

東京都心部における河川の変遷と川からの都市再生に関する研究

日本大学理工学部 学生会員 ○木村美瑛子
日本大学理工学部 正会員 宮本 守
日本大学理工学部 正会員 吉川 勝秀

1. 研究背景・目的

江戸期、東京は水の都として名をあげていたが、大正期以降、河岸が消失したり、近年の都市化により河川が消失した。また、残存河川と都市空間と連続性が喪失している。

本研究では、日本橋川・神田川・古川・隅田川(神田川合流部から日本橋川合流部までの区間)を対象とし、対象地域の河川と河川沿い都市空間の歴史の変遷を時代的に示した。さらに現地踏査などにより親水空間や歩行空間、河川と道路の関係を明らかにし、河川とその周辺の都市再生に向けて、親水空間や整備状況について検討した。

2. 河川と河川沿い都市空間の歴史の変遷

(1)江戸～明治期

江戸期、低湿地の埋め立てと運河の開削が行われ、河川は舟運だけではなく江戸城を守る役割も果たした。

図－1は明治40年代の河川と河岸を示している。図－1より、多くの河川と共に、約70箇所の河岸が存在することが確認できる。

(2)大正期～戦前(帝都復興計画)

関東大震災(大正12年)が発生し、大部分の河岸は壊滅した。一方、帝都復興計画により、水運近代化のための河川改修、大公園新設が行われ、隅田川沿いには2箇所の公園が設けられた。

(3)戦後～東京オリンピック前(戦災復興計画)

空襲(昭和20年)後、戦災復興計画により河川沿いに緑地帯を設ける案もあったが事業は縮小、中止され、戦災残土処理のために河川は順次埋め立てられた。またオリンピック(昭和39年)開催に備え、容易に取得可能な公共空間を用いて高速道路建設が行われ、日本橋川・神田川の上空も覆われた。

(4)東京オリンピック後～現在

社会基盤整備は更に進み、河川と河川沿い都市空間が喪失し、古川上空にも高速道路が建設された。一方、隅田川では、昭和後半よりスーパー堤防・親水テラスの設置が始まった。

3. 河川空間の実態把握

2007年6月5日(火)、2007年11月3日(土)の2回、対象河川の河川沿いにおける親水空間の箇所や利用、歩行可能・不可能な区間について現地踏査した。



図－1 明治40年代前半の河川と河岸の位置図



図－2 対象河川の整備状況



写真－1 隅田川の親水テラス(左)と日本橋川上流にある飯田橋アイガーデン・エア(右)

(1)親水空間

親水空間の活用の方角性を示すため、親水箇所の規模により、Type A(連続的に河川と一体的に整備されている都市空間)、Type B(局地的に河川と一体的に整備されている都市空間)、Type C(公園)に分類し、図－2に示した。

Type Aは隅田川全域(写真－1(左))、Type Bは日本橋川にある飯田橋アイガーデン・エア(写真－1(右))のみが属した。共に良好な歩行空間が確保され、隅田川は河川周辺建物・公園と河川が連続的に整備されていた。

キーワード 河川沿い都市空間、帝都復興計画、戦災復興計画、親水河川、都市再生

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/FAX 047(469)5228

一方、Type Cには日本橋川、神田川、古川の順で多くの公園が属し(隅田川は河川沿いに連続的な整備がなされているので除く)、日本橋川・神田川では、特に下流域に多くの橋詰公園が存在した(写真-2(左))。図-1で示した明治期の河岸区域と現在の公園を比較すると、日本橋川・神田川の公園の約70%は河岸から転じており、下流域に公園が多いのは河岸の名残だといえる(表-1)。しかし小規模であるため、ベンチしか備わっていない箇所も多い。

利用に関しては、Type A・Bは様々な年代の人の利用があったが、Type Cは周辺に勤務する人の利用が主であり、利用状態の違いが見られた。

(2) 歩行不可能な区間

写真-2(右)のように、日本橋川・神田川・古川の大部分では、河川沿いの建物や直立型堤防により河川に近づけない区間が多かった(図-2)。また、区間延長に対する歩行不可能な区間の割合を表-2に示すが、神田川、古川、日本橋川の順で歩行不可能な区間が多く、神田川では99%が歩行不可能な区間であった。

日本橋川では、他の河川に比べて歩行不可能な区間の割合が小さく、兩岸の平均値は64%となった。歩行可能な空間があるのは、右岸側は上流部のアイガーデン・エアや中流部の常盤橋公園があり、左岸側は上流部に河川沿いに歩行できる道路が整備されていたためである。

古川では右岸と左岸で13.7%の差があるが、右岸と左岸の差が大きいのは、左岸側に芝公園や一之橋親水公園など、公園が多いためである。

(3) 対象河川周辺の現状

図-3は、対象河川と周辺の道路網を示している。図-1に示した消失河川は、埋め立てや暗渠化により、現在は道路網と化しており、消失河川の約8割が道路となった。また、日本橋川のほぼ全区間と古川の全区間の上空を首都高速道路が占有している。これは、都市の連続した公共空間であるために河川が利用された結果である。

4. 河川空間の現状に対する検討

隅田川は、都市空間との一体的な整備や河川沿いの歩行空間(リバーウォーク)の設置により、都市空間の中における河川空間を利用した先進的事例であるといえる。日本橋川・神田川・古川においても、親水性増大や利用拡大を目指し、各河川を分析した上で、検討を行った。

(1) 日本橋川

図-3より、ほぼ全域を高速道路で覆われているが、表-2より神田川・古川に比べて多くの歩行可能な空間が存在することがわかる(36%)。また図-2より、親水空間に関して他の河川と比較すると、都市空間と一体的に整備されたアイガーデン・エアや、古川の2.5倍もの公園数が存在する。他の河川に比べ、人が近づける機会が多いことが明らかになった。



写真-2 河川沿いの公園(左) 歩行不可能な空間(右)

表-1 河岸区域から公園となった割合

	河川沿いの公園数 (箇所)	河岸区域が転じて 公園となった箇所 (箇所)	河岸区域から公園 へと転じた割合 (%)
日本橋川	20	14	70.0
神田川	13	10	76.9
古川	8	2	25.0

表-2 歩行不可能な区間の割合

	区間延長(km)	歩行不可能な 区間(km)	歩行不可能な区間 の割合(%)
日本橋川	4.8	3.2	66.1
		3.0	62.0
神田川	3.2	3.2	99.0
		3.2	99.0
古川	4.4	3.8	86.4
		3.2	72.7
隅田川	2.6	0	0
		0	0



図-3 対象河川と周辺の道路網の関係

(2) 神田川

表-2より、歩行不可能な空間の割合が99%を占める神田川であるが、図-2と表-1より、下流域には河岸の名残である橋詰公園が密集していることが明らかとなった。

(3) 古川

図-3より、全域が高速道路で覆われているが、図-2より、橋詰公園より大規模である芝公園が存在することから、歩行可能な空間(20.5%)となっている。従って、公園の設置により、歩行可能な空間が増加している。

5. おわりに

本研究では、歴史的変遷を踏まえた上で、河川空間の親水性に関する実態把握を行い、以下の点を明らかにした。

- ・日本橋川・神田川に存在する橋詰公園のうち、約70%が河岸から転じており、これは河岸の名残であるといえる。その結果、特に下流に橋詰公園が多くなっている。
- ・河川沿いにおける歩行不可能な区間と、区間延長に対する歩行不可能な空間の割合を明らかにした。
- ・河川と道路網の関係を明らかにし、消失河川の約8割が道路となったことがわかった。

参考文献

- 1) 鈴木理生：図説 江戸・東京の川と水辺の辞典，2003年，柏書房株式会社
- 2) 越沢明：東京都市計画物語，1991年，都市叢書