

■地層

図1では、武蔵野台地の東端部(麹町台地)に江戸城が築城されていることがわかる。また、武蔵野台地の河川・水路の多くは、隅田川に向かい東流している。隅田川を起点とする東海道・奥州街道・中山道の街道より東部は、埋め立て地によって市街地が形成された地域である。



図1 江戸城下町(後期)の三川周辺の地形図

■三川の変遷

図2は徳川家康が江戸に入府(慶長8年・1603年)する以前の自然状態の川と地形の位置を表したものである。点線で示したのが日本橋川、神田川の流路であり、人工的(計画的)に開削されたものである。平川(下流部は後に日本橋川となる)の本流は、日比谷入江に注いでいたが元和6年(1620年)ごろ、本郷台地南端を開削して東流させて隅田川に注ぐようにした。この開削水路は「神田川放水路」ともいわれた(図3)。平川の下流部(三崎町、飯田町)は、流路を日比谷入江につなげず隅田川に向けて通水させるとともに堀留橋(三崎町)附近の河道を埋土することで、内堀の機能をもたせて舟運利用した時代が続いた(図4)。現在の日本橋川は、埋土された区

間は開削され、神田川と結合されている。これによって、三川の水面上を舟で巡回できる状態となっている。隅田川は、江戸時代から特に舟運利用が活発化し、多様な生産業を支えるとともに絵図で描かれているような市民の憩いの場となり、風物詩を育て、各時代の江戸・東京らしい水文化を生み出す母体となってきた。一方では、水害の激化や水質悪化を招き、その対応にはさまざまな苦労があったが、現在では、水辺を親水空間にする事業が実施され、市民から親しまれている。江戸域に近接し江戸文化を色濃く反映された日本橋川は、近年になりその上部に架かる高速道路の在り方が問われており、東京都心部の未来の街づくりについて、いかなる姿が望ましいのか、関係者の中で検討が始まっている。



図2 三川が形成される以前(16世紀末)の地形と河川。点線は神田川、日本橋川の位置



図3 平川改修期(元和6年)の河川・水路図。神田川の開削によって平川、小石川、石神井川の水を隅田川に導水する位置を示す



図4 埋立地の増加した時期(寛永12年ごろ)の三川周辺の河川・水路図。運河に囲まれた中に河岸が形成されているのが見られる

■水系

神田川は、その水源を三鷹市井の頭公園内の池に発し、善福寺川と妙正寺川を合わせて、新宿・豊島・文京の区界を流下し、JR水道橋駅付近で日本橋川を分派して東流し、柳橋下流で隅田川に注いでいる(図5)。日本橋川との分派地点より隅田川合流地点までの距離は約3.0kmである。東京都は、1時間に77mmの降雨に対処する計画をもち、調節池や地下河川の創設、下水道施設(面的整備)によって、目標の達成に向けて

事業が進行している。これらの進行する治水事業によって、三川を巡る舟運の積極的利用が可能となることが期待される。



図5 神田川流域の水系図(現在)

■交通網の要所

江戸時代から五街道の起点とされてきた日本橋は現在においても東京の交通機関の要所になっている。JRや地下鉄などの各種の交通網は、皇居を中心として環状、放射状に広がっているのが三川に囲まれた地域の交通網密度は都内で最も高くなっている。このことは三川にアプローチしやすいということであり、舟運利用の場合の好条件を備えているといえよう(図6)。



図6 三川の周辺部の交通網

■江戸・東京の都市空間軸

江戸城下町が建設される過程を概観すると徳川一國の城下町建設期(前期)と、全国統合の地としての城下町建設期(後期)に大別できる。前期の都市構成は、政治性を重視せざるを得ない近世都市になるための平安京様式構成を反映したものとなっているが、後期の都市構成のフレームは、無限に発展可能な「右渦巻形式」の空間軸構造を意図したものとなっている(図7)。前期の都市計画では、江戸城南面に海岸があって限界となっていたものを、日比谷入江を埋め立て、東方面拡大の障害になっていた平川(後の神田川)は、神田山を疎通(開削)して東流させ、隅田川への流路をとった。この河道変更工事は、江戸城の外堀(渦巻状パターン)の機能を実し、河川の氾濫排除、開削した土による新市街地の整備、舟運路の確保などの効果をあげた。この平川東流計画は、都市計画、優れた計画技術といえる。平川の東流路が完成したこ

とにより、渦巻状をなす水脈は、城の中心から放射状に伸びる陸路(東海、甲州、中山、奥州などの街道)と空間軸上の「緩」をなす都市空間軸を創出している。江戸の都市計画は城を取り巻く広大な武家屋敷地と町人街を近接させて近世都市としての機能を果たし得たのは、理にかなった都市軸構成を形成し得たことによるといえる。



図7 江戸城下町(寛永12年ごろの絵図)に見られる空間軸の概念図。日本橋川、神田川、隅田川が渦巻状の空間軸に組み込まれているのがわかる

■D 体感型博物館構想の考え方

「体感型」としたのは、江戸時代にほぼ完結をみた舟運を軸とした江戸文化を色濃く取り込んだ都市空間の残像を絵図を媒体として探訪すると江戸文化を発見し体験する楽しみが味わえるからである。また、地域住民の文化的、経済的、教育的効果が期待できるからである。三川の界隈に刻まれた残像は、水運を支えていた水路網、石積み護岸河川の跡、橋、建築物(江戸

■E 展示空間の資源

三川の界隈に残存する展示空間になりうる資源は、全域が基礎的資源と見なすが、大別すると、日本橋川にあるような江戸城の築城時に建造された石積み護岸のように事物として残存しているものを第1資源とする。第2資源は絵図に描かれた情景が場所として確認可能な空間や、記念碑、文章記録、サインなどで「場」の指定が可能なものを含む。第3の資源は「場」の指定はできないが三川域の水辺で行われていた、親水行為、生活、商業、祭事、文学的表現、芸能など江戸情緒を強く感じさせることができるものも空間資源に加える。当博物館づくりは、絵図をベースに展示空間資源の発掘調査を実施してきたので、紙面の表現については、9つの要素に集約して、各要素の中で代表的な絵図・写真などを取り上げて紹介する。

■1 都市軸を創った水路網

江戸市中が必要とした物資の輸送をはじめとする経済活動を支えたのは水運機能の良さに負うところが大きかった。三川地域は、武蔵野台地東端部にあるため大雨が降るたびに洪水に脅かされた。海岸の湿地、軟弱地盤などの悪条件があったが、都市計画技術の工夫によってプラス要因に変転された。その方法は水路網(舟運路)を開削するというものであり、都市空間の軸として水路空間を活用したことである(図11)。現在では、舟運路の多くは道路などにされてはいるが、三川に結びついていた水路や河岸の跡をたどって観察していくと、水路を形成した石積み護岸の帯が残されていたり、水路固有の空間構成が読み取れる。ところによっては河岸があったことを示す記念碑などがあって、ありし日の水辺の賑わいを想起させてくれる。



図11 三川と周辺部の水路位置(御江戸大絵図)。天保14年

情緒を残す店舗、記念碑を含む)などに見出すことができるし、景観を構成している地形、海岸、道路、街並みなどに見出すことができる。本博物館は、残像が存在する場が、展示空間となるため、その場の演出が重要である。展示空間は、発見され創り出される段階から住民(空間利用者を含む)と行政が協力関係を結んだ組織体を編成し調査・研究・提案を推進する。この組織体は、三川内外の歴史・文化的遺産の発達過

程を知能的に探求し、それらの遺産を現地に保存・創出し展示することを通して、その地域の発展に寄与することを主目的とする。

展示空間は、例えば「日本橋サテライト」と称し、歴史的に拠点性の強い機能をもっていた場を三川から選定し、これらを水路(舟運路)、道路、空間軸や、電磁波システムなどでネットワーク化してサテライト機能の演出を図る。



図8 日本橋周辺の地図①。嘉永3年のもの「地図でみる江戸東京の今昔」より



図9 日本橋周辺の地図②。明治17年

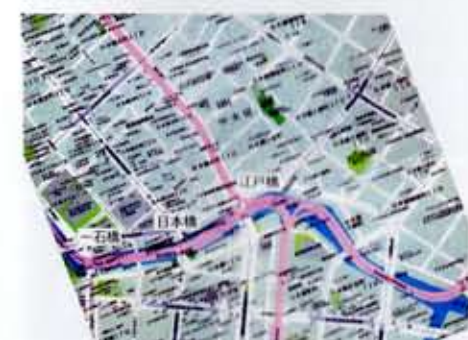


図10 日本橋周辺の地図③。平成5年



図12 現在の水面と埋設された水面

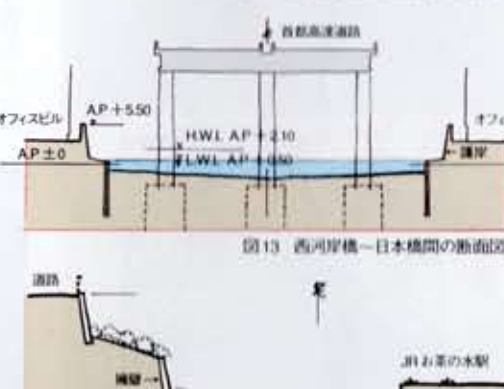


図13 西河岸橋-日本橋間の断面図



図14 水道橋-ある水橋間の断面図