

上流側のランガー形式の水道管と高速道路のような新橋によって、すっかり旧橋の景観を台なしにしてしまった。

大正初年



明治43年8月



昭和2年7月3日

昭和2年12月12日開通

昭和5年頃

昭和43年7月

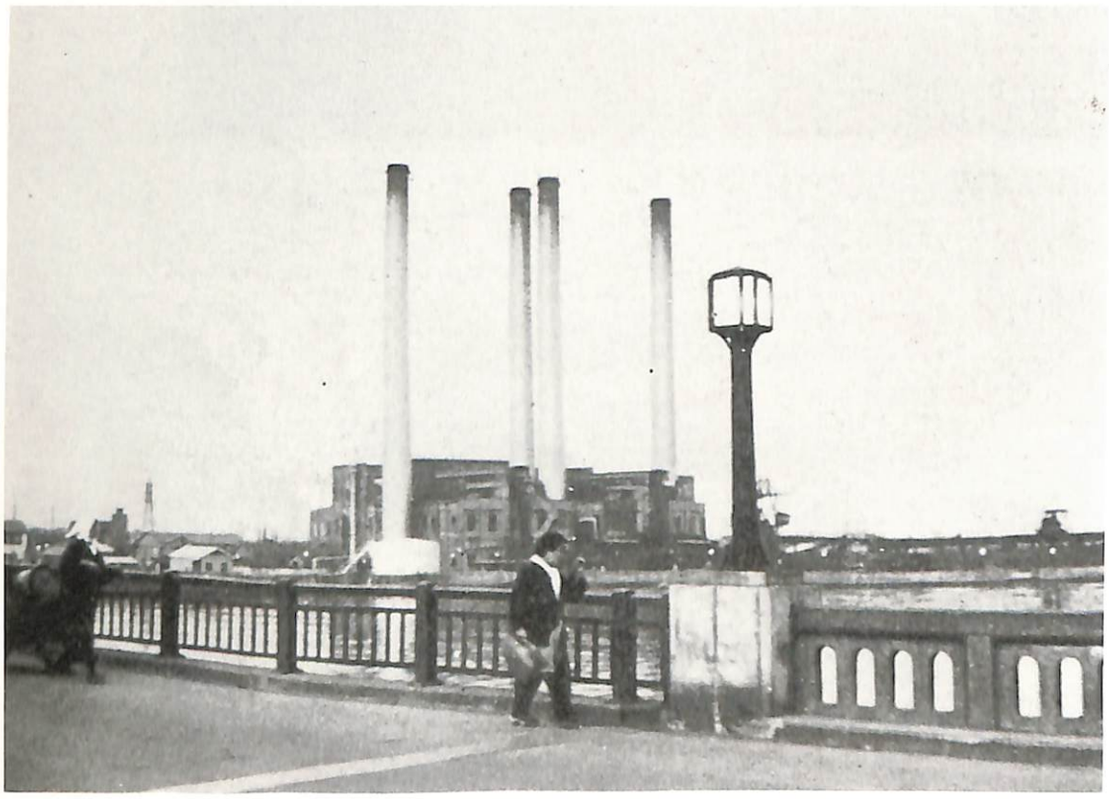
平成3年

平成5年3月

尾竹橋

本橋は昭和9年3月、震災後の復興都市計画事業として架設された。

この附近は明治初年頃より、御竹の渡し(御茶屋の渡し)があり、千住・西新井への渡船場として栄えてきたところである。橋名はその渡しから引継いだもので、もとは茶屋の看板娘の名でもあろうかとも思われる。長さ132m、幅10.2mの当時としては、最新の5径間突桁式上路鋼板桁橋、いわゆる橋桁の4つと多いゲルバー桁橋であった。太平洋戦争中、金属類の回収にあい、高欄が撤去されるような憂目にもあっている。昭和22年・33年と補修・改修されたが、交通量の増大にともない、平成4年3径間鋼ローゼ橋に改架された。隅田川に架る最初のローゼ橋は、昭和63年の水神大橋のニールセン・ローゼ橋に、アーチのケーブルが斜め張りであったが、ローゼ橋は垂直張りの違いだけである。

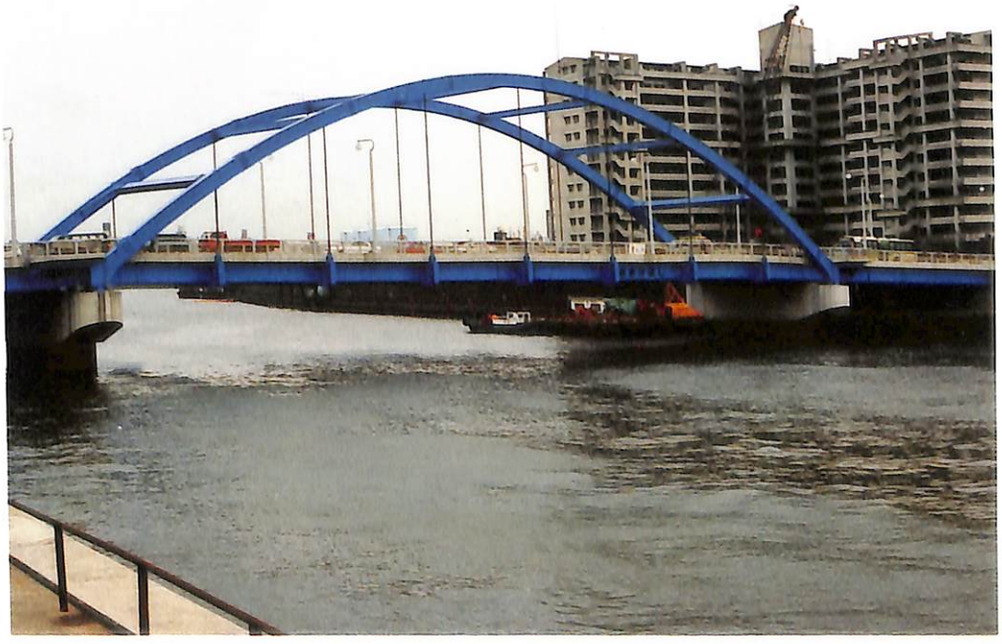


昭和35年頃

昭和30年代(4本煙突から)

平成5年3月

平成5年3月



平成5年3月

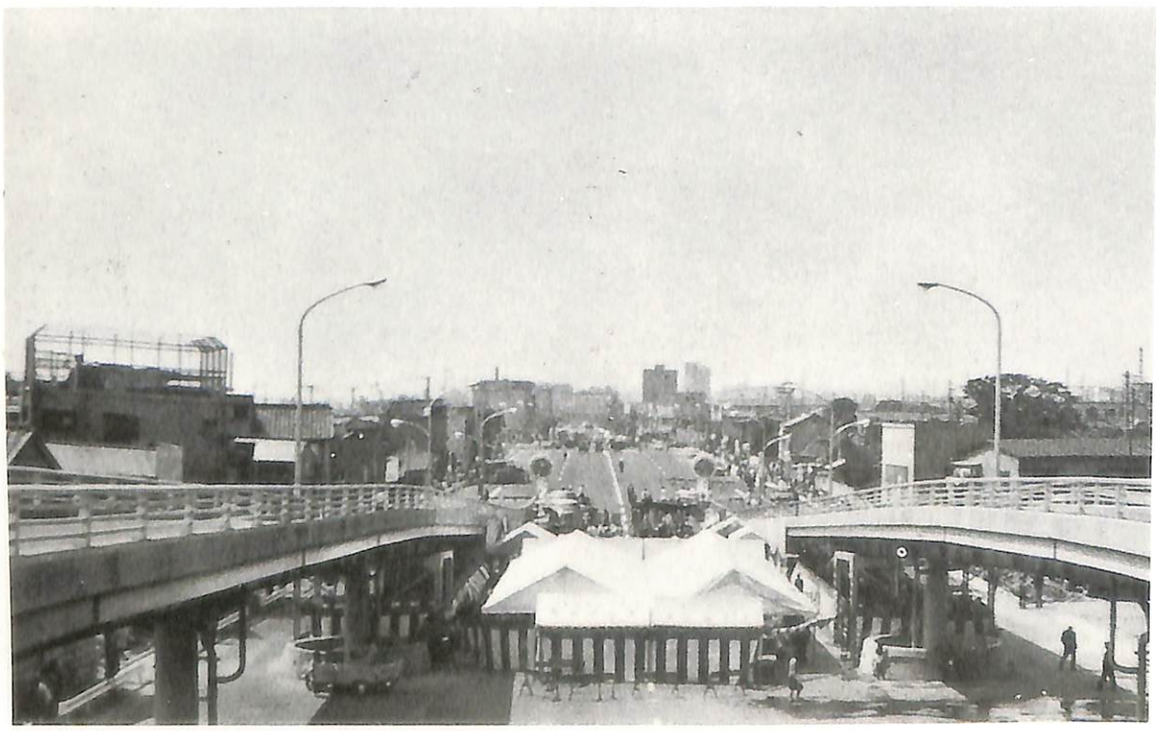
尾久橋（おぐばし）

本橋は荒川区東尾久と足立区小台を結ぶ熊の前通り（都道放射八号線）にあり、かつては熊野の渡し（尾久の渡し）が、上尾久熊野前より江北村へ通じていた。

熊野前の交差点から陸橋化して続く高速道路のような橋であるが、昭和43年には幅12mとしてまず完成した。そして、54年下流側に複線化して幅が拡張され、24mの橋幅となった。橋の長さは全体で431mであるが、隅田川の部分では176mである。橋の型式は、3径間連続鋼床板箱桁橋である。橋名は尾久の渡しを引継いでいるが、尾久とは豊島郡の奥という意味の言葉が転化したものと伝えている。かつてはこの辺まで白魚が採れ、尾久の原は桜草の名所としてきこえていた。

この橋の延長として、荒川（放水路）に扇大橋が昭和50年に架設されている。

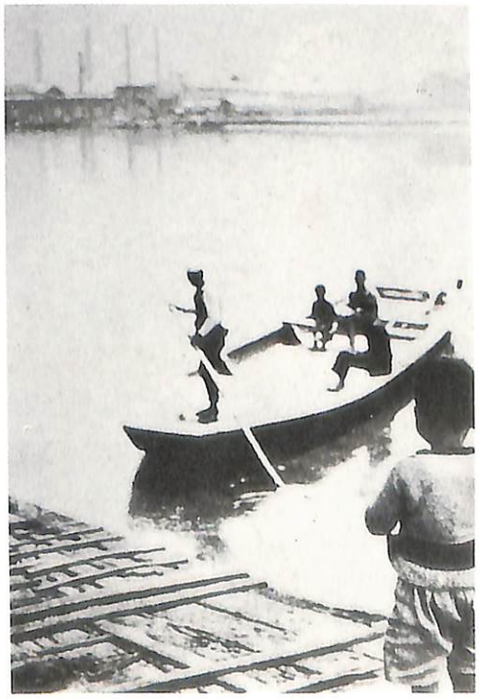
昭和43年5月25日開通



昭和43年5月25日

平成3年

平成5年3月



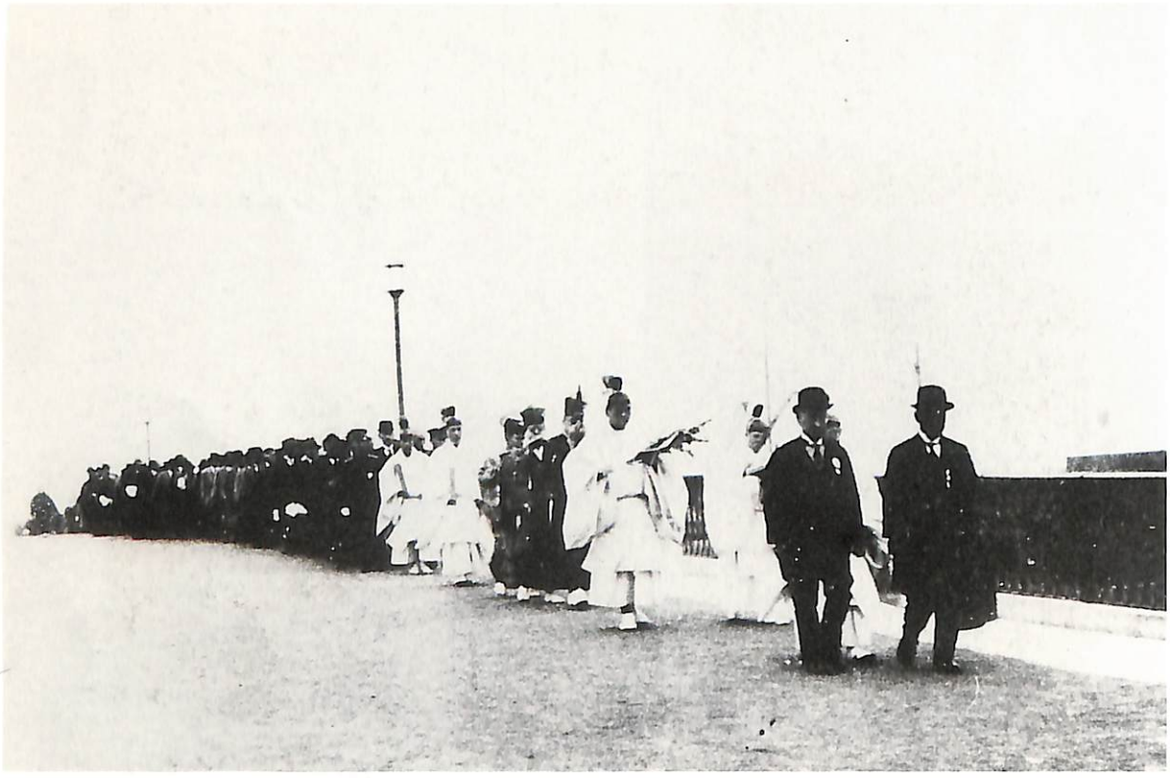
熊野の渡し　昭和14年

小台橋

小台附近は江戸時代より小台の渡しとして、江北・西新井への渡船場として賑わってきた。明治から昭和へとますます往来も多くなり、渡船による交通の不便を解消するため、都市計画事業の一環として、昭和6年6月着工され、昭和8年8月開通したものである。

橋の型はいわゆるゲルバー型で、3径間突桁鋼板桁橋であった。長さ122m、幅7.5mであったが、昭和39年に歩道を拡張し、幅は9.5mとなっていた。橋名は小台の渡しを引継いだものであるが、沿岸附近が他より少し台地になっていたところから、この地名が起ったともいわれている。

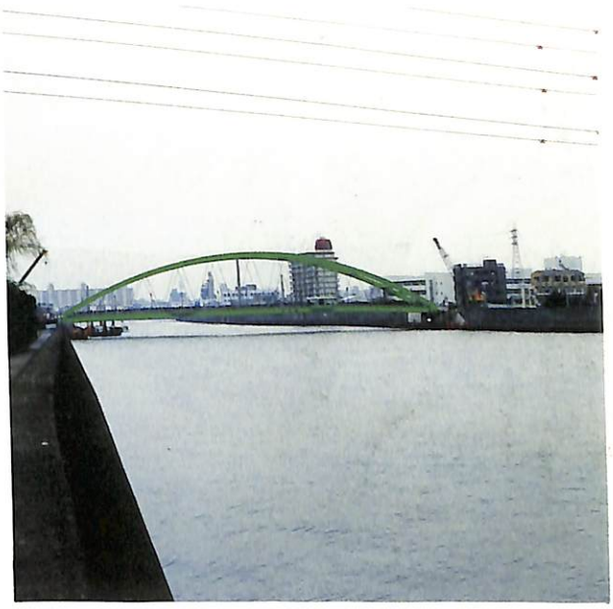
しかし、交通量の増大と橋の老朽化も進み、平成4年水神大橋と同じ型式の単径間鋼ニールセン・ローゼ橋に改架された。長さは118.2m、幅15.0mとなった。軽快なさっぱりした橋といえる。



昭和8年8月開通

平成5年3月

平成5年3月



平成5年3月

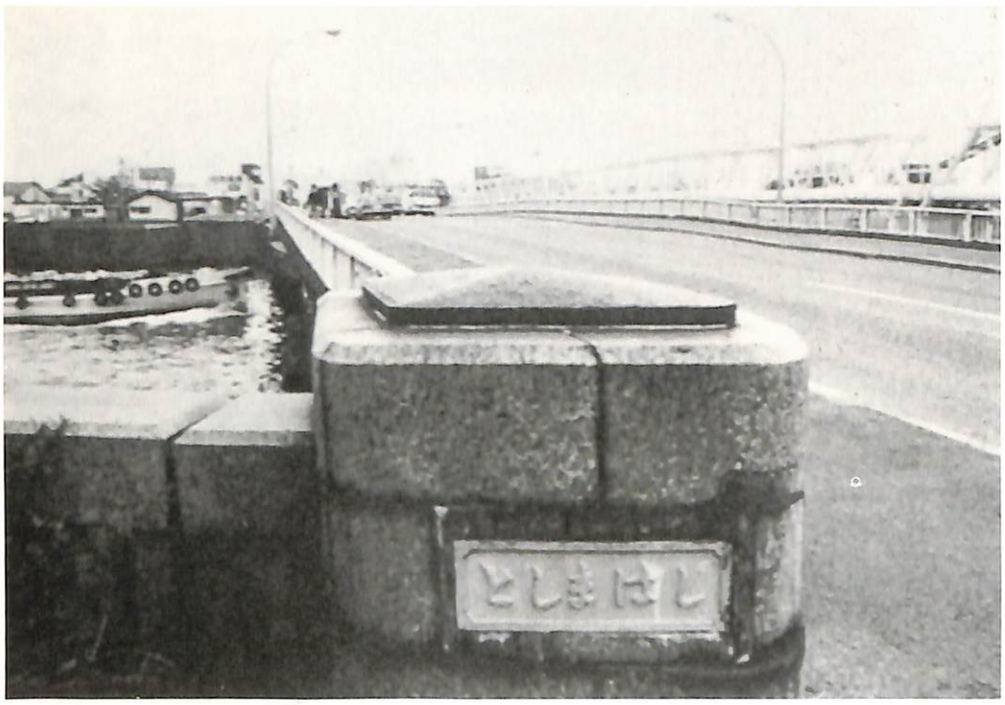
小台の渡し　昭和7年

豊島橋

この橋名は、江戸期の豊島村にちなむものであるが、ここには豊島の渡し(六阿弥陀の渡し)が古くからあった。以前の日産化学王子工場(現豊島5丁目団地)の塀に沿って、現在の橋より200mぐらい上流にあって、隅田川が大きく蛇行する「天狗の鼻」といわれていたところであった。

最初の橋は大正12年(又は14年)に完成しているが、長さ103m、幅6mの鋼桁鋼橋(一部木造か)で、荒川放水路に大正12年4月竣工した江北橋(旧橋)につながり、王子・草加線道路として重要な意味をもっていた。

しかし、老朽化・橋脚の沈化・床面の損傷などのため使用が困難となり、昭和36年2月下流の現在地に、3径間ゲルバー格子鋼桁橋として架設された。長さ100m、幅15mである。ところで、現在また高欄・灯柱等全体的な改修がおこなわれている。



昭和36年

平成3年

平成5年3月

平成5年3月

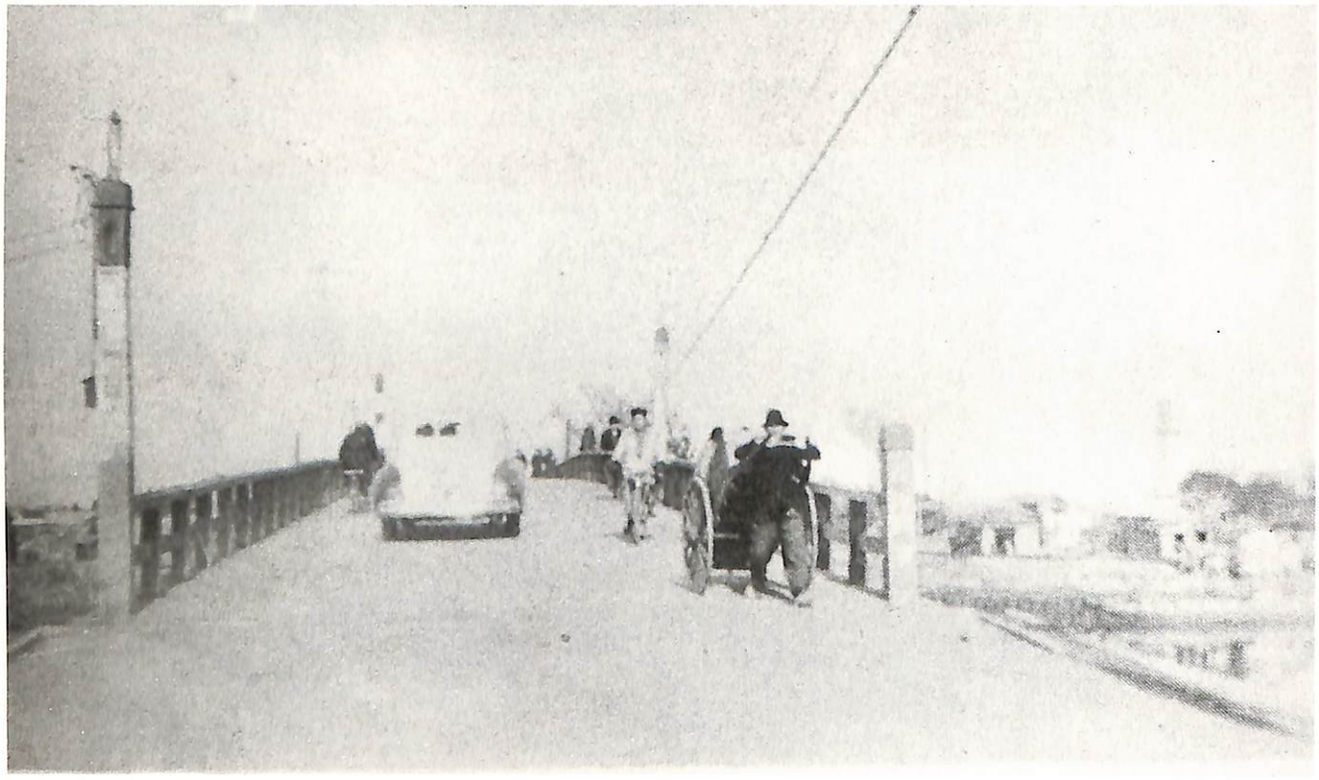
平成5年3月

新田橋

ここに橋が架けられる前には、野新田の渡しがあった。新編武蔵風土記稿には「川幅五十間、土人耕作のため設けし舟渡一ケ所あり、小名野新田にあるを以て、野新田の渡と云えり」とみえる。

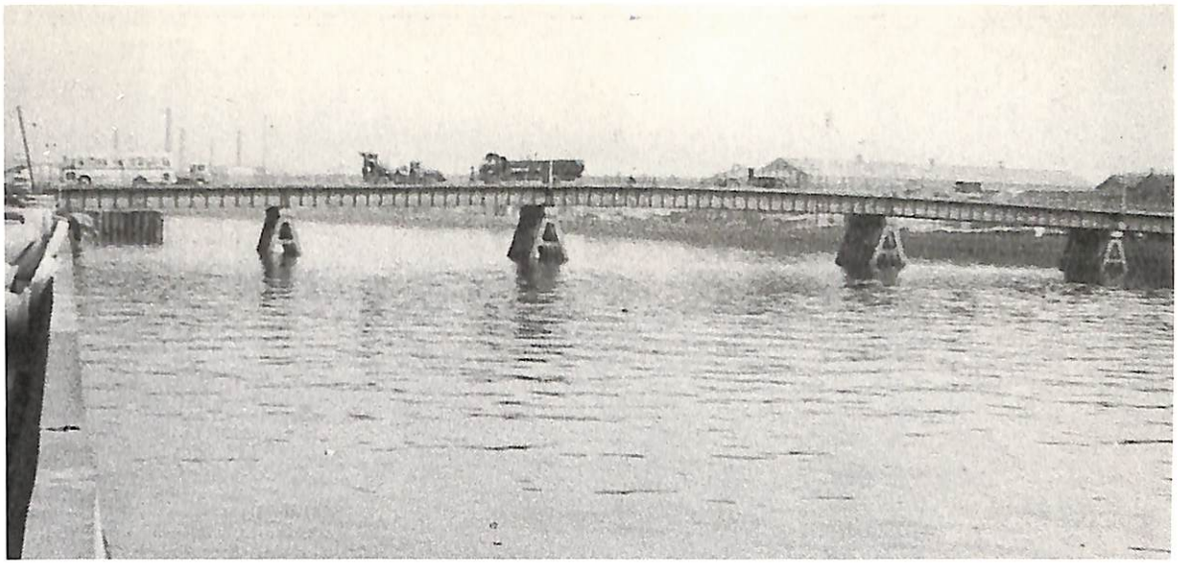
昭和16年3月、長さ112.60m、幅6mの木橋が架けられ、野新田地区の発展に寄与し、同地域の工場化を推進した。しかし、交通量の増大にともない、重量にたえられず、昭和34年7月鋼鉄桁橋のかけかえに着手し、36年4月に竣工した。長さ114m、幅9m、5径間連続鋼板桁橋である。橋脚の多い、橋脚も水面から杭を直接打ち込む工法のもので、アルファベットのAの文字の駒型をしているところに特徴がある。

近年高欄・灯柱・路面・橋脚等の改修や化粧直しが、全面的におこなわれ、明るい橋になっている。



昭和16年3月開通

昭和32年頃



昭和36年

平成5年3月

平成5年3月

新神谷橋

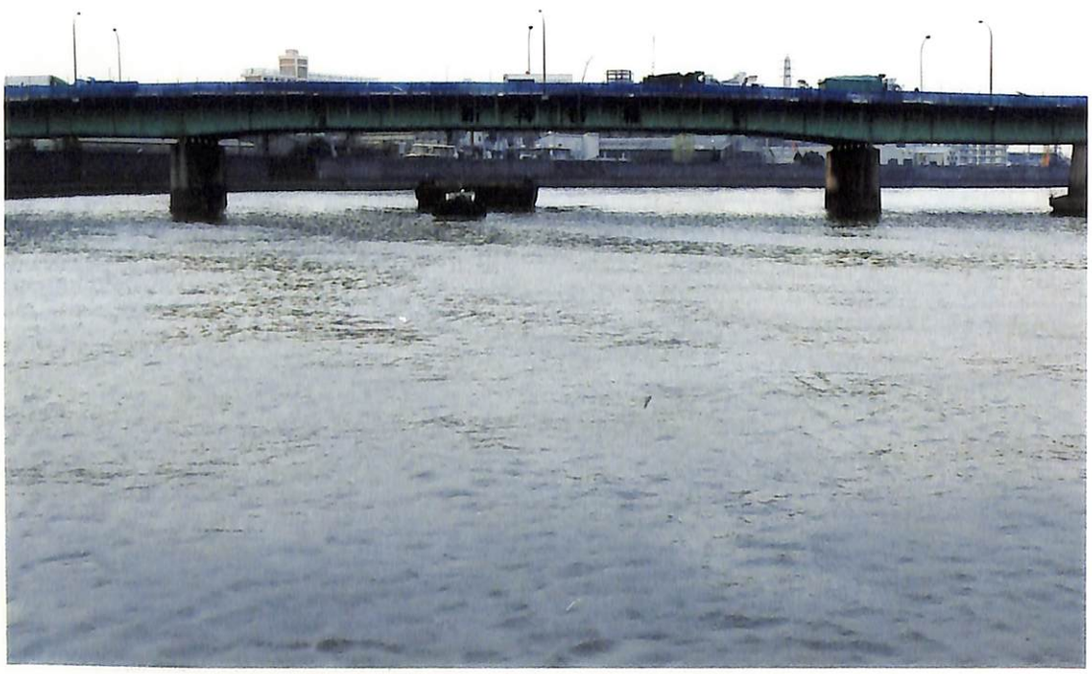
北区神谷と足立区新田を結ぶ、環状7号線の隅田川を横断する橋として架設されたものである。

昭和30年代の末まで、ここには神谷の渡し(宮堀の渡し)があり、西新井大師、荒川堤の花見などに利用されていた。

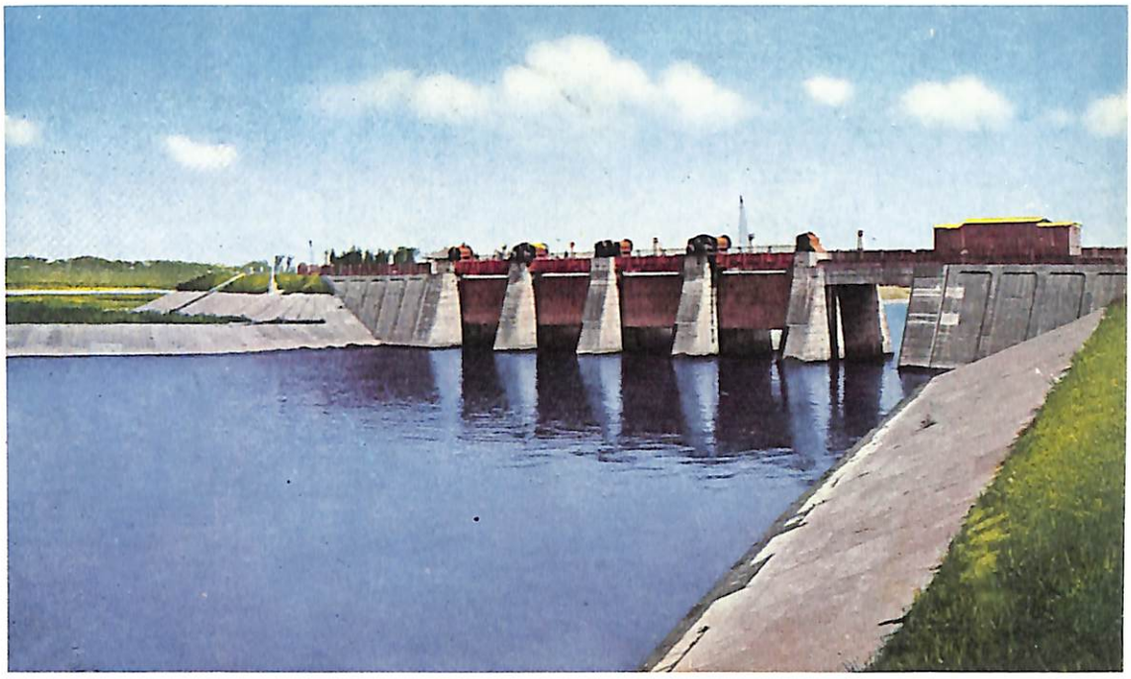
昭和40年、まず下流側の2東線分が開通し、41年(42)上流側も拡築されたものである。3径間ゲルバー鋼板桁橋である。長さ463.1m、幅18mで、荒川(放水路)の鹿浜橋へと続く高速道路のような橋である。東京都の上水道整備計画にも基づいて、水道橋と併用になっている。

神谷橋の名は、西岸北本通りの神谷堀を横断する橋名であったが、堀の埋立てで廃橋になり、新神谷橋として受け継がれたともいえる。

平成5年3月



平成5年3月



岩渕水門管理橋　大正13年

昭和61年9月

新岩渕水門　昭和61年9月

隅田川橋梁年表

承和2（835）	太政官符に「武蔵下総両国堺住田河四艘。元二艘今加二艘。右河等崖岸広遠、不得造橋、仍増件船。…」
治承4（1180）	源頼朝、隅田川（橋場）に浮橋（舟橋）を架けて渡ると伝う。
文禄3（1594）	9月　千住大橋創架。
寛永2（1625）	利根川への瀬替のため赤堀川の開削が始まる。
寛永6（1629）	伊奈忠治により、荒川の流路切替え工事が行われる。これにより在来の荒川幹流は〈元荒川〉となる。
寛永16（1639）	小島庄左衛門が関東郡代、伊奈忠次の命により江戸川改修工事に従事、江戸への水運開発のことに当たる。
寛衛16（1641）	第3次利根川改修工事…権現堂川、逆川などの開削により、江戸川の流水量が増し、江戸への舟運の便がよくなる。
正保2（1645）	佃島の渡船はじまる。
正保4（1647）	新河岸川の舟運が開かれる。
万治2（1695）	12月　両国橋が竣工する。（創架） ◇本所開発の本格化（竪川、横川、本所上水などの開削工事、開始）
寛文6（1666）	3月　千住大橋の改築工事着工。
寛文7（1667）	5月3日　隅田川氾濫、水害、両国橋は杭柱を流される。 2月　本所中ノ郷竹町の次郎左衛門が渡船請負の許可を得て、前請負人廃業いらい途絶えていた《竹町の渡し》を再開する。
天和1（1681）	11月　矢の倉から本所一つ目の橋ぎわにかけて両国橋の仮橋をかける。
元禄3（1690）	2月　御厩河岸の渡しが定渡船場として許可される。
元禄6（1693）	7月　隅田川に新橋架設（新大橋）のため、水戸藩主徳川綱條の《浜屋敷》（中央区）を収公、本所小梅村に替地を与える。 12月　新大橋が架かる。（創架）
元禄9（1696）	9月　両国橋改架完成。橋際に橋の保全に関する高札が立てられる。
元禄11（1698）	8月　永代橋が架かる。（創架）
元禄16（1703）	10月　両国橋が破損のため通行止めとなる。
宝永7（1710）	10月　両国橋が修理のため通行止めとなり、その間、渡船となる。
正徳7（1714）	12月　両国橋改修工事完了
享保4（1719）	1月　利根川、荒川改修工事。（7月完成）
享保5（1720）	8月　永代橋改架完成 新大橋改架完成。町奉行所管となる。
享保11（1726）	9月　両国橋が改橋のため渡船となる…10月完成 6月　深川の町民による永代橋の橋銭徴収する件の出願を許可。
享保13（1728）	5月　永代橋修理のため、当分渡船となる。
享保14（1729）	7月　両国橋の仮橋架る。本工事は2475両で落札、直ちに着工。
享保15（1730）	10月　両国橋、新大橋修復工事完了。永代橋は翌月完了。
享保17（1732）	3月　両国橋修理工事。
享保19（1734）	6月　両国橋、新大橋以外の橋の修理、改架を入札制とする。
元文1（1736）	6月17日　大雨　両国橋仮橋が流失…（8月再度）
元文5（1740）	8月　永代橋の橋銭徴収を再度許可。
寛保1（1741）	3月　伝奏・大納言葉村頼胤、同大納言冷泉為久が幕府の招待により隅田川遊覧。
寛保3（1743）	新大橋朽損修理工事は白子屋勘七と、東湊町菱木屋喜兵衛両人が2478両で落札、翌月着工する。 6月　両国橋修理工事。 8月　両国橋、新大橋以外の橋の修理、改架を入札制とする。 3月　新大橋修理。 5月　両国橋その他の橋を水災から守るための大船《鯨船》2艘を常置する御船蔵を本所竪川石置場続に設ける。
延享1（1744）	7月　新大橋の管理を付近の深川各町に引き渡す。このことから高橋付近に住む船頭たちは両国橋に《水防助役船》を出すことになる。

延享2（1745）
延享3（1746）
宝暦5（1755）
宝暦9（1759）
明和3（1766）
明和6（1769）
安永1（1722）
安永3（1774）
安永9（1780）
天明1（1781）
天明4（1784）
天明6（1786）
寛政2（1790）
寛政5（1793）
寛政9（1797）
文化4（1807）
文化6（1809）
文化7（1810）
文政2（1819）

11月12日　夜、暴風雨、停泊中の廻船が永代橋に衝突して橋破損、前例により廻船問屋にその修復を命ずる。
8月　永代橋の橋銭を今後10年間にわたって徴収することを許可する。
12月　両国橋が修復される。
6月　両国橋改修中の渡船による往来人数の調査を行う。明六ツより暮六ツまでの間、総人数2万261人。内武士1万3人、町人1万258人。外に武士駕篭92挺、町辻駕篭46挺、鞍置馬156疋、駄賃馬120疋。
6月29日　連日豪雨、隅田川増水…千住大橋流失。
3月　佃島の渡船が転覆、死者30余人を出す。
10月　千住大橋が大破したので千住宿に自普請を命じ、今後10年間、武家出家社人医師を除く他から渡船料を取立てることとする。
3月　浅草の町人が、浅草花川戸、本所中の郷間に橋を架ける事を出願。
10月　大川橋（吾妻橋）成る。（創架）
両国橋修復なる。
12月　永代橋改架工事の費用として、10年間、渡船2銭徴収の件、許可。
千住大橋が現在の位置に架けられる。
8月　両国橋の仮橋架かる。永代橋仮橋が架かったのは12月。
10月　永代橋改築工事により渡船となる。竣工は12月。
12月　千住大橋改架工事、竣工。
4月　両国橋改架工事、竣工。
8月　永代橋が墜落、多くの死者を出す。
2月　永代橋・新大橋・大川橋を菱垣廻船仲間の引受けとして橋銭を止める。
◇赤堀川の開削工事が完成して利根川の河道はほぼ現在のものに近くなり、また、権現堂川の水量は減少する。
3月　千住大橋、改架なる。
6月　菱垣廻船問屋仲間頭取杉本茂十郎が失脚、三橋修理

文政6（1832）
文政7（1824）
文政8（1825）
文政11（1828）
文政12（1829）
天保5（1834）
天保7（1836）
天保8（1837）
天保9（1838）
天保11（1840）
天保13（1842）
天保14（1844）
弘化1（1844）
弘化2（1845）
弘化3（1846）
弘化4（1847）
嘉永1（1848）
嘉永2（1849）
嘉永5（1852）
安政2（1855）
安政5（1815）

請負を免除、三橋会所は解散となる。
6月21日～22日　江戸近郊出水。新大橋「半ばくぼむ」、大川橋破損
12月　両国橋修復工事、成る。
5月　新大橋修復工事、成る。
12月　永代橋改架工事、成る。
大川橋（吾妻橋）改架工事、成る。
7月2日　連日豪雨、隅田川増水。両国橋小破。
8月2日　豪雨。新大橋破損。
8月3日　豪雨出水。両国橋・新大橋の芥留杭流失。
8月7日　連日降雨、隅田川増水、漂流船により両国橋、損傷。
8月1日　暴風雨、出水、両国橋破損。
9月12日　隅田川増水、両国橋小破、飢饉深刻化。
6月16日　連日降雨、隅田川増水、両国橋破損（25日改架工事着工）。
6月22日～25日　連日風雨、隅田川増水5尺、両国橋小破。
7月　大川橋（吾妻橋）改架工事成る。
閏9月2日、暴風雨、出水、両国橋損傷。
8月7日　連日降雨、隅田川出水、両国橋損傷。
永代橋　改架工事、成る。
7月28日　暴風雨、隅田川増水各所出水、両国橋小破。
9月2日　先月らい風雨、隅田川増水、両国橋小破。
12月　両国橋修理を命じ、更に大川橋、新大橋・永代橋など3橋にも及ぶ。
4月　両国橋修復工事、成る。
永代橋、仮橋の往来が始まる。（修復完成12月11日）
2月　両国橋、大川橋それぞれ小修理を行う。
3月　新大橋改架工事、成る。
8月10日　暴風雨、大船が漂流して永代橋、損傷。
8月25日　暴風雨　永代橋・新大橋破損。
11月　両国橋改架工事、成る。
5月　永代橋改架工事、成る。

安政6（1859）
明治3（1870）
明治4（1871）
明治5（1872）
明治6（1873）
明治7（1874）
明治8（1875）
明治9（1876）
明治11（1878）
明治15（1882）

2月　大川橋改架工事、着手。（12月竣工）
4月　御廐河岸の渡し、中ノ郷竹町の渡し運賃を6文から16文に増額。
9月　暴風雨で隅田川出水
永代橋大破、新大橋小破。
9月7日　暴風雨　永代橋流出。
深川の地主西村七右衛門、自費をもって仮橋を架け、渡橋代1人16文をとることを出願して許可さる。
9月　帯刀者に認められていた渡船賃無料の特権廃止。
3月　深川の青木安兵衛　清住町―中洲の渡船営業を出願許可。
4月　永代橋の橋銭徴収停止。（修理は営業とする）
6月　4大橋の車通行止は次々に解除　両国橋は人力車は通行可。
10月　4大橋の馬車・荷車通行許可、（永代橋は仮橋の間停止）
2月　中洲渡船開業、浜町川口橋―清洲町上の橋際1人6文
4月　浜町1丁目―深川安宅町の渡船許可。
5月　隅田川4大橋はじめ府内の橋番人廃止。
8月　永代橋馬車通行許可。
3月　永代橋改架。（洋式木橋）
4月　吾妻橋修理工事完了。
9月　厩橋創架工事成り翌月6日開通式。
12月　新大橋修理工事完了。
8月　戸田の渡しに民間人による木橋（有料）架設。
12月　両国橋改架。（工事は八丁堀の大工栖原源七の請負い洋式木橋）
3月　枕橋の渡船（山の宿の渡し）許可。翌月開業。
6月　大川橋（吾妻橋）改架竣工。（洋式木橋）
3月　隅田川に吊橋架設を企画するが実現せず。
6月　佃島と深川越中島との間に渡船開通。

明治18（1885）
明治20（1887）
明治23（1890）
明治26（1893）
明治30（1897）
明治34（1901）
明治36（1903）
明治37（1904）
大正1（1912）
大正2（1913）
大正3（1914）
大正12（1923）
大正13（1925）
昭和1（1926）（大正15）
昭和2（1927）
昭和3（1982）
昭和4（1929）
昭和6（1931）

4月　新大橋改架工事完了（洋式木橋　長さ109.2間幅4間）
7月　洪水のため千住大橋・吾妻橋流失。
9月　厩橋修復工事完了
11月　千住大橋改架（木橋）。
12月　吾妻橋鉄橋に改架。
この年汐入の渡し認可。
5月9日　厩橋鉄橋改架工事成る
8月　両国川開きの群衆によって両国橋欄干がこわれ墜落水死事故起る。
11月　永代橋鉄橋に改架成る。（鉄製トラス型長さ100間幅46尺）
12月　月島渡船が東京市の運営となり渡船曳船で無料化。
3月　相生橋（木橋）架る。
11月　両国橋鉄橋に改架。
7月　新大橋鉄橋改架工事竣工。
11月　かちどきの渡し汽船運行開始。
5月　白鬚橋木橋創架。（長さ235m、幅7.3m）
豊島橋架設さる。（創架）
白鬚橋が東京府に移管され通行料廃止。
3月　佃島渡船の経営が佃島々民より東京市に移管。（12月改元）
11月　越中島・月島を結ぶ相生橋改架竣工、隅田川六大橋の先駆。
12月　東洋一と称された永代橋改架。20日開通。
3月　佃島渡船、無料。「佃島渡船」石碑建立。
6月　駒形橋竣工。25日開通（創架）。
11月　蔵前橋竣工。（創架）26日開通。
12月　千住大橋改架。（鉄橋）
2月　言問橋竣工。（創架）10日開通。
3月　清洲橋竣工。（創架）15日開通。
9月　厩橋改架工事竣工。25日開通。
6月　吾妻橋改架。

昭和6（1931）	6月	白鬚橋改架（鋼橋）竣工
	8月	白鬚橋開通式。
昭和7（1932）	4月	両国橋改架工事竣工。
昭和8（1933）	3月	失業救済事業として清洲橋などに橋塗りかえ工事。
	5月	築地－月島の可動橋工事起工。
	7月	小台橋竣工。（創架）
昭和9（1934）	9月	新大橋畔に「避難記念」の碑建立。
昭和15（1940）	3月	尾竹橋竣工。（創架）
昭和16（1941）	6月14日	勝関橋竣工。（創架）
昭和22（1947）	3月	新田橋架設（木橋）。
昭和36（1961）	10月	勝関橋上を都電通る。
	2月	新田橋鉄橋に架設。
昭和38（1963）		豊島橋旧位置より200m下流に改架。
	11月	吾妻橋補強工事開始。
昭和39（1964）	8月	佃大橋創架、佃の渡し廃止。
	11月	吾妻橋補強工事完了。
昭和40（1965）		新神谷橋下流側2車線分が開通。
昭和41（1966）	1月	永代橋補修工事。
		新神谷橋上流側2車線分が開通。
昭和42（1967）	3月	永代橋補修工事完了。
	11月	首都高速6号線工事のため、墨堤の東大、一橋大艇庫撤去
昭和43（1968）	5月	尾久橋竣工。
昭和48（1946）		千住大橋下流側に新橋完成し、上り下り車線分けとなる。
昭和49（1974）		新大橋撤去。
昭和51（1976）	10月	新大橋竣工。
昭和54（1979）		高速道路9号線の二層構造として、隅田川大橋完成。
		尾久橋下流側に複線拡張される。
昭和55（1980）	11月	桜橋架設工事着工。
	11月29日	勝関橋の開橋を廃止する。
		相生小橋と中之島間が埋立てられ、陸続きとなる。
昭和60（1985）	4月1日	桜橋が開通する。
昭和63（1988）		水神大橋がニールセン・ローゼ橋として、創架される。
平成3（1991）		（西詰は工事中―平成5年3月31日現在）
平成4（1992）		両国橋補修工事開始。
		尾竹橋がローゼ橋に改架。
		小台橋がニールセン・ローゼ橋に改架。
平成5（1993）		新田橋補修工事完了。
	3月	吾妻橋補修工事完了。
		蔵前橋補修工事完了。
		豊島橋補修工事中。
		言問橋補修工事中。
		中央大橋創架工事中（今年中竣工予定）。
		相生橋トラス橋に改架工事中（平成7年竣工予定）。

〈参考文献〉

1 本邦道路橋輯覧1～3 内務省土木試験所 大13～昭和10年
2 言問橋製作完成記念 横河橋梁製作所 昭2年
3 復興局橋梁設計図集1～3 シビル社 昭3～4年
4 厩橋改築工事写真帖 栗原組 昭4年
5 帝都復興史2 復興調査協会 昭5年
6 白鬚橋工事記念写真帖 大林組 昭6年
7 白鬚橋改築工事概要 東京府 昭6年
8 東京市史稿橋梁篇1・2 東京市役所 昭11～14年
9 中央区の文化財3 橋梁 中央区教育委員会 昭52年
10 東京の橋 石川梯二 新人物往来社 昭52年
11 北区の橋 北区教育委員会 昭59年
12 隅田川 島 正之 名著出版 昭61年
13 東京の橋 伊藤 孝 鹿島出版会 昭61年
14 隅田川の歴史 秋元康信他 かのう書房 1989（平1）
15 隅田川絵図集覧 緑図書館 平2年
16 年表 隅田川 真泉光隆 近代文芸社 平4年
17 東京都の橋 東京都建設局 平4年

おわりに

紙数の関係から、多くの写真を割愛せざるを得なかった。また、調査不足から、各橋の竣工・開通を、統一して明らかにすることが出来なかったことをお詫びしたい。

最後に左記の方々のご協力によって、この冊子が出来たことに、お礼を申しあげる。

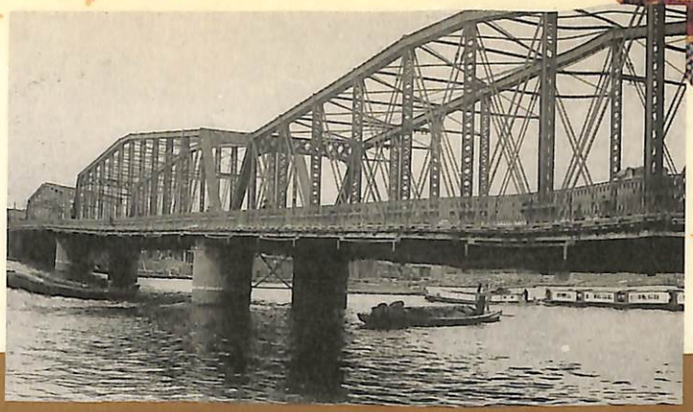
東京都建設局道路管理部保全課橋梁保全係、荒川区広報課、土木図書館、大熊精造、小泉健男、白井裕、藤井肇男氏他。

なお、編著は小島惟孝、松島茂が担当した。

墨田区立図書館叢書 八

隅田川の橋
写真で見る歴史

発行 平成五年三月三十一日
発行者 墨田区立緑図書館
墨田区緑二ノ二四ノ五
電話(三六三一)四六二一
印刷 大東印刷工業株式会社



ひきふね自動出納
31 133867