郷土室だより

第110号
平成13年7月1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 13-043

「続」中央区の"橋"（その10）

◇早すぎた『海国兵談』

「日本橋の橋の下を流れる水は、ロンドンのテームズ川に通じている」という、グローバルな感覚で書かれた『海国兵談』が出来たのは天明六（一七八六）年のことでした。

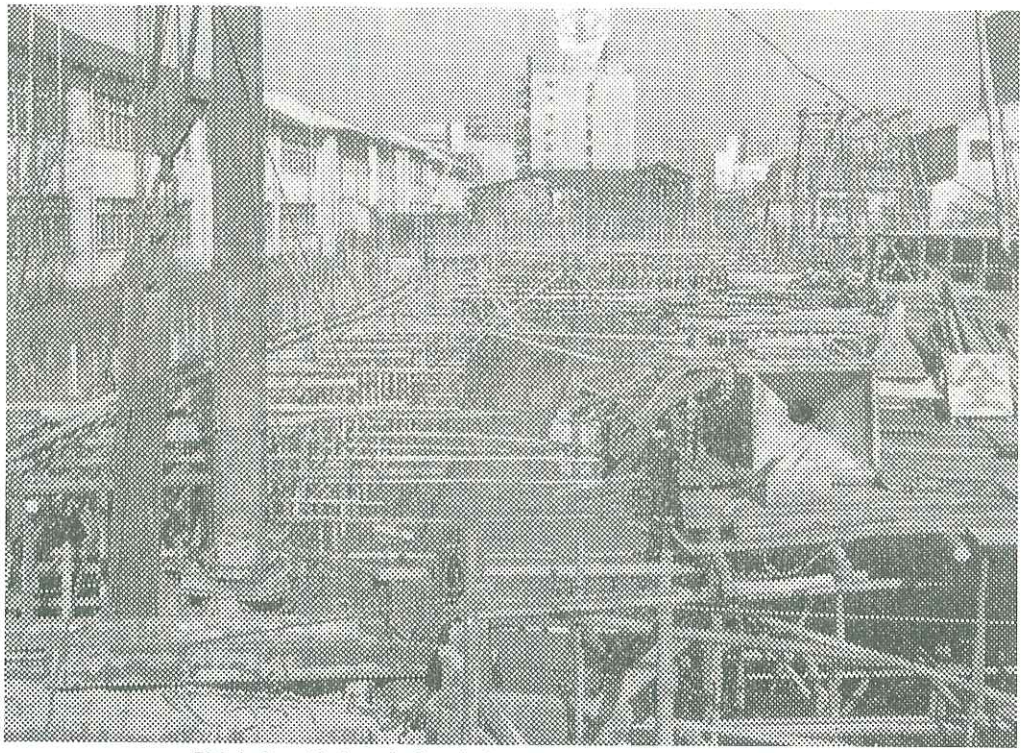
著者は日本全国を視察して回り、海外の事情もよく知っていた林子平（一七三八～九三）でした。

その内容は幕府の国防策を具体的に批判したもので、つまり鉄砲を持たず軍艦もないままの各藩まかせの海岸警備では、日本は守れないと言うことでした。

この本が仙台で自費出版されたのは寛政三（一七九一）年のことでしたが、幕府はその翌年に製本されたものと板木を没収し、彼の兄の家に蟄居を命じられました。その後、子平は「家もなく、妻も子もなく、金も、板木もなく、そうはいっても死にたくもない」と言う意味での、六無斎を号として不遇のうちに死にました。

その約六〇年後の嘉永六（一八五三）年に子平の予言通り、ペリー率いる米国艦隊がきて日本の開国を強要しました。それが後の明治維新の始まりだったのです。

それはさておき幕府は改めて『海国兵談』の内容と子平の名誉を回復する措置を取っていますが、すべては"後の祭り"だったのです。



「埋立中の外濠」当時の新有楽橋より鍛冶橋方向を見たもの。
左の白い二階は東京都水道局。

◇水の上の境

子平が指摘した「日本橋の下の水」と「テムズ川の水」だけではなく、すべての川は世界の「七つの海」を経て繋がっています。

もちろん中央アジアに多い河口のない川……流れていく途中で蒸発してしまったり、乾燥した土層に吸い込まれてしまう川の場合でも、地球規模の水の循環と言った目で見れば、やはり一つの「水系」であるともいえます。

話の舞台が広がってしまいましたので、ここで中央区内の水系の事を説明することにします。

初めにはっきりしておきたいことは、①現在の中央区の範囲に「あった」川・堀・濠・運河などの総ては、人工の水面だと言う事です。しいて「自然の川」と言えるのは、両国橋（東日本橋）から晴海までの沿岸に面した荒川（隅田川のこと）だけでしょう。

②そして、これまで連載してきた事は、主に江戸時代初期の橋の事柄についての記述が中心でした。

つまり自然の「原形」がどのように変化をしていったかを見てきました。

この号からはそれを止めて、今から七一年前の昭和五（一九三〇）年当時の状況を中心にする事にします。

その理由は当時の水路に架けられた橋が、水路が無くなったいまでもまだ沢山残っているいることにあります。

それは昭和五年三月に完成した「帝都復興事業」の結果でもあります。「帝都復興事業」とは大正一二（一九二三）年九月一日に起きた関東大震災で壊滅した東京都心部の復興事業の事であり、そのときの都市計画で実現した現在の町並み・道路などの大部分が、今でも殆どそっくり利用されているという状況があります。

③橋に限ると、日本橋などの特別な橋を例外に、区内の橋の大部分はこの復興事業で架け直されています。それは応急的修理・全部改架・新設・改造的修理といった分類で工事が進められて、東京都心部の橋はすっかり「近代的」になりました。

そのときの工事箇所を明らかにする目的もあって、区内に限らず、当時の東京市一五区の範囲の水面に河川名を付けています。

そしてその河川名のそれぞれの区分として、橋が利用されているのです。

自然の川ですと、各流域ごとに水源から河口までの距離が一番長い川の名を、その流域を代表する河川名にし、その中心的流路に流入する川＝支川（しせん）名をつけているのが普通です。

ところが前に述べたように、「全部が人工水路」である日本橋・京橋区、つまり現在の中央区の範囲では、重力の法則に従った本流・支流といった区別が付けられないために、人工の構造物である橋の位置で水系を区分する「場所」にしなければならなかったのです。

◇日本橋区・京橋区の河川名

昭和五年当時は今の中央区の範囲の大部分が、この二つの区の範囲だったことはいうまでもありません。「だった」といったのは、まだ晴海地区は埋め立てが完成していなかったためです。

次に掲げる河川名の順は水路の大小ではなく五十音順に並べてみました。こうしてみると当時の区内には河川と橋梁の維持管理の必要から、二五の河川があったことになります。（◎は支川のある河川）。

◎荒川（隅田川のこと。この川の本流は今ある勝鬨橋の方を流れて海に入るコース）。

○荒川支川（今の永代橋の下流から左岸の方に分岐して流れる川）。

以下○楓川。○亀島川。○神田川。○京橋川。○桜川。○三十間堀川。○汐留川。○新川。○新設運河（この新設運河については改めて説明します）。○新設運河築地川。○外濠。◎築地川。○築地川西支川。○築地川東支川。○築地川南支川。○月島川。○佃川。○日本橋川。◎箱崎川。○箱崎川支川。○浜町川。○東堀留川。○龍閑川。

次にこの河川別にどのような橋が架かっていたかを紹介していきます。読者の理解を得られやすくするために、それぞれの橋名の頭に記号を付けました。

☆印は当時あった橋で現存する

橋。★印はその後の水路埋め立てや道路新設で姿を消した橋。□印は昭和五年以後と戦後に新設された橋を示します。

◎荒川。☆両国橋。□首都高速6号線。☆新大橋（改架されて現存）。☆清洲橋。□隅田川大橋。☆永代橋。□中央大橋。□佃大橋。□勝鬨橋。

○荒川支川（現在の国土地理院の一万分の一地形図には晴海運河と記載されています）には☆相生橋・□春海橋。□東京都港湾局専用線晴海線の三つの橋があります。

最後の鉄道橋は平成元年（一九八九）年に廃止され、橋だけが健在です。

総武線から分岐して小名木川駅（貨物駅）を経て晴海埠頭に敷設されていた鉄道の唯一の名残でもあります。

だれかがこの橋にSLを走らせてくれないかと、この橋を見る度に思います。隅田川河口に続く、人工の近代的造型に埋め尽くされた海岸とSLの取合わせは「絵」になる風景だと思われるのですが…。

地下鉄有楽町線と大江戸線の月島駅からわずかの道程の橋です。

◇もう一つの荒川支川

ここで中央区内の水系の説明の都合から、前の五十音別の河川名の順序を少し変えて、紛れもない荒川支川の一つである日本橋川のことを取り上げてみます。

当時の公文書の表現では日本橋川は「日本橋区北新堀町と京橋区南新堀町を結ぶ☆豊海橋から☆湊橋。☆茅場橋。☆鎧橋。☆江戸橋。☆日本橋。☆西河岸橋。☆一石橋まで」だとされています。

一石橋の西に続く水面はこれも前の項で、見たように「○外濠」でした。この外濠とは、いうまでもなく江戸城の外濠のことです。

今は昭和四十年の河川法改正で千代田区の三崎町地先の三崎橋からこの一石橋までの、「外濠川」だった部分までが日本橋川と呼ばれるようになりました。

この外濠川＝日本橋川に架かる橋を、一石橋の“上流”に向かって見てみると次のようです。

☆常盤橋。☆常磐橋（この橋は、このシリーズ（6）＝一〇六号でも触れたように明治六（一八七三）年一二月に完成して現存する石造アーチ橋）。★新常盤橋（東北新幹線工事で撤去された）。

そしてその橋跡から川沿いに約一九〇メートル遡った場所から、ほぼ北東方向に中央区と千代田区の区境になっている、後に取り上げる龍閑川水系がありました。

ここで話を日本橋河口の豊海橋で繋がれた南北の新堀町のことに戻します。そもそも新堀というのは文字通り新しく掘った堀の意味を持ちます。何に対して「新」だったかを、寛永九（一六三二）年当時の内容とされる江戸最古の都市図である『武州豊嶋郡江戸庄図』で確認しますと、その図にもほぼ同じ位置に「新堀」が描かれています。ということはかつての日本橋川の本流は今の亀島川だったことを推察させます。詳しくは改めて取り上げる予定でいます（表紙写真参照）。

◇埋められた外濠

徳川が豊臣に最後の止め（とどめ）を刺すために、大坂冬の陣の講和条件の一つに、大坂城の外濠を埋めるという条項がありました。所がその実施の際、徳川方は内濠まで埋め立てて、いわゆる「はだか城」にしてしまったことが、夏の陣の勝利の大きな原因になったという有名な話があります。

その徳川の「江戸城」の場合は、昭和二六（一九五一）年に一石橋の南西の橋詰に続く★呉服橋から、これから述べるように汐留川に架かる土橋までの外濠川の埋め立ての最初の着工場所でした。

外濠埋め立ての直接的な理由としては、占領軍の命令による戦災残土（焼け跡の不燃性の石・コンクリート・煉瓦・瓦類）の手っ取り早い片付け場所として利用されました。

いつまでも占領軍総司令部の付近の都心に、戦災残土が放置されたままというのは、美観上の問題を含めて、占領軍の統治力を問われる問題でもあったためです。

そのためこの外濠だけではなく、これから取り上げる三十間堀川などの都心の川のほとんどが、処理期限付きの残土処分命令のため、

やむをえずに手近かの川を残土捨て場に利用されて、埋め立てられたのです。

これは単なる年表類の引用ではなく、今の鉄鋼会館ビルから国際観光会館ビルの辺りから、毎日残土を投げ込んでいる光景を記憶している私の証言でもあります。

結局、昭和二四年三月一一日の時点で、呉服橋～鍛冶橋間の埋め立てが完了しています。

そこへ北から大和証券ビル、交差点を越えて鉄鋼ビル・国際観光会館ビル・大丸デパートビル（東京駅八重洲口ビル）の、建設工事が始まっています。戦後の大規模ビル建築の草分けだったことは言うまでもありません。

◇映画「パール・ハーバー」

残土処理の命令を受けた当時の東京都側では、残土を運ぶための自動車とガソリンの手配の手段は非常に限られていました。

またその作業に従事する労働力の確保も、食糧事情も影響して決して十分なものではありませんでした。

こういう半世紀以上も前の事は、現在の日本の自動車社会では想像もできないことなのですが、当時の東京ではガソリンで走る自動車は占領軍の車両に限られていたといって良い状況だったのです。

このガソリン不足という現象は太平洋戦争の始まる前からのことでした。その意味での無資源国日本では、「ガソリン一滴は血の一滴」と叫ばれた程でした。

また太平洋戦争開戦の日本側の理由の一つに、ＡＢＣＤライン（東南アジア地域からの日本包囲戦略組織）から、日本に対するガソリン供給禁止措置が挙げられているほどです。

そしてついに最近話題の映画「パール・ハーバー」に見るように「先に手を出した」といわせる口実を与えるほど、日本は追い込まれていったのです。

そうしたガソリン不足を引き摺ったまま負け戦が続き、しまいには特攻機を飛ばすガソリンが無いため、その代わりをする松根油（しょうこんゆ）を採取するという理由で、全国の松林の松の木が、多くの勤労動員された学生・生徒・児童の手で切り倒されました。

日本列島から「白砂青松」といった伝統的な美しい風景が姿を消したのは、敗戦間際のこの松根油とりのためだったのです。

さらに惨（むご）い結論を出すと、この油？は一滴も実用されなかったことです。

中国の昔の詩人は「国破れて山河あり」と謳いましたが、日本では「国破れて、山では松がいたずらに薪となり、町では外濠が埋め立て」られたのです。

◇外濠の役割

外濠というと軍事施設と思われますが、江戸の場合のこの水路は、西岸は確かに城の石垣ですが、東岸は日本橋南・京橋・そして現在の銀座地区（つまり中央区内）といった、江戸・東京を代表する商工業者の、重要な水運幹線だったのです。その状況は東京大空襲まで続いていました。

その水運幹線が最初に埋め立てられ、次ぎに地上と地下の自動車専用道路の敷地となった点が、その後の日本の交通事情の変化を象徴的に示す場所になりました。

以下この外濠に架けられた橋を最北端の★〔呉服橋〕から見ていくことにします（橋名に〔　〕を付けたのが、「江戸城三十六見附」と呼ばれた本来の城門です）。★八重洲橋。★〔鍛冶橋〕。★有楽橋。★新有楽橋。★〔数寄屋橋〕。★〔山下橋〕。★新幸橋、この橋の約二三〇メートル南で汐留川に合流するまでの水路が「外濠」だったのです。

その合流点から★鍛冶橋の南側で合流していた、これも後に取り上げる京橋川の埋立地に作られて、現在の首都高速環状線の京橋ランプに接続するまでの区間は、スカイビルディング株式会社（後に東京高速道路株式会社と改称）が建設した、現在も「東京高速道路株式会社線」と呼ばれる長大なビルができました。自動車道路はその屋上を利用する形で実現したのです。なお昭和三一年七月には、このビルの一部に数寄屋橋ショッピング・センターが開業したのを手始めに、次々に商店街や飲食店が開かれていきました。