

川沿いのまちづくり ガイドラインの概要

1

▶ ガイドライン策定の目的

千代田区の川沿いの空間は、江戸時代より物資の輸送や川沿いの土地における河岸地としての利用など、人々の生活に欠かせないものでした。

その後、長い歴史の中で、川の上空に首都高速道路が走り、護岸にはカミソリ堤防と呼ばれる高い堤防が築かれ、建築物が川に背を向けることで、川沿いの空間は人々の生活から切り離されたものとなってきました。

近年、水辺の持つ自然環境や親水空間としての機能が見直され始め、まちづくりにおいて水辺を活用したいという気運が高まってきています。また、首都高速道路地下化や東京都による外濠浄化に向けた基本計画の策定など、千代田区内の川を取り巻く状況は変革の時期を迎えています。

千代田区のまちづくりにおいては、平成27年に、古くから千代田区の都市を形作る骨格である川を活かし、人々が身近に感じられる空間として水辺を再生するため「**水辺を魅力ある都市空間に再生する条例**」を制定しました。

また、令和3年に改定した千代田区都市計画マスタープラン（以下、区都市マスタープラン）では、「つながる都心」を将来像とし、都心生活の質「QOL:Quality Of Life」を豊かにしていくことを示しています。そして、この将来像を実現するためのまちづくりのテーマとして「緑と水辺がつなぐ良質な空間をつくり、活かすまちづくり」を掲げ、川沿いの敷地のポテンシャルを活かしていくことを示しています。

さらに、「つながる都心」の実現に向けた千代田区ならではのウォーカブルなまちづくりを推進するため、令和4年に「**千代田区ウォーカブルまちづくりデザイン**」（以下、区ウォーカブルデザイン）を策定し、川沿いの空間をウォーカブルな要素として活用していくことを示しています。

このような背景を踏まえ、都心の貴重な空間資源である千代田区内の川空間を観光・文化・産業・歴史・防災など様々な視点から見つめ直し、水辺を心地よく過ごせる空間、歩く目線で楽しめる空間としていくため、川沿いのまちづくりガイドラインを策定します。



当ガイドラインにおける 用語の定義

- 川沿い(かわぞい) … 川に沿った(連続した)空間
- 水辺(みずべ) …… 川の岸部分
- 水面(すいめん) …… 川の水の表面

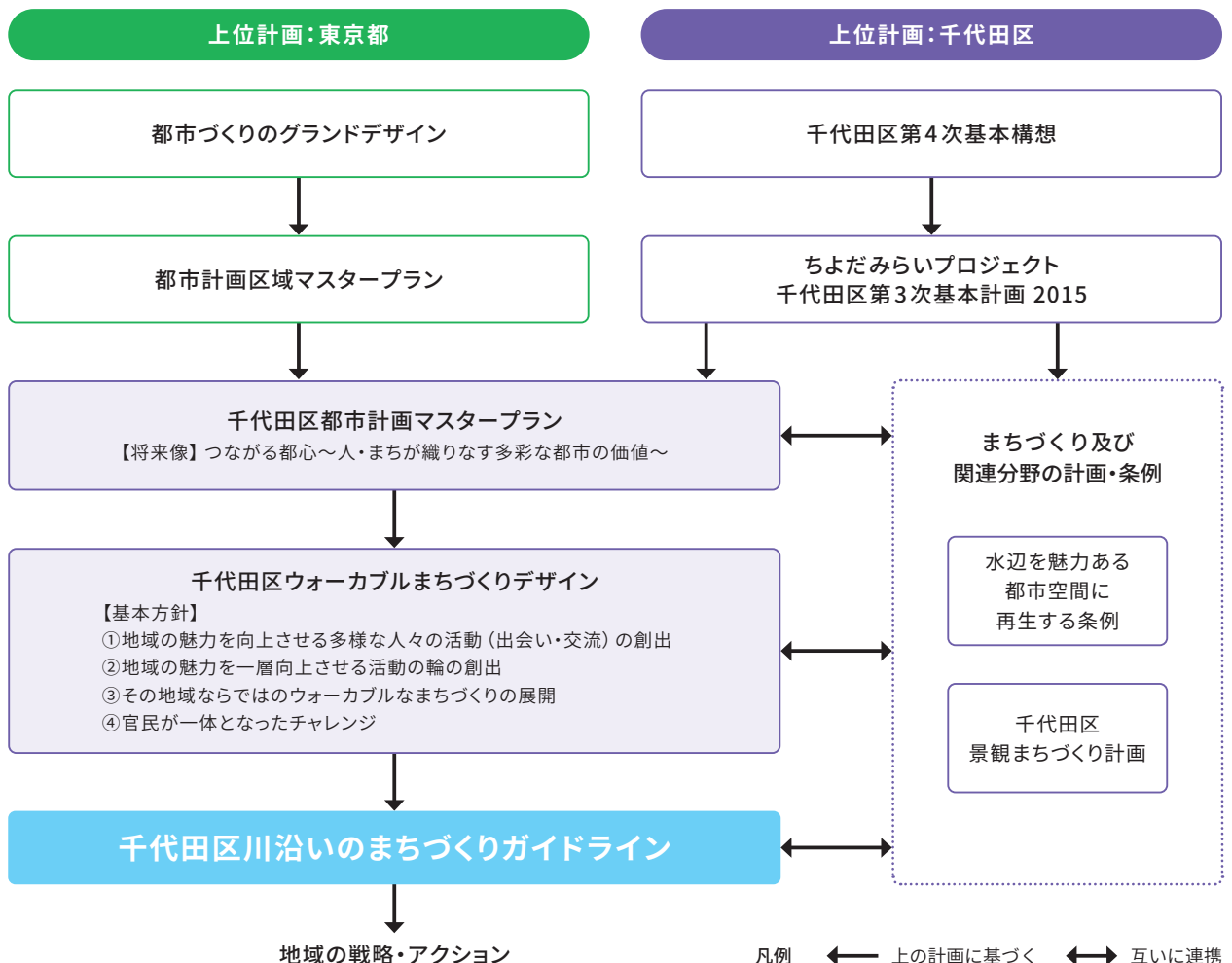
2

ガイドラインの位置づけ

当ガイドラインは、千代田区のまちづくり分野の最上位計画である区都市マスタープランと区ウォークアブルデザインに基づくガイドラインとなります。

都心生活の質や地域の魅力の向上に向けて、区民・行政・事業者等で共有する、まちづくりにおける川沿いの空間のあるべき姿を示すものです。

■川沿いのまちづくりガイドラインの位置づけ



3 ▶ 千代田区の川の歴史

1 江戸時代まで(～1860年)～川の形成～

千代田区内の川は、江戸時代以前には「平川」という総称で呼ばれ、現在とは異なる流路で流れていました。

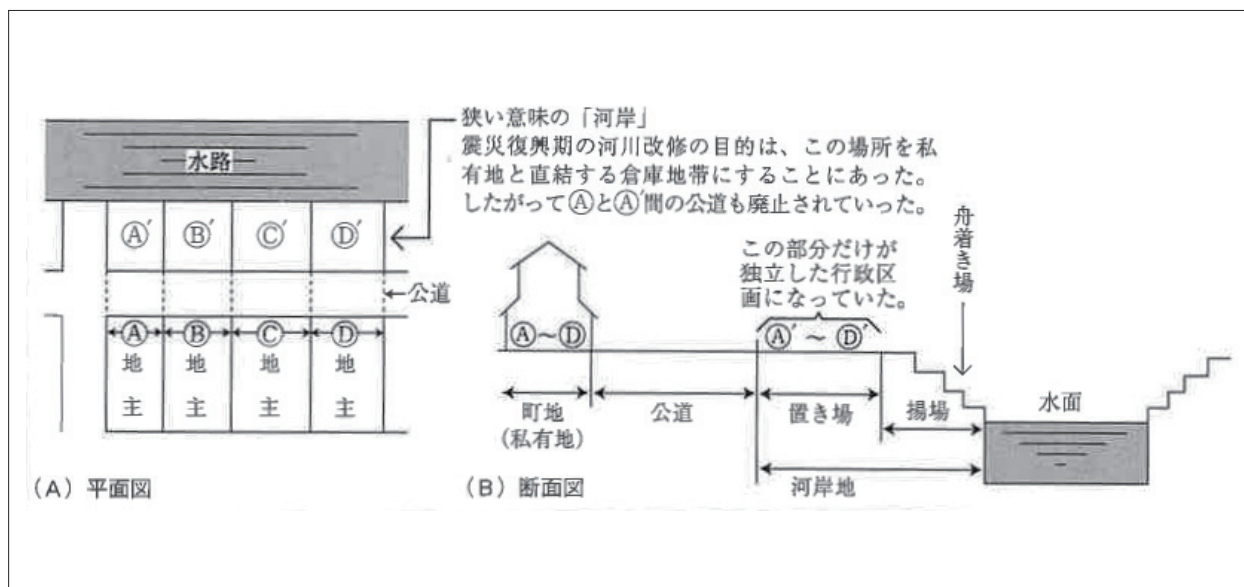
慶長8年(1603年)に徳川家康が天下を取り、元和2年(1616年)に駿府(現在の静岡県静岡市)で没した後、その家臣らが江戸へ移ると、現在の神田三崎町、神田神保町、一ツ橋一帯の宅地化が進められました。そして、小石川(現在の白山通り付近を流れていた川)、旧石神井川(現在の不忍池から秋葉原周辺へ流れていた川)の水を浅草川(現在の隅田川)に流すため、元和6年(1620年)に神田山(現在の神田駿河台)の台地の開削が始まりました。

一方で、流路の変更により、江戸城周辺に洪水が発生する危険性が増したため、平川の一部(現在の三崎橋から南堀留橋付近)が埋め立てられました。この工事により、現在の神田川と日本橋川の原型ができました。



図1-4 第1～5次天下普請(1606～1636年頃)

▲図:江戸城外郭の形成



▲図：河岸地の土地利用構造 出典：鈴木理生「江戸の川 東京の川」

その後、万治3年（1660年）に平川（現在の神田川）は舟運ができるように拡幅工事が行われました。その際、工事のための材木を置く河岸が、日本橋川にあった鎌倉河岸から移転してくることを契機として、両岸に河岸地が作られました。そして、商人たちが神田川の河岸地を利用して、廻船で江戸に運ばれてきた米や酒などを扱うようになりました。

また、河岸地には、船着場と、荷物を積み下ろす揚場、荷物を置くための置場が設けられました。一方で、道を挟んだ町地には倉庫や店が開かれ、荷揚げした品物が店先に並んでいました。このように、川沿いの土地と町地を一体として取り扱う仕組みが作られたことで、その中で人々の交流が生まれ、情報交換等が盛んに行われるようになりました。なお、商人たちが河岸地を幕府・地主から借りる一方で、川に面した大名屋敷には、専用の物揚場が設けられました。

こういった幕府主導の公的事業として川の開発が進む中、町人たちも自分たちの手で、神田の職人街と日本橋の商人街の間を通り、日本橋川と隅田川を結ぶ竜閑川・浜町川を開削し、主に職人街への材料輸送経路・製品輸出経路として利用しました。

なお、神田川の開削部は「茗溪」と呼ばれ、江戸の上水道である神田上水の掛樋（現在の水道橋周辺に所在）とともに、印象的な風景として浮世絵などに描かれています。



▲浮世絵に描かれた茗溪
出典：国立国会図書館「錦絵でたのしむ江戸の名所」

2

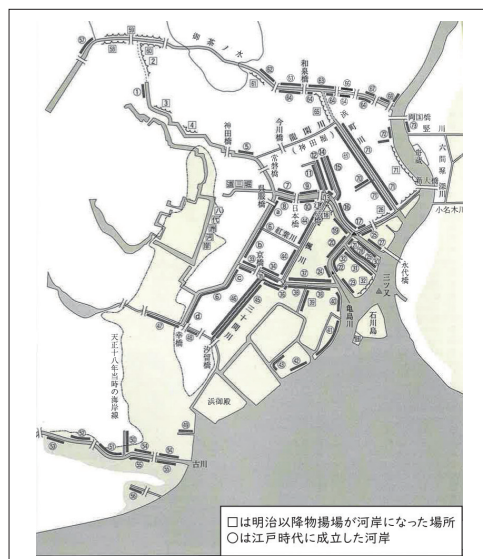
幕末・明治時代(1860年～1910年)～川沿いの空間利用の変化～

明治時代に入り、大名が所有していた物揚場の多くは官有地として接收されました。そして、大きな面積を活かして砲兵工廠や印刷局などの工場が作られ、富国強兵・殖産興業の先駆けとなりました。また、庶民が利用していた河岸地も接收が行われ、当時の東京市の基本財産となり、川沿いの物揚場の部分のみを「河岸」として市民に貸借されることで主に物資の輸送に供されました。

明治20年代(1887年～1896年)には、財政難解消のために明治政府に縁故のあった政商や個人に払い下げられていきました。また、工業化と人口増加に対応するため、現在の三崎橋から南堀留橋が開削され、「新川」と名付けられました。

時を同じくして、人馬が中心であった陸運の手段に転換期が訪れました。蒸気機関による動力を利用した大規模輸送手段として、鉄道による輸送が行われるようになりました。

その中で、秋葉原駅や飯田町駅(現在のアイガーデンエア)には、駅構内に船が入れる舟入り堀が設けられ、船舶による水運から鉄道による陸運へ、荷物の積み替えが行われました。このように、川沿いの土地は輸送・工業の中で大きな役割を担っていました。



▲図：江戸から明治期にかけての河岸地の分布
出典：鈴木理生「図説 江戸・東京の川と水辺の事典」

3

関東大震災(1923年～1930年代)～川沿いの空間における転機～

関東大震災で陸上の交通網が寸断される中、川は復興のための輸送経路として利用されました。日本橋川では、鎌倉河岸(現在の内神田一丁目、二丁目)と堀留(現在の九段北一丁目)付近にしかなかった河岸が、鎌倉河岸から飯田橋付近まで連続して作られ、主に建設用資材や燃料の物揚場として使用されました。

一方で、それまでの舟運は手漕ぎ船や帆船といった小型の船舶によるものが主であったのに対し、蒸気機関などの動力を用いた大型船化が進みました。それらの通行を可能とするために川底は浚渫され、震災で落橋した橋りょうは、桁下空間が大きくとられ橋詰広場が設けられた震災復興橋りょうとして架橋されました。聖橋や常盤橋など現存する震災復興橋りょうは、100年以上にわたって川の景観の一部となっています。

河岸地の物揚場の部分においては、川と陸地の境界が川の天端上となったことにより、川に沿うように倉庫が作られ、川沿いのオープンスペースとしての河岸の利用がなくなり、江戸から続くまちと川をつなぐ河岸地の構造は終焉を迎えました。



▲建設当初の聖橋

第二次世界大戦後（1945年～1950年代）～埋め立てられる外濠～

戦災により大量発生した瓦礫の処理のために広大な空間を持つ濠が利用され、昭和25年（1950年）までに真田堀や外濠川、竜閑川といった川が埋め立てられました。その後、川沿いに存在した河岸地とともに、東京市から民間に売却されていき、跡地には道路やオフィスビル等が建設されました。

こうして、江戸時代から連綿と受け継がれてきた川沿いの空間の一部が失われました。



▲埋め立てられた外濠

首都高速の開通（1960年代）～川の上の空の喪失～

高度経済成長期のモータリゼーション時代が到来し、首都高速道路の建設は、昭和39年（1964年）の東京オリンピック開催に間に合わせるために濠や川、道路などの公共用地を立体的に使う手法が用いられ、日本橋川の上空ほぼ全てと神田川の一部において上空を首都高速道路が通過する景観となりました。また、橋詰広場は首都高速道路の出入り口として利用され、姿を消していきました。

時期を同じくして、東京市から東京都の基本財産として引き継がれ、維持されてきた河岸地は、普通財産に変更され、売却が可能になりました。貸付地であった河岸地の多くが民間に売却されていき、倉庫としての利用からオフィスビルとしての利用に移り変わっていきました。



▲建設中の首都高速道路

また、この頃は伊勢湾台風やカスリーン台風といった大型台風での高潮被害が甚大だったことから、護岸堤防の整備がなされ、コンクリートで覆われた現在の水辺景観が完成しました。

現代（2000年代）～治水及び親水へ～

2000年代の川の整備においては、局所的な集中豪雨への対策が進められる一方、自然や生活と関連する川の環境整備も重視されるようになりました。千代田区内においては、震災時の輸送路としての和泉橋防災船着場が平成17年（2005年）に整備され、近年の川沿いにおける大規模開発においても防災船着場の整備の検討が進められています。また、飯田橋アイガーデンエア（平成15年（2003年）完成）や大手町川端緑道（平成26年（2014年）完成）など、大規模開発に伴う親水性の高い歩行者空間の整備や護岸緑化の取り組みが行われています。

■川の歴史の変遷

時代	江戸	幕末・明治	大正	昭和（戦前）	昭和（戦後）	平成	令和
川との関係性	川との共生	新たな利用	関係の希薄化			環境との調和、持続可能性	
	産業や生活と密接	……	川と人との距離が開いていく ……			防災、環境、にぎわい等の場として見直し	
出来事		●明治維新			●終戦	●バブル崩壊	
				●関東大震災	●東京オリンピック ●カスリーン台風	●東京オリンピック ●阪神淡路大震災	
					●伊勢湾台風	●東日本大震災	
社会・経済のあり方	工業化以前	工業化・都市化の進展			高度成長	低成長 グローバル化	
川の管理主体	幕府・町	行政					
川の利用	舟運・舟遊び→（衰退）				埋立・高速道路建設 災害時緊急輸送路		
川沿いの土地	物揚場	鉄道用地			→（物揚場の消滅） 建物や道路の建設 →（水辺からの隔絶）		
川の整備	開削・埋立			水害対策 水質改善環境・親水			

〈総括〉川を取り巻く変化について

長い歴史の中で、川沿いの空間は、時代の流れとともに、東京市所有の土地(官地)から民地となり、川に背を向けた建築物が立ち並び、上空には首都高速道路や鉄道高架が建設されるなど、大きく変化してきました。

川の使い方は大きく変わり、船舶による水運は鉄道による陸運へ、河岸地は建築物が立ち並び、川沿いで遊んでいた子どもたちの楽しげな声は少なくなり、誰にも使われない暗い雰囲気の水辺空間となりました。川は、人々の生活の片隅に寄せられた存在となってしまいました。

4

ガイドラインの対象エリア

当ガイドラインでは、千代田区内の川沿いの空間である日本橋川・神田川と、神田川と連続性のある水辺空間である外濠を対象とし、現状や課題の整理を行うとともに、将来像を示します。

[対象エリア]



日本橋川エリア

神田川との分流地点である三崎橋から中央区との区界である常盤橋までの区間



神田川エリア

飯田橋から下流の中央区との区界である左衛門橋までの区間



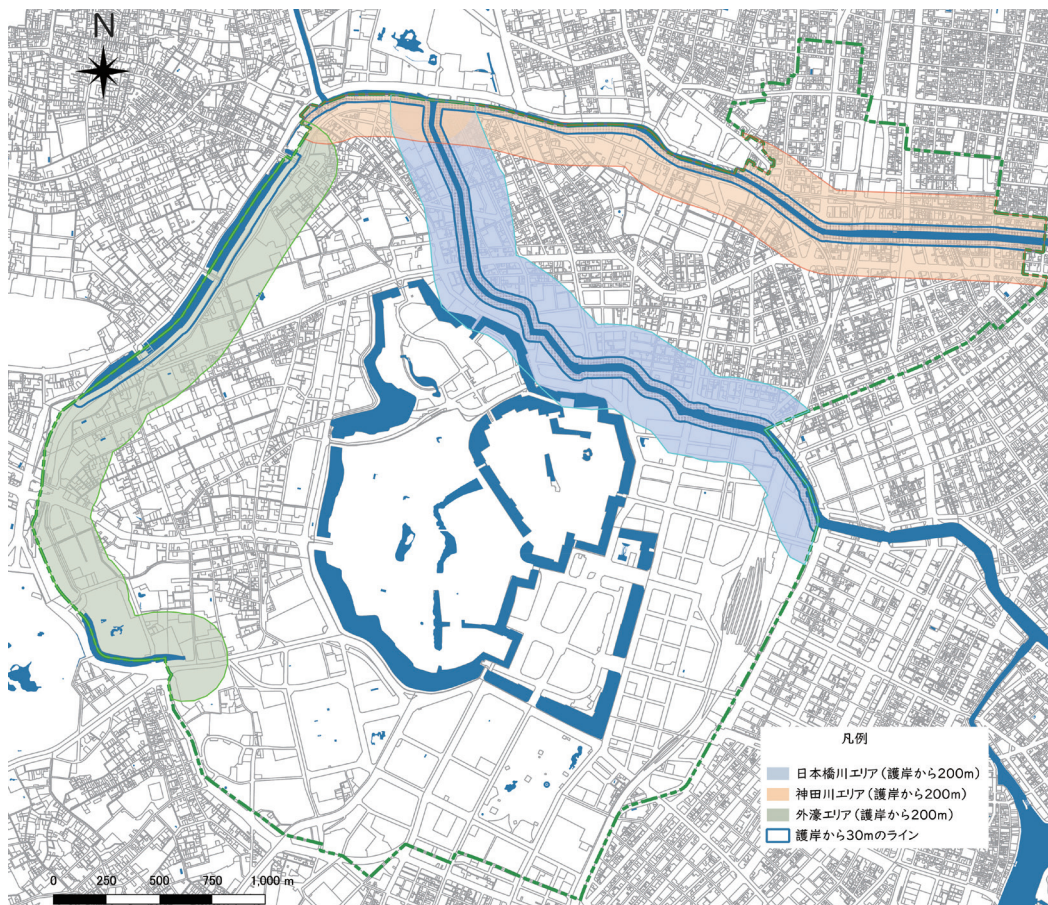
外濠エリア

牛込橋から弁慶堀までの区間

[対象範囲]

日本橋川エリア（護岸から200m） 神田川エリア（護岸から200m） 外濠エリア（護岸から200m） 護岸から30mのライン

■対象エリア位置図



5

エリア別の概況



日本橋川エリア

日本橋川エリアは、川の上空のほぼ全域を首都高速道路が覆っています。エリアの大部分は大規模な公共施設・業務施設であり、住宅地はごくわずかとなっています。川の上流側には飯田橋アイガーデンエア近くの整備された歩道、下流側には大手町川端緑道があり、一部区間ではありますが親水性の高い歩行者空間が整備されています。



▲飯田橋アイガーデンエア



▲大手町川端緑道



▲お茶の水橋からみた聖橋と神田川



▲mAAch ecute



神田川エリア

神田川エリアは、地域別に大きく様子が異なります。神保町から万世橋地域は、台地の底を流れる川を市街地から見下ろす自然豊かな地形であり、万世橋から和泉橋地域は、川は業務・商業の集積地の中心を流れる都市河川となっています。

また、万世橋から和泉橋地域ではmAAch ecuteをはじめとした水辺を眺めることのできる施設も点在しています。



外濠エリア

外濠エリアでは、市街地と水辺空間の間に鉄道が走っていて、水辺との距離はあるものの、川に沿って公園が広がっており、桜をはじめとした自然と外濠の歴史性を感じさせる空間となっています。また、付近には大規模な教育施設が点在し、落ち着いた街並みとなっています。



▲対岸からみた法政大学



▲外濠公園の桜