

神田川及び日本橋川における水辺空間利用の 歴史的変遷に関する研究

菊原 綾乃¹・阿部 貴弘²

¹正会員 元日本大学大学院 理工学研究科 まちづくり工学専攻

(〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台3-11-2)

E-mail:csay19001@g.nihon-u.ac.jp

²正会員 日本大学 理工学部 まちづくり工学科 (〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台3-11-2)

E-mail:abe.takahiro@nihon-u.ac.jp

近年かわまちづくり支援制度やミズベリングプロジェクトのように、まちづくりの一環として水辺空間の再整備・活用が活発化している。都市河川においても河川区域の土地を占用し、まちづくりに活用する事例が増えつつある。一方、近世から戦前の我が国では現在と比べ多様かつ日常的な水辺利用が行われていた。本研究では、近世以来、様々な水辺利用が行われてきた神田川及び日本橋川を対象として、水辺とまちの再構築に向けた示唆を得るべく、沿川の各地域の水辺空間及び利用の事例に着目し、それら変遷と変化の要因を明らかにした。その結果、沿川の各地域により水辺利用の手段が異なり、その変化及び要因についても特徴があることを捉えた。

Key Words : *waterfront, hinterland, local history, Kandagawa river, Nihonbashi river*

1. はじめに

(1) 研究背景

近年、かわまちづくり支援制度やミズベリングプロジェクトなどの水辺を活用した活動が全国で展開され、河川に関わる様々な機関や団体等が河川を公共の財産として価値を見出し、まちづくりの一環として水辺空間の再整備・活用が活発化しており¹⁾、水辺を楽しむ文化が形成されつつあると考える。東京都では、「『未来の東京』戦略ビジョン」にて水辺の活用に注力している様子が伺える²⁾。都市河川においても河川区域の土地を占用し、まちづくりに活用する事例が増えつつある³⁾。今後このような水辺に関する既存の取り組みを継続させ、水辺を楽しむ文化を発展させるためには、河川と後背地のまちが一体となった整備を行うことが、人々の日常的な水辺利用を促進せ、取り組みの継続に資すると考える。

一方で、水の都として繁栄した近世江戸は、江戸名所図会⁴⁾等に見られるように現代と比べても多様な水辺利用の手段が存在していた。それら近世の水辺空間では、河川空間と後背地のまちが一体となった水辺利用が行われており、河川と人々の生活や都市との強い結びつきが存在したことを表していたと考える。

(2) 既存研究のレビュー

こうした近世以来の水辺空間に着目した研究は、建築、都市計画、土木等の観点などから多くの蓄積がある。

例えば、河岸を対象にした研究では、鹿内ら⁵⁾により、近世近代の河岸地の成立と衰退を明らかにしており、高道⁶⁾の研究では、近世の河岸地の所有者の開発行為が地域空間に与えた影響を明らかにしている。

水辺空間と都市或いは市民との関係に着目した研究では、例えば、昌子⁷⁾の研究では、明治以降の東京で実施された都市計画事業が河川、運河や、沿川の河岸地等に与えた影響について明らかにしている。猪股ら⁸⁾の研究では、運河と都市、或いは市民との関わりに着目し、その変容を捉えた上で、都市内運河の特性と空間構成を解明している。

水辺空間利用の変遷を広域的に捉えた研究では、例えば、松浦らの城下町として発展した都市の水系に着目した研究⁹⁾や、東京の水辺空間に焦点を当てた研究¹⁰⁾などがある。また、特定の河川・水路等の水辺空間の変容に着目した研究では、隅田川の水辺空間に着目し、その変遷を明らかにした石崎¹¹⁾の研究や、隅田川以東の水辺に着目した木村ら¹²⁾の研究などがある。

これらの研究の内、石崎の研究では、隅田川が日常生活の一部となる仕組みを模索し、川と住民の係わりの歴史の把握の必要性について述べられおり、また、木村らの研究では、江東低地における水辺空間の課題の1つに「地域の歴史性の喪失」が挙げられている。これらの課題を踏まえ、今後、日常的な水辺利用を促進させ、まちづくりの一環として水辺空間を再編するにあたり、沿川の各地域の水辺空間利用の歴史に着目する意義があると考える。

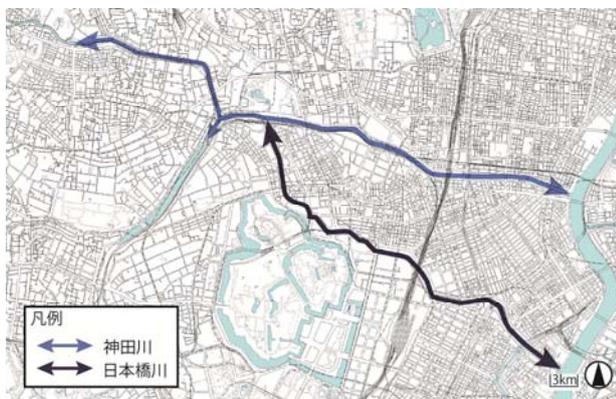
(3) 研究目的

以上の既存研究の成果等を踏まえ、本研究では、水辺とまちとの関係の再構築に向けた示唆を得ることを念頭に、近世以来水辺利用が行われていた、沿川の背後の土地利用を含む各地域の水辺空間と、水辺利用の事例に着目し、それらの変化及び要因を歴史的な観点より明らかにすることを目的とする。

2. 研究対象

(1) 研究対象地

本研究の研究対象地を図-1に示す。本研究では、近世以来様々な河川・水路整備が実施され、水辺利用が行われてきた河川であり、土地利用、地形条件等の異なる、神田川下流部及び日本橋川とその沿川を対象とする。神田川については、舟運路として整備された牛込から神田川河口部の区間と、江戸朱引内¹⁴⁾に位置する旧江戸川より神田川河口部までを対象とする。調査対象の年代は、徳川家康が江戸城に入城したとされる1590年より2020年間を対象として調査を実施する。



※沿川：近世の絵図より土地利用が切り替わる地点である、河川から300m~400m付を想定

図-1 研究対象地¹³⁾

3. 研究方法

(1) 調査方法

本研究の調査方法を表-1に示す。ヒアリング調査概要を表-2、その他本研究で用いた地図等を表-3に示す。

本研究では、表-1に示す調査項目を水辺空間利用の変化を捉えることが出来る要素と仮定し、調査を実施した。沿川の各地域の水辺空間利用については、近世以来の水辺空間及び利用の様子、その変遷を把握する資料として浮世絵体系¹⁵⁾等の図版や、絵葉書、古写真などの資料を用い、土地利用の変遷を把握するために絵図、地形図等を用いた。また、沿川の各地域の水辺空間の変遷を捉えるために市史、地域史等を中心とした文献調査及び古老、河川管理者等を対象にヒアリング調査を実施した。

表-1 調査項目及び調査方法

調査項目	調査方法	調査内容
治水の変遷の把握・整理	文献調査 ヒアリング調査	・河川 水路整備の履歴を把握 ・水害履歴及び規模 被害範囲を把握
河川環境の変遷の把握・整理	文献調査	・水質の変化を把握
土地利用変遷の把握・整理	文献調査	・河川沿川の土地利用変遷を把握 ・地形の把握
水陸交通・物流の変遷の把握・整理	文献調査	・水陸交通 物流の変遷を把握 ・水陸交通 物流の関係とその変化を把握
近世以来の水辺のレクリエーション利用の把握・整理	文献調査 ヒアリング調査	・近世以来の図版の収集 ・景観、遊興、遊山行楽活動の変遷を把握

表-2 ヒアリング調査概要

対象	内容	年月
文京区ふるさと歴史館	神田川沿川の水辺利用/ 目白大洗堰から江戸川公園に至る変遷	2022
文京区みどり公園課	江戸川公園の改修/櫻の植樹の経緯	2022
文京区教育総務課 文化財保護係	江戸川公園建設と大洗堰保存の経緯	2026
東京水道歴史館	神田上水関連施設に関する変遷	2020.10
神田川沿川住民(文京区)	神田川における水辺利用及び変遷/要因	2023
舟宿(台東区)	柳橋の船宿の利用とその変遷、要因	2027
神田川沿川住民(台東区)	神田川における水辺利用及び変遷/要因	2021.1
東京染ものがたり博物館	神田川沿川の生業について	2023
東京都河川留滞計画課 中小河川担当	近代以降の神田川・日本橋川の 改修の履歴及び内容	2023

表-3 調査・分析に用いた地図及び地形図

用途	地図タイトル	編著者名	縮尺	発行/作成年
土地利用	上野 1917.12	大日本帝国 陸地測量部編	1:10000	1917
	四谷 1917.12	大日本帝国 陸地測量部編	1:10000	1917
	日本橋 1917.12	大日本帝国 陸地測量部編	1:10000	1917
	早稲田 1918.08	大日本帝国 陸地測量部編	1:10000	1918
	東京市内外河川航通 調査報告書	東京市役所	不明	1923
	東京都市計画事業街路及 運河附 街路及運河 幅員開米突対照表	東京市調査課編	1:20000	1924
	東京都市計画防火地区 指定参考図	内務省	1:20000	1925
	江戸復元図	東京都教育委員 社会教育部分化課	1:5000	1989
	参謀本部陸軍部測量局 五千分一東京図測量原図	財団法人 日本地図センター	1:5000	2011
	地形	東京実測全図	内務省地図局	1:5000
東京市高低図		復興局土木部編	1:20000	1925

(2) 分析方法

本研究のフロー図を図-2に示す。

調査結果を基に、水辺空間利用の変遷を区分し、変化とその要因を分析した。さらに変化の要因の特徴について考察した。

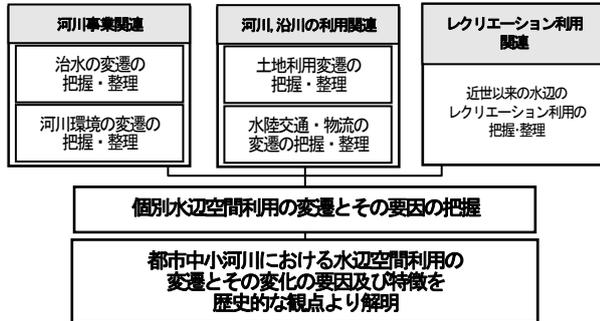


図-2 研究のフロー

3. 調査結果

(1) 治水及び河川環境の変遷

治水及び河川環境の変遷を表した年表を図-3に示す。

a) 近世

江戸時代、商業の中心地である日本橋、神田などの土地は、水害の被害が及ばぬよう工夫がなされていた。

1605年の旧石神井川の改修に合わせ、開削の揚土の一部を利用し、江戸市内を水害から防御することを念頭に神田川の右岸に土手が築造された。1620年には平川及び小石川の改修が行われ、水害対策を目的として現在の三崎橋から九段下堀留までが埋め立てられた。そのほか、隅田川では、日本堤、墨田提など水制に関する普請が実施されていた¹⁶⁾。

その結果、平川下流部の洪水被害は軽減され、江戸市街地はこれら堤防より下流部の土地が発展した。一方で、現在の三崎橋付近から神田川河口は甚大な被害を受け続ける事となり¹⁷⁾、表-4に示すように、江戸の水害履歴を確認すると、牛込、小日向、小石川の低地、または未開発の土地付近に水害の被害が及んでいることが把握できた。

以上の結果から、地形等の影響による水害の被害が及ぶ範囲を想定して治水対策が実施されていたと考える。

b) 近代

明治時代に入り、市区改正事業において現在の三崎橋から九段下堀留間が開削され、近世以来江戸市内を水害から防御するため埋め立てられていた平川の流路が復活した。また、同様の目的で神田川の右岸に設置されていた柳原土手も撤去され、治水対策の対象が河川の両岸へと変化したと考える。

表-4 近世の神田川における水害履歴^{18) 19) 20)}

西暦(年)	和暦(年)	水害被害場所(河川名)
1590	天正 18	小石川未流理め立て地付近
1666	寛文 6	水道橋付近(神田川)
1671	寛文 11	浅草、下谷、小日向の低い土地
1704	宝永 1	江戸、本所、深川、浅草、山谷、下谷、行徳、小石川、葛西
1728	享保 13	小日向、目白下、中里、小石川、水道町、改代町、赤城下市内、浅草、本所、深川、下谷
1742	寛保 2	小日向、牛込(旧江戸川)
1749	寛延 2	目白下、牛込、小日向、小石川下谷、浅草、神田
1766	明和 3	目白下(旧江戸川)
1779	安永 8	小日向、関口水道町、古川町・水道町
1783	天明 3	小日向、小石川、浅草(隅田川、旧江戸川)
1786	天明 6	目白下、小石川、神田川かし通、下谷、浅草、千住、本所、深川他(隅田川、神田川、旧江戸川)
1822	文政 5	小日向、本所(旧江戸川)
1829	文政 12	目白坂上、小日向市内、改代町、水道町(旧江戸川)

※参考文献より被害が及んだ場所が把握できたものを抽出

法制度については、1896年に旧河川法が制定され、河川管理について体系的な法制度が整備された。その後、明治43年8月上旬の台風により大水害が発生し、この水害を契機に、治水費の増額、治水工事の統一を課題とし、臨時治水調査会が設置され、「河川改修計画二関スル件」及び「砂防計画二関スル件」が決議され、国が直轄で改修する河川計画(第一次治水計画)が決定された。この計画策定を機に根本的な治水政策が確立された²¹⁾。

河川環境については、近世から明治中期では主に上水に重点が置かれており、幕末から続くコレラの影響を受け、東京市区改正事業においては近代上水整備が優先され取り組まれた。東京市区改正事業以前より実施されていた神田上水の水質に関する調査では、上水を供給する木樋のつなぎ目や腐食部等から病菌が混入し、市民の衛生に影響をもたらしていたことが明らかになっており²²⁾、1901年に近代上水の供給が開始され、神田上水は廃止された。

c) 戦前(関東大震災後)

関東大震災前後、震災復興事業として神田川、日本橋川において河川改修が実施され、一部の河川の埋め立てが実施された。当時、東京は人口増加により土地を要することが運河の利用よりも緊急であり、運河として市内に存在するものは、幅20間以下では効用が薄く、河川環境も酷く悪い為、20間程度の幅に拡張するか、10間内外迄のものは埋めてしまったほうが良い可能性があると考えられていた²³⁾。そのような背景の中、復興事業において実施された河川運河の開削、改修、埋立の設計方針には表-5に示す1913年に制定された運河法における運河法線決定要項が取り入れられており²⁴⁾、対象地では、日本橋川沿川の西堀留川は河川環境も悪化していたことや、神田川と接続し舟運上の利便性を向上させることが出来なかつたことから区画整理の換地として埋め立てられた²⁵⁾。

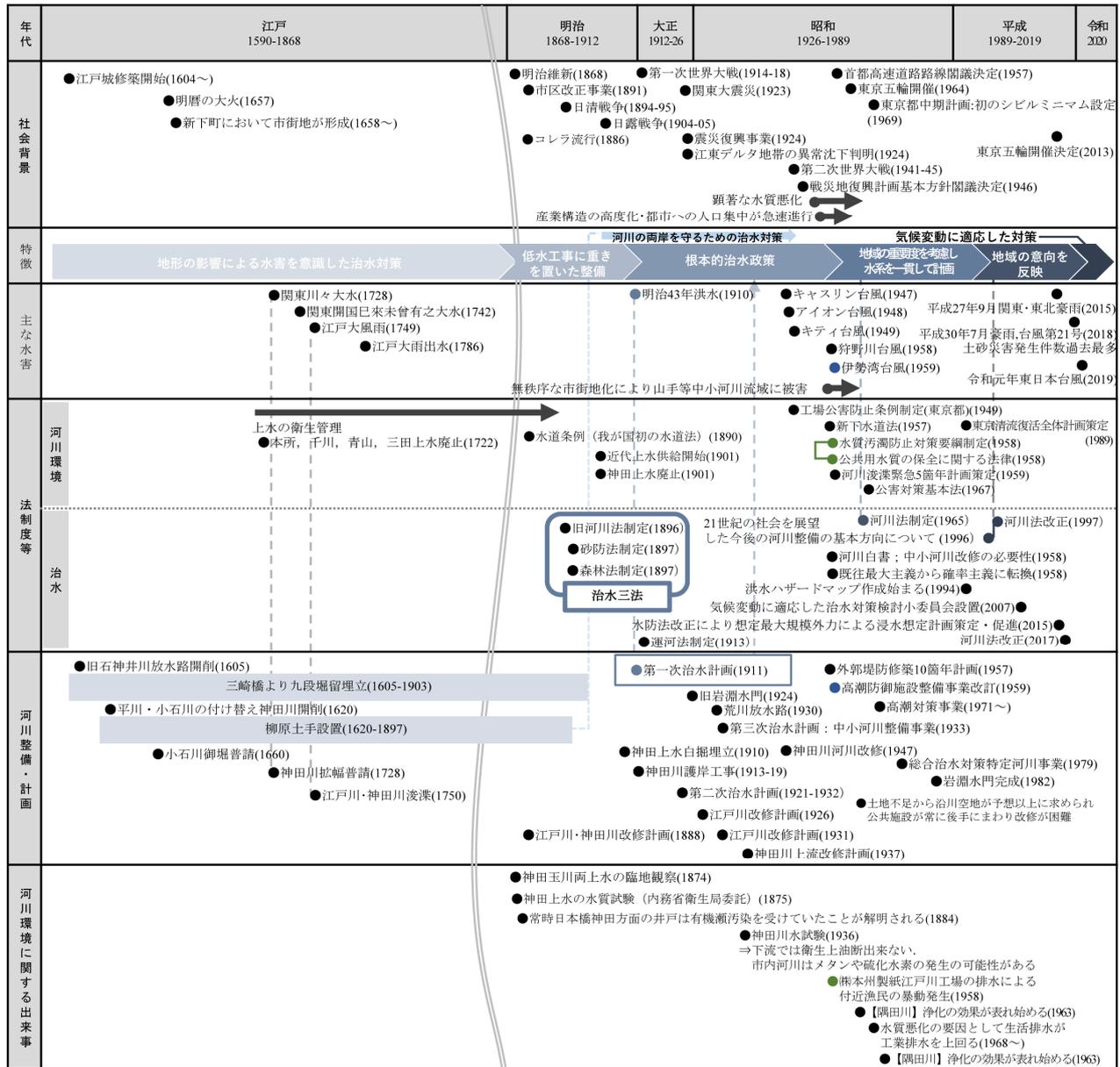


図-3 治水及び河川環境の変遷

表-5 運河法線決定要項²⁴⁾

運河法線決定要項
一、補強工事に依り利用し得べき在来護岸は可成之を利用すること。
二、急角度の屈折は可成之を緩和すること。
三、残存の永久的建物中被害少きものへ移轉は可成之を避くこと。
四、地下埋設物の移築をすくなからしむる様留意すること。
五、架橋は可成斜角を避くこと。
六、運河沿ひには可成道路を設けざること。
七、共同場所は可成多く設くこと。
八、運河の交叉點は分岐の隅角は別記の標準に依り之を剔除し婉曲ならしむること

一方、1933年には、第三次治水計画が策定され、第二次治水計画で進展しなかった中小河川改良費補助の制度を確立し、中小河川整備が徐々に進展をはじめた。

河川環境については、1936年に神田川において神田区委託小学校薬剤師会により2度調査が実施されている。

結果は下流では衛生上油断出来ないという状況であり、市内の河川はメタンや硫化水素の発生の可能性を危惧していた²⁷⁾。

以上の結果から河川の水質が一部では悪化したこと、舟運の利便性が低いことを一要因として河川の埋立が実施され、市内の河川空間及び環境の変化が始まった時期であると考えられる。

d) 戦後

戦後の河川改修は、財政難に加え戦後相次いで襲った台風による災害の復旧に追われ、改修工事の効果をあげることができなかった²⁸⁾。そのような背景の中、1958年に狩野川台風が上陸し、未曾有の豪雨をもたらし、都内中小河川は各所において氾濫した。同年に発表された東京都河川白書²⁹⁾においても、中小河川の改修の必要性

が指摘されており、中小河川の改修を早急に実施すべく、1964年から1979年間で中小河川を対象とした水害対策緊急整備計画が策定されるなど、都内の急速な市街化と、河川未改修区間の水害から、中小河川の整備が積極的に進められた。

また、1959年に発生した伊勢湾台風を契機に、1957年にすでに着工されていた高潮防御施設整備事業の計画を伊勢湾台風の高潮に耐えられる規模（潮位A・P+5.1m）とした計画に改訂し、耐震的な外郭堤防の築造や、1961年には高潮堤防施設整備10ヵ年計画が策定された。

河川環境については、隅田川や浜町川では、戦後すぐは河川は子供達が日常生活の遊び場として河川を利用していた³⁰⁾ ³¹⁾。しかし、経済的な発展を遂げるにつれ、公害問題が拡大し、東京都は1949年全国に先駆けて工場公害防止条例を制定した。1958年には、(株)本州製紙江戸川工場の排水により付近漁民が暴動を引き起こしたことを受け、工業排水について「水質汚濁防止対策要綱」が設けられ、工場排水などの規制に関する法律が制定された。また、河川汚濁対策事業の一環として隅田川をはじめ都内各河川の浚渫を実施するために、1959年河川浚渫緊急5箇年計画が策定され、1965年には隅田川で浄化用水の導入が開始された。1970年には工場及び事業場から公共用水域に排出される水の排出及び地下に浸透する水の浸透を規制する水質汚濁防止法（水濁法）が制定され、徐々に工業排水による水質汚濁は改善されはじめた。これら水質改善対策の効果は昭和40年代後半に至ってようやく表れ始めた。

(2) 土地利用及び水陸交通の変遷

近世から戦前までの土地利用及び水陸交通の変遷を表した年表を図4に示す。

a) 近世初期

家康の江戸城入城後、日本橋川沿川の鎌倉河岸が近世初期より存在する河岸地として、江戸城建設に利用する石材の陸揚げが行われていた。慶長年間には河岸周辺に市街地が開かれた。また、魚介類を江戸城へ納入する役割を与えられた摂津国の漁民が平川村小田原河岸に移り住み、後に本船町の河岸に魚市場を開くことを許され、江戸の繁華街の中心地である日本橋の魚河岸が形成された。

陸路の整備については、1603年に日本橋が創橋され、その後、日本橋を基点として東海道の延伸、日光道中、奥州道中が整備された。北方に向かう奥州道中が東海道と接続したことにより、神田地域の市街発展に影響を与えた⁴⁸⁾。

さらに、神田川沿川では1636年に牛込、筋違、浅草御門等の御門が築造され江戸の外郭形成が行われた。これら3つの御門はそれぞれ、上州道、中仙道、奥州道中と

日光道中に向けた基点として交通の要所であった。

このようにして、現在の中央区日本橋室町、本石町、内神田の周辺が江戸の市街地発展の先駆けとなった。

b) 近世中期・後期

1657年に大火が発生し（以下；明暦の大火）、江戸に大規模な被害をもたらした。その後、幕府は延焼防止の観点から、既存の寺院・武家地・町屋の移転、火除地の設置、隅田川以東の下町の市街地拡大などを実施し、土地利用が大きく転換し、幕末まで続く土地利用が形成された。

舟運については、1641年頃、利根川、江戸川、荒川を中心とする関東河川交通網が形成され、河川水運発展の契機となった⁴⁹⁾。1667年には各地からの幕府城米輸送が盛んに行われるようになり、迅速な海上輸送に強い関心がもたれるようになった⁵⁰⁾。また、幕府の御用商人である河村瑞賢が幕府の命を受け1671年新たに東廻り航路の制定、翌年に既存の航路を結び付けた西廻り航路の設定を行い⁵¹⁾、舟運による物資輸送の安定化に資する航路基盤が築かれた。

対象地では、神田川沿川で神田の多町を中心に神田青物市場が形成された。神田青物市場は、神田川と日本橋川で物資を集散し、元禄年頃には江戸の代表的な青物取引の場として有名な青物市へ発展した。1714年には、幕府は青物御用を命じ業者数も増加した⁵²⁾。

江戸時代後期には、舟運による物資の荷揚げや保管等の機能を有する河岸地が、日本橋を中心に文政年間に急激に増加し、各河岸地に合わせ荷揚げの品目が特化し、中にはそれに応じて荷揚げの品目から各河岸地に俗名が付けられたものも存在した⁵³⁾。

上記のように、主要な交通、物流輸送手段の一つである舟運が定着し、それに合わせ沿川の河岸地や市場等の土地利用が定着したと考える。

c) 明治期・大正初中期

明治維新後、江戸内外を分断していた木戸、江戸の外郭を形成していた御門の門扉を撤去し、東京市内の交通の自由化が進められ、市内に人や物の集散がしやすい環境が整えられた。また、新たな陸上交通の手段として、鉄道馬車等が導入され、1873年には日本橋が改橋され馬車や人力車の走行の支障にならないよう、元々運河を通る小船の荷に当たらないように橋梁の中央を持ち上げていた構造を平に直し、新たな陸上交通導入に合わせ橋梁の整備が行われた⁵⁴⁾。

新たな陸上交通の手段の一つである鉄道輸送については、1889年から1919年までに現在の新宿—東京間の中央線のルートが敷設された。新宿—市ヶ谷間、市ヶ谷—飯田町間、飯田町—万世橋間の路線は、地元住民の反対による用地買収の課題、日清戦争の勃発による軍用停車場の需要の拡大を背景に選定された⁵⁵⁾。加えて、万世橋駅

年代	土地利用図	法制度/社会背景	事例（土地利用）	事例（水陸交通）
近世初期	<p>凡例 標高25尺以上 沼地等 旧江戸湾 旧河川流路 水路 東海道 中仙道 日光街道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・家康江戸城入城(1590) ・江戸幕府が開かれる(1603) ・参勤交代が制度化(1635) ⇒江戸集住人口増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・鎌倉河岸成立 ⇒江戸城建設の石材の荷揚げ ⇒北側に市街地が形成(慶長年間) ・魚河岸成立 ⇒魚介類を江戸城へ納入 ⇒平川村小田原河岸から本船町の河岸へ、魚市場開設の許可を得る 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本橋創架(1603) ・五街道整備(1604～) ⇒東海道延伸 ⇒日光道中と奥州道中が整備 ⇒神田地域の発展に寄与 ・御門築造(1636) ⇒牛込、筋違、浅草御門等 ⇒上記3箇所は街道の起点として交通の要所
現在の中央区日本橋室町、本石町、内神田周辺が江戸市街地発展の先駆けとなる				
近世中期・後期	<p>凡例 本橋 沼地・土手等 許可地 官地 武家地 大規模地 旗本・家家人等 民間屋敷等 河岸地 幕府・大名等の蔵屋敷、物揚場</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・明暦の大火(1657) 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の寺院・武家地・町屋の移転 ・火除地の設置 ・隅田川以東の下町の市街地拡大 ・神田の市場が合併 ⇒元禄年間には江戸の代表的な青物取引の場となる ・河岸地の増加(1818～) 	<ul style="list-style-type: none"> ・両国橋創架(1659) ⇒隅田川以東の市街地と接続 ・東廻り航路制定/西廻り航路設定(1671～)
明暦の大火を契機に幕末まで続く土地利用へと転換・土地利用定着				
明治期・大正初期	<p>凡例 水陸 沼地・土手等 市街地 官地 武家地 大規模地 旗本・家家人等 民間屋敷等 河岸地 明治以降成立した河岸地</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・廃藩置県(1871) ⇒武家地、町地の廃止 ・桑茶政策(1871) ・太政官布告第230号(1873) ⇒陸運、水運の発展に注力 ・郡区町村編成法(1878) ⇒朱引制の廃止 ・東京防火令(1881-84) ・日清戦争(1894-95) ・日露戦争(1904-05) ・第一次世界大戦(1914-18) 	<ul style="list-style-type: none"> ・水戸藩上屋敷に造兵司が設営(1871) ・大規模な武家地跡は軍事施設を含め官庁関連施設となる ・神田青物市場、日本橋魚河岸移転命令が下る(1872) ⇒移転の議論が難航 	<ul style="list-style-type: none"> ・木戸・御門の撤去(1868～) ⇒東京内外の交通の自由化 ・日本橋改橋(1873) ⇒新たな陸上交通導入に合わせ整備 ・甲武鉄道延伸(1889～) ・水陸輸送の連携 ⇒秋葉原駅、飯田町駅、隅田川駅、汐留駅等
戦争の度鉄道の需要が高まる、水陸輸送の連携を念頭に置いた駅が開業				
関東大震災前後・戦前期	<p>凡例 水陸 沼地・土手等 市街地 官地 武家地 大規模地 旗本・家家人等 民間屋敷等 河岸地 住居・事務所 倉庫・工場・物揚場</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運河法制定(1913) ⇒運河法線 ・関東大震災(1923) ・震災復興事業による西堀溜川埋立 	<ul style="list-style-type: none"> ・神田青物市場、日本橋魚河岸移転(1923～) ⇒近世以来の繁華街が消失 ・河川沿川の土地の多くが住居、事務所の利用へ変化 	<ul style="list-style-type: none"> ・秋葉原駅高架化(1928) ⇒水陸輸送の連携の衰退が始まると推察
市場移転、水路の埋立等により舟運の性格が徐々に変化、近世以来の商業地が変化				

※各時期の土地利用図は以下の参考文献を用い筆者作成/近世初期：参考文献32)、33)/近世中期・後期：参考文献34)、35)、36)/明治初期・大正初期：37)、38)、39)、40)、41)/関東大震災後・戦前期：参考文献42)、43)、44)、45)、46)、47)

図4 近世から戦前の土地利用及び水陸交通の変遷

への延伸については、当時万世橋が馬車鉄道等の交通の要所であったことや、延伸の計画の時点で上野—秋葉原間の鉄道敷設計画が決定しており、秋葉原駅との接続を念頭に置いていたと推察する。

秋葉原駅については、1886年に日本鉄道会社が東北方面の貨物の執着駅として舟運の利便性の高い昌平橋—和泉橋間の河岸を選定し、1890年に秋葉原貨物駅が開業した。舟運と鉄道が連携した場所は他にも、汐留駅、

隅田川駅、飯田町駅が建設された。秋葉原駅は、第一次世界大戦以来取扱数が増加し、輸送需要を満足させることが出来ない状態が続いたうえに、当時駅周辺に神田青物市場の移転が計画されており、さらに輸送需要が高まることが予想されていた。このため1915年東京—上野間高架橋改築工事が実施された。

このように、鉄道整備が進むなか、日清戦争、日露戦争や、第一次世界大戦の勃発や、市場移転などにより、鉄道による物資輸送需要が拡大した。

d) 関東大震災後・戦前期

震災後の鉄道事業については、震災以前の東京—上野間の高架線工事に引き続いて、1926年それまで地平であった秋葉原駅の高架貨物駅改良工事に着手し、1928年に貨物取扱開始し、高架式貨物駅として発展した。これを機に水運と陸運の連携は徐々に衰退しはじめたと考える。

一方、舟運と密接な関係を持つ市場についても、明治初期から移転の議論が難航していた神田青物市場及び日本橋魚河岸が震災を契機に秋葉原及び築地にそれぞれ移転した。神田青物市場については、震災直後東京市が被災した秋葉原駅構内に市場を設置し、移転開業を促そうと働いていたが、鉄道省が駅構内の使用を認めなかったため、構内の市場を取り壊し仮移転計画は破綻した。それを機に神田市場の組合員は、自ら店舗建設に取りかかり営業を再開したが、市場移転の議論は震災の復興事業に組み込まれ、鉄道輸送の拡大を念頭に、区画整理事業に伴い秋葉原駅の西側へ移転した⁵⁹⁾。市場の移転位置から、市区改正事業の計画の際には市場が佐久間河岸の背後地に選定されていた明治中期に比べ、鉄道輸送が普及していることが伺える。

舟運に利用されていた河川についても、利用頻度が異なっており、大正10年時の神田川と日本橋川を比較すると、日本橋川に比べ、神田川の利用が頻繁であり、両河川共通して、河口部に近づくにつれ、その利用頻度が高まっていた⁵⁷⁾。舟運利用と密接な関係を持つ河岸地についても、図-4に示すように、大正10年時には住居、事務所などの必ずしも舟運と密接な関わりを持たないと考えられる利用が増加している。

以上のことから、舟運による物資輸送が徐々に鉄道輸送が担うようになり、沿川の河岸地の利用も舟運利用との関係が徐々に薄れ始めたと考える。

e) 戦後期

戦後、衛生上、美観上に資すると共に建築敷地に利用するため河川の埋め立てが実施された⁵⁸⁾。戦災復興事業において、対象地付近では、東堀留川、竜閑川、新川等が、がれき処理、埋立により創出された宅地を売却するため埋め立てられた⁵⁹⁾。

1950年、戦争による被害を復旧し、平和国家の首都としてふさわしい都市を建設するため首都建設法が制定さ

れた。しかし、東京の人口増加は毎年25万から30万人と増加の一途をたどっており、道路、住宅、上下水道など、都市の生活基盤整備が追い付かない状況であった。この背景を踏まえ、過大都市問題を解決することを目的に首都圏整備法が公布された。これに伴い首都建設法は廃止され、首都圏整備法を補う役割として1958年に首都圏市街地開発区域整備法が、1959年首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律（工業等制限法）がそれぞれ制定された⁶⁰⁾。これにより、明治期より拡大の進んでいた江東の大規模工場は新設、増設を制限され、地盤沈下の影響も相まって、地方へ移転し、後に工場の跡地に集合住宅等が建設された。対象地においては、例えば、神田川河口部では柳橋花街周辺は料亭等が立地しており、日本橋川河口部では、比較的大規模な敷地として三井倉庫が立地していたが、工業等制限法により移転等は行われていないため、影響は少なかったと考える。

4. 分析結果及び考察

(1) 水辺空間利用の変遷と変化の要因の把握

対象地の水辺空間利用の変遷を把握するため、表-1に示す調査項目に着目し、図-5に示すように、水辺空間利用の変遷を10期に区分し考察した。以降各時期の特徴と、特徴を裏付ける水辺空間利用の事例について記述する。その際に、神田川の船河原橋から大洗堰の区間について1965年新河川法公布以前は江戸川と称されていたことから、その区間に関する記述の主語は旧江戸川と表す。

a) 水系基盤形成期（1590-1657年）

水系基盤形成期は、江戸時代初期に防衛、治水等の目的から水路の開削、改修が行われ、近世の神田川と日本橋川の流路が形成された時期である。

1590年に家康の江戸城入城と合わせ、江戸城建設に利用する物資の輸送路である道三堀を開削したことにはじまり、1605年に旧石神井川の改修が行われ、現在の神田川下流部の原形となる水路が開削された。合わせて、日本橋川沿川の東西堀留川の改修が行われた。

神田川河口部の柳橋においては、隅田川との結節点という地の利を活用するため地域が開発され、承応年間には遊楽機関として屋形船が登場した⁶¹⁾。

b) 舟運定着期（1658-1715年）

舟運定着期は、1657年に発生明暦の大火から江戸が復興する過程で江戸内外における水路・航路の整備が行われ、舟運が定着した時期である。

1641年頃に河川水運発展の契機となった関東河川交通網が形成され、河村瑞賢により1671年に東廻り航路の制定、翌年に西廻り航路が設定され、舟運による物資

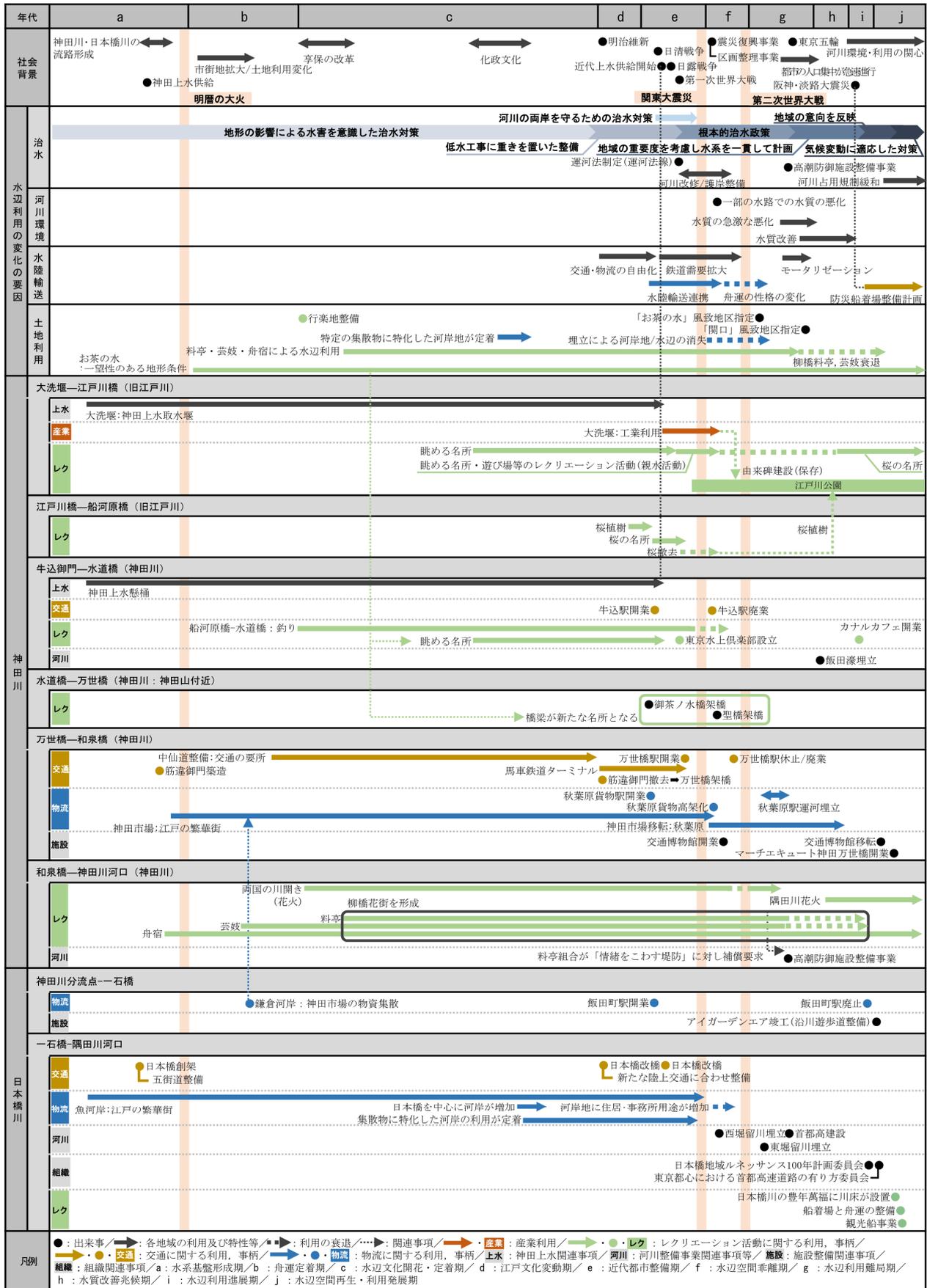


図-5 水辺空間利用の変遷と変化の要因

輸送の安定化に資する航路基盤が築かれた中、1660年に舟運路を開くことを目的に、神田川の改修・拡幅工事が行われた。神田川はこの工事を機に舟運路として牛込までは通船可能な河川となった⁶²⁾。この改修は神田市場の発展にも寄与した。

柳橋では、承応年間に登場した屋形船は明暦の大火の復興に動員され姿を消していたが、復興に合わせ屋形船の利用が再開すると反動的に大流行した。加えて、明暦の大火を契機に浅草に移転した吉原遊郭への交通手段として発展した。

c) 水辺文化開花・定着期 (1716-1867年)

水辺文化開花・定着期は、1716年から1745年に実施された享保の改革を契機に、釣りや花見など町人文化、水辺文化が開花・定着した時期である。

享保の改革では、隅田堤、小金井村に桜が植樹され、対象地においては、近世初期に築造された神田川の土手に柳が植樹されるなど、幕府により東西南北近郊の地に庶民のための行楽地が整備された⁶³⁾。また、江戸後期の化政文化の浮世絵の流行に合わせて、水辺の風景が数多く描かれるようになった。以降対象地の近世後期の水辺空間及びその利用について記述する。

神田川沿川の目白下大洗堰は、ツバキの名所であり、富士山を見晴らす絶好の場所であったことから、行楽に出かける人や、大洗堰の守護を司る水神社へ詣でる人も少なくなかった。大洗堰から下流、旧江戸川区間は、「紫鯉」と呼ばれる鯉が有名であったことから、享保の改革以降幕府御用の御留川として漁獵禁止区間となった、しかし船河原橋から下流部の魚は漁獵を許されており、釣り人で賑わった(図-6)。江戸時代の釣り文化は、元禄年間に発令された「釣魚釣禁止令」が享保の改革で廃止されたことにより一般庶民に普及していった⁶⁴⁾。

神田川河口部の柳橋では、1732年の大飢饉の餓死者慰霊のため隅田川で水神祭を行い、花火を上げたことで、現在の隅田川花火大会の前身である「両国の川開き」がはじまった。大衆性があり、庶民から多くの支持を得た。1730年代後半頃には、料理茶屋が流行し柳橋花街の発展に寄与した。柳橋花街は、天保の改革により屋形船が廃止、料亭が処罰されたが、急激な改革であったため長続きせず、政権交代後、再興の機会を得て全盛期の花街となった(図-7)。「両国の川開き」についても花火は危険を伴うものとして何度も法令によって取り締まられてきたが、権威と歴史を持つ柳橋の年中行事として継続された。

日本橋川沿川では、江戸後期に増加した河岸地と舟運により、例えば、日本橋魚河岸が江戸の三千両と言われ江戸を象徴する賑わいをみせる場所であった⁶⁵⁾ように、商業の中心として発展した。



図-6 東都名所御茶之水⁶⁴⁾



図-7 江戸高名会亭尽
両国柳橋⁶⁶⁾

以上の結果から、江戸の都市、水系基盤が形成され、舟運による物流の定着に合わせ沿川の土地利用が定着し、都市が安定する中で、江戸の庶民に遊山行楽の活動が徐々に浸透し、水辺を楽しむ文化が形成されたと考える。

d) 江戸文化変動期 (1868-1887年)

江戸文化変動期では、明治維新による一時的な人口減少、交通環境の変化等の影響を受け、近世以来の町人文化に変化が生じた時期である。

神田川河口の柳橋では、明治初期、江戸の思想を持つ柳橋と明治の思想が相容れず一時的に衰退するが⁶⁸⁾、花街振興のため、花火、灯籠流し、水神祭を催し、1881年頃には「両国の川開き」に限らず、夏季中は納涼船や沿岸の料亭、舟宿など様々な商舟が流行した。

旧江戸川では、1884年住民が小金井の桜の風景を模して、自主的に住居の地先沿川に桜を植樹し、これを契機に旧江戸川沿川は明治後期には新たな桜の名所として発展した。当時は住民が比較的自由に地先利用を行えたと推察する。

e) 近代都市整備期 (1888-1923年)

近代都市整備期では、1888年に公布された「東京市区改正条例」を契機に、近代都市の整備が始まり、陸上交通の発展に伴い、水運と陸運の連携が図られた他、近世以来の水辺利用に加え、新たな水辺の楽しみ方や、水辺の名所が誕生した時期である。

コレラの流行により東京市区改正事業において近代上水の整備が急がれ、1901年に供給が開始された。近代水道の供給に伴い、神田上水は廃止され、神田上水の供給に利用されていた近世以来の名所である神田上水懸樋は撤去された。一方で、神田川の台地には新たにお茶の水橋が架橋され、新たな東京の名所として知られるようになった(図-8)。

旧江戸川では、住民による桜の植樹に加え、1892年船河原橋から石切橋の間に桜100株を植樹したことにより、東京の新たな桜の名所として知られるようになった(図-9)。明治後期頃には、ボート乗り場等が設置され、水上から桜の鑑賞が楽しまれていた。しかし、旧江戸川沿川の小石川、牛込は度々水害の被害を受け続けている場所であり、明治43年の水害を機に実施された1913年の神田川の護岸工事により「江戸川の桜」の一部が失われた。1919年には、河川改修に合わせ、大洗堰の設置



図-8 新撰東京名所図会
お茶の水橋駿河台⁶⁹⁾



図-9 東京名所図会・
小石川区⁷⁰⁾

されている沿川は江戸川公園として整備され、公園では大洗堰の下にボート場や茶屋が設けられ憩いの場として賑わった。

水辺利用の観点から、近世では沿川から眺める対象であった大洗堰は、近代以降、沿川の土地が江戸川公園として整備され、ボート乗り場等が整備されたことにより、水上を視点場として楽しめるようになった。また、「江戸川の桜」も、沿川の土地や水上を視点場としてその風景が楽しまれていた。また、ヒアリング調査では、大洗堰付近に整備されていたボート乗り場が、飯田町方面へ遊びに向かう手段として利用されていたことが把握できており、近代の新たな水辺の楽しみ方として、神田川河口部の柳橋だけでなく、旧江戸川においても水上でレクリエーション活動が展開されていたことが捉えられた。

f) 水辺空間乖離期 (1924-1945 年)

水辺空間乖離期では、1923 年に発生した関東大震災を契機に実施された、区画整理や治水対策を目的とした河川改修に伴い水辺空間が変化した時期である。

河川事業では、区画整理の換地とすることを目的とした西堀留川の埋め立てや、表-6 に示すように震災復興事業を含め、1926 年、1931 年に旧江戸川の河川改修、1937 年には神田川の河川改修が実施された。これら河川改修に合わせて大洗堰は撤去され、東京市が江戸川公園整備と合わせ保存に努めた。1937 年の神田川の河川改修では、船河原橋—小石川橋間の幅員が約 2 倍に拡張され、護岸工事も合わせて行われていることから、この工事の施工後には、近世から楽しまれていた釣りなどの水辺の活動は衰退したと推察する。

日本橋川では、明治初期より移転の議論が難航していた日本橋魚河岸が震災を契機に移転することとなり、こ

表-6 関東大震災後から戦前の神田川の河川改修^{71) 72) 73)}

年代	事業/計画等	主体	河川	工事内容/詳細
1926	江戸川改修計画	復興局計画課	旧江戸川	船河原橋—白鳥橋間:幅員:80尺=1333間 白鳥橋—江戸川橋間:幅員:66尺=1100間 江戸川橋—戸田平橋間:幅員:54尺=900間 戸田平橋—妙正寺川口間:幅員:54尺=900間
1931	東京都市計画江戸川改修	東京市	旧江戸川	現幅員:最大23m 64(13間), 最小14m 55(8間) 船河原橋—白鳥橋間:23m 64(13間)-21m (12間) 白鳥橋—江戸川橋間:20m (11間) 江戸川橋—大洗堰間:18m 18(10間) 大洗堰—郡市境界(駒塚橋上流)間:16m 36(9間)
1937	東京都市計画神田川上流改修計画	東京市	神田川	飯田橋下流江戸川ロー—小石川橋 現幅員 14m5 分、全区間を通じて 27m3 に拡張 新規護岸の築造:飯田橋下流—小石川橋両岸 最低護岸高は零点上 4m5、在来地盤の高いところはこれに比した高さのものを築造

の結果日本橋の近世以来の代表的な繁華街が消失することとなった。神田川においても、近世初期から発展した神田多町の市場が鉄道との連絡を図ることを念頭に 1928 年に秋葉原へ移転し、この時期から舟運による物資輸送を徐々に鉄道が担っていたと考える。また、図-4 に示すように、大正時代末期には沿川の土地利用も舟運利用と直接関係のない、住居や事務所の利用が増加している。

これら鉄道の普及と市場の移転及び河岸地の利用の変化は、対象地の河川において近世以来の舟運による食品をはじめとした生活必需品の輸送が減少しつつあること考える。また、表-7 に示すように、1926 年の飯田駅から日本橋川へ水運輸送により発送された物資は、鉄及び鋼・銅、肥料及飼料が最も輸送量が多くなっていることから、舟運輸送が近世以来の各河岸地が固有の物資の荷揚げ、保存を行い、水辺に賑わいをもたらす舟運利用から、単純な物資の輸送手段としてその性質が変化しはじめたと考える。

g) 水辺利用難局期 (1946-1976 年)

水辺利用難局期は、第二次世界大戦終結後の既存の水辺利用が再生する中、産業構造の高度化、都市への人口集中が急速に進行し、生活基盤の整備が追いつかず河川環境が悪化し、水辺利用が遮られた時期である。

戦後直後、隅田川や浜町川が子供の遊び場として利用され、戦時中中止されていた、「両国の川開き」の花火大会を含め水辺に関わる行事も次々と再開するなど、既存の水辺利用が回復しつつあった。しかし、都市への人口集中に伴う、河川の水質悪化や、伊勢湾台風を契機とした高潮防御施設整備事業により建設された耐震的な外郭堤防により、それら水辺利用が一時的に衰退した。

神田川では、1966 年、既に隅田川右岸の防潮堤建設に着手している中、柳橋の料亭組合が「情緒をこわす堤防」に対して補償要求を出した。翌年には、各料亭の棧

表-7 昭和元年の舟運による物資輸送の内容 (飯田町駅, 秋葉原駅)⁷⁴⁾

発	着	品目	数
飯田町駅	日本橋川	鉄及鋼銅	1665
		砂糖類	337
		清涼飲料水 肥料及飼料	1842
		染料顔料及塗料	48
秋葉原駅	飯田町河岸	石炭及骸炭	300
	佐久間河岸	米	5145
		麦類	924
	木材河岸	鉄及鋼銅	1354
		鉄及鋼銅	752
	日本橋川	鉄及鋼銅	3160
		砂糖類	7650
	大川端	和洋酒及清涼飲料水	400
砂糖類		3926	
蛸殻町及箱崎町	日本橋川	米	3800
米		3660	
日本橋川	秋葉原駅	砂糖類	765
		石材及砂利	1234

※水運輸送のものを抽出/文献に数字の記載が見受けられないため表内には数値のみ記載する

橋取り壊し料の補償、新旧護岸の間の土地使用についての交渉がまとまり、柳橋地先の防潮堤の工事が開始された。当時は、防潮堤建設後に料亭街を高層化する予定であったが、河川環境の悪化により、人々が水に近寄らなくなったことや、オリンピックに際して、西洋文化が流行したことなどを要因として、河川環境の改善、堤防の竣工までには、表-8 に示すように、柳橋界隈の料亭は、昭和 40 年に 38 軒存在したものが、昭和 47 年には 13 軒に減少し、柳橋花街の衰退がはじまった。

日本橋川では、建築敷地に利用するため東堀留川や浜町川などが埋め立てられた。1963 年には東京オリンピックに向け、日本橋上空に首都高速道路が建設され、水辺の景観が大きく変化した。

h) 水質改善兆候期 (1977-1990 年)

水質改善兆候期では、水質改善の効果が表れはじめ、1977 年柳橋の船宿が自主的に船宿営業を再開したことを契機に既存の水辺利用が復活をはじめ、水辺の環境や利用に対する関心が芽生えた時期である。

法制度に着目すると、1983 年、河川敷地占用許可基準の一部見直しが行われ、占用可能な場所、工作物の設置に関して規制が緩和された。また、河川行政の取り組みとして、ふるさとの川モデル事業、桜つづみモデル事業が実施され、水辺空間の形成にあたって河川周辺の地域や地域の歴史等に注目が集められるようになった。

旧江戸川沿川の江戸川公園では、かつての「江戸川の桜」の情景を想い、1982 年の公園改修に伴い新たにソメイヨシノが 70 株植樹された。江戸川公園は風致地区及び風致公園に位置づけられており、制度を活用し明治・大正の旧江戸川の歴史風致の継承が行われたと推察する。

神田川下流部の柳橋では、船宿が当時残っていた料亭と相談し、1977 年自主的に屋形船の営業を再開した。翌年には「両国の川開き」が「隅田川花火大会」に名を変え復活した。また、同年、明治から続く早慶レガッタも復活した。

i) 水辺利用進展期 (1991-2003 年)

水辺利用進展期では、人々の河川環境へ対する関心の高まりと河川利用の機運が高まり、河川敷地を利用する

ため法改正が行われるなど制度上の素地が整いはじめた時期である。

法制度の変化をみると、1994 年、河川利用の増大、多様化を目指し、河川敷地占用許可基準が見直され、1996 年には、河川審議会より答申がなされ、「河川整備に関する計画の充実、地域住民、地方自治体、関係機関との連携強化と体制整備」⁷⁶⁾が打ち出された。翌年には河川法が改正され、河川管理の目的に治水、利水に加え、河川環境の整備と保全が位置付けられた。1999 年の河川敷地占用許可基準の見直しでは、占用許可を受けることができる主体に「市街地再開発事業を行う者」、「河川マリーナ整備を行う者」など、民間事業者が追加された。また、東京都では、1999 年に災害時における河川舟運の有効性が着目されたことを背景に、「防災船着場整備計画」が策定され、水辺空間の整備が進展した。

対象地の神田川河口部の柳橋では、1991 年に柳橋が土木遺産として整備され、1999 年に区民有形文化財に登録されるなど、橋梁の保存が進められるなど、地域の歴史に目を向けられた。

日本橋地域では、河川再生に係る地域組織である日本橋地域ルネッサンス 100 年計画委員会の設立や、日本橋上空の首都高地下化に係る議論が行われはじめた。

また、隅田川では、都民に水辺を広く親しんでもらうため、1991 年に隅田川を中心とした水上バス事業である「東京水辺ライン」の運行が開始し、防災訓練や総合学習などの公益事業への活用の他、江戸文化に気軽に触れ合えるイベント便を運航し、多くの人に利用されはじめた⁷⁷⁾。

j) 水辺空間再生・利用発展期 (2004-2020 年)

水辺空間再生・利用発展期では、水辺利用の機運が高まり、河川敷地占用の規制緩和を含め、水辺空間形成に資する取り組みが行われたことにより、水辺を積極的に活用するための空間整備及び、多様な水辺利用が行われている時期である。

法制度の変化を見ると、2004年に営業活動を行う事業者等が河川敷地を利用し、賑わいのある水辺空間の形成を図るため、「都市及び地域再生等のために利用する施設に係る河川敷地占用許可準則の特例措置について(国土交通省事務次官通達)」により、河川敷地の利用を可能とする特例措置が社会実験として実施された。

2011年には、河川敷地占用許可基準が一部改正され、社会実験で取り組まれた営業活動を行う事業者等の河川敷地の占用が制度上として可能になった。また、2009年には、かわまちづくり支川制度が創設され、河川空間と後背地の都市空間が融合した良好な区間形成を目指し、ハード・ソフト両面から支援を受けることが可能となり、その後も民間事業者等が水辺空間形成に携わりやすい制度が拡充されつつある。

表-8 柳橋の料亭と芸妓組合数⁷⁵⁾

西暦(年)	和暦(年)	柳橋の料亭数	芸妓組合数 (芸妓数)
1958	昭和 33	74 軒	143 軒 (289 人)
1965	昭和 40	38 軒	129 軒
1972	昭和 47	13 軒	-
1983	昭和 58	8 軒	-
1989	平成元	5 軒	(50 人)
1999	平成 11	2 軒	(42 人)
		柳橋料亭・芸妓組合解散	

※一：不明

対象地の神田川沿川では、2013年、神田川を一望できるリバーサイドデッキが整備されたマーチエキュート神田万世橋が開業し、日本橋川沿川では、2011年に日本橋船着場が整備され、2014年に大手町川端緑道が開通、同年日本橋川の飲食店に川床が社会実験として設置されるなど、水辺空間に人々が足を運び、水辺を楽しむための空間が整備されはじめた。それら空間整備に合わせ、日本橋船着場を活用した観光船の運航や、沿川の建築物等を活用した水辺を活用したのイベントが開催されている(図-10、図-11)。

また、2001年より進められてきた日本橋上空首都高に関する議論は、2014年に竹橋-江戸橋間の首都高大規模更新事業の事業許可が下り、2020年に首都高速道路日本橋区間の地下化事業の都市計画事業が認可された。

舟運を中心に水辺利用が行われていた日本橋川沿川では、河川敷地占用基準の緩和により、川床の設置や、防災船着場の活用による観光船の運航、交通手段としての舟運の利用、再開発と合わせ沿川の遊歩道の整備が行われるなど、法制度を活用し、歴史的にみて新たな水辺利用が展開されている。さらに沿川の各地域の水辺空間を連携した活用が取り組まれはじめている。

(2) 水辺空間利用の変化の要因と特徴

以上の結果から水辺空間利用に影響を及ぼす各要因の特徴を表-9に示す。

水辺利用の観点から、同一の河川でも例えば神田川では、柳橋の商船や、秋葉原の舟運と陸運の連携による物資輸送、船河原橋の釣りや「江戸川の桜」を水上から鑑賞するなどのレクリエーション活動のように、沿川の各地域により水辺利用の方法が異なり、沿川の土地利用やまちづくりによる影響が見受けられた。また、各地域の変遷を追うことで、それぞれの変化の特徴を捉えることができた。

河川改修については、「江戸川の桜」や、大洗堰、神田上水懸樋の撤去等のように沿川の視対象が消失し、堤防建設による柳橋の料亭の衰退に見受けられるように、水辺空間に急激な変化をもたらす要因であると考えられる。

河川環境については、水質の悪化により「両国の川開



図-10 TOKYO WONDER UNDER ライブビューイング⁷⁸⁾



図-11 江戸東京再発見 コンソーシアム舟運ツアー⁷⁹⁾

き」や、柳橋の船宿営業が中止されるなど、水辺の利用に急激な変化をもたらす要因であり、水辺空間、沿川の土地利用の性質に関わらず、水辺利用に与える影響が大きいと考える。

法制度については、近年の河川敷地占用の許可基準の緩和により、日本橋を中心に水辺利用が多様化していることや、江戸川公園の桜の植樹に見受けられるように、沿川の土地利用を位置付ける根拠となるものであり、土地利用と一体的に整備することが必要であると考えられる。

水陸交通については、例えば舟運利用と共に江戸時代商業の中心地として栄えた日本橋を中心とした地域では、取扱品目に特化した河岸が形成されていた。明治期には、新たな陸上交通の手段の一つである鉄道と連携することを念頭に、秋葉原駅や飯田町駅が開業した。しかし、大正時代末期には沿川の河岸地の利用が住居や事務所などの舟運利用と直接関わりのない用途が増加したことや、関東大震災を機に、近世以来日本橋及び神田地域に発展した日本橋魚河岸及び神田青物市場が築地、秋葉原にそれぞれ移転したこと、昭和初期には水運による物資輸送の品目に食品等の生活必需品の量が減少し、建築資材、工業製品等が増加したことを要因として、舟運の性格が市民の日常生活から徐々に離れ、近世以来の水辺に賑わいをもたらす舟運の性格が変化したと推察する。

沿川の地形条件については、例えば神田川のお茶の水付近では、近世では神田上水懸樋が視対象として、江戸名所図会等にもみるように、水上、沿川の土地から周辺の風景と一体的に描かれ楽しまれており、近代上水の供給に伴い、神田上水懸樋は撤去されることとなったが、その場所からわずか下流に新たにお茶の水橋や聖橋が架橋され、起伏を伴う地形の中の新たな名所として認知されるようになった。

土地利用については、例えば柳橋では、江戸時代から舟宿、隅田川の景観と料理を振舞う料亭、芸妓が一体となり、納涼船や舟料理等の水辺の文化を戦後まで継承し続けたことや、現在もつづく隅田川花火大会の前身である「両国の川開き」についても、料亭等がスポンサーとして江戸時代から戦後までその利用が継承されたことに見受けられるように、水辺利用を特徴づけるとともに、利用の持続性に影響を与えることから継続的な水辺利用を行う上で重要な要素であると考えられる。

5. まとめ

本研究では、沿川の土地利用や地形条件の異なる河川を対象とし、水辺空間及び利用の変遷を明らかにすることで、水辺空間利用の変容の特徴を捉えることができた。

表-9 水辺空間利用の変遷の各要因の特徴

調査視点	変化の要因		特徴
	調査視点	要因	
治水	河川改修, 視対象の消失	水辺空間利用に急激な変化をもたらす要因	
河川環境	水質の悪化	水辺空間利用に急激な変化をもたらす要因 水辺空間, 沿川の土地利用の性質に関わらず水辺利用に与える影響が大きい	
法制度	河川敷地占用, 保全に係る法律の整備	新たな水辺利用や過去の水辺空間を継承する要因	
水陸交通	舟運の性格の変化, 鉄道輸送の拡大	輸送手段, 生活必需品の運搬など, 市民の日常生活と水辺が関わる要因	
土地利用, 地形条件	沿川の土地利用, 地域社会の変化	水辺利用を特徴づけるとともに, 利用の持続性に影響を与えることから継続的な水辺利用を行う上で重要な要因	

水辺利用の観点から, 同一の河川であっても沿川の土地利用状況や, 地形状況等の地域固有の水辺空間により, 水辺利用の方法が異なることが把握できた。また, 地域ごとに水辺空間利用の変容過程やその要因に特徴があることが把握できた。

持続的な水辺利用には, 水辺空間形成する沿川の土地利用や地域社会と水辺の関係を理解することが重要であり, 旧江戸川の桜の情緒や, 柳橋の船宿などの歴史風致や残された地域資源などの各地域の持つポテンシャルを活用することが重要であると考え。

謝辞: 本研究を進めるにあたってヒアリング調査に快くご協力いただいた地域住民の方々, 河川管理者様, 公園管理者様, 学芸員の皆様にご感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 国土交通省近畿地方整備局: 水辺活用ノウハウブック, 2018
- 2) 東京都: 「未来の東京」戦略ビジョン, 2019
- 3) 例えば,かわてらす
(<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/kasenubu0134.html>/東京都建設局)設置の取組み(最終閲覧日: 202012.10)
- 4) 長谷章久: 日本名所図会全集一巻一四巻名著普及会,1975
- 5) 鹿内京子, 石川幹子: 東京下町における河岸の歴史の変遷に関する研究, (社)日本都市計画学会 都市計画論文集, No41-3, pp959-964, 2006
- 6) 高道昌志: 明治期東京の河岸地拝借人からみた地域構造の変容に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 2016
- 7) 昌子住江: 東京の都市計画と河川運河に関する歴史的研究, 東京大学博士論文, 1991
- 8) 猪股弘樹, 横内憲久, 岡田智秀: 都市内運河の特性と空間構成に関する歴史的研究, 土木計画学研究・論文集, 2001
- 9) 松浦茂樹, 島谷幸宏: 我が国の都市における水空間とその変遷, 土木計画学研究・論文集 No3, 1986
- 10) 日本文化会議: 東京における水辺空間の歴史的研究, 日本文化会議, 1985
- 11) 石崎正和: 隅田川は蘇るか, 水資源・環境研究 Vol.3, 1989
- 12) 木村達司, 宮加奈子: 江東低地における水辺空間の変遷と課題 東京の水網復活に関する研究, 国土文化研究所年次報告, 2017
- 13) 国土地理院基盤地図情報
- 14) 東京都公文書館所蔵: 文政江戸朱引図, 1818
- 15) 座右宝刊行会編集制作: 浮世絵大系 1-17 巻集英社, 1975-1976
- 16) 難波匡甫: 都市と堤防一水辺の暮らしを守るまちづくり, 株式会社水曜社, 2017
- 17) 鈴木章生: 江戸の川・東京の川, 日本放送出版協会, 1978
- 18) 土木学会: 明治以前日本土木史, 1936
- 19) 東京市役所: 東京市史稿. 変災編第 2, 東京市役所, 1915
- 20) 東京市役所: 東京市史稿. 変災編第 3, 東京市役所, 1916
- 21) 土木学会 日本土木史編集委員会: 日本土木史大正元年-昭和 15 年, 1973
- 22) 大松駿一: 神田上水覚え書, 2015
- 23) 復興局土木部: 帝都復興事業に就て, 1924
- 24) 参考文献 23
- 25) 東京市日本橋区: 新修日本橋区史. 下巻, 1938
- 26) 参考文献 25
- 27) 坂口市造: 神田川ノ水質調査(第一報), 1936
- 28) 参考文献 21
- 29) 東京都建設局: 東京都の河川の現況とその将来 東京都河川白書,

- 1958
- 30) 月島長屋学校: 地域雑誌佃・月島 其の 1, 月島長屋学校, 2021
- 31) 中央区教育委員会社会教育課編: 中央区の昔を語る 5(浜町・小網町), 中央区教育委員会, 1991
- 32) 地図資料編纂会編集: 江戸東京市街地地図集成, 内務省地図局発行縮尺 5 千分 1 東京実測全図柏書房, 1988
- 33) 鈴木理生: 図説 江戸・東京の川と水辺の事典, 柏書房, 2003
- 34) 東京都教育委員社会教育部分化課: 江戸復元図, 1989
- 35) 参考文献 33
- 36) 工藤寛正: 藩と城下町の事典, 株式会社東京堂出版, 2004
- 37) 参考文献 33
- 38) 五千分一東京図測量原図, 1/5000, 日本地図センター, 2011
- 39) 参考文献 7
- 40) 栢木まどか, 伊藤裕久: 東京の近代における防火地区の変遷と震災復興期の共同建築に関する研究, (社)日本都市計画学会都市計画論文集, No.43-2, 2008
- 41) 藤森照信: 明治の東京計画, 株式会社岩波書店, 2018
- 42) 大日本帝国陸地測量部編: 四谷 1917.12., 1:10000, 1917
- 43) 大日本帝国陸地測量部編: 日本橋 1917.12., 1:10000, 1917
- 44) 大日本帝国陸地測量部編: 上野 1917.12., 1:10000, 1917
- 45) 大日本帝国陸地測量部編: 早稲田 1918.08., 1:10000, 1918
- 46) 復興局土木部編: 東京市高低図, 1:20000, 1925
- 47) 東京市役所: 東京市内外河川航通調査報告書, 1923
- 48) 社団法人神田市場協会, 神田市場史刊行: 神田市場史上巻, 株式会社文唱堂, 1968
- 49) 丹治健蔵: 近世交通運輸史の研究, 吉川弘文館, 1996
- 50) 児玉幸多: 日本交通史, 吉川弘文館, 2019
- 51) 土屋潤, 増淵文男: 河村瑞賢による西廻り航路の港について, 土木史研究講演, Vol.23, 2003
- 52) 参考文献 48
- 53) 参考文献 5
- 54) 藤森照信: 明治の東京計画, 株式会社岩波書店, 2004
- 55) 渡辺功一: 神楽坂がまるごとわかる本, 株式会社けやき舎, 2007
- 56) 参考文献 48
- 57) 参考文献 47
- 58) 東京都建設局総務部総務課: 事業概要[東京都建設局], 東京都建設局総務部, 1953
- 59) 太刀川宏志, 大沢昌玄, 岸井隆幸: 戦災復興における瓦礫処理の実態, 公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集, Vol.49, No.3, 2014
- 60) 東京都広報渉外局首都建設部, 東京都建設局指導部: 工業等制限法の解説, 株式会社光栄堂, 1959
- 61) 加藤藤吉: 柳橋沿革史, 柳橋開橋祝賀会事務所, 1894
- 62) 鈴木理生: 江戸の都市計画, 株式会社三省堂, 1988
- 63) 大石学: 吉宗と享保の改革, 株式会社東京堂出版, 2001
- 64) 一寿齋芳員: 東都名所御茶之水, 1853 年, 国立国会図書館所蔵
- 65) ミツカン水の文化センター機関誌『水の文化』59 号, 2018
- 66) 藤彦: [江戸高名会亭長] [両] 国柳橋, 国立国会図書館所蔵
- 67) 参考文献 11
- 68) 参考文献 61
- 69) 新撰東京名所図会, 1896-1911, 江戸東京研究センター所蔵
- 70) 宮尾しげを: 東京名所図会・小石川区, 睦書房, 1969
- 71) 江戸川改修計画 復興局計画課
- 72) 東京都市計画江戸川改修 東京市
- 73) 東京都市計画神田川上流改修計画 東京市
- 74) 鉄道省: 東京市及附近貨物集散状況, 1928
- 75) 柳橋町会: 柳橋町会 55 周年「柳橋町会の歩みと世相」, 2008
- 76) 茅野恒秀: 河川法改正の政策過程と河川技術官僚の課題意識—1997 年河川法改正を検証する—, 環境社会学研究, 17 巻, 2011
- 77) 東京都建設局総務部総務課: 建設局事業概要平成 19 年版, 2007
- 78) TOKYO WONDER UNDER ライブビューイング観覧記 (<https://mizbering.jp/archives/21975/>ミズベリング)(最終閲覧日: 2021.2.19)
- 79) 江戸東京再発見コンソーシアム 舟巡り日本橋川コース (http://www.edo-tokyo.info/ship/course_01.html)(最終閲覧日: 2021.2.19)

(?)