

# CITY LIFE

1989・AUTUMN

&

都市の  
しくみとくらし

VOL.  
13

特集

都市と運河





【特集】

## 都市と運河

▼photo 備酒元一郎

## C O N T E N T S

①

- 02 世界の“水の都”  
[ベネツィア、アムステルダム、蘇州]  
陣内秀信
- 08 産業革命と大運河時代  
樺山紘一
- 12 江戸・運河の形成  
鈴木理生
- 17 江戸人と水  
〈対談〉宮村忠・田中優子
- 22 日本の運河、その消長と現状  
〈ルポルタージュ〉岡本哲志・中岡義介・峰山富美
- 28 水路空間の魅力と可能性  
渡部一二
- 32 潮来旅情  
編集部
- 36 まちづくりについて思うこと②  
武 基雄
- 37 バックナンバーの紹介



世界的に、近世・近代というのは、実に運河の時代であったといえよう。ルネサンス以降にボツボツとつくられ始め、一九世紀の産業革命期には大運河を形成するに至ったヨーロッパ。全国各地にいくつもの水の都を成立させた江戸時代の日本。アジアの諸都市もこの例にもれない。

このようにかつて隆盛を極めた都市運河の現在は、必ずしも幸福であるとはいえない。欧米はともかく、日本の場合、多くは消滅の道程をたどった。

両側にコンクリートの壁、空には高速道路の屋根。

この現状を目のあたりにして、我々はこれをどう捉えるべきだろうか。運河に未来はないと決めてかかるのは、あまりにも性急すぎるだろう。むしろ新たな可能性を探ることが、今の課題なのではないだろうか。

そこで、かつての運河のあり様を見つめつつ、これからの運河の可能性について考えてみたい。



内港システムの運河  
ベネツィア、アムステルダム、蘇州

日本では相変わらず、ウォーターフロント・ブームが続いています。そのためかアメリカなどのウォーターフロント都市がよく紹介されている。たとえばボストン、サンフランシスコ、ニューヨークなどがそうですが、これらはいずれも成立が一八世紀で比較的新しく、単純な構成の水辺です。これに対して江戸のような都市は内陸にいく筋もの小さな運河が巡らせてある、いわゆる内港システムの運河です。

ところが、かつての水の都……ベネツィアも、アムステルダムも、中国の蘇州も、江戸と同様に内港システムの運河形態になっている。つまり古くからの水の都は、みな内陸に掘割や運河を引き込みネットワーク化し、都市の空間を組み立てていたわけです。そこで、いま挙げたかつての水の都、ベネツィア、アムステルダム、蘇州の三都市に焦点をあて、それぞれの運河の在り方について考えてみたいと思います。

ベネツィアは今もなお水の都として世

陣内秀信

# 世界の

AMSTERDAM  
VENICE  
SOSHU

ベネツィア・アムステルダム・蘇州

# 水の都

界に知られる街で、ここはだいたい九世紀初頭から一五世紀にかけて出来上がりました。この複雑な迷路状の都市が成立した経緯についてお話ししましょう。ベネツィアには、もともと内海に幾つもの島が点在しており、九世紀初頭に、それらの島を当時の有力者がひとつずつ占領し、島ごとに周辺の湿地を埋めて宅地造成していったのです。しかし島と島の間の運河は水運や排水利用の目的で残され、その結果、迷路状の街が出来上がったわけです。これよりも時期が下った一四、一五世紀には計画的につくられもしましたが、初期につくられた運河は自然発生的に成立しています。

一方、もうひとつのヨーロッパの代表的運河都市であるアムステルダムは、ベネツィアとはまったく性格を異にし、綿密な計画の下につくられました。というのも、アムステルダムはルネサンス以降に出来た街ですから、イタリアの都市づくりの理念を取り入れた都市計画が可能だったわけです。それゆえにアムステルダムは、街の核であるダム広場を中心として、その外側に同心円状に運河を巡らすという、いかにも西欧都市らしい求心

的都市を確立しました。

ところで、世界最古の水の都である蘇州は、前述の二つの都市とはまた違った形で成立しました。一三世紀の宋の時代には、既に現在のような都市形態を確立しており、推定では蘇州の歴史は約二五〇〇年といわれています。興味深いのは、今から二五〇〇年も以前につくられたこの街が、実は非常に計画的に設計されたということ。中国には『周礼』という儒教の経典があって、その中に理想とされる都城プランが説かれている。それによると、東西南北の座標軸にのるよう

に都城を建設せよ、とあるのです。宋代の蘇州を描いた「宋平江図」を見ると、やはりこの街も中国の基本的な都市理念にのっとりつくられたであろうことが、とてもよく分かります。

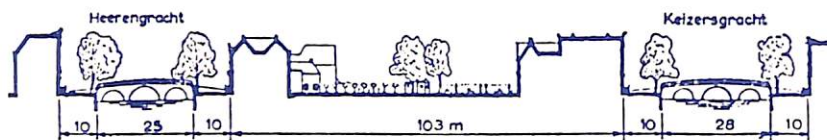
このように蘇州は中国独自の都市計画によってつくられたのですが、かのマルコ・ポーロがこの地を訪れた時、自分の故郷ベネツィアに似たいへん美しい都市だと賞賛しているのです。都市建設に対する理念や手法が異なっている、優れた水の都というのはどこか似通っているかもしれません。



▲現在も水運が主要交通となっているベネツィア(Photo 世界文化フォト)



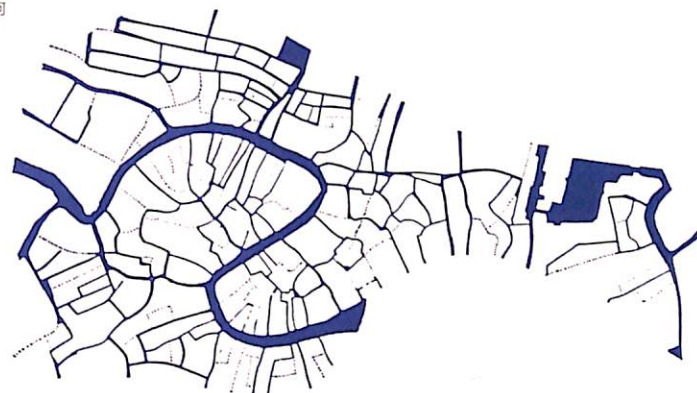
▼アムステルダムの運河と住宅を断面で見た図  
両端の運河の間に住宅地がある



▶1700年当時のアムステルダムの都市形態  
白い線の部分が運河網



▶15世紀当時のベネツィアにおける運河のネットワーク。黒い線の部分が運河



## 運河都市の商業空間はいかにしてつくられるか

三つの都市の共通点は、先にお話したように内港システムであることです。それは同時に都市の心臓部である商業空間が街の中央にあることを意味します。

ベネツィアではリアルト地区に経済活動の場が設けられ、ここは国際金融市場の重要な拠点となっていました。生糸・貴金属などの贅沢品を扱う店や生鮮食品の市場がひしめいていたリアルトは、他のヨーロッパ都市にはまったく見られないような巨大な商業空間で、どちらかといえばイスラム都市のバザールに近いものでした。

アムステルダムの商業空間は、アムステル川河口のダム広場に出来ています。単なる漁村だったこの地区は、一三世紀後半に港町になり以降発展を続け一七世紀には華やかな商業空間になりました。

蘇州の場合、街の中央は公的機関、あるいは寺院があり、商業空間は街の西側の奥まった部分に置かれています。蘇州には、ヨーロッパ都市に見られる広場的なものはありません。その代わり、橋のたもとに広場的な役割を果たす空間が出来る。だから橋は大変重要なものと考えられていました。蘇州では、楽橋という橋の界限に大規模な繁華街が出来て、ここが経済活動の中心にもなっていました。このように橋の界限に賑わいの場をつく



▲ベネツィアの特徴は、水際から建物が直接立ちあがっている点である (Photo: 世界文化フォト)

## 運河と住宅の関係

次に、建物、道路と運河の関係についてお話ししましょう。

ベネツィアでは、建物はすべて水際から直接立ち上がっている。しかも運河側に正面を向けて立っています。これらの建物は貴族の商館なのですが、その機能は多様なものでした。貴族の住まいでありながら、荷揚げ場であり、倉庫であり、

またオフィスでもあったのです。これはイスラム都市ではよく目にするものですが、ヨーロッパにはあまりない。ということは、おそらくイスラムを手本としてつくったのではないかと思うのです。また、建物が直接水際から立ち上がっているのは、船を建物の横にダイレクトに横付けし、荷揚げがスムーズに出来るように配慮したものです。なにしろ古い時代のベネツィアでは、水運がメインの交通でしたから、それをうまく使いこなすための工夫が、いろいろと考えられたのです。

一方アムステルダムでは、ベネツィアのように建物を直接水際から立ち上げることはしませんでした。二五m〜三〇m幅の運河の両側に一〇mほどの道がつくられ、建物はその道に沿って並んでいる。また運河が蜘蛛の巣のように放射状に巡らせてあるために、この町では運河と運河の間の敷地に、住宅を背中合わせで配しています。面白いのは、各家の屋根裏部屋にクレーンがついている。このクレーンで荷を直接屋根裏の倉庫に積み上げる仕組みになっているのです。それからこれはアムステルダムならではのものだと思うのですが、運河の両岸に櫛の木が植樹され、見事な並木道があるのです。都市の内部にこうした緑のアメニティ空



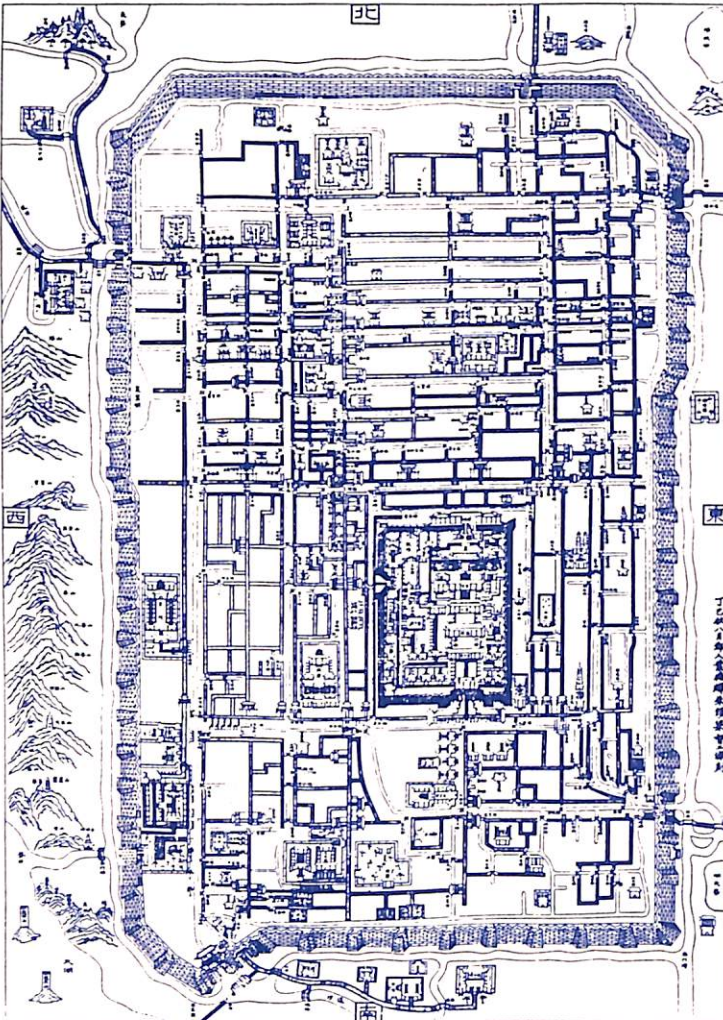
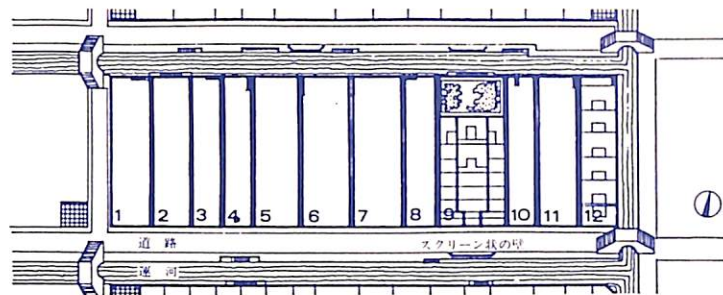
▶アムステルダム。水路の両側に櫛の並木、その間に建物が並んでいる (Photo: 世界文化フォト)

間をつくるという試みは、一般には一九世紀に入ってからのもので、それ以前にはちよとあり得なかった。アムステルダムでは一六世紀にもうそれを実現していたわけですから、その点においても注目される都市といえるでしょう。

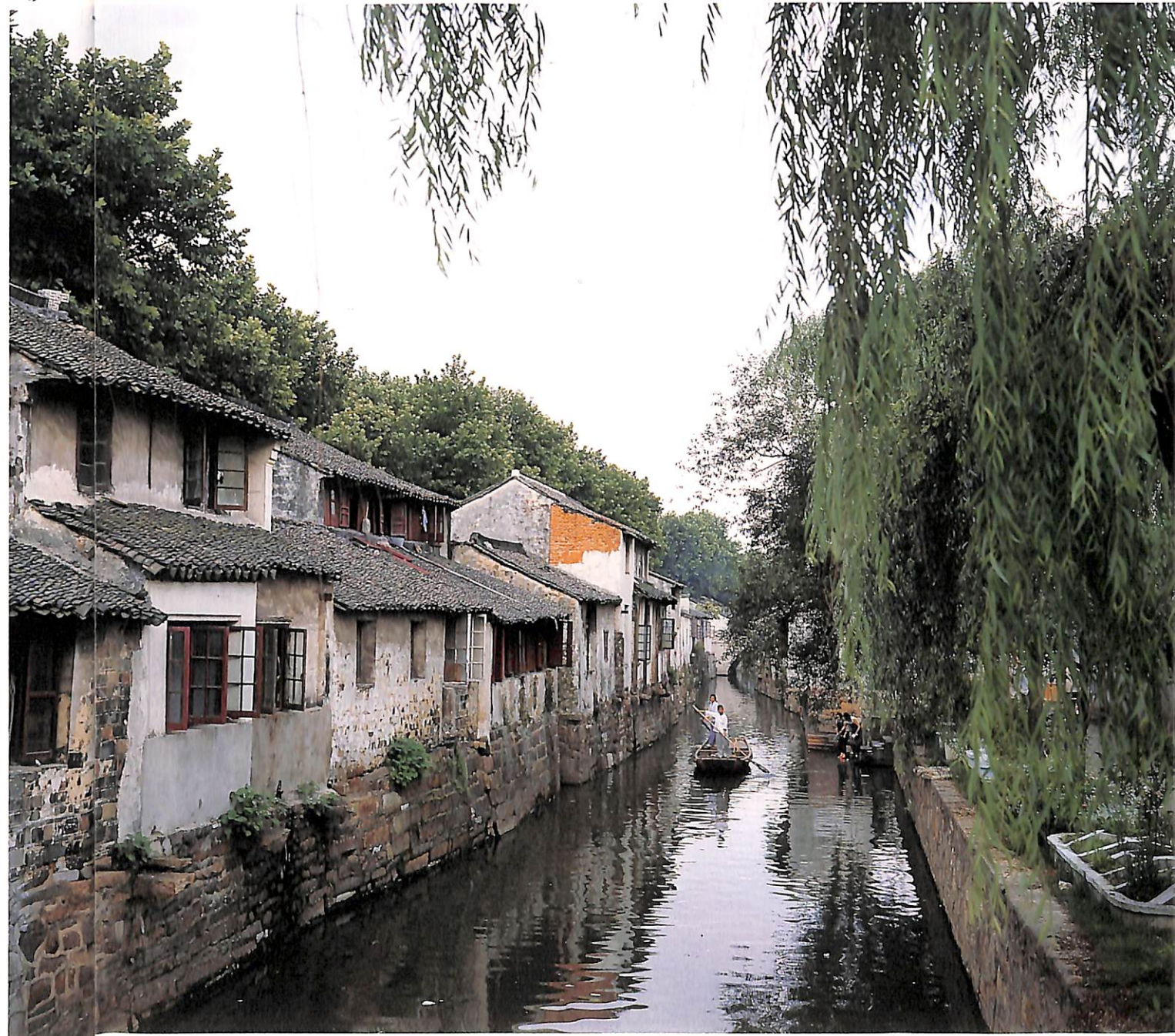
あてた点では、蘇州もアムステルダムと似ています。ただし蘇州では、その敷地に二戸の住宅を配することはなく、一戸の家が広々とした敷地を所有できるわけです。家は北と南にそれぞれ入口があり、南は正面玄関、北は裏で台所などのサービス部分になっています。ヨーロッパでは、家の表側を華やかに飾り立てるのが常ですが、それに対して蘇州の表玄関というのは質素で閉鎖的です。その代わり

内側が豪華で、建物と中庭が交互に配してあるのです。また汚物の処理システムも、蘇州独自のものがあります。ベネツィアでは汚物は直接運河に流して海水の干満によって浄化し、またアムステルダムでは水門で水位を調節しながら汚水を流し去っていました。しかし蘇州では部屋の隅にある壺に用を足し、壺の中味がいっぱいになると、毎朝回ってくるおおい船に汚物を





▼水路と家並み、そして周辺の環境がいかに大陸的な蘇州の風景（D. J. O'Connell, 世界文化フォト）



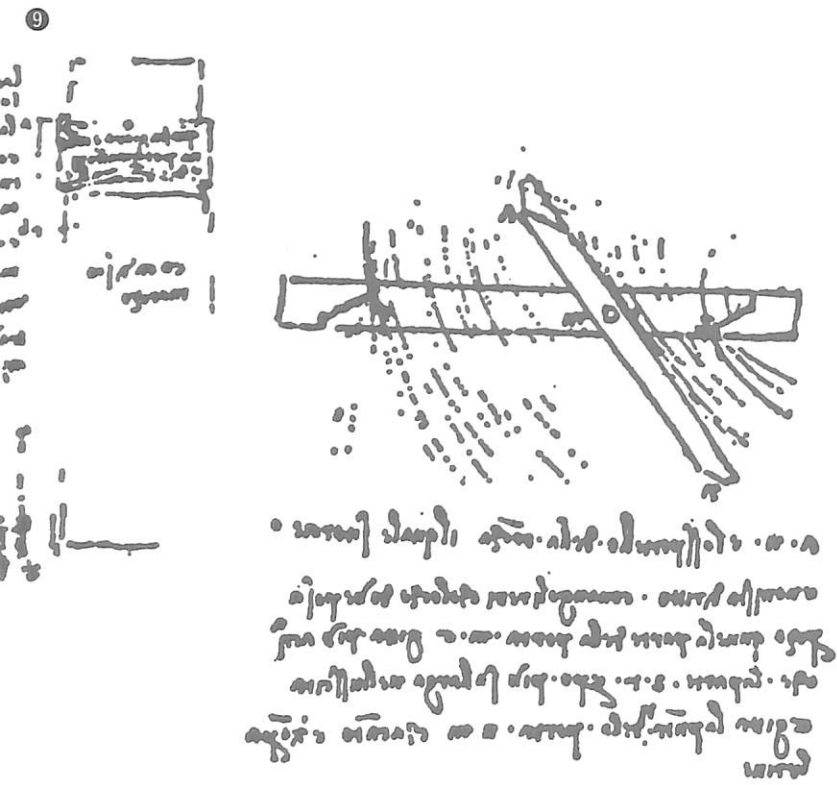
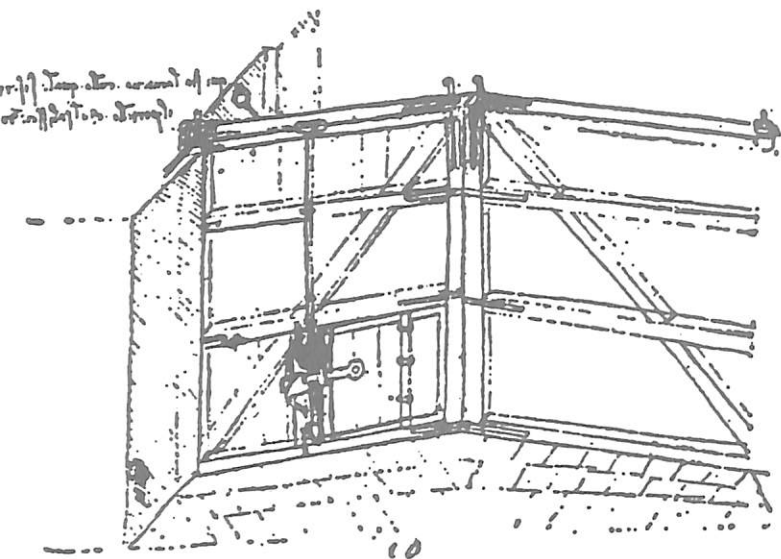
回収してもらうというシステムになっているんですね。蘇州のまわりの小さな水郷都市に行くと、今でもこうした風景を日常的に見ることが出来ます。これは見られることを恥ずかしいと思わないという中国人独特のトイレ観によって成り立っているシステムなんだと思いますけれども……。

## ヨーロッパの遊興空間とアジアの遊興空間

最後に水辺と遊興空間の関わりについてふれておこうと思います。  
ヨーロッパは一六世紀のルネサンス以後、水上で様々なパフォーマンスが行われるようになります。ベネツィアでは大運河でレガッタをしたり、テアトロ・デル・モンドという水上を移動する稼働式の劇場で興行をやったり、華やかな水上パレードをしたりと、随分いろいろなイベントが催されました。  
アムステルダムでもグリエルモ三世の

戴冠式に盛大な花火大会が行われたという記録が残っています。この二つの都市に限らず、ルネサンスからバロックにかけての時代には、ヨーロッパ各地で水上のパフォーマンスが行われました。  
蘇州の遊興空間が、楽橋のたもとにあることは既にお話しましたね。この界限には、日本でいえば茶屋のような建物がたくさん立ち並んでいて、人々がこたがえたいへん賑わいのある空間だった。時には屋形船などを浮かべて船遊びもしたようです。これは江戸の遊興空間ととてもよく似ている。こうした遊水思想はもとも中国のもので、似ていて当たり前ののですが、ヨーロッパには絶対にあり得ないアジア固有のものだという気がします。ヨーロッパは水辺をきれいに演出することは非常にうまいけれど、アジアのように生活に密着した遊びの空間はつくらない。全般的にアジア人は、水に対して身体的な親近感を持っているように感じられるのです。  
今のウォーターフロント計画はだいたいヨーロッパの水辺設計の考え方に基づいたものですが、異なる風土・文化にあるものを移植しても必ずしもうまくいくわけではないということを、もう少し認識しなくてはいけないのではないのでしょうか。ヨーロッパにはヨーロッパの、アジアにはアジアの、それぞれにふさわしい水辺の形があるのですから。（談）  
じんない・ひでのぶ（法政大学助教授）





ヨーロッパの運河を考える時、我々日本人と  
いうのは誤った理解をしがちです。それも日本  
に本格的な運河がないせいではないかと思うの  
です。日本の場合、運河といっても単なる堀に  
すぎず、ヨーロッパの運河とはスケールも質も  
まったく違うものです。

## ヨーロッパの大運河時代と その成立背景

一八一九世紀にかけての産業革命期、ヨー  
ロッパでは物資輸送手段の主要部分を水運に頼  
っていました。ですから、何艘もの船が行き交  
えるように川幅も広くとったものが多く、ネッ  
トワークもきちんと整備されていた。この広々  
とした運河を荷を積んだ船が一日に何艘も行き  
来するわけです。それで、この時代は俗に大運  
河時代とか運河狂時代などと呼ばれていました。  
ところで、このような大運河が成立したのに  
は、さまざまな背景があります。ヨーロッパの  
穀物は麦が主体です。麦の原産地はベルシャで

## 産業革命と大運河時代

樺山紘一

すが、おそらく交易によってもたらされ、  
穀物源の不足していたヨーロッパの地に  
根付いたのでしょう。しかし、麦という  
穀物は挽かないと食べられない。そこで、  
これを挽くためにヨーロッパ人は水車を  
考え出します。運河はこの水車を回す目  
的でもつくられました。水車は自然の河  
川に掛けられ一番簡単なわけですから、  
も、川岸の状態が悪ければ水車を掛けられ  
それに水車は常に安定して回転させなければ  
りませんので、その時々で状態が変わってしま  
う自然河川には不向きなわけです。このよう  
な諸条件をクリアする策として、まずごく小  
水路が新設されました。それが運河の始まりと  
もいえます。その後、舟運用の運河もぼつぼつ  
現れる。だいたい一二世紀頃のことです。け  
れども、この当時は運河といっても小規模な  
で、水路程度のものではなかった。しかし、  
ヨーロッパというのは本当に陸上運搬路の少  
ない国土でしたから、たかが小さな水路の誕生  
であっても非常に画期的な出来事であり、またこ

の伏線がなければ一八世紀から一九世紀にかけ  
ての、あの大運河時代はなかったわけです。  
それと、あのような大運河がつけられるまで  
には、土木技術の発達が大きく影響しています。  
まず運河技術に先行して、干拓技術が発達しま  
す。今でこそヨーロッパは畑がたくさんありま  
すけれど、かつてはかなりの部分が低湿地帯で、  
オランダなどはその代表的な国でしょう。麦は  
湿気を嫌う作物ですから、こうした低湿地帯で  
は麦の栽培は難しい。けれども麦の他にめばし  
い穀物のなかったこの当時は、なんとしても麦  
を栽培するうまい方法を見つけないければならな  
かった。それで低湿地帯を耕地化しようと思ひ至  
ったわけです。一六世紀頃に干拓技術が向上し  
て、その頃から本格的に耕地化が行われるよう  
になりました。オランダ人は優れた干拓技術を  
持っておりまして、本国だけでなく、世界中に  
その技術を広めたといわれています。まずニュ  
ーヨークがそうです。インドネシアのジャカル  
タも、ケープタウンも、それに長崎の出島もお  
そらくオランダ人技術者のアドバイスを得て出

来たはずで、それはともかく、ヨーロッパの  
大運河時代の到来は、高度な土木技術が誕生し  
て、初めて可能になったわけです。

## 強大な国家権力によって つくられた大運河

もうひとつ加えるならば、絶大な国家権力  
のうしろだてがなければならなかった。封建王  
政の段階では、それぞれの土地の領主が水面支  
配権を有しており、分散されていました。こう

した状況下では、大運河を建設することは原理  
的に無理でしょう。広大な土地を持ち、加えて  
運河をつくるための財力をも持ち合わせた者で  
なければ、本格的な運河建設は出来ないわけ  
です。  
典型的な例はフランスです。フランスではル  
イ十三世の時代からわずかに一世紀足らずの間、  
ロワール、セーヌ、ロース、の三本の川を繋ぐ  
運河の一大ネットワークをつくっています。  
ロシアを近代化したといわれる人物、ピョー  
ートル一世も運河建設には力を入れたひとりです。

彼がまだ若い頃、おしのびでオランダ留学をし  
ていて、その時オランダの造船技術や運河建設  
技術を習得して帰国したのだらうといわれてい  
ます。彼が王位を継承した後、相次いで造船所  
や運河建設を始めます。つまりフランスでもロ  
シアでも運河建設は国家権力を背景にして行わ  
れたということです。  
ヨーロッパでは、大半の都市の運河はこうし  
て出来あがっているのですが、イギリスだけは  
違って、イギリスの場合は民営運河なので  
す。運河会社を興し、土地を買取り、運河をつ



産業革命時代における水運と陸運の比重



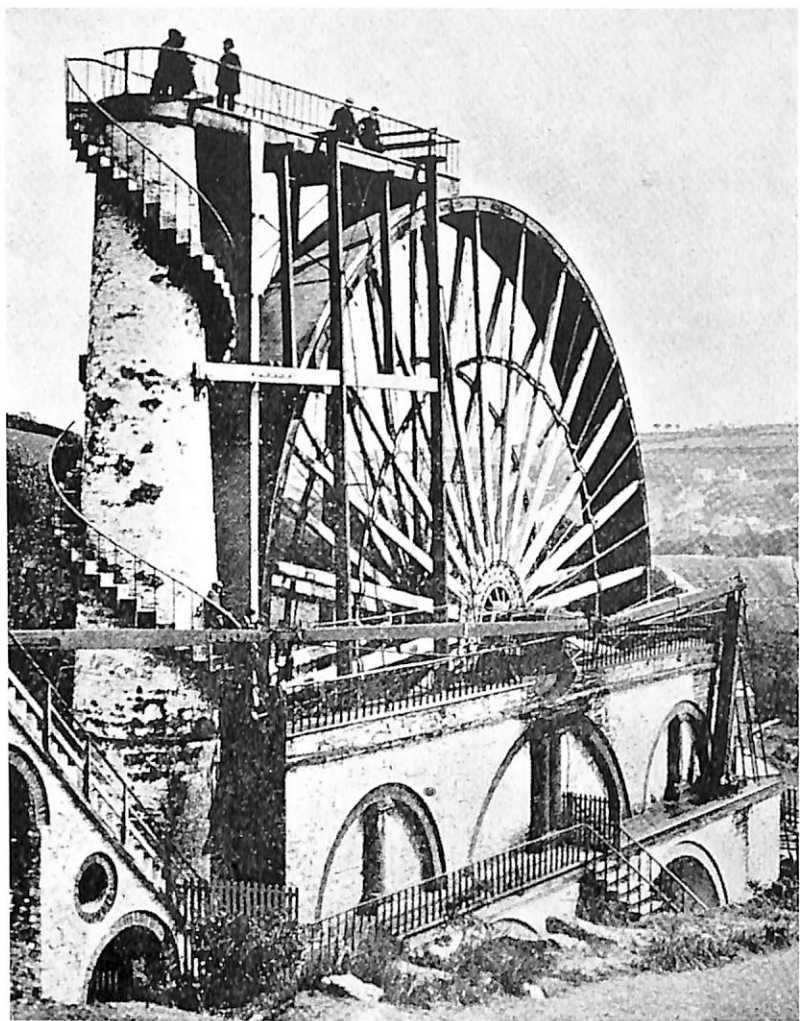
## 産業革命時代における水運と陸運の比重

くる。それに通行料を課して採算を取るわけだ。このアイディアはスエズ運河で大成した。あれはもともとフランスが開発したものだけれど、会社の経営難でイギリスが買い取り民営化してスエズ運河会社としてもちなおすのである。国家権力を背景にして、しやにむに運河開発をやったフランス人には運河会社をたぐみに経営するノウハウがなかったのでしょうね。しかし大運河時代における土木技術の評価というのは、非常に高かったようです。国家にとって軍隊や税金、官僚の制度など並んで、重要なものと考えられていました。やはり運河や道路をつくるということは、国家が誕生する時の大切な条件ですから、力を入れるのも当然だったわけです。フランスでは、大革命の真最中に工科学院が出来ている。これは専門学校では最高のもので、入学できる人はエリートだったそうです。しかも、国家における国土計画は内務省の管轄だったといえますから、いかに運河建設が重要であつたかは推して知るべしでしょう。

先程から大運河時代ときりにいつておりましたが、それでは産業革命時代に運河だけで陸路はなかったという、そうではなく、陸路もちゃんとありました。当時、運河と競合関係にあったのは馬車です。馬車というのは船よりも多少速いですが、これはコストがかかる。馬を管理しなければならぬし、乗れる人間の数にも限りがある。人間ならまだいいけれど、物資を運搬するとなると馬車では無理でしょう。といいますのも、蒸気機関が発明された産業革命時代には、石炭がなによりも重要な輸送物資だったのですが、これはかさばるし、重量があります。そのうえ運の悪いことには、石炭の産地とそれを使う蒸気機関のある工業都市とが、かなり離れていましたから、そうするとやはり馬車よりも確実に大量輸送ができる船の方がいいわけです。

今ちょっと蒸気機関の話が出ましたが、この時代はまだ蒸気機関が発明されて間もない頃でしたので、船の動力に蒸気機関が利用されるということはありませんでした。では、どうしていたかというと、帆走が可能な場合のほかは、運河の両側に道路を設けて、馬に船を引かせていたのです。運河は基本的に平水面で流れがないうえに、なんらかの動力で引っ張ってやらないと動かない。それで馬で引いていたのです。ただ、この通路もまったく意味がなかったわけではなく、自動車が出ると、その道をそのまま拡張して自動車道路にしています。運河は水上交通路ですが、結果的には陸上交通路にもなるのです。しかし蒸気機関の燃料である石炭を積んだ船を馬が一生懸命引いていたというのも、考えようによっては妙な話ですが、小型で操作性のいい蒸気船ができるのは、ずいぶん後のことです。それはいったいいつかありません。

一六世紀後半になると、閘門こうもんをつくる技術が開発され閘門がたくさん作られます。これは水



産業革命期につくられた大型水車。オランダ

門を設け、それによって水位を調節し土地が傾斜していても水面を平らに保ち、船を通せるようにする技術です。レオナルド・ダ・ヴィンチが、最初に考察したなどというまことしやかな伝えもありますが、彼は考えたけれども実現し

たものではなかったようです。一八世紀後半に地中海と大西洋を繋ぐミディ運河というのが出来ましたが、これは山越えをしなければならぬので、閘門技術なしには完成し得なかったこととしよう。パナマ運河などは現在でも閘門で水位を調節しているのですから、この技術は本当に画期的な発明ですね。

## ヨーロッパ人の国土観を変えた運河

このように様々な紆余曲折を経て、ヨーロッパの運河は出来上がったわけです。しかし、この出来事はそうした単なる目に見える事実だけにとどまらずにその裏にはヨーロッパ人のメンタリティを変革したという事実が隠されているのではないのでしょうか。運河などが出来る以前は、国土というのは人間の力ではどうにもならないものだったはず。けれども埋め立てをしたり、堤防をつくったり、運河を巡らせたりすることが出来た。その規模には限りがありましたが、国土は人間がつくるのだという新たな認識が、ヨーロッパ人の心の中に生まれたのです。

ゲーテの『ファウスト』の第二部でファウストが新しく土地を埋め立ててつくるといふくだりがあります。はるか彼方まで新しい運河と土地が出来、そこから広い世界が始まる。これが書かれたのがたぶん産業革命期の一八三〇年くらい。おそらく、その頃のヨーロッパ人というのは、国土に対して非常に楽観的な見方をしていたのだろいうなという気がします。(談)

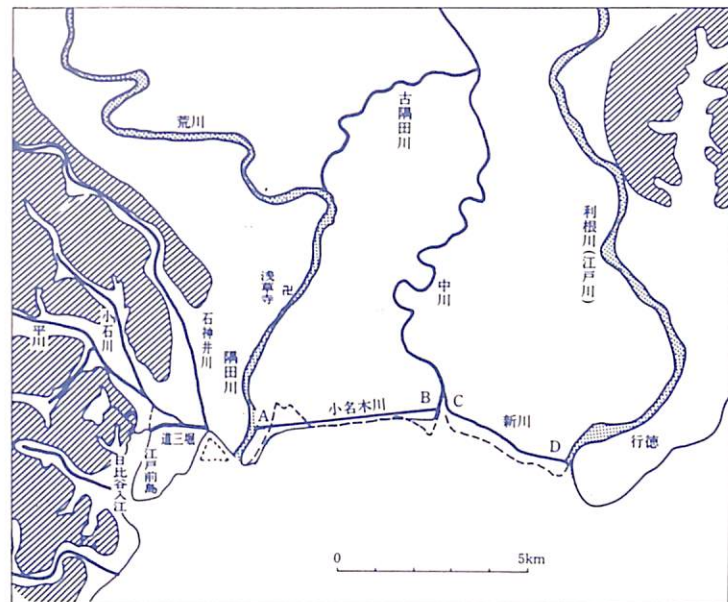
かばやま・こういち (東京大学文学部助教授)



## 12

鈴木理生

図1 ◀家康が江戸入りした直後、  
小名木川と新川を建設した



すが、運河にだって自然の川を利用しているものが沢山ある。実際、江戸を例にとってみても、それが自然の川か人工の水路か、きつちりと分けることは難しい。だから運河をはっきり定義しておくほうがいいと思います。

私は、その成立条件から、次の三つの場合を運河と呼んでいます。

①自然の川を人工的につくりかえた(運河化した)もの、②地面を掘って水の道をつくったもの、③埋立てして、埋め残したところが運河になったもの。

ここで強調しておきたいのは、②の場合だけが通常運河と考えられているようですが、そうではないということです。②だけを運河とするとうまく説明がつかないことが沢山出てくる。たとえば、あとでお話する江戸の小名木川は、川なのか運河なのか。私は、運河であると言っています。というのも、小名木川は③のケースに該当するからです。

つまり、運河というものは、あくまで舟運に使うために発達したものだ、ということなのです。だから、自然の川であっても、それに手を入れて舟運としての機能をもたせれば

運河といって差し支えないと考えています。そのことを前提にして、江戸の運河<sup>うが</sup>がどのようにつくられていったか、お話することにしましよう。

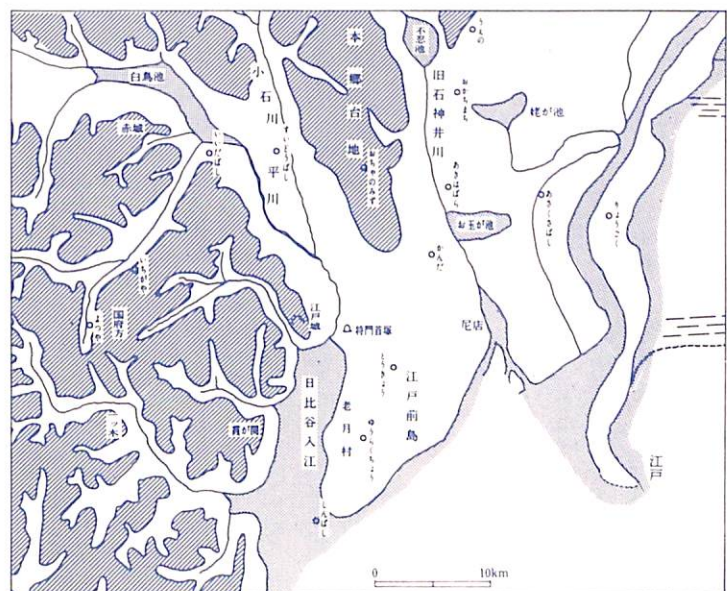


図2 ◀天正18年当時の江戸の様子

図3▶家康の命じた城郭建設工事の進行状況。この時点では小名木川工事と道三堀開削工事が行われている



## 江戸の沿海運河

江戸時代（近世）は御存知のように、慶長八年（一六〇三）徳川家康が征夷大將軍となり江戸に幕府を開いたときからはじまります。小田原勢力の一地方に過ぎなかつた江戸は、この時から政治的・軍事的「中樞」となつたのです。

向かつて陸地を拡大していったことです。近世の幕開けの立役者だった信長、秀吉が本拠地をおいた場所の共通性は、いずれも台地の土から沖積地（河川が運んだ土砂でつくられた平たい低地）に進出したところにあります。江戸もまた武蔵野台地と隅田川との沖積地に都市をおいた。なかでも江戸は、先進二都市京都・大阪に比べて一層狭い沖積地しかなく、しかもその沖積地は、切り立った台地で区切られているというまことに厳しい条件下におかれていたのです。

家康はまず、江戸入り直後に小名木川・新川を建設しました(図1)。その直接の目的は、生活必需品・戦略物資である塩の輸送を確保するため、関東最大の製塩地、行徳と江戸を舟運で結ぶためです。小名木川は、先ほど触れたように陸地を開削した箇所は一部(図のABCDの自然堤防の部分)で、残りの大半の部分は、海岸線を確定させたのです。

合衆国には二つの沿海運河があります。大西

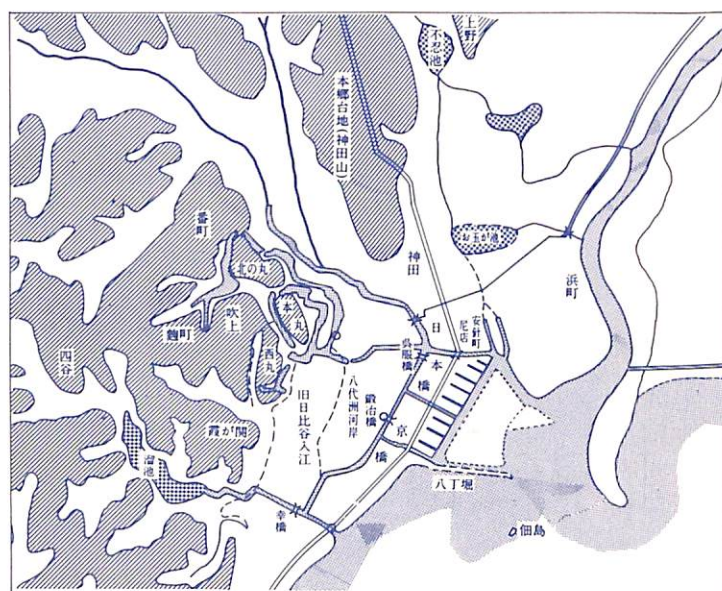


図4▶図3と同じく城郭建設工事の進行状況。日比谷入江が埋め立てられ、江戸城と江戸前島が一体化した



アメリカのモータリゼーションの発達の影響で、現代の日本の車社会が生れたわけですが、アメリカではこのように今でも舟運は十分機能しています。ヨーロッパでも同様で、自動車輸送と鉄道輸送、そして水上輸送が共存しています。ところが日本は、車がいいとなれば万難を排してそれを取り入れ、鉄道輸送も水上輸送も顧みない。鮮度を重視する食品ならともかく、工業製品や穀物を車で運ばなければならぬ理由があるのか、大いに疑問のあるところだ。本来舟運が、陸運と共存しないわけではないのです。しかも今のアメリカの例でいえば、一種の倉庫として船が機能している。日数がかかることを逆手にとっているわけで、舟運がためだから倉庫もどんどんつぶしてしまう日本は、とりわけ極端なモノカルチャー（単一文化）だと思っています。

### 忘れられていた江戸前島の存在

家康が江戸城に入った天正一八年（一五九〇）当時の江戸の中心は、江戸前島でした（図2）。この半島状に突き出した江戸前島について、これまで多くの江戸資料がありながら、そのなかではまともにとりあげられてこなかった。その理由が、ここが鎌倉の円覚寺領だったため、武家中心史観の関心をひかなかったことが挙げられます。このことは、拙著「江

戸の都市計画」で詳しく述べましたのでここでは触れませんが、一言だけ言っておくと、これまでの江戸・東京論の多くが江戸前島の存在に触れずに書かれているということです。これから話すように、都市としての江戸の拡大・発展を総合的に考えていく場合に、江戸前島の存在を無視しては語れないということです。

家康は、信長、秀吉と同じように、城郭建設工事を全国の大名に命じました。これが、天下普請でこの天下普請の進行状況を、それぞれの時期の工事場所と工事の種類を図にしたものが、図3～5です。図3は家康が江戸入りして幕府が開かれるまでの工事で、小名木川工事とともに、道三堀開工事（図のA・B）を行っています。これは、小名木川と江戸城を結び、同時に江戸前島の根元を切り開き、平川と石神井川の河口を結ぶバイパスづくりを意味しています。

図4は、幕府ができた三年目の慶長一一年から一二年にかけての工事。現在の皇居とその周囲に見られる石垣用の石が積まれたのはこの時期ですが、運河の関係で言うと、日比谷入江が埋め立てられて、江戸城と江戸前島が一体化したことです。この埋め立ての目的は、沖積地不足もありますが、もうひとつの理由は、江戸城直下の軍港としての日比谷入江に敵船が入るのを防ぐためです。また江戸

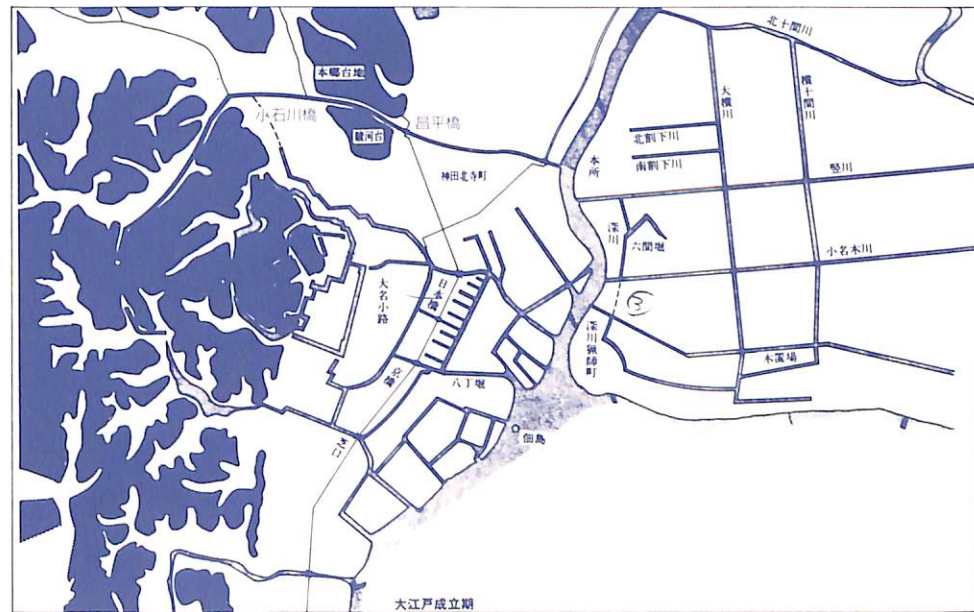
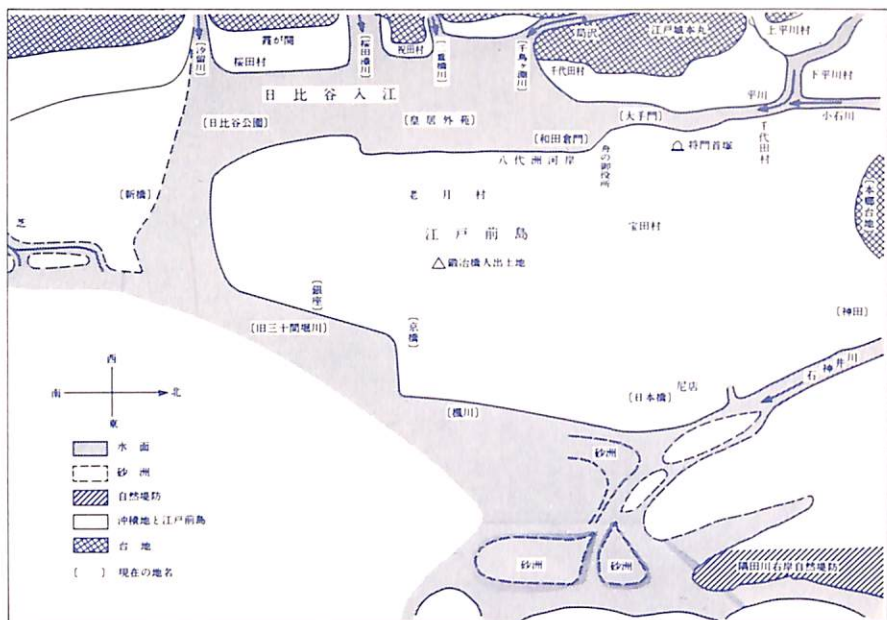


図3 江戸城の城郭建設工事の進行状況  
小石川橋から昌平橋にいたる神田川をつづいて

図4 江戸前島附近の開削を示した図



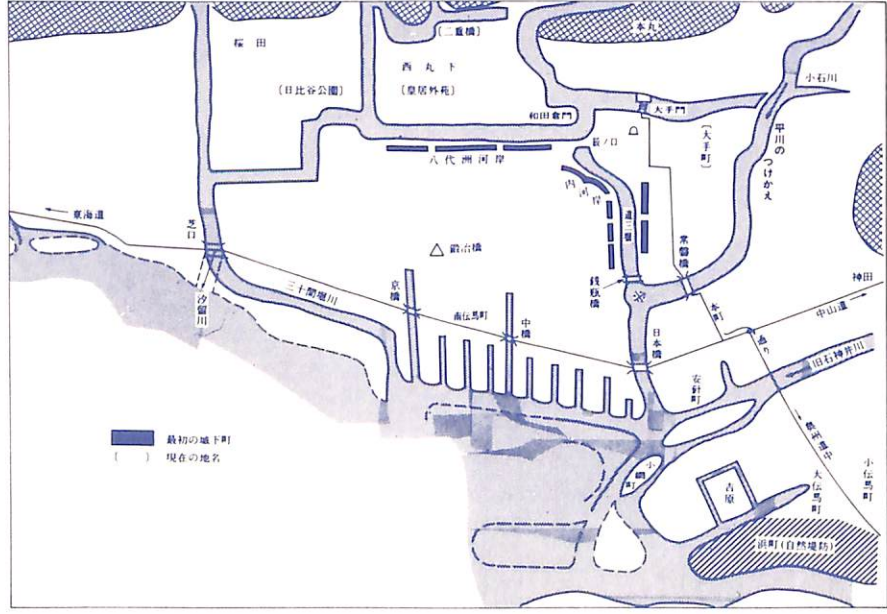
前島の中央部に南北に通じる外濠を堀った。さらにその後、いったん埋め立てた日比谷入江に、再び濠（運河）が掘られ、また、江戸前島の東側には櫛形の埠頭（ピア）がつくられます。江戸湊に流れこんでいた石神井川が、放水路の神田川に放流をはじめたのも、この

時期です。

図5は、豊臣を倒して徳川の天下が確立してから五年目の、はじめての本格的な江戸城普請をしている状態を示しています。水路に注目すると、平川・小石川の水を石神井川と同じく隅田川に放流するため、現在の飯田橋東方の小石川橋から、本郷台地を開削して昌平橋にいたる神田川（御茶ノ水の掘割り）をつくりました。同時に堀留から下流の日本橋川は、外濠と運河を兼ねた水路に変えたのです。

### 川船と海洋船の終着地

この時期の開削の様子を、図2・5と重複しますが、江戸前島に焦点を合わせてみたのが図6、7です。図6は、江戸図のものでは最古の部類に入る通常「寛永図」とよばれている「武州豊嶋郡江戸庄図」の部分から江戸の原型を再現したものです。図7は、慶長八年頃の江戸で、江戸前島を中心に大きく変化している様子が分ります。この時点での最大の変化は、先に触れたように日比谷入江に流入していた平川・小石川を、現在の日本橋川につけかえたこと。そのことによって水源を断ち、日比谷入江が埋め立てられて、その後、そこに濠がつくられたことです。ちなみに、現在、霞ヶ関一帯は官庁地区ですが、これらができた遠因は、この日比谷入江の埋め立てがあったのです。というのは、天下普請に動



員された大名たちが自分たちの宅地を得るために、天下普請と平行して日比谷入江の埋め立てに便乗して宅地造成をしたわけですが、この大名屋敷地帯を明治政府が接収して、官庁と兵営と練兵場に転用した。それが現在の官庁街にそのまま引き継がれているのです。



図8は、寛永九年当時の江戸。江戸前島東岸の櫛形に据られた舟入り堀（埠頭）が据られた様子が分かります。この櫛形の埠頭をつらねる形に、道がつけられています。これが後の東海道です。この埠頭から伊豆半

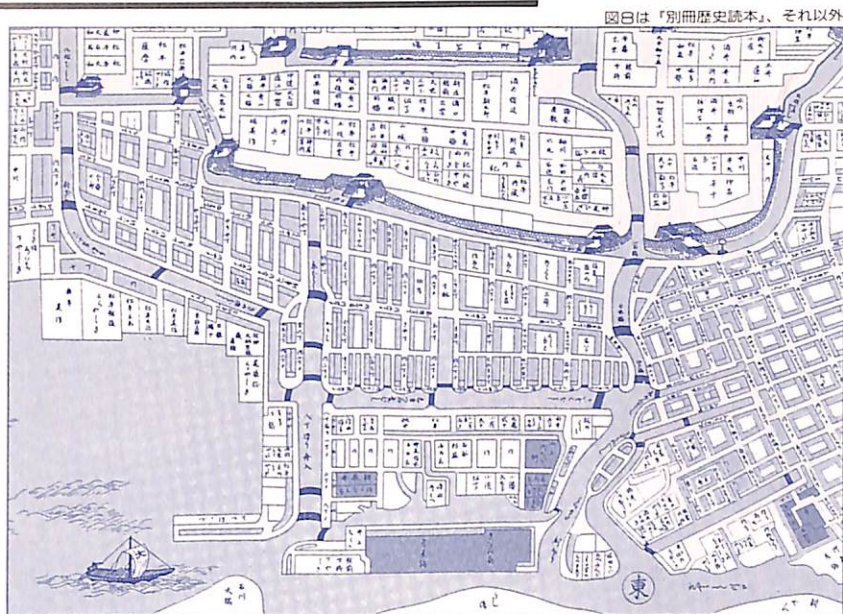


図8 寛永9年頃の江戸

島の石を運び込んだわけですが、ここはまた大阪と江戸を結ぶ菱垣廻船と、これに對抗して結成された樽廻船の終着地でもありました。つまり、東北日本からの水運は、沿海運河で利根川流域と連絡させ、利根川から再び川船を使って沿海運河小名木川で、江戸道三堀までの水路を利用し、上方からの海洋船は江戸前島で引き受けるという、地域的分業が成立していたということです。

ためにつくられたあまたの運河。風景論としてのウォーター・フロントも結構ですが、もう一度江戸における運河の意味をかみしめてみることも重要なことだと思います。（談）

すすき・まさお（都市史研究家）

### 実のあるウォーター・フロント論を

江戸を考えるにあたって、もうひとつ忘れてはならないことは利根川水系との関係です。今回は紙面の都合で触れられませんが、東北日本各地と江戸を結びつける大動脈こそこの利根川でした。

江戸湊と利根川によって開かれた江戸。一〇〇万都市の物資・情報の両方を流通させる

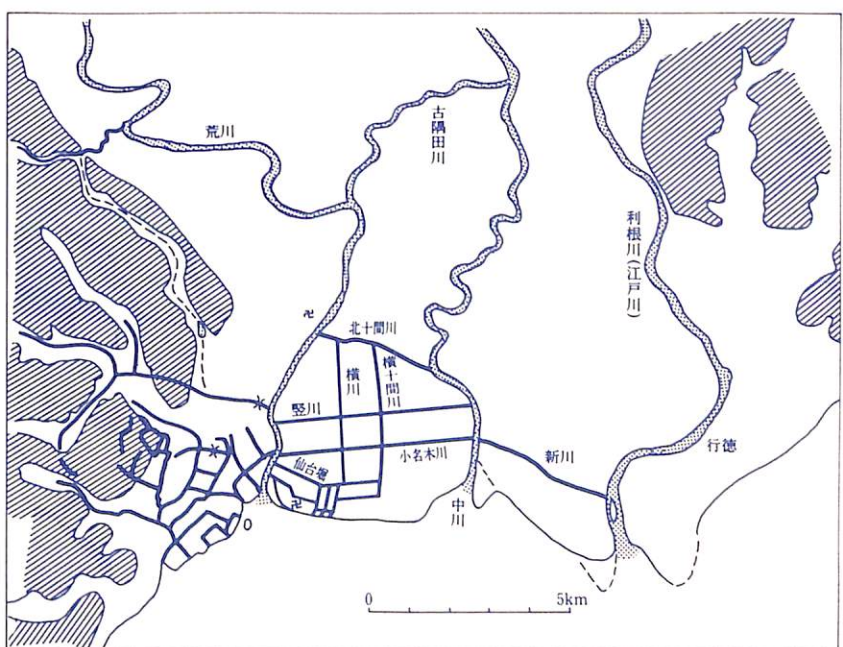


図9 万治3年、江東地区で行われた運河工事を示す

# 江戸人

対談

宮村 忠  
田中優子

# と水

江戸において水辺は常に都市機能の中枢を担ってきました。商業、産業はもとより、そこは文化形成の地でもあったのです。そこで華やかな水辺文化を築くに至った、江戸という都市を文化的側面からもう一度見直し、水辺が文化形成にいかに関わっていたかを考えてみたいと思います。

## 治める水、つきあう水

宮村 日本の運河というのは、諸外国のものとはちよつと違って、ヨーロッパなどは川と川を繋げるものを運河と呼びますが、日本では原則として川と川を繋げることは出来ません。これは日本の川の性質によるのですが、日本の場合、川と川の境界が非常に急峻で、また降雨によって川の流量が著しく変化しますから、これを繋げるのは大変難しいわけです。

ですから、日本の運河はだいたい勾配が緩やかで、潮の満干の影響が及ぶ河口

の地域に出来るのです。その代表例が江戸、大阪で、江戸時代には船で交通渋滞が起こるほど、運河に活気があったようですね。

また、日本はとも川が多い国なんです。アメリカにおける主要河川がだいたい五〜六本、ソビエトでも一〜本程度だというのに、日本は一〇〇本以上ある。桁違いに多いわけです。それだけに水運は、かつての日本における最も重要な交通手段だったわけです。

田中 そんなにたくさん川の川があるとは思いませんでしたけれど、日本というのは昔から水の道で成り立っている国だなという感じはしますね。『土佐日記』などを見ると、四国から瀬戸内海に入り、和泉まで船で行く。それで和泉から陸路を使うかと思うと、そうではなくて、京都までまた川を伝って行くのです。これはほんの一例で、他の文学にも川を使って旅をする話がたくさん出てきます。そこ

から推察すると、かつての日本の交通はほとんど川で行われていたんじゃないかと思うのです。

宮村 確かに昔は今の幹線道路や鉄道よりも、水運がはるかに重要なものでした。日本人は川をいじってつくりかえてきた。それは一般には治水のためだったと思われていますが、実は船を通すためだったのです。為政者にとって治水などより舟運機能を高める方が大事だったからです。もちろん治水がまったく行われなかったわけではありませんが、これは水の被害に耐えられなくなった時に初めてやるのであって、それまでは庶民が自分たちの身を守る手段をそれぞれに講じているのです。たとえば水に漬かってしまうような低地に住まないようにするか、低地に住んでいるのなら大水が来たら逃げましょうとか……。仏壇が水に漬からないように綱を引くと二階に持ち上がるようにしている家もありますよ。

田中 つまり、昔は水の害を未然に防ぐというのではなく、川が氾濫することを前提にして、それにどう対処するかという意識でいたわけですか。

宮村 そういうことになりますね。そも「水防」という思想は、自分たちの命や財産をどうやって守るかということですね。また場合によっては地域のエゴだったかもしれません。たとえば鳳上げ大会あれも、もともとは地域エゴの現れなんです。水が出てこちら側の堤防が決壊しそうになる。それはまずいからむこう側の堤防を壊そうと、それで鳳に嫌ななかなをつけて対岸の堤防を壊すわけです。

田中 すると水防というのは、極めて地



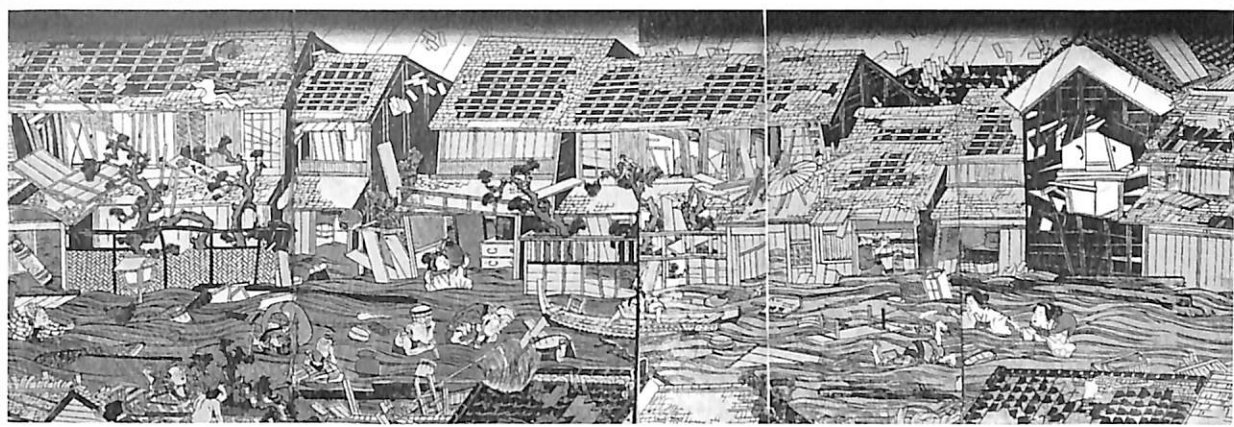
みやむら・ただし  
(関東学院大学教授)



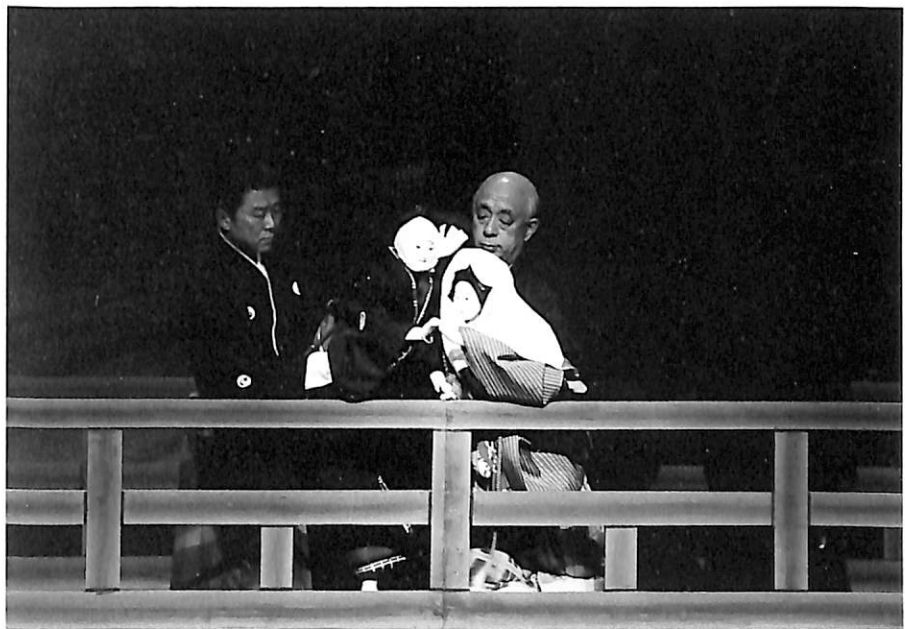
たなか・ゆづこ  
(法政大学助教授)



▲安政3年(一八五〇)大暴風雨に深川の飯宅が壊れた模様を描いた「吉原飯宅風水害之図」。(林美、氏所有)



▲近松門左衛門の「心中天の網島・橋づくし」の場面(国立劇場第79回文楽公演より、photo 文楽協会)



▲右後方に綾川という力士の姿が見える「緋緘力彌一人土俵入之圖」(古屋市博物館所蔵)



元意識というか、地域単位の発想なんですね。

宮村 ええ。それに対して治水は為政者の発想なんです。

田中 その地域の住民にとって水防さえ

しっかりしていれば生きていけるわけですから、治水はさほど必要とされていないかなんじやないですか。

宮村 そういうこともあるでしょうね。

たとえば川が氾濫しても自分たちが助かる

必要だったかもしれない。それだけ川を中心にした運命共同体が頑強だったのです。

### 川相に応じた防備のしかた

田中 そういえば江戸時代の地図を見ていて思ったのですが、山谷堀の辺りから南の地区には堤防がないんですね。

宮村 それは江戸のメインの街が安全な側にあったためだと思います。吉原に日本堤と、その対岸に隅田堤という堤防があつて、この二つがちょうどジョウロのような形になっている。要するにこの堤防はジョウロの口から一定の洪水しか下流には流さないようにしたものです。こうすればこの堤防より下流にある江戸の中心地は水に漬かる心配はない。その代わり上流は水びたしですけどね。

田中 今はもう川が見えないくらいに高い堤防が立っていますけど、江戸期にはありませんよね。江戸の名物は地震、雷、火事、おやじ。火事の話はしょっちゅう聞きますけれど、洪水はあまりなかったでしょう。堤防がなくても江戸は水に漬からなかったわけだから、現在隅田川を覆っている堤防は無駄な気がするんです。あれはどうして出来ちゃったんですか。

宮村 昭和三十三年の伊勢湾台風というの

はご存知ですか。この時の高潮で、名古屋は大被害をこうむったんです。これにあわてふためいて、隅田川にも高潮除けの堤防をつくったわけです。でも伊勢湾台風は名古屋の話ですから、それを東京に持ってくるのはおかしい。人間に人相があるように、川にも川相というものがある。その土地の自然条件に合った防備の仕方があつてしかるべきなのです。ですから自然条件の異なるものをあてはめても、無駄なわけです。

田中 すると伊勢湾台風のような事態は東京には起こらないわけで、隅田川の堤防はまるで役に立っていないということですか。

宮村 あの事態が絶対に起こらないとは言いきれませんが、他の地域で発生したものを対象として防災施設や計画をするということは、基本的におかしいという意味です。

### 文学、絵画に登場する水

宮村 話を江戸に戻しますけれど、江戸の川というのは文化面ではどのように扱われていたのですか。

田中 川に限定せず、水というテーマならば、これは文学にも絵画にも非常に頻りに登場します。葛飾北斎の「富嶽三十

六景」には、川あるいは海の出でくる絵が大変多くて、全体の三分の二以上を占めています。北斎という人は優れた絵師ですが、この人の本領が発揮されるのは、なんといっても水のエネルギーを描いた時です。他のどんな作品より、水を扱ったものが一番迫力が感じられますね。安藤広重も川や海、滝をよく登場させています。とにかく水というテーマはよく扱われていて、なにかこの時代は描く方も見る方も水が出てこないといけないという感じがありますね。

宮村 文学などでも川が取り上げられることは多いのですか。

田中 そうですね。たとえば『四谷怪談』にも川が登場します。伊右衛門がお岩を殺害し、その死体を戸板に打ち付けて川に流す。伊右衛門の屋敷が今の高田馬場付近で、そこから江戸深川の隠し堀まで延々と流れていくんです。そこで思ったのですが、『四谷怪談』は怪談でありながら、同時にお岩の屍が川の中をどのように流れていったかという物語でもあるんですね。

宮村 近松門左衛門の『心中天の網島』にも、川や橋が登場していましたね。

田中 「橋づくし」といわれる場面です。舞台は大阪で、昔は大阪も江戸と同じくらい運河が多く、当然橋もたくさんか

手段をきちんと持っている。庶民というのは生きていけさえすれば、それでいいという気持ちがありますから、彼等にとって川を治めることは必要ではなかったかもしれない。ときには為政者ですら不

っていました。その大阪中の橋を全て渡るのです。ところが二人が渡ったという橋を順に辿ってみると、実際に物語にあるルートで心中場所に行くのは不可能なんです。つまり、そうやって何度も何度も同じ場所を通るといのは、此岸から彼岸になかなか辿り着けないということを意味している。その恐ろしさが、川という橋を使つてうまく表現されていますね。

宮村 そういう恐ろしい話ではありませんが、「流れる」ということで面白い話があります。川にはある約束事があつて、流れてきたものは盗つていいことになっている。それで土佐藩の野中兼山という人は、川に網を張り流れてきた材木などを集めて、藩の財政立て直しをやつてしまふんです。紀国屋文左衛門、河村瑞賢、二宮金次郎の三人にも同様の話があります。才覚に富んだ人物には、そういう話がつきものなようです。

田中 そうですね。関西にはお彼岸で川に流したなすを集めて、漬物をつくり、それで大儲けした人の話があります。

とにかく、川というのはさまざまな形で文化に関わっていて、けれどそれは取って替へて取り上げるのではなく、感覚の中に自然と出てきている。川はその



地域の人々にとって、ある種シンボリックな存在だったんじゃないかという気がします。

## シンボルとしての川の復権

宮村 かつては海、山、川は、地域のシ

ンボルとしてとらえられていたんです。ただ山や海はそれ自体に存在感があつて、たとえ汚くなったとしても、それが在る限り、シンボルとして成り立つのですが、それに比べ川はもっと身近な存在ですから、汚染されたり、高い堤防で遮られたりして付き合いがなくなってしまうとい

つべんに人々の意識から外されてしまう。地域のシンボルとしてとらえられなくなってしまうわけです。そのために最近相撲取りに川をつく力士が消えてしまったんですよ。

宮村 江戸時代には、海と山と川のしこ名がだいたい三分の一ずつあったんです。力士というのは縁起を担ぐ商売ですから、汚くて臭いといわれている川の名前なんかつけたがらないわけです。昔は利根川、鬼怒川、相模川、湊川、綾瀬川なんていう名前の力士がいたんですよ。

両国の花火は、今も昔も江戸の名物であつた『名所江戸百景』歌川広重画（山口桂三郎氏所有）



今の日本人は非常に川遊びが下手でしょう。それに比べて江戸人というのはよく遊んだし、遊び方も非常にうまかつたんです。一九世紀初めにフィッセルというオランダ人が来日し、その時に、「日本人はよく遊ぶ民族だ」と感想をもらしています。当時いろんな娯楽があつたけれど、中でも特に船遊びが盛んだったらしくて、船遊びの季節になるとみんな朝から船を繰り出して一日中帰ってこない。三味線を鳴らし、お酒を飲んでというドンチヤン騒ぎを夜まで延々続けるんです。これは両国の花火の時だけのことかと思つていたのですが、そうではなく結構毎日遊びほうけていたようです。

宮村 船遊びだけじゃなく、隅田川兩岸には料亭やら芝居小屋やらがたくさん立ち並んでいましたよね。

江戸を遊ぶ

田中 ええ。平賀源内が書いていますけれど、両国界限にはいわゆる大道芸的なものがアナーキーな状態でやたらに増殖していき、あの辺りはそういったもので埋め尽くされていたようです。講談や軽業、馬鹿馬鹿しいところでは「おならの芸人」なんてのもいたそうです。

そんな風に、川やその界限で遊ぶことが江戸人にとって一番の娯楽だった。だから遊び方も実にうまかつたわけです。

今、隅田川の屋形船が復活して賑わっているそうですが、あれはしよせん移動式のカラオケつき宴会場でしょう。それに船に乗ったところで兩岸には刑務所の塀のような堤防が視界を遮っていますしね。宮村 確かにそうですね。シンボルとしての川が人々の意識の中に戻ってこない限り、屋形船だろうが、臨海部のウォーターフロント再開発だろうが、結局まやかしてしかない。

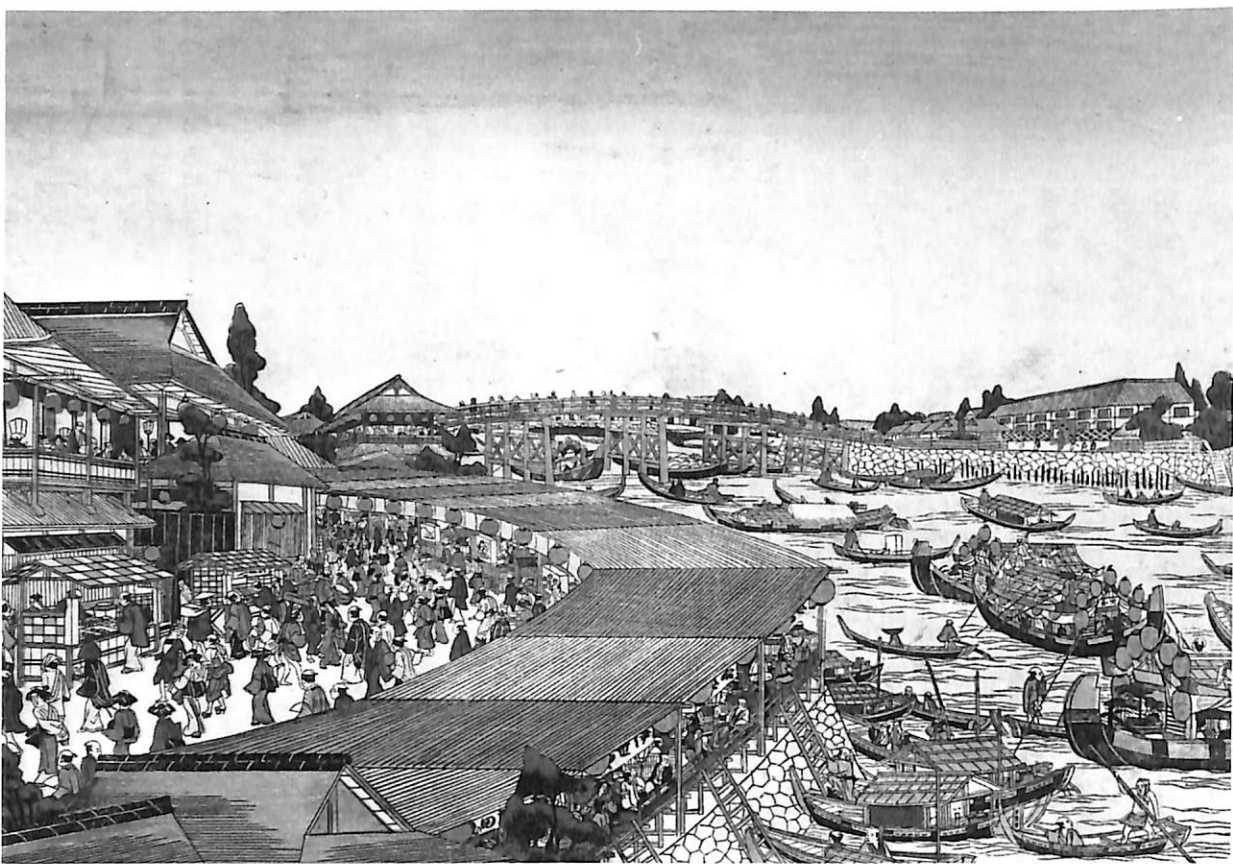
しかし、川の復権があり得ないかというところ、そうではないと思うのです。今のウォーターフロントやリバーフロントブームはまやかしかもしれませんが、それによって人が川に集まってきた。また、その数は確実に増加しています。そうしてやってきた人たちが、東京の川の現状を目の当たりにした時、やはり刑務所の塀ではまずいんじゃないかと、いろいろ

ろと問題意識が芽生えてくるのではないかと思います。そこで川を綺麗にしよとか、堤防をなんとかしようという動きに結び付いてくれれば良いと、そう思っているのです。

田中 そういった意識が出てきたら、今度は川をもっと日常生活に有効に使う試みがされるといいですね。屋形船を観光のただけでなく、通勤、通学に使えるようにするとか……。

宮村 既にそうした計画も少しはあるようなんですが、まだ実際の動きにはなっていないですね。水運はモーターゼーションの台頭によって一挙に衰退してしまいましたが、船は効率が悪いという信憑性のない理由です。でも効率が悪いということとはまったくなく、船を使えば今抱えている交通問題のいくつかは解決されると思います。こうした都市機能としての水の使い方も江戸という都市は非常に参考になる。少しは江戸を見習つてもいいと思います。

現在、川の復権を臨む声が高まり、再開発がしきりに行われている。それはいいけれど、ただその時にギスギスしたイデオロギーでもって進めるのではなく、江戸のように生活に根差したレベルで考え、柔軟な姿勢の対応がされるべきだと思うのです。





## 日本の運河、その消長と現状

周囲を水で囲まれた我が国には、古くから「水の都」と呼ばれる都市が各地にあったが、それらの都市を支えた運河や水路も、近代化の波に洗われ、さまざまな変貌を遂げている。そこで、いずれも水との関係が深かった東京、大阪、小樽の三都市を例に、近代以降都市の運河がどのような運命をたどったのか、また現在どうなっているのかをレポートしてみた。

「江」の戸―河口に誕生した都市の宿命を、都市の成長という部分にうまく転化し、活性化してきたことが、東京の都市形成の面白い点だと都市建築研究家の岡本哲志氏は分析する。

「東京というところは、常に川から土砂が大量に運ばれてくる場所です。その土砂を竣渾して海を埋立てることで、少しずつ外側に広がってきたわけです。だから土地を生むことと水路を作ることには常にセットになっていて、その手法は江戸から現在に至るまでほとんど変わっていないんです。」

江戸初期に、築城の資材搬入のために水路が開削され、そこに河岸Ⅱ物流基地ができて人々が流入してくる。その人々を受け入れるために日比谷入江を始めとする埋立をし、その埋立に伴ってできた水路が新たな物流基地となる。そのようにして、江戸―東京は水路と共に拡大・形成されてきた。

江戸の水路網は元禄期にはほぼ完成し、その後いろいろな手が増え加えられるが、基本的には自然地形やその時々状況に則した変化に留まってきた。

「明治の頃の掘割は、江戸とそんなに変わっていないんです。江戸の機能が衰えた一部の掘

割は埋められますが、むしろその一方では近代化に見合った整備が成されていく。」

文明開花の象徴といえば川蒸気だが、蒸気船を通すために、三十間堀川、築地川、京橋川や楓川などは、防備上鍵型に折れていた部分を真っ直ぐに付け替え、川幅を広げるなどの整備によって、近代化に対応している。

そして、東京の水路が明治以降もその命脈を保てた最大の理由は、東京の街が産業の近代化に際し、大規模な都市改造を迫られなかったことにある。

「東京には多くの大名屋敷がモザイク状に散在していて、深川のような水の利便性の良い跡地は近代工場に、台地部の山の手では大使館や学校、住宅地に転用したわけです。丸の内みたいな整然とした都市のセンター街をつくったというのも、そもそも大きなロットで計画された大名小路があったからです。たぶん他の都市じゃ無理だったんですね。」

また、川蒸気に対する陸蒸気Ⅱ鉄道の登場も、水路消滅の決定打にはなっていない。

「ほんの短い期間ですが、重要な河岸と鉄道の貨物駅がセットになって、水陸が共存する時期があるんです。例えば両国とか秋葉原です。汐留も停車場になり、欧米文化の息吹というのはここから入ってきた。だから東京の

中心部は、案外遅くまで近世の構造を保ちながら生活してきた部分があるんです。」

戦後になると、東京の水辺も大きく様変わりする。そのいちばんの要因となったのは高速道路だった。

「高速道路をつくろうという動きは戦前からあったんですが、結局オリンピックを目標して主要なところを一気につくってしまった。その結果が、九〇％近くを水路に頼ってしまったわけです。」

さらにモータリゼーションの機運は、東京の構造そのものを変えてしまう。

「例えば郊外にある高速道路の出入口にできたトラックターミナルは東京が本来持っていた物流構造とは全然別の流れをつくってしまった。それが鉄道をダメにし、そして鉄道と連携していた水運もダメにする。共存しようとしてつくられた様々なシステムを、貨物自動車に根こそぎ食われちゃったというかたかなんですね。」

高度成長期の昭和三〇〜四〇年代は、急ピッチな「陸化」の時代だった。その間に都市のファサードは一新され、残された水路もビルの裏側へと増々追いやられてしまう。

近年、水辺環境の再認識と共に、江東の水上バスを始め、古川や仙台東などにも親水公園が設けられ、これらの水路が再び脚光を浴びている。また臨海部でも、オフィスビルの建設など急激に再開発が進んでいる。その一方では、膨大な埋立地と水路が現在も無策に

増え続けている。土砂の堆積が激しい東京湾では、長い間大規模な港湾施設をつくること

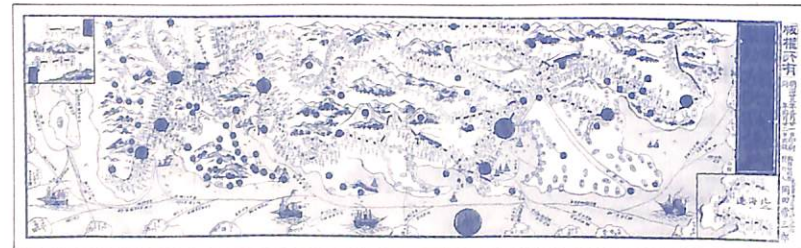
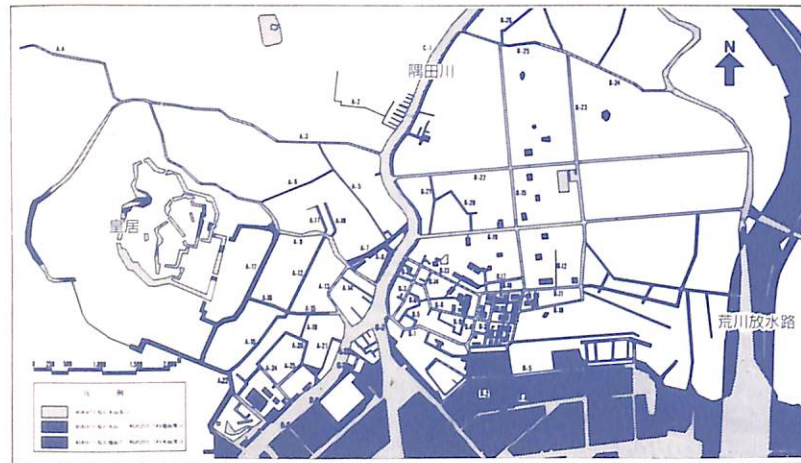
ができなかった。現在の東京港も京浜部を少しづつ埋立てることによって築かれたものだ。

「今いちばん不安なのは、自然のスビード以上に東京湾を変えようとしていることです。ね。東京湾の真ん中に人工島をつくらうという話にしても、必ず土砂が出て来るという地理的条件があるのに、そんなに急いでやる必要があるのだろうか。東京は、社会情勢の急激な変化に、自然である東京湾とうまく共存しながら利用してきたことで、常に都市を活性化しえた歴史があるのです。既存の埋立地だって土地利用がしっかりできているのかどうか。現在進行している計画も、これからの低成長時代に活用しきれぬのか疑問です。ですから内陸の水路を現在にどう反映させて残すことができるのか、そして臨海部の新しい水路をどのように生かしているのかということ、水陸の共棲という立場で考えていくことが今後の課題になると思うんです。」

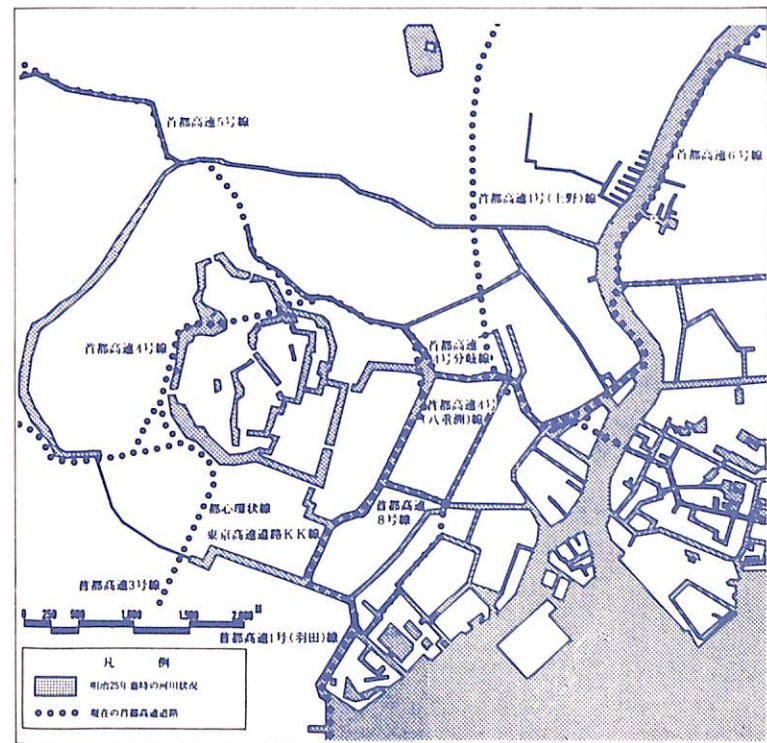
耐用年数五〇〜六〇年と言われる高速道路ができて三〇〜四〇年を経た今、専門家の間では都市環境の改善を前提に、その改造案が真剣に議論されるべきである。また、陸上交通と全く別の次元で物が動かせる水上交通の新たな可能性も模索されるべきである。そうした議論が、公共、企業や住民の間で一体となって行われるならば、将来の水辺空間はより良いかたちで変わっていくはずだと岡本氏は言う。

# 東京

成長し続ける河口の都市



▲明治25年と昭和47年の河川の変化状況  
▲明治23年の汽車・汽船の旅行案内「水陸の交通がこの時代には共存していた」  
▲旅行案内「早稲田大学図書館特別資料室より」



▲東京の運河・河川は、首都高速道路によって大部分がつぶされてしまった



かつて、縦横に刻まれた掘割のネットワークによって「水の都」の名をほしいままにした大阪。このもともとも水と親しかった都市が、戦後を境にもっとも深く水と決別する結果となったことは非常に興味深い。福井工業大学教授の中岡義介氏は、こんな大阪の街を読むには発想の転換が必要だと言う。

大阪の掘割網は、天正一三年（一五八五）から段階的に掘り進められ、寛永七年（一六三〇）には一応の完成を見ている。

「掘割がつくられた目的は二種類あると考えられます。東・西横堀川の二本は城下町を建設する際の排水路。それ以降は間隔の狭い掘割が城西の部分に対してどんどん掘られていきます。これは明らかに土地造成のためだろうと思われまます。」

当時、西横堀川以西は一面に葦が繁る湿地帯で、ここに堀川を開削し、その揚土で築地をつくった。そして、その結果できた掘割は市街地の骨格となり、すぐれた水運機能を持つようになる。

「運河や掘割、小河川などは、とかく運輸機能や交通機能を目的として掘られたという言われ方をしますが、大阪の場合はそれが目的ではなく、最初に土地造成があつて、それに付随したかたちで娯楽センターづくりが頭にあつたと考えられるんですね。」

できた当初の築地は地盤がゆるく、それを固めるために、しばらくの間は市民に解放された。ここでは夕涼みが行なわれ、茶屋、楊弓、軽業等の娯楽施設ができ、人々の遊興空間となつたが、そうした状況は、京都の賀茂

の川原をヒントにした都市づくりの一環であつたと考えらる。

「賀茂の川原はいわゆる洛外の地で、ここには誰が入ってきてきてもかまわない。格好な情報や物の交換の場だったわけですね。そして、これが京都の町・洛中をうまく活性化してきた。それで大阪にも、都市を活性化するための水辺を使つていこうといった気持ちが多分にあつたんじゃないかと思うのです。」

河原や掘割は、都市の解放区の核になつていたに過ぎず、その重要性は水そのものではなかつたかもしれない。

築地が整備され、市街地として機能し始めると、遊興の空間は川沿いを離れて新地へ集約されていく。

「明治・大正の頃の絵画を見ると、水辺の風景というのは、雑駁場（魚市場）や岸岐（階段状の荷揚げ場）に限定されてくるんです。市民の水への思い入れというのが、それだけファンクショナルなものになつていくんですね。」

明治以降は水質もだんだん悪化してくるが、掘割が失われるのは戦後になってからだ。

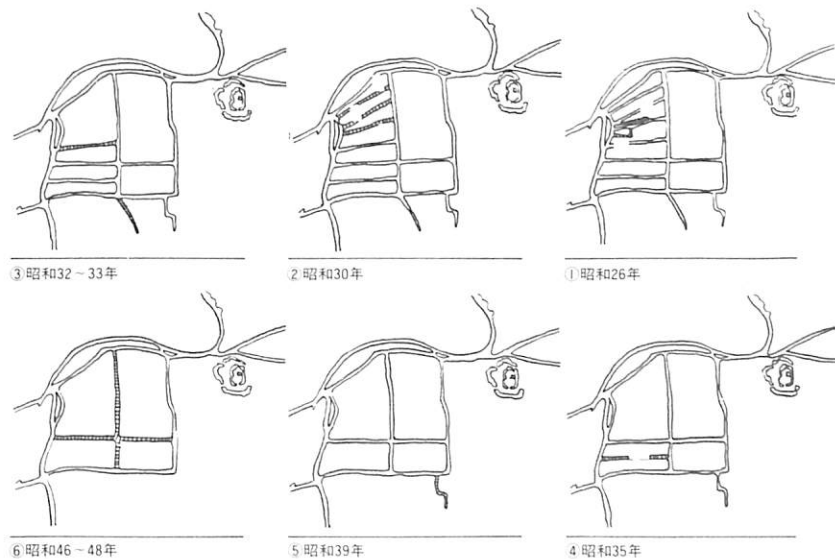
「最初は、空襲でできた瓦礫を市民が勝手にほうり込むんですが、そのうち、戦災復興の土地区画整備事業を行うために、役所も積極的に埋め立てを進めるわけです。その次には昭和五五年にジェーン

台風が来まして、川づ

# 大阪

## 水辺が消えた水の都

▼大阪中心部河川の消滅プロセス。各河川名称は次ページの図A参照



日本の運河とその消滅と現状

たいに高潮が上がつてきて、市内のほぼ全域がつかつてしまったんですね。それで市内河川は危険だという話になって、また埋められてしまう。そして最後の最後が高速道路。川の上には広大な空き地があるというので、川の上とか、川を埋めて高速道路をつくつたんです。」

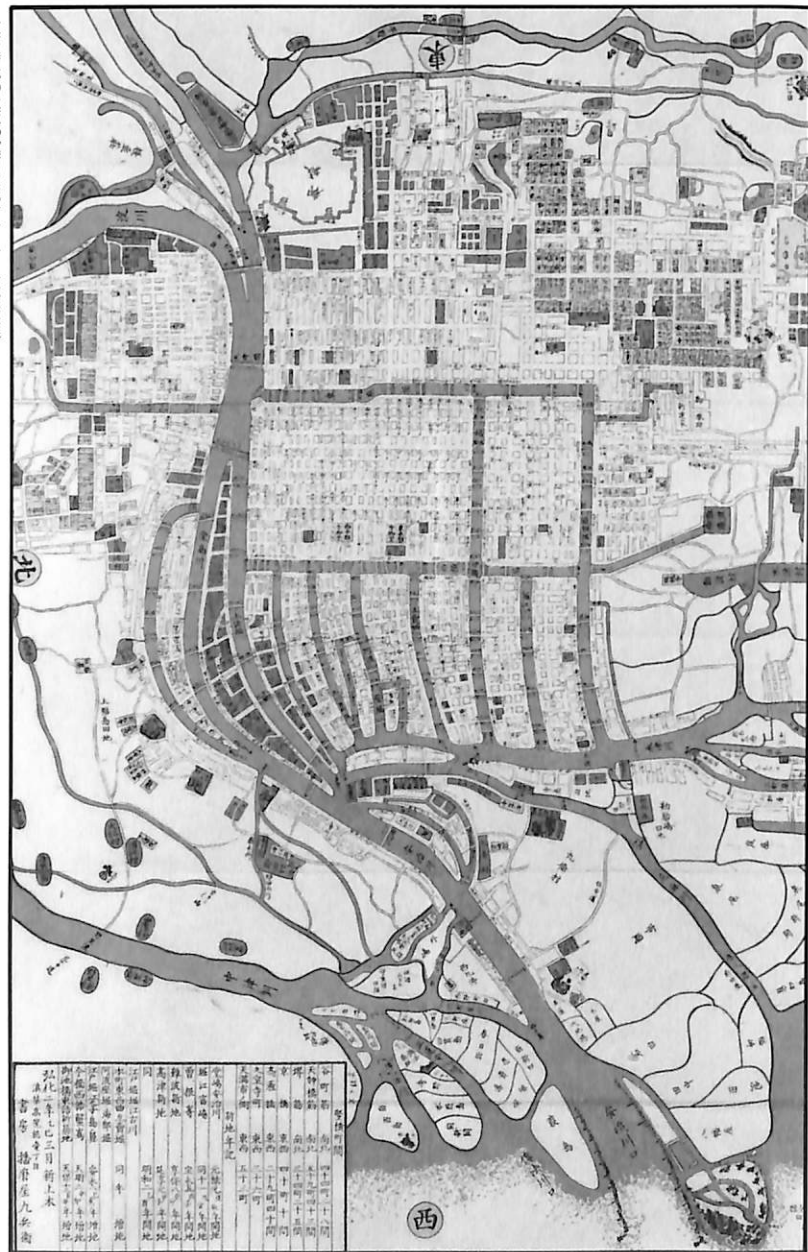
こうして大阪の掘割はみごとに埋め尽くされ、道頓堀川と高速道路に蓋をされた東横堀川の二カ所を残すのみとなった。

大阪の掘割の消滅には、モータリゼーションによる水のファンクションの衰退という背景がある。

「大阪というのはきわめて合理主義的でした。東京のように山の辺、水の辺を意識した日本的な空間を都市に組み込むというような発想は全然ないんです。ですから掘割にしても、ものすごく合理的な土地経営を考える過程でつくられたとは思えないんです。」

となれば、水辺の再開発も合理的な動機づけがなくてはなかなか難しいということになる。明治以来の中之島公園周辺では、遊歩道が整備され、垂直護岸の緑化も進んでいるが、大阪の市街地に関しては、地下街に人工滝や人工河川を設けたり、高速道路脇に人工の水路を流すといった環境施設の範囲に留まるものが多いのも事実である。

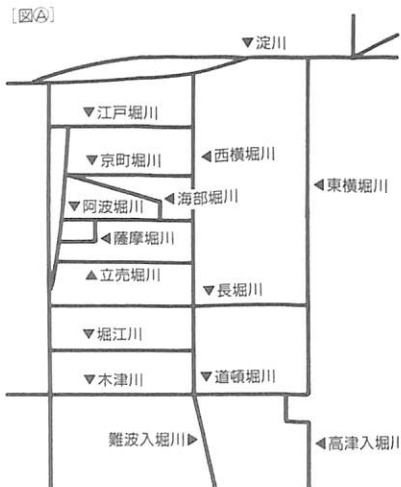
「あとはもう、東京と同じベイエリアなんです。これは、国際空港建設とのからみで一層盛り上がりつつありますが、市中の遊休地にも一回ウォーターフロントをというような意見は、



▶江戸時代の大坂の運河状況（Photo 佐治康雄）

本当にマイナーなんです。」

かつて堂島川・土佐堀川沿岸は、百数十もの蔵屋敷が立ち並び、活況を呈した場所だが、廃藩と共に近代倉庫に建て変わり、今はまた中高層の住宅に変わつてつある。たえず新陳代謝することでエネルギーを持続してきた都市——大阪。この都市で水辺の復権があると思えば、おそらく掘割の復活というかたちではなく、まったく新しい発想の中に水のファンクションを見いだした時ではないだろうか。







石狩湾の西端に位置する小さな港町小樽は、文字通り運河と盛衰を共にしてきた町である。明治初期、北海道開拓の玄関口となった小樽は、本州との物資流通基地としてその基礎を築き、日露戦争、第一次大戦を経て南樺太、満洲、さらにはヨーロッパへと商圏を拡大。一時は世界にその名を知られる貿易港となり、北海道最大の商都として繁栄を極めた。その発展の途、大正三年から一二年にかけて築造されたのが小樽運河である。

延長一三二四メートル、幅四〇メートル。沖あいを埋めて水路を通した埋立式運河は港に沿って緩やかに湾曲し、周囲の石造倉庫群と共に小樽経済の象徴的な存在だった。

「小樽運河を守る会」元会長の峰山富美さんは、当時の様子をこんなふうに思い出します。「とにかく港に船がひしめいていました。税関もあつたし、倉庫も沢山あつたし。船が着くと蔵人夫が大勢出て、流れ作業で雑穀の麻

袋を見上げるほど積み上げるんです。大正の始めに港の扱い量が全国で六位、そんなところまでいったんですから、港の周辺は人やクルマでもうびっしりでした。」

明治の初めから大正にかけては大手の銀行が続々と小樽に支店を開き、北海道のウォール街と呼ばれる街並みができた。船会社や問屋、商店が軒を連ね、料亭や色町もでき、内地からは商人や政府の高官が訪れ、町は昼夜を問わず大変な賑わいだったという。しかしこの繁栄も、第二次大戦の勃発と同時に陰りを見せ始める。

「樺太の航路が絶たれる。幌内の石炭は斜陽になる。港が苫小牧や室蘭にもできたとし、ニシンは獲れなくなる。それに札幌集権で、経済の中心がみんな出て行ってしまつて。陸からも海からも、ありとあらゆる条件が重なって、小樽は低落の一途をたどったんです。」

こうしてとり残された町が近代化への活路を求めたのが、札幌圏と小樽を結ぶ道路、道道小樽臨海線だった。そして港の埠頭は船と共に機能を終え、ヘドロがたまるばかりになつていく運河が道路用地に設定されたのだ。

運河を守る運動は、この時から始まった。「町というのは、過去、現在、未来を通したひとつの流れの中に生きてるわけです。だから、臭いから、朽ちかけたからと、壊して新しい開発をするのではなく、先人の文化的・歴史的遺産である運河や倉庫を蘇らせることで町を活性化しようというのが、私たちの運動の目標だったのです。」

「小樽の運河を守る会」が発足したのは昭和四八年。経済は安定期に入り、開発至上主義も問い直され始めた頃だったが、運動は地元行政や経済界を相手に苦戦を強いられ、政治的な対立にまで発展する。やがて運動は道や国まで巻き込むかたちとなるが、そうしたアピールの中で、全国の町並み保護団体や文化人の支援も集まり、西武の堤清二氏が運河地区の歴史的資産としての価値を評価したことを機に、運河再開発への機運が生まれ始める。そして道路計画は運河の全面埋立てから半面埋立ての公園構想に変更され、不完全ながらも運河は消滅をまぬがれることになったが、ここに至るまでには一〇年の歳月が費やされている。



「この運動を支えたのは、主婦、学生、学校の先生、そういう名もない二〇人ぐらいの人たちでした。市民というのは町づくりなどとは無縁なところに生きているんですね。だから私は、価値観の転換で一〇年かかったんだと思ってるんです。」という峰山さんの言葉通り、この一〇年で民間の意識は大きく変わった。北一硝子、ストアハウス、小樽オルゴール堂を始め、運河沿いの倉庫は民間の活力で喫茶店や土産物産、クラフトショップなどに次々と再利用されている。運河保存運動の一環として始められた若者たちの手作りイベント、ポートフェスティバルも、二〇万の動員力を持つ年中行事となった。また、こうした動きの中で、市も歴史的環境保全に目を向け始め、無傷で残った北側四五〇メートルの運河の整備や、小樽倉庫という代表的建造物の再利用を検討している。

「小樽には、年間二〇〇万人の観光客が来るようになったんです。かつての栄華を築いた運河は、今重要な役目を果たしています。半面しか残せなかった痛みはありますが、あたらしい観光効果が出てきている。それはやっぱり、あれだけの大きな運動があったからなんです。」

運河の形態を残すこと以上に、運河を現在の都市機能の中に再生させたことの意味は大きい。今、新たな価値を担った運河が小樽に活気を呼び戻しているのは、「守る会」を中心とした市民運動が、市民ひとりひとりに運河の意味を問い直す契機を与えたからではないだろうか。

# 小樽

運河と共に蘇る町

日本の運河、その消長と現状



▲小樽運河の建設計画図  
▲明治15年当時の小樽港。運河はまだできていない



▲道路拡幅によって埋め立てられ、従来の半分の規模になった現在の小樽運河 (photo 佐藤 真)  
▲保存運動によって埋め立てをまぬがれた地域。昔ながらの小樽運河の姿がある (photo 佐藤 真)



# 「水路空間の魅力と可能性」

渡部一二

## 水路と河川の相違

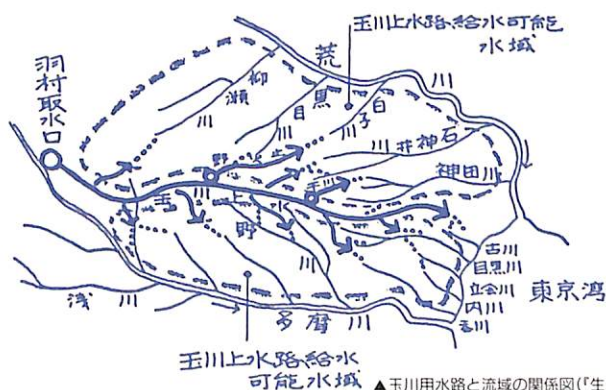
私は、普段、「水路」という表現を使っています。運河という誰しも大規模な人工の水路を想像しますが、人の手によってつくられた水路は、そうした巨大なものばかりではありません。灌漑用として、また上水用としてつくられたものも沢山あります。特に市街区域を流れるものは、主にそうした小さな水路です。

市街区域の水の流れとしては、そうした水路の他に大小の河川があります。一般に川・河川と称しているのは、一言で言えば、固定した集水流域を持ち、そのなかで最も低い地表面を連なっている「水流空間」です。

それに対して、水路は、必ず水源頭部に人力で調整される装置（水門）を持っていて、その地域の分水嶺、あるいは台地などの高い地表面を選定して開削されたものが多い。水路と言う場合は、人工的につくられたものであると同時に、自然発生的にできた河川と基本的に違う性格を持っていることをまず念頭に置いておく必要があると思います。

自然の河川は、大雨が降れば溢水し、しばしばその流域は氾濫します。しかし水路の場合は、たとえ大雨になったとしても、貯水したり河川へ流したりしながら、水門の開閉によって、水量を制御する機能を有していますから、その流域は氾濫しにくい構造になっています。人工的な水路空間が、自然にできた河川より利用形態が多彩で、高度利用が可能なのは以上のような理由があるからです。

地形の高い所を水路が流れていると言いましたが、その代表例は玉川上水です。東京の山の手台地には、玉川上水をはじめとする数十におよぶ水路がはり巡らされていました。三三〇年前徳川家光の時代に完成した玉川上水は、武蔵野台地の分水嶺をベースに、多摩川水系と荒川水系の真んなかを通るようにつくられた。それを軸に左右に三三〇の分水路が設けられていました。全長四二km標高差一一〇mの玉川上水は、たとえみれば、ちょうど杉の姿図のように、幹にあたるのが玉川上水で、枝に該当するのが分水路となって、配置されているのです。



▲玉川用水路と流域の関係図（『生きている水路』東海大学出版会より、P31も同じ）

がらの利用ですから、汚水がひどくなったため僅か二年間という短期間だったようです。

## 水の制御技術が水路を发展させた

日本の水路には、灌漑や上水の他に舟運機能を持った水路が多くあります。そのひとつに、京都の高瀬川があります。高瀬川は、淀川廻船で運び込まれる物資を、定期的に京の町の中心地に運搬することを目的に、慶長年間に開削された水路で、当初より舟運を目的としていました。鴨川の水を丸太橋から引き込み、鴨川と平行させながら現在のJR線を越えて、陶化橋まで続く高瀬川は、ちょうど鴨川のバイパスになっています。こうしたバイパス状につくるといっても、水路の特徴です。川と海をつなぐバイパスとして機能する大規模な運河が日本にもいくつかありますが、川の水を引き込んでバイパス状にする発想は、日本の各地に見ることができます。

余談ですが、ウォーター・フロント開発の成功例として有名になったアメリカのサン・アントニオ川も、河川にループ状のバイパスをつくり迂回させた水路空間でした。

高瀬川の川幅は四間（約七・二m）水深一尺（約〇・三m）。この規格は、じつは高瀬舟に合わせてつくられたもののようです。船に合わせて水路をつくるという発想自体に、この水路の舟運全盛時代の栄華がしのべれます。

都市の構造と舟運という例で言えば、江戸や大阪が挙げられますが、小都市のなかにも水路をはり巡らしたところがあります。倉敷もそのひとつです。良質の備中米をはじめと



▲京都の高瀬川。高瀬舟が浮かぶ様子は非常に情緒豊かだ。Photo 世界文化フォト

運河というと、日本の場合、舟運目的に開削した水路と、農業用水、あるいは上水として開削した水路とに分けることができます。もちろん、なかには両方兼ね備えた水路もあります。私が調査・研究している水路は、もっぱら後者の方ですから、そちらの水路を対象にしながら、舟運機能を含めた、これからの運河の可能性を考えてみましょう。





です。

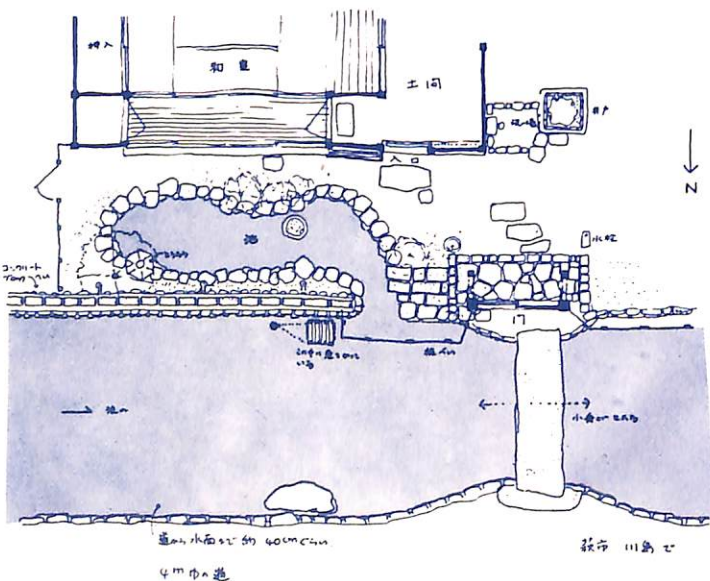
水路を蘇らせるには、地域の住民、自治体関係者、また水の管理をする人々、都市計画家や建築家といった様々な分野の人たちが関わる必要があります。別の言い方をすれば、水路がさまざまな人間たちを結びつけるのです。水路の復活は、私に言わせれば、人間同士のアたらしいコミュニティの再生にもつながるものだと考えています。

日本の水路は、自然と共生する技術としては、世界でも最高水準にあるだろうと思っています。自然環境を取り込んだシステムと、人間側のシステムが、つちりリンクしたところに水路の最大の魅力があります。豊かな都市環境の再生のために、水路は都市のアメニティ向上のひとつの方向性を指し示しているようです。

(わたべ・かずじ 多摩美術大学助教授)

## コミュニティ再生の契機に

さて、水路の技術の面からその特性を強調してきましたが、水路はそうした技術の卓抜さばかりではなく、生活環境としてみた場合、またもうひとつの重要性を示してくれま



▶萩市・堀川から直接水をひきこんで池にしている。自然条件をいかした水空間の工夫がある。

## 水利利用の多様さ

日本人が水空間に求めるものは、非常に多角的で多目的です。水路のある五〇都市をサンプルに水利利用形態を調査したことがあるのですが、およそ一〇〇通りの利用行為が抽出できました。利用行為の多様さに驚かれますが、それと同時にそうした多様な利用行為を可能にした水利利用の管理システムに深い関心を持ちました。水源の設けられた水門および各分水に設けられた数々のせき、これらを管理・コントロールする高度技術。また、飲水を上位として生活用水、農業用水、舟運用の水というように機能別に水の利用を厳しく制限した管理技術。こうしたいわば、ハードウェア、ソフトウェア両方のシステムがきっちりできていることによって、はじめてこうした水の高度利用が可能になってくるのだと思います。

水利利用の多様さと共に、水を軸とした循環サイクルがみごとに結実している例としては、郡上八幡町が挙げられます。三方を山に囲まれた城下町として栄えてきたこの町は、確かに水資源に恵まれた場所です。けれども、それだけではなく、むしろそうした地理的条件を活かした水系の循環を、人為的につくり出し管理してきたところにその優れた点があります。郡上八幡町の住民たちは、まさに水と共生しながら、水のもたらす物理的・精神的恩恵をうけています。水路をつくり守るということが、そのままその都市を生き生きとさせていくことにつながることを、郡上八幡町は私たちに教えてくれるのです。

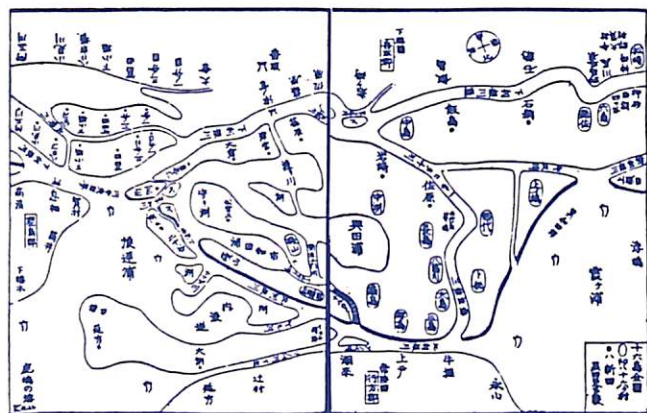
する農産物などを大阪や江戸に搬出する集散地としての倉敷は、市街にはり巡らした水路とともに発展しました。川に面して町並がつくられたところからも、いかに水路空間が倉敷にとって重要であったかを物語っていますが、今でもその一部が利用されている珍しい例です。

江戸時代の典型的な城下町として栄えた萩、その中心を流れる藍場川、また、掘割を巡らした柳川も、農業用水、生活用水、および舟運という三つの機能を兼ね備えた水路です。柳川市は水害に強い都市として名を馳せましたが、これも卓抜した水の制御技術にありま



▶農業用水、生活用水、舟運と複数の機能をもたせていた柳川の水路。今は観光利用が主になっている(photo 世界文化フォト)





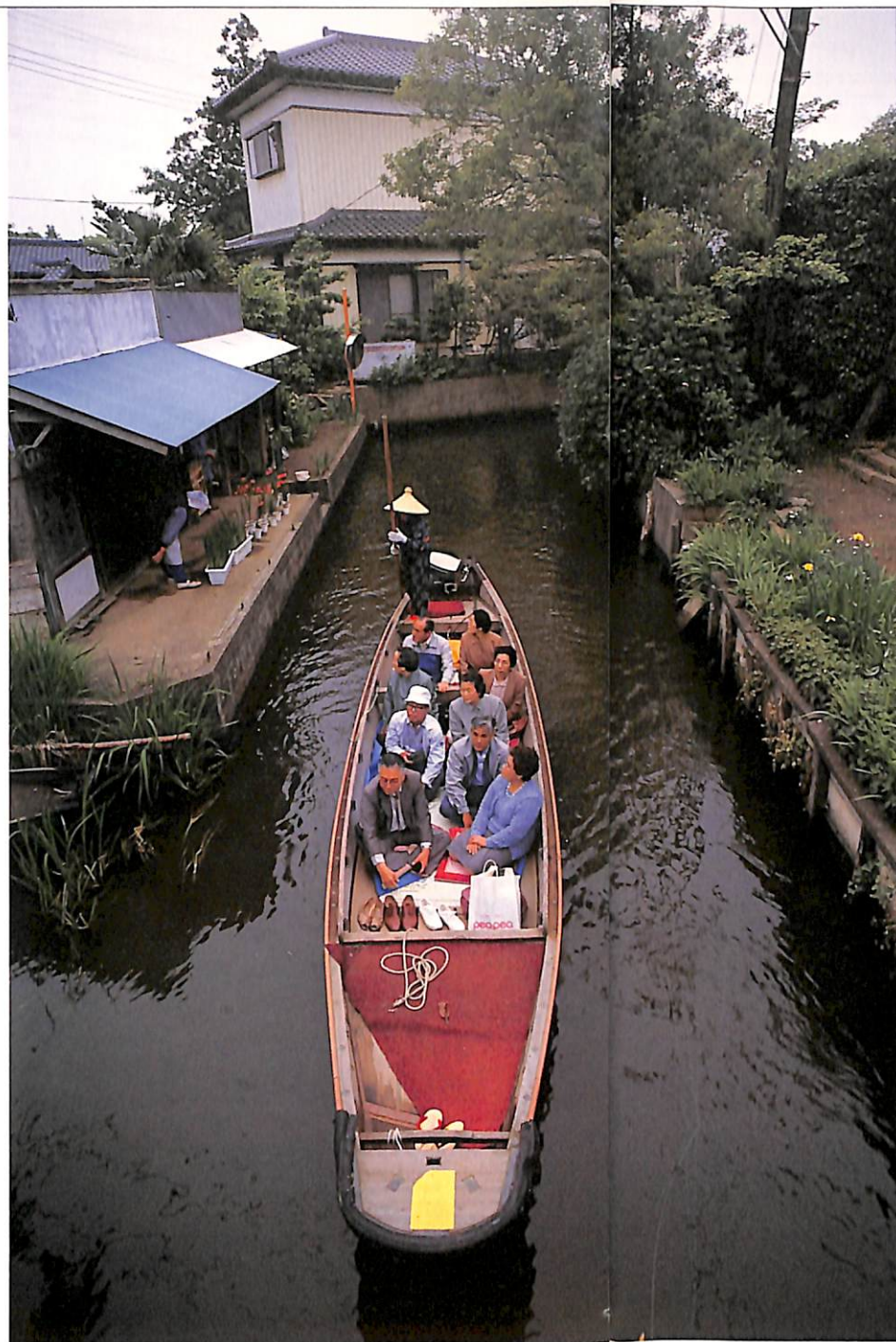
し、その結果しばしば氾濫するようになった。この頃から、潮来の町は急激に衰退していった。水害は、明治から昭和にかけても続いた。利根川の本格的な治水工事や、低湿地の干拓および排水工事によって、利根川との水の戦いに終止符をうつことができたのは、昭和四〇年代になってからのことである。

私たちが訪ねたのは、潮来一二橋である。潮来町と佐原市の間形成する利根川の三角洲で、「一二橋めぐり」という観光用の水路めぐりコースがある。

霞ヶ浦、北浦、利根川下流にはさ

またこの広大な三角洲は、利根川が運んできた土砂によって形成されたものである。これは幕府が江戸を水害から守るために利根川を鬼怒川につけ替えたため、上流の土砂の流入が増加したためだと言われている。現在は、この三角洲を横利根川が横断し、霞ヶ浦から常陸利根川に合流し、さらに北浦と結合し、古利根川となって利根川本流と合流している。

しかし、現在のような整地された三角洲となったのは、天正寛永年代（一五七三〜一六四三）に大規模な開拓が行われたからである。もともとこの洲は、一六の川中島



木々の緑が、ひとときわ鮮やかになる五月のある日、潮来へ出かけた。例年より梅雨の訪れが早いのか、連休明けからぐずついた天気が続いていたが、今日も、今にも雨粒が落ちてきそうな雲ゆきである。

東京から、車で約二時間半。首都高速が空いていれば、その時間はもっと短くなる。成田空港開港に合わせてつくられた東関東自動車道路の開通する以前は、交通路というともっぱら鉄道をたよるはかなかった。今でこそ総武線・成田線・鹿島線を結ぶ直通特急が走り、二時間足らずの距離になったが、それまでは鉄道を利用して潮来に行くには半日以上かかった。

潮来と聞くと、だから今でも随分遠いところのような気がしてならない。実際車でこんなに速くいける場所だとは、思ってもみなかった。

ば、ごく最近のことで、ここ百年ぐらいの時間をいうのだが――。

かつて、潮来は今以上に江戸・東京から近い場所だった。物理的な距離はともかくとして、心理的にはるかに身近な町だったのだ。その秘密を握るのが利根川である。潮来。人口二万人足らずの小都市である。潮来は、古くは板来、板古などと書かれていた。しかし、そこが海洋の道と河川の道を繋ぐ要所として賑わいを増す頃から、いつしか潮来と綴られるようになったという。

潮来の歴史は古い。既に大化の改新（六四二年）頃には、板来の馬屋に、馬や人夫をおいていたと記録されている。江戸に幕府がおかれてからは、奥州諸藩の千石船が、銚子河口から入ってきて高瀬舟に積み替える、その中継港としておいに栄えた。つまり、東北方面から物産をいっばい積んだ海洋船が銚子河口から利根川を遡って、

いったん川舟に積み替えて関宿を巡り、今度は江戸川を下って新川・小名木川を通過して江戸前島に向かう、その太平洋と利根川水系の接触点が潮来であつたわけだ。潮来の町は、河岸として繁栄した。現在でも津軽河岸、仙台河岸という地名が残っているのは、その当時、津軽藩や仙台藩の米倉が立ち並んでいた名残である。

潮来は、また遊郭の町として知られるところでもあった。河岸べりには、遊女屋九軒、遊女一〇〇人近くが客を迎え、その繁盛ぶりに拍車をかけたという。

江戸時代初期に確立した利根川水運の発達と呼応するように、潮来も繁栄していった。ところが、元文年代（一七三六〜一七四〇）の大洪水で利根川の本流が千葉県佐原の方へ曲がり、中継港としての機能が薄れ、しかも天明三年（一七八三）に浅間山の大噴火が起こると、それによって利根川の河床が上昇



からできていた。徳川家康は、これらをそれぞれ開拓し、「新嶋」と命名した。いわゆる水郷とは、この一六の新嶋のことをさして言われたものだ。

新島の新田開拓は、周辺地域の開発をうながし、水郷を大穀倉地帯に変えた。河岸としての機能は衰退した後も、潮来・佐原は穀倉地帯として、江戸にとっては重要な場所だったのである。

一二橋は、一六の新島のひとつ加藤洲の水路に架けられた一二の橋に由来する。水路の兩岸に並ぶ民家を結ぶために架けられた簡単な板橋で、はじめ一二橋あったことからそう呼ばれている。水郷一の名勝地として、近年観光が大変盛んな場所だ。特に、美空ひばりの映画「ひばりの船頭さん」のロケ地として使われてからは、六月のあやめ開花の時期をピークに、毎年沢山の観光客が訪れている。私たちも、「一二橋めぐりコース」

にしたがって、水路観光をすることにした。水路の岸にいくつものサッパ舟がつながれている。地元の奥さんだという娘(?) 船頭さんに案内されて、そのひとつに乗り込んだ。

川幅五m、水深三〇cmあまりの水路を、サッパ舟は船頭さんに巧みにあやつられて進んでいく。サッパ舟は、水押し(水切り)のない吃水の浅い農舟である。水深の浅い水路を進むには、こうしたサッパ舟が適している。実際、交通路として水路しかなかった時代が長く続いたこの地方では、サッパ舟が唯一の足であったという。

水路の岸には、それぞれの民家の入口につづく玄関口がつけられている。つい最近まで、立派に水路が機能していたことを証明している。なかには、観光客目当てに水路に店を出すところもあって、時代の流れを感じさせる。一二橋をすぎると川幅は広くなり、水深は

ぐっと深くなる。サッパ舟も、漕ぎ押しからモーター・エンジンにきり換えられた。

周囲はいつしか、田園地帯に変わっていた。水害をこうむりやすい

ことから、この地方は古くから早場米の産地としても名を馳せたところだ。立ち上がってみると、田植えの済んだ稲が、整然と並んでいるのが見えた。かつてその田園の畦道も水路であった。江間とよばれる小さな水路が、水田の内部にまで入り込んでいたのだという。水路の終わりは、与田浦。かつて一六の島に分離されていた頃の湖の部分にあたる。今は、その水辺



▲サッパ舟を自由自在に操る娘船頭さん



に水生植物園がつくられていて、観光地としての顔を色をそえている。サッパ舟は、与田浦を一周して、またもと来た水路へ引き返した。

潮来はまさに水路の町であった。

それは水郷という呼称からイメージされるようなのどかな景観を私たちに提供してくれる。しかし、舟運がまだ唯一の交通機関であった時代は、その水路は暴れ水の通り場でもあったのだ。潮来の農民にとって舟運を捨てざるを得ない理由があったのである。

田園と水路空間。この独特の水郷景観に身をたずさえてみると誰でもあるノスタルジーにかられる。水郷景観はそうした叙情を喚起する不思議な力をもっている。しかしながら、利根川と人間との戦いの歴史を思えば、今こうして観光客を乗せるためにのみ水路を進むサッパ舟は、少なくともかつてより幸せなだろう、と思うのだ。ついに大きな雨粒が空から落ちてきた。私たちの短い水路の旅も終わる時がきた。



▲一二橋めぐりの途中に設けられたみやげ物店  
▶田園地帯の中を貫いていく水路  
(P32~35photo 伊奈英次)



# ◀第一住宅建設協会の経歴▶

昭和30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。現在は、公益法人の理念にもとづき住宅にかかわる土地利用計画・居住環境計画・住生活改善に関する調査研究・啓蒙活動をつづけ、民間として稀有の建設大臣表彰と建設大臣感謝状をうけました。

## ◀本誌発行の趣旨▶

住宅戸数はすでに全世帯数を上まわり、住宅問題は数からその内容に変わりつつあります。それと同時に土地利用・住居環境といった都市に関係する問題もクローズアップされてきました。住居の中だけに豊かさを求めるのではなく、膨大な資本の投下された都市とその仕組みについてそこに居住するものが考え、また自分のものとするのが求められる時代になってきました。そのための一助として、日本と諸外国の都市を事例にとりあげ、どなたにもご理解いただけるよう編集発行していきたいと思っています。

## I N F O R M A T I O N

### バックナンバーの紹介

『CITY & LIFE』は、おかげさまで創刊以来各方面のご好評をいただき、本号をもってNo.13となりました。今後ともご愛読を願い、よりよき都市生活をおくるためお役立ていただきたいと思います。(内容は主要部分のみ)

## City & Life No.13

[企画委員]

日笠 端(東京大学名誉教授)

日端康雄(筑波大学社会学系助教授)

高橋公子(日本女子大学社会学科教授)

丸岡義雄(当協会常務理事)

1989年8月発行

[編集・発行]

財団法人第一住宅建設協会

東京都千代田区有楽町1丁目13番1号

第一生命ビル内 TEL.03-212-0787

[編集・デザイン協力]

株式会社アルシーヴ社/ライス・スタジオ

[印刷]株式会社市野陽社印刷所

頒価400円・送料210円

## No.1 特集「都市の幹線道路」(1984.2)

花のバリはどのようにして造られたか/鈴木博之

〈座談会〉昔の道、今の道/井上孝・日笠端・高見澤たか子  
幹線道路——道のしくみと生活/小場瀬令二

## No.2 特集「都市公園」(1984.5)

〈座談会〉いま、公園抜きに都市は語れない

／佐藤昌・日笠端・高見澤たか子

造園の博物誌/鈴木博之

## No.3 特集「都市と河川」(1984.12)

偉大なる川、ラインの旅/小塩節

〈座談会〉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

川から見たヨーロッパの都市空間/樺山紘一

## No.4 特集「子どものための都市計画」(1985.6)

〈座談会〉都市計画と子ども空間/日笠端・小川信子・大村謙二郎

子どものための住宅環境/延藤安弘

子どもたちは、まちのどこで遊んでいるのか/加藤仁美

## No.5 特集「都市と盛り場」(1985.12)

〈座談会〉文化的な活力を生み出す盛り場の源流を求めて

／日笠端・陣内秀信・高見澤たか子

ロンドンと盛り場/山岸健

都市計画手法でつくられた東京の副々都心吉祥寺の盛り場

## No.6 特集「都市計画と神社仏閣」(1986.5)

江戸の都市空間と神社仏閣/陣内秀信

〈座談会〉都市の聖なる空間/伊藤ていじ・樺山紘一・鈴木博之

## No.7 特集「住宅地の道路と家並み」(1986.9)

住宅地の道路の成り立ち/日端康雄

〈座談会〉欧米と日本・住宅地の家並みと道のデザイン

／芦原義信・日笠端・陣内秀信

## No.8 特集「都市とヒューマンスケール」(1987.3)

ヒューマンスケールとはなにか/戸沼幸市

〈座談会〉ヒューマンスケールと都市

／柴田徳衛・横文彦・尾島俊雄・戸沼幸市

ヒューマンスケールを考えたまちづくり/田村明

## No.9 特集「都市と水辺」(1987.7)

今水辺を問う意味とは/富山和子

〈座談会〉都市生活と水辺

／川田順造・小林治人・日笠端・高見澤たか子

都市の水辺空間のデザイン/鈴木信宏

## No.10 特集「都市の景観」(1987.12)

よりよい都市景観をつくるために/日笠端

〈対談〉都市に求められる理想的な景観/林康義・富田玲子

都市の表情をつくる建物/渡辺定夫

まちづくり思い出ばなし⑨(No.2より連載)/高山英華

## No.11 特集「都市と防火」(1988.7)

最近の防災計画/日端康雄

〈鼎談〉人類の居住史と火事の歴史を考える

／伊藤滋・樺山紘一・徳田敦司

江戸火消の歴史/池上彰彦

## No.12 特集「都市とアメニティ」(1989.12)

アメニティとは何か/日笠端

〈座談会〉都市のアメニティを探る

／藤森照信・枝川公一・松葉一清・徳田敦司

第六感の住宅建築/宮脇檀

賑いの場にみるアメニティ/望月照彦

まちづくりについて思うこと②(No.11より連載)/武基雄

## まちづくりについて思うこと②

# 古都鎌倉の景観と海岸はいかにあるべきか

## 武 基雄

早稲田大学名誉教授

鎌倉に住んで早や50年近くになります。その間、鎌倉のまちづくりに種々関わってきましたが、その中で今でも気になるのは、景観の制定と海岸の保全についての問題です。

そこでまず景観の問題から申しますと、昭和46年「若宮大路周辺景観計画」という委員会が市にできました。その計画に景観地区を採り入れまして、後日小生から中間報告をしました。しかし、質疑応答の際、周辺の住民から反対をされました。もちろん計画の前に、専門家に住民のアンケートを依頼したのですが、調査対象が一部の住民に限られていたため、十分な調査とは言えませんでした。また、若宮大路だけが景観の対象となるのは不公平だ、というのが反対の言い分でした。そのため結局、若宮大路の景観地区の制定は流れてしまったのです。

一方そのころ、鎌倉の基本構想を作成する委員会がつけられ、小生もその委員をしていました。その場でも、景観制度の必要性を主張しましたが、やはり容れられませんでした。民間でも、景観の重要性から「鎌倉の景観地区研究会」という団体ができ、その地区条例まで作成して、市当局に実現を要望しました。しかし鎌倉市はこれに対しても、なんら反応しませんでした。

このことは端的に言って、都市の景観はいかにあるべきかという問に対して、その方途の不明確さや困難さに原因があるのです。事実、景観は単なる視覚ではなくて、社会の人間環境とか、まちづくりの必要条件を配慮した総合的な見地から決めるべきです。

そして景観地区を定めるのなら、その候補地の住民を集めて十分議論をつくすべきです。また、役所の人間も参加して、専門家の話を聞くとか、すぐれた景観地を視察するといったような、まず住民の自覚を高めることが

肝要でしょう。同時にその地域に、景観上美しいものができたら、それを表彰し、その賞を定める公平な審査会をつくるべきでしょう。

なお広告の取締りや電柱の除去など、景観を損なうものの規制については、別に行うのがよいでしょう。

次には海岸の保全ですが、知られる通り、同じ古都でも、山と並んで海があるのは鎌倉だけです。しかし鎌倉の海には、山のような保護の規制はほとんどなく、また公園などの計画にしても、ちゃんな場合が多いのです。

また鎌倉の海岸では、漁師をはじめ、夏期の海水浴の小屋の業者など、慣行的に私利私欲にとらわれる者が多く、そのためかつて湘南海岸の首位にあった鎌倉も、いまは他の海岸に圧迫されています。これを救うために、私は次のような方法を考えています。

ひとつは、漁師たちの生計を守り、またそれが観光の活性化にもつながるように、漁師たちの多い浜を特別保全区域にすることです。

2番目としては、海岸公園を再開発して、現在車道によって、海浜と公園は二分されていますが、道路に橋梁なり陸道なりを計画して、一体的な海岸にすることです。

3番目として、稲村カ崎に湘南の“海の博物館”を設置し、文学館と同じく鎌倉の文化の名所として、稲村カ崎岬の史蹟と共に、鎌倉の主要観光コースとすることです。

なお海水浴の小屋も問題ですが、その対策は上記が実現してからでよいでしょう。

いま申しあげたことが、今後鎌倉の市民や一般の方々の願望として捉えられるには、まだまだ多くの日時を要するかもしれません。つまり余りあせってもいけません。が、気をゆるめてもだめだということでしょう。(談)





ISSN 0289-7172

第一生命グループ

第一生命第一住宅建設協会



表紙 © Michel Delacroix  
© Lublin Graphics, Inc.,  
Greenwich, CT, USA