

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³⁾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²⁾、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ある都心環境線は、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^{4)、5)}。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^{1)、2)}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ことができる^{1)、2)}。

- 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