

の残土処理に「東京の川」が利用されました。

そして昭和三〇年代の高度経済成長と本格的なモータリゼーションの時代を迎え、東京オリンピックの開催を機に、新幹線や高速道路網の建設によって都心部の有様も一変しました。それは、川の姿が消えた時期と重なります。

こうした中央区の姿の移り変わりを、あらためて「中央区の川」を中心に考察していきます。

◇現在の水路

平成26年版『中央区政年鑑』には「区内における一級河川は、荒川水系の隅田川が荒川から分水後、神田川・日本橋川・亀島川・月島川を合わせ、築地先で東京湾に注いで」いて、「二級河川は単独水系として築地川・汐留川が指定され」、公有水面としては「佃川支川を残すのみ」と書かれています。

水の都Ⅱ江戸・東京の中心地の中央区内には、約七〇年前まで多くの水路が残っていました。旧日本橋区と旧京橋区が合併して中央区が発足したのは昭和二二（一九

四七）年三月一五日。当時の区内を流れる川は二〇本ほどありましたが、現在では区境を流れる隅田川・神田川・汐留川を除くと、日本橋川と亀島川の二本だけ（浜離宮庭園前の築地川を除く）です。わずか七〇年足らずの間に起きた街や時代の変化に、あらためて驚かされます。

◇江戸の水路

江戸という都市の特徴のひとつに、海岸に面した場所Ⅱ臨海部に成立したことがあげられます。日本人の社会が初めて海に面して大都市を造り、さらに沖合に向かって都市を拡大していった「現場」でした。その理由は、当時唯一の大量・高速輸送手段だった水運を確保するためです。

最初の図に示したとおり、かつて多くの堀や水路が張りめぐらされ、水路の両岸には多くの海岸地が造られていました。そして堀や運河のすべては、人工の水路（掘ったか水面を埋め残したか）であえて自然の川といえるのは大川（隅田川）だけです。もちろん大川

の河流や水質、沿岸の状況などは大きく変わっていますが、江戸図と現代図を比較する限りほぼ原形を保っているといえます。

◇明治初期の水路

明治初期、時代は江戸から明治に変わりましたが、この時期の地理的状况や地域景観は、一部を除いて基本的に江戸期と「地続き」でした。『東京府志料』(明治七年、東京府編纂)の「河渠志」から区内の河川状況を概観すると、以下のとおりになります。へ内は架設されていた橋です。

○荒川（流れる場所によって、隅田川・浅草川・宮戸川・大川とも呼ばれていた）
 両国橋・新大橋・永代橋が架かる。

永代橋は明治三二（一八九八）年の市区改正設計で下流部に架け替えられる。
 ○薬研堀（元柳橋）
 奥の水路部分（L字の先）は、明和八（一七七二）年に埋立、町屋ができる。

○神田川（浅草橋・柳橋）

現在の台東区との区境を流れる。
 ○外濠（常盤橋・呉服橋・鍛冶橋・数寄屋橋・山下橋・幸橋）
 外濠川は、昭和三九（一九六四）年の河川法改正で日本橋川と呼ばれるようになる。現在の千代田区との区境を流れていた。

○神田堀（龍閑橋・石橋五）

龍閑川・八町堀・銀堀とも呼ばれた。浜町川と連絡。現在の千代田区との区境を流れていた。

○浜町堀（川口橋・中ノ橋・蛸浜橋・小川橋・高砂橋・栄橋・千鳥橋・汐見橋・緑橋）
 明治一四（一八八一）年に龍閑川との連絡地点より水路が延長され、神田川に合流。

○浜町堀入堀（中洲橋）

浜町三丁目の島津氏邸内に通じていた。

○浜町堀支堀（入江橋）

元吉原を囲む廓堀の一つで、竈河岸があつた。

○靈巖橋川筋（箱崎川部分、永久橋・箱崎橋）
 大川（隅田川）から三又（三股・三俣）で分かれる。行徳河岸があつた。

○支堀・箱崎川入堀（蛸殻橋）

稻荷堀の名残。蛎殻町一・三丁目間の水路。

○靈巖橋川筋（亀島川部分、靈巖橋・亀島橋・高橋）

この川筋が本来の石神井川河口部だったといわれる。

○亀島川入堀（無名橋、水谷町へ入る小渠）

○支堀・亀島川入堀（無名橋二・地藏橋）

○稻荷堀（汐留橋・鶴橋）

「とうかんぼり」と呼ぶ。武家地を囲む水路で蛎殻町にあった水路。

○新川（一ノ橋・二ノ橋・三ノ橋）

河村瑞賢が開削したといわれる。一帯には「下り酒」問屋が多い。

○越前堀（栄橋・廻漕橋・無名橋三）

松平越前守中屋敷を囲む水路。

○日本橋川筋（一石橋・日本橋・江戸橋・鎧橋・湊橋・豊海橋）

江戸前島の根元部分に掘られた水路。大川と外濠を結ぶ。

○堀江町入堀（思案橋・親慈橋・萬橋）

東堀留川。本来の石神井川の河口部にあたる。

○伊勢町堀（荒和布橋・中ノ橋・道浄橋・雲母橋）

西堀留川。本来の石神井川の河口部にあたる。

○海運橋川筋（海運橋・新場橋・久安橋・松幡橋・弾正橋）

楓川。江戸前島の東側海岸線にあたる。埋め残された水路の一つ。

○京橋川筋（比丘尼橋・紺屋橋・京橋・炭屋橋・白魚橋）

江戸前島に掘られた舟入堀の一つ。

○八町堀（中ノ橋・稻荷橋）

桜川。外港（江戸湊）と内港（河岸地）を連絡する水路。

○三十間堀（真福寺橋・紀伊國橋・三原橋・一ノ橋）

江戸前島の東側海岸線にあたる。

○築地渠（明石橋・新栄橋・堺橋・軽子橋・合引橋・萬年橋・采女橋・組合橋・尾張橋）

築地川東支川（三ノ橋・安芸橋）
築地川南支川（南小田原町橋・備前橋）

明暦大火後に埋立・造成された築地地区に、埋め残された水路。

○築地渠・支渠（新湊橋・見当橋・

小橋）

鉄砲洲川。居留地内を流れている。

○新橋川筋（土橋・難波橋・新橋・蓬萊橋・仙台橋・濱離宮表門橋）

汐留川。離宮川とも呼ばれた。現在の港区との区境を流れていた。

このように『東京府志料』には二八の河川と一〇〇の橋が記載されています。それ以外にも明治六年『活券図』、明治九年の『東京全図』及び明治一七年『参謀本部陸軍部測量局 五千分一図』には、以下の河川などが記載されています。

○元柳町入堀（元柳町と吉川町の間）

○箱崎町入堀（箱崎町三丁目内）

○亀島川入堀（千川屋敷・南茅場町内）

○入船川（新富町と入船町の間）

○築地川南支川入堀（築地本願寺東側）

また江戸期には、日本橋川と南

の京橋川の間に入堀があり、江戸城内郭工事のために

掘られた水路です。

楓川から外濠に通じる元大工町入堀、中橋入堀（紅葉川）、南横町入堀、長崎町入堀などの水路で、

大部分は元禄三（一六九〇）年までに埋められました。中橋入堀は紅葉川とも呼ばれ、おおよそ現在の八重洲通りにあたります。

◇震災前の河川・運河について

東京市内外を流れる荒川（隅田川・大川）、中川及び江戸川は、いずれも東京市の東部を南流し、東京の水運にとって重要な河川でした。なかでも荒川は、途中で入間川や新河岸川などの支流を合わせ、東京の東北部から市内に入り南に流れて東京湾に注いでいました。流域は埼玉県と東京府にまたがり、市内外を通じる一大幹線をなし、江戸期以来舟運の中心的役割を果たしてきました。

また江戸川及び中川は、利根川と荒川の間の流れを集めて南に流れ、東京の東部で東京湾に注ぎます。この二つの河川とも、その流域地方と東京を連絡する重要な水路であり、とくに江戸川は江戸期

また江戸川及び中川は、利根川と荒川の間の流れを集めて南に流れ、東京の東部で東京湾に注ぎます。この二つの河川とも、その流域地方と東京を連絡する重要な水路であり、とくに江戸川は江戸期

以来利根川に通じ、千葉・群馬・栃木・茨城と東京を連絡する舟運が発達していました。

◇東京市内の運河

市内を流れる運河は、中心部を流れる日本橋川、京橋川及び桜川の三河川は帝都の商業の中心地を貫通して、外濠と大川を連絡。また楓川及び築地川は大川と並行して流れ、日本橋川、京橋川及び汐留川と連絡。ほかに三十間堀川は京橋川と汐留川を連絡し、箱崎川、亀島川はそれぞれ大川から日本橋川、桜川に連絡していました。

東京市東部の本所・深川両区は、市内の工業地区を形成し、中心地域より運河が発達していました。なかでも小名木川は、新川を経て荒川・中川及び江戸川を連絡する江東地区の最も重要な幹線水路でした。源森川は北十間川と接続し、堅川と共に荒川・中川を連絡。大横川、横十間川は本所・深川両区を南北に貫通し、仙台堀川、油堀川、大島川などは深川区内の米穀倉庫一帯及び木場方面を貫通する重要な運河でした。

当時、これらを含めて市内には水運を担う運河は六〇余あり、水運交通からみた分布は荒川と小名木川を基軸に四方に拡がり二〇余に分かれていました。

◇河川の利用状況

震災前の東京市内外の貨物の集散を陸運（鉄道）と水運（船舶・舢舨）の輸送状況を見ると次のようになります。

	陸 運	水 運
大正 2 (1913) 年	4,638,801 t	5,185,128 t
大正 6 (1917) 年	6,896,522 t	5,061,821 t
大正 10 (1921) 年	8,109,195 t	4,720,144 t

*陸運は省線（市内）の二三駅（汐留・飯田町・大崎・恵比寿・秋葉原・田端・三河島・隅田川・北千住・両国橋・錦糸町・亀戸など）、私鉄三駅（東武鉄道浅草・曳舟・鐘ヶ淵）の調査。

鉄道貨物は全貨物の約六割三分を占め、取引地は比較的近距離の関東地方が中心でした。一方、水運のうち海運は遠距離輸送が主で、舟運（河川）は関東の埼玉と千葉・茨城・群馬・埼玉の二経路が利用されました。

鉄道によって品川・汐留・隅田川・秋葉原・両国橋・飯田町などの各駅に運ばれた貨物は、駅からの移動に運河を利用。また各河川沿いの倉庫に収蔵された貨物の移動にも、主に舟運が利用されました。舟運は陸運と比較して輸送力が優れ、費用も安いため、貨物駅と運河利用は一体の関係にあったといえます。

とくに隅田川・汐留・秋葉原の三駅は取扱量も多く、大正六（一九一七）年以降は毎年一〇〇万トン以上を取り扱っていました。また飯田町・錦糸町・両国橋各駅も駅構内に棧橋（水運連絡設備）を設置していたことは、当時の輸送事情をあらわしているといえます。

◇工場・倉庫地帯と運河

当時の工場の数を見ると、本所区が最も多く深川区とともに市内の主要工場地帯を形成していました。また倉庫では深川区が最も多く京橋区、神田区、日本橋区が続きます。商業の中心地は日本橋区・京橋区には個人の倉庫が多く、しかも大半が河岸地周辺に集中しており、河岸地間の輸送貨物量が多いのが特長でした。

東京市内外の河川輸送で利用される船舶と、市内の貨物移動に利用される船舶を比較すると、大部分が市内貨物移動の利用となっています。東京市の調査（大正一〇年）では、主要河川の一日平均の最低が四二隻、最高が九六八隻となっています。

このように、時代は江戸から明治、大正へと変わっても、物流手段の中心は水運⇔舟運でした。その役割と機能を持つ水路は昭和時代・戦前まで維持されていました。

以下、次号に続きます。

（菅原健二）