

### 都市における河川・運河等の水辺消失と川と道路との関係の再構築に関する考察

○日本大学理工学部 正会員 吉川 勝秀  
日本大学理工学部 学生会員 石井 雄三

はじめに

我が国の第二次世界戦後の都市の発展期に、それまでの都市を支えていた河川や運河等の水路が埋立てや上空占有等により消失し、その多くが道路用地となって道路が建設されてきた。都市化の急激な進展が終焉した20世紀末になって、日本橋川の上空を占有する高速道路の撤去・移設の議論がなされるようになってい

る。本研究では、都市における河川・運河等の消失と道路建設に関して、それが行われた時代の状況を明らかにするとともに、これからの方向を示唆する世界の事例を示し、都市再生における河川の再生、川と道路の関係の再構築について考察した。

#### 1. 河川・運河等の消失と道路建設の実態

我が国の都市における河川・運河等の消失と道路建設について、主要なものを調査した。都市において河川・運河等が消失し、道路が建設された実例として以下のものが挙げられる。①東京の首都高速道路に占有された河川・運河（日本橋川、渋谷川下流古川、楓川等）<sup>1）、2）</sup>／②横浜の首都高速道路に占有された河川・運河（市内運河、中村川）<sup>1）、2）</sup>／③大阪の阪神高速道路に占有された河川・運河（東横堀川、長堀川等）<sup>1）、2）</sup>／④大阪・堺の阪神高速道路に占有された河川・運河（堀川）<sup>1）、2）</sup> これらの例として、①の東京の例を図-1 および写真-1 に示した。

#### 2. 時代的背景と河川・運河の消失に係る方針・協定等

上記のような河川・運河等の水辺の消失とその場所に高速道路が建設時代の背景について調査した結果は以下のようなものである。

##### ①首都高速道路の整備の当初の目的と整備の方針

当初の目的は、自動車交通の増加による東京都心部

の交通問題を緩和するためのものであった。そのために、既存の道路と平面交差せず、立体交差による道路を設けるとしている。すなわち、首都高速道路は東京都心部の交通問題の緩和が目的であり、現在は常磐高速道路や東北高速道路等の高速道路と接合されているが、そのような全国の高速道路のネットワークの一部としてのものではなかったことは知られてよい。すなわち、建設省の基本方針（以下、昭和32年方針）<sup>3）</sup>に示されるように、“首都に於ける自動車交通の輻輳を緩和し、その効率化と高速化を図るため、一般が街路と分離し、他の交通路と平面交差しない自動車専用道路を計画し、・・・”としており、全国高速道路のネットワークは全く考慮されていなかった。今日では、高速道路のネットワークに接続されたことから、通過交通が多くを占める状況となっている（都心環状線では約6割は通過交通）。

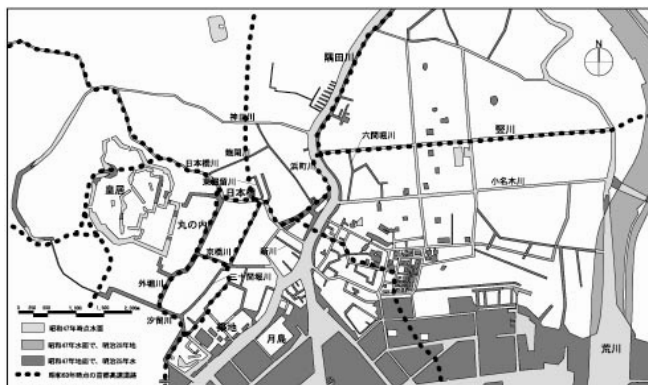


図-1 東京の首都高速道路に占有された河川・運河



写真-1 日本橋川および楓川を占有した首都高速道路（左：日本橋川、右：楓川）

キーワード 河川・運河消失 首都高速道路 都市再生 水辺再生 連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1-737

日本大学理工学部水環境システム研究室 Tel 047(469)5228 E-mail : masa0511ono@yahoo.co.jp

そして、特に注目すべきこととして、東京都心部の交通問題を緩和する首都高速道路の建設は、昭和32年方針<sup>3)</sup>に示されるように、“・・・原則として家屋の密集地を避け、つとめて不利用地、治水利水上仕様のない河川又は運河を使用するものとし、やむを得ざる場合には広幅員(40米)の道路上に設置するものとする・・・”としている。

このように、高速道路建設にあたって河川・運河を利用する方針に対して、当時は大きな反対はなかったことも知られてよい。また、これからの時代の都市経営において、通過交通を都心部に引き入れることはそぐわず<sup>2)</sup>、もともと都心部の交通問題を緩和することが目的であった道路に、大量の通過交通を引き込んでいる都心環境線は、中央環状線の整備等が進めば撤去することも選択肢の一つとして議論されてよいであろう。

## ②当時の河川の状況

このような首都高速道路の整備が計画された昭和34年頃の河川の状況はどうであったかを知る上で、東京都の河川・下水道に関する当時の方針(「東京都市河川下水道調査特別委員会委員長報告」)。以下、昭和36年答申)が知られてよい<sup>4)</sup>、<sup>5)</sup>。当時の河川は、水質汚染等の問題があり、都市では嫌われた空間となっていた。そのため、下水道整備に関する昭和36年答申では、水源をもつ河川、感潮河川、舟運に利用されている河川を除き、河川を暗渠化するとしてその区間を示している。そして、覆蓋した河川の利用は管理上支障のない限度において公共的な利益をはかることとしている。

このような河川等の状況下で、上記の首都高速道路の河川・運河占用の方針が決められたといえる。また、当時の河川管理は、治水・利水のみを目的としたものであり、河川の占用については治水上の支障のみが検討され、都市の空間としての河川の管理という視点からの検討は全くなされていなかったことも知られてよい。今日のような、都市における河川等の水辺再生とそれによる都市再生<sup>1)</sup>、<sup>2)</sup>のようなことは想定されていなかった。

## 3. 都市における川と道路の関係の再構築に関する世界の事例

世界をみると、日本と同様に、ある時代に都市の河川を暗渠化し、埋立てて道路を建設していた、あるいは

は河畔等に高速道路等を建設して都市と河川を分断していたものを、道路を撤去し、河川等の水辺を再生して、それにより都市を再生した事例が出現する時代となっている。そのように河川と道路の関係を再構築し、都市を再生した、あるいはしようとしている代表的な事例として以下のものを挙げるができる<sup>1)</sup>、<sup>2)</sup>。

- ①韓国・ソウルの清溪川の再生(暗渠化され、上空に平面道路・高架道路を建設)
- ②中国北京の転河の再生(埋立てられ道路を建設。道路を撤去し河川の再生、沿川の再開発)
- ③ドイツ・ケルンおよびデュッセルドルフのライン川河畔の再生(河畔に都市と河川を分断する形で連邦道路を建設。河畔の都市再生)
- ④アメリカ・ボストンの都心と水辺(チャールズ川の河口部の水辺)を分断していた高架の高速道路の地下化、水辺の解放、水辺の都市再生)
- ⑤日本における日本橋川の撤去による河川・都市再生の議論(上空を占用する道路を撤去・移設し、河川と沿川の再開発の議論)

## 結語

都市における河川・運河等の水辺の消失の実態を示し、河川・運河に高速道路の建設が決定され、実行された時代の河川等の状況、高速道路建設の目的や整備の方針を明らかにした。これからの時代の河川・運河の再生、河川・運河と道路の関係の再構築、さらにはそれらによる都市再生において、本文で明らかにした事実が知られ、参考にされてよいと考える。

## <参考文献>

- 1) 吉川勝秀：『流域都市論』、鹿島出版会、2008
- 2) 吉川勝秀：『都市と河川』、技報堂出版、2009
- 3) 建設省：「東京都市計画都市高速道路に関する基本方針」(昭和32年7月)、『首都高速道路公団二十年史』、pp.9-10、首都高速道路公団、1979
- 4) 東京都：東京都市計画河川下水道調査特別委員会「下水道36答申」(1961)、『環境問題資料集成第3巻 開発政策と公共事業』、日本科学者会議、2003
- 5) 中村晋一郎・沖大幹：36答申における都市河川廃止までの経緯とその思想、水工学論文集、第53巻、2009.2
- 6) 三浦裕二・陣内秀信・吉川勝秀編著：『舟運都市』、鹿島出版会、2008