

歴史調査

日本橋川の形成と展開

形成

徳川家康が1590年に江戸入府後、1607年から1614年にかけて江戸城外郭工事が行われ、江戸湊が流通の中心地となった。

繁栄

水路の発達により、物資の発進地や商品別の河岸が形成され、1636年の江戸城外郭工事により、日本橋川は大いに変貌していった。

衰退

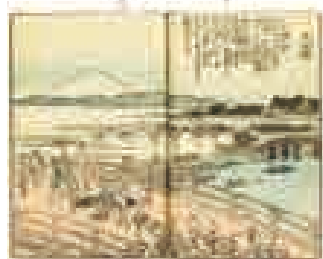
都市の近代化や河川の整備により、日本橋川の一部が埋め立てられ、河岸の機能が衰退している。



歴史調査

日本橋

1603 1604



日本橋初架橋

1873



車道と人道を分離
西洋式木橋に改架

1911



石造橋に改架

1964



首都高速が日本
橋を横切る

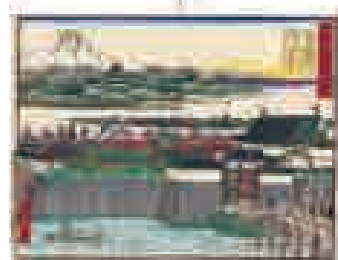
1999



重要文化財指定

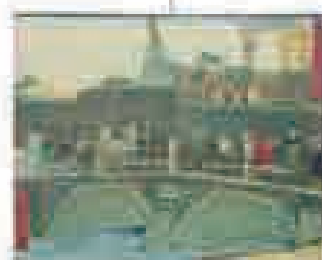
常磐橋

1590



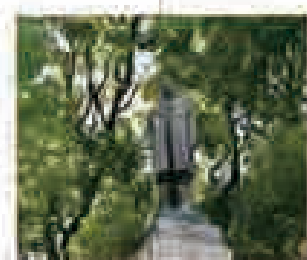
常盤橋初架橋

1877



石造橋に改架

1923



渋沢栄一震災
復興

2007



文化財
指定

2011



震災修復工事
通行禁止

2021



通行再開

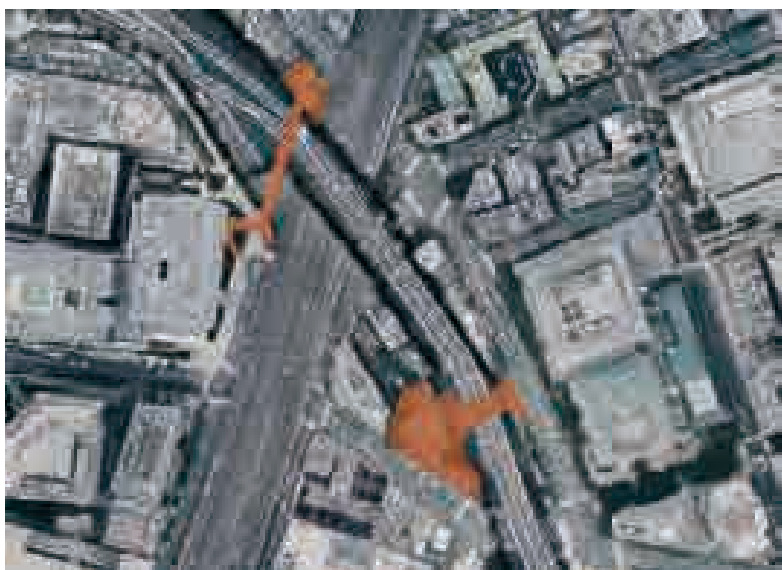
現地調査

－地域特性の発見－

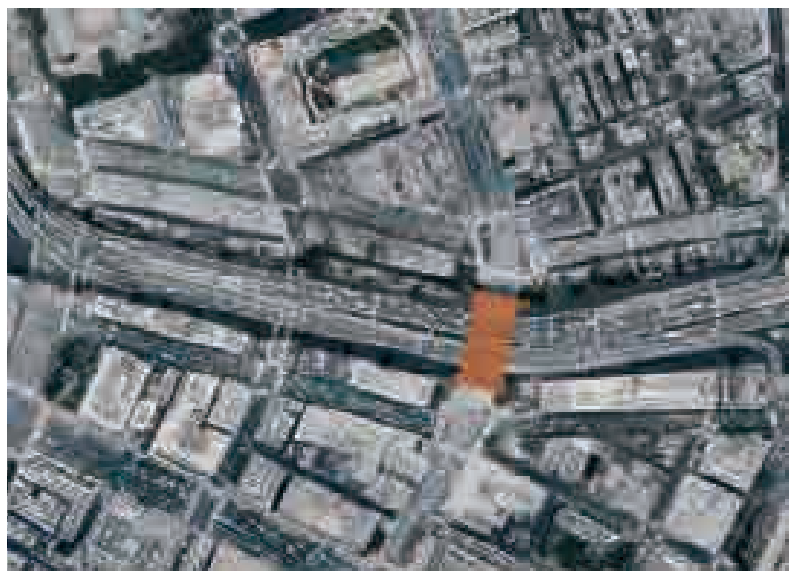


本計画地域は人が集まりやすい東京の都心部に位置する。周辺にはたくさん文化財やショッピングモールなどが立ち並んで、異なる背景を持つ観光客を引き付けている。また、神田駅、大手町駅、東京駅、三越前駅があって、便利な交通手段を提供している。

現地調査



- ・河岸両側のつながりや親水性などが弱い
- ・歩行、電車、車、船様々なスビートが感じられ、非常に魅力的
- ・常磐橋: 駐輪場があるけど、目立たない、探しにくい
- ・竜閑さくら橋: シェアサイクルが設置している

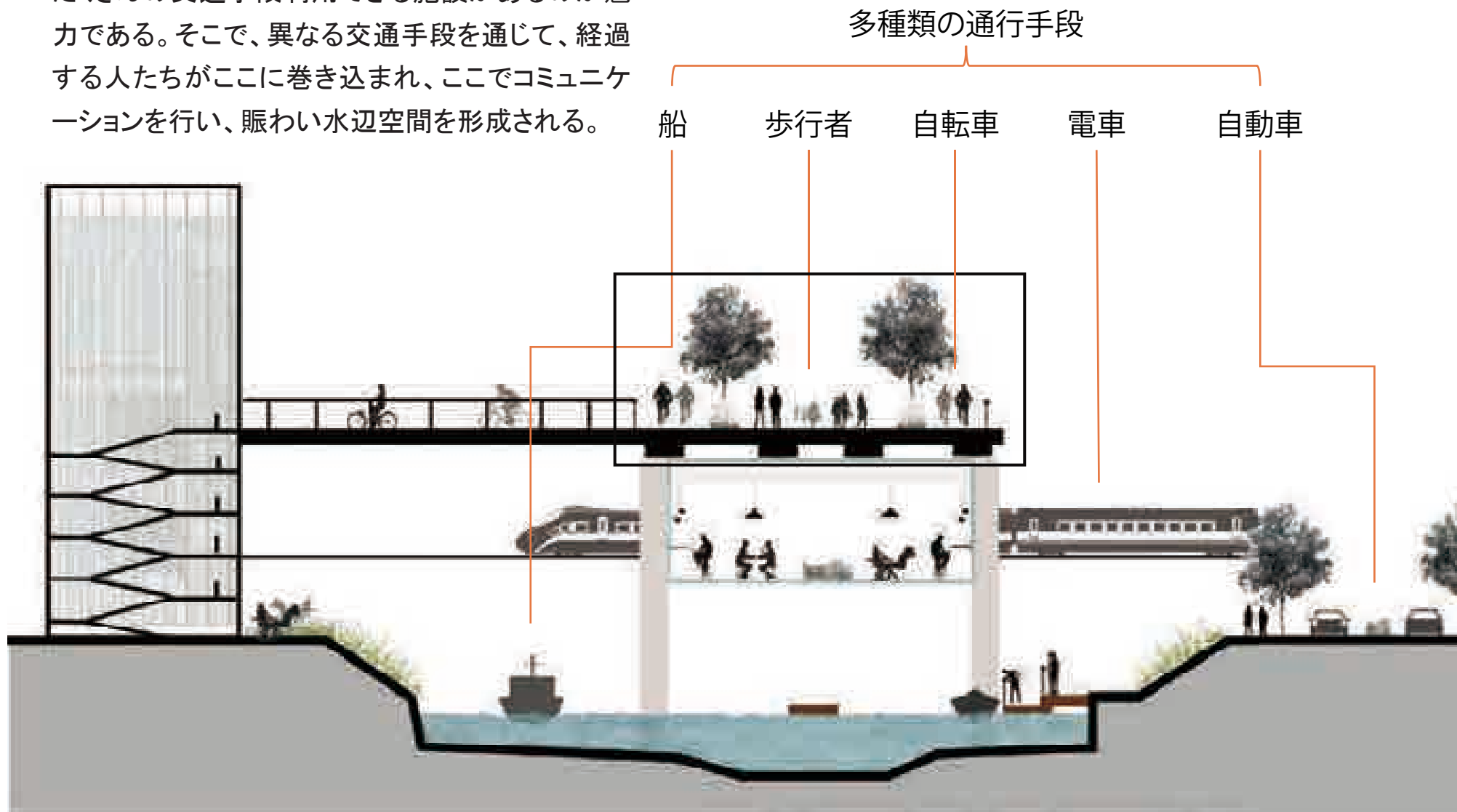


- ・居場所があるけど、水辺とのつながりが弱い
- ・高速道路が橋を横切、景観被害が発生している
- ・船着場があるが、存在感が弱い、探しにくい
- ・ただ通路の存在で、親水性が弱い

提案

「多様な交通手段の統合による親水空間の活性化」

たくさんの交通手段利用できる施設があるのが魅力である。そこで、異なる交通手段を通じて、経過する人たちがここに巻き込まれ、ここでコミュニケーションを行い、賑わい水辺空間を形成される。



提案

環境に優しい改造案

都市開発において高速道路をHigh Line Parkを参考にして、都市の自然とのつながりを重視し、都市の風景を楽しむことができる「都市中の森」を提案している。

さらに、自転車や歩行などの環境に優しい交通手段を推奨することで、都市の持続可能性を高める。また、自然と調和するデザインを通じて、都市の緑化と生態系の保全にも役に立つ。



案例発想



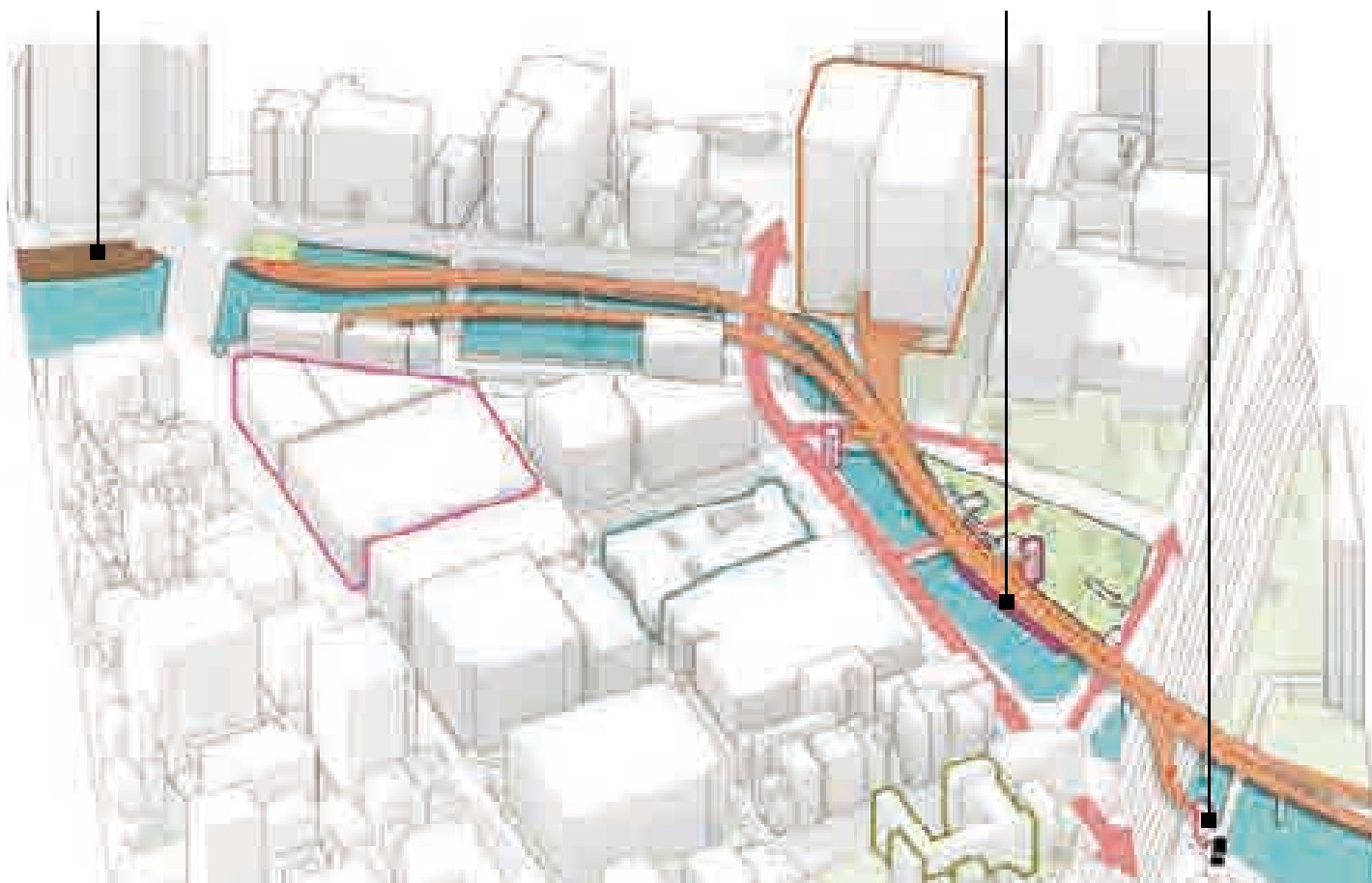
提案

日本橋、常磐橋、竜閑桜橋、3つの主要拠点を中心に、歩行・自転車・船の異なる移動手段を統合することで、都市内の移動の利便性を向上させ、水辺の風景をより身近なものに計画を行う。

SITE1

SITE2

SITE3



SITE1



SITE2



SITE3

SITE1



歩行者と自然が直接水辺に触れられるように設計されている

船着場には多目的施設を設置し、水辺の景観を身近に感じられる居場所を提供し、都市の魅力を高める。

SITE2



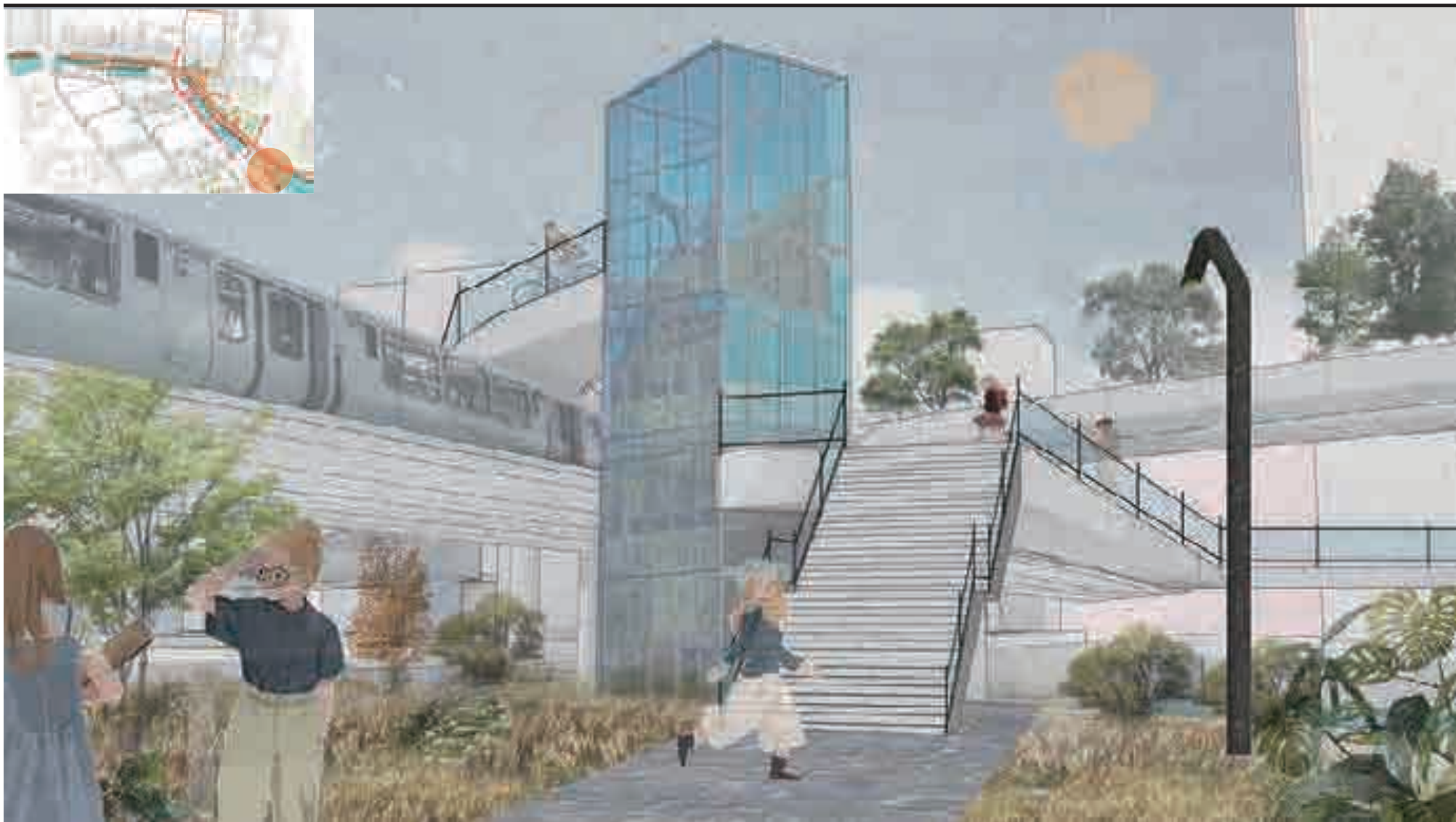
昼休みに水辺に人々を惹きつけ、エレベーターを利用して、
居場所と水辺空間を連結して、賑わいのある場所にする

SITE2



大きい窓は光を取り込み、ゆかにもいくつか水盤穴を開けて、下の水辺空間とつなぐ
観光客やサラリーマンなどの人々に快適な居場所を提供して、都市の風景を感じる

SITE3



たくさん路線が重なっているので、高速道路で改造されたHigh Line Park、下の公園、周囲のビル
どこからでも、様々なスピードを感じられる。

高速道路改造案



高速道路を再利用して
都市の中に豊かな緑空間を楽しむ

総武中央ボートライン構想

山田明子 (22U1306)



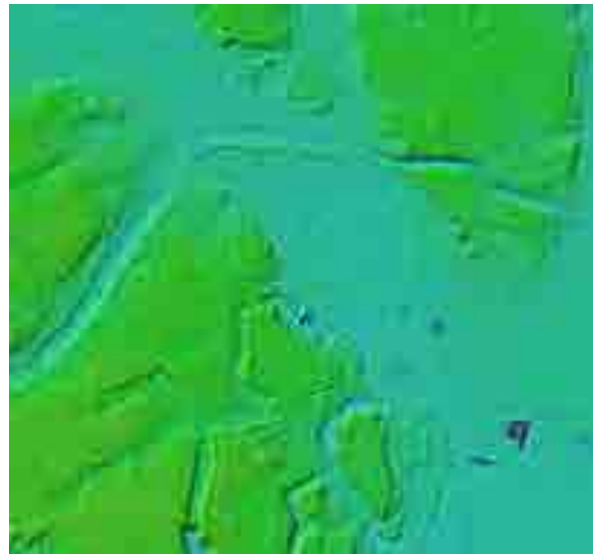
参謀本部五千分一東京図測量原図（明治17年）をカシ米尔3Dで加工

🚢 総武中央ボートライン構想 🚢

< 外堀に沿って走る総武線、中央線の電車に代わる交通の提案 >

～日常、非日常両面で活かされる水辺をめざして～

江戸の町は、各地方から来る大名が屋敷を構え、文化のるつぼであった。今も各地方から人びとが集まるこの都市の原点は江戸時代にあったことを再び掘り起こすため、大名ゆかりの地名を船着場名に取り入れたり、船内アナウンスで例えば「次は尾張市ヶ谷～。市谷亀岡八幡宮まえ～」と繰り返したりすることにより、歴史や地域の名所を視覚的聴覚的に浮かび上がらせる。



1. 江戸時代の大名屋敷跡や名跡など歴史を大切にした船着場名をつける
—江戸城を中心に広がった町という認識にたつ水辺の利用（日常）

2. 観光地としても今も昔も地方や海外から人が来る町・江戸東京
—「現代の大名」が楽しめるような名所や歴史の発掘（非日常）

背景と現状 1

駅、電車などの異常な混雑をさけたい。快適な通勤通学、観光客とのすみわけをめざす。

→ 外堀に通勤通学船を通す。ピークタイム割引などの導入により観光客利用とずらすなどの工夫。



秋葉原駅ホーム

常に混雑し、電車内は満員。どの駅が都市のどこに位置し、どんな背景を持つか意識する余裕がない。



浜離宮庭園

徳川の将軍が「お上がり場」を利用して水辺と陸を行き来していた。現代にこのような水辺と陸地の往来を身近なものとしたら水都東京が見えてくるのではないか。

背景と現状 2

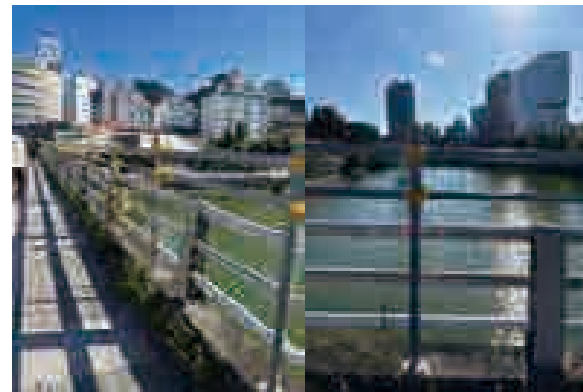
景観のバランスがいいとは言えない。水辺は活用されていない。

→ 水辺の景観を美しく、そして活用する



パリ セーヌ川を望む

水辺の美しさが充分に活かされた街



JR市ヶ谷駅前の市ヶ谷橋から外堀を望む

法律に合わせるための最低限の規格でつくられた橋の欄干は、良い景観をもたらしているとは言えない。パリの街の川辺と比較するとまだまだ改善の余地がある。

写真：筆者撮影

現状 1：飯田付近の外堀の風景



広々としたスペース。
すべてを利用して混雑するのは
避けたいが、ある一部だけでも
人びとが利用できるようなする
ことで都市の歩き方も変わる。



活かす余地、可能性は大いにある。
現状では陸から水辺に近づくことは
難しい。
水辺に降りる階段などがあるだけで
も身近になるであろう。

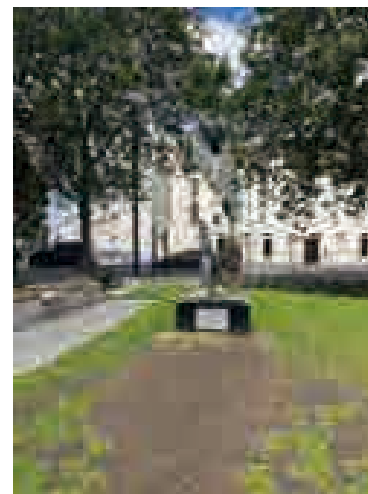
現状 2：市兵衛河岸



防災船着場として整備されているものの、使われてい
なくて汚れたまま



写真：筆者撮影



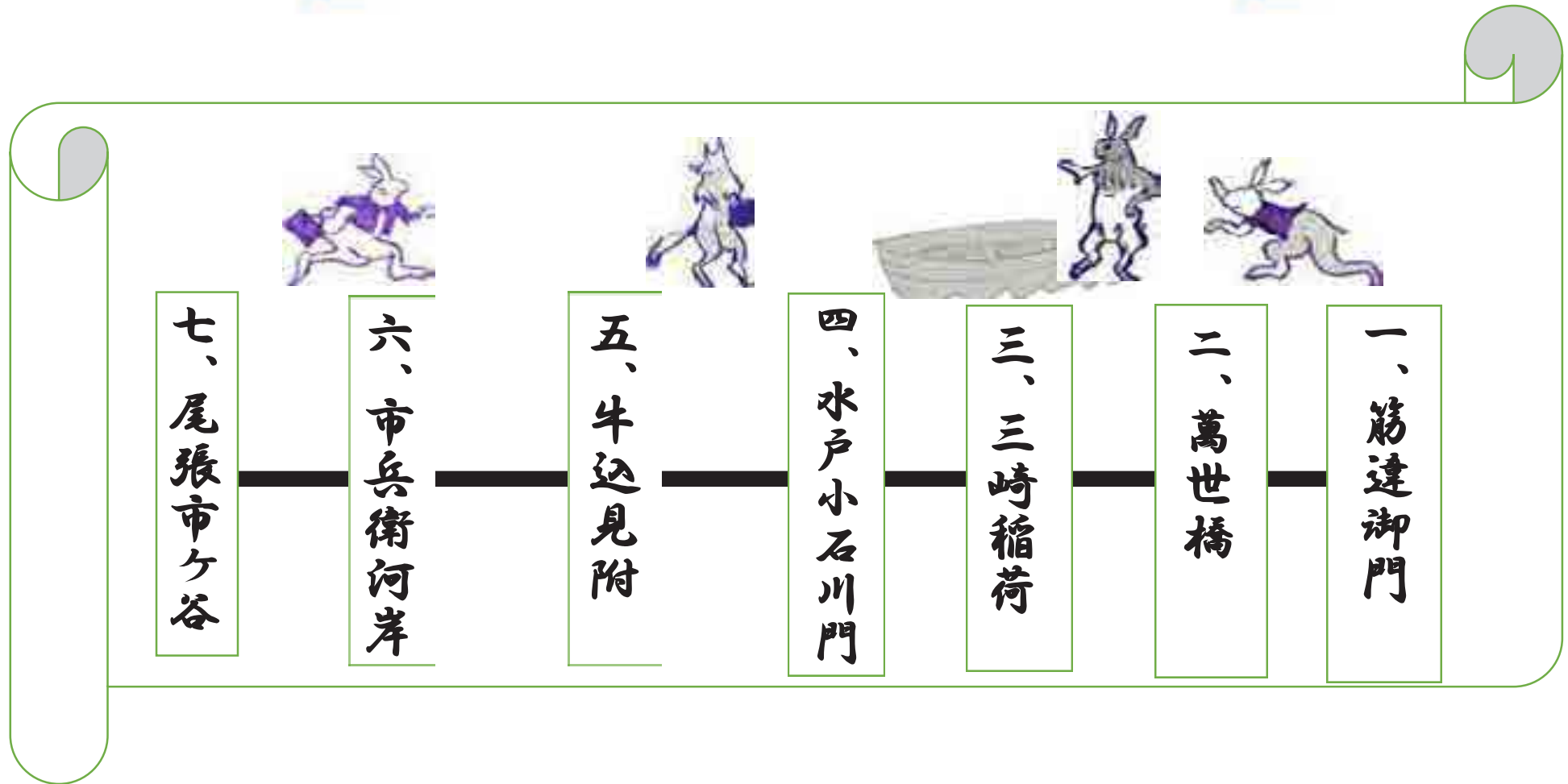
例 1： ロンドン テート美術館周辺の風景

美術館はテムズ川を向いており、川沿いには遊歩道があり人々が気
軽に散歩している。ヘンリームーアなどの彫刻も並ぶ



例 2：テムズ川 ロンドン橋のパフォーマー

総武中央ボートライン 船着場名





参考：内神田遠望
日本写真帖
明治45(1912)

国立国会図書館

二、萬世橋 MANSEI-BASHI



三、三崎稲荷 MISAKI-INARI

創建は詳かでないが建久以前、仁安の頃とも伝えられる。当時の神田山（現、駿河台）の山麓（現、本郷一丁目）武蔵国豊島郡三崎村に鎮守の社として祀られたとされ、その後幾多の変遷の後、明治三十八年現在地に遷座される。

お祭りの時などには水辺も巻き込んだ行事をすることで地元の人たちも水辺を利用するきっかけになる。

参考：東京神社庁 HP （20231220現在）
<http://www.tokyo-jinjacho.or.jp/chiyoda/5544/>



一、筋違御門 SUJIKAI-GOMON

江戸城外郭門の一つであった筋違御門の北側の神田川に架かる橋で、延宝4年(1676)の創架とみられる。
（筋違御門橋）
徳川将軍が上野寛永寺や日光東照宮に参詣する際に通る「御成道」と中山道に通じる道が門内で交差するので筋違(すじかい)御門、橋と呼ばれた。

参考： 浮世絵と図会による江戸の橋めぐり（20231220現在）
<http://www.mnagano.net/edobridge/eachbrdg/s13.html>



船着場の場所イメージ

四、水戸小石川門
MITO KOISHIKAWA-MON



1863年の水戸藩小石川邸と後樂園（国立国会図書館蔵『御上京道記』）

水戸藩の正門は神田川に面し、正門の脇には神田川と庭園を結ぶ水路が流れており、そこに船着き場が設けられていた。将軍はここで舟を乗り換えて庭園に舟で入った。水戸藩の上屋敷の「内庭」から「後樂園」へと向かう正式な入口門である「唐門」は昭和20年（1945年）の空襲により焼失したが、復元工事により令和2年（2020年）から一般公開される、本来の作庭意図に沿った観覧が可能となった。

参考：小石川後樂園 HP

<https://www.tokyo-park.or.jp/park/format/index030.html>

五、牛込見附
USHIGOME-MITSUKE



上州道に通じる江戸城外郭門のひとつ。外濠に面した見附のなかでも、江戸の遺構がもっともよく残っている。1639（寛永16）年、徳島藩の初代藩主、蜂須賀忠英らによって築かれた。解体された角石に、普請した忠英を指す「松平阿波守」の文字が発見されている。

参考：VISIT CHIYODA HP（20231220現在）
<https://visit-chiyoda.tokyo/app/spot/detail/648>

七、尾張市ヶ谷
OWARI-ICHIGAYA



船内アナウンスは
「次は終点、尾張市ヶ谷～。市谷亀岡八幡宮まえ～」



尾張徳川家市ヶ谷邸 写真
江戸時代19世紀（複製）
フェリーチェ・ベアト撮影

江戸城市ヶ谷門西側付近から江戸城外堀越しに市ヶ谷上屋敷を撮影した写真。
市ヶ谷台地に上に壮麗な建物が立ち並ぶ様は安価な土産絵である泥絵（どろえ）にも描かれるなど江戸庶民にとって著名な景観だった。

参考：徳川林政史研究所
<https://www.tokugawa-art-museum.jp/exhibits/planned/2018/0909-2hosa/post-5/>

六、市兵衛河岸
ICHIBEI-GASHI



かつてここに河岸があった歴史の碑をもっと人びとが目にする機会を創出



江戸のエレベーター＝閘門で飯田橋の水位差問題を解決する

見沼通船堀のしくみ さいたま市HP
<https://www.city.saitama.jp/004/005/006/008/p077111.html>

参考：「見沼通船堀 閘門開閉 実演」



現在発掘されて出てくる江戸時代の石垣の石を利用して船着場をつくると趣も増す



春は桜を見る名所、名コースになる



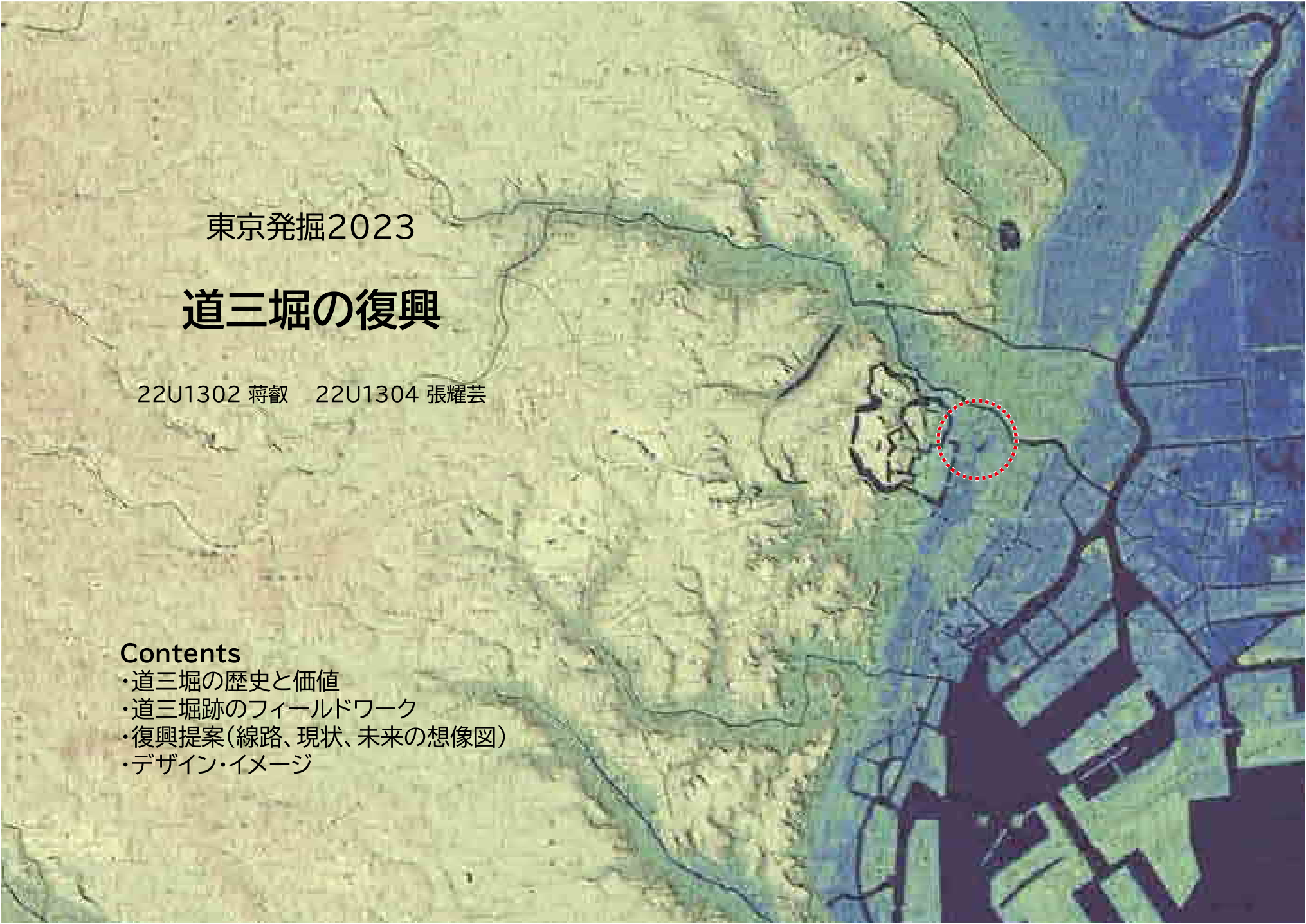
船内アナウンスは
「次は尾張市ヶ谷～。市谷亀岡八幡宮まえ～。」

参考：VISIT CHIYODA HP
<https://visit-chiyoda.tokyo/app/spot/detail/481>

道三堀の復興

張耀芸 (22U1304)
蔣睿 (22U1302)



An aerial photograph of a coastal area in Tokyo, Japan. The land is a mix of green fields and brownish-yellow areas, with a network of roads and rivers. A red dashed circle is drawn on the right side of the image, highlighting a specific area of interest. The text is overlaid on the left side of the image.

東京発掘2023

道三堀の復興

22U1302 蔣叡 22U1304 張耀芸

Contents

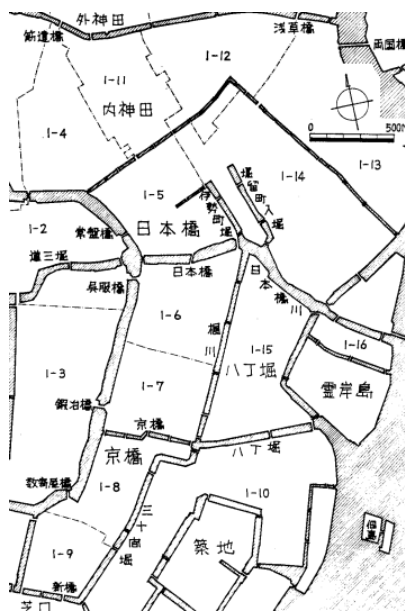
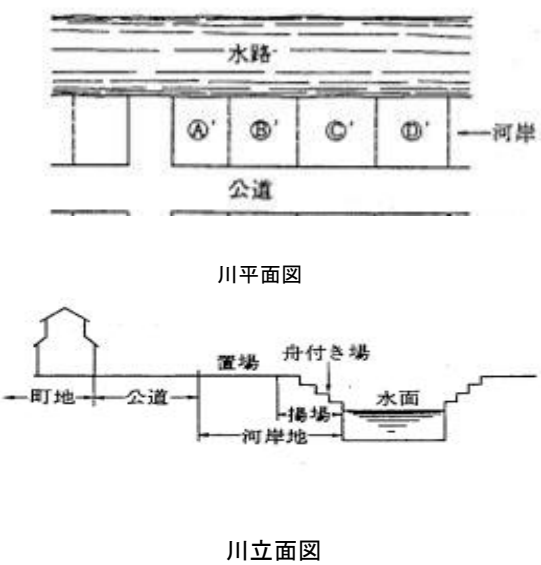
- ・道三堀の歴史と価値
- ・道三堀跡のフィールドワーク
- ・復興提案(線路、現状、未来の想像図)
- ・デザイン・イメージ

道三堀の復興

22U1302 蔣勰 22U1304 張耀芸

- 道三堀 天正18年（1590）-明治43年（1909年）
もともとは、徳川家康が城内建設のために掘削した川でした。そこでもたらした結果は：
- 1.直通線路の確保 平川から旧石神井河口から江戸城までの船が入れるようになった、小名木川とあわせて、行徳からの塩運ぶ線路が確保できた。
 - 2.物資運搬の役割 江戸城の内と外繋がる川として、道三堀は物資運搬の大動脈であった。しろの日常生活のまのまだ兵糧、武器との運送。
 - 3.町人地の建設を促す この天正期の江戸町人地はの道三堀沿い、及び常盤橋を渡っての本町周辺であった。

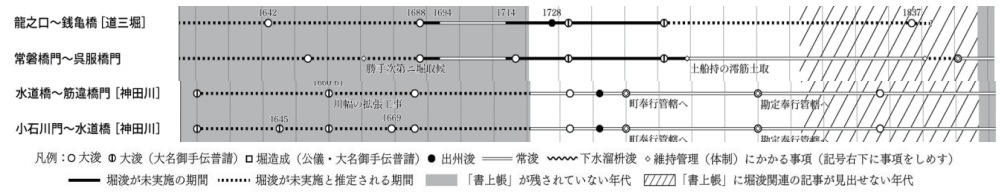
- 道三堀は和田倉と棧瓶橋からの余水が合流するが、両区間ともに汐の満ち引きによって内海側から水が供給される。また、両区間とも通船可能で、江戸城への人的・物的輸送の中核をなし、龍之口脇には惣揚場が、諸門外には多数の荷揚場が点在した。
- 1.町人地と武家屋敷
 - 2.河岸（かし）、物揚げ場、倉
 - 3.舟入堀（埠頭）



江戸町人地概形

河道が徐々に弱くなるのには、さまざまな理由が関係しています。まずは日常の理由と災害について話しましょう。
〔道三堀〕と旧平川筋にあたる元飯田町留～数寄屋橋門。後者は 17 世紀前半までは後述する神田川から分流していたが、明暦大火（1657 年）後に接続部が埋め立てられた。

道三堀は1642年大浚、まだ1688大浚、1694-1714の間で常浚、1767年大浚、ざいごうの大浚は1837年。常盤橋-呉副橋と違って、**常浚の時間が少ない**。そのため、かわの水質悪化が予想される。



高橋氏江戸城堀の維持管理と存続形態 より

道三堀の衰退-鉄道など陸道路運送の発達
大正期から昭和初期に、亀戸一越中島間の貨物線た小名木川貨物駅（昭和四年）が、船を使わずに海運と陸運を直接繋がる目的整備された。さらに道三堀などの水運の必要性さがっていく。明治ほうかんになると、ふねんいよる荷役が非効率なため、船運は次第に鉄道運送に転換していく。

苦瀬、原田氏-隅田川物流施設機能と分布に関する研究より

その時代を時代と運送を示すとすれば：

江戸期の船運時代-
明治初期船運と鉄道混用の時代-
明治後期 港と内陸陸道路直連的時代-
大正と昭和初期鉄道運輸的時代

時代区分	輸 送 手 段
江戸時代	舟運（高瀬舟、菱垣廻船、樽回船等）
明治後期	舟運＋鉄道（舟運直結の貨物駅建設）
大正昭和初期	舟運＋鉄道（港湾直結の貨物線建設）
昭和初期	鉄道（貨物取扱駅）
戦後以降	自動車（長距離トラック、配送車両）

道三堀の消滅は明治43年である。

道三堀に備える価値

水運のメリットとしては、低速性，大量性，安全性などの特徴がある。そして現在の道三堀の復活と考えれば、次のようなことが検討されるべきである。

1.防災船着き場 阪神淡路大震災を機会として、1999年に防災船着き場整備計画が策定されました。1999年に常磐橋、2011年に日本橋に設置された。災害時に河川を物資輸送経路として活用するため、防災船着き場を整備される。道三堀復活せれば、防災に一凛になれるとかんがえている。

2.都市内水運と水质改善 流入河川対策で水质改善。湖や沼は「閉鎖性水域」といって、水の環境循環が起こりにくいことから汚濁物質が蓄積しやすくなり、いったん汚染が進行すると改善が難しいことで知られています。

3.水辺が観光地／風景 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。水辺文化開花・定着期は，水辺の多様な文化が発達した契機である享保の改革から，近世以来の土地利用や社会背景が大きく変化した明治維新までの時期である。

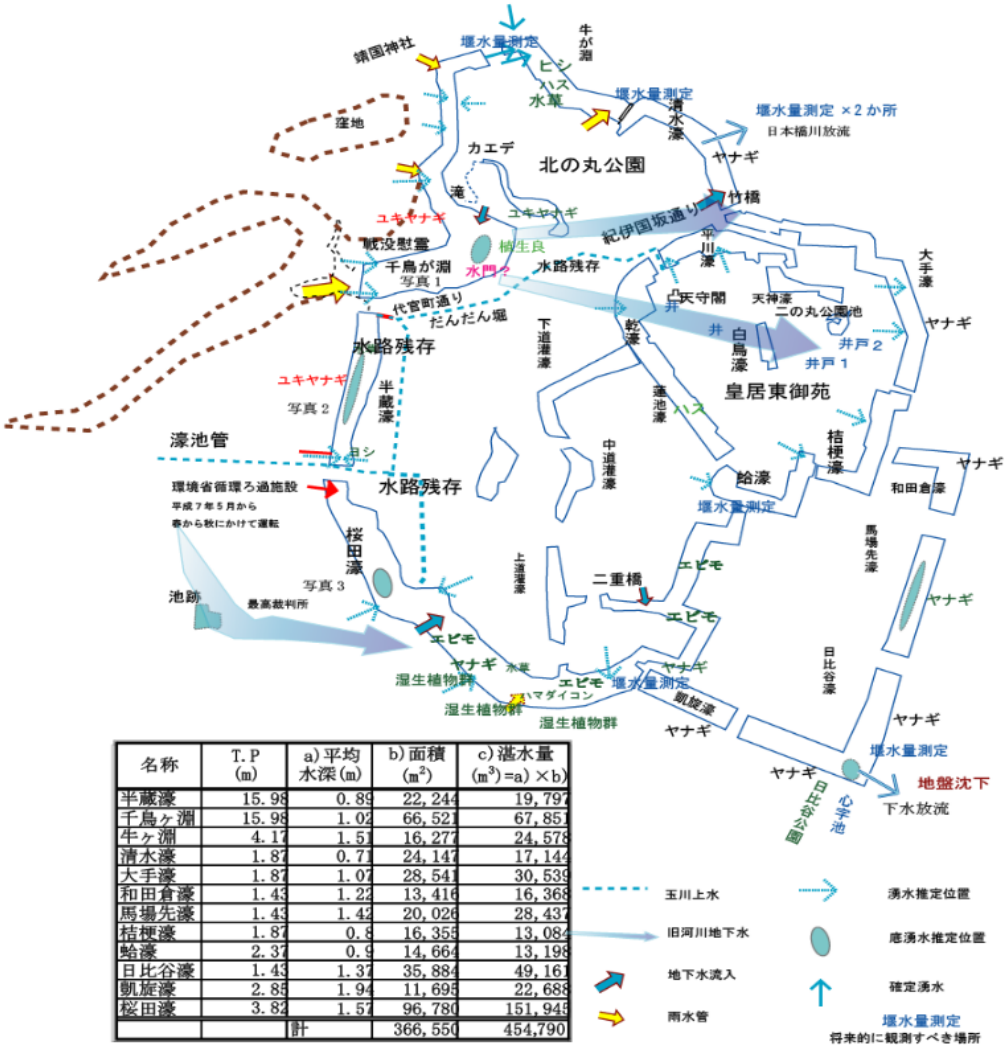


一石橋から道三堀みる



近世中期・後期の土地利用図

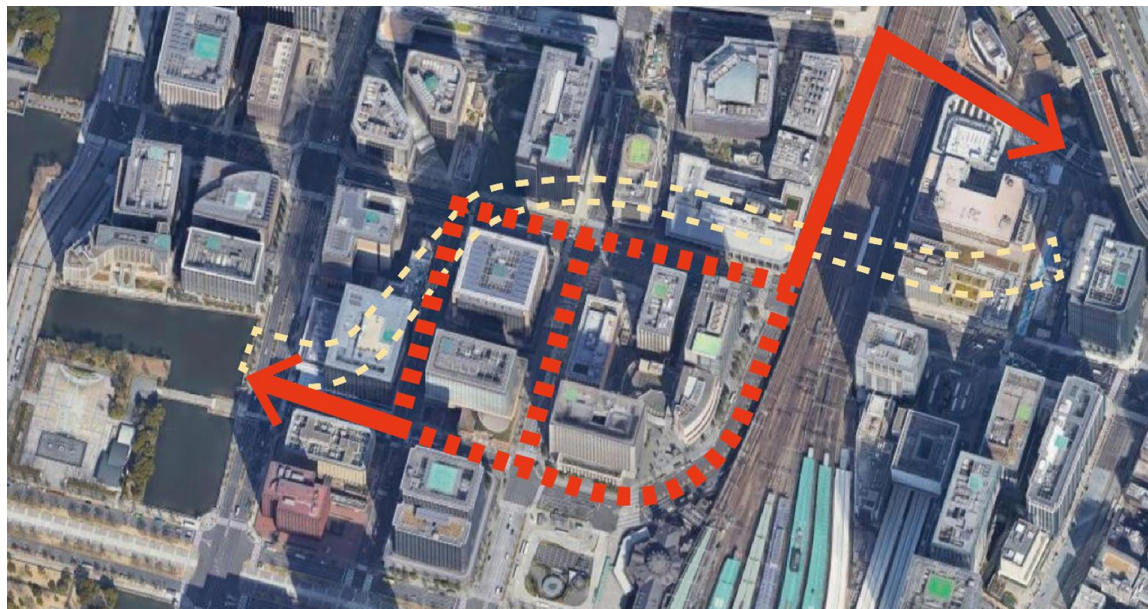
皇居お濠調査図



1.線路の決め

黄色の部分が埋め立てられた河道です。元の河道跡はほとんど残っていないため、新たな河道の再建に活用することはほぼ不可能であるため、河道を再設計する予定です。新設された河道は赤い色にしました。実線の部分が再設計が決定した河道です。点線は、適合性を考慮する必要がある道路です。

次に点線点のポイントを一つずつ紹介する。



決定した線路



内堀

商業地域

日本橋川

常盤橋公園

小さな商業

和田倉堀

和田倉
噴水公園

ポケット
パーク

商業地域

商業地域

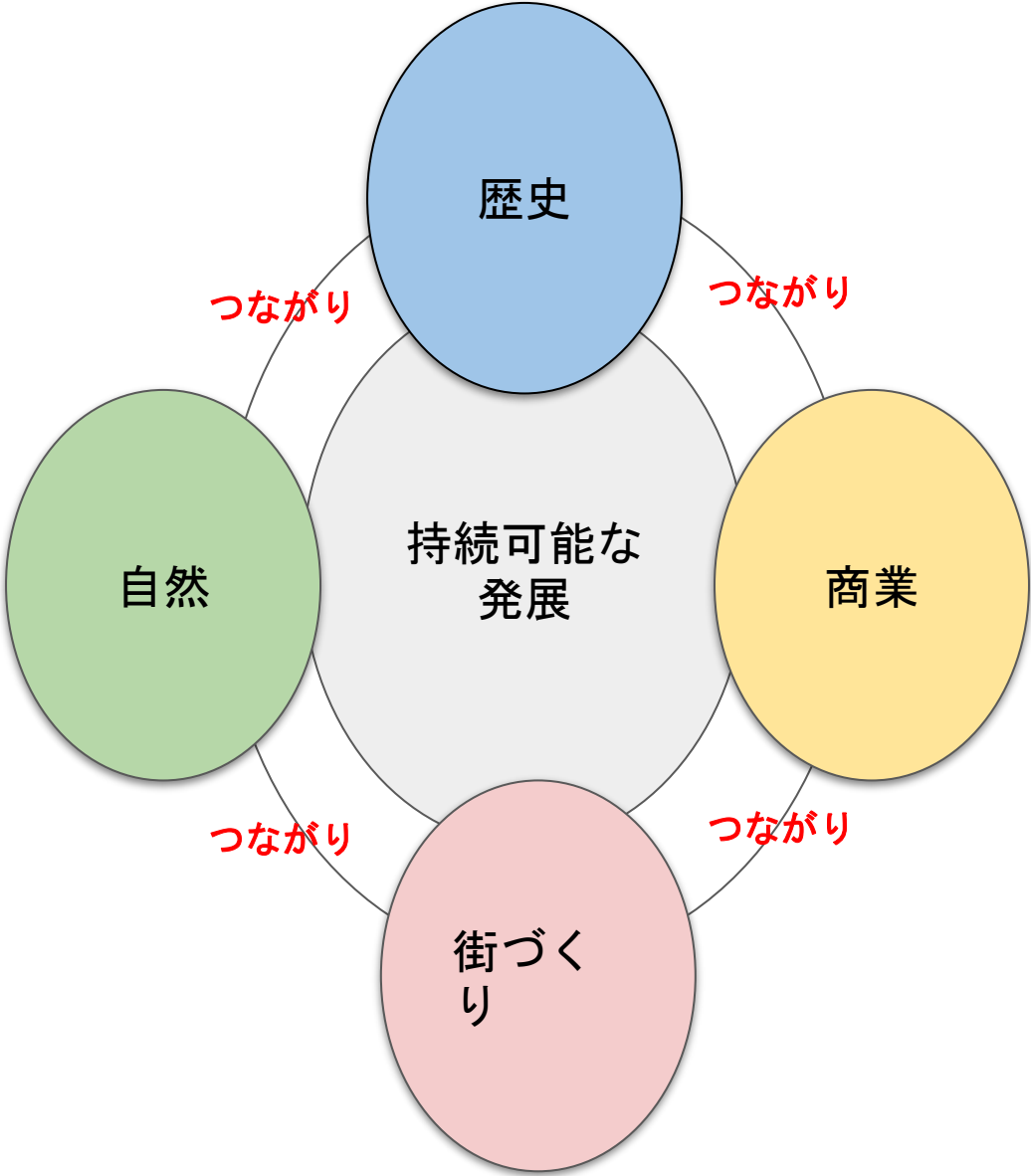
駅前公園

文化財
駅舎

基本理念

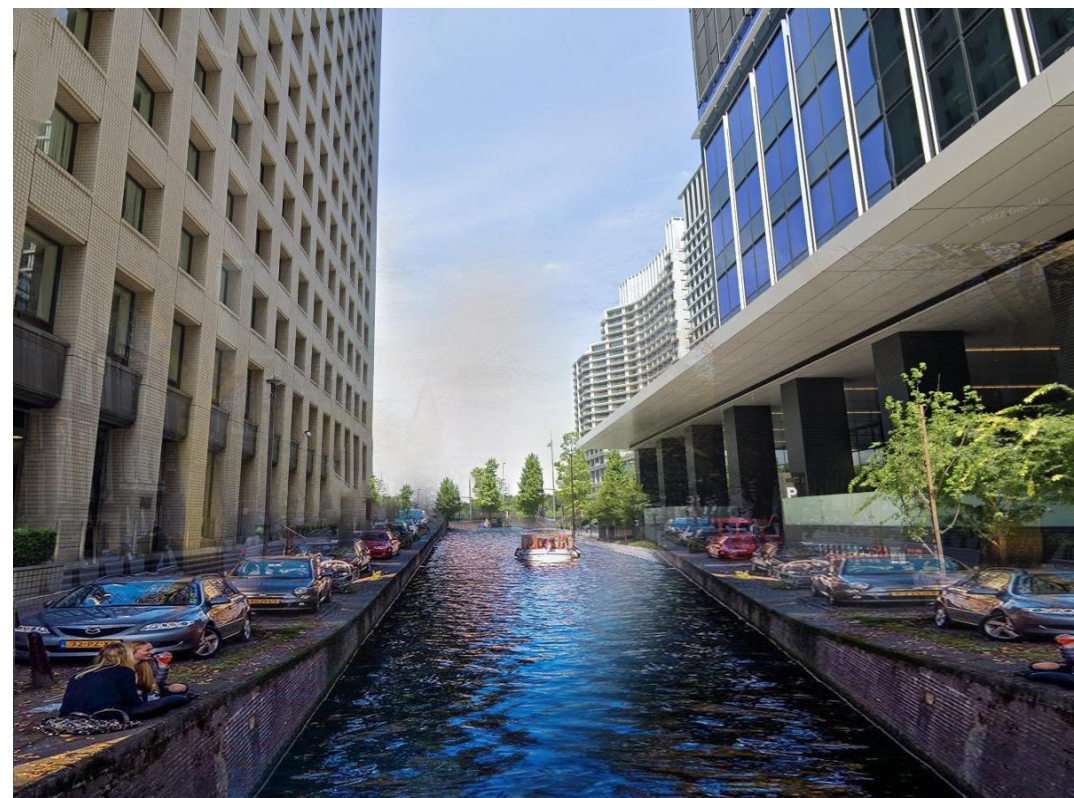
歴史文化：道三堀・東京駅の駅舎
自然：川・ポケットパーク・公園
商業：船観覧・水上市場
まちづくり：イベントの開催

持続可能性	イメージ (読みやす さ意味)	場所のセン ス (帰属意識 ・愛着)	生きられた 空間 (反没場所 性・脱権威)
環境	広場・みど り・川	船観覧・親 水広場	パブリック ・オープンス ーペース・ 川へのアク セス
社会	歴史復興・ 川の都市	文化の催し ・まちづく り	パブリック ・オープンス ーペース
経済	マーケティ ング・観覧	ミックスユ ース・商業 連携	市街地の個 性化・商業 の連携



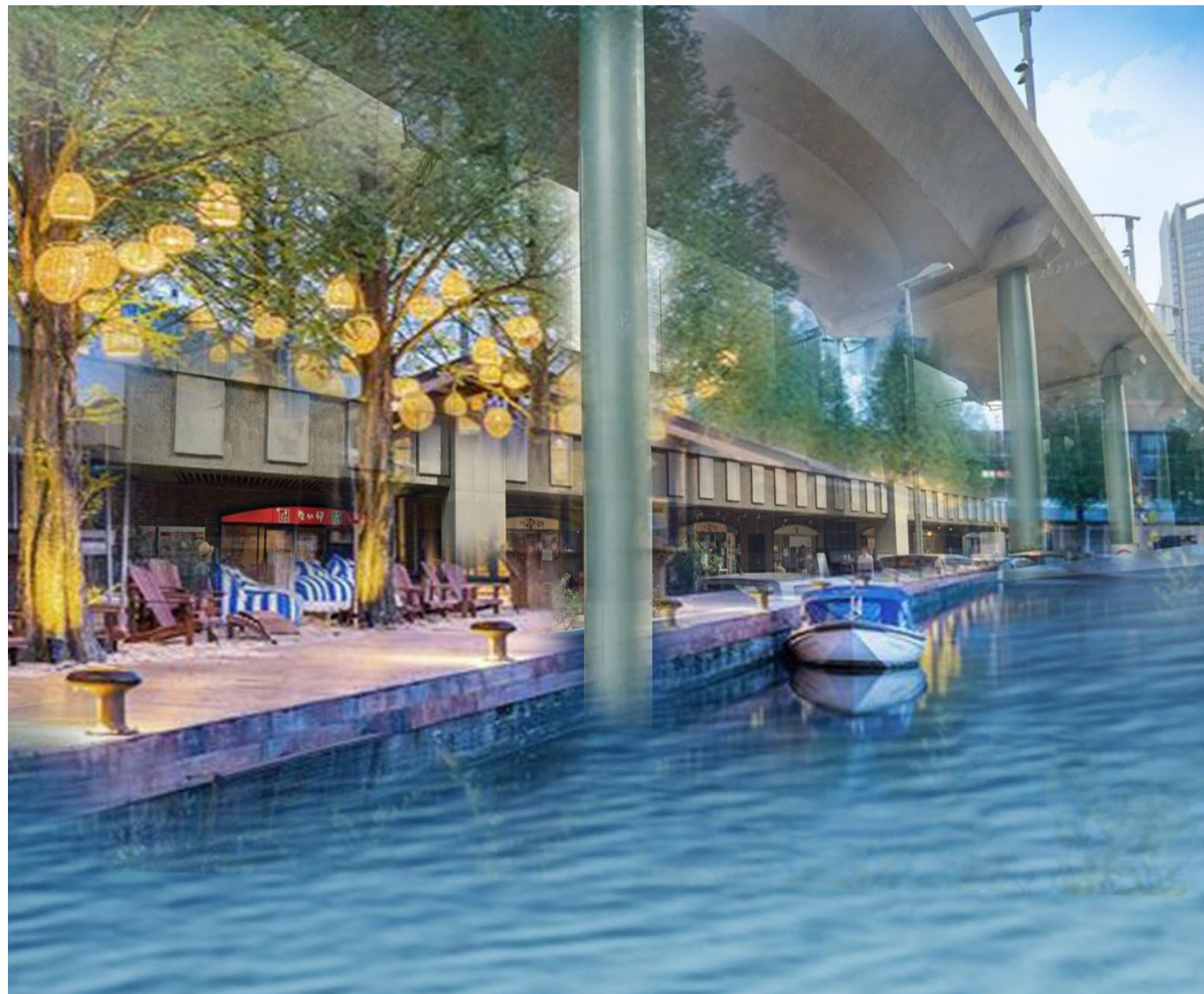
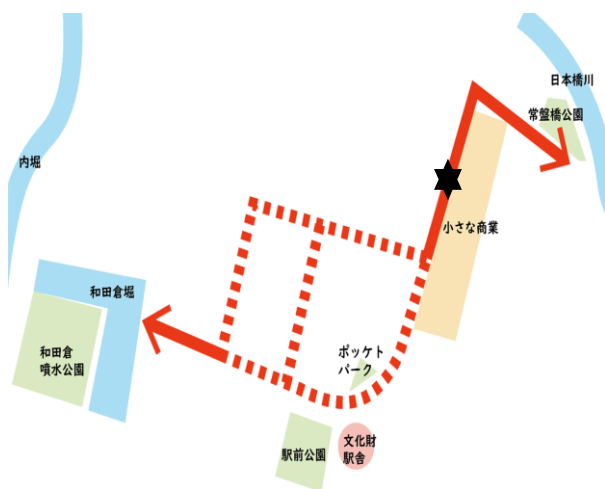
遊船ルート

・ 橋によって水上で繋がれており、両側の河岸はレクリエーションスペースと歩道の二つの部分に分かれて、ここに来る人々の散歩時間長引くでしょう。



観覧コース

全路線の中で最も活気のある場所であり、商業地として活用されるべきエリアである。高架橋の下のスペースを活用し、高さによって、店舗の空間を作り出す。列車の音を聞きながら商店街の生き生きさを感じられると思う。

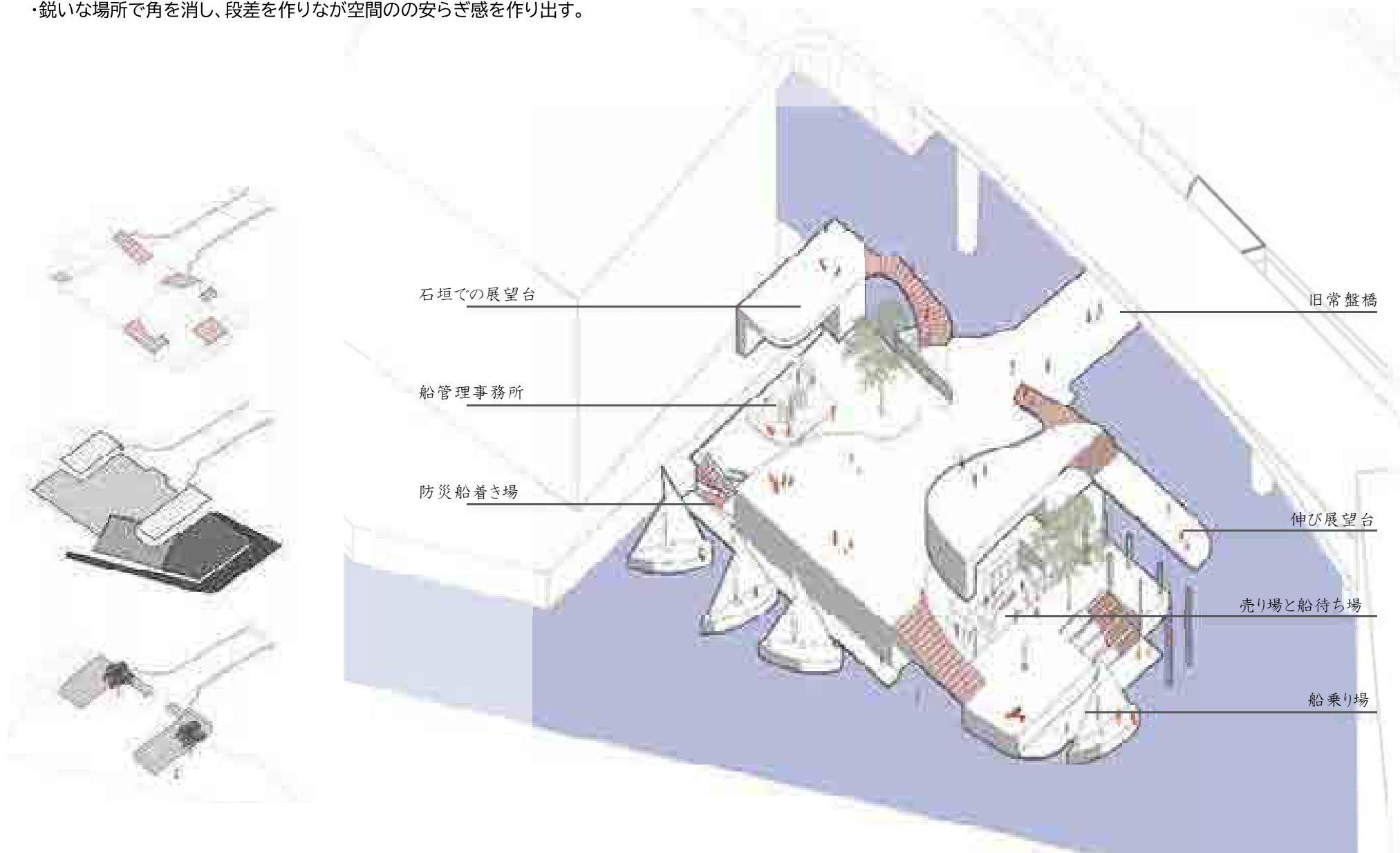


コンセプト:持続可能な開発をテーマに展開され、歴史文化、自然、商業、まちづくりの4つの側面が密接に結合している水上都市を提案します。



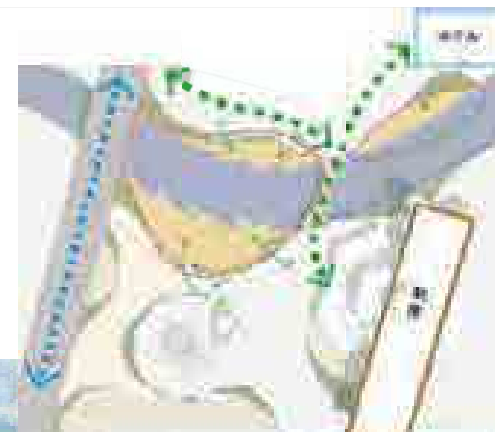
常盤橋公園: 船着き場のイメージ

- ・過去の石垣と公園の樹と彫刻を残す。
- ・高低差に応じて、公園は異なるステージに分かれ。
- ・鋭いな場所で角を消し、段差を作りなが空間のの安らぎ感を作り出す。



親水広場のイメージ・動線

- ・橋を通じて水面上で繋がれ、車両の通行を保证する。
- ・河岸の両側は、歩道橋によって繋がれ、鉄道を利用する人に便利になる。
- ・親水広場に接続する二つの小さな広場は、階段を通じて水辺に近づける。

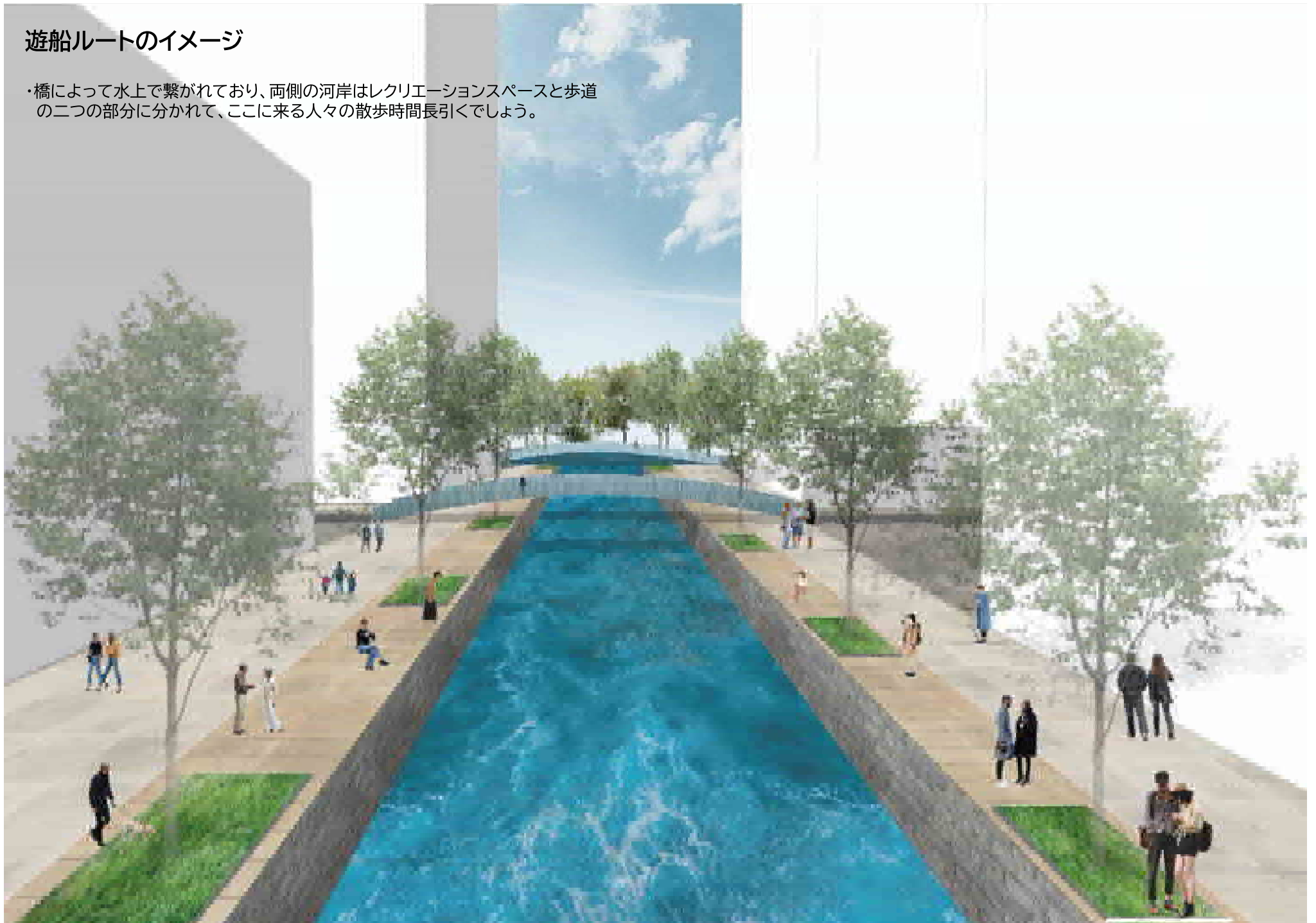


親水広場のイメージ



遊船ルートのイメージ

- ・橋によって水上で繋がれており、両側の河岸はレクリエーションスペースと歩道の二つの部分に分かれて、ここに来る人々の散歩時間長引くでしょう。



水上市場のイメージ

・全路線の中で最も活気のある場所であり、商業地として活用されるべきエリアである。
高架橋の下のスペースを活用し、高さによって、店舗の空間を作り出す。
列車の音を聞きながら商店街の生き生きさを感じられると思う。

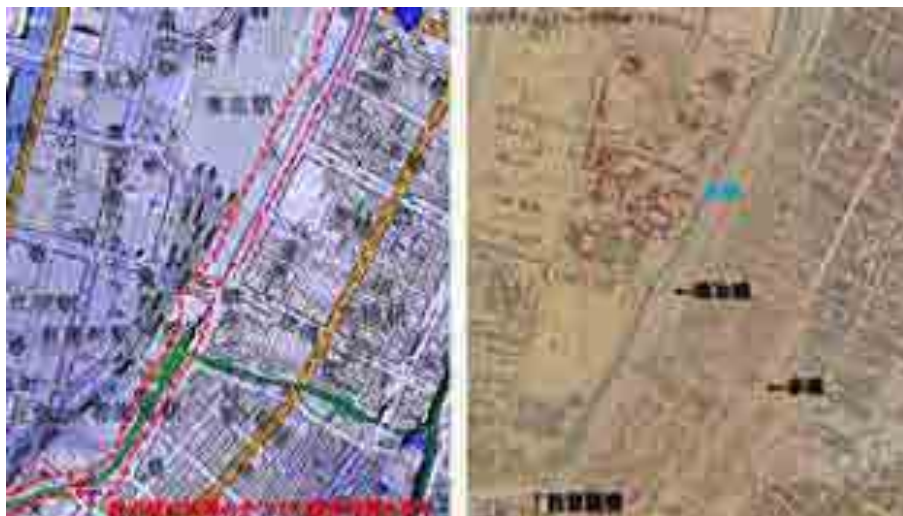


「レジェンド・リノベーション」という悦楽

2017年度に教育研究拠点として設置された江戸東京研究センターは、2022年度より第2フェーズとして「記憶から創造へー過去を知り、近未来の道筋を示す」を課題に掲げ研究活動を続けています。マニフェストは「持続可能な地球社会の実現に向け、近代のパラダイムを超えた都市の未来を考えるために、私たちは、新・江戸東京研究に挑戦します」。

東京発掘プロジェクトのひとつのテーマである「レジェンド・リノベーション」は、江戸東京に蓄積され現在にも生きる固有の歴史・文の発掘と再評価を通じて、持続可能な地球社会を構築するための方法と理論とを導き出し、その知見を「実践知」として表現することにチャレンジしています。

東京の中でも多くの「記憶」が残る千代田区において、主旨に沿って未来を描くことほど面白いことはありません。さいごに江戸城外堀を再生させた、あるかもしれない「未来図」を提示しておきます。



左図は現代の地図に、右図（東京図測量原図：明治18年頃）を参照しながら、外堀（護岸）のあった位置を、赤点線で示している



現在の東京駅八重洲口駅前の風景



外堀を復活させた東京駅八重洲口駅前



作成：皆川典久（江戸東京研究センター客員研究員）

東京発掘プロジェクト 2023

千代田レジェンド・リノベーション

発 行 法政大学 江戸東京研究センター

監 修 皆川典久(江戸東京研究センター)

編 集 畑山明子

印 刷 正文社

発 行 年 月 2024年3月

連 絡 先 〒102-0073 東京都千代田区九段北3-2-3

tel;03(3264)9682

<https://edotokyo.hosei.ac.jp/>

