

郷土室だより

第163号

平成31年2月28日

編集・発行

中央区立 京橋図書館

東京都中央区築地1-1-1

電話 3543-9025

刊行物登録番号 30-051

『江戸・東京の川』中央区の川(三)

東京メトロ半蔵門線水天宮駅の出口を出ると、そこは箱崎ジャンクション。高速6号向島線から同9号深川線が分岐。高速道路下の東京シテ

イ・エターミナルは、成田空港行きの高速バスの発着場です。その下を箱崎川が流れていたのは、約五〇

年前のこと。現在、周辺にはホテルや高層マンション、オフィスビルが建ち並び、かつて水路があったとは想像できないほど街並みが大きく変

わった地域のひとつ。今回は箱崎川を考察します。

◇箱崎川

隅田川から浜町三丁目（現・日本橋浜町三丁目）と中洲町（現・日本

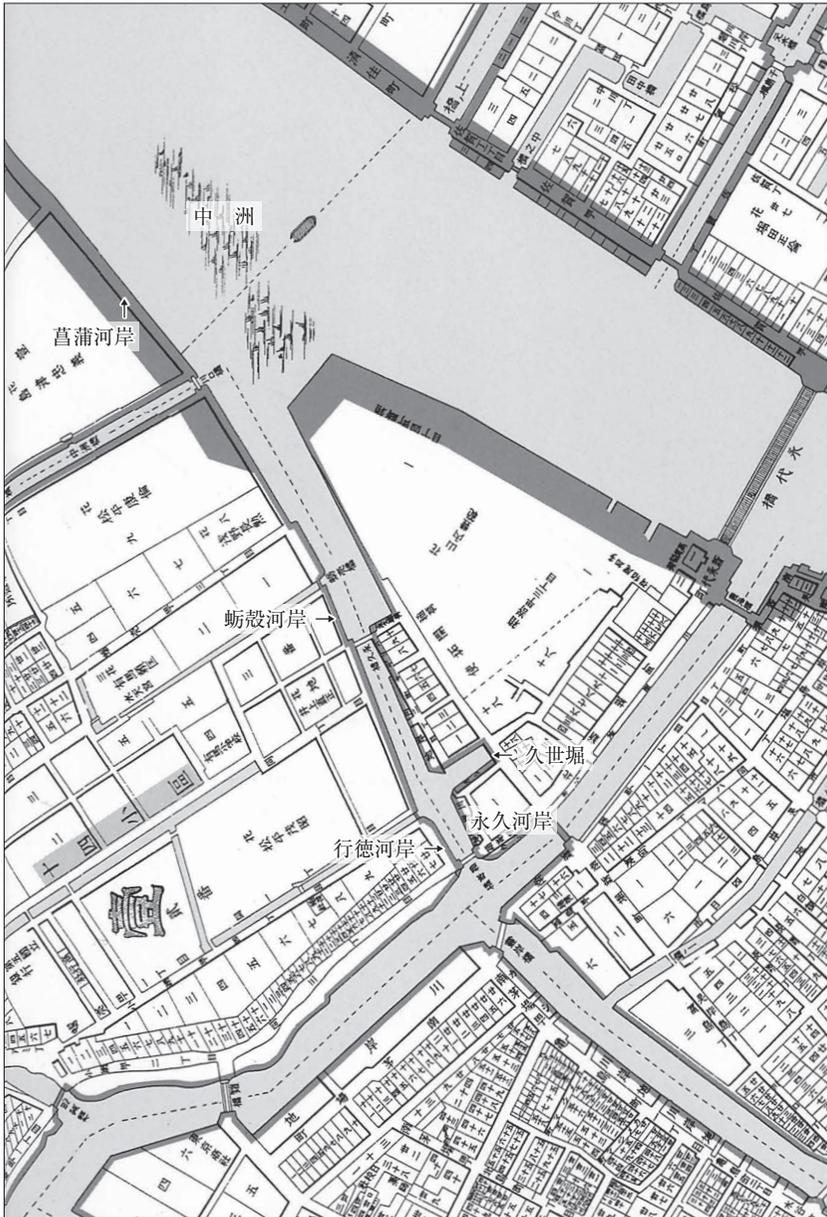


図1 東京全図 (明治9年)

橋中洲)の間で分かれ南に流れて、途中で西岸に浜町川、東岸で支流を分けます。その後、箱崎町一丁目(日本橋箱崎2番)地先で日本橋川と交差し、亀島川へとつながる延長一・〇六kmの水路。菖蒲橋、男橋、女橋、土州橋、永久橋、箱崎橋が架かります。

川の名称になった箱崎町の町名の由来は、福岡県の筑紫箱崎にちなむとも、箱池(箱崎池)があったからなどといわれていますが、詳細は不明です。

江戸期の箱崎川沿いの浜町・蛸殻町・箱崎地区は、大半を武家屋敷が占め、町地は日本橋川合流付近の小網町三丁目と箱崎町一・二丁目・箱崎町二丁目埋立地があるだけ。「郷土室」より「第154号の『寛永江戸図』で説明したとおり、浜町側には水戸様御蔵屋敷以下井上河内守蔵屋敷、高力撰津蔵屋敷、酒井讚岐蔵屋敷、酒井雅楽守蔵屋敷が連なり、箱崎側にも駿河大納言様御蔵屋敷と向井将監下屋敷が並び、国元から水運で運ばれた物資の荷揚場として利用されています。

『東京府志料』(明治七年刊、以下『府志料』とします)では、箱崎川の川筋を亀島川を含めて「霊岸橋川」として、「舟筏 傳馬船一五〇、傳馬造茶船五六、荷足船二五、似土船二、押送船二、漁船六、日除船一六、艀船三、水船四、湯船二、小船六」の合計二七二艘。この船数をみても箱崎川・亀島川が日本橋川と同様に、江戸湊の中心的作用を果たしていたことが分かります。

箱崎川の川筋や川幅は、中洲の築造や撤去などによって変更され、名称も俗に靈巖橋川とも呼ばれるなど、時代によって大きく変わっています。

明治一六(一八八三)年に東京の川筋の名称が決定されました。同年一〇月の『郵便報知』に「日本橋区箱崎四丁目大川入口より永久橋を経て箱崎橋に至る川筋を箱崎川」とある通り、この年に箱崎川が正式名称となったのです。

大正一〇年(一九二一)年の東京内外の「河川航通調査」には、箱崎川の「区域は日本橋区浜町三丁目より同区小網町三丁目まで、延長五五五・九間(約一〇一二m)、最広幅員三七・五間(約六八m)、

最狭幅員二三・一間(約二四m)、七坪五合の埋立地は、官有河岸地と道路に変わりました(『東京市史 稿市街篇』)。

◇久世堀

享保一八(一七三三)年三月、箱崎町から永久橋までの川岸沿いが埋め立てられて、箱崎町二丁目(地坪七四五坪)が起立し、もとの箱崎町は同一丁目となりました。

埋め残された同一丁目と同二丁目間の水路が、久世堀と呼ばれていました。水路が関宿藩久世氏屋敷に隣接することからの俗称です。『東京府誌』(明治一一年編纂

に、入堀として「略」長さ二九間(約五三三m)、広さ一〇間零三尺(約一八m)、深さ六尺(約一・八m)」とあります。

その後、天明五(一七八五)年には、箱崎町二丁目南側の川沿いが埋め立てられて、箱崎町二丁目埋立地(三〇四坪)が起立しています。

久世堀は「泥土堆積舟楫の便利もこれ無し」として、明治一一(一八七八)年に浚渫揚土で埋め立てられて、翌一二年に落成。約三四

◇中洲の造成と三股富永町の成立

箱崎の北側、中洲付近は隅田川が流れを大きく南に変える場所。この付近に洲をつくって箱崎川を分け、隅田川は南に流れていまし

た。流れが分かれることから、俗に「みつまた」(三叉・三俣・三股)と呼ばれ、また納涼や観月の名所として知られていた場所です。

明和八(一七七二)年六月、本所側の御船蔵前の洲を取り崩した土砂と、本所猿江にあった幕府の材木蔵の中の堀に溜まった土砂をこの三股に運び、武家地(菅沼邸、横田邸、酒井邸)の東側に約九千坪の埋立地を造成。完成は翌年の安永元(一七七二)年です。

この埋立工事は、大伝馬町名主馬込勘解由を代表とする三伝馬町(大伝馬・小伝馬・南伝馬)が発案。三伝馬町は、幕府の公用陸上輸送業務を義務づけられていまし



図2 『御府内沿革図書』 浜町入堀北側大川端

たが、その負担が厳しくなり、財政難を補う手段として新たに土地を造成し、その地代収入を当てることにしたのです。

安永四（一七七五）年に、埋立

地は三股富永町と命名。造成地を

固めるために水茶屋や豆蔵（手品

や曲芸と滑稽なおしゃべりで銭を

乞う大道芸人）の店が許可され、

最盛期には九三軒の茶屋や三軒の

湯屋などが並ぶ江戸有数の繁華街

になりました。

しかし寛政元（一七八九）年の

◇中洲の復活と箱崎川支川

寛政改革で、幕府から中洲の取り払いが命じられ、隅田川の浚渫工事に合わせて撤去。富永町はわずか一七年で元の「洲」に戻ってしまいました。

明治一五（一八八二）年頃から、

元の中洲跡地に埋立地の造成を願

い出る者が次々と現れました。し

かし東京府は、東京湾築港計画と

の関係から許可を先延ばし。そし

て明治一七（一八八四）年一月に「大川中洲築立」工事が計画されて、再度の埋立が実施されました。

同一九（一八八六）年四月二七

日に完成した「大川筋新大橋下流

中洲埋立地」は、中洲町と町名が

付けられて日本橋区に編入。この

中洲町と浜町との間には、男橋と

女橋が架けられています。

そして中洲町と箱崎町四丁目と

の間の埋め残された水路が箱崎川

支川でした。前記の「河川航通調

査」に、箱崎川支川の「区域は日

本橋区箱崎四丁目より同町地先

荒川合流点まで、延長五九・五間

（約一一〇m）、平均幅員三〇間

（約五五m）」とあります。

中洲町が発展するのは、明治二

六（一八九三）年の真砂座の開場

が契機。真砂座の周囲には待合や

茶屋が集まり、小さいながらも花

柳街を形成し賑わいをもたらし

ました。しかし大正六（一九一七）

年一二月に、座主の債務関係がも

とで真砂座は廃止となってしま

います。しかし、この地区はもと

もと舟運の利便が良かった場所。

中洲地区は廻漕店や倉庫が集ま

る街へ変わって行きます。

一方、箱崎四丁目にあった山内家が移転した跡に残された広大な土地は、分譲されて住宅や工場が建ち並び、川沿いには倉庫が建設されて、箱崎地区は市街地と倉庫地帯に変わります。

こうして箱崎川の河岸地には、

地方から廻漕されてきた物資が荷

揚げされ、水路には伝馬船で埋ま

る情景が戦前まで続いています。

た。

◇高速道路の建設

『郷土室だより』第157号の

「水路の上を高速道路が走る」で説

明しましたが、首都高速1号線の

建設に続き、同6号線の建設が決

定。コースは、江戸橋インターチ

ェンジで1号線と分岐し、日本橋

兜町から高架で日本橋川を下り、

箱崎川を経て隅田川上流の墨田区

向島方面に至るものです。

計画では、昭和四〇（一九六五）

年度に工事を着工、昭和四四（一

九六九）年度の完成予定。昭和四

二年版の『中央区政年鑑』には「日

本橋小網町一〜三丁目、同蛸殻町

一〜四丁目を経て、同浜町三丁目

地先へと、二〇九〇mの高架橋を建設するもので、昭和四二（一九六七）年一月一日に工事着手し、同四五年三月三十一日竣工予定」とあります。

その後、計画の変更で竣工は遅れましたが、日本橋小網町から同蛸殻町を経て、同浜町一（三丁目）地先を通る二八七四mの高架橋が昭和四六（一九七一）年三月二二日に完成、首都高速6号線が全面開通しました。

一方、同6号線から箱崎四丁目付近で分岐して湾岸方面へと続く首都高速9号線の建設計画も決定されて、日本橋箱崎四丁目付近には一五〇mの高架橋が建設されることになりました。さらに昭和四六年三月、湾岸線取付部分までの区間約四・九kmも建設することが決定。昭和四八年一〇月に工事が開始されて、昭和五五（一九八〇）年二月五日に約五・三kmの高速道路が開通しています。

◇箱崎川と箱崎川支川の埋立

昭和三九（一九六四）年七月の河川法改正に伴い、従来は準用河

川だった箱崎川や箱崎川支川、浜町川など区内六河川が、公有水面に指定されました。

そして、首都高速6号線建設のため、高架下の公有水面に箱崎川の埋め立てが昭和四三（一九六八）年四月二二日に免許。そして、首都高速道路公団の施工で同年八月一三日に埋立工事が開始し、昭和四六（一九七一）年一月三二日に完了しました。

また、箱崎川に架かっていた箱崎橋、新永久橋、菖蒲橋や土州橋、女橋、男橋は撤去。埋立地の一部は道路や公園として中央区に提供され、「箱崎第一公園」「同第二公園」「あやめ第一公園」「同第二公園」などが、昭和四七年四月一日から一般開放されています。

箱崎川の埋立てに合わせて箱崎川支川の埋立ても行われ、昭和四五（一九七〇）年九月二二日に埋立が開始され、同四七（一九七二）年二月二九日に完了し、中洲橋も撤去されました。

◇反対運動が起きたが

昭和四〇（一九六五）年一月、

同6号線の変更案と同9号線の追加案が出されます。箱崎川沿岸住民と倉庫・海運業者で構成する「6号線変更反対期成会」は、説明会を開催して反対を決定。また日本橋川・箱崎川を利用する倉庫・水運業者二〇社も「日本橋川・箱崎川迂回反対水運利用者期成同盟」を結成して、反対運動を展開。反対の趣旨は「沿岸業者の最近一年間の利用は舢舨船数延八四七隻、荷役三三万トン、空舢舨留数一四〇〇隻あり、船の台風時の避難場所の確保もある」としています。

区議会も同6号線の原案・変更案をめぐり現地調査を行い、反対派の住民は住民大会を開催し、地元・都議会・区議会も賛成派と反対派に二分する事態になりました。しかし同年二月、都市計画審議会と同6号線計画変更案「江戸橋―箱崎川―隅田川沿い浜町―江東区」と同9号線「土州橋―箱崎四丁目9番地を経て深川佐賀町」に至る路線を決定。また同6号線変更反対派の要請で説明会を実施。

四月には、箱崎四丁目町会が6・9号線の変更に関し、「9号線橋梁条件委員会」を結成。そして、公団と交渉する組織として6号線西部地区対策協議会（小網町・蛸一南部・蛸二共和会・箱崎一・箱崎二の五町会、渋沢倉庫、手塚廻漕店の七団体）を結成。区議会も八月の第二回定例会で、高速道路対策特別委員会を設置しています。

昭和四一（一九六六）年一月に、箱崎四丁目高速道路6号線架橋対策委員会は町会長と連名で区と都へ要望書を提出。①箱崎川をなるべく広く埋め立てよ ②埋立地の内道路以外の土地は住民に払い下げるか賃貸せよ ③海運・倉庫業者に対しては晴海その他の水際を提供せよ、という内容です。同六月、東京都と道路公団は、箱崎川と旧浜町川の埋立てを公団が行う旨を区長・区議会に提示しました。

（以下次号）

（菅原健二）