

日本橋川の水辺空間の整備と観光の課題

まちふねみらい塾 代表理事 高松 巖

1. はじめに

2020 東京五輪後、日本橋地区はさらに大きく変わって行くことが想定される。今計画されている日本橋川兩岸の5つの大きな再開発がその主たる要因である。

ふりかえると近年では、旧白木屋デパートから続く東急百貨店の後に造られた、コレド日本橋(2004年竣工)から始まり、コレド室町1,2,3と大きな再開発が続いた。いずれも地域の老舗を取り込みながら、低層階にはカフェ・飲食・ショッピングに加え、映画館やミュージアム等地域の新しい魅力の演出に配慮するなど、工夫された新しい商店街づくりを目指したことがうかがえる。高層階は高容積を活かしたテナントビルになっている。

これら日本橋で実施された再開発は、景観や歴史的趣を活かしつつ、高層建築物を構築するという形になっている。日本橋という江戸から続く由緒あるまちの歴史価値を少しでも生かそうとする手法である。

さらにいま日本橋川は上空の首都高速道路の撤去という長年にわたる地域の思いが実現の方向で具体的に動き出したところである。2017年11月に国土交通省、東京都、中央区、首都高速道路株式会社の共同発表で、首都高都心環状線の日本橋上空に架る部分を中心とした地下化案が発表された。その後、計画は二転三転し、地下化部分を最小限にし、会社線と呼ばれる支線の活用、さらに相当の長期間をかけた事業執行(20年かかるという)など、課題を抱えたままの状況で、当事者からは特に詳細な説明がない。先に述べた5つの日本橋川周辺の再開発計画が逐次実施されようとする中、出来上がってくる新しい街は本当に魅力的で世界の人々を引きつけ、日本橋の歴史と伝統に恥じないものになるのか?この輝かしい歴史を担った日本橋川を中心とした水辺空間がどんな形で整備されようとしているのか、考察して行きたい。

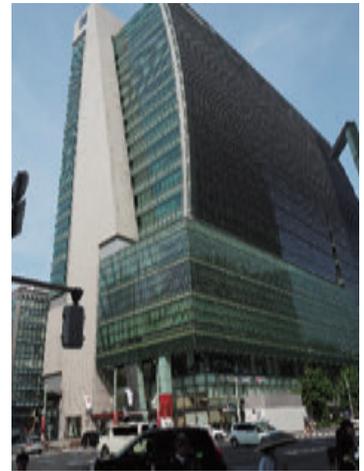
2. 日本橋川の歴史

まずこの街の歴史と川の間を概観する。

徳川家康が江戸入場以来、極めて短時間のうちに大規模な土木工事に着手したことは広く知られている。江戸城築城、交通網の整備、市街地の整

備等江戸の地形を熟知し、的確にまちづくりを実施しているが、ここで重要な役割を果たしたのが水路である。江戸城への日用品等を運ぶ水路として道三堀が掘られ、平川と繋がり、これが小名木川、新川、江戸川へと通じる大輸送路となるのである。

小名木川を語るとき行徳の塩を江戸へ運ぶために構築したと言われるがそれだけでなく物流・軍事の大動脈であった。



コレド日本橋



日本橋川から小名木川へ(明暦江戸図・古地図資料出版株より)

日本橋川はその起点である平川・道三堀を起源としている。集積された物資は、張り巡らされた水路や荷駄、人力によって消費者である江戸庶民や武家に届けられた。日本橋は江戸経済の中心として繁栄していったのである。

こうして江戸を代表する大店が日本橋に集積することになった。また、幕府・諸大名に魚を納め

た余り物の販売許可を受け、佃島の漁民が商いを始めたことが発祥とされる「日本橋魚河岸」はやがて100万市民の食糧基地となるのである。そして周辺には関連する鰯節、海苔、練り物等を扱う商店が多数出て賑わった。また舟運を利用した物流の基地として、酒・醤油・酢等の本店・倉庫が造られたのである。

この時期の交通は、いわゆる5街道をはじめ、脇街道など主要道5,000kmと言われ、人と馬が通る道としてはよく整備されていたが、物流機能としては、菱垣廻船、樽廻船等の水上交通には及ぶべくもなかった。しかし参勤交代で整備された街道は、情報の流通インフラとして、様々な文化や技術などを全国に広める大きな役割を果たしたと言えるであろう。すなわち5街道の起点である日本橋は日本の経済・文化の中心であった。

日本橋が初めて架橋されたのは1603年と言われている。江戸開闢と並行してここに橋ができたことはこの地域の重要性を端的に示している。そして、水害や火災によって何度も架け替えられ、1911年（明治44年）に現在の石造二連アーチ橋が架けられたのであった。19代目である。



日本橋に刻まれている日本道路元標

明治に入っても江戸から続いた商業・問屋街を引き継ぎ、商業・金融の中心となったのは日本橋。第一銀行、日本銀行（明治29年竣工・国の重要文化財）、証券取引所など主要な建物が林立した。

日本の金融界の黎明期を担った澁澤栄一郎が日本橋川と楓川の分流する兜町に建設された。彼はこの日本橋の水辺を「東洋のベニス」と言って愛したのである。鉄道事業が隆盛を迎えるまで、舟運が輝いていた時代であった。

1923年の関東大震災は東京の街を一変させたが、帝都復興事業が迅速に取り組み、経済の復興を目指し、都市計画道路整備と共に隅田川架橋事業、

物流基地として港湾の整備が主要事業として進められた。日本橋川周辺にも舟運を活かし、産業を支える建築物が立ち並んだのである。

3、戦後の高度成長と1964年東京オリンピック

戦後の河川の歴史は、膨大な瓦礫の処理対応で始まった。舟運として利用価値の低い運河・水路を瓦礫処理で埋め立てた。その後高度経済成長のもたらした都市の環境汚染と都市のスプロール化の急激な進展が都市型水害を頻発させた。これらを河川護岸のかさ上げにより対応する形となり、カミソリ堤防が出現したのであった。

さらに伊勢湾台風以降、高潮対策が重要施策として、隅田川をはじめ日本橋川、神田川なども一斉に高潮堤防が建設された。これがさらに水辺を市民から遠ざける原因となったのである。

経済活動の中心は道路交通が担い、道路の整備に行政の力が注がれた。

1964年の東京オリンピックでは、迅速な施工が求められ、都市河川を道路用地の代替地としてその上空に、高速道路を建設するという離れ業を生み出したのであった。その象徴が日本橋川である。また、楓川や築地川は河床をコンクリート化して、高速道路に充てたのであった。

その後、公害防止法等の施行で東京の水辺は急速に浄化が進んだ。

1980年代には東京湾沿岸の運河沿いには、倉庫がアートのスペース等に転用されるなど、水辺の再生のムーブメントにも似た動きが起こってきた。しかしながら、水辺が注目され始めると、不動産価値を狙った集合住宅やオフィスビルの建設が増大していったのであった。

4、新しい水辺の動き

1986年から1995年着工した佃島の「大川端リバーシティ21」では、緩傾斜型堤防で築いた人工地盤上に高層の集合住宅を建設したのであった。隅田川とまちの親水性、東京湾や隅田川を一望できる景観が人気を集めたのである。いわゆるスーパー堤防事業の先駆けであった。

その隅田川対岸、明石町に時を同じくして48階のオフィスビルを組み込んだ聖路加ガーデンが誕生した。ここも隅田川に面した部分をスーパー堤防として川との親和性がこの施設の魅力を大きくしており、ここから上流に向け隅田川は大型再開発に合わせたスーパー堤防化が進められているが、兩岸のスーパー堤防が完成するには、300年かかるとも言われている。

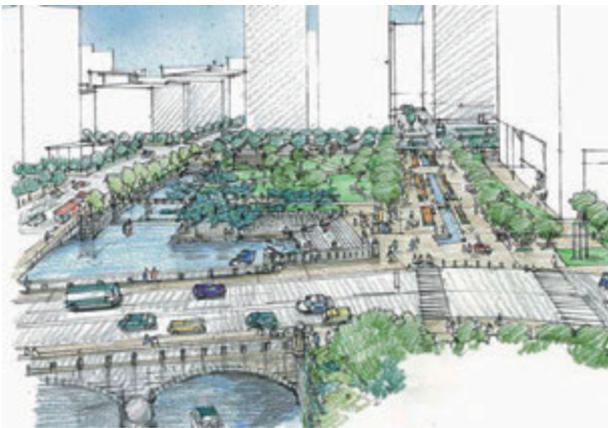
次に川辺の活性化事業である。日本橋川の社会



大川端リバーシティ21

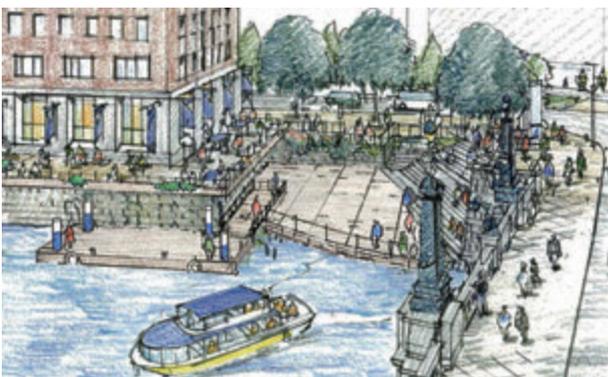
実験から始まった「かわてらす」事業はいま、隅田川へと進展している。大きな高潮護岸に対して、出来るだけ水辺に近づく方法として、先行的に実施し成果を上げてきた大阪の北浜運河に倣って、従来公共・公益的にしか使用できなかった河川区域の一部を飲食等を含め、河川の楽しみとして活用することにしたのである。その成果も出ている。

日本経済が低迷していた21世紀初頭、日本橋地域を代表する老舗企業が、地域の歴史・産業・文化を継承し、将来に向かって進行するまちづくりとの調和を目指した「日本橋地域ルネサンス100



100年委員会提案のパス

「日本橋地域に於ける水辺空間を活かしたまちづくり」から



提案の船着き場

年計画委員会」(以下100年委員会という)を立ち上げ活動し始めた。残された多くの歴史的資産を次代に継承し、失われた自然や環境を蘇らせ、次世代に向けたまちをつくることをコンセプトにしている。2008年、そこから生まれた提言に「日本橋地域における水辺空間を活かしたまちづくり」がある。そこでは観光用の棧橋の設置と日本橋の水辺空間として上空の首都高を取り払ったイメージ図は記載されている。

5、これからのまちづくりに向けて

中央区は日本橋地区の活動提言を受け、「日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン2017」を発表した。ここでは日本橋川の周辺に計画されている5つの再開発プロジェクトのうち、具体的に進み始めようとしている「日本橋一丁目中地区」のイメージパースを挙げてある。

これらの基本的考え方は、「大規模プロジェクトの連携による一体的な川沿いのオープンスペースの整備」、「日本橋川を主役とした潤いある街並の再整備」である。日本橋一丁目中地区では、街区別に4棟の計画が示されている。水辺のA・Bは



日本橋地区の5つの再開発
「日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン2017」から



日本橋一丁目中地区パース
「日本橋一丁目中地区都市計画(素案)の概要」から

それぞれ歴史的建造物であり一部を現況保存するため5階、7階の中低層であるが、メインのC街区は51階で事務所、店舗、ホテル等となっており、全体としては1600%の高容積となっている。

6、何が発展を支えるか

東京でも人口減少時代が到来し、担税能力が低下する中、今や観光産業はすそ野の広い重要な成長産業である。その経済効果は世界では既に自動車産業や化学製造業を超えているのである。新しい現代の観光は地域それぞれの歴史・文化・資産・自然・環境を活かして、そこでしか味わえないものを食し、そこでしか手に入れられないものを貴重な思い出として購入する。そしてSNSで拡散し、経済効果だけでなく大きな地域活力を生み出すことになるのである。

日本の中心であって今も活きているまち日本橋の資産を次世代に引き継ぎ、元気あるものとして伝えていくには、眼の前の利益を欲しがらず、100年、200年の歴史を真に楽しむことができるまちづくりが必要でなのである。

日本橋という街を歴史を追って概観したのもそれを今のまちづくりに活かしているのかを確認しなかったからである。特にその中で重要で他の地域にない役割を演じてきたのが「水辺空間」である。日本橋の老舗の方々は、そのことをよく知っていた。しかし、中央区のまちづくり計画は目の前の利益との妥協の産物と言っては言いすぎだろうか？ 100年委員会から示されたパースと区計画のそれを比べてみてほしい。水辺の美しさに・魅力にかなりの差があると言ってよい。

そして成功した世界の街（日本も含み）は引き継ぐべき資産を評価し、それらをうまく残し、それが生きるまち並みを作っているのである。

水辺をうまく街側に取り入れる工夫は、海外の魅力的なまちでは普通に実施している。日本橋川沿いの再開発が今後100年素敵な街として生き続けるには、こうした工夫が必要なのだ。

2011年に100年委員会の提言を受け、日本橋橋際通称「滝の広場」側に船着き場が完成した。その船着場から隅田川にかけて右岸側に昭和初期に建築され現存する3つの貴重な建物がみられる。

日本橋側から野村證券ビル（1930年完成）江戸橋倉庫ビル（1930年完成、その後三菱倉庫ビルと呼称）東株ビルディング（1928年完成、現・日証館）である。そのうち最も原型をとどめているのが日証館である。前述した澁澤栄一郎が関東大震災で焼失した跡地に建てられ、その志を継いで株

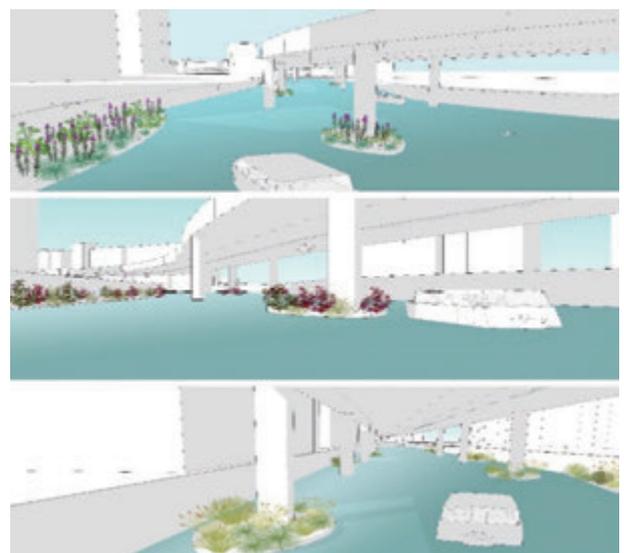
取引の小企業者のためのオフィスとして作られたと言う。彼が憧れたヴェネツィア風の建築物がほぼ当時のまま残されているおり、建物が水中から立ち上がる、他に類を見ない独特のディテールを持つものだと解かったのである。（これを発見したのは当塾の専務理事阿部彰である）これを多くの人々に知っていただくため「かわてらす」・「船着場」と合わせ、可動式堤防の計画を関係者と協議を進めている。地域の活性化と結びつき、新しい歴史を踏まえた拠点になることも期待される。

最後に河川修景事業について触れておきたい。

日本橋上空の首都高が取り払われた時、そこに現れる水辺は、古く美しくない高潮堤防に囲われた河川である。

周辺の再開発で堤防に手が入るとしても、全面が実施されるのでなく、完成まで時間を要する。2020に向け、修景工事と称して、護岸に石垣模様のペイントが始まるようだ。しかし一番目立つ水際線は手がかかずそのまま聞いている。

そこで河川の修景と水質浄化を兼ねた「プロジェクト」をランドスケープ設計会社と共同で提案している。まずは社会実験として、近くの「亀島川」での実施を提案している。ローティングアイランドと称し、シカゴやメルボルンなどの静水域を中心に実施されており、知見はたくさん存在するが、汽水域の河川での試みは希少となっている。美しいフローティングアイランドが連続して河川に浮かび、都市河川のグリーンインフラとして整備されれば、新しい日本橋の魅力は倍加する。



フローティングアイランドのイメージパース
（日本建築学会関東支部2018年度提案競技佳作作品）
当塾会員：並河みき（overlap代表）企画・作成