

次に、1955(昭和30)年代の河川を取り巻く社会状況の一つとして、不法投棄や下水道整備の遅れなどから水質汚濁が著しく、都民からも河川の暗渠化を強く希望されていた状況があげられる¹⁰⁾。図-3に示したように、都内の多くの河川は都民にとってのゴミ捨て場と化して不法投棄が繰返されていた¹¹⁾。原因の一つは下水道整備が計画どおりに進んでいなかったためであり、未処理の生活排水が河川に流入したことによる高濃度の水質汚濁が生じていたことによる。これにより、都民からは、開渠形態の河川が厄介者扱いされ¹²⁾、下水道化や暗渠(道路)化の促進が要望される状況にあった¹⁰⁾。

(2) 高架橋形式による首都高建設に至った経緯と地元の意向

表-1には、日本橋区間における建設形式について、首都高計画担当者と近隣住民の意見及び高架橋形式採用に至った経緯を簡略的に示した。

計画当初、日本橋区間は高架橋形式を避けようとしていた。これは、東京都市計画地方審議会・高速道路調査特別委員会の議事録¹⁾から、第6回特別委員会で「可能ならば川床を通過させる」という希望意見があったことから読み取れる。また、高架橋形式に対する当時の日本橋周辺住民の意見として、日本橋の下へ首都高を建設するように求めた状況が、中央区刊行の資料¹³⁾から読み取れる。これは、中央区議会高速道路対策特別委員会で検討された地元五地区からの主な請願内容に関する新聞記事¹⁴⁾とも符合する。五地区に共通する要望は、主に河川の覆蓋化による公園・緑地等の整備であり、日本橋を含む江戸橋通り地区のみが「名橋『日本橋』の上をまたいで四号線が通るのは絶対反対、すれすれでもよいから橋の下を通すべきだ。」と主張している。

これらを総合的に鑑みれば、日本橋区間に限らず河川縦断占用の高架橋形式に反対する意見が多数あったことは事実であり、高架橋形式を避ける検討が行われたが、結果として採用されたことが窺える。西畑正倫

(元首都高速道路公団理事)は、日本橋川における地元との折衝並びに高架橋形式とした経緯を「名橋日本橋の風致を阻害しないよう、地元ではこの橋の下を隧道で通るように強く要望されたが、日本橋川の河積を狭めることは殆ど不可能なので、現状で折り合って戴いた。」と記している¹⁵⁾。この記述から、当時の河積確保の難しさ等が一因となり河川上空への高架橋形式が採用されたと考えられる。

4. むすび

本報では次の2点が明らかになった。①河川を首都高用地として利用する計画思想は、当時の土地利用状況と水質汚濁を勘案すれば行政として止むを得ぬ判断であった点、②一部に反対意見のあった日本橋区間の首都高の上空占用も、代替案の隧道を通す案の実現が、日本橋川の河積を狭められない治水事情から難しく、止むを得ず採用したと考えられる点、である。

日本橋区間における具体的な首都高の地下化検討が開始された現状では、沿線の再開発との工程調整が可能な最後の機会であり、過去に諦めてしまった日本橋周辺における日本橋川と日本橋の空間環境の再構築が実現できる数少ない契機となっている。異常豪雨が頻発する現状において、河川が極めて重要な治水施設であるとともに都市における貴重な公共空間であることに留意しつつ、治水・利水・親水のバランスのとれた河川行政を進めていくことが肝要であると考えられる。

参考文献

- 1) 石原成幸、河村明、高崎忠勝、天口英雄：日本橋川における首都高速道路の縦断占用に至る計画検討経緯の研究，土木学会論文集G（環境），Vol.74，No.5，I_333-I_339，2018。
- 2) 東京都：荒川水系 神田川流域河川整備計画，平成28年3月，2016。
- 3) 鈴木理生：江戸の川・東京の川，井上書院，pp.253-254，1989。
- 4) 佐藤公則：平成3年9月2日付・読売新聞，朝刊27面（都民版），1991。
- 5) 首都高速道路公団：首都高速道路公団二十年史，pp.104-105，1979。
- 6) 日本文化会議：都市形成と首都高速道路，都市形成と首都高速道路に関する調査報告書，pp.52-54，pp.61-67，1984。
- 7) 水辺再生研究会：「日本橋地域における水辺空間を活かしたまちづくり」に向けた提言，日本橋再生推進協議会，2008。
- 8) 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20日，建設省，1957。
- 9) 東京都建設局：東京都市計画都市高速道路網計画案，東京都市計画高速道路調査特別委員会報告書，東京都建設局都市計画部，1958。
- 10) 東京都首都整備局都市計画部：第一回河川下水道調査特別委員会，東京都市計画地方審議会・河川下水道調査特別委員会資料（其の三）速記録抜粋，1961。
- 11) 東京都環境局：写真集 水質汚濁，写真集記録「東京の公害」，（2018.02.16閲覧）。
<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/data/photo/scenery/water/index.html>。
- 12) 東京都オリンピック準備局：河川の浄化，東京都オリンピック時報，第1巻第5号，pp.4-7，1961。
- 13) 中央区教育委員会：中央区の昔を語る（六）一室町・本町一 一新川一，中央区，pp.28-29，1992。
- 14) 読売新聞：昭和35年4月13日付・読売新聞，朝刊10面（中央版），1960。
- 15) 西畑正倫：首都高速1・4号線の開通に当たって，高速道路と自動車，第7巻第9号，pp.27，1964。



図-3 1965(昭和40)年頃の都内河川の汚濁状況
出典：東京都環境局 写真集記録「東京の公害」¹¹⁾

表-1 首都高の高架橋形式に至った経緯^{1),4),13)~15)}

	高速道路調査 特別委員会	中央区議会高速道路 対策特別委員会
計画検討時 【高架橋形式 回避について】	・掘割案と高架案の比較検討 ・神田川との治水問題を検討し、可能ならば川床を通過すること(掘割案)を希望意見として附した	・名橋『日本橋』の上をまたぐのは絶対反対との住民請願 ・他区間は共通して河川の覆蓋化を住民が請願
社会情勢 と課題	・五輪ムード一色に染まる中での首都高建設に対する反対運動に大義名分がなかった ・治水上の問題(仮設時の河積確保ほか) ・在日米軍司令部との関係(費用面)	
計画決定時	住民要望の隧道(トンネル)案も検討したが、治水上の課題解決等が困難なため高架橋形式を採用	