

CITY & LIFE

都市のしくみとくらし

1985・冬号

Vol. 3



特集

都市と河川



1
都市のありようを見ると川は雄弁に語り出す。四大文明は川を中心に発祥し、各国の諸都市は川を拠点に栄えた。貴重な水資源であり、エネルギー源であり、物質や情報の交通路であった川は、都市に生活する者にとっては、やすらぎの場でもあった。都市とともに生まれ、育ち、成熟する川。川を見ることは、都市そのものをながめ直すことなのだ。

特集 都市と河川

- 偉大なる川、ラインの旅／小塩節 2
- 〈座談会〉川とともに生まれた都市、都市とともに育つ川 6
高橋裕・日笠端・高見澤たか子
- 川から見たヨーロッパの都市空間／樺山紘一 12

- 〈ルポ〉江戸、そして東京を支えた隅田川 18
私と隅田川／高橋義孝
- まちづくり思い出ばなし②／高山英華 24
- information／後記

表紙絵 ●Ralph Fasanello

- 写真 ●神山貞次郎 P 1、7、9、10、11、12、16、18、19、
●ワールド・フォト・サービス P 2、3、14、15
●東京フォトエージェンシー P 22

偉大なる川、ラインの旅

小塩節



上) ドイツ最大の大聖堂のあるケルン 下) ローレライの岩



下) ヨーロッパの表玄関ユーロポートのあるロッテルダム



下) 古城や教会が立ち並ぶライン川中流は景観がみごと。



下) スイスの工業都市バーゼル



滝になり谷間を流れ、そしてひとつの湖に入ってゆく。

ライン川と都市についてお話を前に、ライン川の特徴についてふれておきましょう。まず第一は水資源であること。ライン川はスイス、リヒテンシュタイン、オーストリア、ドイツ、フランス、オランダという国々を貫いて流れていますが、どの国にとっても重要な水の供給源なのです。約二〇〇万人の人々がライン川の水を飲んでいますが、また比重から言えば、こちらの方が高いのですが、工業用水としても重要です。二番目は、交通路。現在でも物資を満載した二、三〇〇〇t級の船が年間五万隻往来しています。運送料が安いと流通路として安定しているからです。三番目は、意外なのですがライン川流域は気温が高い。土壌との関係もあって、豊かなブドウの産地になっています。そして四番目は、レジャー空間であるということです。ヨーロッパ人にとってライン川は、やすらぎの場でもあるわけです。観光だけではありません。

こうした特徴をふまえながら、ライン紀行をしたいと思います。

全長二二二〇kmのライン川の源流は、アルプスの大氷河がボトリボトリと落とす雪に始まります。雪がやがて

これにボーデン湖です。ボーデン湖には古い湖上住居跡にみるように人類の祖先が住んでいた。琵琶湖と同じく深いですが、深さは三倍ぐらい深く、二二mほどある。冷たく澄んだ水をたっぷりたたえたそれは、スイスから流れてくる水の弁の役目をしていました。夏になると雪がどんどん溶けてきますが、これをいったん溜めて安定的に流す巨大な桶がボーデン湖なのです。ライン川の水量がいつも安定しているのは、このボーデン湖のコントロールによるといってもいいでしょう。

ところで、日本の川はこの安定性という点で大きく違います。河況系数というのですが、年間の最低水量（水枯れ）値で最大洪水時の水量を割って出します。日本の川は六〇〇／八〇〇。ところがライン川は河況系数一六で、上流から下流までほとんど同じです。梅雨時や台風になると怒濤のごとく激流と化し、逆に冬には広い河原にチヨロチヨロと細い筋を残す程度の流れに激変する日本の川と違い、ライン川はいつもたつぷりと水をたたえて流れている。しかも流れが案外にはよい。ライン川は毎秒一・三―一・五mのスピードで流れていて、自浄作

用がすぐれています。しかも水量は毎秒二〇〇〇tになります。これはすごい流量です。多摩川の四〇〇倍にもなります。しかも、深さが一三mで幅も平均して四〇〇mぐらいありますから、ゆったりとした流れになるわけです。

ボーデン湖を下ること二〇〇km、スイスとドイツとフランス三国の国境バーゼルにつきます。数十万年の昔には、ライン川はバーゼルをつきぬけて西の地中海へ流れていたそうです。スイスからジュネーブを通って地中海へ流れているローヌ川とならんで流れていたらしいのですが、地盤の隆起によって現在の方向へ変わったのです。

バーゼルは古い文化の都市であると同時に化学が盛んなところ。特に医薬品工業では、ドイツとならんでスイスは世界を押さえています。バーゼルはその中心地です。山の中から巨大なものはつくれない。従って高度な、つけこみの高いもので勝負することになります。かつては時計でしたが、今は日本や香港にお株を奪われてしまった。しかし時計以上に精密な技術を要する化学が強い。ロケット工学なども盛んです。それから忘

れてはならないのがアルミニウム産業。アルミニウムの精錬というのは大量の電力を必要としますが、それを可能にしたのがライン川なのです。水力発電、原子力発電（冷水で原子炉を冷却する）はライン川の豊富な水量によって支えられています。バーゼル及びスイスの繁栄の背後にはライン川があるというわけです。余談ですが、バーゼルには不思議なことにバーゼルという駅がスイスバーゼル、ドイツバーゼル、フランスバーゼルと、三つもあります。第二次大戦前はバスボートがなくても自由に行き来ができたのに、今はバスボートなしでは国境は越えられません。でもバーゼルは開かれた国際都市です。

貯水池の役割をはたす森

さて次に出てくるのがストラスブールです。かつてゲーテが学んだ有名な都市です。中世以来のゴシック建築の教会がある。しつとりとしたい町ですが、現在ではフランスきっての大工業都市に変身しました。これもライン川の恩恵によるものです。ライン川の西側に運河をつくりその水位差で発電を行ない、また何万トという船が通行できるようにしたからです。ストラスブールの発電量だけで、西ドイツ全体の水力発電量に匹敵すると言われています。毎秒二〇〇〇トというのはたどたどしいという感じがよくわかります。

ボーデン湖がライン川のコントロール機能をしていると言いましたが、もうひとつライン川の水量を安定させているものがあります。これは意外にも森なのです。たとえばバーゼルの北、ライン川の裏側にはシュバルツヴァルトの森があります。この黒い森は南北の長さが一六〇kmで幅が六〇km。なぜ黒いのかというと、モミの森で一年中葉が落ちず、それで黒々と見えるのです。ド

イツにはこうした大森林が四七ほどあり名もない森は無数ありますが、どれもドイツ人が一生懸命手入れを、育ててきたものなのです。

ドイツに古くからある伝説をもとにしてつくられた物語に、ニーベルングの指輪というのがありますね。ワグナーの楽劇にもなっている。この物語の中でジークフリートは龍退治をします。この龍が実はライン川なんです。八岐大蛇も川でした。ライン川は昔はのたうちまわる大蛇にたとえられるような川だったのです。そこで灌漑工事をやり、森林をつくり造林をして龍を押さえ込んできた。

森というのは木材の供給源であるばかりではなく、酸素供給源であり、農地の表土流出をふせぐと同時に水源の宝庫でもあるんです。いったん降った雨は、すぐに流れ出さないで森にたくわえられる。葉や根の中に溜まり、地下水となりながら、ゆつくりと水をはき出す。いわば森は巨大な貯水池なのです。シュバルツヴァルトやその他の森はライン川にとってボーデン湖のような働きをしているわけです。

日本は森を荒廃させてしまったために、水害が増えています。堤防をつくるのも大切ですが、森の重要性についても考えなければいけませんね。

セ・シ・ボンな土地

さて、道を急ぎましょう。次に出てくるのはフランクフルト。マイン川がライン川に合流する近くで、詩人ゲーテの生まれた町です。ここは資源の全くないところでした。しかしライン川とマイン川の水資源と流路によって、中部ドイツの大工業地帯になりました。このあたりのワインがいい。

フランクフルトから少し下流にいくと固い岩盤がライ

ン川の流れを阻んでいます。ライン川は何万年もかけて掘りおこそうとしたのですが、ついにぶち抜けなくて、その岩盤を迂回することになりました。これが世界に高い観光名所であるローレライの岩です。

固い珪岩を迂回するために、渦を巻いている。それがかつては船がよく遭難した。それを昔の人はローレライという美女が裸で舟人を誘惑したという、ちよつとエロチックな伝説にしたたのです。

そうやって固い岩山の中を流れてきたライン川がやつと岩地を抜けると、広々とした平原にたどりつく。ここがボンです。ボンの北側がケルンで、デュッセルドルフ、ドゥイスブルク、エッセン……とずーっと大工業都市が並びます。ルール工業地帯と言われているところなんです。

ボンは、昔ローマの軍隊がやってきて「ボヌス（よい所）」と名付けたようにとてもいいところです。このあたりがどうも畑の北限です。ワインのロゼもとれます。最近の朗報は、ボンにサケが遡ってきたことです。一時期ラインは死んだとまで言われましたが、サケがどんどん遡ってくるような川に甦ったんです。川はどんなに汚染されても人間が手を入れれば元に戻るんだということを、ラインは証明したわけです。まさにセ・シ・ボン（Very Good）だと思いました。

ボンは、ベートーヴェンが生まれ、シューマンが晩年を過ごした町です。ラインの上に月がかり、夕べの燈が水面に揺れる頃に、川つぶちのレストランでラインやモーゼルワインを傾けながらベートーヴェンを思う。これはいい旅の思い出です（笑）。

水の国オランダの智恵

さてボンから約三〇km下るとケルンがあります。ここにはドイツ最大のゴシック建築である大聖堂があります。

一六〇mの高い塔が虚空にそびえ、大河の畔に大地を踏まえた人間精神の象徴、とても言えるような堂々とした姿が大変印象的です。しかもこの大聖堂は六〇〇年もかかってつくりあげられたというのですから、まさにドイツ魂そのものです。ライン川はそれをずっと見てきたのです。

毎週土曜日になるとパッサハのオルガン・コンサートが開かれます。ラインの水の音が聞こえる川辺の古い教会でパッサハを聞いていると、これこそヨーロッパだと感じますね。

ルールの北側はオランダの国境です。オランダはごぞんじのようにデルタ地帯です。土地も狭い。そこでさまざまな工夫がされています。ライン川を見ると、川の中に堤防が数百mおきに斜めにつくられています。これは

横堤といつて川によって流されてきた土砂がそこにぶつかるところで、砂をわきへ溜める役目をしているのです。従って川の中央には土砂が溜まらず、浚渫をする必要がなく、常に大きな船が通れるようになっていきます。しかも、そうしてわきに溜まった土砂は埋め立て用に利用できる。実にみごとなアイデアです。

ヨーロッパ経済を支えてきた大動脈

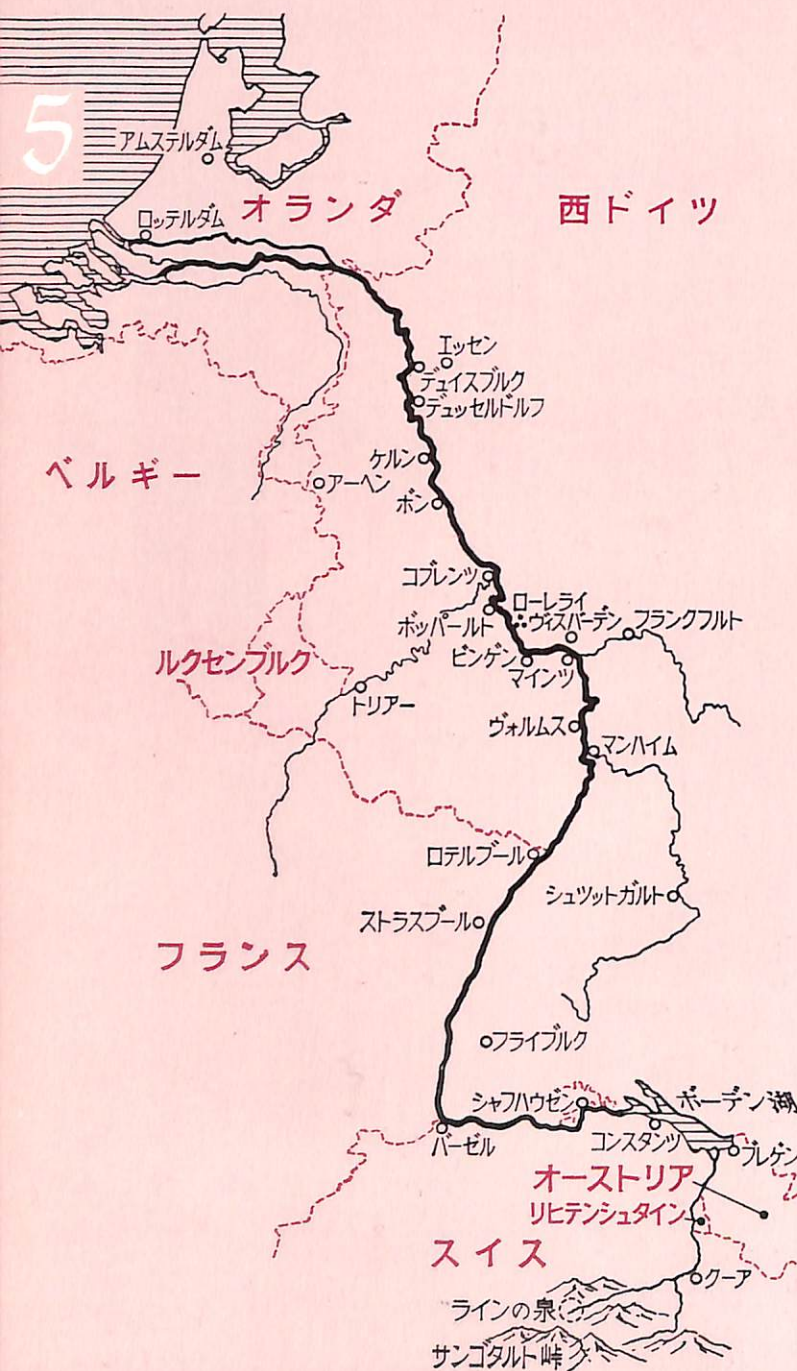
ライン川はようやく河口にたどりつきました。ライン川が大西洋へ流れ出るところがロッテルダムです。ロッテルダムは、オランダのというよりは、ヨーロッパ全体の港です。ヨーロッパへ運ばれる物資、またヨーロッパ

から運びだされる物資はみなロッテルダムを経由します。

なかでもとりわけ重要なのが石油です。石油はここにいったん集められてから、ライン川を使ってドイツ、フランス、スイスへと輸送される。逆に工業製品はロッテルダムから輸出されるわけですから、いわばヨーロッパの表玄関といえます。ロッテルダムが栄えているのは、一にも二にもライン川のおかげなのです。もちろんドイツ、フランス、スイスでもそれは同じです。ライン川によってヨーロッパは潤ってきたと言っても言い過ぎではありません。

日本人の目にはとくろマンチックな観光地とだけうつりがちなライン川——しかしそれは同時にヨーロッパ経済を支える大動脈でもあるのです。

（談）
おしお・たかし（中央大学独文科教授）



高見澤 都市と川というのは、素人が考えましても深い結びつきがあると思いますが、今回は先生方に結論的にいろいろな角度から都市と河川のかかわりを語っていただきますと思います。

ところで、列車や車など乗り物で橋を渡ったりするとき「第一級河川」という表示を見かけますが、あれはどのような意味なのでしょう。高橋先生は河川工学の専門家でいらっしゃるの、まず川の種類についてご説明ください。

行政上重要な川が一級河川

高橋 あれは河川行政の立場から一級、二級の二種類に分けられているのです。酒とちがつて特級はございませぬ。昭和三十九年東京オリンピックの年に「新河川法」という法律ができて定められたものです。簡単に言いますと国として非常に重要と考えられるものを一級河川として、建設大臣が管理責任をもつ。全国で一〇九あります。それに準ずるものが二級河川で、これは都道府県知事の管理責任になっています。ですから大型河川は大体一級河川ですが、行政上重要であれば小さな川でも一級河川になります。利根川や荒川はもちろん一級河川ですが、たとえば鶴見川なども一級河川です。これは横浜市の中心部を流れていますからいったん暴れ出したら何百万の人に迷惑がかかります。つまり、都市の中を流れる川は川の規模は小さくても一級河川になることがあります。

日笠 隅田川は。

高橋 あれは荒川の支川、というより派川ですが、荒川水系は一級水系ですから、一級河川です。江戸川も利根川の派川ということで一級です。一級河川の工事や計画は建設省が行ない、二級河川の方は都道府県予算で行なうという話になります。

ただ、一級河川でも上流とか支川になりますと、都道府県に管理をまかせる区間——大臣管理区間といいますが出てまいります。あまり重要でない、という語弊がありますが、そういう区間は一部を都道府県知事に管理を任せるわけです。

高見澤 そうしますと今回は一級河川がお話のテーマになつてくると思いますが、日笠先生、都市に対する川の役割ということでお話し下さいませう。

川をよりどころにして生まれた都市

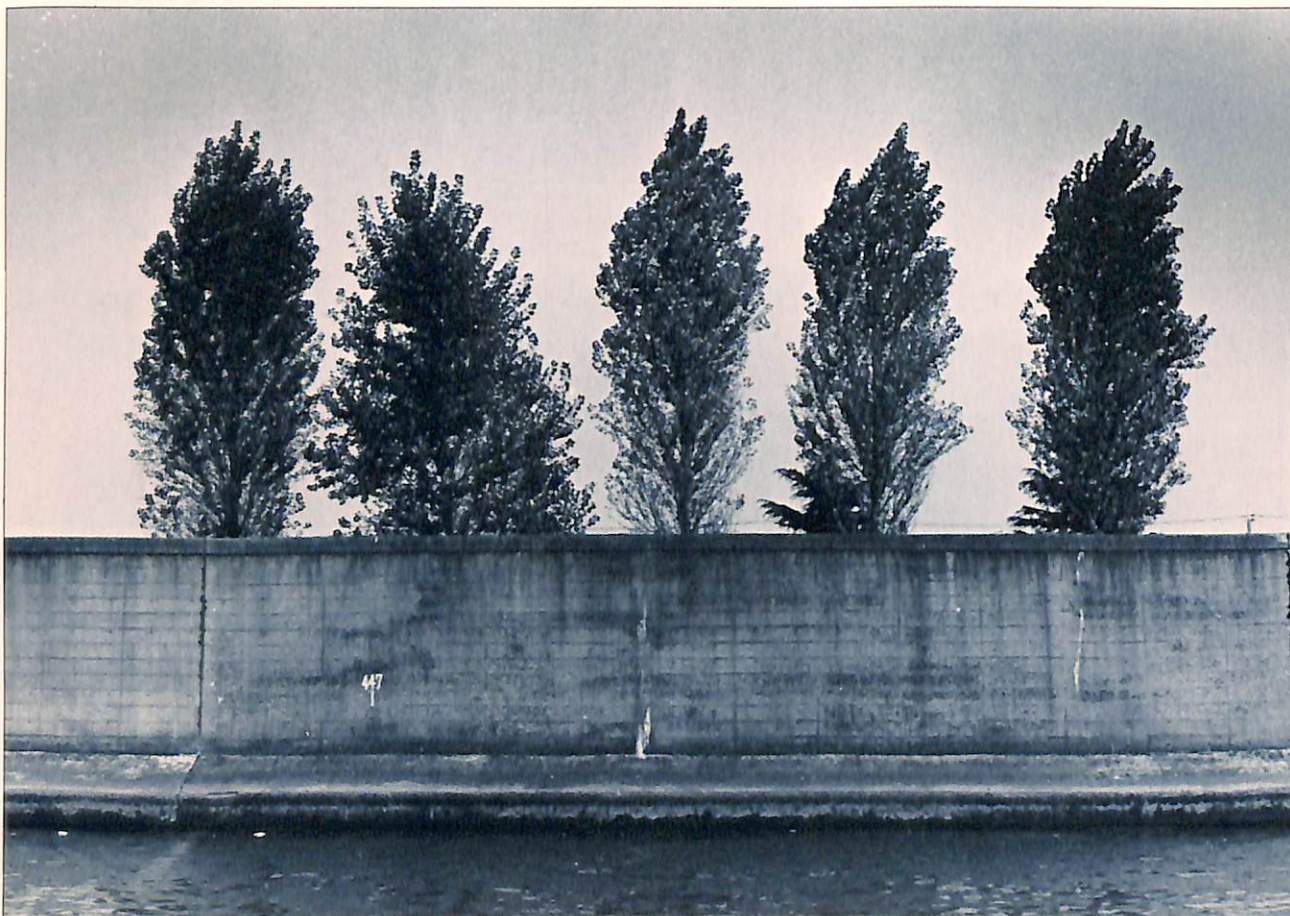
日笠 文明の発祥があつて、やがて都市をつくり出すわけですが、歴史をさかのぼりますと、古代の四大文明にしてもヨーロッパの主要な都市にしても、河川と密接な関係があるわけですね。というのは、遊牧から定住へということになる、これは農業の発達か条件となるので、肥沃な土地がなければならぬ。肥沃な土地は河川の土砂の堆積によるわけで、そこに農業が起り、人が定住するようになる。飲料水としての利用はむしろですが、交通・輸送の手段としても河川を使うようになる。それから産業の発達面からいえば、水を利用する産業が川のそばに集まってくる、廃水を流すということもある。そういうことで、都市の成立ということと河川とは非常

川とともに 生まれた都市、 都市とともに育つ川

高橋裕・日笠端・高見澤たか子



●隅田川 上)いかだで働く人 下)高潮を防ぐための防潮堤



に深いつながりがあるわけです。ただ、現在の都市ということになり、そのつながりがだんだん薄れてきて、都市の住民が生きていくために、どうしてもその川がなくてはならないかという、必ずしもそうではなくなっている。技術の発達とともに、必要な所へ水を運ぶことも可能だし、交通・輸送の手段として使われなくなっている。それに、昔に比べると上流で取水して、農業・工業・生活用水に使ったりして、それを下水道で処理するということが、都市を流れる川の水が減り、しかも汚れている。このようになってしまった都市の中の河川をこれらの環境の要素としてどう再生していくか、ということが問われていると思います。

高見澤 いま都市と川のかかりということをやつとご説明いただいたわけですが、日本と西洋とは川の成りたち方がちがいますか。

高橋 現在のように技術が高度でなかった時代には、日笠先生が言われたように、文明も都市も、川をよりどころにしてきた——それは西洋も日本も共通だと思えます。

日本は治水、西洋は利水

高橋 ただ、ヨーロッパの川とのちがいは、ひとつは洪水ですね。日本は、というかモンスーン地帯の洪水は、一言でいうと大変激しいので、治水が難しい。ヨーロッパの川は、たとえばセーヌ川にしてもテムズ川にしても、日本とは比べものにならないほど穏やかな洪水で、一日に五〇cm上ったといつて大さききをしている。それにたえばロンドンでも、その地域の最も低い所を川が流れていて、都市は少し高い所にあります。日本の都市は大体一番低い所にあり川底の方が高い場合が多いですね。台風にせよ梅雨にせよ非常に激しい豪雨が頻りにあります。

ツ、オランダでライン川の委員会というのができていて、それぞれ文句はあるでしょうが、とにかく話し合いができています。ところがヨルダン川になると、アラブとイスラエルで二〇〇〇年来のけんかになっていて、ガングス川では大体インドの力が強く、バングラデシュやネパールは泣いているといった有様です。日本でも昔は藩と藩との間で大変なあらそいもあったわけですが、宗教や法律がちがう国同士の場合ははるかに深刻ですね。

川に背を向けた家並み

高見澤 日笠先生、都市計画というお立場から言つて、たとえば日本橋や永代橋が高速道路に埋没するということはどうなのでしょう。

日笠 難しい問題ですね。日本は道路の絶対量が少ないですからね。ヨーロッパの町は、馬車を走らせていたから昔から道路を整備していた歴史があるのですが、日本が近代国家になったときは、城下町からのスタートですから、ゆとりのある広い道路が全くない。たとえばパリの場合は、セーヌ川の両岸を掘り込んで自動車道路にして走っている。ちよつと見ると道路が分らないように設計されている。他に広い道路があるのでそれだけゆとりがあるのですが、日本の場合は高速道路を町の中に入れてしまうとああいふことになってしまう。残念なことです。

高見澤 それは東京という都市ができるときに、水運で行くか陸運にするか、という計画的な選択があったのでしょうか。たとえば馬場と二、三俵しか運べないのに、舟だと二〇〇俵も、時には一〇〇〇俵も運べるという話を聞いたのですが、明治二〇年ぐらいまではまだ水運をやっていたようですね。

高橋 私は、基本的には鉄道が大きいと思いますね。鉄

です。から治水に成功しないと都市文明はできないといつていい。大阪は淀川を治めることによって成立し、江戸は利根川をコントロールしてきたわけですね。武田信玄は釜無川の治水に成功して居城をつくつていて。戦国時代や江戸時代の武将というのは大抵、治水の大家ですね。ヨーロッパでは治水ではなくて利水、つまり水の使い方のうまい人が政治を司つたといいますが、そういうちがいがひとつ、あると思います。

高見澤 淀川にしても利根川にしても、流路を変えていようですね。

高橋 「瀬替え」と申しますが、新しい川を掘つて流路の向きを変える。たとえば利根川は江戸湾に流れていたのを、銚子の方へ流すとか、淀川はたとえば大和川のようにならば平野に人工河川をつくつて洪水が集中しないようにするとか、そういう大規模な河川工事を通して川を手なづけることで都市が生れていくのです。そういう点ではテムズ川にしてもセーヌ川にしても、自然の川に依存しながら都市が生れていくと思えます。

高見澤 ただ、ヨーロッパの場合は、国際河川という問題があります。たとえば、ライン川のように。そのあたりはどうなのでしょう。

高橋 その問題は大変です。日本やイギリスはむしろ例外で、大多数の国が国際河川をもっているんです。その場合関係する国々が同じような勢力ですと、ほばいい関係になるのですが、片方が強いと横暴な水の使い方をすることが多いのです。ライン川は文化程度も生活程度もおおむね似かよっていますから……

日笠 この間ヨーロッパに行ったときに「あまり水がきれいじゃないじゃないか」とオランダ人に言ったら、「私たちが汚したんじゃない、上流のドイツ人が汚したんだ」と冗談を言つてましたが、でも協定があるんですよ。

高橋 ええ、スイス、ルクセンブルグ、フランス、ドイ

道ができる前は、川は大量輸送にとって大切なものですからみんなが大事にしたわけですね。明治五年に新橋横濱間に鉄道が通り、それから三〇年日露戦争の頃には北海道から九州まで、幹線をぜんぶ引いてしまふ。公共投資の中ではいちばん力を入れたのです。明治政府としては大変な努力と成果だったのですが、それに反比例して交通路としての川が衰えていく。為政者も、一般の人たちも川を大事にしなくなる。ですから明治年間に幹線が引かれた大都市では川への関心が薄れますが、それでも農村部では大正、昭和初期までは農産物の輸送路としての価値が高かつたわけですね。

もうひとつは、鉄道の発達があまりにも急速であつたために、自動車道路は逆に遅れたということですね。それが第二次大戦後の急速なモータリゼーションの波で、道路が発達して鉄道にとって代らばかりの勢いになる。その段階で川はまた軽視されるという運命になる。

日笠 いまのお話に関連するのですが、埼玉県の川越は米の集散地で、新河岸川（隅田川上流）から舟で江戸に米を運んでいたのです。ですから非常に栄えて、倉が林立して、大尽が大勢いて、歌舞伎役者を江戸から呼ぶほどだったといふ。で、明治に入つて国鉄が川越を通るといふ話が始つたときに、そんな陸蒸気が来たのはためになるといつて断つたのださうです。先見の明がなかつたわけですね。

高橋 水運が盛んだつた時代は、川べりに倉が並び、船着場があり、人々はみんな川に向つていた。つまり川が表だったわけですね。それが明治以降、川が大事にされなくなると、町自体が川にお尻を向けるようになる。江戸時代の版画をみると、みんな隅田川の方に玄関が向いていて、川べりに遊びに来れるようなたすまいをしています。

高見澤 幕末の御典医だった桂甫周の娘の、今泉みねさ

●高橋 裕



●日笠 端



●高見澤たか子



東京の河川空間は公園空間の約2倍

河川の空間** (水面・河川・水路)	4,002ha	公園面積	2,153ha
内隅田川 延長*	23.5km	内都市公園	1,678ha
面積**	約300ha	その他の公園	475ha

昭和59年現在

昭和57年度末現在

* 上流の岩淵水門から下流は佃島まで(港湾局の管轄区域まで)岩淵水門より下流の支流をすべて含む

** (堤防の外側のり尻間または河川管理用道路の外側境界線間)×(延長)=河道面積

んの思い出話(『名』の夢「東洋文庫」などを讀みますと、隅田川で、殿様とか御典医とか御武家たちがきれいな蒸気船をのせて舟遊びをする、大変優雅な情景が出てまいりますね。

川はなれを加速した伊勢湾台風

日笠 何かの機会に隅田川の料亭に呼ばれたことがあるのですが、川を見たいから障子を開けてくれ、と言った、臭いがくさいし、開けても堤防で川が見えせんから、といって断わられたことがありましたね。

高見澤 今隅田川の川べりに住んでいる人たちは、見えるのはコンクリートの壁だけなのだから、むしろ暗渠にしてみたら方がいと言っているという話もききました。水に親しむという感情はほんとに薄れておりますね。でも京都などへ行きますと、山が背景にあつて、賀茂川が流れて、料理屋が床を張り出しているのを見ますと、やはり心が和みますね。

高橋 昭和二〇年代の初めはどきも水がきれいだったのです。経済が復興してくると、昔と違って川を大事にしない国民になっていきますから、川は排水路としての役割しか担わなくなつてしまします。とくに昭和三〇年頃から水質が悪くなつて汚れ放題になってくるわけですが、それに追い討ちをかけたのが昭和三四年の伊勢湾台風です。伊勢湾周辺で死者が五〇〇〇人という、明治以来最大の被害者を出した台風ですが、それは主に高潮による被害なんです。あれ以降、太平洋沿岸に面した都市は高潮がきても大丈夫になさやいかんというのが至上命令になって、それで隅田川もあつた高い堤防を築いたのです。

日笠 さっきの料亭の話もその後の話ですね

高橋 それらしい柳橋の料亭はほとんど逃げ出していつ

高見澤 外国の場合はどうなのでしょう。

日笠 一九七六年に大ロンドンの開発計画が発表されていますが、それを見ますとつい分川というものを大切に行っていることがわかります。二章から成る計画書のなかに「チームズ」という章が設けられていて、対策が述べられているわけです。チームズ川がロンドンという大都市の中で果たす役割も大きく変わってきています。私は一八世紀のチームズ川を描いた絵を土産にもらったのですが、それは今のウェストミンスターからセントポール寺院を経て、タワー・ブリッジにかけての鳥瞰図で、それを貼ると部屋の間から端まで続く長いつなぎ絵なのですが、川面に大小さまざまな船が往き交ひ、岸边にはいたる所に埠頭や倉庫があつて、当時のチームズ川の機能がよくわかります。今、それらの施設はいらなくなつてしまつて、ドックランドの再開発として、レクリエーションの拠点に切り換えようとしていますね。

ハードだけでなく、ソフトを考える

時期

高橋 ただいくら緩勾配の堤防をついたり、河川敷を利用した河川公園をついたり、水質をよくするといったことはしませんがハードなこと、これはかなり可能性がありまして、最終的には住民の意識というか、川に対する考え方、つまりソフト的対応への変革というのが基本ではないかと思うのです。かつては、とくに農村では、水路の水は輸送路であると同時に飲み水でもあり、みんなが大切にしていたわけですね。だから徳川幕府が玉川上水にゴミをすてると厳罰に処しても、それはやはり住民にうけ入れられていたと思うのです。だからみんなが川に親しみをもてるようにするには、もっと基本的な何かがあると思うのです。

日笠 同感ですね。まあ、歴史の歯車を逆さに回すこと

たわけです。高い堤防で川は見えないし、臭いし、ということ。

日笠 でも今はかなり水質もよくなつてきたし、臭いもしなくなりましたね。

高橋 あの頃は排水路としての役割しかみんな考えていないし、土地が値上りした時期ですから、全部ふたをして駐車場にしたいという意見さえ出たんです。まあ、少し甘く言うと、昭和三〇年代というのは高度成長期で、逆にいえばハンガーな時期で、とにかく欧米に追いつけという時代でしたから、首都高速道路にしても、今にしてみればもうすこし粋なつくり方はなかったかと思いますが、とにかく必要なものは早くつくれ、という考えが支配的でした。東京オリンピックまではそうでしたね、景観を重視してはいられない、と。

川をふたたび「表」にする努力

高見澤 そういたしますと、今やと人々の気持ちにゆとりができたといえますが、生活に目を向けるようになって、ひとつには都市河川の再生ということが問題になってきたわけですね。その場合、都市計画にとつての川の役割というものは、どう考えたらよいのでしょうか。

日笠 全く高橋先生の言われるとおりで、要するに川を「表」にするという発想が大切ですね。たとえば最近でいえば、沿岸の緑にゆとりがあるし、親水性もあるし、

高橋 あれは中村良夫さんの設計です。ぼつぼつと全国的にそういう動きが出てきました。隅田川でも、特定の場所を選んで、たとえば隅田公園あたりを緩勾配の堤防にして、周りの人が水に触れられるようにするとか、全体を高くして川を周りに見えるようにするとかいう試みが部分的に始まっています。

はできなくても、川が昔もついていた機能を再生する力ギはなにかあると思うのです。そのひとつはコミュニティではないか。コミュニティというのはつながっているということだと思ふのです。ぼつぼつとあるものではない。川は上流で何かを流したり汚したりすればすぐ下流に行きますし、みんながきれいにしようと思わなければきれいにならない。そういう意味での川の流域というのは、コミュニティ相互の連帯感が生まれやすい条件をもっているのではないだろうか。

高橋 そうですね。昔はたとえば人々の団結とか宗教心の結果としていろいろな川の祭、たとえば灯籠流しなどもあったわけですが、それを逆にして、何かイベントを用意して、川を媒介にしてコミュニティをつくる、という発想も必要かもしれませんね。だからこそ川をきれいになくはないかという……。

日笠 河川敷なども、期間を限って仮設なら利用できるわけですね。

高橋 洪水期——九月三〇日までですと管理者はかなり厳しいことを言いますが、いざというときに撤去できるという条件なら許されますね。

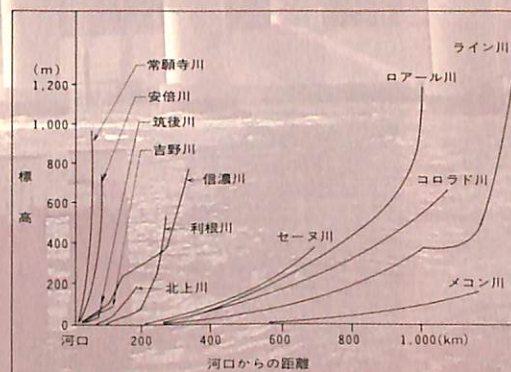
高見澤 私も子供を育てながら、水に親しむことの大切さをつくづく感じてまいりました。吉祥寺の学校に通っていただけで、ことに男の子は井の頭の池尻の所で遊んでいました。川はいま危険な面だけが強調されて、こて遊んではいけない、あぶない、という禁止ばかりですね。でも水と親しむということが、どんなにその子供の一生にとって大切かを考えますと、水に対する私たちの意識を変えていく必要があると思います。今日はほんとうにありがとうございました。

● たかはし・ゆたか(東京大学工学部教授)

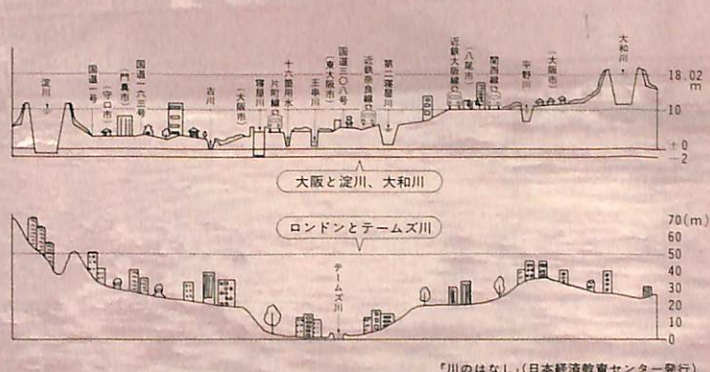
● ひがさ・はじめ(東京大学名誉教授・東京理科大学教授)

● たかみざわ・たか(生活評論家)

世界と日本の主要河川にみる勾配の比較



洪水時の河川水位にみる大阪とロンドンの比較

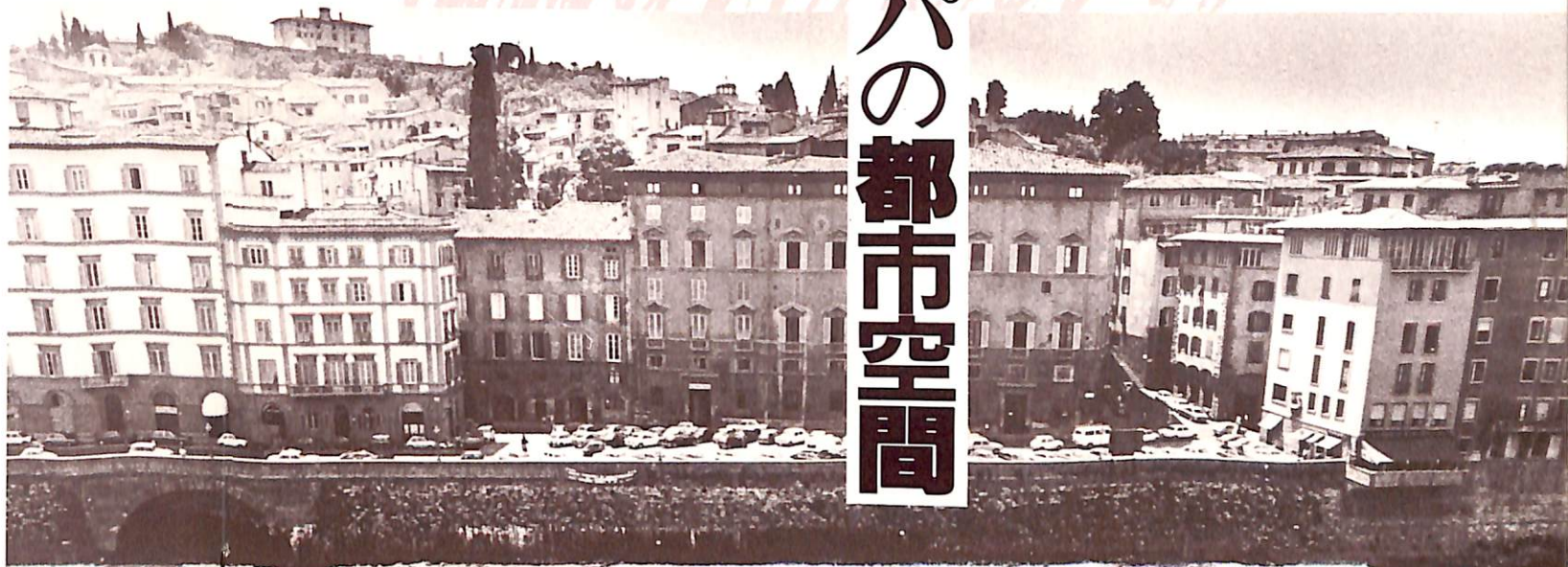


「川のはなし」(日本経済教育センター発行)

川から見たヨーロッパの都市空間

樺山紘一

●フィレンツェを流れるアルノ川



●都市を結びつける川●

日本とヨーロッパの川を比較してみても、まず気づくのは、地形的な条件が異なるということ。日本の場合には江戸川や利根川がそうであるように、土砂が堆積してできた沖積地を作っているのに対して、ヨーロッパのそれは沖積がない。ヨーロッパというのは、固い岩盤の上のっかっているのですが、川もその上を流れている。しかも季節的な大雨による氾濫がないものだから、日本のような河原、河川敷がない。パリやロンドンに行くとセーヌ川やテムズ川をながめていても日本の川と違うなと感ずるのは、この河原がないせいなのです。

日本という、たとえば京都と鴨川の関係に見られるように、市街地と川の間にはどちらでもない空間があります。この河原は芸能が生まれる原点でもあり、寅さんの映画にはなくてはならない舞台ですが、つまりそういった場所がヨーロッパにはないのです。セーヌ川を見るとよくわかりますが、川の縁を歩くということは、そのまま市街地を歩くことになる。堤防の上が市街地になっているわけです。ですから川と都市が日本よりも接近している印象を強く受けます。既に一九世紀ごろから川は公園などと一緒に都市計画の一部に組み込まれていたのも、このように川と都市が地理的に緊密な関係にあったからでしょう。河原がないかわりに、川は都市景観にとってなくてはならない要素だったのです。

次にヨーロッパの川が灌漑用水ではない点も日本と違

います。農業用水として川を利用してきた日本とは異なり、ヨーロッパでは生活用水と運輸が主であり一九世紀以後工業用水がこれに加わる。したがってこの点から見ても、必然的に異なった景観を形づくることになるわけです。

さらにもうひとつの大きな相違点は、船で廻れるかどうかということ。ヨーロッパの川というのは基本的には全部廻ることができる。それに対して日本の川は、川底が浅く、すぐに上流になってしまうので廻ることがむずかしい。しかも川の長さがまた大きく違う。セーヌ川ですと、河口からパリまでが約一六〇kmぐらい。しかし大きな船がまだ一〇〇km以上も上流へ上ってゆきます。ドナウ川にしろ、ライン川にしろみんな同じです。ライン川沿いにあるスイスのバーゼルという都市は、あんな山の中でありながら港町だという事実がそれを証明しています。

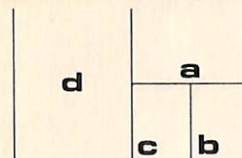
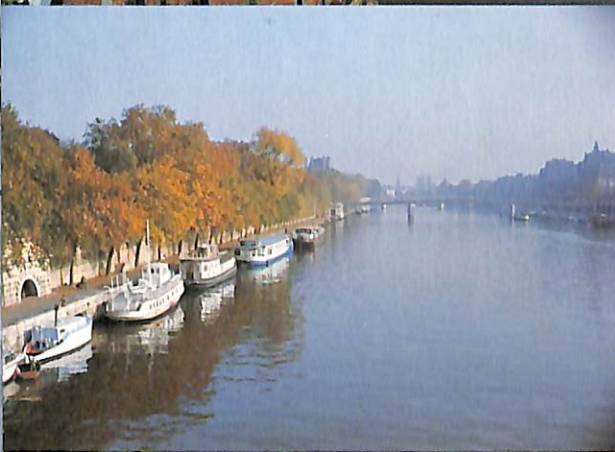
また廻れるばかりではなく、川どうしが細い支流や運河によってつながっている。たとえば地中海から大西洋まで海を回るとジブラルタル海峡を通って大回りしなければなりません。が、一九世紀になって南フランスの運河が開通してからは、川を使って容易に行き来ができるようになった。つまりヨーロッパというのは、一九世紀までは、陸路ではなく水路で結ばれた大陸だったというわけです。

川が交通路であれば、宿場ができる。川に沿ってできた都市というのは、いわば川を遡ってきた人間を泊める

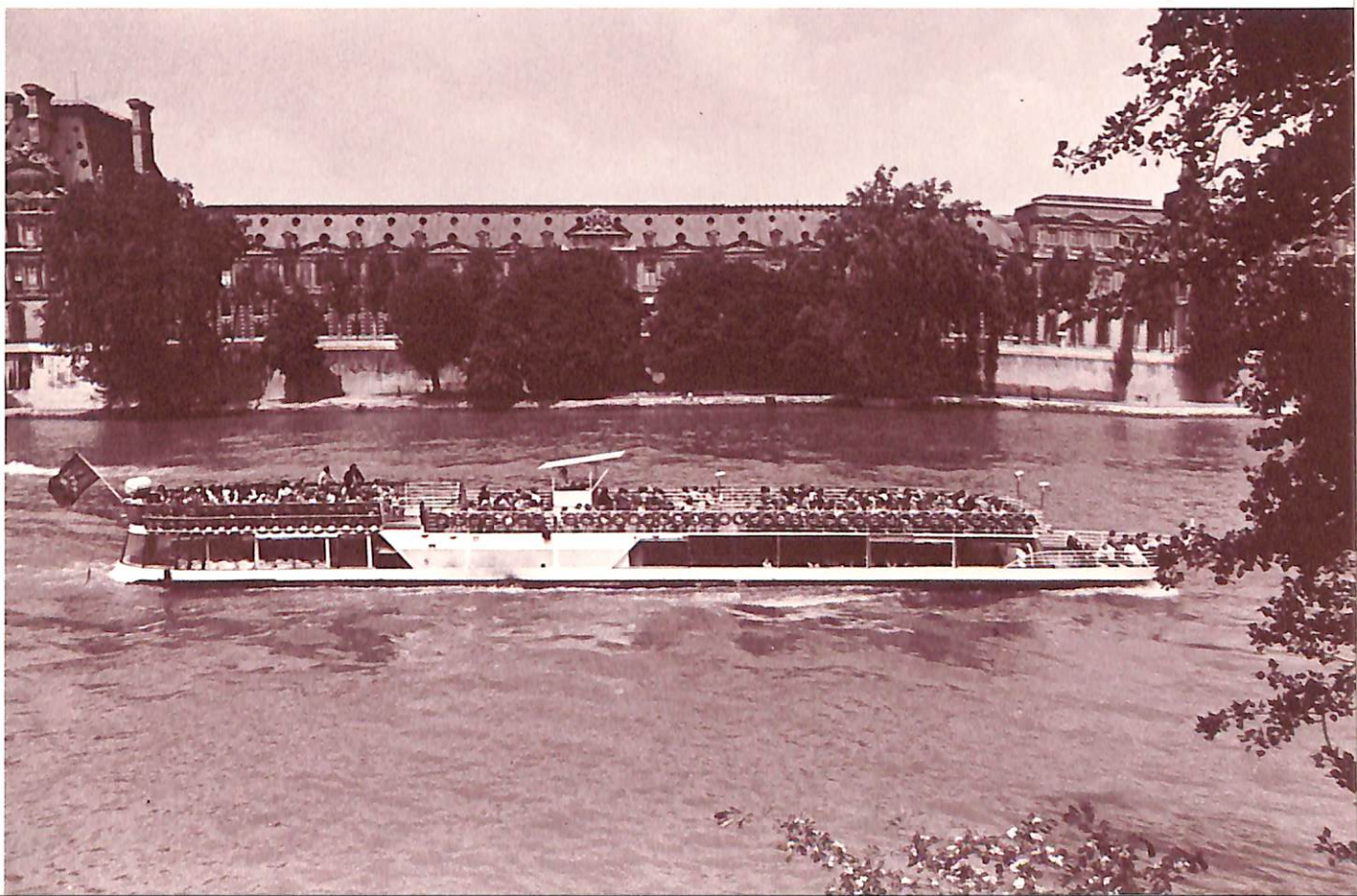
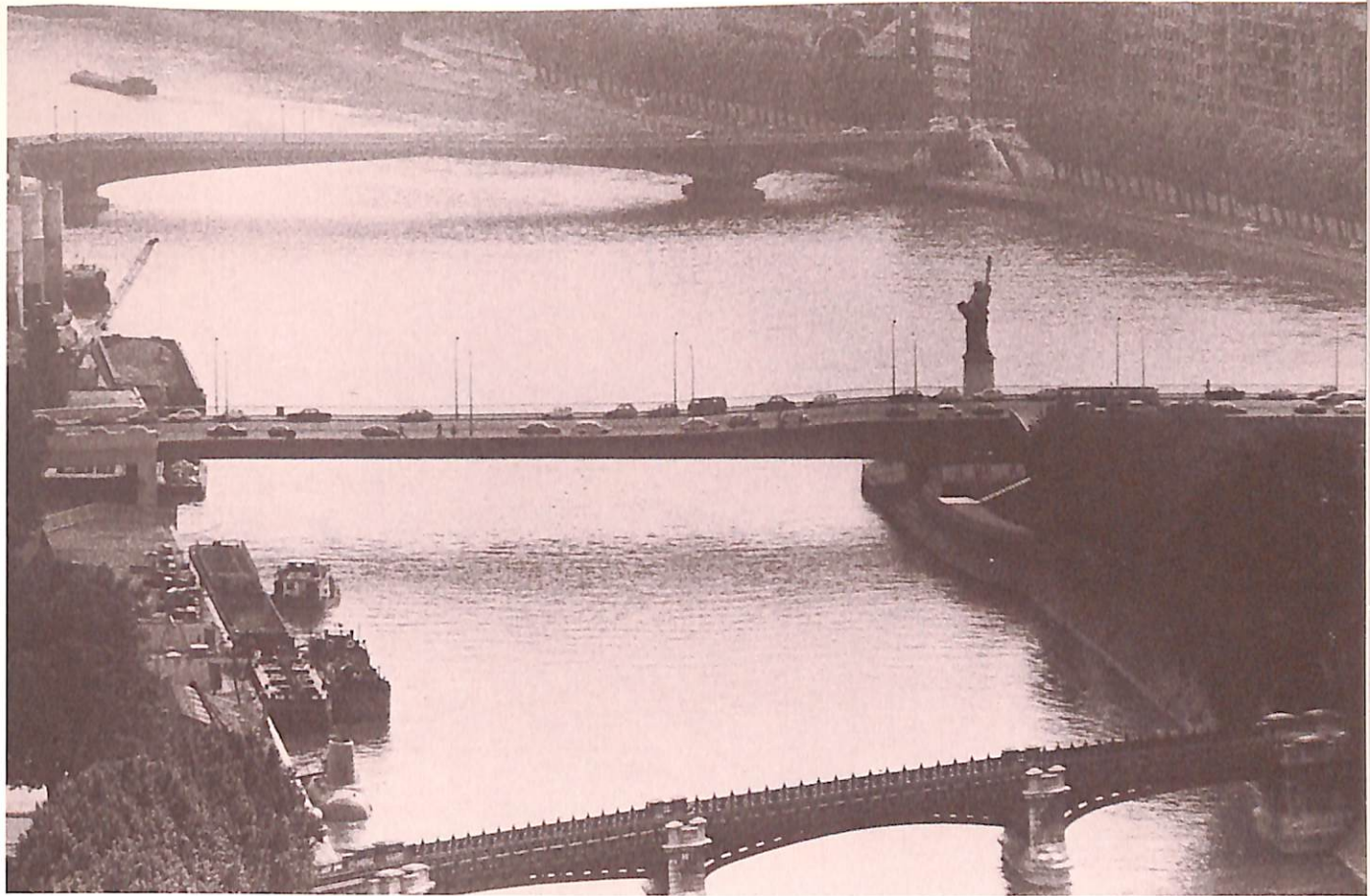
場所として成長してきた。一般的にヨーロッパの都市は、川の上流と下流をつなぐ場所であり、陸路としても渡り場であるようないわば十字路に発生しています。パリは南方から北フランスに抜ける陸上交通路の拠点であると同時に、セーヌ川を上下する人間にとっても重要なポイントだった。ロンドン、ウィーン、リヨン、ローマなどヨーロッパの大都市は、みんな陸路と水路がクロスする場所にできています。とはいえ、陸路よりは川の方がずっと便利でしたから、ヨーロッパの都市というのは基本的には川のネットワークによって結びつけられてきたのです。

●聖域としての川、防衛線としての川●

川が重要な水路であったことは水上生活者が今でもたくさんいることからうかがえます。ところで面白いことに川というのは一種のアジュール（聖域）になっているのです。川の両側がそれぞれ別の支配下にあったとすると、川の上はどちらでもない複雑な場ということになる。たとえば、こんな例があります。ヨーロッパにかかっている橋には、昔はみんな家が建っていたのです。今でもフィレンツェのアルノ川にかかっているポンテ・ヴェッキオなどにその名残を見ることが出来ます。まあ、河原がないかわりに、橋が川にかかる過渡的な空間だったのでしょう。しかし、一九世紀になってようやくそうした橋も撤去されるようになる。パリにボンヌフという橋がありますが、あれは新しい橋という意味で、橋の上に



a. ドックや埠頭が並ぶハドソン川。 **b.** 幾世紀にわたって交通路として利用されたテムズ川は、ビクトリア朝時代の繁栄のシンボルでもあった。現在では大規模輸送の中心がロンドン港の下流に移動し、輸送量は減っている。写真はタワーブリッジを中心に見たロンドン市内。 **c.** バリの下セーヌは流れると歌われ、詩、小説、映画などに格好の舞台を提供したセーヌ川。日本人にはもっとも馴染み深い川でもある。パリはフランス第三の港町にもかかわらずせわしさを感ぜさせない。 **d.** ウィーン近郊を流れるドナウ（ダニューブ）川。ドナウ川は全長2840kmでボルガ川につくヨーロッパ第二の長い川。古くからヨーロッパとオリエントを結ぶルートであり、またフン族、トルコ族などにとってはヨーロッパ侵略の有効な水路であった。



家のない新しい橋ということとでそう名づけられた。

川はまたひとつの防衛線の役目もしていました。逆に川をおさえこんでしまえば、その川の向う側もうかがえるというようにいわば生命線でもあった。たとえばライン川のケルン。この都市の名はもととローマのコロニア植民地」ということばからきているように、ローマ軍にとつては大事な防衛拠点だったわけです。不思議なことにローマ帝国の時代にできた都市というのはどれも川をはさんでローマ側にある。ウィーンとかロンドンは今では変わってしまいましたが以前はローマ側にあったのです。それだけ川というのは、軍事面からも重要な場所だったというわけです。

●川のメタフィジックを読む●

さて、水路でありかつ防衛線であるというように大変なユーティリティ(効用)をもつ川ですが、また反面非常にメタフィジック(形而上学)な意味性をはらんだ空間であることも見落とせません。これは我々日本人の感性にも共通するものですが、川というのはしばしば人生などにたとえられるように、人間や時代の流れという記号性をもっています。ミラボー橋の下をセーヌ川が流れてゆく、我が恋も流れる——というように人間は川に独特の感情移入をするわけです。日本では大河ドラマということばがありますが、ヨーロッパに限らず川に対してはいろいろな人格性を与えているようです。

ヨーロッパの都市が川をはさむようにしてできたり、川に沿つてできたりする理由は、ユートイリテイの面て非常に有利だからですが、そうしてできた都市にメタフイジックな要素がつけ加わることで、都市はずつと奥深さをもつようになります。一九世紀の都市計画に都市景觀の一部として川が組みこまれたのは、ユートイリテイと同時に、そうした精神的な意味性があったからでしょう。ウィーンの万博（一八七三年）の時に既にドナウ川で

は護岸工事や遊歩道の整備をやっています。パリの万博に建てられたエッフェル塔も、最初の計画ではセーヌ川をまたいで建てるはずだったのです。当時の技術力では問題があるということで、結局実現しませんでした。セーヌ川をまたいでばーんと建つてたら面白かったと思いますよ。だいたいエッフェル塔を建てたエッフェルという人間は、もともと橋梁技師だったのですから。そもそも、塔というのは地上から天へかかる一種の橋だったのではないのでしょうか。まあそういう意味あいもあって、川は都市にとって景観の対象となったわけですね。

もうひとつメタフィジックということをつけ加えると川はどの方向に流れるかで、雰囲気が違う。ドナウは東へ向いますが、いかにもアジアへの関心を語っているかのようです。南に流れる川、たとえばローヌ川は地中海へ流れてゆく。これは文明へ入ってゆくという感じがする。また西へ流れてゆく川は、反対にアメリカ大陸をはるかに先に見て大西洋へ流れてゆく。つまり未開——これから獲得される場所——へ入ってゆく感じがある。セーヌ川やロワール川がそうです。流れた先にもうひとつ別の世界があるという感じ。これは私のはなはだしい独断だけれども、歴史家として川を見ると、そんな川の表情を読みとることもできるのです。

さて、その流れ出した彼方にあるアメリカ大陸の中心地ニューヨークもごぞんじのようにハドソン川とイーストリバーにはさまれたマンハッタン島を中心にした都市です。このマンハッタン島は、じつはオランダ人によってつくられたのです。もともとオランダはまさに海までほみ出た土地、というよりも海から土地を奪いとってできた土地です。その技術はそうとうなものであることは長崎の出島を見ればわかんと思います。が、ニューヨークでも大いに發揮された。オランダの植民地としては、ニユーアムステルダムと名づけられていました。マンハッタン島を見ると水に対するある種の強さが感じられます。

●川から都市をながめ直す●

が、それはアムステルダムをつくった技術が生かされて
いるからでしょう。あんな中州に都市をつくつてしま
うのですからオランダ人の土木技術は群を抜けます。ニ
ューヨークの他にも、ブラジルのバイア——今はサルバド
ルと言われている——がやはりその技術でつくられた都
市です。オランダは一時期土木技術を輸出していたわけ
です。

都市にとって川とは以上のように様々な面で重要な意味をもっていますが、都市自体を客観的に対象化できる視点を提供してくれる貴重な場所でもあります。都市を見る見方として、三つの次元があります。地上のものを地上——眼の高さ——から見る次元。また地上のものを空中から見おろす次元。それともうひとつ水面から地上を見上げる次元。我々ははじめの二つについては日常生活の中でけっこうやっているのですが、水面から見る視点というのは案外忘れています。これはけっこう重要なことで、地上のロジックを一度客観的な立場にたつて見ることができ空間として川を見直す必要があるのじゃないかと思っています。

都市を客観化するということは、都市の健康を考えるうえで大変大切です。一番簡単な方法は周囲（都市の外側）から見ることですが、都市の便利さも都市の墮落も知ることができます。それとはまた別に、都市の中にあつてしかも都市をつき離してみれる装置がじつは川なのです。ウィーンやロンドンやパリがそういう意味で常には、なるほどと感心させられます。

都市がフィジカルにもメンタルにも健康であろうとする時に、川からの視点が意外に効果的であることは、ヨーロッパの歴史が大いに語っているところです。（談
かばやま・こういち（東京大学文学部助教授・西洋史）



左) 観水目的の新しい緩斜面堤防



岩淵水門



江戸、そして
東京を支えた隅田川

東京の河川空間は、公園空間より大きいと言われている。内隅田川が占めるのは一割弱。隅田川は今でも東京を支える大型河川である。隅田川沿岸はまた、徳川以来の下町文化の源流をなし、長い間東京の中心地的役割をになっていた。隅田川の歴史こそ都市と川の触れあいの歴史なのである。



辰橋



両国橋



勝鬃橋



吾妻橋



防災目的も兼ねた団地(白鰯東地区防災拠点)

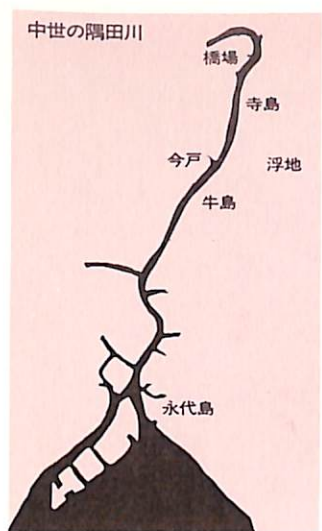


●隅田川のおいたち●

荒川水系に属する隅田川は、岩淵水門（北区赤羽付近）で荒川本流（放水路）と分かれ、東京湾に注ぎ込む。勾配のほとんどない全長約13kmの川である。昭和五年に、荒川放水路が完成する以前は、荒川の水はいっきに隅田川に流れ込んでいた。

また、古くは、隅田川は利根川の本流にあたり、その頃の利根川は現在の河道とは全く異なり、武蔵・下総の国境を流れる川として、荒川と合流して隅田川となり、江戸湾に注いでいた。利根川と荒川（下流が隅田川）の水脈を分離して、荒川が現在の流路をとるようにしたのは、江戸時代の初めであり、その後すぐ利根川本流を栗林附近から東に転じ銚子を経て太平洋に流れるようにした。

太古においては、東京湾は奥深くまで入り込んでいて、現在の墨田・江東区あたりは海の底であった。しかし、川が運んでくる土砂によって徐々に陸地化が進み、いくつかの島や州が東京東部のデルタ地帯にできていった。中世の隅田川河口では、江戸湾の一番奥の港町として、西岸の石浜・今戸一帯に、年貢を運んだりする船舶が入りしていた。その対岸に牛島、浮地（請地）、永代島などの島々があった。海辺の埋立が進んで、島々が陸続きになっていくのは、江戸時代以降である。



いく。

現在の地図を広げてみても、墨東地域には堅川、大横川、横十間川、北十間川、小名木川など、一目で人工の川だとわかる掘割が何本も集中している。これらは、それぞれの運河と隅田川、あるいは中川を結び、結局は利根川に結ぶことになるのだが、物資の輸送のために、江戸時代初期に掘られたものである。また西から隅田川に流れ込む日本橋川や神田川も、城下への水運、及び防衛のためにつくられたものである。

また、家康が江戸に入った頃の東京湾の海岸線は、今の小名木川（江東区中部あたりだったと思われるが、徐々に南方への埋立が進む。埋立を進める時には、海岸線に近い所に川を掘って、その周辺の水はけをよくし、掘った土で土手を築き、川より内陸部には水が入らないようにして乾かしていくという方法をとった。小名木川は、行徳から塩を運ぶためにつくられた、いわば塩の道であり、隅田川、中川、江戸川にも通じ、江戸に入る物資の重要なルートとなった。

明暦（一六五七年）の大火をきっかけとして両国橋がかけられ、隅田川以西の密集した市街地を拡張するため、広さを倍にするなどのプレミアムを付けて、武家や神社を強制的に東岸に移した。こうして、本所が江戸城下に入り、町奉行の支配下に入った。そしてその後、向島堤の桜、両国の花火大会、回向院での大相撲等、隅田川沿いは江戸市民の行楽の地となっていく。

「水運がひらけ、今という幹線道路をいっぱい持っていたようなものだから、船が賑わう、倉庫群がいつぱいできる、川の両側に人が集まる、人が集まると街となり城下町にもかかわらず橋がかかる。船が往来するから舟遊びもできる、料亭もできるといった具合に、船を媒体として人の往来がいつそう盛んになる。こうして、江戸は隅田川の特徴を利用しながら巨大都市化していった。

太田道灌が江戸城を築城完成した頃（一五世紀半ば）は、江戸湾の入江が城下近くまでせまり、現在の常盤橋付近とされる平川（現日本橋川）河口に、諸国の漁船や商船が出入りして、陸路からも商人が集まって、毎日市がたつたと言われている。

●日本一の灌漑面積●

そして、家康が江戸城に入ったのが一五九〇年のことである。

「ただ単に、家康が輩のはえている所へぽつんと来たというんじやない。家康は国土経営者として、隅田川の優位性をしっかりとらんでいた」と言うのは、隅田川クラブ会長の宮村忠氏。

ではその隅田川の優位性とは？ 宮村氏の話は続く。「隅田川はかつての利根川の下流、利根川につながるということは大きな意味をもつ。

昔の経済指標は水田面積だったが、一〇万町歩以上の水田面積を持つ川は、日本には四つしかなかった。淀川、信濃川、北上川、そして利根川。そのうち信濃川、北上川は冬は凍る。そうすると、大阪・京都を擁する淀川が、利根川しかない。しかも、淀川、信濃川、北上川は一〇〜一二万町歩ぐらいだったが、利根川は二〇数万町歩もあった。これは大変大きな経済市場なわけで、隅田川はこれをバックに持ちながら、しかも江戸湾という非常に重要な位置にあつて、関東一円を支配していたとも言える」

家康も、あるいは秀吉も、関東はいい所だ」と言う時、その自然条件の卓越性を充分に認識していたというわけである。

●江戸と隅田川●

江戸は隅田川と密接な関係をもちつつ、城下を着々と拡大し、巨大な人口をかかえた一大消費都市に成長して

わば隅田川は江戸の顔であつたわけである」（宮村忠氏）

●舟運と隅田川●

明治になってからは、どこでも山岳党（陸上輸送）と河川党の争いだったというが、鉄道が敷かれてからも鉄道はそれ程活躍しておらず、明治、大正、昭和前半を通じて、船は物資の輸送機関として重要な役割を果たしていた。

大正から昭和の前半にかけての隅田川の様子を、墨田区墨田町、鐘測紡績の前で生まれ育ったという、中村ハナさん（大正二年生）に聞いてみた。

「昔の交通っていへばなんでも船、船しかなかったんだから。埼玉、群馬、栃木の方の人が政府にお米を納めるのも船。ウチの小菅にある親せきは大農家だったけど、米を納める時に使う舟が二隻、天井からぶらさげてあった。

それから、何といつても一銭蒸気。ボンボン蒸気っていう人もいたけど、綾瀬橋のそこから浅草まで出ていた。船賃が一銭の頃は知らないけど、三銭になって五銭になった。小学校三、四年の頃に電車ができたんだって。東武線ができたの。それまでは、浅草まで行くんだって、いつもボンボン船だった。船の中で本を売りに来るのよ。『えー、一冊で一〇銭、これをおまけして、これもおまけして』って五〜六冊つけてくれて、それでも一〇銭なの。

ボンボン船の他には、土船とか石船とか、汚穢船とかも走っていた。

今のうちに車なんてないもの、船以外じゃ何か運ぶのには、牛、馬、荷馬車しかなかったね。あとは荷車とか大八車。馬や牛が、年中家の前の道に糞を落としていてね。肥やしひきは、牛や馬をひっぱって糞を集めて歩いて、それを船で運んで農家に売ったんだ。馬でなくったのは昭和になってからじゃないの。

私と隅田川 高橋義孝

謡曲に「隅田川」というのがあります。

京都の北白川に住んでいた女の人が、人さらいにさらわれてしまった息子の梅若丸を探しに、武蔵の国までやって来る。隅田川のはとりに着くと、渡し舟のむこうで大念仏をやっている。「何だ」って聞くと、「去年、ここで梅若丸という小さな子供が死んだんだ」というので、自分の子供だとわかるんです。ちやうど一周忌に着いたんですね。むこう岸に渡ってお経をあげると、子供を埋めた塚の陰から、梅若丸の亡霊が出てくる。それで、「お前、梅若丸」ってとびつこうとする

と、それはただの春の草だった——と、そういう話です。この能は、梅若丸とお母さんの物語であるにもかかわらず、その題は、「梅若丸」ではなくて、「隅田川」となっています。このことは隅田川がまずあって、その隅田川を眺めているうちに、作者の川への想いがこの哀しい物語の形をとっていったということを示していると思う。物語があつて隅田川があるのではなくて、最初に隅田川があつた。隅田川を眺めていると、おのずとそういう哀しい物語でもありそうな気がしてくるんですね。

川を眺めていると歓喜の情はこらえない。哀しみの情がこつてくる。特に大きい川ほど、哀感の情を人間にもよおさせる。今の隅田川でもそうです。川の水がきれい、汚ないは別にして、川の本質は哀しいものです。その悲哀感を味わうのは夕方がいい。僕は、夕暮れにながめ見渡した隅田川……という小唄が好きなんですけど、夕暮れには、もっとも川の本領が生かされる。

それから、隅田川と言えば両国の花火が思い出されます。小糸源太郎という絵描きが僕にこう言ったことがあります。「花火は両国へ行って見るもんじゃない。あんなとこ行って見るのは田舎っぺのすることだ。東京もんは、畑のむこうにパツと花火があがっている、しかし音はしない、そういう遠花火を見るもんだ」

また一度、両国の川開きの時に、内田百閒先生の家で飲んでいたことがあります。ちやうどその日は芥川龍之介の河童忌だった。百閒先生は、障子を開けるのが嫌いなんです。

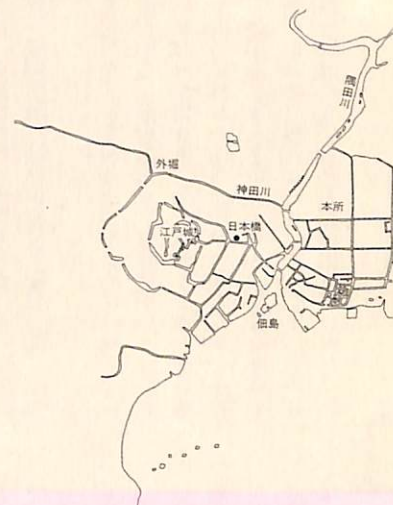
暑くても障子を閉めて、座敷で二人で飲んでいる。そしたら、両方がふと黙ったそのときに、花火の音がボン、ボン、ボンと。見えて音が聞こえない花火か、音が聞こえて見えない花火か、僕は花火の見方というのはこの二つだと思っただけ。 （談）

たかはし・よしとか（桐朋学園大学教授・横綱審議委員会委員長）

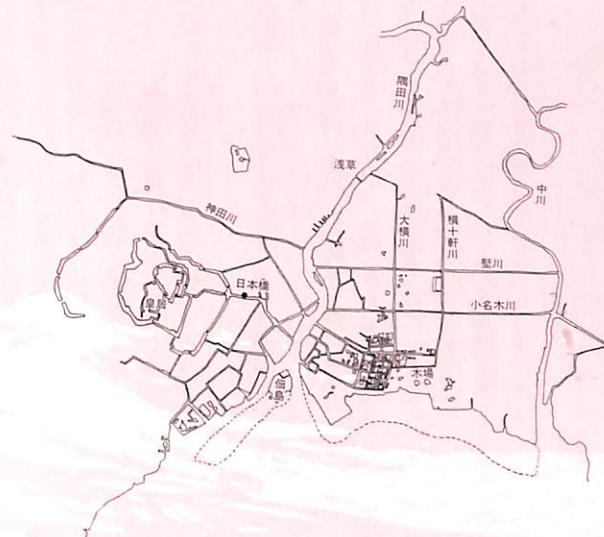
空から見た両国界隈。船が何隻も往来しているさまがよくわかる（大正11年・隅田区緑図書館蔵）



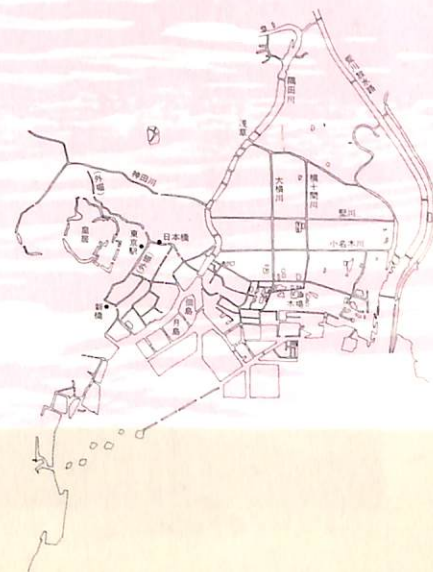
①江戸時代末期(1865・慶応元年)●隅田川の上流をなす荒川はかつては利根川の支流であった。利根川は治水のために1654年栗橋付近から鬼怒川につなぎ銚子方面へ流路を変えた。



②明治末期(1898・明治30年)●明治から大正にかけて、隅田川では水害が多発した。その結果明治44年から荒川放水路掘削工事が始まる。



③昭和初年(1932・昭和7年)●20年の歳月をかけてつくられた荒川放水路が昭和5年に完成。隅田川は荒川の支流となる。



隅田川、手前から新大橋、首都高速9号線、両国橋、国鉄総武線、ひとつとんで蔵前橋、蔵前橋。



●隅田川と運河の変遷●

④現代●現在、運河のほとんどは埋め立てられて道路やビルの敷地になっているが、大横川、横十間川、堅川、小名木川は今でも利用されている。また東京湾では活発な埋め立て造成が行なわれている。



水上で生活している人もいた。こういう人たちは昭和三〇年代ぐらいまでいたんじゃないの。土船や石船の人たちが、お茶を飲みに寄ったり、何か買いに寄ったりするお店を船で開いていた。船に洗濯物が干してあったりしてね、船でちゃんと生活してたんだよ。

また堤防が今のように高くなって、土手から下まで降りられるようになっていて、川の縁が段になっていたり、洗濯板を常備しておいて洗濯する。その向こうで、今日は早いねえ、なんて言ってる米をいっている。とにかく、昔は川が生活の場だったからね。

●荒川放水路の開削後●

中村さんの家は、鐘淵紡績に豆腐を納める仕事をしてきた。今の墨田区の北部は農家も多かったが、鐘淵紡績を先駆けとして車輛工場や鉄工所など大きな工場ができ、これら工場関係の人たち相手の商店が徐々に増えて、ひらけてきた。このあたりが工業地帯として本格的に都市化していくのは、荒川放水路開削後昭和初期からのことである。

荒川放水路は、明治四三年の大水を契機に、荒川の水を隅田川と放水路に分流して洪水を防ごうと、大正二三年に開削(完成は昭和五年)したものである。放水路ができる以前は一面野原で、子供たちがレンゲをつんだり、イナゴを採ったりして遊んでいたという。放水路の用地取得にあたり、立ちのきをいられた人々もいた。

こうして完成した荒川放水路は、墨田・江東地区を大水害から解放したが、また一面では、内陸工業地帯の形成にも一役買っていた。このあたりが工業地帯となっていたのは、道路ができたからではなく、水運を利用してあった。隅田川沿いに繊維、ガラス、ゴム等の工場が並び、船を利用した原料、製品の輸送が行なわれた。今こそ、モーターゼーションが普及したが、このように陸上輸送が華々しくなってきたのは、ごくごく最近のことである。

ことである。そのため船の存在感は薄れてきているが、現実には今でも木材の輸送、沿岸の工場等への石油の輸送、沿岸住区の水産物の輸送等に船が利用されている。現実には隅田川をみると驚くほどいろいろな船が列をなすように行き来している。速さは別として、一度に運べる量の多さは、道路や鉄道などと比較にならない。

●蛇口文化が隅田川をドブ川にした●

明治一五年に発行された『東京諸川釣案内細図』(江東区立緑図書館所蔵)という釣り場を示した地図がある。この地図によると、この頃、大橋(新大橋)のあたりでハゼ、シラウオ、両国橋の先でコイ、東橋(吾妻橋)でもシラウオ、コイ、綾瀬川との分岐点ぐらいでスズキ、ナマズ、ウグイなどが釣れたことがわかる。

また前出の中村さんの話では、大正から昭和にかけての時代には、シジミがたくさん取れたということである。毎朝「アサリ、シジミ」と売りに来るのを買う人、ザルを持って毎朝の味噌汁に入れるためのシジミを取りに行く人たちもいて、余計に取れると、一〇銭、二〇銭で近所の人に売っていたという。

その隅田川が急速に汚なくなっていたのは、昭和二〇年代後半から三〇年代にかけて。高度成長とともに、大量の工場排水、家庭排水が流れ込むようになり、三〇年代後半から四〇年にかけて汚なさは頂点に達した。三七年には魚が完全に姿を消し、従来あった漁業権も消滅した。また悪臭もひどく電車に乗って居ねむりをしているも、匂いて隅田川を通ったことがわかったという話もある。

それと時を同じくするように、昭和三〇年代から四〇年代にかけて高潮対策事業が進み、伊勢湾台風級の高潮から墨東ゼロメートル地帯を守るために、河口から北区

赤羽近くの岩淵水門まで、高さ六m以上のコンクリートの外郭堤防が作られた。

この完成によって高潮からの不安は一応おさまりはしたが、川は目かくしをされた状態になり、川と人々の親密さは絶たれてしまった。くさいものにはフタをしろうということが、隅田川にフタをしようという話が出たのもこの頃である。

墨田川クラブの宮村会長は言う。

「今は、利便性を追求するあまり、機能的にしか物が見られなくなった。それを僕は『蛇口文化』と称しているけど、『飲む水はどこから来る?』と聞けば、『蛇口から』と今の子供は答える。大人もそう思っている。実際にはそうじゃないんだけど、生活の実感としてはそうなんです。蛇口の向こうにも人はいるんだけど、向こう側が見えない。そんなことは都市の生活に必要なということが、ごく一般的に定着してしまっただけですね。その『蛇口文化』が隅田川をドブ川にした」

●汚穢船も礼儀を守った●

宮村会長の話は続く。「昔は、汚穢船でも、ちよつとも汚穢を川にこぼすとぶんなぐられた。その精神が隅田川にシラウオを棲ませたし、川遊びをさせたんです。それが今では、そばに工場ができ、汚水を流すし、みんながゴミを捨てる。みんなて川にツケを回したんですね。景観、水質というのは礼儀の問題です」。

一度汚してしまった川を、元に戻すのは大変なことだ。今の隅田川は、工場排水の規制強化や下水道の整備によって、徐々に水質汚濁は改善されてきている。しかし、フナなどの魚がいるのは言問橋が両国橋あたりまでで、上流の方は、まだ魚も棲めないとされている。

もう一度きれいな水にもどし、川の文化を再興させ隅田川を東京の顔として再生させることをみんなて真剣に考える時のように思える。

▲第一住宅建設協会の経歴▲
昭和三〇年、第一生命保険相互会社の基金をもとに設立された財団法人であります。設立以来公益法人の理念にもとずき低廉質住宅の供給と住宅にかかわる土地利用計画、住生活の改善に関する調査研究をつづけ、民間として稀有の建設大臣表彰をうけました。

▲本誌発行の趣旨▲
住宅戸数はすでに全世帯数を上まわり、しかも都市化がすすむなかで、私たちはより快適で充実した生活を求めています。掘り出された屋敷の中に豊かさを求めるだけでなく、膨大な資本の投下された市民のためのいろいろな都市の施設を、自分の生活の中に位置づけ上手に利用する方法を知ってほしいと思います。そのために、都市のいろいろな「しくみ」と使い方を西洋・日本の都市を事例にとりあげ、どなたにもあきることなくご理解いただけるよう、年二・三回の予定で編集発行していきます。

▲編集後記▲
都市の中を流れる大きな川については、治水・上水・下水・景観・親水等いろいろなテーマがありますが、今回は、大きな川と都市・市民とのかかわりを中心に文化論・総論的にとりあげました。その他のテーマについては、後日ひとつずつとりあげる予定です。ご期待ください。

川を利用・川を忘れ・川を再生……とめまぐるしく対応を求めている「日本」と、川とともに生き、川の次元からも都市を見つけてきた「西洋」の違いは、何に起因するのでしょうか。文明の蓄積の違い、ゆとりの幅の違いでしょうか。川は都市の中のかげがえのない大きな空間です。みんなの共有財産として、もっともっと身近かなものとして大切にしていきたいものです。

隅田川に通じる運河の変遷(図版)については、加藤仁美さん(日本女子大学)の二協力をいただきました。

(常務理事 徳田敦司)

City&Life NO3

●企画委員

日笠端(東京大学名誉教授)+日端康雄(東京大学都市工学科助教授)+高橋公子(日本女子大学住居学科助教授)+徳田敦司(当協会常務理事)+三輪恒(当協会理事)

●1984年12月発行

■発行所・財団法人第一住宅建設協会

東京都中央区京橋2丁目4番12号

03 281 5773

編集協力・株式会社アルシーヴ社

エディトリアルデザイン・ライス スタジオ

印刷・相互印刷工業株式会社

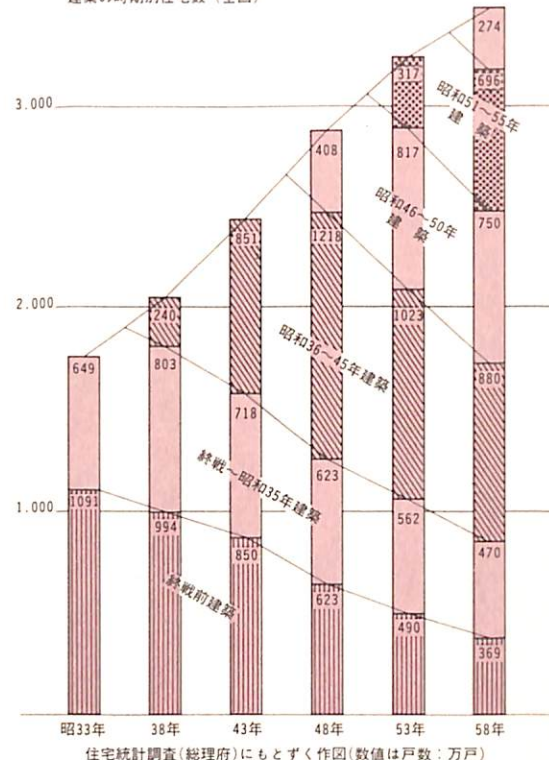
頒価・300円+送料200円

INFORMATION

わが国の住宅は スクラップ・アンド・ ビルド型

戦前建築の住宅は全体の1割そこそこ

建築の時期別住宅数(全国)



- 昭和58年現在、戦前建築分は369万戸全住宅の約1割。戦場となった西独や新陳代謝の大きい米国でも全住宅の3割以上、空襲で傷めつけられた英本国でも5割以上が戦前建築。
- この15年間でわが国では2000万戸以上の住宅が供給され、反面1100万戸ほどが壊されている。10戸建てて5戸以上壊した勘定。過去の住宅ストック水準の低さが第一の原因。家族関係や世帯構成の変貌、都市部への人口移動とそれに対応しきれない住宅地や環境、めまぐるしく投入される家庭用品・生活用機器類等々による生活の急変。すべて住宅ストックを陳腐化させる。
- 幸か不幸か、木造低層主体のわが国住宅は、この激しいスクラップ・アンド・ビルド型の住宅需給に向いている。悪循環とみるか実際的とみるかはともかく、世界に例のない現象であることは確かである。

(当協会「住宅着工動向速報昭和59年5月分——住宅統計図説」より)

FORUM

今日は、特集にちなんで、銀座にあった三十軒堀を戦後すでに埋め立てたお話をいたしましょう。

ご承知のように終戦直後の銀座は、服部時計店が残っている程度で、ほとんど壊滅状態だった。そこでなんとかしなきゃいけないというので、銀座の復興計画をつくろうと東京都建設局にいた石川栄耀さんたちが言い出した。石川さんはおもしろい人でどうせやるなら今後の銀座地区をどうするかという懸賞募集をしてみんなに考えてもらおうじゃないかということになったわけです。ところが、いろんなプランが出たんだけど、結局ほとんど実現しなかった。で、そうこうしているうちに自然発生的にできたのが軒をせましとならぶ露店だった。

その頃の写真をみるとわかるけど、歩道と車道の間に歩道に向かって、屋台みたいな露店がずらーとならんでいる。日用品や土産物を売ったり、進駐軍相手に商売をしていたわけです。ところが、ある時その露店商のひとりが洗いに使ったバケツの水を店の裏側へザーと捨てたところ、その裏側は車道になるんですが、たまたま進駐軍の偉い人間の乗った自動車にかかっちゃって大問題になった。進駐軍はこんな汚いものは早く取り払えっていうことになって石川さんが呼びだされた。

しかし始末するといっても取り壊すわけにもいかない。そこで思いついたのが露店の移転だったわけです。で、その移転先なんです。が銀座の裏通り(銀座通りと昭和通りの間)に三十軒堀というのがあって、ここへ移そうじゃないかということになった。ところで埋め立てには土砂が必要になる。これをどこから手に入れるかとい

まちづくり 思い出 ばなし ②

銀座復興計画

高山英華



うのでまた悩んだのですが、ちょうど下町方面で焼け落ちた瓦礫がそのまま道に放り出されていた。今なら月島とか埋め立て地へもってゆくところでしょうが、当時はトラックのガソリンにもことかいているような状況でそのままになっていたんですね。そこで、その処理も兼ねて、三十軒堀を埋め立て露店をそっくりもってきた。

終戦後2、3年の頃だから物はないし大変だったようです。石川さんは、まだ若い丹下健三さんや清家清さんを動員してつくらせた。2階建てのコンクリート製の露店やマーケットを入れたんです。今でも三原橋から京橋の間、ちょうど東京温泉なんかがあるところに一部残っていて、当時の面影が偲ばれる。今だったら、せっかくそういう川があるんなら、水をきれいにして、都民のいこいの場にしようという議論が出るころでしょうが、当時はそんなことは言われてられなかった。堀の処理と露店の処理をいっしょにやっしまえという一石二鳥をねらったわけだ。都市計画というよりは、戦後の後始末的な要素が強かったわけですね。

(談)

(たかやま・えいか/東京大学名誉教授)

