

帝都復興事業において実施された河川運河事業の現況－東京を対象として－*

The current state of river and cannal constructed by Reconstruction Project after Kanto Earthquake for Tokyo

伊東孝祐**・昌子住江***・田中常義****

By Kousuke ITOH, Sumie SHOJI, Tsuneyoshi TANAKA

概要

本論は、帝都復興事業完了式典（1930年3月26日開催）から80年が経過した今日における河川運河事業（国執行分）によって整備された区間の現況を明らかにすることを目的としたものである。新鑿1、改修11、埋め立て1の計13路線のうち新鑿・改修区間を調査した結果、現存4、現存（一部区間埋立）2、埋め立て6であることがわかった。中央区内の河川はその時々課題対応（戦災瓦礫処理、交通渋滞対策、河川環境悪化）により埋め立てが進んだ。江東区内の河川は防災対策の推進とともに親水化が図られていた。

1. はじめに

関東大震災による陸上交通路、特に鉄道の被害は大きいものであったが、水上交通路は比較的早く復旧し、救援物資の輸送・配給の多くは舟運によってなされた。帝都復興事業は、鋼材、セメント、砂、採石、木材等の重量があり嵩張る物資輸送の大部分を舟運にたよることによって実現できたという側面もある。

東京市も独自の河川改良計画を持っていたが財政難から実現が困難となっていたおり、国執行の河川運河事業に期待していたが、復興予算の削減の中で帝都復興院の案は大幅に縮小され、東京市としても不満の計画案であった。

そのような帝都復興時の河川運河に関する研究として昌子の研究¹⁾があり、河川運河計画の検討経緯や実現されなかったアイデア（逍遥道路等）について明らかにしている。

本論は、帝都復興事業から80年後の今日における河川運河事業箇所²⁾の現況を明らかにすることを目的としたものである。

対象地域は東京で、調査対象は内務省復興局が新鑿・改修した河川運河とし、現地調査により現況の把握を行った。内務省復興局は河川改修にあたり共同物揚場を設置しており、東京市も様々な復旧事業を行っているが、位置が特定できなかったために、これらについては今回の調査において対象外とした。

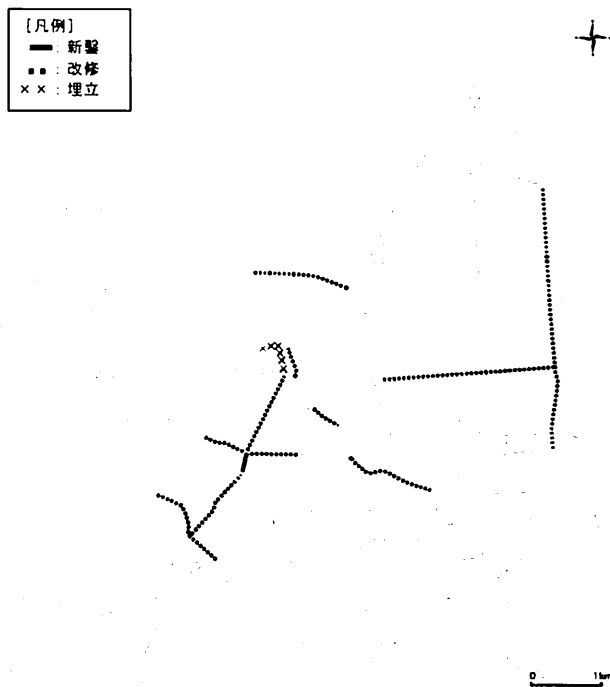
*keywords：帝都復興事業、河川運河事業、東京、現況

**正会員 博士（都市科学）

〒141-0022 品川区東五反田5-22-5-112)

***正会員 T.博 NPO 法人アクションおっぱま

****フェロー会員 NPO 法人ヨコハマ創造空間



図－1 帝都復興事業における河川運河事業箇所（国執行分）

2. 帝都復興事業における河川運河事業

1) 国執行事業

1923（大正12）年の第47帝国議会で決定した国執行運河費は28,570,000円（用地及び補償費8,516,585円、工事費18,348,290円、雑工雑費1,705,125円）²⁾で、これにより新鑿1川（延長290m）、改修11川（延長15,135m）、埋め立て1川（延長374m）の事業が行われた（図－1、表－1）。

帝都復興事業では水運および排水系統上存置する必要の無いものとして、表－2に示す水面が埋め立てられ、

表－１ 河川・運河事業箇所一覧（国執行分）⁴⁾

名称	區域	延長 (m)	幅員 (m)	深度 (m)
新鑿				
築地川・楓川 連絡	京橋區金六町地先・深川ヨリ 同 區・村郷一丁目地先・築地川ニ至ル	290	33	1.8
改修				
小名木川	深川區上大島町地先・横十間川ヨリ 同 區・新安宅町地先・隅田川ニ至ル	2,460	55	2.1
横十間川	本所區柳島元町地先・北十間川ヨリ 深川區豊住町地先・十間川ニ至ル	3,670	40	1.8
大島川	深川區木場町地先・大横川ヨリ 同 區・諸町地先・隅田川ニ至ル	1,920	40	1.8
神田川	神田區柳町河岸地先ヨリ 日本橋區新御町地先・隅田川ニ至ル	1,420	47	1.8
日本橋川	京橋區富島町地先・危島川ヨリ 同 區・大川端町地先・隅田川ニ至ル	470	47	1.8
楓川	日本橋區本村河町地先・日本橋川ヨリ 京橋區本村木町三丁目地先・深川ニ至ル	1,220	33	1.8
桜川	京橋區金六町地先・京橋川ヨリ 同 區・港町地先・危島川ニ至ル	750	33	1.8
京橋川	京橋區北紺屋町地先・外濠ヨリ 同 區・築地四丁目地先・深川ニ至ル	600	33	1.8
築地川	京橋區本村郷八丁目地先ヨリ 同 區・築地四丁目地先・海ニ至ル	550	17	1.8
	京橋區木挽町一丁目ヨリ 同 區・本郷八丁目地先・ニ至ル	1,130	33	1.8
汐留川	京橋區本村郷七丁目地先・三井横堀川ヨリ 同 區・本郷八丁目地先・深川ニ至ル	100	33	1.8
東堀留川	日本橋區高島町地先ヨリ 同 區・末路町地先・日本橋川ニ至ル	545	33	1.9
埋め立て				
西堀留川	日本橋區小舟町地先ヨリ 同 區・本郷町地先・日本橋川ニ至ル	374	30	

表－２ 埋め立て水面一覧⁴⁾

河川名	區域	埋立面積 (坪)
入船川	自京橋區南八丁堀二丁目地先 至 同 入船町六丁目地先	1,540,470
西堀留川	自日本橋區小舟町一丁目地先 至 同 三丁目地先	3,498,630
北黒江川	自深川區松村町地先 至 同 伊郷町地先	799,655
南黒江川	自深川區中島町地先 至 同 蛸町二丁目地先	1,667,640
堺川	自砂町字八右衛門新田二〇地先 至 同 六把島七八九地先	2,493,900
元々川	自砂町字元々一三五八地先 至 同 小田原一六〇地先	1,579,372
北割下水	自本所區柳島梅森町地先 至 同 新井町地先	1,200,000
西横川	自砂町字西横川一一五一地先 至 同 一三五四地先	627,000
江川堀	自深川區和合町一番地々先 至 同 九番地々先	667,000
東堀留川	自日本橋區堀江町一丁目二丁目地先 至 同 新材木町地先	1,008,400
外濠	自葛町區大手町一丁目七番地々先・神田橋際 至 同 竹半町二番地々先・ツ橋際 間	1,492,525
墨田公園 地先	荒川筋・浅草區浅草河岸及今戸町地先	11,893,000

注：埋め立て箇所は事業箇所の上流部

理立地は、道路、物揚場、公園敷地、材料置場および区画整理における換地に充当された。また、大横川を横切る北割下水は、従来開渠であったため衛生上有害であるのみならず、土地利用上不利益であったため、暗渠下水に改築し、上部を道路敷とされた⁵⁾。

市内河川が貨物輸送に果たす役割から、帝都復興事業では公共物揚場の増設と河川から直接荷物の積み降しがしやすいように河川沿いの道路が廃止された。公共物揚場設置の基準は従来の実績をもとに大正40年における運河の沿岸貨物取扱数量を推定し、これを扱うのに必要な共同物揚場の川沿い延長を決めた（表－3）。

表－３ 実施決定された共同物揚場（国施行分）⁶⁾

運河別	計 劃		実 施		実施ノ 計劃ニ 對スル 割合
	員数	延長(間) 面積(坪)	員数	延長(間) 面積(坪)	
大島川	7	113.00 1,330.55	5	80.72 640.66	71 48
小名木川	16	240.00 2,653.30	13	177.29 1,709.52	74 64
横十間川	13	199.00 2,360.90	12	165.19 1,918.09	83 81
神田川	6	140.96 1,985.51	9	156.34 1,926.28	111 97
東堀留川	3	48.15 379.80	4	56.12 503.76	117 133
日本橋川	2	30.00 248.58	4	36.23 188.96	121 76
楓川	9	98.40 975.79	11	73.15 599.39	74 61
桜川	3	50.00 486.25	4	58.50 433.15	117 89
築地川	1	16.80 109.12	1	16.00 94.99	95 87
京橋川	2	26.00 327.15	2	16.40 73.02	63 22
汐留川	1	30.00 318.74	1	20.00 111.32	67 35
築地川・楓川 連絡	2	30.00 250.00	1	10.30 89.58	34 36
計	65	1,022.31 11,429.49	67	867.02 8,288.72	85 73

共同物揚場の規模は、本所・深川方面においては幅 15 間、奥行き 8 間を標準とされた。

2) 東京市執行事業

東京市の事業は主として復旧事業が中心で、枝川護岸改築（延長 4,816m）、枝川護岸修繕（延長 2,910m）、土捨場假護岸造修（7,381m）、堤防改修（1,284m）、浚渫（9,201,600m³）、共同物揚場改修設備（358m）、共同物揚場新設拡張用地買収（29,153m²）のために事業費 3,323,000 円が計上された⁷⁾。共同物揚場については東京市でも、復興事業の改修運河以外の運河でも増設計画をたて、1924（大正 13）年に経費 233 万円余を計上し、33 箇所、延長 708 間を整備した⁸⁾。

3) 計画標準の設定

帝都復興事業では、船舶の運航や沿岸の土地利用との調整等を配慮して、運河法線決定要項、運河幅員並水深決定に関する標準、橋梁桁下端高に関する規定、が定められた⁹⁾。幅員、水深、橋梁桁下端高については 1921（大正 10）年 5 月に決定した東京都市計画事業の中でも標準が定められていたが¹⁰⁾、同一河川でも異なっていたため船舶の航行に不便であることから、あらためて河川毎の標準が定められた。

3. 帝都復興事業箇所の現況

1) 新鑿区間

築地川・楓川連絡運河は、首都高速道路 1 号線の用地として、1960（昭和 35）年から 1965（昭和 40）年にかけて全区間が埋め立てられた。首都高速道路は旧河床部を利用しており、堤防や橋梁、橋詰広場はそのまま残っている。幅員も震災復興当時のままである。

2) 改修区間

①小名木川

新小名木川水門から大横川合流点までの区間は植栽が施された耐震護岸が整備されている。高橋から新扇橋の間の護岸は通行可能となっており、橋詰広場を介して出入りする。隅田川合流点から万年橋間は隅田川護岸テラスの一部を形成している。高潮対策と内水位低下措置のため、新小名木川水門と扇橋閘門が設けられている。

②横十間川

北十間川合流点から小名木川合流点までの区間は、従来の堤防の内側に鋼矢板による補強が施され、その上部は緑が茂っている。栗原橋から天神橋（江東区側）、堅川合流点から小名木川合流点の区間においては補強護岸の内側に歩行デッキが整備され通行することが可能となっている。小名木川合流点から十間川合流点にかけての区間 1,970m は埋め立てられ、横十間川親水公園（1984 年 4 月 1 日開園）として整備された。

③大島川

改修区間全体にわたって植栽が施された耐震護岸が整備されている。大島川西支川合流点から黒船橋および巴橋から東富橋の区間の護岸は通行可能となっており¹¹⁾、橋詰広場を介して出入りできる。高潮対策のため、最下流部に大島川水門が設けられている。

④神田川および日本橋川

1967（昭和 42）年の「東京都中小河川緊急整備計画」、1968（昭和 43）年「東京都中期計画」等に基づき護岸の整備が進められ、1981（昭和 56）年には 30mm/h 規模の降雨に対処する護岸の整備が完了している。当該区間は高潮区間であるため、現在高潮防御施設（A.P. 5.5m）の整備が進められている¹¹⁾。

⑤楓川

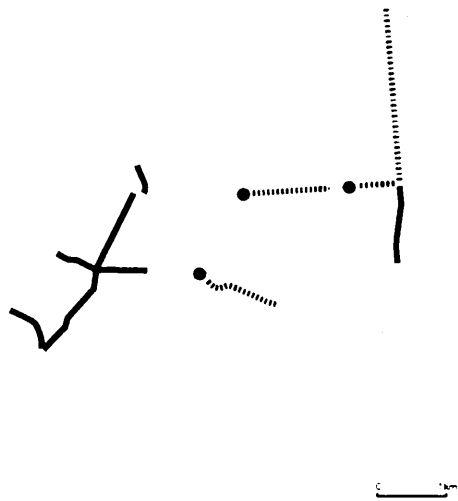
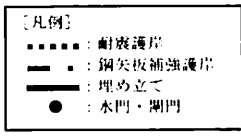
首都高速道路 1 号線の用地として 1960（昭和 35）年から 1965（昭和 40）年に全区間が埋め立てられた¹¹⁾。日本橋川合流点から新場橋手前までと新場橋から旧築地川楓川連絡運河合流点までの区間とでは様相が異なっている。前者区間では首都高は高架構造となっており、護岸や橋梁は撤去（千代田橋は現存）されている。後者区間では首都高は旧河床部を利用しており、護岸や橋梁もそのまま残っている。幅員は震災復興当時のままである。

⑥桜川

1960（昭和 35）年から 1972（昭和 47）年にかけて段階的に埋め立てられた¹²⁾。跡地利用のため護岸や橋梁はすべて撤去されている。跡地は民間に売却されず、都や区の施設（下水道局桜橋ポンプ所・第二ポンプ所、区立桜川保育園、区立女性センター、区立桜川公園、区立桜川屋上公園）が設置されていた。但し旧桜橋から旧中之橋間は遊休地（公有地）となっている。

⑦京橋川

東京高速道路株式会社線の用地として、1954（昭和 29）年から 1959（昭和 34）年にかけて埋め立てられた¹²⁾。跡地には紺屋ビル、西京橋ビル、東京橋ビル、新京橋ビルが建っており、その上部が自動車専用道路で、自動車専用道路と建築物との一体構造となっている。護岸



図－2 河川運河事業箇所の実況（2009 年 12 月末時点）

表－4 戦後中央区内の河川の埋め立て状況¹²⁾

河川名	埋め立て区間	認可年月日	竣工年月日
東堀留川 ¹⁾	～日本橋川合流点	1948. 4. 1	1949. 8. 31
新川	亀島川合流点～隅田川合流点	1948. 4. 1	1949. 12. 20
龍田川	浜田川合流点～日本橋川合流点	1948. 4. 1	1950. 3. 7
浜田川	神田川合流点～小川橋	1948. 4. 1	1950. 3. 7
	小川橋～箱崎川合流点	1970. 9. 12	1972. 2. 29
三ノ間堀川	京橋川合流点～汐留川合流点	1948. 6. 1	1952. 7. 23
外濠川	八重洲 1 丁目 1 番地先より 八重洲 1 丁目 2 番地先まで	1964. 12. 2	1967. 3. 4
	八重洲 1 丁目 1 番地先より 八重洲 1 丁目 3 番地先まで	1950. 12. 4	1952. 11. 28
	八重洲 1 丁目 3 番地先より 八重洲 1 丁目 6 番地先まで	1948. 6. 18	1950. 3. 6
	八重洲 1 丁目 6 番地先より 八重洲 2 丁目 7 番地先まで	1948. 6. 18	1950. 5. 18
	八重洲 2 丁目 7 番地先より 八重洲 2 丁目 11 番地先まで	1949. 8. 1	1950. 7. 21
	八重洲 2 丁目 11 番地先より 八重洲 3 丁目 3 番地先まで	1954. 7. 22	1959. 5. 30
	銀座 1 丁目 2 番地先より 銀座 8 丁目 3 番地先まで	1949. 10. 24	1959. 3. 2
京橋川	桜川合流点～外濠川合流点	1954. 7. 22	1959. 5. 30
汐留川	銀座 8 丁目 3 番地先より 銀座 8 丁目 6 番地先まで	1960. 6. 22	1963. 12. 28
	銀座 8 丁目 6 番地先より 銀座 8 丁目 13 番地先まで	1954. 7. 22	1964. 7. 22
	銀座 8 丁目 13 番地先より 銀座 8 丁目 13 番地先まで	1960. 3. 21	1964. 3. 31
	銀座 8 丁目 21 番地先より 銀座 8 丁目 21 番地先より 高橋宮前橋まで	1956. 10. 20	1959. 3. 31
築地川・楓川 連絡運河	楓川合流点～築地川合流点	1960. 5. 10	1965. 1. 29
楓川	連絡運河合流点～日本橋川合流点	1960. 5. 10	1965. 1. 29
築地川	築地川・楓川連絡運河合流点より 中央区区界 8 丁目まで	1965. 1. 29	1965. 1. 19
	連絡運河合流点～埋橋	1960. 5. 10	1965. 1. 19
	埋橋～明石橋	1967. 10	1970. 1
築地川・南堀川	築地川合流点～備前橋	1960. 5. 10	1965. 1. 19
	備前橋～築地川東支川合流点		1995
築地川・東堀川	北門橋～市現橋	1977. 6. 3	1973. 3. 31
	市現橋～海幸橋		1995
	海幸橋～隅田川合流点		1995
桜川	京橋川合流点～桜橋	1965. 1. 29	1965. 1. 29
	桜橋～中之橋	1963. 12. 01	1966. 9. 2
	中之橋～亀島川合流点	1969. 1. 30	1972. 3. 25
箱崎川	日本橋川合流点～隅田川合流点	1968. 8. 13	1971. 1. 31
箱崎川・支川	浜田川合流点～隅田川合流点	1970. 9. 12	1972. 2. 29
佃川	隅田川合流点～隅田川合流点	1963. 11. 16	1965. 3. 11

注：戦後の埋め立ては帝都復興事業箇所

や橋梁は残っていない。

⑧築地川

旧築地川・楓川連絡運河合流点から旧汐留川合流点までの区間は首都高速道路 1 号線の用地として、1960（昭和 35）年から 1965（昭和 40）年に埋め立てられた¹²⁾。首都高は旧河床部を利用しており、護岸や橋梁もそのまま残っている。当該区間に架設されている橋梁のほとんどは両サイドに人工地盤を敷設、区立公園となっている。旧汐留川合流点から隅田川合流点の区間は現存している。

⑨汐留川

東京高速道路株式会社線の用地として、1951（昭和 26）年から 1964（昭和 39）年にかけて埋め立てられた¹²⁾。跡地には東土橋ビル、西新橋ビル、東新橋ビルが建っており、その上部が自動車専用道路で、自動車専用道路と建築物との一体構造となっている。護岸や橋梁は残っていない。

⑩東堀留川

戦災による残土の棄場として 1948（昭和 23）年から 1949（昭和 24）年に全区間が埋め立てられ¹²⁾、跡地は残土処理費用捻出のため、河岸、橋詰広場もろとも大半は民間に売却された。現在、跡地には商業ビルが建っている。民間に売却されなかった旧万橋から上流部は区立堀留児童公園、小網橋より下流は区立小網町児童遊園となっている。また河川が町境になっていたことから、旧河川の中心線に当たる部分は道路となっている。これは埋め立て・跡地を民間に売却した他河川（三十間堀川、浜町川、龍閑川）も同様である。

4. まとめ

帝都復興事業における河川運河の新鑿・改修区間は概ね現在の中央区ならびに江東区に位置しているが、河川・運河の態様は、その河川運河のある区によって大きく異なっていた。

中央区に位置する河川運河は、昭和 20 年代は戦災残土処理のため、昭和 30 年代は都市高速道路建設のため、昭和 40 年代・50 年代は堀留化された河川の環境悪化が要因となって埋め立てが進んだ。築地川・楓川連絡運河、楓川、京橋川、築地川、汐留川は、都市高速道路の経過地となったことから昭和 30 年代に埋め立てられた。桜川についても接続先が都市高速道路建設で埋め立てられて堀留状態になったことにより結果として昭和 40 年代前半までには埋め立てられた。

一方、江東区に位置する小名木川、横十間川（一部区間）、大島川は護岸の補強が行われ水辺は存置されたが、これにより河川から直接荷の積み下ろしを行うことは困難となり、河川沿い道路の廃止の効用は失われてしまった。

江東区は地域の災害を防止するために 1971（昭和 46）年に「東京江東地区の防災事業に関する方針」が策定され、江東区内の川の整備方針が次のように提案された¹³⁾。

- ・内水位低下方式

人工的に川の水位を低くする方法で、主に江東区の東部地域にある川が対象

- ・耐震護岸方式

護岸を地震に強い構造にする方法で、主に江東区の西部地域にある川が対象

- ・埋立て・暗渠化方式

埋め立てや地下水路にする方法で、川や運河としての利用が見込めない川が対象

江東区内の河川の態様は上述した整備方針が要因となっていることがわかる。横十間川の一部区間で歩行デッキの整備を行うことが出来たのは内水位低下によるものである。また内水位低下で橋梁桁下高が確保されたことにより水上バスの運航が可能となった。江東区は区内 7 箇所「水上バスステーション」を設けている¹²⁾。

今後は、共同物揚場の設置・現存状況や東京市実施の復旧事業についても調査を進めていく予定である。

本論は土木学会土木史研究委員会帝都復興 80 周年関係史料調査検討小委員会（メンバー：伊東孝委員長、五十畑弘、伊東孝祐、大沢昌玄、川西崇行、紅林章央、昌子住江、田中常義）において実施した帝都復興事業残存状況調査の結果をとりまとめたものである。

補註

(1) 巴橋と東富橋の区間は左岸側のみ通行可能。

(2) 天神橋乗船場、亀戸乗船場、小名木川クローバー橋乗船場、番所橋乗船場、高橋乗船場、黒船橋乗船場、夢の島乗船場。

江東区による水上バスの運行は 1998（平成 10）年 11 月 30 日をもって終了し、2000（平成 12）年 4 月から海洋商船（株）が引き継いで運行していたが 2003（平成 15）年 1 月に海洋商船（株）は自己破産し、それ以後運行されていない。

参考文献

- 1) 昌子住江：震災復興事業における河川・運河計画、第 9 回日本土木史研究発表会論文集、pp. 165－172、1989
- 2) 太田圓三：「帝都復興事業に就て」、土木学会誌、第 10 巻、第 5 号、p. 881、1924
- 3) 文献 2) p. 906
- 4) 復興事務局：『帝都復興事業誌 土木篇 下巻』、復興局、pp. 37－38、1932
- 5) 文献 4) p. 36
- 6) 文献 4) pp. 34－35
- 7) 東京市：『帝都復興事業図表』、第 13 圖、1930
- 8) 文献 1) p. 169
- 9) 文献 4) pp. 46－50
- 10) 内務省：『都市計画要鑑』、第 1 巻、pp. 32－36、1921
- 11) 神田川再生構想検討会：「神田川の現状と課題」、東京都、p. 4、2004
- 12) 東京都中央区教育委員会：『中央区沿革図集 京橋篇』、東京都中央区京橋図書館、p. 300、1996
- 13) 東京都江東区：『江東区景観計画』、p. 8、2009