

郷土室だより

中央区の海岸線 (その四)

◇高速道路の下は海岸だった

自動車時代にふさわしく、ドライバー南にうとうと「首都高の江戸橋インターから南に向かう」都心環状線^①を走ると、最初の分岐点に「京橋ランプ」があります。

この高架の自動車道路の下は、かつては楓川と呼ばれた水路でした。いまでもこの旧楓川の跡の江戸橋から京橋までの約一二〇〇mの間に、北から数えると江戸橋、兜橋、海運橋、千代田橋、新堀橋、久安橋、宝橋、松幡橋、弾正橋と九つの橋の現物、または橋名が残っています(九橋のうち太字は現存する橋)。

これらの橋の間隔は実際には等間隔ではないのですが、平均すれば約一三三mごとに橋がかかっていました。橋の密度として大変な密度だったわけです。この橋の多さは、楓川をはさむ東西の交通がいかに盛んだったかということ、よく物語っています。

それではこの楓川とはいったいどんな性格の「川」だったのでしょうか。始めから結論を出してしまえば、この楓川の西側(中央通り側)の線こそ、前号までに述

べてきた、地形学上の名称では「日本橋台地」、歴史的な呼称では江戸前島の東側の海岸線だったので。

◇船入堀と埋立地

この海岸線をこのシリーズで毎回引用している『武州豊嶋郡江戸庄図』略して「寛永図」で見ますと、図の上の方で左右に横たわる水路の線が、本来の自然の海岸線でした。

この「原」海岸線を中心に臨海都市江戸は著しい発達をしました。まず図の上の方に「原」海岸線に直角に、大小一〇本の船入堀と呼ばれた水路があることに気づかれるでしょう。この一〇本の水路地帯の右側に日本橋川、左側に前号まで述べてきた三十間堀川があります。

そして図の下側(実際には東側)には、楓川水路をへだてて、それに平行するような街郭をもつ陸地と、さらにその下側に「霊岸島」(本当は霊巖という僧の名をとって霊巖島)があり、原図ではさらにその下側に「石川島」が僅かに見えています。

一六三二年当時の「寛永図」のこのよう

な状況を、現在の地図と対照させて見ますと、明らかにこの図の部分は埋め立て中だったことがわかります。

ちなみにこの埋め立て中の土地の範囲を現在の町名でいいますと、図の右から兜町一〜三丁目、茅場町一〜三丁目、八丁堀一〜四丁目(以後この範囲を八丁堀と表現します)と、霊岸島は新川一〜二丁目に相当します。

◇船入堀の建設

時期は幕末になりますが、『御府内備考』という江戸の地誌が、幕府の手で編集されました。その中に江戸前島東岸に船入堀をつくる計画に関して、つぎのような興味深い記事があります。

慶長十六年(一六一一)十二月七日安藤対馬守に命ぜられ、来年江戸船入をほらしめ、運送の船つぎの通路の自在なるべきやうに、中国九州の諸大名におほせて人夫を出さしむべき由仰あり。

明る十七年二月十五日今日安藤対馬守御使として駿府に至り、江戸御普請船入の絵図を奉り仰をうかがふと云。同き年六月二日、江戸新開の地町割の事あるべしと、後藤庄三郎光次に命ぜられ、京師界津の商人を呼下し屋敷を賜ひしと云。(後略) 「慶長記」

この記事を現代風に読みますと、二代將軍の秀忠がその關係の安藤対馬守に「来年は江戸城拡張の大仕事をやるが、その準備のために江戸前島東岸に何本かの船入堀を掘ろうと思う。その工事は中国から九州の大名を動員すればよからう。」

だがこの工事は駿府（静岡）に居るオヤジの大御所（家康のこと）の許しを得なければならぬ、ひとつお前が駿府に行つて許可をもらつてこい。」といひました。それで対馬守は翌年の二月十五日に駿府で家康に會つて、船入堀の設計図も見せて許可を得ました。

船入堀という交通と流通の上に決定的に重要な役割を果す都市施設ができますと、その周囲に町人が活躍できる場所の都市計画が必要になります。

慶長十七年六月二日、そのため幕府の御金改役でもあり、金座・銀座の長でもあり、またいつも家康のそばにつかえて、その「官房長官」をつとめていた後藤庄三郎光次に、町割——現在の都市計画を行うことを命じました。その時、町割と同時に、京都・堺・伊勢の津などの先進商業地区から、地代はタダという条件で多勢の商人を呼びよせました。

つまり秀忠が船入堀の計画を決定し

その実施許可を家康から得た時から数えますと、図の船入堀は約三か月半でほぼ完成に近くなり、それにあわせて六月二日に町割をすることが指令されたというわけだ。

これから説明しますがこの船入堀が掘られた、現在の日本橋から京橋を通る中央通りを中心にした、日本橋——三丁目、八重洲一——六丁目、京橋一——三丁目、宝町一——三丁目の範圍の街郭は町なみの原形は、この時に作られたものでした。

ですから前に引用した「慶長記」の短かい記事は、中央区の歴史のうえでその町なみの成立を確定できる具体的な史料として、大変貴重なものだといえます。

◇なぜ船入堀か

いま日本中の海辺でウォーターフロント計画が盛んに実施されています。なかでも東京湾ではまさに「花ざかり」といった具合に都・県や市・区までもが、多彩なプランの実現にむけて事業を続けています。

そして東京都の場合はそのウォーターフロント計画の手法は、アメリカのニューヨーク市の水辺再開発計画でし

海運全盛時代のニューヨーク市の中心であるマンハッタン島には、「摩天楼」と呼ばれた超高層ビルがビッシリと建ち並び、島の沿岸にはちょうど櫛の歯のように埠頭、棧橋、ピア (Pier) が水辺に突き出していました。

多分みなさんもそうした港の風景を写真や映画でごらんになつておられると思いますが、別にニューヨーク市に限らず、世界中の主要な港湾都市の水辺には必ず多くの埠頭が岸から直角に突き出ていました。

埠頭の役目は船——とくに大型船を安定した状態で陸につなげること、貨物の積み込み、積みおろしに非常に便利なことにあります。このことは現在のように巨大なクレーンなどが無かつた時代には、埠頭の高さと船の甲板の高さを同じにする工夫、つまり貨物を水平移動だけで積み込み積みおろしができる仕掛けでもありました。

晴海埠頭に建ち並んだ三々四階建ての倉庫と、それに横づけした貨物船の間に橋をかけて、貨物を水平移動で荷役していた風景は、地元のみならずの記憶にあることでしょう。

それはさておき、陸地から埠頭を直角に突き出して作り上げる工事は、動力の使用とそれにとまらぬ大がかりな機械力がそらわなければ、建設は不可

能です。マンハッタン島の埠頭地帯で代表される埠頭建設は、やっと二〇世紀に入つてから実現したものといつてよい状況でした。

ところが船入堀とは水面に突き出す「棒」をつくるかわりに、陸地に溝を掘つて船を引き入れる工夫でした。海岸線を中心にして考えると埠頭はブラス、船入堀はマイナスの關係にある凸凹だといえます。しかし両方とも船を安定して陸につなぎ、船の甲板と陸地の間の段差をなくするという目的では同じです。

この発想が今から三八〇年前に中央区内で一きよに一〇本の船入堀となつて実現したのです。江戸がこの建設を境いに、巨大都市への歩みを始めたのも当然なことでした。

◇伊豆石運搬

現在、皇居とその周辺に残る旧江戸城の遺構の中の、おびただしい石垣の石のほとんどは伊豆半島で切り出され、江戸に運ばれてきたものです。

この石の運搬に使われた船は三千艘（実際にはもう少し多かつた）で、一艘に「百人持ちの石、二個ずつ」を乗せて、毎月二回往復して運んだもので

この石積み船の建造と運搬作業は、船入堀計画に先き立つこと約六年前の慶長十年（一六〇五）に始まる、第一次江戸城拡張工事の時でした。そしてこの時の伊豆からの石積み船は日比谷入江に入港して、そこから石が陸揚げされました。

しかし本城が出来て行くのと並行して、日比谷入江も埋め立てられた結果、ちょうど江戸前島の背骨に当る線に新しく外濠（運搬用水路と下水を兼ねた）が掘られました。

この外濠の中心線がのちに中央区と千代田区の区境になった線です。地名でいうと日本橋川と合流する呉服橋門―鍛冶橋門―数寄屋橋門―山下橋門―幸橋門・土橋で汐留川に合流する水路です。

こうして城の外郭線は確定したのですが、その分だけ海と城との距離は遠くなってしまいました。くり返しますがいっさいの動力も機械力もなかった当時は、「百人持ち」といった大石や城郭建設用の大きな材木の運搬ははじめ、すべての運搬は水上輸送にたよるほかにはなかったのですから、海岸から外濠に通じる船入堀の建設は、どうしても必要なものでした。

さきに埠頭と船入堀の効果は本質的には同じだと述べましたが、江戸の場

合は特に航洋船着岸の最大の障害である遠浅の海岸という不利な条件を船入堀がいっきよに解決したことも、また見逃がせないことでしょう。

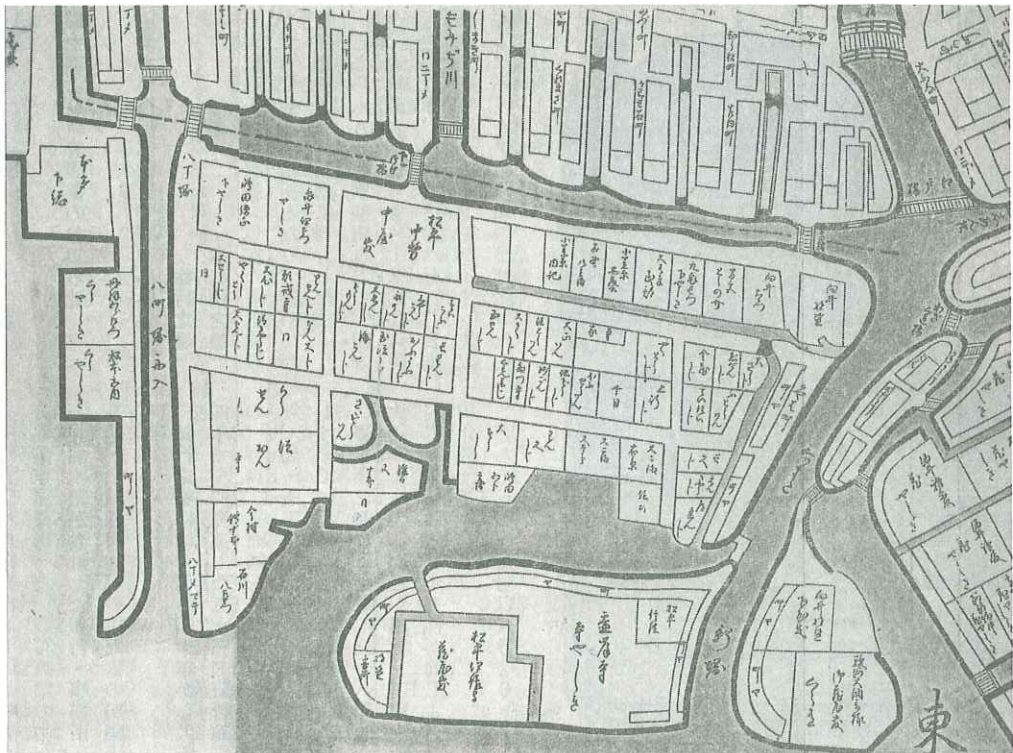
そして船入堀を掘った土は、前に述べた「原」海岸線の沖合、つまり海岸線から旧楓川の幅だけ残した場所から棄てて行きました。それだけではなく本城と外郭の間の築城工事の余り土の棄て場にもなり、やがて八丁堀も地区は徐々に埋立地としての形を見せ始めました。

「寛永図」はこの船入堀が掘られてから約二〇年後の状態を示すもので、二〇年間に随分八丁堀も壺岸島も大きく埋め立てられたことがわかります。

◇江戸図屏風

日本一の大都市だった京都には、かなり昔から「洛中洛外図」と呼ばれる都市の絵が、多くは屏風の形で残されています。大坂の場合は豊臣家滅亡による中断がありますが、元和年間（一六一五―二三）以後の、徳川が再建させた都市大坂のこれまた多くの屏風絵が知られています。

江戸の場合もその例外でなく、幾つもの著名な屏風絵が残されています。



「武州豊嶋郡江戸庄図」の一部。楓川の鎮線ともみぢ川は筆者が書き入れた。

ただし、その残され方からいとうと、圧倒的に初期の江戸を対象としたものが多いようです。これは一七世紀末から大量に刊行され続けた江戸地図の普及で、屏風絵の形でわざわざ江戸の有様を描く必要がなくなったためとも考えられます。

それはさておき、江戸図屏風の最大の特徴は、ほとんど例外なく船入堀が書き込まれていることです。神社仏閣は京が本場ですし、御所は当時の感覚でいえば大名屋敷とあまり変わりませんし、城は二条にも大坂にもありません。

都市江戸のオリジナルな部分は、この船入堀だけだったといつてよい位でした。

絵の内容についての話を、その絵なしで説明するという不親切な事になってしまいました。限られた紙面の中で船入堀が並んでいる状態の範囲を掲載すると、細部が不明瞭になり、そうかといつて一本の水路だけ取り上げると、兩岸の繁昌はわかるが船入堀群なのか、普通の河岸なのかの区別がつきにくくなります。そこで船入堀群の部分の紹介はとりやめることにしました。

江戸図屏風の中には図上部の中央にひとときわたく書かれた水路——紅葉川の対岸の「松平中務中屋敷」のあたり、芝居小屋・遊女屋・操り人形芝居

・銭湯などが「杭上家屋」の形で、極彩色に描かれているものもあります。杭上家屋とは水辺から沖に杭を打ち込んで、その上に家屋を建てた形式のもので、水上住居とも水上家屋とも呼ばれます。東南アジアの水辺に多く見られた形式の建築です。

こうした水面の上に張り出した家屋をつくり、しかもその多くが欲楽施策として描かれていることの指摘は、この「江戸ブーム」の中で不思議なことあまり言及されていません。

◇中橋広小路(その一)

ここでなぜこんな事をいうかというところ、いま旧京橋の北西詰の小公園(京橋三―四地先)に、「江戸歌舞伎発祥の地」という碑が立っていますが、この旧跡は本来は現在の京橋一丁目交差点にあつたとされているものです。碑を建てる場所がないために、やむなく旧京橋跡に建てたものです。

京橋交差点の原形は、いまの久安橋から東京駅までの八重洲通りに、前に述べた一〇本の船入堀の一つの紅葉川水路がありまして、この水路といまの中央通り——慶長八年(一六〇三)からは東海道——が交差した場所に、中橋という橋がありました。

(以下この中橋広小路の項は次号に続きます)。
三芳 亘

郷土室より新着図書のお知らせ

「清水組技術部設計建築作品集

「銀行之巻」

「同 事務所之巻」

大正四年、清水組(現在の清水建設が合資会社清水組となり、初めて会社組織に改めた記念に刊行した。

どちらもA5版横型紐として、四角金。表紙裏表紙ともクロス貼り(銀行之巻は赤、事務所之巻は緑)、表紙には表題のほか右上にライオン像、左下にギリシア風柱頭のデザイン化した金箔押しがある。

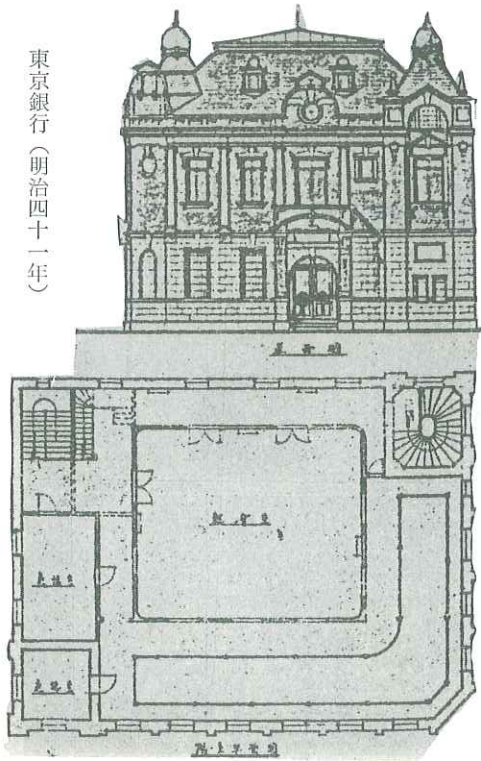
建築作品集には同社が明治二十三年(一八九〇)以来発行していた「清水方建築家屋撮影」という写真集の中から、清水組が設計した銀行・事務所・商店・公共建築物等の主なものが集められている。

銀行之巻には、明治四十年から大正四年までに完成した五十三の銀行建築

の、写真、平面図をはじめ、位置、建坪、起・竣工年月、建築構造(外装仕上げまで)が各々おさめられている。

事務所之巻には、明治三十八年から大正四年までに同社が設計、工事を担当した主な建築三十九件が同じように紹介されている。

どちらも請求記号はK526・シ



東京銀行(明治四十一年)