

関東学院大学 学 青木 梢 喜多美弥子
同 学 相崎 円何 吉原 恵子
同 正 増瀨 文男

1. まえがき

横浜市中区の打越切通しに印象的なアーチ形の陸橋がある。両脇を石積擁壁と草木で囲まれたV字形の谷間に、鮮やかな朱色の太いアーチリブが跨ぎ、写真-1のように独特な景観美を演出している。これが打越橋で、関東大震災の復興事業により牛島山に切通しを開削し、昭和3(1928)年に架設された。横浜市民にとっては山手のランドマークとして親しまれており、70年を経た機会に遺構調査を実施した。

2. 概 要

明治時代の横浜中心部は現在の関内付近で、大岡川と中村川に囲まれた埋立て地の伊勢佐木町や長者町が繁華街となっていた。大岡川の外側には野毛山の丘陵があり、中村川外側には山手の丘が位置し、野毛山には邦人豪商の邸宅、山手は外国人の瀟洒な邸宅が建てられ、港まちが形成されていた。

大正12(1923)年9月1日関東大震災が起こった。山手の丘南西側にある牛島山にも、繁華街から多くの人々が避難してきた。この避難民が定住し、山への交通を確保するため、切通しにして路面電車と道路を新設した。これは横浜市域拡大計画の一策でもあった。丘の上を通る生活道路は切通しで分断されるため打越橋を架けた。その後、路面電車は昭和46(1971)年に廃線となった。

3. 構造および意匠

市内の震災復興事業による橋梁建設総数は178橋で、打越橋は鋼橋130橋の一つとして架設された。上部工は図-2のように2ヒンジのアーチリブとトラス補鋼桁から構成された鋼ランガー橋で、その桁の6分割した支間中央部の3箇所をアーチリブで支える構造になっている。この橋の諸元を表-1にまとめた。アーチライズ比は1/3と大きく、またアーチリブはソリッド形式の変断面を採用しており、構造に希少性がある。桁下の主要道路上から仰角で見ると、リブとトラス桁の間には垂直材のみで簡潔にまとめられ、端縦桁には細かな意匠的な配慮がなされ、アーチリブが際立って見えるのが特徴的である。

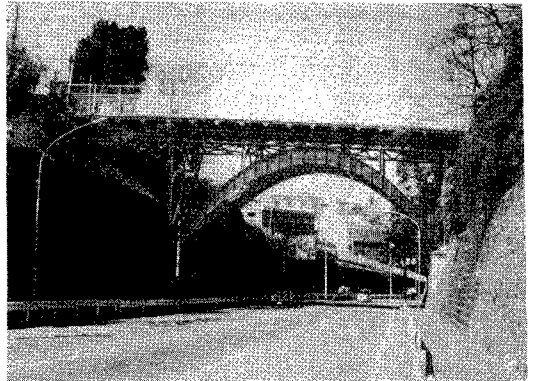


写真-1. 現在の打越橋全景

表-1. 打越橋の諸元

所在地: 横浜市中区打越町26番地 ～中区山手町23番地
路線名: 市道中村山手線
跨路線名: 主要地方道横浜駅根岸線
建造年: 昭和3(1928)年8月9日竣工
設計者: 中島 (横浜市土木局道路第一課)
製作者: 横浜船渠会社(現三菱重工業・株)
管理者: 横浜市道路局
構造形式: 道路用の陸橋
上部工: 上路式2ヒンジ鋼ランガー橋
下部工: 重力式橋台(直接基礎)
構造規模: 橋長=38.37m アーチスパン=22.8m
全高=12.47m 幅員=81.10m
総費用: 87,362円84銭

キーワード: 横浜, 陸橋, 鋼ランガー橋, 震災復興事業

連絡先: 横浜市金沢区六浦町 関東学院大学工学部土木工学科 Tel:045-781-2001 内2654 Fax:045-786-7754

下部工のアーチリブ橋台は鉄筋コンクリート構造でその表面には石貼りを施している。デザインは屋根の軒先をモチーフにしたゴシック風の装飾で、風格があり周囲の石積擁壁と調和している。

上部工の塗装は、創建時には輝度の低いピンク色であったが、現在は輝度の高い朱色を使用しており、切通しの中にあっては目立つ存在になっている。親柱はスケールが大きく存在感がある。ネオゴシック風の石造物で気品を感じさせ、保存状態もよい。

打越橋は震災復興期に建設された傑作の一橋である。

4. 地域的な特徴

関内周辺の両河川によってつくられた釣鐘状の繁華街を囲むように丘陵があるが、外部との交通路確保のために切通しやトンネルが建設されている。打越橋と同時期に、山手地区の東隣りに桜道橋、その反対側の野毛山地区には霞橋が架けられた。打越橋は鋼橋で、他の2橋はコンクリート橋である。桜道橋はとくに石張りを施して、山手の外国人地区にある都市基盤施設として打越橋とともに風格を感じさせるものがある。3橋を比較すると昭和初期までの横浜都市形成の背景を読み取ることができる貴重な物証である。

5. 歴史的価値

沿革については横浜電気鉄道株式会社の変遷からみていく。明治 37(1904)年 7 月にこの会社によって中心街に路面電車が開通したが、大正 3(1914)年には経営不振となり、大正 10(1921)年に横浜市電気局に移管された。大正 12(1923)年 9 月に関東大震災が起り、震災復興事業として昭和 3(1928)年 8 月に打越橋が竣工し、同月中には打越橋下に市電延長線(車橋～山元町間)が開通した。同年 11 月に霞橋そして桜道橋が竣工した。この打越の切通しを開削した土砂が、中区の臨海部にある山下公園埋立てに使用されており、震災復興事業の記憶に残る場所に打越橋は架かっている。

6. あとがき

打越橋は横浜市の震災復興橋梁で、小規模ながら上品な上路式ランガー橋で地域のランドマークとなり、市域拡大を目的に建設されたものである。打越橋付近には桜道橋、霞橋という同規模の3様な上路式アーチ形式の陸橋が存在している。桜道橋については石張りのコンクリート橋で支間 14.8m、幅員 6.3mであった。そして、霞橋はコンクリート橋で支間 20.6m、幅員 5.5m、建設費 24,130 円となっていた。このように年代、規模等において同一条件の陸橋がまとまって残存しているのは貴重で、3橋梁を比較するのは面白いものがあり、『横浜のアーチ 3 姉妹橋』として保全を望みたい。おわりに、本調査では横浜市都市デザイン室のご協力を得た。また本学の倉西茂教授、宮村忠教授のご指導を受けたことを記して感謝を表します。

[参考文献]

- ・横浜市土木局：『打越橋設計図集』、(株)三菱重工業、1927.
- ・横浜市役所：『横浜震災復興誌』、横浜市役所、1932.

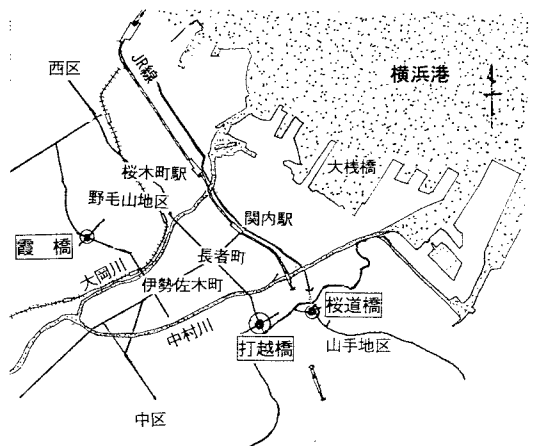


図-1. 打越橋の位置図

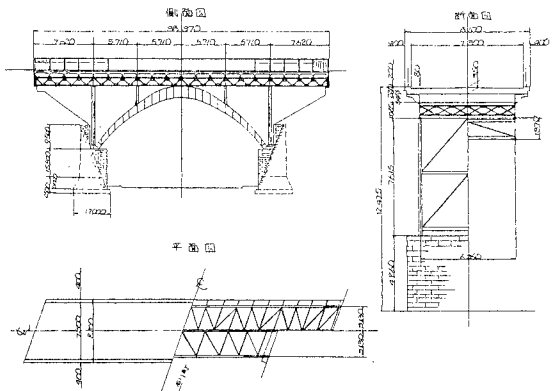


図-2. 打越橋の構造一般図