

日本橋川上空に首都高速道路が高架橋形式で建設された背景

首都大学東京 都市環境学部 学生員 ○臼杵 良
 首都大学東京 兼 東京都建設局 正会員 石原 成幸
 首都大学東京 都市環境科学研究科 正会員 河村 明
 首都大学東京 都市環境科学研究科 正会員 天口 英雄

1. はじめに

2017(平成29)年7月21日、石井国土交通大臣と小池東京都知事は日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高速道路（以下、「首都高」と記す）の地下化に向けて取り組む旨を発表した。本報では首都高の地下化が検討されている首都高日本橋区間を対象として、現在の首都高が河川上空を占有する路線計画に至った背景について考察することを目的とする。なお、河川管理面から首都高架設当時の背景に言及した既往研究はある¹⁾が、住民の視点を含めて検討したものは見当たらない。

2. 日本橋川並びに首都高日本橋区間の概況

図-1に示すとおり、日本橋川は、一級河川・荒川水系神田川から分派する支川であり、千代田区内の飯田橋下流で神田川から分派した後、首都東京の中心地である東京駅・大手町沿いを経て、茅場町付近で亀島川を分派しながら隅田川へと合流する、流域面積4.4km²、流路延長約4.8kmの河川である²⁾。

1964年に開催された東京オリンピック（以下、「1964東京五輪」と記す）当時、東京の市民は首都高建設により、何百年の間共有していた貴重な財産（日本橋の景観）を一朝にして奪われた³⁾。首都高建設については、「日本中が五輪ムード一色に染まる中では、反対運動など大義名分がなかった」と反対意見が抑圧されたとの意見⁴⁾もあるが、首都高速道路公団史には日本橋付近における首都高の構造美の評判が高かったと記されている⁵⁾。一方で、首都高も時代の変化に伴い負の遺産として語られることが増えてきており⁶⁾、半世紀を経た2020年開催予定の東京オリンピック（以下、「2020東京五輪」と記す）とも相まって、ようやく地下化の方針が決定された。また沿川の再開発による日本橋川沿い環境整備が進められることで、多くの住民から求められてきた明るく賑わいのある河川空間環境を有して復活することが期待されている⁷⁾。

3. 河川空間の道路利用に至った社会背景

(1) 旧都心部の首都高計画および河川の水質汚濁

首都高建設の基本となる計画自体は、1964東京五輪開催決定以前の1957(昭和32)年に建設省が「東京都市計画都市高速道路に関する基本方針」（以下、「基本方針」と記す）として決定し⁸⁾、東京都市計画地方審議会（現在の都市計画審議会）の中に特別委員会を設けて審議・決定されている⁹⁾。この基本方針には首都高の路線選定に関して、以下のように記されている。

「路線の経過地の選定に当っては、市街地の土地利用を考慮し、原則として家屋の密集地を避け、つとめて不利用地、治水、利水上支障のない河川又は、運河を使用するものとし、…」(原文のママ)⁸⁾

この方針から、連続した公共用地の活用を前提としていたことが伺えるため、実際の首都高建設が方針に基づいていたかを検証する。図-2は、実際に計画決定された路線を構造形態で区分し、河川との関係を図化したものである。計画された首都高6路線は、現在の東京中心部に位置しており、日本橋川を含む旧都心4区（日本橋区、京橋区、深川区、本所区）内を通る路線の総延長は約18.3kmである⁹⁾。このうち、ほぼ11.3km(61.8%)は河川上空の占有または河川を干拓・埋立した跡地を通過しており、加えて隅田川沿いの河川敷を通過する6.1km(33.3%)区間も実質的な河川占有と見なせば、全体の95.1%である17.4kmが河川空間を利用したこととなる。よって、河川に無関係の区間が0.9km(4.9%)となっていることを踏まえば、都心部の首都高道路網は基本方針に沿って忠実に計画されたと言える。現在の首都高建設の計画は1964東京五輪開催の有無にかかわらず、河川空間の利用があっはじめて成立したことが判る。

キーワード 日本橋、河川環境、首都高速道路、河川占有

連絡先 〒192-0397 東京都八王子市南大沢1-1 首都大学東京 E-mail : usuki-ryo@ed.tmu.ac.jp



図-1 日本橋川の流路 出典：地理院地図に加筆作成



図-2 旧都心4区での首都高と河川利用の関係(略図)¹⁾

— : 上空占有, - - : 干拓
 ■ ■ ■ : 埋立・高架(地下), — : その他

次に、1955(昭和30)年代の河川を取り巻く社会状況の一つとして、不法投棄や下水道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強く希望されていた状況があげられる¹⁰⁾。図-3に示したように、都内の多くの河川は都民にとってのゴミ捨て場と化して不法投棄が繰返されていた¹¹⁾。原因の一つは下水道整備が計画どおりに進んでいなかったためであり、未処理の生活排水が河川に流入したことによる高濃度の水質汚濁が生じていたことによる。これにより、都民からは、開渠形態の河川が厄介者扱いされ¹²⁾、下水道化や暗渠(道路)化の促進が要望される状況にあった¹⁰⁾。



図-3 1965(昭和40)年頃の都内河川の汚濁状況
出典：東京都環境局 写真集記録「東京の公害」¹¹⁾

(2) 高架橋形式による首都高建設に至った経緯と地元の意向

表-1には、日本橋区間における建設形式について、首都高計画担当者と近隣住民の意見及び高架橋形式採用に至った経緯を簡略的に示した。

計画当初、日本橋区間は高架橋形式を避けようとしていた。これは、東京都市計画地方審議会・高速道路調査特別委員会の議事録¹⁾から、第6回特別委員会で「可能ならば川床を通過させる」という希望意見があったことから読み取れる。また、高架橋形式に対する当時の日本橋周辺住民の意見として、日本橋の下へ首都高を建設するように求めた状況が、中央区刊行の資料¹³⁾から読み取れる。これは、中央区議会高速道路対策特別委員会で検討された地元五地区からの主な請願内容に関する新聞記事¹⁴⁾とも符合する。五地区に共通する要望は、主に河川の覆蓋化による公園・緑地等の整備であり、日本橋を含む江戸橋通り地区のみが「名橋『日本橋』の上をまたいで四号線が通るのは絶対反対、すれすれでもよいから橋の下を通すべきだ。」と主張している。

これらを総合的に鑑みれば、日本橋区間に限らず河川縦断占用の高架橋形式に反対する意見が多数あったことは事実であり、高架橋形式を避ける検討が行われたが、結果として採用されたことが窺える。西畑正倫

(元首都高速道路公団理事)は、日本橋川における地元との折衝並びに高架橋形式とした経緯を「名橋日本橋の風致を阻害しないよう、地元ではこの橋の下を隧道で通るように強く要望されたが、日本橋川の河積を狭めることは殆ど不可能なので、現状で折り合って戴いた。」と記している¹⁵⁾。この記述から、当時の河積確保の難しさ等が一因となり河川上空への高架橋形式が採用されたと考えられる。

4. むすび

本報では次の2点が明らかになった。①河川を首都高用地として利用する計画思想は、当時の土地利用状況と水質汚濁を勘案すれば行政として止むを得ぬ判断であった点、②一部に反対意見のあった日本橋区間の首都高の上空占用も、代替案の隧道を通す案の実現が、日本橋川の河積を狭められない治水事情から難しく、止むを得ず採用したと考えられる点、である。

日本橋区間における具体的な首都高の地下化検討が開始された現状では、沿線の再開発との工程調整が可能な最後の機会であり、過去に諦めてしまった日本橋周辺における日本橋川と日本橋の空間環境の再構築が実現できる数少ない契機となっている。異常豪雨が頻発する現状において、河川が極めて重要な治水施設であるとともに都市における貴重な公共空間であることに留意しつつ、治水・利水・親水のバランスのとれた河川行政を進めていくことが肝要であると考える。

参考文献

- 1) 石原成幸, 河村明, 高崎忠勝, 天口英雄: 日本橋川における首都高速道路の縦断占用に至る計画検討経緯の研究, 土木学会論文集G(環境), Vol.74, No.5, I_333-I_339, 2018.
- 2) 東京都: 荒川水系 神田川流域河川整備計画, 平成28年3月, 2016.
- 3) 鈴木理生: 江戸の川・東京の川, 井上書院, pp.253-254, 1989.
- 4) 佐藤公則: 平成3年9月2日付・読売新聞, 朝刊27面(都民版), 1991.
- 5) 首都高速道路公団: 首都高速道路公団二十年史, pp.104-105, 1979.
- 6) 日本文化会議: 都市形成と首都高速道路, 都市形成と首都高速道路に関する調査報告書, pp.52-54, pp.61-67, 1984.
- 7) 水辺再生研究会: 「日本橋地域における水辺空間を活かしたまちづくり」に向けた提言, 日本橋再生推進協議会, 2008.
- 8) 建設省: 東京都市計画都市高速道路に関する基本方針 昭和32年7月20日, 建設省, 1957.
- 9) 東京都建設局: 東京都市計画都市高速道路網計画案, 東京都市計画高速道路調査特別委員会報告書, 東京都建設局都市計画部, 1958.
- 10) 東京都首都整備局都市計画部: 第一回河川下水道調査特別委員会, 東京都市計画地方審議会・河川下水道調査特別委員会資料(其三)速記録抜粋, 1961.
- 11) 東京都環境局: 写真集 水質汚濁, 写真集記録「東京の公害」, (2018.02.16閲覧). <http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/data/photo/scenery/water/index.html>.
- 12) 東京都オリンピック準備局: 河川の浄化, 東京都オリンピック時報, 第1巻第5号, pp.4-7, 1961.
- 13) 中央区教育委員会: 中央区の昔を語る(六)一室町・本町一一新川一, 中央区, pp.28-29, 1992.
- 14) 読売新聞: 昭和35年4月13日付・読売新聞, 朝刊10面(中央版), 1960.
- 15) 西畑正倫: 首都高速1・4号線の開通に当たって, 高速道路と自動車, 第7巻第9号, pp.27, 1964.

表-1 首都高の高架橋形式に至った経緯^{1),4),13)~15)}

	高速道路調査特別委員会	中央区議会高速道路対策特別委員会
計画検討時【高架橋形式回避について】	・掘割案と高架案の比較検討 ・神田川との治水問題を検討し、可能ならば川床を通過すること(掘割案)を希望意見として附した	・名橋『日本橋』の上をまたぐのは絶対反対との住民請願 ・他区間は共通して河川の覆蓋化を住民が請願
社会情勢と課題	・五輪ムード一色に染まる中での首都高建設に対する反対運動に大義名分がなかった ・治水上の問題(仮設時の河積確保ほか) ・在日米軍司令部との関係(費用面)	
計画決定時	住民要望の隧道(トンネル)案も検討したが、治水上の課題解決等が困難なため高架橋形式を採用	