

## 第3章 史跡指定地の概要

### 第1節 指定に至る経緯

明治維新後、首都東京では近代化のために様々な開発事業が行われ、江戸の痕跡が次々と消失したが、江戸城外堀跡や常盤橋門跡は、大正～昭和初期にかけて市民団体である武蔵野会を中心とする「史蹟保存運動」によって存置が呼びかけられた。大正12年（1923）の関東大震災の復興事業においては、街路建設のために史跡の移動・消失もやむなしとする東京府・東京市に対し、武蔵野会は強く反発した。この中で、常盤橋門跡は道路建設によって枳形石垣の一部が切り取られている。翌13年（1924）、武蔵野会は代表・鳥居龍蔵の名前で、帝都復興院総裁内務大臣・水野錬太郎宛てに「帝都復興に際し史蹟名勝天然紀念物保存に関する建議書」を提出した。この建議書には、東京府下の江戸時代の保存すべき歴史遺産の一覧が添付されており、常盤橋門跡と常磐橋（石橋）が記載された。

こうした経緯を経て、常盤橋門跡は同14年（1925）に史蹟名勝天然紀念物保存法による史蹟保存物として仮指定を受けた。その後、昭和3年（1928）に外郭枳形石垣の中で最も保存状況が良好であること、明治10年（1877）架橋の洋式石橋である常磐橋とともに保存されていることを理由に、正式に史蹟指定された。

### 第2節 指定の状況

#### 1 指定告示

◎内務省告示第七十号

史蹟名勝天然紀念物保存法第一条ニ依リ左ノ通指定ス

昭和三年三月二十四日 内務大臣 鈴木喜三郎

第一類 史蹟

【名称】

常盤橋門跡

【地名】

東京府東京市麴町区銭瓶町

同日本橋区常盤町

【地域】

常盤橋実測百十坪八合並接続道路ノ一部

八百三十四坪八合五勺

【説明】

江戸城大手門筋ノ外郭正門ナリ、門ハ維新後取壊サレテ石畳ノミ現存セルモ旧規見ルベキモノアリ

外郭ニ架セル常盤橋ハ明治十年洋式石橋ニ改造セラレシモノナリ

【指定ノ事由】

保存要目史蹟ノ部第四に依ル

【保存ノ要件】

公益上必要止ムヲ得ルサル場合ノ外石畳並橋梁ヲ毀損若ハ破壊セシメサルコトヲ要ス

左ノ事項ハ許可ニ当リ十分注意ヲ要ス

一、石畳並橋梁ノ修理

二、工作物ノ建設

三、樹木ノ栽植

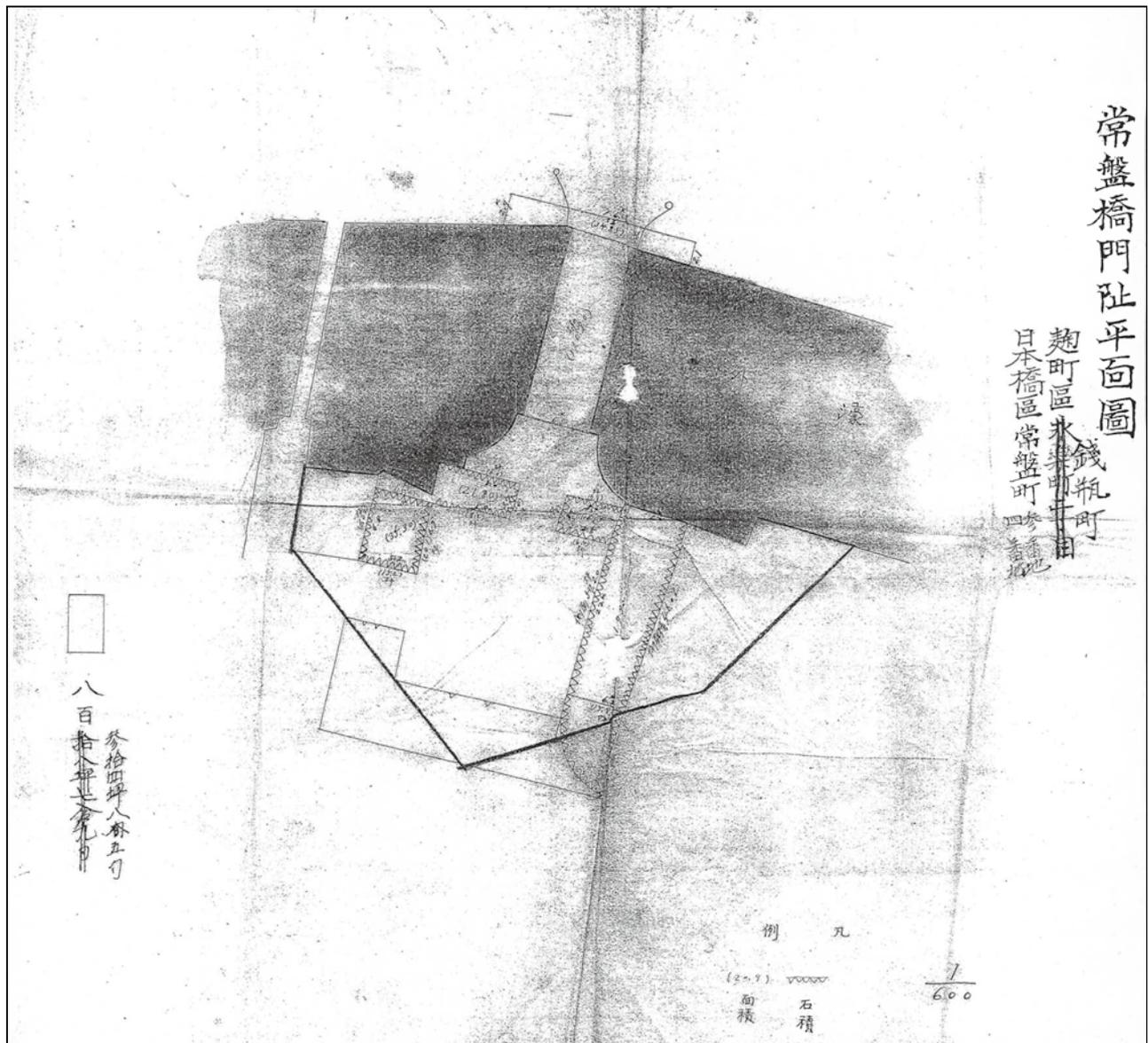


図 3-1 史跡指定平面図

## 2 指定の概要

名称：常盤橋門跡

種別：史跡

指定年月日：昭和3年3月24日（内務省告示第70号）

指定面積：2,759 m<sup>2</sup>

指定地番：千代田区大手町二丁目7番、中央区日本橋本石町2

指定基準：

指定当初：史蹟天然紀念物保存法（大正8年4月10日法律第44号）

保存要目史蹟ノ部第四

「古城址、城砦、防塁、古戦場、国郡庁址其ノ他政治軍事ニ関係深キ史蹟」

現在：特別史跡名勝天然記念物及び史跡名勝天然記念物指定基準（昭和26年文化財保護委員会告示第2号）

「二 都城跡、国郡庁跡、城跡、官公庁、戦跡その他政治に関する遺跡」



図 3-2 文明開化期の常盤橋門の構成（東京第一大区二小区ノ図第三第六号測量図に加筆）所蔵：東京都公文書館

### 3 指定後の経過

昭和3年（1928）の史跡指定当時、常盤橋門跡の石垣と常盤橋（石橋）は関東大震災により損傷していた。その後の昭和8年（1933）、竜門社（後に財団法人渋沢青淵翁記念会と統合）が常盤橋門跡に渋沢栄一像を

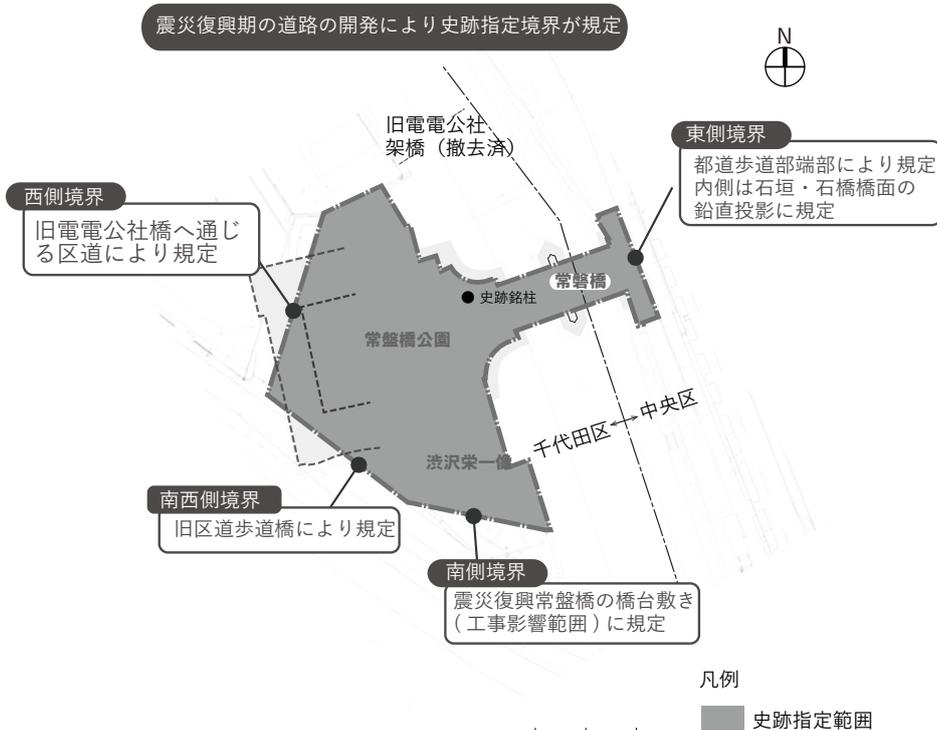


図 3-3 史跡指定範囲特定模式図

建設するとともに東京市に多額の寄付をし、市は市民公園として常盤橋公園を整備し、同年開園した。翌年には、常磐橋（石橋）も復旧された。

戦前は残存していた江戸城外堀跡の多くは第二次世界大戦後、戦災復興事業によって埋め立てられていったが、常盤橋門跡は史跡指定されていたことから開発による改変を免れた。しかし、昭和44年（1969）に首都高速道路八重洲線の建設のために枡形虎口の西半部が開削され、その後石垣は修築されたものの、砂利を混ぜたモルタルによって補修されたために構造は脆弱なものであった。それにより、昭和61年（1986）に石垣が大きく歪んだため、区は石垣と公園を改修した。

常磐橋（石橋）は、経年劣化と平成23年（2011）に発生した東日本大震災の影響により損傷し、通行禁止となっていたが、同年12月から修復工事が開始され、令和2年（2020）に終了した。また、常磐橋（石橋）の修復工事に伴って閉鎖されていた常盤橋公園についても仮整備が実施され、令和3年（2021）5月に完了し、常磐橋（石橋）及び公園は10年ぶりに開放された。今後、周辺の再開発に合わせて、都市再生特別地区大手町地区の公園として本格的整備が行われる予定である。

### 第3節 史跡および計画対象地の現況

#### 1 土地所有関係

計画対象地の土地所有関係は図3-4の通りである。常盤橋公園は、昭和40年（1965）に東京都から区へ移管され、現在は区の所有地となっている。

#### 2 土地占用状況

史跡指定地のうち常盤橋門枡形虎口跡のある日本橋川右岸は、大半が昭和8年（1933）開園以来の公園とし

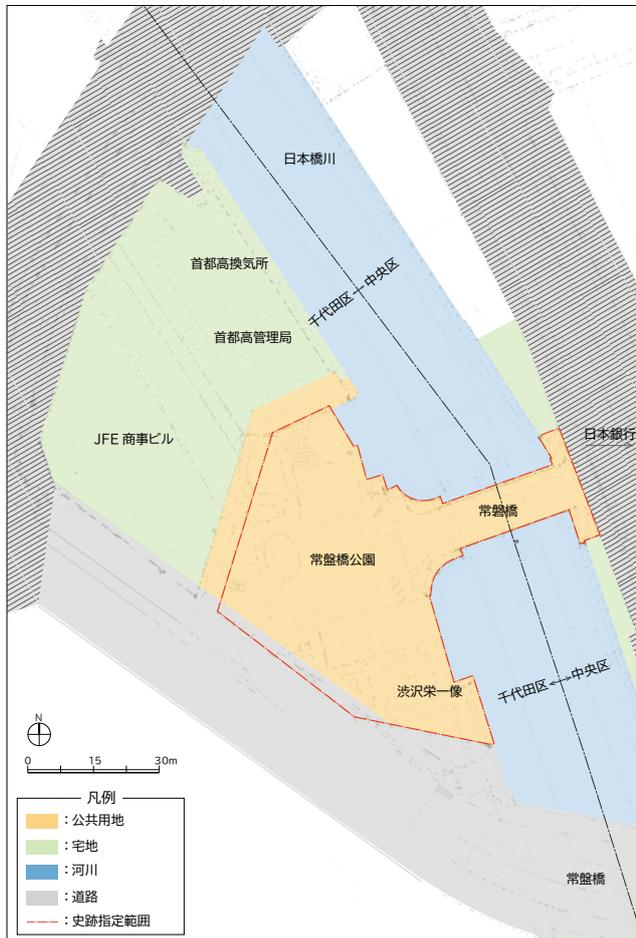


図 3-4 地目別現況模式図（平成 30 年）

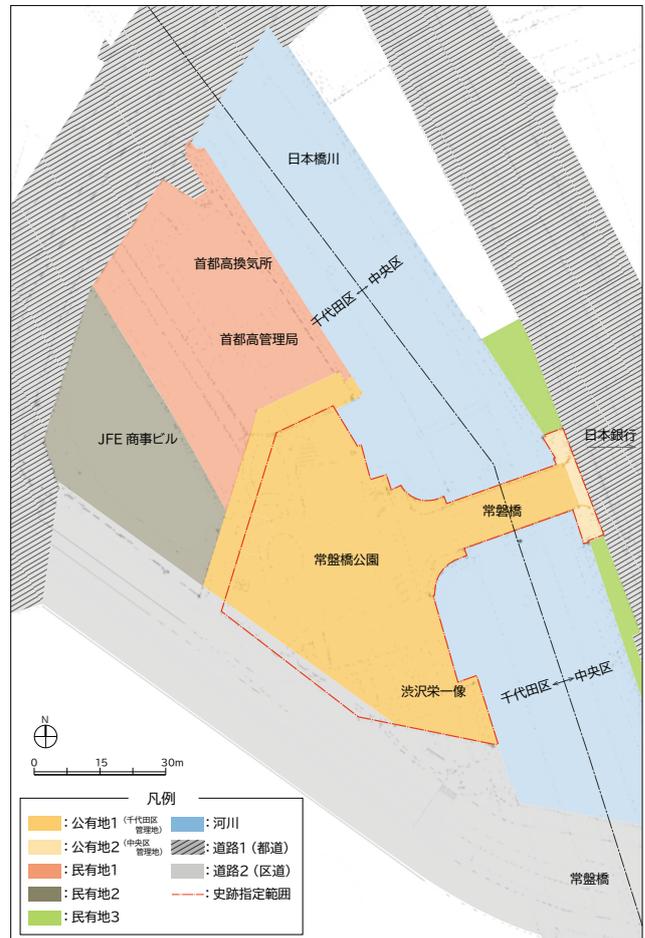


図 3-5 所有者別現況模式図（平成 30 年）

て利用されている。南側の一部は区道104号線の歩道となっている。常磐橋（石橋）を渡った日本橋川左岸は都道405号線（外堀通り）の歩道である。

史跡指定地と共に都市再生特別地区 大手町地区の公園として整備される予定の史跡西側隣接地は、現在もビル（JFEビル）が建つが将来的な撤去が計画されている。その他の計画対象地は道路（都道407号線）、河川（日本橋川）となっている。

### 3 管理者・管理団体

常盤橋門跡および常盤橋公園の管理者は基本的には千代田区である。また、常磐橋を除く左岸側は中央区であるが、日本橋川（河川）は中心で千代田区・中央区に分かれ、管理はそれぞれの区が行っている。

## 4 史跡指定地および計画対象地の現況

### （1）史跡指定地

史跡指定範囲は常盤橋公園の範囲と重なっており公園として活用されてきたが、常磐橋および枅形石垣の修理工事のために約9年間封鎖した状態であった。その後、区が仮整備を実施したが、現在も修理工事に伴い発生した旧材等が指定地内＝公園内に多数置かれている。修理工事の際に新材と交換した常磐橋基礎の木材は、指定地内に設置したコンテナに入れて保管している。また、工事の際にバックヤードとして使用されたため、枅形内の地盤面には凹凸ができ雨水が滞水する状況となったため、仮整備でアスファルト舗装を行った。

以上のように修理工事前の公園としての環境には依然復旧していない状況であるため、区は令和4年度に工事に伴い発生した残材の除去や旧材の整理、枅形石垣のライトアップ等を行う「展示工事」を実施している。なお、史跡指定地のうち南側は一部が区道104号線の、常磐橋の中央区側たもと部分は外堀通りの歩道となっている。

### （2）計画対象地

史跡指定地以外の計画対象範囲内の状況は【図 3-6】の通りである。指定地北側隣接地には修理工事の際の残材等が置かれた資材小屋が置かれている。JFEビルは常盤橋プロジェクトの地域貢献事業の一貫である史跡指定地を含めた公園整備に合わせて取り壊し予定である。また、日本橋川の上をはしる首都高速都心環状線は令和17年（2035）に首都高速道路地下化事業が完了し撤去される計画である。

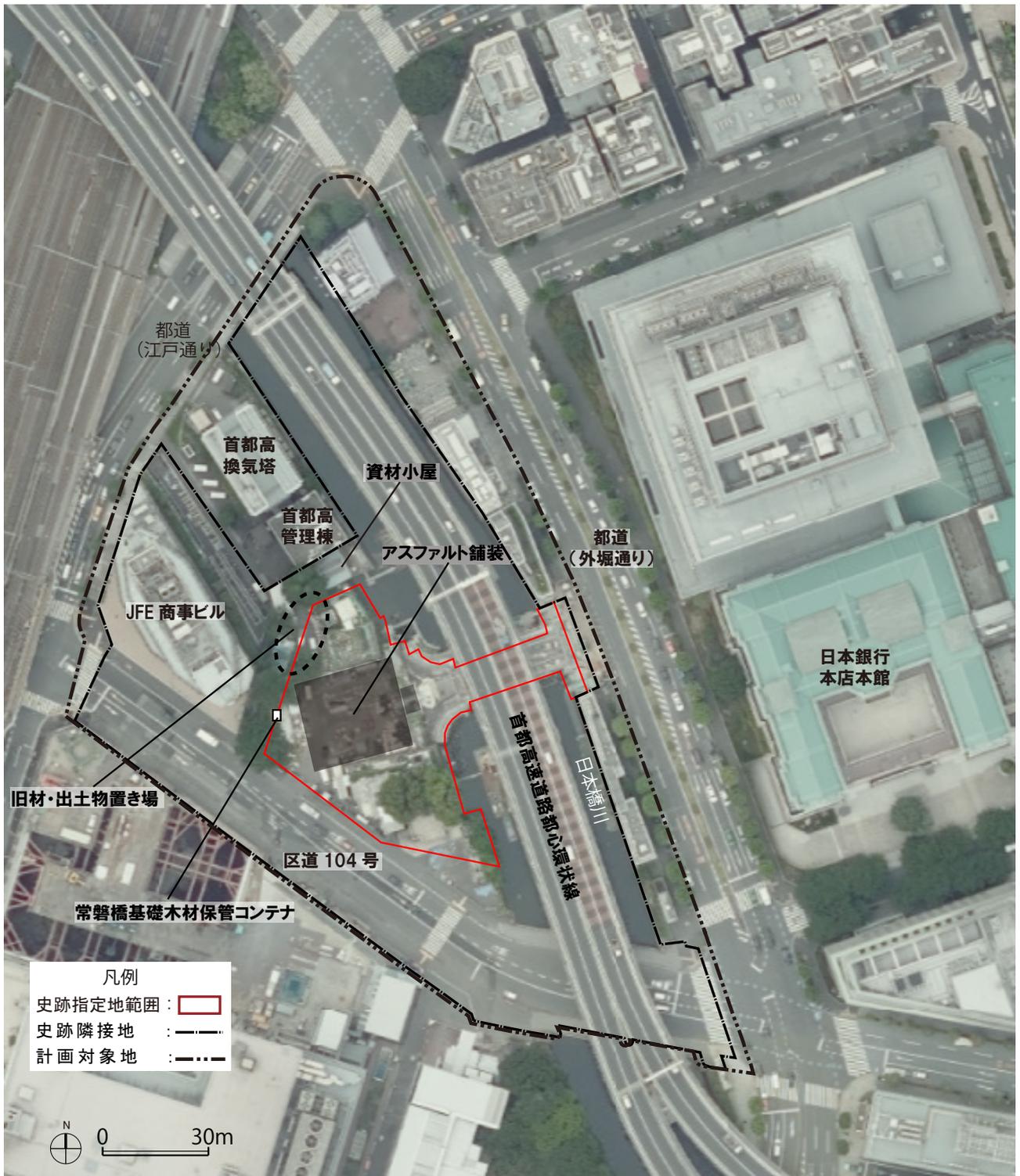


図 3-6 史跡指定地および計画対象地の現況（地理院地図 GSI Maps 下記ページの画像を加工して使用）  
<https://maps.gsi.go.jp/#18/35.686260/139.772218/&base=ort&ls=ort&disp=1&vs=c1glj0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m>

## 5 遺構の保存状況

本史跡では、史跡周辺の再開発および区画整理事業に先立つ地下遺構の残存状況確認調査（平成23年度）と東日本大震災後の枅形石垣および常磐橋修理事業（平成23年度～令和2年度）などに伴って、史跡指定地の周辺を含む遺構の保存状況を調査してきた。また、本史跡において地上に保存されている石垣、橋梁等の遺構については、これまでに複数に及ぶ修理を実施し現況に至っている。これらの調査、修理の報告等に基づいて明らかとなった、それぞれの遺構の保存状況は下記のとおりである。

### (1) 地上遺構の保存状況

#### 1) 枅形石垣

現存する枅形石垣は、昭和44年（1969）の首都高速道路八重洲線の工事に伴う開削により石垣が撤去され再構築された部分と、開削されなかった部分が存在する。枅形石垣の修理工事のための解体調査で、北側石垣は開削されなかった部分についても大半が積み直しされていることが明らかになった。南側石垣 E 面は北側石垣に比べて解体された部分が限られているため、北側石垣に比べて状況が把握されていない。D 面は大正後期に道路敷設のために当初石垣を切り崩した時に土留めとして築かれたものである。F 面は南西隅角部以外は石垣がなく土破法面であったことが、江戸城御外郭御門絵図から確認される。大正時代の道路敷設の際に東側約1/3を除き、法面が切り崩され地上3段の土留めの石積みが設置された。

なお、石垣修理では東日本大震災により孕んだ個所の積み直しが行われたが、背面構造の根本的な改善は行っていない。基礎構造の改善は高速道路スラブとの関係から現状では難しい。また、今後の首都高速道路地下化事業による振動等で石垣が影響を受ける可能性がある。

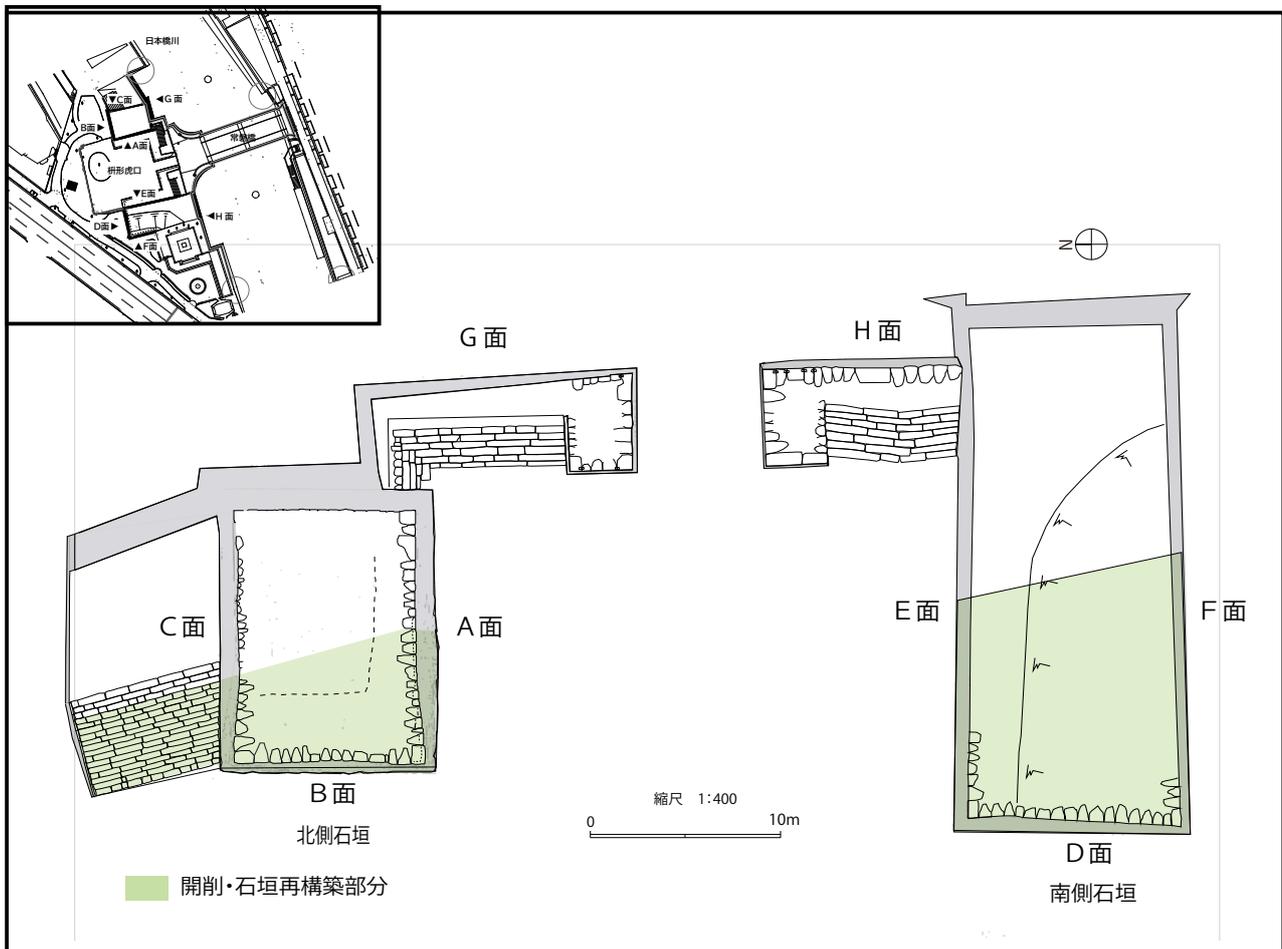


図 3-7 枅形石垣の開削・再構築範囲

### ①北側石垣 A 面

ほぼ全面が後世に積み直されていることが明らかになった。東側（日本橋川側）隅角部は控え・重量共に大きな築石が算木積みになっており、オリジナルの石垣が残されている可能性がある。首都高速道路八重洲線の工事で撤去→再構築された部分は控えの短い築石が多く、背面構造は大部分が山砂に置き換えられていた。また、基礎は築造時の松杭と胴木を撤去し、高速道路のスラブ上に設置したヒューム管の上にコンクリート土台を置いて石垣基礎としている。

開削→再構築されなかった東よりの一部は、モルタルを用いた練り積みになっていた。関東大震災後の修理の際に練り積みに変更された可能性が高いと考えられる。

### ②北側石垣 B 面

B 面は全面が首都高速道路八重洲線の工事で撤去→再構築されているため、オリジナルの石垣は残っていない。築石は平石の大半が江戸時代の石垣石材を間知石状に加工し直した石材（B 類）である。背面や基礎の状況は A 面と同様である。

### ③北側石垣 C 面

C 面は西側約 1/3 が首都高速道路八重洲線の工事で撤去→再構築されている。開削されていない部分も控えが小さく、重量の小さな築石が多く見られることから後世に積み直しが行われたと考えられる。

### ④南側石垣 D 面

大正後期に道路敷設のために当初石垣を切り崩した時に土留めとして築かれた石垣で、首都高速道路八重洲線の工事で撤去→再構築されている。このため全体的に小振りな築石が用いられている。背面や基礎の状況は北側石垣と同様である。

### ⑤南側石垣 E 面

E 面は西側約半分が首都高速道路八重洲線の工事で撤去→再構築されている。今回の修理工事ではこの西側約 2 m のみが解体され積み直しが行われた。再構築部分の背面の状況や基礎の状況については D 面や北側石垣と同様であると考えられる。

### ⑥南側石垣 F 面

当初は南西隅角部以外は石垣がなく土破の法面であったが、大正後期に道路敷設の際に、全体の 2/3 が切り崩され、地上3段程度の土留めの石積みが詰まっていた。E 面と同じく西半部が首都高速道路八重洲線の工事で撤去→再構築されている。

## 2) 史跡内の護岸石垣

日本橋側上流側 G 面、下流側 H 面とも東日本大震災による修理工事を実施していないため、解体調査が行われていない。発掘調査も行われていないため、目視による確認のみとなるが、下部では一部江戸時代の石垣と見られるものが存在するが、上部は後世に積み直されていると思われる。



図3-8 常磐橋門周辺の石垣の保存状況

### 3) その他日本橋川の護岸石垣

江戸城外郭を取り巻く外堀であった日本橋川の護岸石垣については、現在も河川の流れが維持されているため発掘調査の実施例はほとんどないが、目視の上では右岸に近世以来の石垣が残されているとみられる部分があることが確認できる。一方、左岸は大正2～7年の護岸修築の際に川幅が狭められており、位置も含めて本来のものは残されていない。

#### ①常盤橋門跡周辺

史跡の指定範囲内外に続く石垣で、枡形石垣に続かたちで北側（G面）に約5.5m、南側（H面）に約10mの石垣が残されている【図3-8】。近世以来の石垣は、上流側では枡形石垣の一部、下流側では枡形石垣と護岸石垣の一部に見られ、全体的にみると下部と隅角部が比較的良好に保存されている【図3-8】。近世以来の石垣の積み方である打ち込みハギ・布積みが主体で、枡形石垣の隅角部には切り込みハギを用いた算木積みがみられる。

修理された箇所の積み方に複数の種類が見いだされることなどから、近代の修理も複数回行われたと考えられるが、詳しい改修履歴はわかっていない。

#### ②雉子橋・一ツ橋間の石垣

雉子橋門枡形の東方の屈曲部（出隅）から一ツ橋までの延長約255mの石垣が残る。雉子橋南東方向の出隅や一ツ橋門西方の入隅など部分的に本来の位置と考えられる石垣もあるが、コンクリートによる基礎構造である点や隅角部を形成しないで連続する直線的な積み方になっている点などから、大正期に大幅な改修が行われたものと考えられる【図3-9】。ただし、一ツ橋の脇の低い石垣（首都高速道路下）一ツ橋門枡形石垣の一部が残存しているものと考えられる【図3-10】。

なお、当該地石垣の関連遺構としては、雉子橋門東方の屈曲部延長部に改修された石垣が復元的に整備されている【図3-12】。また、雉子橋門橋台石垣（雉子橋関連遺跡）については、発掘調査が実施されており、その成果の一部は地下鉄南北線市ヶ谷駅構内の「歴史散歩コーナー」に石垣の再現として展示活用されている。

#### ③一ツ橋・錦橋間の石垣

首都高速道路橋脚に分断されている区間だが、延長約135mの石垣が残っている。隅角部を形成しない直線的な石垣であるため、大正期に大幅改修されたものとみられる。そのなかで、一ツ橋東方には隅角部の石垣がほぼ原位置に残る【図3-11】。また、錦橋東方には石垣隅角部の石垣が残されていたが、昭和62年（1987）に解体された。当該石垣は、地図の比較結果などからすると原位置を留めていない可能性もある【図3-13】。

この地点の石垣の積み方には、形態・規模の揃った間知石を用いた現代の布積み形式をとった練積みが多くみられ、震災復興や首都高速道路建設時に幾度も修復されている痕跡が確認できる。

#### ④錦橋・神田橋間の石垣

当該区間は、昭和30年代の首都高速道路建設時に大幅な変更が加えられた部分であるため、コンクリート護岸となっている。この工事に際しては、流路自体も変形されており近世当時よりも婉曲がやや緩やかになっている。建設時の資料によると、当時の工事では既存石垣を埋めてコンクリート護岸を築いているため、護岸背面に従来の石垣護岸が保存されている可能性もある。

神田橋門周辺では、神田橋門枡形石垣の一部が地下に残っていることが確認されている。また、現在の神田橋東方に橋台石垣の一部が保存されている【図3-14】。