

(P38)

東京・日本橋川における首都高速道路の高架構造決定に至る背景について

— 山田正男の証言並びに関連資料との整合性から辿る —

東京都建設局 ○石原 成幸, 高崎 忠勝
 首都大学東京 河村 明, 天口 英雄

1. はじめに

山田正男(元東京都建設局長)は、内務省及び東京都において首都高速道路網の計画立案に当初より係わっており、特に東京都建設局都市計画部長の時代には、首都高速道路(以下、「首都高」という)の都市計画決定に主導的な役回りを担った人物である。首都高の建設計画は、東京オリンピックとは関係なく戦前から検討されていたが、東京オリンピックを契機として事業が促進され、用地取得の容易さに重点を置いた計画となったことは、表-1のとおり当該路線の選定に際して土地利用区分のうち、河川敷地が首都建設委員会案の計画延長49kmの9.1%に対して、東京都案時点で計画延長62.5kmの41.8%となり、最終的に都市計画決定時の延長71kmの35%を占めることから明らかである¹⁾²⁾。

一方、現在の首都高は名橋・日本橋の景観を阻害し、日本橋川の河川環境を劣悪なものにしているとして、再開発に伴う地下化などが検討されているが、建設時に発表された資料からは、首都高の橋桁をスレンダーな形状にして景観に配慮したとの記述も見受けられる³⁾。これら首都高の建設計画に関する資料は、当時の道路管理者から数多くの論文等が発表されているのに対し、河川管理者からの資料は管見では見受けられない。よって本報では、首都高が現在の日本橋川上空を占用する高架形態となった経緯と背景について、関係者の証言録や各種資料に基づき比較検証を試みたものである。

表-1 首都高敷地に占める土地利用区分¹⁾²⁾

事案	土地区分	延長(km)	河川敷(%)	街路敷(%)	その他敷地(%)		合計(%)
					計	うち民地	
首都建設委員会案		49.0	9.1	7.7	83.2	70.2	100.0
東京都案		62.5	41.8	34.4	23.8	10.9	100.0
都市計画決定(S34)		71.0	35.0	37.7	27.3	14.4	100.0

2. 首都高による水面利用の実態

図-1より、都心部での首都高と河川との関係について考察する。日本橋川を含む旧都心4区(日本橋、京橋、深川、本所)内を通る首都高6路線の総延長は約18.3kmである。このうち、11.3km(61.8%)は河川上空の占用または河川を干拓・埋立した跡地を通過し、隅田川沿の河川敷を通過する6.1km(33.3%)を加えれば、河川に全く関係のない区間は0.9km(4.9%)のみである³⁾。

このように、東京都心部の首都高は河川なしで成立しなかったことが判る。この高速道路網計画が成立した背景には、当時の河川が下水道の整備の遅れなどから水質汚濁が著しく、都民からも河川の暗渠化を切望される状況であったことが一因と考えられる。

3. 東京都案における日本橋川の扱い

1957(S32)年12月9日、東京都市計画地方審議会は、首都高の都市計画案を「外濠と日本橋川を利用する区間は、神田川との治水上の関連を検討し、可能ならば河床を通すこと(堀割案)とする。」との付帯意見を附して承認した¹⁾。

一方、岸井隆幸は「日本橋・首都高速道路、そして日本橋川の再生」(2007)の中で、首都高計画当時の東京都の担当者へヒアリングした結果、日本橋川区間で首都高の地下(トンネル)化も検討していたが、費用面からGHQが否定的なため山田に棄却されたと記している。さらに、山田は審議会の付帯意見にあった日本橋川の河道を写真-1のように平常時は高速道路として使用し、洪水時に道路封鎖して河道化する堀割案の導入を積極的に考えていたが、建設省河川局の反対に合い実現しなかったとも記している⁴⁾。しかしながら、法令上では1952(S27)年のサンフランシスコ講和条約の発効に伴い、GHQは活動を停止しており、証言の時代背景に矛盾がある。なお実際には、昭和30年代も在日米軍司令部の意向を無視できない状況であったと考えられるが、当該計画案の熟度から考察すれば、1951(S26)年には既に東京都が各種調査を実施していること、また山田が東京都の計画部長に着任した1955(S30)年以前にも、建設省等において東京の都市計画に関与しており、首都高の計画に関してもその当時からGHQと折衝を重ねていた、と解する

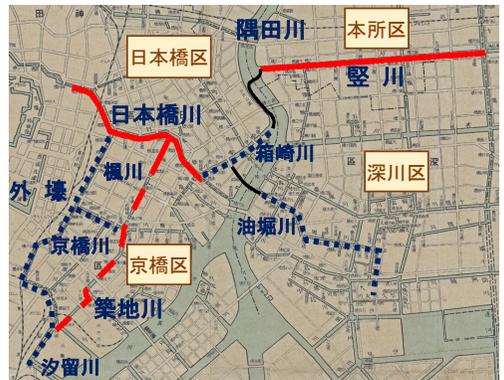


図-1 旧都心4区における首都高と河川の関係

■太線：上空占用, ■長破線：干拓,
 ■短破線：埋立, — 細線：その他

出典：S12・東京市管内図(建設局蔵)に加筆作成

のが妥当と考えられる。

4. 山田正男・東京都首都整備局長の座談会における発言録

1989(S63)~90(H1)年に行われた山田の座談会録「東京の都市計画に携わって」(2001)で、山田は河川を干拓して首都高を入れる計画に対し、河川側が絶対に水面を残すことにこだわったことに理解を示していた心境を語り、また河川の平常時における高速道路としての利用も

「川が溢れんばかりの状況を見て、(短時間で急激に水位上昇するため自動車の避難が難しく)ああこりゃ無理だということがわかった。」と発言している⁵⁾。これは、道路管理者が河川管理者の反対で堀割構造を断念した訳ではなく、その反対理由である都市河川特有の増水時の危険性を認識して決断したことを意味し、これまでの道路管理者側の公式見解と異なることは明らかである。

さらに、日本橋川区間で首都高を高架形式した結果、河道内に橋脚が林立することによる治水並びに河川環境面での課題が顕在化した。このため、建設省河川局では「工作物設置許可基準(案)」(1973(S48)年)の第21項において、高架構造の支柱の河道外設置や上部工の護岸より川側への張出禁止を規定した。これは河川工学的見地に基づくと同時に、日本橋川で「失ってはじめて、河川が確保していた空間の貴重さに気づいた都市住民の反省に基づく世論を背景に、今や再びあの過ちを繰り返してはならない」と解説欄に明記するなど、河川管理者の懺悔と強い意志が感じられるものとなっている⁶⁾。

5. 首都高計画における景観・環境配慮について

計画当時、東京都の道路管理部に在籍した矢島富廣は「1964年(S39年)オリンピック開催前の思い出」(2007)において、「首都高の計画担当者からは、歴史ある名橋「日本橋」に対する配慮は全く感ぜられなかったように思われた。」、また矢島が「(写真-2のように)高架道路の構造は、シンボルとも云うべき、青銅製の2頭の麒麟を配した照明灯の大部分を覆い隠してしまうため、照明灯の先端から少なくとも3m以上離れた上空を高架の下端とするよう、再三変更を求めた。」のに対し、首都高の計画担当は「計画変更は出来ない等、計画案の変更をする意志は全くなかった。」と記している⁷⁾。

一方、「東京の都市計画に携わって」で山田は、「高速道路の景観はそんなにおかしいか。そう圧迫感を感じずるとは僕は思わんから。日本橋を主体にしてみればそうかもしれないけど、橋と橋とが交差する高さ、それ(建築限界)を侵すくらい接近して交差している訳でもないしね。」と発言している⁸⁾。これは首都高の橋桁を従来よりスレンダーな形状とすることで景観に配慮した、と言及しているのと対照的である。また河川環境への配慮については全く言及されず、美学の専門家に「(河川・外壕の)埋立行為は問題なく、都市美を増す」との見解を得て事業を進めたことあり、水辺環境に対する当時と現在との時代背景や認識の違いについて、再認識させられる記述となっている⁹⁾。

6. むすび

現在の日本橋川における首都高の高架形式は、証言録等の比較検討の結果、従来定説とされてきた都市計画地方審議会の付帯意見にあった、首都高が平常時の河道を利用する堀割形式を河川管理者の反対によって断念した訳はなく、道路管理者自身が治水面での危険性を認識して高架形式を採用したことを明らかにすることができた。また、その教訓として、河道内への橋脚等の設置禁止条項を河川管理者が自らへの戒めとして規定したことを再確認できた。

参考文献

- 1) 新谷洋二：首都高速道路の路線計画に関する史的研究，高速道路と自動車，第23巻 第1号，pp.34-39，高速道路調査会，1980。
- 2) 山田正男ほか：東京都市高速道路網計画について，第4回日本道路会議論文集，pp.765-769，日本道路会議，1957。
- 3) 日本文化会議編：都市の景観形成と首都高速道路，pp.71-75，都市の景観形成と首都高速道路に関する調査委員会報告書，1984。
- 4) 岸井隆幸：日本橋・首都高速道路，そして日本橋川の再生，にほんのかわ，第115号，pp.5-15，2007。
- 5) 鈴木信太郎編：東京の都市計画に携わって-元東京都首都整備局長・山田正男氏に聞く-，pp.78-90，東京都新都市建設公社，2001。
- 6) 縄田照美：II編 工作物設置許可基準(案)の解説，解説・河川管理施設等構造令(案)，pp.169-171，山海堂，1973。
- 7) 矢島富廣：1964年(昭和39年)オリンピック開催前の思い出，同友会報，No.59，pp.116-120，東京都建設同友会，2007。

キーワード：日本橋，首都高速道路，河川占用，景観，水面利用



写真-1 築地川を河床干拓した首都高 (筆者)



写真-2 日本橋(川)を覆う首都高の低い桁下空間