



水の文化 つなぐ 橋



- 松村 博 「土木技術者が読み解く橋の歴史の魅力」
- 中井 祐 「帝都復興における橋とデザインの思想」
- 五十畑弘 「ペDESTリアンデッキの登場と駅前空間の変化」
- 小林 厚 「モンゴルと日本をつないだ太陽橋」
- 片寄俊秀 「長崎・眼鏡橋復元の物語」
- 藤井 薫 「橋から省みる水都大阪の再生」
- 藤本英子 「橋上の賑わい空間復活の可能性」
- 斉藤 理 「川がない橋が秘めた東京の履歴」
- 島谷幸宏 「わたしの里川 — 川医者の里川診断」
- 古賀邦雄 「水の文化書誌 石橋・眼鏡橋のある風景」
- 坂本貴啓 「Go! Go! 109水系 神荒ぶよみがえりの熊野川」



つなぐ橋

気ぜわしい、今の暮らしの中では、橋は単なる通過点。橋を渡るときに、ゆつくり川を見ることも滅多にありません。

ところが川を船で行くと、橋は渡るだけでなく、くぐるものでもあった、というのを思い出します。船が橋をくぐるたびに、橋の上の人と、船でくぐる人が笑顔を交わし、手を振り合います。思いがけない一期一会は、橋がハレの場であることを再認識させてくれます。

もちろん、線路や道路を渡る橋もあります。越し難い何かをまたいで、こちら側と向こう側をつなぐのが橋の役目。比喩として〈架け橋〉ともいうように、何かをつなぐ、大切な働きをしているのです。

橋のある所には、人が引き寄せられ、賑わいが生まれ、ドラマが繰り広げられます。渡るという機能以外の、そんな橋の魅力を探してみました。

水の文化 47号 2014年8月

特集「つなぐ橋」

土木技術者が読み解く橋の歴史の魅力 松村博

帝都復興における橋とデザインの思想 中井祐

ペDESTリアンデッキの登場と駅前空間の変化 五十畑弘

モンゴルと日本をつないだ太陽橋 小林厚

長崎・眼鏡橋復元の物語 片寄俊秀

橋から省みる水都大阪の再生 藤井薫

橋上の賑わい空間復活の可能性 藤本英子

川がない橋が秘めた東京の履歴 齊藤理

わたしの里川
川医者^の里川診断 島谷幸宏

水の文化書誌
石橋・眼鏡橋のある風景 古賀邦雄

Go!Go!109水系
神荒ぶよみがえりの熊野川 坂本貴啓

文化をつくる つなぐ橋 編集部

里川文化塾お知らせ

次号予告・編集後記

橋は文化的な存在

橋は、土木学会編纂の『土木用語辞典』に、

「交通路・水路などが、河谷・くぼ地その他、これら道路の機能を阻害するものに突き当たった場合に、これを取り越える目的をもつて造られる各種の構造物」と定義されています。

しかしこれは、橋の機能的な側面、すなわちハードウェアとしての説明にすぎません。では、橋の持つソフトウェアとしての性質とはどんなものを指すのでしょうか。

橋が利用する人々の心の領域に働きかけたり、それを眺める人々に訴えかけたりする〈何か〉は、橋の文化的な価値を高めている要素の一つであると考えられます。橋の歴史は架けられた時代を映

し出す鏡であるともいえます。

古い時代、民衆へ仏教の伝道を行なった僧侶が橋を架けたり、溜池をつくったり、とインフラ整備に力を発揮した時代がありました。

その代表的な人物が伝道僧の行基（668〜749年）です。民衆への布教活動が禁じられた奈良時代に、禁を破り、広く仏法の教えを説いた行基にとって、組織力を生かして民衆が望んでいたインフラ

整備を行なうことは、宗教活動そのものでもありません。そして、それは広い意味で国家の要望に沿うことにもなりました。

その後も中央政府の力が相対的に弱くなった時期には、僧侶の指導によって民間で橋を架けることが多く行なわれたことがありました。伝道僧が民衆の要望の代弁者となった、と読むこともできるのです。

沈下橋は、古くからある橋のようには思いがちですが、あれは自動車を通すために工夫された形です。人が渡るだけなら、流れ橋で充分でした。

丸太を縄で束ねて、岸の木や岩に結わえてある簡易な橋を、今でも見ることが出来ます。水が出たときに、橋の材料が遠くまで流れていかなないように工夫した流れ橋です。流れ橋は、急流が多い日本

土木技術者が読み解く 橋の歴史の魅力

橋は「通行を阻害するものに突き当たったときに、それを乗り越えるためにつくられた構造物」と定義されています。しかし橋は単なるハード面の機能だけでなく、「多様な文化的価値を持つ存在」であると言えます。『越すに越されぬ』と形容された大井川の渡河形態を、土木技術者の技術的考察も加味して読み解いてみました。



松村博さん
まつむらひろし

1944年大阪市生まれ。京都大学大学院工学研究科（土木工学専攻）修了。1969年から2004年まで、大阪市に勤務して神崎橋、川崎橋、此花大橋などの建設や都市計画、都市工学情報の発信などを担当。

主な著書に、『八百八橋物語 大阪文庫〈6〉』（松籟社 1984）、『大阪の橋』（松籟社 1987）、『橋梁景観の演出—うるおいのある橋づくり』（鹿島出版会 1988）、『京の橋ものがたり 京都文庫』（松籟社 1994）、『日本百名橋』（鹿島出版会 1998）、『大井川に橋がなかった理由』（創元社 2001）、『論考 江戸の橋』（鹿島出版会 2007）ほか



松村博さんが大阪市橋梁課時代に設計に携わった〈川崎橋〉。大川（旧淀川）に架かる自転車・歩行者専用斜張橋で、1978年度（昭和53）の土木学会田中賞を受賞した。調査データや設計内容などをまとめた報告書を発行したことも、思い出に残るという。

沈下橋は古くからあるように思われているが、自動車が通行するようになってから工夫された形態である。潜水橋ともいわれる。下1段目から：四万十川の清水大橋。橋の上からおとり鮎の動きが良く見えることで知られる。現在は老朽化のため、車両による進入は禁止／四万十川最下流の今成橋（いまなりばし）／大和川に架かる大城橋。

写真提供：松村博さん



の川に適した形の橋であったといえるでしょう。

橋がなかった不自然さ

大井川に橋が架けられなかった理由を検証する本（『大井川に橋がなかった理由』（創元社2001））を書きつけた理由（「創元社2001」）を書きつけた理由になったのは、大井川に橋が架けられなかったことが不自然に思えたからです。

江戸から京都の間の東海道には、比較的川幅の広い川を渡るところ

が30カ所ほどありますが、橋が架かっていない所もかなりありました（7ページの図版参照）。調べてみると、川を越えるのに徒渉^{ちちり}しと船渡しと

橋という三つの手段があり、大井川や安倍川などの徒渉しは渡河の手段としては特異な例であることがわかりました。

大井川や安倍川に橋がない理由は、従来、軍事的防衛線としての役割にあるといわれてきました。しかし、調べてみるとそうとはいえない理由がいろいろわかってき

たのです。

防衛線としての疑問

徳川家康は江戸へ入城した後、隅田川の千住（1594年〈文禄3〉）と多摩川の六郷（1600年〈慶長5〉）にいち早く橋を架けています。も

し江戸防衛のために大井川に橋を架けなかったのなら、江戸の喉元である千住と六郷に橋を架けたことは辻褄が合いません。

徳川家康が関ヶ原の合戦の前に



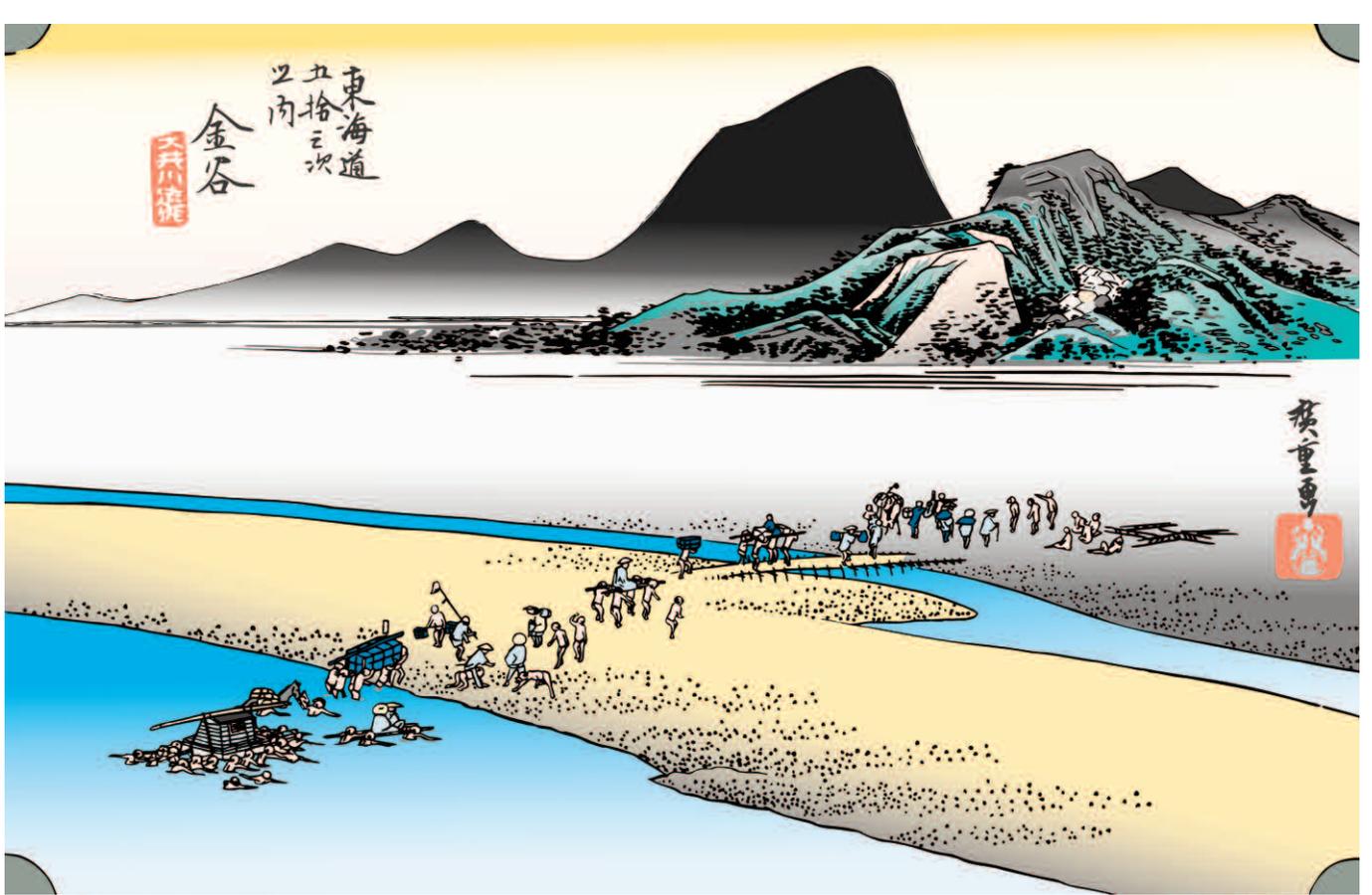
多摩川の六郷に架けた橋は、元禄時代になって放棄され、船渡しに切り替えられています。幕府の基盤が不安定な時代に橋を架けておきながら、盤石になったときに撤去するのは、防衛上の理由では説明がつかないと指摘する研究者もおられました。

柴田勝家が福井に入ったとき、城下を通る北陸道が足羽川^{あしかがわ}を渡る所に頑丈な橋を架けています。岡山城を築いた宇喜多秀家は、北の山沿いを通っていた山陽道を曲げ

て城下に引き込み、城の膝元の旭川に京橋を架けています。

城下町繁栄のために橋を架けたり、道路を整備するということは、戦国時代であっても行なわれていました。防衛も大切でしたが、城下の経済発展を促すことも為政者の努めだったのです。

大井川は普段は水量が少なく、古くは一般の旅人も歩いて渡っていたわけですから、通常の水位なら屈強な軍隊の移動に大きな障害になったとは考えられません。



それで、江戸防衛のために橋が架けられなかったというのは誤りで、ほかに要因があるのではないかと考えました。

技術的・経済的要因

大井川は東海道筋では特に勾配の大きい急流河川です。河床には砂礫が厚く堆積していて、当時の技術では木の杭を打ち込むことができませんでした。このため本格的な橋を架けることは難しかったのです。また川幅が1000m以上もあった上に複数の流路が一定せず、浅瀬もあったため船渡しを設けるのが難しかったこともあり、1年の大半は人が歩いて渡れるほどの深さであったため、古くは一般の旅行者は自ら歩いて渡っていたようです。そのうちに旅行者が多くなっていくと、川を渡るのを手助けする人が増えていったと考えられます。それが大井川に徒渉しが定着していった基本的な理由です。

どのようにして川を渡るかは、川の自然条件に従って、最もコストがかからない方法が選ばれるはずで、コストは徒渉し↓船渡し↓橋という順に高くなっていきます。当初は最もコストの低い形態が選ばれたのです。

保するために宿駅制度をつくりましたが、そのために宿駅に一定の人数を確保しておく必要があり、徒渉しを制度化しました。

いったんその制度が定着すると、そこにかかわる人の利益が発生します。大井川のように、川を渡すことを生業としている人たちが何百人もいるようになると、徒渉しを廃して、渡し船を通したり、橋を架けるということができなくなってしまうのです。

政治・行政的要因

尾張藩のような大きな藩になると、参勤交代のときに大井川を渡るだけで100両ほどの費用がかかることもあったようです。それだけのお金が地元で落ちるわけですから、簡単には権利を手放せません。その収入の一部が両岸の宿の維持費に回されることになることなると、なおさらのことです。

川が増水して足止めになったら、滞在費がかさみます。「越すに越されぬ大井川」というのは、単に物理的に渡るのが難しい大河というだけではなかったのです。

江戸の商人などが渡船や橋を設置したいと申し出ても、幕府の担当部署は地元の意見を聞き、その反対の声に配慮して申請は認められませんでした。地元からの反対

の意見書に書かれていた最後の殺し文句は「権現様も橋を架けるなとおっしゃったにもかかわらず、そのような提案をしても差し支えはないのでしょうか」という言葉だったようです。

1626年(寛永3)に大御所秀忠と3代将軍家光が上洛したときに、駿河を領地としていた家光の弟の忠長が渡河に便利なようにと大井川に浮橋をかけたところ、「大井川は街道の難所であり、関所と同様のところである。東照宮(家康)もおっしゃったとおり、ここに橋を架けることは世間の人に簡単に渡れることを知らしめることになる」として、秀忠がこの浮橋を破却させたという故事を持ち出しているのです。家光との確執もあって忠長はのちに改易処分を受けることになるのですが、既得権者にとっては都合の良い口実になったわけです。

船渡しや橋を採用しなかっただけでなく、渡河地点を限定する点で、東の島田宿と西の金谷宿の繁栄は担保されました。それは宿駅制度を保持するという幕府の方針に沿ったものだったのです。

橋が語りかけるもの

こうして守られた既得権益ですが、徳川幕府がなくなると数年の

帝都復興における橋と デザインの思想

震災復興事業の第一号として
1926年（大正15）に架けられた永代橋は、御年88歳。
ペアでデザインされた清洲橋とともに、
都道府県の道路橋として初めて、
国の重要文化財（建造物）に指定されています。

「建造物は、技術者の思想や創造性によってつくられている」という中井祐さんに、
橋梁デザインの一世代を築いた復興局の働きと、
その時代の橋梁技術者のこと、
橋の持つ公共性についてうかがいました。



中井 祐さん

なかい ゆう

東京大学大学院教授（工学系研究科社会基盤学専攻）工学博士
1968年愛知県生まれ。1991年東京大学工学部土木工学科卒業、
1993年東京大学大学院工学系研究科土木工学専攻修了。同年、
株式会社アブル総合計画事務所入社、1996年東京工業大学大学院
理工学研究所助手、1998年東京大学大学院工学系研究科助手、
2003年同大学院専任講師、2004年同大学院助教授を経て2010年
より現職。主なプロジェクトに、岸公園（島根県）、河戸堰と松
田川河川公園（高知県）、片山津地区街路及び水生植物公園（石
川県）、バレン地区公園図書館（コロンビア・メデジン市）、被
災者の心をつなげる場所と風景のデザイン〔ヤタイ広場〕（岩手
県）、竹田城下町再生のまちづくり（大分県）、岩手県大槌町復
興支援（岩手県）がある。

主な著書に、『グラウンドスケープ宣言』（共著／丸善 2004）、
『近代日本の橋梁デザイン思想 三人のエンジニアの生涯と仕事』（東京大学出版会 2005）、『GROUNDSCAPE～篠原修の風景
デザイン』（共著／鹿島出版会 2006）、『風景の思想』（共編著／
学芸出版 2012）ほか

土木における橋の性質

日本における近代土木史には、
お雇い外国人から始まるいくつか
の段階があります。河川や港湾の
ように、日本固有の自然や風土、
地形を相手にする分野では、比較
的早い時期に欧米先進国の真似か
ら脱して、日本の特徴に適合した
技術が生み出されました。

ところが同じ土木の分野でも、
その土地固有の自然環境が形を直
接規定する度合いが低い橋のデザ
インにおいては、創造的なものが
生まれづらいというハンディキャ
ップがあったように思います。

それでも明治末期から昭和初期
にかけて、橋梁デザインが隆盛を

見た時代がありました。その気運
は戦争へ向かう中で潰れてしまっ
たのですが、私はその時代に実績を
残した3人の橋梁デザイナーにつ
いて、『近代日本の橋梁デザイン
思想 三人のエンジニアの生涯と
仕事』（2005東京大学出版会）とい
う本に書きました。

3人の橋梁技術者

建築の分野では、丹下健三さん
とか安藤忠雄さんとか、一般人の
も名前を知っている建築家の名が
いくつも挙がるかもしれません。
しかし土木技術者、特に橋梁技術
者のことをご存知の人はほとんど
いないのではないのでしょうか。

技術の歴史は、単に個々の工学
上・技術上の歴史的事実の積み重
ねではありません。技術史上の事
実の背景には、必ず主要な役割を
担った技術者が存在します。構造
物は、技術者の思想や創造性によ
ってつくられているのです。それ
にもかかわらず、従来は技術者の
創造の根拠についてあまり言及さ
れてきませんでした。

私が取り上げた3人、東京市の
市街橋を手がけた樺島正義、帝都
復興橋梁の設計をリードした太田
圓三と田中豊の存在は、日本の近
代橋梁デザインにおいてエポック
であると見なしていいと思います。

一番年長の樺島は、旅を愛し、
風景を愛し、生涯一貫して風景の
ための橋の在り方を追求しました。
樺島の考え方は、現代にも充分通
用しますし、同じ風景デザインを
志す者として深く共感できます。

樺島正義（1878～1949年）
東京帝国大学工科大学土木工学科で、港湾工
学の父といわれた廣井勇（ひろい いさみ）
862～1928年）の教えを受け、卒業後
に渡米。カンザス市のワデル・ヘドリック工
務所で4年半にわたり橋梁設計を修業し、帰
国後に東京市の技師となり新大橋、鍛冶橋、
呉服橋、神宮橋など多くの市街橋設計の実績
を残した。1921年（大正10）には東京市
を退職し、日本初の橋梁コンサルタントとさ
れる樺島事務所を開設している。

私が最も思い入れを持った太田
圓三は、夏目漱石とほぼ同時代
の人で、漱石と同様の言質を残して
います。確証はありませんが、若
き日の太田は漱石が日本の近代化
に苦悩する姿に共鳴し、日本の近
代化の矛盾に直面しながら、土木
技術者としての自我と格闘を始め
たのだと思います。

太田圓三（1881～1926年）
樺島の3年後に、東京帝国大学工科大学土木
工学科を卒業。鉄道院に就職。1923年
（大正12）の関東大震災直後に設立された帝
都復興院（のちに内務省復興局）の土木局長
に抜擢される。特に橋梁デザインに力を注ぎ、
永代橋、清洲橋をはじめとする隅田川橋梁群
の設計に尽力するも45歳の若さで自殺。

最後の田中は、最も技術進歩主
義的な思想を持ったエンジニア・
アーキテクトでした。彼の設計に



は駄作がほとんどありません。永代橋、清洲橋、言問橋などの隅田川橋梁群は言うに及ばず、万代橋、総武線の一連の鉄道橋、田端大橋など、いずれにおいてもそのプロポーション感覚に一切のぶれがありません。

田中豊（1888〜1964年）
東京帝国大学工科土木工学科を榊島に遅れること12年後に卒業。鉄道院を経て、太田の部下として帝都復興院土木局橋梁課長に就任。のちに鉄道技師・復興局技師兼務のまま、東京帝国大学教授に就任し、後進の指導にあたる。日本近代橋梁史上最も著名な技術者であり、土木学会田中賞の名称の由来となった。

首都・東京の実状

明治から大正初期にかけて、東京は江戸という封建時代の城下町から近代国家の首都へとモデルチェンジを図っていました。それまでの履歴はすべて切り捨て、近代的なイデオロギーに基づいた都市、もっと言えば、国際競争に勝てる帝国主義的近代国家の首都にしていく必要があります。

しかし、それはなかなかうまくいきませんでした。大正のころまでの東京は、橋を例に取ればほとんどが木橋です。しかも橋の手前が道が鍵型になったままのところも多かった。明治の市区改正でつくり替えられていたのは表通りなど目立ったところだけでした。生活の表面上は文明化しますが、都

市インフラそのものは大正初期まで城下町のままだったのです。

夏目漱石は「日本の開化は外発だ」と言い、無理をした近代化を「ただ上皮を滑って行き、滑るまいつと思つて踏張ると神経衰弱になつてしまふ。どうも日本人は気の毒と言うか憐れと言うか、誠に言語道断の窮状に陥つたものだ」と表現しています（1911年〈明治44〉に4回行なわれた夏目漱石の講演のうち、和歌山で行なわれた第2回講演「現代日本の開化」から）。

しかも国をあげて殖産興業を行なう必要がありましたから、地方の農村部の次男、三男が東京に出稼ぎにやってきました。東京をはじめとする大都市への人口集中は、既にこの時代から始まっていたのです。スラムに近い状態が至る所に誕生していて、そこを大地震が襲いました。時代が求めるものと都市の実質に生じたギャップを天災が突いた、という形です。

帝都橋梁にかける想い

ですから、帝都復興は単に地震被害からの復興ではなく、城下町江戸から近代都市としての帝都東京へと、都市の実質を変える一大プロジェクトでもあったのです。国が帝都復興にあれだけ力を入れたのは、こういう背景にあります。

当時内務大臣だった後藤新平が、強いリーダーシップを発揮しました。復興を進める帝都復興院の中心に若い専門家たちを抜擢したことはその現れだと思えます。

帝都復興事業における橋梁設計の特徴は、実に多様な橋梁形式が用いられたところにあります。中でも、隅田川六大橋（相生橋、永代橋、清洲橋、蔵前橋、駒形橋、言問橋）には、すべて異なる形式の橋が採用されました。帝都復興以前に榊島が行なった架橋は、地点の場所性や都市空間の文脈を重視するものでしたが、太田は「橋自身に内在する〈形〉の可能性」を追求しました。多様な形式の採用は、そのためだったのかもしれませんが、それは、西洋の物真似ではなく、オリジナルデザインを目指した結果だったと考えられます。

永代橋と清洲橋

復興局は115の橋を架けましたが、隅田川六大橋に使われた予算は全体の約3分の1。そのうち約半分が永代橋と清洲橋に用いられています。

清洲橋は田中がドイツ留学時代に実見したケルンの吊橋（1911年〈明治44〉コンペで選ばれた）をモデルにしています。これを忠実にコピーしたのは、当時の最新の構造



上から、22番の吾妻橋、23番の駒形橋、31番の清洲橋、33番の永代橋（番号は左ページの番記）。

を採用し技術的發展の布石とした
いと考えてのことでしょう。

またケルンのコンペの上位3案
の内の一つが、日本で最初に径間
長100m超を実現した永代橋の
素案となっています。このコンペ
案は、清洲橋と永代橋をベアの橋
デザインにすることにヒントを
与えています。

くぐるのも橋

私たちは今、陸の時代に生きて
いますので、どうしてもへつなく
という観点で橋を見がちなのです

が、川が中心の時代から見れば、
橋は渡るだけではなく、くぐるも
のでもありました。

川を船で行くと、次々と現れる
橋を次々にくぐる。その一連の感
覚をどうデザインするかという意
識が、おそらく帝都復興の橋梁デ
ザインの時代まではかろうじて残
っていて、その象徴が隅田川の橋
なのではないでしょうか。

隅田川以外にも、たくさん橋
が架けられました。復興局だけで
なく東京市も310もの橋を架け
ているのですが、例えば当時の舟
運取扱量の1位と2位である外濠

川と神田川は、ほとんどがアーチ
橋となっています。想像ですが、
たくさん船が通るからアーチにし
たのかもしれない。

どのような橋を架けるのか、た
くさん架けるときは橋梁群として
とらえてどうデザインするのが
考えられていた時代です。橋は陸
の人のためだけではなく、川を使
う人のためでもあるという発想。
昔の人は、粋ですね。

標準設計を善しとした時代

土木に豊かなオリジナリテイが

発揮された時期もありましたが、
私が大学で土木を専攻していたこ
ろは標準設計が目指されて、画一
的な質のものをつくるのが善し
とされてきました。設計の標準化
というのは、誰がやっても同じク
オリテイを得られることを目指し
たものです。10人の設計者が同じ
条件で設計しても十通りの土木構
造物ができるはずなのに、同じも
のをつくって何が面白いのだろう
と思って、土木に物足りなさを感
じていました。

建築と比べて、土木は設計者に
許される表現の範囲が狭いのです
が、本来、狭いからこそ工夫が
あると思います。例えば俳句は五
七五という限界的な文字数で表現
することが求められますが、奥深
い表現に成功した名句もあれば駄
句もあります。したがって、制約
条件が厳しいからオリジナリなも
のや面白いものがつくれない、と
いうのは違うと思います。

私は、いったん大学から出てデ
ザイン事務所で働いたころ、歴史
的な土木遺産に触れる機会があり、
昔はダムとか川にもユニークなデ
ザインのものがたくさんあること
を知りました。明治〜大正ぐらい
までは、日本における土木構造物
は鉄道などを除けば試行錯誤の時
代であり、その過程で設計者や計
画者の考え方が感じ取れるような

土木施設がつくられていたのです。
歴史的土木施設の勉強を少しずつ
始めてみると、「なんだ、大学で
教えてくれなかっただけじゃない
か」ということがわかりました。

設計思想は、設計にかかわった
人間や、その時代の状況とか価値
観とかいうものに左右されます。
その時代、その場所、その人だか
らこそできるものなのです。いち
いちそんなことを考えていると効
率が悪いし、均質なものを大量に
つくらなければいけない時代には、
標準化を目指さざるを得なかった
のでしょう。

空間スケールの大きさ

私が「土木も面白いな」と思い
始めたのは、空間デザインのスケ
ールが大きいというところに気づ
いたからです。建築は、敷地条件
に合わせてグリッドで区切ってい
き、機能を満たす空間に仕立てて
いくわけですから、その敷地の中
で完結しています。限られた空間
の中でパズルを解くような仕事で、
知的な面白さが得られます。

一方、土木は自然条件を相手に
しなくてはなりませんから、すべ
てを把握することはできません。
自然は、人間の思うようにはなり
ません。土木構造物が人間の想い
を超えた自然とともにあるんだな



あ、と気づいたときに、土木が非常に奥の深い世界であることを知りました。

二つの公共性を満たす

土木には、二つの公共性が求められます。

一つは寿命が長いということ。後世の人に少しでも良いと思ってもらえるもの、ネガティブな言い方をするとしたら、少しでも不快感を軽減するものをつくる責務があります。

もう一つは、私たちがどのような世界を認識するのかという〈図

面〉を土木がつくっているという自覚です。実際に土木に携わっている人でも意識している人は少ないと思いますが、これは土木特有の公共性です。

いったん橋ができたら、つくられた場所からしか〈日本〉を見ることができません。逆に言えば、

道や鉄道や橋というのは、そこから見た〈日本〉をデザインしていることになりま。ですから、うまく橋をつくと〈日本〉という国は美しく見えるし、変につくると大したことがないな、と見えてしまいます。そういう意味での公共性を背負っているのが、土木構造物であるということが出来ます。

言うなれば、国土は土木によって認識されるとも言えるでしょう。日本の自然と折り合いをつけながら、人間が社会を築いて生きていく。その姿は、たとえば道や橋や鉄道がないと、具体的な風景として見ることはできません。言い換えれば、土木があつてはじめて、私たちは国土の具体像をイメージし、理解することができるのです。

帝都復興が示唆すること

社会的矛盾が際立ってきたときに自然災害に襲われると、一番の弱点がさらけ出される。日本の不利は、そういう地勢的条件という宿命を持っていることです。

そういう背景を持っている日本は、やり方にもでき上がったものにしても、欧米に比べて柔らかい。近代化を目指していたときにはその柔らかさは価値を持ちませんでした。東日本大震災からの復興は、ある意味、そういった柔らかい都市インフラをつくり直すチャンスかもしれません。

とはいえ、日本だけ近代以前に戻って孤立するわけにはいきません。日本は明治以来、どんなにストレスフルであろうと涙をのんでつき合っていくなくてはならない状況(グローバルイズム)に対応してきたのです。

そう考えると、土木というのはとても大切な仕事であつて、思想がなければできない仕事でもあると思います。ところが高度経済成長期には、思想ではなく効率が重視されて、まったく逆の方向へ行つてしまつていたのです。

最初にお話しした土木の標準設計というのは、まさに中央集権的な手法です。これからはそうではなくて、個々の地域が環境をつくる主体となつて、知恵と工夫と思想を持って試行錯誤しながらつくり上げていくことが必要なのかもしれない。

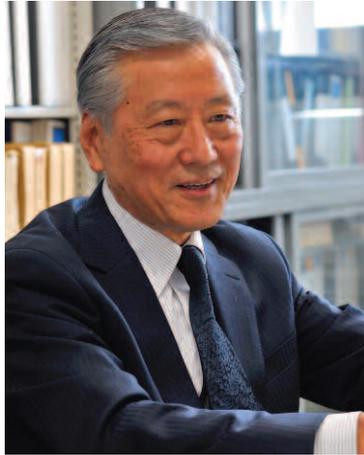
これからの国づくりは、日本独自の豊かさやそれを実現していく文化的パワーと、グローバルイズムの両方を、どうやって折り合わせていくにかかっているのだと思います。それにはかなりタフな精神力が必要で、そのタフネスを、我々日本人が持っているかが問われているのだと思います。

取材日：2014年3月6日



ペDESTリアンデッキの登場と 駅前空間の変化

社会情勢に左右されながら、
条件に合わせて応じられる柔軟性、
可塑性を持ったペDESTリアンデッキは、
ライフタイムからみても
「日本的な構造物」と言う五十畑弘さん。
駅前空間の表情を一変させた
ペDESTリアンデッキは、
実用的機能を優先させながら、
多くの場所で採用されてきました。
初期の導入例から40年を経過した今、
新たな局面を迎えた
ペDESTリアンデッキの歴史と
これからについてうかがいました。



五十畑弘さん

いそはた ひろし

日本大学教授

(生産工学部環境安全工学科) 工学博士

1971年日本大学生産工学部土木工学科卒業。日本鋼管(株)重工事業部に入社。1985年より英国NKK(日本鋼管ロンドン事務所)、1988年より日本鋼管(株)総合エンジニアリング事業部鋼構造本部、2003年よりJFEエンジニアリング(株)鋼構造事業部勤務を経て2004年より現職。

主な著書に『歴史的鋼橋の補修・補強マニュアル、鋼構造シリーズ14』(社団法人土木学会 2006)、『建設産業事典』(鹿島出版会 2008)、『歴史的土木構造物の保全』(鹿島出版会 2010)、『図解入門よくわかる最新「橋」の基本と仕組み』(株式会社秀和システム 2013) ほか

歩車分離から始まった

交通戦争という言葉は、1960年代から使われるようになりました。その時代には、小学校の裏に必ず学童歩道橋がつくられました。学童歩道橋は、自動車の交通量が増えたことに対応して、歩車分離で合理的に通行させようという発想から始まっています。人と自動車を立体的に分離することで、安全を確保しようとしたわけです。ペDESTリアンデッキは、こうした学童歩道橋と同じ発想でつくり始められました。

一方、日本の都市部の鉄道駅前はどこも敷地に余裕がありません。スペースに余裕がない駅前交通広場をできるだけ有効に使うために、垂直方向に逃げようと考案されたという事情もあります。構造としては、鉄道駅が橋上駅となって、同じフロア階にコンコースができ、その延長線上にペDESTリアンデッキがつくられます。

そのことは、メリットも生みみました。横断歩道を渡らないでデパートなどの商業施設に直接アプローチできるのが、改札口を出て、一度もアップダウンなしで商業施設に入れるというわけです。

しかしバリアフリーの考えが導

入されるのは、1994年(平成6)のハートビル法、そして2006年(平成18)のバリアフリー新法

(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)ができてからです。実は、この法律以前にはエレベーターやエスカレーターをつけていない所が多く、あとからつけられています。

社会情勢に影響される

日本で最初にペDESTリアンデッキが導入されたのは、1973年(昭和48)国鉄(現・JR)柏駅(千葉県)東口の市街地再開発のときです。新しいベッドタウンとして郊外が開発され、車で駅に向かう車社会の到来を予測していたという事です。

全国で230カ所ぐらいあるのですが、最近はその中には増えていないと思います。土地の価格が上がれば、高層にして新たに人工地盤をつくるのが利益を生みま

す。再開発事業が行なわれるのは、土地の価格が上がるからなのです。ペDESTリアンデッキは再開発事業と同時に設置されるというのがほとんどなので、再開発が停滞すれば新たに設置されることはありません。

つくられてから30年以上が経過

して、老朽化による改修工事や、人口が減って乗降客が減少し、将来的には撤去の可能性が浮上するところもあるかもしれません。役割を終えて撤去になる場合だけでなく、高架下が暗くなることで治安やイメージの観点から改修が検討される例もあるでしょう。

とはいえ、2階が正面であることが定着し、ファサードも2階でつくられていれば、撤去に反対する意見が出ることも予想されず。柏駅前では最近、改良工事が行なわれました。1984年(昭和59)につくられたJR津田沼駅(千葉県)のペDESTリアンデッキは、構造の老朽化とともに、交通広場や駐輪場などの高架下の有効利用をどうするかなどの整備のあり方が今後の課題でしょう。

このように景気が良くなって再開発事業が活発に行なわれるとか、狭い空間を有効に利用したいとか、便利であるなどといった条件とうまく組み合わせて、日本の駅前にはペDESTリアンデッキが増えてきました。

歩車分離の発想から始まり、20年ほど経ってバリアフリー法に沿った適応が図られた。ペDESTリアンデッキは、このように非常に有機的な存在で、条件に合わせて応じられる柔軟性、可塑性を持つ



JR津田沼駅北口のペDESTリアンデッキ。バリアフリー対策などが、時代を追って施されてきた。

た構造物です。それを考慮してかどうか、ほとんどが鋼製で細工しやすい素材が用いられています。

機能を増殖させる ペDESTリアンデッキ

ペDESTリアンデッキは、通路としての機能以外にも、滞留時間を積極的ににつくことに貢献しています。そのためトイレを設置したり、ベンチなどのストリートフアニチャーを置く場合もあります。もっと積極的に、イベント広場を設けている例もあります。

防災に寄与する面でも、評価が高まっています。阪神淡路大震災のときには、駅前広場が復興支援の拠点になりました。ボランティアの人たちがテントを張ったりして活用されていましたね。そういう面でも、ペDESTリアンデッキは力を発揮します。

今はまだ、聞いたことがありませんが、ペDESTリアンデッキに震災物資の備蓄をするというような活用方法もあると思います。

海外におけるハイウォーク

日本では積極的に導入されたペDESTリアンデッキですが、駅前空間が狭い、広げようがないという同じような条件を持つイギリス

ス・ロンドンでは見ることはありません。

ペDESTリアンデッキと言って通じないわけはありませんが、英語圏ではハイウォークと言ったほうが通りがいいかもしれません。エレベーター、ペDESTリアンデッキ (elevator pedestrian deck)、もしくはペDESTリアンウォークウェイを略してペドウェイ (pedway) ともいいます。

海外にも、鉄道駅前以外であればペDESTリアンデッキを採用している例はあります。一番古い例はロンドンのシティです。1960年代の道路計画の考え方として、高速道路をできるだけ町の中心部まで引き込もうという計画がありました。そのときに人をデッキの上に配置した計画が1963年(昭和38)のブキャナンレポートで報告されました。しかし、実際には大規模には実施されず、一部、施工されたのがシティの例です。

評判はあまり良くありませんでした。ペDESTリアンデッキは景観を上下に分断してしまいますから、デッキの下はどうしても「ケ」の空間になってしまいます。防犯上も問題があって、防犯カメラが据え付けられ、区間によってはハイウォーク自体が廃止されました。ただ、ビル同士をつないでうまく機能している所もあります。

駅前広場は景観のシンボル

実は、鉄道駅前のペDESTリアンデッキは外国には見られません。その理由は、駅の構造の違いもありますが、駅前広場に求めるものが違うことにあるのでしょうか。特にヨーロッパでは、駅というのは町の景観のシンボルなのです。彼らには、こうしたものをつくる発想すらないのではないのでしょうか。空間が狭いというような物理的な条件だけでは説明がつかなくて、やはりそれをつくる人の考え方が多分に反映していると思います。

東京駅の改札口から新丸ビルに直接行かれるように、ペDESTリアンデッキが架けられた姿を想像してみてください。

実際には、東京駅には既に地下街が発達していますからペDESTリアンデッキを架ける必要はないわけですが、機能としての問題ではなく、シンボリックな景観を変えてしまうような開発は容認されなideししょう。

創業百周年を迎え東京駅が復原改修がされる際にも、そういう話は出ませんでした。東京駅は皇居に対して、正面性を持っています。各国の駐在大使は、着任するとそこから馬車に乗って皇居に向かいます。そういう場所にペDEST

リアンデッキをつくるというのは、

ちよつと考えられないことです。逆にいえば、景観にシンボルとしての価値を見出して、それを体現させられるほど敷地に余裕がある

駅前広場という条件が、東京駅には備わっているということです。「日本では景観を大切にしてい

ない」と断言するわけではありませんが、実用と景観をどの程度優先させるかといったときに、バランスの取り方がヨーロッパの人たちとは違っているのだと思います。

景観を守るために実用を犠牲にするとか、多少の不便は我慢するというのが文化だと言うこともできるのですが、そこまで考えないで実用のほうにすつと行ってしまうような気がします。

これはどちらが良いか悪いかという点ではなく、要するに優先順位をつけ方が違うということで、これもまた、日本の風土、文化なのかもしれません。

日本的な構造物

駅前空間が狭いという条件に対応して、止むに止まれぬ事情で誕生したペDESTリアンデッキですが、いろいろな機能を持っているように見えるものの、一つひとつを見ていくと、実はそれが後進的に進化をしているということが

わかります。

これがどこからきたものかという点、実は日本オリジナルなんです。

建築物としても非常に日本的なものである理由の一つに増築、建て増しの発想があります。一度つくられたら2世紀、3世紀にわたって残っていくというよりも、社会状況に応じてつくられたり壊されたりしていく。変わることに抵抗感が少ないのは、逆に、またすぐ変わるのだから、と感じているからなのかもしれません。

言い換えれば、極めてアジア的な存在ともいえませんが、駅前空間が狭くて困るような都心部に、これだけ鉄道網が発達しているのは日本だけの特殊事情です。ですから鉄道網が未発達の他のアジア諸国でつくられることはなく、この点、ペDESTリアンデッキは日本で独自に発達を遂げた構造物ということができます。

仮設としての性質

ペDESTリアンデッキのもう一つの特徴は、仮設的な存在、ということでしょうか。そうは思われない方もおられるでしょうが、私はそう考えています。

橋本龍太郎首相のときに、沖縄・普天間飛行場の移転先の問題

で、滑走路をつくるためにサンゴ礁の海を埋め立てるのではなく、棧橋による工法が浮上したことがありました。これは埋め立てと違って棧橋なら元に戻せるし、限定的であることをアピールするためでした。仮設の発想ですね。下のサンゴ礁を傷つけないでも工事ができるということもありました。しかし、ご承知のとおり、工法云々以前に、計画そのものが当時は暗礁に乗り上げてしまい、結局は実現しませんでした。

本来、土木構造物というのはかなり長い寿命を持つものですが、撤去が進みました。では、自動車が減ったのかというところ、撤去が進みませんでした。撤去する方向になったの

です。「なんで車が優先で、人間が上ったり下りたりしなくちゃいけないんだ」と、評判が悪い構造物でしたから撤去の方向に進みました。現状では空間構造が2階を基本に構成されていますから、歩道橋のようにすぐに撤去ということにはならないと思います。ペDESTリアンデッキの運命もこの先、どうな

るのかわかりません。

それに比べてイタリア・ローマでは二千年前の石の橋の上に自動車が走っています。できたものの寿命だけでなく、スペインのサグラダ・ファミリア大聖堂のように19世紀につくり始めた建築物が、今まだ建築中などということは日本ではあり得ないことです。時間軸の感覚が違うのです。

成功例としての仙台駅

増設や仮設ではなく最初から計画すれば、長所を活かしたものに

なる可能性があつて、その良い例が仙台駅です。東北新幹線が仙台までくること

が決まり、1977年(昭和52)にまず駅をつくり直しました。そのときに、駅前をペDESTリアンデッキで構成することが計画され、新幹線駅が3階で、エスカレーターで下りてきた2階が入口になるようにつくられています。ペDESTリアンデッキは鉄道駅と一体になっていきますから、どこが管理しているのかわかりにくいことが多いのですが、道路付属施設として道路管理者である市町村のものになっているのが一般的です。

ある構造になっていますので、ペDESTリアンデッキの端までが

たかも仙台駅として機能していると感じられる構造です。

仙台駅では中央部分にはデッキをつくらなかつたので、デッキ下が暗くなることを防ぐのにも成功して、防災的にも問題のない構造になっています。

ライフタイムから見たペDESTリアンデッキ

私がペDESTリアンデッキに興味を持ったのは、なぜ日本だけに発達したのかと疑問を持ったから

です。物理的な要因だけではなく、日本独自の理由があるのではないか、と考えたのです。私は常々、構造物に対する各国のライフタイムの違いに興味を持っていました。よく言われるのは、「石の文化と木の文化」という分類ですが、とにかく日本の構造物はライフタイムが短いのです。長持ちさせようと言ひ出したのは、ここ二、三十年の話です。そもそも近代以前の日本の橋は(へん)の存在でした。大水がくると流されて、また修復するということを繰り返してました。反対される人も多いでしょうが、日本人の橋に対する感覚とペDESTリアンデッキには相通じるものがある



1981年（昭和56）に完成した、仙台駅西口のペDESTリアンデッキ。駅前空間と駅自体の機能はもとより、駅舎との一体感においても、つけ足し感がない。はじめから都市計画に基づいてデザインされた好例である。面積が9763㎡と広いこともあり、のびのびとしたランドスケープが実現されている。

グラウンドレベルがデッキ下になって暗くならないように、中央部分を開渠にした。バス乗り場には、ペDESTリアンデッキから直接アプローチできる。

通路幅にメリハリをつけることで、通路としての機能と広場としての機能の使い分けもうまく誘導されている。

写真提供/五十畑弘さん



ると思います。

日本で一番最初に鉄道が走った新橋〜横浜では、早く開通しろという厳命のもと、六郷川を渡る橋を含めすべてに木製の橋桁が架設されました。しかし、その橋桁はわずか5年で腐ってしまったとい

います。その後、鉄製に置き換えられていくのですが、とにかく取り敢えずという意識が強いのが日本の特徴で、それが構造物のライフタイムに強く影響しています。

実用的機能を重視した時代

確実にいえるのは、日本経済が

まだ元氣だったころに、ペDESTリアンデッキは実に多くの人の流れと桁下の自動車交通を、安全にさばいてきたという事実です。そのことは、きちんと確認するべきだと思えます。首都高速道路の日本橋上の高架と同じで、あの時代には土地のない東京で高速道路を通すためには、川を犠牲にせざるを得なかったわけですし、多くの人がそれを望んでいたのです。そのことを忘れて、今の価値観で過去を評価するのは問題です。

ペDESTリアンデッキが盛んに

つくられたころというのは、実用性というものが価値の上位に置かなくてはいけない時代でした。明治維新後に、国力を国内外にアピ

ールしようとして架けられた長大な橋に比べ、ペDESTリアンデッキはいかにも実用重視の構造物です。実用的機能という点で相当な働きをしてきたことは、誰が見ても明らかだと思います。

構造物としてのペDESTリアンデッキは、技術的には特に難しいものではありません。橋の設計では、強度を支える構造と意匠デザインは別の設計者が担当することがあります。近年では景観的なデザインを重視する傾向にありますから、改修時にデザインが改良されることも考えられます。

変えられる余地がある構造物ですから、この先もっと良くなる可能性もありますが、良くなっているものは淘汰されていくでしょう。ペDESTリアンデッキは、社会のニーズに対して敏感に対応できる柔軟性、可塑性を持つという特徴があるからです。

取材：2014年3月4日



モンゴルと日本をつないだ 太陽橋



小林 厚さん

こばやし あつし

JFEエンジニアリング株式会社 経営企画部 企画室長
技術士（建設部門）

1993年入社。鋼構造本部橋梁事業部、海外事業本部鋼構造グループを経て、現職。

モンゴル・ウランバートル市内の北側と南側をつないだ太陽橋。線路をまたぐ長さ262mの橋梁部分と盛り土構造のアプローチ道路部分で構成されたモンゴル最大の鋼鉄製橋梁である。写真提供：JFEエンジニアリング株式会社

日本が政府開発援助（ODA）でモンゴルに架けた橋は、太陽橋と名づけられました。

日出づる国への感謝の想いが、その名前に込められているように思います。

モンゴル最大の鋼鉄製橋梁であり、鉄道で分断されていた南北の市民の生活をつなぐ橋。技術移転の意味からも、モンゴルと日本をつないでいます。

鉄道で分断された南北をつなぐ橋

モンゴル国（通称モンゴル）の首都ウランバートルの市内ではモーターゼーションが進み、毎年1〜2割ずつ自動車の保有数が増えています。

北側の商業地区と南側の工業地区は鉄道によって分断されており、交通渋滞が非常に激しく、経済発展を阻害していました。2カ所の踏切と二つの高架橋（ゴルバルジン橋、平和橋）がありますが、両橋とも老朽化が著しく、安全で円滑な交通を確保できないことが課題となっていました。

そこで2009年（平成21）、橋を架けることで渋滞を緩和しようというプロジェクトが決定しました。モンゴルに対して行なわれた過去最大の政府開発援助（ODA：Official Development Assistance）によって建設された橋は、日出づる国日本からのプレゼント、ということと太陽橋と命名されました。

太陽橋は、線路をまたぐ長さ262mの橋梁部分と盛り土構造のアプローチ道路部分で構成され、モンゴル最大の鋼鉄製橋梁となりました。

開通後は、これまで迂回を余儀

なくされていた1日あたり約3万台の自動車を利用し、市内の交通渋滞は劇的に緩和されました。また歩行者も線路内に立ち入ることなく、橋を通って安全に通行することができるようになりました。

モンゴルは親日国

2012年(平成24)10月17日の開通式には、アルタンホヤグ首相、バトゥール市長、バートルガ市議会議長を代表とする関係者が出席し、在モンゴル日本国特命全権大使の清水武則さんが、「この橋が両国の架け橋になることを希望する」と祝辞を述べました。

モンゴルが旧ソビエト連邦の社会主義から脱し、自力で経済発展しようと努力してきたこの20年間に、さまざまなプログラムやプロジェクトによって日本がサポートしてきたことに、モンゴルの人は大きな感謝の気持ちを抱いてくれているようです。そのためモンゴルは大変な親日国です。

市民全員が待望する橋ができるといふことで、交通警察や鉄道会社は非常に好意的で、工事の際には施工を進めやすい環境を整えてもらいました。

モンゴルの特色

モンゴルでは、286万8000人(2012年現在)の人口の内4/5割の人が首都ウランバートルに集中して住み、その内の6割が今でもゲルに住んでいます。

冬は非常に寒く、特に1月はマイナス40度にまで下がりますので、この間は工事ができません。その分、緯度が高いため夜の9時ごろまで明るい夏で挽回しました。

一番苦労したのは「何も無い」といふことでしょうか。日本には施工協力してくれる企業がたくさんありますし、工事のための資材も豊富にそろっています。

しかしモンゴルでは道具も重機も人材も限られており、工夫や段取りが求められました。

鋼鉄製橋梁を選択

日本国内では、橋の長さや建設場所などの条件を鑑みて建設コストを出し、コンクリート橋か鋼製の橋かが選択されます。基本的には海外も同様です。

コンクリートはどの国にも存在し、ビル建築などでも多く使用されていることから、材料や作業員の確保は比較的容易です。重量物を輸送する必要もありません。

一方、鋼製の橋は管理された工場で作すれば、仕様どおりの製品の供給が可能で、単に完成した部品をボルトでつなぐだけなので、建設現場での作業期間は格段に短くなります。

コンクリート橋を選んだ場合、品質が不確かなモンゴルで、仕様を満たす生コンを調達し、確実な施工や検査を実施することは難しいことがわかりました。それは既存の橋の老朽化の速さを見ても明白でした。しかも、その国の技術力や機材、建設会社の有無により、机上の見積もりだけでは金額を計れないという事情もありました。

そこで今回は鋼製の橋が採用されました。しかし、仕様どおりの鋼材を手配し、適切な品質の製品を供給できる工場をモンゴルで探すのは困難ですので、橋の部材は日本で製作して運びました。

輸送用の道路がないことはわかっていたので、最初から鉄道輸送を選択しました。一つが10tとか20tの重さの橋桁を運ばなくてはならず、場合によっては3カ月もかかり大変苦労しましたが、日本製の部品でなければ品質は担保できなかつたでしょう。

品質・工程における確実性

日本製の橋梁が高い耐久性を誇

るのは、鋼材や溶接の品質が高いからです。

さらに緻密な作業計画や高度な施工技術によって、決められた工期内での施工を可能とします。また、周辺の交通や住居への影響も最小限に抑え、施工時の安全も担保します。今回のモンゴルでの工事でも、各工程の計画ずれは1週間以内、最終的には1カ月工期を前倒しすることができました。鉄道や幹線道路への影響も最小限とし、工事中の災害もゼロでした。

生産管理の基準が厳しい日本では当たり前ですが、逆に言えばその厳しさによって、高い技術力が磨かれたのです。よって、価格も含めて最適な技術や管理方法を選択して顧客要求に確実に応える日本式のやり方こそが、他国に勝る点だと言えます。インフラ建設の場合は、単なる技術だけでなく、これが重要だと思えます。

ただ、その分高価であることは否めませんから、その価値を当該国が正當に評価してくれるかどうかはわかりません。しかもモンゴルの公共工事投資額は、中国が断然突出しています。

日本がそこに割り込んでいくことは難しいのですが、近年、経済発展の著しい国では環境や安全を重視する声も聞かれるため、今後の日本製品の躍進、発展途上国で

の鋼製の橋の採用に期待するところです。

国をつくる土木技術

橋というのは、一般の人が誰でも使える施設ですから、多くの人に感謝されます。横綱白鵬の夢は、モンゴルに橋を架けることだと聞いたことがあります。2012年(平成24)のモンゴルの流行語には、「太陽橋」が選ばれたそうです。

今の段階では、設計基準もないモンゴルが個々の条件に合わせて最適な橋梁設計ができるようになるには、まだまだ長い時間がかかることでしょう。しかし土木技術の需要は高く、モンゴルの大学の一番人気があるのは土木工学のエンジニアだそうです。何回かプログラムを組んで、大学生や技術者を対象に技術移転の講習会も実施しました。

太陽橋の現場で一緒に汗を流した仲間が、将来、国のインフラ整備を牽引してくれたらうれしいですね。

取材：2014年3月12日





長崎・眼鏡橋復元の物語

長崎大水害が起こって、30年以上が経過しました。
九州から離れた地域でも、
その悲惨な光景と地域の宝である眼鏡橋復元への取り組みを
覚えている人は多いのではないのでしょうか。
しかし、水害の原因やバイパス工事の妥当性をはじめ、
その実態は断片的にしか伝わっていません。
鎖国時代、全国で最も先進的な技術や情報が集まった国際都市長崎で、
愛されてきた石橋群。
その象徴である眼鏡橋復元に、
川への愛着を取り戻す運動が
果たした役割についてうかがいました。

片寄俊秀 さん

かたよせ としひで

まちづくりプランナー、環境芸術家

工学博士、技術士

1938年生まれ。京都大学工学部建築学科卒業。1961年京都大学アフリカ類人猿学術調査隊設営担当としてタンガニーカ（現タンザニア）調査に参加。同大学院修了後、大阪府技師として千里ニュータウン開発事業等に従事。1970年転職して長崎総合科学大学（元・長崎造船大学）、関西学院大学総合政策学部教授を経て、大阪人間科学大学教授（2013年3月まで）。現在NPOほんまちラボまちづくり道場を主宰。主な著書に『ブワナトシの歌』（朝日新聞社 1973。羽仁進監督、瀧美清主演で映画化）、『千里ニュータウンの研究』（産報出版 1979）、『ながさき巡歴』（日本放送出版協会 1982）、『スケッチ全国町並み見学』（岩波書店 1989）、『まちづくり道場へようこそ』（学芸出版社 2005）、『いいまちづくりが防災の基本』（イマジ出版 2007）ほか



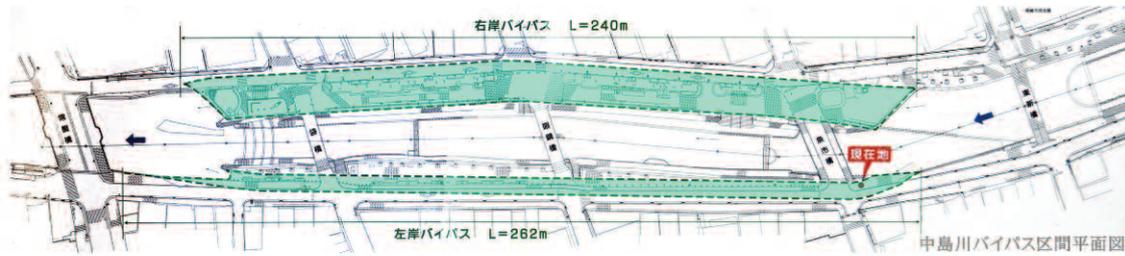
山に囲まれた過密都市

長崎造船大学（現・長崎総合科学大学）建築学科の助教授として赴任し、初めて長崎市内の中島川を見たのは、1970年（昭和45）32歳のときです。

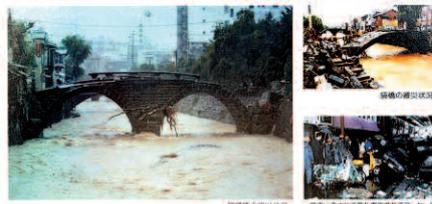
川はとにかく汚れていました。当時の我が国の都市河川はどこも悲惨な状況で、ちよんご合成洗剤が大量に使われるようになった時代で、川の水が泡立つような状態でした。ゴミは捨て放題で、臭くてたまらないようなドブ川だったのです。下水道も普及しておらず、家庭の雑排水が全部、川に流れ込んでいました。

その汚れた中島川の上に、1634年（寛永11）に架けられた「眼鏡橋」をはじめ、江戸時代に建造されたアーチ石橋が14橋もずらりと並んでいる様子は圧巻でした。

長崎という町は、海外（ポルトガルと中国）との交易のために無理やりつくられた町です。深い入り江の海に長く突き出した台地があり、長崎という地名の由来になったといわれますが、1571年（元龜）長崎開港にあたり、ポルトガル人宣教師の主導の下に、まず6カ町がこの丘の上に建設されています。1592年（天正）には、丘の下を流れて長崎湾に注ぐ中島川沿

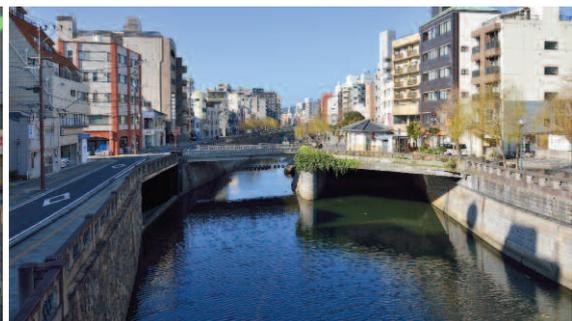
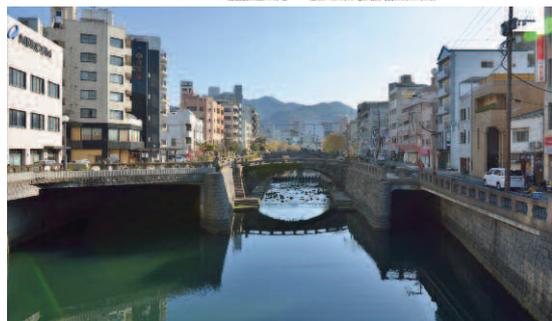
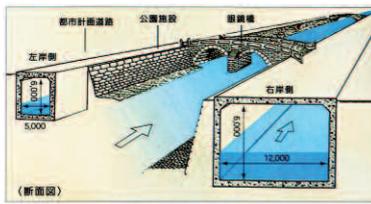


長崎大水害による被災状況



昭和57年7月23日に長崎市周辺を襲った集中豪雨は、1時間最大雨量127.5mm、3時間連続雨量313mmと長崎海洋気象台の観測史上最大の降雨を記録し、長崎市中心市街地に未曾有の洪水被害をもたらしました。

国の重要文化財である「眼鏡橋」を壊したまま、洪水を安全に流下させるために、兩岸にトンネル水路(バイパス)を設置しました。また、バイパスの上には、中島川公園や都市計画道路が整備されました。



右ページ：眼鏡橋。石垣や石畳の遊歩道、沈下橋などのしつらえも、味わいのうち。上：眼鏡橋を架けたとされる興福寺の2代目住職、黙子如定（もくすによじょう）。左：被災後につくられたバイパス水路。上はその説明板。

長崎大水害

鎖国時代にはオランダと中国との対海外貿易の港として特権をほしいままにした長崎の繁栄は、まさに中島川を中心として形成されたのですが、それゆえ低い平地部に水害リスクを抱えた町という宿命がありました。

私は大阪で行政技術者としてニュータウン造成の現場で働いていた経験がありましたから、流域面積の割に河川容量が小さい中島川の水害リスクが常に心に引つ掛かっています。治水安全を上げるには、河川管理者の意思決定が必要と考え、いろいろ働きかけた結

いの干潟の埋め立てと田畑の市街化が進められて内町23町が、さらに1692年(元禄5)には外町が開かれて市街77町(丸山、寄合、出島を入れて80町とも)が確立しました。

開港当初は1500人ほどだった人口も、外町が開かれた元禄中期(1694~1696年)には約6万5000人のピークに達し、その後若干減少して幕末に至ります。

山がちの地形を流れ下る急流の中島川が町の中心部に位置するというのは、水源が川沿いにあったこと(のちの民営水道倉田水樋)と、貿易のための水運に川が利用されたことによりです。

果ようやく1982年(昭和57)7月16日、大水害が起きるまさに1週間前に、県の担当部局との会合を持つことができました。

1973年(昭和48)に始まった中島川1万人大清掃運動や中島川まつりを通して、市民の関心が川へ向いてきたタイミングで、県もその気運に呼応して何とか腰を上げてくれた矢先でしたが、そこに大水害が長崎を襲ったのです。

梅雨末期の1982年7月23日の夕方、これまで経験したことのない物凄い集中豪雨がやってきて、しかも長時間続きました。長崎市の北に位置する西彼杵郡長与町では午後7~8時の1時間に187mmの雨量を観測し、これはいまだに我が国の歴代最高記録となっています。

午後8時過ぎに中島川が氾濫し、濁流は近くの商店街に、あつと言う間に流れ込みました。

走行中や駐車中の自動車が流されたり、車ごと生き埋めになったことも長崎大水害の特徴です。翌日、長崎県警が道路などから排除した車は市内だけで約5000台。その後、掘り出した車は450台に上り、中から遺体が見つかった例もありました。長崎大水害は、クルマ社会の進んだ時代の都市水害として、最初の実例となったのです。

復旧の実態は

この災害で中島川石橋群の内、6橋が流失、3橋が大破しました。災害のさなか、報道関係者は被害の大きかった都市周辺部に近づくことすらできず、都市中心部の報道で精いっぱいでしたから、世界に知られる被爆都市・長崎の被災地としての報道映像には、中島川の氾濫の光景ばかりが映し出されました。このため長崎豪雨災害イコール中島川の氾濫による被害と誤解され、県や旧・建設省が打ち出した石橋撤去の口実になったように思います。しかし実際には、亡くなった300人近くの9割は、周辺部の山手で起こった土石流や地滑りなど土砂系災害の犠牲者でした。

私は行政技術者であった経験から、大規模災害は、それ自体の被害に加えて、災害復旧、復興工事で町の風情が大きく破壊されることを知っていました。それで、これは何とか先手を打たねばならないと考え、被害のあった翌朝早く、かねて私淑していた高橋裕先生(東京大学名誉教授で河川工学者)のご自宅に思い切つて電話をしました。先生のお言葉によると「中島川的眼鏡橋が壊れた。復元に立ち上がるから、すぐ来てくれ」と涙なが

会」も駆けつけてくれました。

数寄屋橋での署名運動にたくさんの人が応援に来てくれたのは、横浜市役所の森清和さんの力に因るところが大きいのです。森さんは最初の著書『都市と川』（三木和郎のペンネームでの著作／農山漁村文化協会1984）でも、私たちの活動を紹介してくれています。

森清和（1942〜2004年）
横浜市環境科学研究所に所属しながら、よこはまかわを考える会、鶴見川を楽しくする会、全国水環境交流会など、多くの環境団体にかかわった水辺環境技術者。全国川の日ワークショップを創設。

森さんとの親交は、『環境文化』という雑誌に中島川での一連の活動を投稿したところ、記事を読んだ森さんが長崎まで訪ねて来られたところから始まります。「よこはまかわを考える会」の創設には、私も参加しました。こうして眼鏡橋保全は、地元長崎だけでなく、全国からも注目されるようになっていきました。

現地保存に向かつて

水害直後、県知事の諮問機関として「長崎防災都市策定委員会」が長崎出身で地域開発公団総裁の平田敬一郎さんの肝煎で設置されました。私は中島川を守る会の小川緑会長の代理でこの委員会に出

席したのですが、県の意向をまとめる形で進められる会議で、当初は私の発言など聞く耳を持たぬという雰囲気でした。

しかし、会を重ねるうちに、市民の中から石橋保存を求める強い動きが出てきたこと、国の側にも文化庁がいち早く眼鏡橋の現地保存を主張し、建設省内部でも計画の見直しの方向が検討されたよう

です。裏で平田さんの後押しがあったか、また高橋先生のアドバイスもあつたのか、そのあたりはわかりません。12月に入って、県側から突然、計画高水流量はそのままで、眼鏡橋現地保存の案が出されたのです。ただし、橋の両側にバイパスのトンネルをつくること

が条件になりました。
計画高水流量
河道を建設する場合に基本となる流量で、基本高水流量から各種洪水調節施設での洪水調節量を差し引いた結果として求められる河道を流れる流量。

私の考えとしては、より低い場所にある鹿解川に背後からの水が入るので、「中島川にバイパスをつくっても何の解決にもならない」と釈然としなかったのですが、高橋裕先生にご報告すると「やりましたね、片寄さん」と喜んでくださいました。よく考えてみると、決まっていた激甚災害特別補助事業を覆して文化財の現地保存が

なえられたというのは前代未聞のこと。奇跡が起こったというしかありません。

眼鏡橋の保全は、なぜかなえられたのでしょうか。被災後の一連の運動に先立って、早くも1970年代から川への市民の意識が甦るような活動を積み重ねていたことが、最大の要因だったように思います。

きつかけは測量調査

中島川は原爆の直接的な打撃を受けていなかったのに、江戸時代の石橋が14橋もずらりと並んで、その上を自動車が平気で通っていました。眼鏡橋は良く知られていましたが、他所者には驚くべき光景でした。

しかし、長崎大水害以前は、地元の人にとってはなんでもない日常風景で、汚れて臭いため、川に蓋をして駐車場にして、上には東京や大阪にも負けない高架道路をつくろうという提案が、市議会で見目目にやられていたぐらいです。

1964年（昭和39）、土地区画整理事業の一環として西川端に8mの車道が通るという事業が動き始めました。山門が計画道路にかかる光永寺から「参道は提供するが山門には手をつけないでほしい」という申し出があったのです

が顧みられなかったため、当時の正木住職と壇信徒総代だった赤瀬守さんを中心に「車道ではなく中島川大遊歩道」という運動が始められました。所得倍増論が打ち上げられ、車社会への転換を目指していた時代ですし、まだ住民運動とか環境活動などという言葉すらなかったころの、まさに先駆的な運動でした。

その後、私が赴任した大学に「石橋オタク」の学生が現われ、測量調査の指導を頼まれました。学生たちとともにむかつくような悪臭の中、一つひとつの石橋の実測調査をやりました。

その調査データは、のちに「中島川の石橋群」として長崎市の指定文化財になるときの基礎データとして役立ちましたし、赤瀬さんに大学で講演を依頼したことで、学生たちの調査活動と結びつき、「川沿いにはクルマのための道路ではなく人間のための遊歩道」という「中島川大遊歩道構想」の実現を目指す、「市民＋学生」の運動へと広がりました。

石橋を見ると、硬くて重いはずの石が虹のように軽やかに空に浮いている感じを受けます。調査しているうちに、私も石橋の魅力に取り憑かれ、やがて諫早市の土木技師だった山口祐造さんとも出会うことができました。

諫早にも眼鏡橋があつて非常に堅牢だったために、1957年（昭和32）7月25日から28日にかけて降った豪雨のときに、橋桁に流木が引つ掛かって川がダムアップし、多数の死者を出す大災害となりました。

恨みの石橋を爆破せよという声もあつた中で、諫早市長が文化財としての意義を認め、当時の文部省に掛け合つて、重要文化財の指定を取り移設保存したのですが、それを担当したのが山口さんです。以来、彼は石橋の魅力に取り憑かれ、九州各地に現存する石橋を訪ねて実測し、写真を撮影し、記録をつくりました。山口さんによると、長崎の眼鏡橋に始まる石橋は、中島川に20橋も架けられて、ここから九州各地に伝播したそうです。こうして山口さんは我々の石橋研究の師匠となりました。

川への関心がよみがえる

住民運動だけでなく、汚い川の現状を具体的になんとかするには、と一思いもありません。これには長崎青年会議所が動いてくれて「中島川1万人大清掃運動」を提唱し、我々も参加して1973年（昭和48）8月に実施。この大清掃運動には、本当に1万人ぐらいの人が集まりました。市民も川



上：長崎大水害で流失後、1986年（昭和61）に架け替えられた東新橋。〈昭和の石橋〉として架けられたのは、これ以外に一覧橋、古町橋、編笠橋がある。勾配のきつい円弧のため、急な階段になっていて地元では評判が良くない。
 右：光永寺の山門。朱印地様式という珍しい山門で、かつては裾部分に門衛住宅がついていた。この山門が道路拡幅計画にかかり、住民の反対運動が起こった。
 左：東西を隔てる川を、橋で渡って行き来する。短い距離にたくさんの橋が架けられているのは、中島川では、それだけ往来が頻繁だったことの証しだろう。橋は辻々の路地につながっている。



の汚れをととても気にしていたのですね。
 掃除に加えて楽しみの要素が必要と考え、「中島川まつり」を立案して、学生たちとともに5月の連休の2日間で5万人を集める大イベントを成功させました。そうこうするうちに、市民の見方も変わり、川に目が向くようになりました。すると、不思議なことに川もだんだんきれいになっていったのです。中島川まつりは、12年も続きました。

ました。まつりは、提唱する大遊歩道のイメージを実感できる社会実験でしたが、その後、紆余曲折を経て、今では川沿いにつながった遊歩道ができ上がっています。
 こうした活動で「中島川を守る会」は1979年（昭和54）第1回サントリー地域文化賞を受賞、日本河川協会賞など数々の賞をいただきました。

壊れてはつくり直す仕組み

石橋は、^{せりもち}追持（アーチ）の理論で支えられています。アーチ石橋の部材は、上が広くて下が狭い台形の石。その石を組み合わせていくと外に広がろうとする力がかかって、隣り合った石同士が支え合います。アーチの頭頂部に楔石（キーストーン）を入れると、石は下に落ちることがありません。ただし、水に浸かると石が浮き上がってバラバラになります。

江戸時代の中島川は、10年に一度ぐらい氾濫していました。眼鏡橋も大きく破損したりしているのですが、その度に修復しています。中島川のアーチ石橋は何度も流され、多いものでは3度も架け替えられています。壊れても部材の石はそんなに遠くまで流れていきませんから、それを使って、またつくり直すのです。

もちろん、そのための費用はかかりませんが、江戸時代の長崎には、それだけの財力と石橋にかける愛情があったということでしょう。九州各地にはたくさん石橋がありました。近代化の過程で次々とコンクリート製や鋼製の橋に替えられました。しかしコンクリートは耐用年数がたかだか60年ほどで意外に短寿命なのです。それに比べて石橋は江戸時代のものはまだ現役です。

石橋は、リユースが可能な、小さなポータブルな部材で大きな構造物をつくり上げる技術の結集です。すなわち、ある意味ではきわめて現代的な構造物だと思えます。壊れてつくり直すことで技術も伝承されます。強い力の洪水には、電気ヒューズのように、いったん飛んで力を受け流し、あとでリセットすれば何事もなかったように復活できる仕組みなのです。山口さんや私が石橋に惚れ込んだのは、そんなところに魅力を感じたことでもあります。

一病息災のまちづくり

災害大国日本においては、自然の厳しさと巧みに共存して生きていく姿勢こそが大切だし、それが日本の文化の基層を形成してきたと考えます。自然の猛威をハード



アーチ石橋の謎

アーチによって構造物をつくる技術は、どこで誰が発明したのでしょうか。古代中国か、メソポタミアか、古代エジプトか。あるいはインカ・マヤ文明が円形アーチを知らなかったと言われていたものが、1950年代に遺跡から発見されて、その説も覆されています。石橋以外にも、焼きものの窯や沖縄の墓もアーチ。ヨーロッパやイスラム建築ではドームも多用されています。それぞれ独自に発明された可能性もあれば相互の交流の中での技術革新もあったようです。

長崎の眼鏡橋にはポルトガルの技術が入っているという説もありますが、中国・江西省出身で興福寺2代住持の黙子如定（もくすによじょう）禪師による1634年（寛永11）の創建とされていますから、中国から技術が入ってきたのは間違いないでしょう。九州や沖縄にはアーチ石橋が今も多くあり、

それ以外の本州地域に少ないのは、長崎から伝わった技術が高度化され、秘伝として伝承されたからとされています。

中国には古代からの100万橋を超える石橋が現存しているといわれます。中でも河北省の趙州には7世紀初頭の建造とされるスパン37mの壮麗な扁平アーチ橋が現存しており、その時代に既に高い技術レベルに到達していたようです。一方ヨーロッパでは、ローマのテヴェレ川に架かるファブリッチオ橋がBC62年の建造で、今も現役で機能しています。

幕末期の甲突川（こうつきがわ 鹿児島）の石橋群や通潤橋（熊本）などには、九州の石工に培われた技術に加えて、ヨーロッパの技術の影響も見られます。外来技術を受け入れたあと独自の工夫を凝らして発展させるという、我が国の技術発展の典型的な事例の一つといえるでしょう。

川へ意識がよみがえるような活動の積み重ねが、残そうという合意形成へとつながりました。この長崎市民の経験が、多くの地域の参考になれば幸いです。



取材…2014年2月14日

上：橋の下から、隣りの橋が見えるほど、近い間隔で架けられている中島川の石橋群。光永寺そばに架かる一覧橋と古町橋は、どちらもマンモスアーチの〈昭和の石橋〉に。

左：眼鏡橋下流に置かれた飛び石。万葉集では石橋（いわはし）と呼ばれたという。長崎の人は、川と距離が近い暮らしを営んでいる。

な技術で抑え込もうとしても限界があることを知らねばなりません。水害リスクを抱える長崎のような都市では、まず「予報、警報、避難」のソフトなシステムを確立することで「人が死なない」仕組みを確立し、その上に立って、いかに被害を少なくするか、まちの風情をどう守り育てるか、という二段三段の構えが必要だと思いま

す。中島川にはたくさん橋が架かって、川の中にも飛び石が置かれて、暮らしと川がいかにも近い距離にありますから、いつも川や周りの自然の様子を観察して変化に対応する、一病息災の生活作法を忘れずにいてほしいと思います。

合意形成に役立つもの

人類が開発してきた「早く、安く、大量に」の技術には、根本的な問題があると思っています。なぜなら、月にまで行く時代に、川一つきれいにできないからです。川を汚したのも人間ですが、きれいにできるのも人間です。中島川をきれいにして石橋を地域の誇りに思う気持ちを醸成していたから、長崎大洪水の後に眼鏡橋が残ったのだと思います。

長崎大洪水から30年以上が経過した今、あの水害自体を知らない人も増えましたが、眼鏡橋を残せた背景にある、この事実は語り継いでいかなければなりません。川への意識がよみがえるような活動の積み重ねが、残そうという合意形成へとつながりました。この長崎市民の経験が、多くの地域の参考になれば幸いです。

橋から省みる 水都大阪の再生



藤井 薫さん

ふじい かおる

水都の会（水都大阪を考える会）代表

1956年大阪市生まれ。京都大学法学部卒業。公共団体勤務。2002年水都の会（水都大阪を考える会）設立。水都大阪2009企画準備委員、韓国順天湾国際庭園博覧会2013日本招待団体代表。

天保年間（1830～1844年）の橋番付には大坂の公儀橋は205橋の内、わずかに12。残りの大半は、町橋だったといえます。

町人文化が開花した大阪で、

水の文化を創造するまちづくりに取り組む市民団体〈水都の会〉の大阪の橋にまつわる活動について代表の藤井薫さんに、物語っていただきました。

大阪の橋の文化 〈牡蠣船〉

豊臣秀吉が大坂城を築いて以降、外堀として開削された東横堀川（1585年（天正13））を手始めに、西横堀川、道頓堀川、長堀川などの堀川（水路）が市中に巡らされ、多くの橋が架けられました。これらの橋は、通路という本来の機能以外に、恋人との待ち合わせや夕涼みの場などにもなり、大阪人の生活文化に欠かすことができない役割を担ってきました。

現在、淀屋橋南詰に、江戸時代からの伝統を引き継ぐ牡蠣船が浮かんでいるのをご存知でしょうか。江戸時代初期（万治～寛文年ごろ）、晩秋の広島から設付き牡蠣を俵に詰めた帆船が大挙して大坂にやってきました。市中の主要な橋のたもとに係留し、土手鍋や焼き牡蠣を販売。2月ごろに帰っていきます。個々の船は定位置として係留する橋が定められていたようです。1707年（宝永4）に起きた大火で、高麗橋西詰にあった幕府の高札を草津（現・広島県佐伯郡）出身の牡蠣船業者が守ったことから、大坂町奉行より独占販売権を与えられたという逸話もあります。明治に入って鉄道網の発達により、牡蠣の運送をする必要がなくなった結果、船は次第に橋のため

とに係留されたままとり、陸に店を構える者も現われました。実は、大阪の高級料亭には牡蠣船をルートに持つ店が数多くあります。牡蠣船が育んだ味覚の伝統は、21世紀の大阪にも脈々と息づいているというわけです。

大阪が「食い倒れのまち」と呼ばれるようになったのは、実はこの牡蠣のお陰という説があります。生ものの保存が困難であった江戸時代、牡蠣は多くの日本人にとって容易には口にできない食材でしたが、大坂では近くの橋の牡蠣船に行けば、庶民でも簡単に食べることができました。現在のファストフードのようなものです。牡蠣にはさまざまなミネラル、中でも味覚にとって大切な亜鉛が含まれています。このため大坂の庶民は繊細な味覚を養うことができ「食文化のまち」の底上げにつながったというわけです。実際、牡蠣にその効用があったのかどうかはわかりませんが、水の道を通じ、全国から新鮮な食材が集まる大阪ならではの物語といえましょう。現在、牡蠣船は、河川管理上の制約もあって淀屋橋の〈かき広〉だけになってしまいました。水都の歴史を今に伝える大阪の橋の文化〈牡蠣船〉を後世まで残していければと思います。



最上段：新淀川を渡る小竹葉野号。中津から十三へと漕ぎ渡った〈十三の渡しプロジェクト〉は、マスコミにも大きく取り上げられた。
 2・3段目右：淀屋橋駅1番出口の階段を上ると、橋のたもとに牡蠣船に降りる階段が。大阪で唯一営業を続ける、知る人ぞ知る〈かき広〉である。浮き桟橋状の主屋を抜けると、座敷。係留した船につくられた座敷で、開け放つと川風が心地良い。
 2・3段目左：中之島でつくり上げた、葦船。間近で見ると、迫力がある／とんぼりリバーウォークで途切れていた箇所を遊歩道をつくらうと、ゴムボートに乗って実測する水都の会メンバー。
 写真提供（最上段、2・3段目左）／水都の会（吉田一廣さん撮影）



水都の会発足と橋の物語

2002年（平成14）9月、町屋を改修した北区・中崎町のカフェに、水辺に関連した活動をしている若手や関心の深い市民が集まりました。夜遅くまで熱心な議論が続き、30人近くの人が誰も帰ろうとしません。翌月も意見交換会を行ないましたが、また同様の結果となりました。「こんなに社会的ニーズがあるのなら」と呼びかけたのが「水都の会（水都大阪を考える会）」の始まりです。

水都の再生を目指すことは、とりもなおさず、大阪の歴史を学ぶこと。特に橋にドラマが豊富なことは、まちじゅうに水路が張り巡らされていた大阪ならではの。淀川の水運や船着場が賑わっていた、いにしえの大阪のまちの姿を思い起こしながら橋を眺めると、一つひとつの橋ごとに物語が宿っていることがわかってきました。

中津まつりと葦船によるまちづくり

会が発足して約1年後の2003年（平成15）、北区中津（大阪駅の北側）で、「水の文化創造のまちづくり」をテーマにワールドワークを行ないました。その縁で始まっ

たいイベント〈中津まつり〉の目玉は、市民参加による〈葦船〉の組み立てです。

葦はか細い植物ですが、1本で年間2tの水を浄化できるといわれています。淀川に生えているアシ（音が悪しに通じるのでヨシとも呼ばれる）を刈ることで葦原を保全するとともに、まちづくりの仕掛けにも使える葦船は、水都再生を志す当会にぴったりの活動だと感じました。

葦船は万葉集に登場する中津の古名「小竹葉野（葦原の意味）」にちなみ、小竹葉野号と命名。当会の活動の象徴的存在となりました。

十三の渡しプロジェクト

JR大阪駅の北側に位置する中津は、淀川に架かる十三大橋対岸の淀川区十三とつながり、神戸や宝塚へ至る大阪の北の玄関口です。明治中期までは、中国街道の要衝として栄えました。

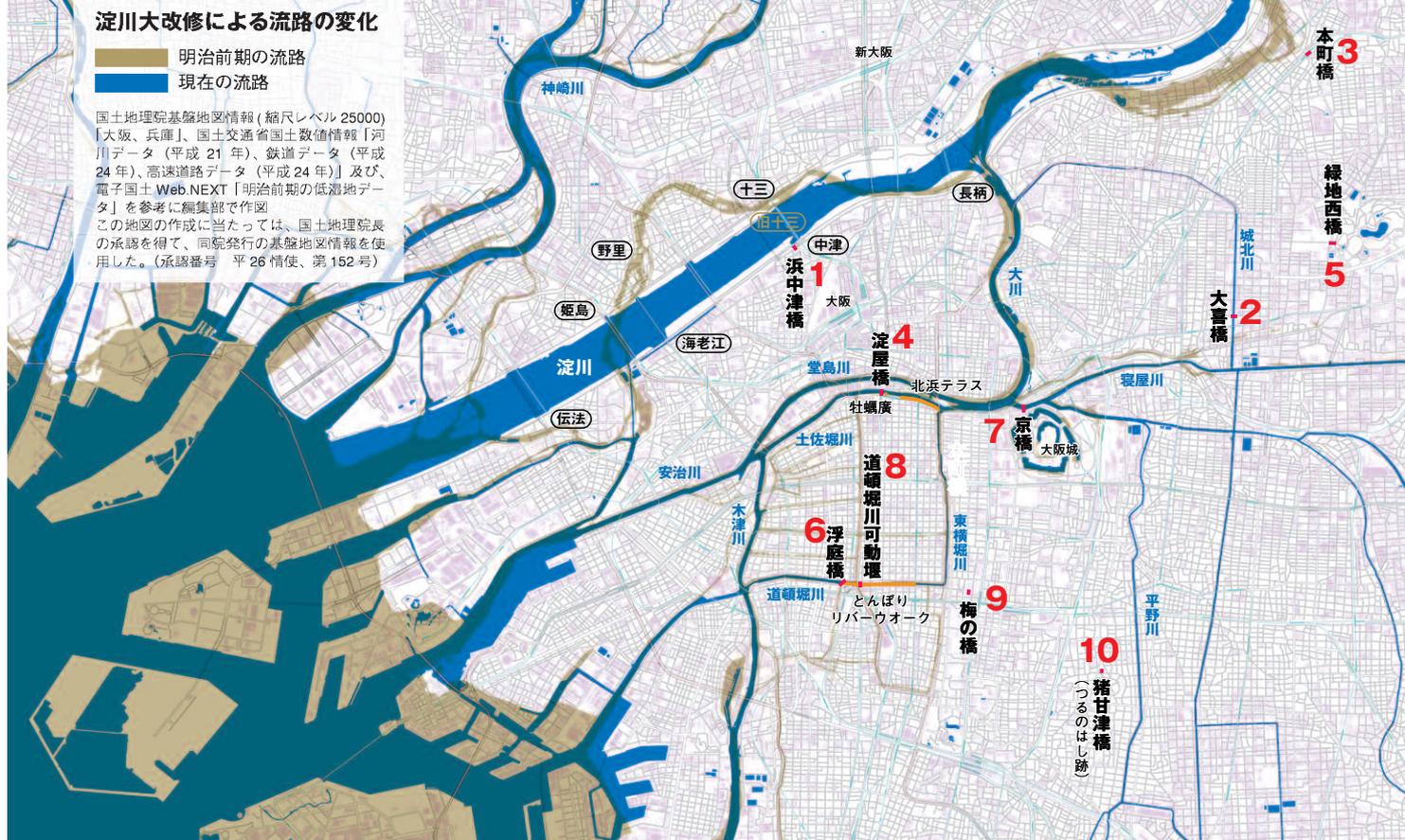
当時、町内を流れていた中津川には橋はなく、上流から13番目にあたることから〈十三の渡し〉と呼ばれる渡し船が通っていました。

中津の富島神社がこの川で船渡御を行なうなど往来も盛んでしたが、明治の淀川大改修事業により、幅850mにも及ぶ広大な新淀川が開削されたことで、兩岸

淀川大改修による流路の変化

明治前期の流路
現在の流路

国土地理院基盤地図情報(縮尺レベル25000)「大阪、兵庫」、国土交通省国土数値情報「河川データ(平成21年)、鉄道データ(平成24年)、高速道路データ(平成24年)」及び、電子国土Web.NEXT「明治前期の低湿地データ」を参考に編集部で作図
この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。(承認番号 平26情使、第152号)



の交流は途絶えていきました。
小竹葉野号に乗って中津から十三へと漕ぎ渡った十三の渡しプロジェクトは、こうした史実を踏まえ両岸交流の復活を目指したものです。現代の大阪における大動脈、十三大橋の横を小さな葦船が渡る姿は、マスコミでも大きな反響を呼びました。
葦船はその後、とんぼりリバーウォーク(道頓堀川の川辺につくられた遊歩道)活性化のため、提言書を地元の道頓堀商店会まで届けるデモンストレーションや、順天湾国際庭園博覧会(韓国全羅南道順天市において開催された大阪の花博に続く東洋で2番目の庭園博覧会)の招待により実現した、日韓合同葦船制作イベントなど、各地で活躍しています。

淀川通水 100周年プロジェクト

1885年(明治18)に起こった大阪史上最大の被害を教訓に、1896年(明治29)河川法が制定され、近代初の国家プロジェクトとして旧・淀川(現在の大川)の付け替えを含む淀川大改修事業が実施されました。
旧・中津町の十三地区は、このとき開削された淀川大放水路(現・淀川。新淀川ともいう)の底に沈みました。現在、十三大橋の北詰

にある賑やかな繁華街 十三は、新淀川の北岸に移住した住民が新たにつくった町なのです。

折しも2006年(平成16)は、新淀川が通水して100年目。しかし、その史実は、地元でもほとんど知られていませんでした。

「このままでは、大阪のまちを水害から守るため、図らずも先祖代々の田畑や家屋敷を奪われた地元住民の苦難や改修にあたった先人の労苦が忘れ去られてしまう」と考えた水都の会では、淀川の中津と十三の両岸から葦船に乗って漕ぎ出してもらい、淀川の中央で合流。「100年ぶりの再会」を演出しました。

また、忘れられた存在となっていた淀川改修の功労者「治水翁大橋房太郎」の功績を顕彰するさまざまな活動を実施しました。

大橋房太郎(1860~1935年)元大阪府・市議。鳩山和夫代議士の書生であったが、1885年(明治18)の大水害の後、淀川治水のため、私財を投げうち奔走した。

講演会の開催などに加え、中でもユニークな活動といわれるのが、上方講談協会会長の旭堂南陵さん(当体会員)に資料を提供し制作を依頼した、新作講談「大橋房太郎一代記」。各地の講談会では、文字通り、講談仕掛けで水害の悲惨さと先人の努力を熱演いただきました。

葦船で巡る淀川水系の橋

淀川改修事業は京都・大阪にわたる広域治水事業であると同時に、淀川の水運整備をも含めた総合的な大事業でした。

当会が実施した葦船(横島号)による宇治川・淀川の川下りでは、この点をアピール。京都伏見の銘酒と宇治茶を携え、かつての三十石船の追体験となるよう企画しました。

宇治市の横島浜から大阪の北浜まで10時間以上にも及んだ川下りでは、伏見の観月橋をはじめ、淀川水系の名橋を巡り、橋の上から声援を送ってくれる市民とのエールの交歓が続きました。くぐった橋の数もなんと32橋。淀川改修事業のスケールの大きさと総合的な事業の意味を十二分に体感し、全体像をマスコミに紹介いただくチャンスともなりました。

町橋の気概を守る

難波八百八橋と呼ばれた大阪ですが、天保年間(1830~1844年)の橋番付に見られる205橋の内、公費で架橋や修復をする公儀橋はわずかに12橋。大半は、町人が負担する町橋だったといえます。現在では市民が橋を架けると

《水都の会》藤井薫さんの大阪橋ガイド（番記は右ページの地図）



1 現存する最古の鋼製鉄道橋：浜中津橋（大阪市北区中津の長柄運河に架かるトラス橋）
1874年（明治7）阪神間鉄道開業の際にイギリスから輸入された70フィート級鍛鉄製標準桁の一つで、転用を重ねて形状が改変されている部分もあるが、鋼製の鉄道橋としては現存する日本最古の橋。現在、あまり車の通るルートではないが、阪急中津駅前から国道176号線へ通じる側道の橋として、現役バリバリで活躍中。水都の会で初めて葦船を淀川に進水させた際に、この橋を通り、淀川河川敷まで葦船を運搬した思い出の橋。何かしらの縁を感じさせてくれている。

2 実現しなかった鉄道の橋：大喜橋（大阪市城東区今福の城北川に架かる）
かつて大阪電気軌道（大軌・現在の近鉄電車）が建設しようとした四条線（しじょうなわてせん）は、諸事情により1934年（昭和9）建設中止となり、線路敷は、1937年（昭和12）阪奈道路に続く府道8号線となった。大軌の営業エリアとはまったく離れた場所にあり、かつての近鉄による積極的な事業展開の痕跡となっている。
城北運河を渡る橋脚の下部工事は終了していたため、仮設の人道橋となったのち1960年（昭和35）に道路橋となり、大軌がつくった橋であることから大喜橋（だいきばし）と名づけられた。

3 文祿堤に架かる本町橋（京阪電車守口市駅北側）（写真1・2段目）
豊臣秀吉が淀川の水防のため、毛利と小早川、吉川に命じて淀川左岸に整備させたのが文祿堤で、京一大坂間の交通の便を確保するため、堤の上を整備したのが京街道である。
本町橋は、川に架かる橋ではなく、守口駅前通りから国道1号線を結ぶ道路を文祿堤の下を通すために架けられた橋。橋の上からは、南北双方に街を見下ろすことができ、ここがかつての淀川の堤防上にあることが実感できる。街道沿いには飲食店などが立ち並び、今でも当時の景観が残っている。

4 重要文化財に指定されたコンクリート橋：淀屋橋（土佐堀川に架かり、中之島（北区）の南岸と船場側（中央区）を結ぶ）
江戸時代の豪商 淀屋がこの橋を架橋し、管理したことから命名される。現行のデザインは、すぐ北側の堂島川に架かる大江橋とともに1924年（大正13）に大阪市の第1次都市計画事業で公募されたもの。一部補修された以外は当時のままで、2008年（平成20）には大江橋とともに、コンクリートの橋としては珍しく重要文化財に指定された。

5 明治初期の心斎橋の一部を移転：緑地西橋（大阪市鶴見区・鶴見緑地公園西側沿いを通る大阪市道に架かる鉄製アーチ橋）（写真3・4段目）
日本に現存する最古の鉄橋といわれている。もともとは長堀川に架かる心斎橋として1873年（明治6）に誕生したドイツ製の橋。1908年（明治41）に撤去され、移設を繰り返した後、一部が現在地に移された。
ちなみに鉄製アーチ橋の後に架けられた2代目の心斎橋は、二連のアーチを持つ威風堂々とした石造アーチ橋で、大阪最大の繁華街のシンボルとして親しまれた。丸い十字がくりぬかれた欄干の一部は、現在も長堀通を渡る横断歩道の中央部分に使用されている。

6 デザインコンペにより採用された「浮かぶはらっぱ」：浮庭橋（大阪市浪速区湊町と西区南堀江の間の道頓堀川に架かる人道橋）（写真30ページに）
材木浜と呼ばれた南堀江地区再開発でつくられた。橋桁はツタで緑化され、橋上には植栽やベンチが配されて通行だけでなく憩いの場としても用いられている。北側の商業施設「キャナルテラス堀江」が橋の建設費の一部を負担し、キャナルテラスにつなげている。

7 かつての京街道の起点：京橋（都島区と中央区の境目にあり、寝屋川（古大和川）に架かる橋）
東海道五十七次（東海道五十三次に京から大坂までの4駅を加えて東海道五十七次という）の終点であり、大坂の玄関口として賑わった。
大坂の公儀橋12橋の一つ。江戸時代につくられたネギ坊主型の擬宝珠（ぎぼし）には「元和九年造立」（1623年）の銘がある。JR京橋駅とは、立地場所がまったく異なる。

8 昭和モダニズムがまた消える：道頓堀川可動堰（道頓堀川の大黒橋の上流側）
大黒橋のすぐ上流側に、道頓堀川の水質浄化を目的として設けられ、船舶航行用の閘門（こうもん）も備えていた。道頓堀川の水質浄化のために可動堰は継続して使用され、1978年（昭和53）に東横堀川に新しい水門が設置されたのちは、堂島川、道頓堀川の可動堰を同時に運転して、大川からの水の流入をより高度に制御してきた。道頓堀川水辺事業の一環として〈道頓堀川水門〉が完成したことにより、その役目を終えることとなり、既に解体工事が終了している。
大阪役所の横にある水晶橋も同様に、元々は堂島川可動堰として建設されたもの。

9 道頓堀川の源流 梅川にかかる橋：梅の橋（大阪市中央区高津1丁目の高津宮内）
高津宮の参道にある梅の橋が架かる梅川は、難波往古園など、大阪の古地図の多くに、上町台地上を東西に横断するという物理的にありえない形で記載されている幻の川。この流れが、道頓堀川の源流という説もある。梅の橋は、天満の長浜屋五兵衛が1768年（明和5）に奉納した。

10 日本書紀に記述された最古の橋：猪甘津橋（いかいつのはし 大阪市生野区桃谷付近）
猪甘津橋は、日本書紀に記述されている橋で、文献に登場する橋としては日本最古。橋のあった場所については諸説あり、旧・平野川（古代には百済川と呼ばれる）の猪飼野（現・大阪市生野区桃谷付近）辺りにあったと推定されている。
水都の会では、毎年、生野区内にあるコリアタウンまつりに協賛して、王仁博士など渡来人の姿に扮し平野川に船を出している。コリアタウン横の御幸橋（みゆきばし）にて川の浄化を祈り、稚魚の放流活動を行なうほか、船着場をつくる〈猪甘津プロジェクト〉を働きかけている。

いうことは極めて稀ですが、役所に頼ることなく、市民自らが道を切り開いてきた大阪人の気概は、この町橋の歴史に表われています。2009年（平成21）に「川と生きる都市・大阪」をテーマに開催された〈水都大阪2009〉は、民間の力を取り入れた画期的なイベントでした。淀川改修事業の完成式からちょうど100周年を記念するこの事業は、市民参加により経費をかけず、アイデアに満ちた企画に溢れ、町橋の伝統を彷彿

させるものとなりました。ともすれば保守的に傾きがちな役所の姿勢を、昔から培われてきた自由・平等そしてお笑いの精神に満ちた大阪の市民文化が変えていけるのではないかと思います。大阪が水都としての輝きを取り戻すことにより、江戸や明治の先人の勇気と知恵を再生し、大阪、そして日本全体の再生への懸け橋としたいと思います。



橋上の賑わい空間 復活の可能性



水辺空間には、劇場空間同様に「観る」「観られる」という関係性を生み出す面白さがある、と藤本英子さんは言います。遊歩道や船や橋という仕掛けの中で、今までは道に向いていた顔が徐々に水辺にも向いてきました。水辺空間の復権を、光の演出にまで広げている大阪の試みについてうかがいました。



藤本 英子さん

ふじもと ひでこ

京都市立芸術大学美術学部デザイン科大学院美術研究科教授

1982年京都市立芸術大学美術学部工芸科デザイン専攻卒業後、株式会社東芝入社、デザインセンターを経てコンセプトエンジニアリング開発部設立に参画。1989年公共空間デザイナーとして独立。1992年建築士事務所エフ・デザイン設立。2001年より現職。2005年九州産業大学大学院芸術研究科博士後期課程にて博士課程修了後（芸術）学位取得。行政の景観関係各種委員、景観アドバイザーを多く務める。

主な著書に『市民のための景観まちづくりガイド』（学芸出版社 2012）、『つなぐ 環境デザインがわかる』（共著／朝倉書店 2012）、『JUDI-KANSAI仕事の軌跡と展望』（共著／都市環境デザイン会議関西ブロック 2011）ほか

戎橋は劇場空間

1日に10万人以上の歩行者が利用し、ひっかけ橋の別名で知られる戎橋は、大阪ミナミを象徴する橋です。

2008年（平成20）に架け替えられたときには、一般参加のデザインコンペが行なわれ、私も審議委員として参加しました。滞留時間が長い橋ですので、橋上を円形にして留まる人と通行する人が互いに邪魔にならないようになっています。

道頓堀を完成させた安井道下^{どうぼく}が南船場にあった芝居町を移転させたことをきっかけにして、この地域では芝居名代5株が公認され、船の櫓を興行権免許の印として正面に掲げた劇場が立ち並ぶようになりました。それがやがて道頓堀五座（浪花座・中座・角座・朝日座・弁天座）となり、大変な賑わいだったといえます。ですからここは、古くから劇場空間としての伝統を持っているのです。橋のデザインは、こうした土地の来歴を表現するものであってほしいですね。

ここから眺める景色は、他所から来た人を「大阪に来た」と実感させます。一番の特徴はネオンサインの巨大広告で、誰しも写真撮影をしてしまうほどのインパクト

です。大阪市は壁面広告を建築物の3分の1までと規制していますが、ここは特区になって5分の4まで規制緩和されているのです。普段は野放図な広告看板に苦言を呈する私ですが、ここは特別。ネオン管が切れると15分以内に交換するなど、広告主も本気で取り組んでいる特別な空間です。

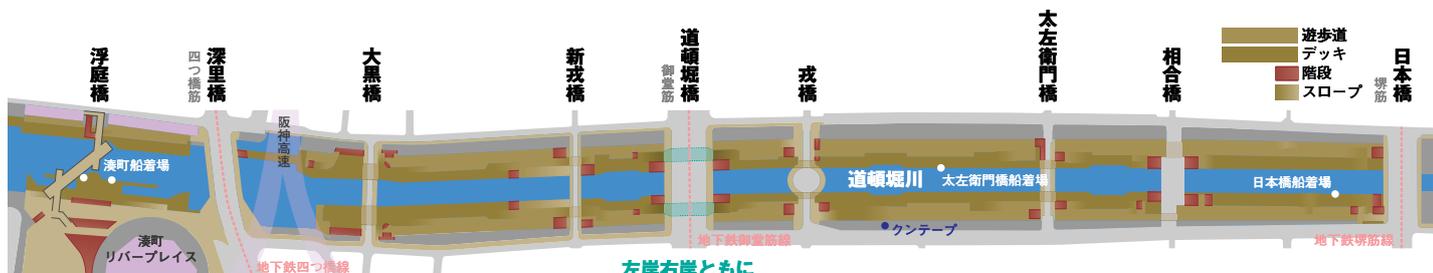
とんぼりリバーウォーク

道頓堀川といえば、巨大なネオンサインと戎橋の賑わい、1985年（昭和60）に阪神タイガースが優勝した際に人が飛び込んだエピソードなどが有名です。大阪の繁華街ミナミの象徴としてその名を全国に知られる道頓堀ですが、その一方で治水対策のために護岸が嵩上げされたことや、水質の悪化などによって、街と隔たった存在となっていました。

道頓堀川

南端が堀止になっていた東横堀川と西横堀川を結んで木津川へ注ぐ堀川として、1612年（慶長17）に開削を開始、1615年（元和元）に完成した。東横堀川の南端から西流して木津川に合流する全長約9.9kmの河川。

道頓堀川水辺整備事業は、「水の都・大阪」再生に向けて、水辺に親水性の高い遊歩道へとんぼりリバーウォークを整備し、都市の魅力を上させようとする行なわれ



左岸右岸ともに
浮橋形式の
アンダーパス

とんぼりリバーウォーク全体図

とんぼりリバーウォークの案内看板をもとに編集部で作図

右ページ：休日はひととき賑やかな道頓堀・戎橋界隈。PR効果を期待して、他所からの出張イベントも多い。

左ページ上：とんぼりリバーウォークの全体図。

左ページ下：タイ料理店〈クンテーブ〉社長の川北昌紀さん。かつて水路に面して賑わっていた店が、つい最近まで、軒並み、道路側に顔を向けていた。とんぼりリバーウォークができて、いち早く水路側にテラス席を設けたのが川北さん。水都大阪復活のための応援団でもある。



ります。この関係性を生み出す面白さがあります。

普段だったら赤の他人なのに手を振ったり視線を合わせたりと、船橋の上―遊歩道―デッキ、と違う高さにいる人とかかわりが生まれます。水辺空間には、劇場空間同様に「観る」「観られる」という関係性を生み出す面白さがあります。

しかし、とんぼりリバーウォークができた当初は、あまり活用が進んでいる状態ではありませんでした。その原因の一つは、道頓堀橋より西に遊歩道がつくれず途切れていたことにあります。道路橋となつている道頓堀橋をくぐるには、基準をクリアするだけの高さが確保できないという理由で、遊歩道をつくれないう状況だったのです。

また、遊歩道の区間は道頓堀川の日本橋（堺筋）―浮庭橋（旧桜川分岐点）間で、中央区・西区・浪速区にまたがっています。

太左衛門橋付近には船着場が設置され、遊覧船が発着するほか、河川敷地利用の規制が一部緩和され、イベントや物販が社会実験として行なわれています。

そこで〈水都の会〉にご協力いただき、商店街のみなさんと呼びかけて、本当に遊歩道の設置が不可能なのかどうか調査をしました。その結果、高さが取れない箇所を浮き橋の方法で施工すれば解決できることがわかりました。このほかにも、せっかくの道頓堀川水

辺整備事業がもつと活性化するためのアイデアをまとめて、葦船に乗って地域団体に提案しに行きました（26ページ参照）。

地元商店街の関心も高まって、今までは道に向いていた顔を水辺に向けることに徐々に成功しています。2012年（平成24）4月からは管理・運営業務を南海電気鉄道株式会社が大阪市から受託して、活性化に一役買っています。

親水と安全性

今では考えられないことですが、1707年（宝永4）10月の宝永地震と1854年（嘉永7）安政南海地震では、大阪湾に押し寄せた津波が河川を遡上し、道頓堀付近まで水没したと伝えられています。

大阪市では親水性の高い遊歩道の整備に先行して、2000年（平成12）には道頓堀川下流部と東横堀川上流部に水門を建設し、高潮の防御、水位の制御、開閉機能を確認していますから安心して水辺に近づいてほしいですね。

また、橋には川に人が落ちないように（飛び込まないように）高欄の形状や柵の設置が求められるのですが、景観上のセンスを度外視したものが多く、安全性を確保しながら美観を活かすことにいつも苦労します。

管理する立場からは、可能な限り安全性を追求したいと考えるのが、過剰なものになってしまいう傾向にあります。安全性と美観の確保は相反する要素ではないはずですから、景観デザインとして歩み寄りに貢献したいと思います。

浮庭橋

とんぼりリバーウォークの西の端には、2002年（平成14）湊町リバープレイスが開業しました。FM大阪の社屋やライブハウスが入居し、建物の一部を阪神高速道路の湊町出入口と共有しているほか、湊町PAとしても利用されています。

JR難波駅（旧・国鉄湊町駅）の貨物ヤード跡地に、大阪市のウォーターフロントゾーンとしてつくられたもので、道頓堀川沿いには船着場もあり、対岸の南堀江地区には再開発でキャナルテラス堀江が誕生しました。

南堀江は、かつて材木浜と呼ばれた地域で、木場として利用されてきた水辺空間です。計画段階で下見に行ったときには、まだ材木の香りが残る土地柄で、この歴史的背景を生かしたものができたらしいなと思いました。

デザインコンペで1等になったのは〈浮かぶはらっぱ〉をコンセ

プロトにしたデザイン案です。兩岸に主塔を建て、ケーブルワイヤで鋼床板を吊る構造で、湊町リバーブレイスとキャナルテラス堀江が斜めにつながっています。

コンセプトの通り、橋桁はアイビーで緑化され、橋上には植栽やベンチが配され、渡るだけでなく憩いの場として用いられることが念頭に置かれました。

2008年(平成20)完成から経年変化を得て、長く垂れたアイビーが風に揺れ、浮遊感のあるデザ

インに趣を添えるようになっていきます。渡ったり滞留したりするほかに、留まりたくなる憩いの空間

としての心地良さまでがデザインされた、素晴らしい橋になったと思います。

浮庭橋という名前もネーミングコンペで選ばれ、経緯が書かれた銘板がはめ込まれています。

明治以降、橋は長大重厚な存在で町橋の発想は失われていたように思います。一般参加のデザインコンペやネーミングコンペは、橋

を少しでも身近な存在に引きつける工夫です。

同様に橋を我が事としようという試みとして、2008年(平成20)から中央区で行なわれている「橋洗いブラッシュアップ大作戦」があります。中央区には35に上る橋

があり、その数は大阪市内でもトップクラス。これらの橋は水の回廊を形成する土佐堀川、東横堀川、道頓堀川に架かっており、さまざま歴史を持つています。これらの歴史ある橋を水洗いし、きれいに

になった橋をまちの魅力として内外に発信する事業として取り組まれてきました。

橋の存在も、生活の環境づくりの一つ。こうした活動は、地域の橋を知ることによって役立っています。

北浜テラス

土佐堀川に面する北浜エリアは、難波橋、銚流橋、大江橋、淀屋橋で対岸の中之島と結ばれています。

北浜には、江戸時代の初期から米市場(のちの北浜会所)や金相場会所があり、両替商や米仲買が集まる金融の中心地として栄えていました。

土佐堀川に面した一画は、川の眺望が非常に良く、船場の旦那衆が小船で乗り寄せ、軒を連ねた料亭や料理旅館に上がるという粋な地域だったようです。井上馨と大久保利通、木戸孝允、板垣退助、伊藤博文らによる「大阪会議」で三権分立が合意されたのもこの地でした。金相場会所跡に株式取引所が開設されると、北浜は証券街として大いに賑わい、長らく商都大阪を支える金融の中心地としての役割を果たしてきました。

難波橋は大阪では数少ない公儀橋をルーツとし、橋の四隅に2体ずつのライオン像があることからライオン橋の愛称で親しまれてき

ました。ライオン像には最高級の御影石が使われていて、単に渡るだけでないシンボルとしての価値が橋に求められていたことがわかります。

しかし、インターネット取引の発達により北浜に拠点を置く証券会社は減少し、超高層マンションが建つなどまちの姿も変貌を遂げ、水辺空間の価値を生かした利用がされていませんでした。

そんな折、2008年(平成20)10月1日に大阪川床(北浜テラス)が誕生しました。「水都大阪2009」プロジェクトが契機となつて、「川とまちの連続性をつくりたい」「水都大阪らしい風物詩を」という想いを抱いた地域の人々が実現させた親水空間です。法的課題も厳しい中、官民協働で取り組んで課題をクリア。ビルオーナーらの心意気が川床を実現に導き、1カ月間で2000人以上の集客を成功させました。

引き続き、2009年(平成21)5月には3カ月間の社会実験を実施、7月に「北浜水辺協議会」が設立され、民間の任意団体としては全国で初めて河川敷の包括的占有者の許可を受けました。その結果、「北浜テラス」は民間による自主事業として継続が図られることになりました。



右ページ：浮庭橋。橋の上にベンチがあつたり、植栽が豊かだつたり。渡る機能以外にも、仕掛けがいっぱい。

左ページ上から：橋のライトアップ。八軒家浜から天神橋を望む。天神祭になぞらえて、灯籠をイメージ/下流側の天神橋は、ガラス発祥の地にちなみ、側面に切り子模様を表現/上の夜景の写真と同じアングルで撮った夕景。八軒家浜は、京から下ってきた三十石船の発着場として賑わった。近くには、11世紀ごろから熊野参詣の出発点となった(渡辺津)もあって、この辺りは、大阪でも随一の水上交通の要衝であった。





水と光の都・大阪

テラス席から眺める景色も最高で、水の回廊のライトアップが役割っています。

〈水都大阪2009〉プロジェクト終了後も、水都大阪という街のブランド確立と発信を目指そうと始まったのが、〈水と光の首都大阪〉構想です。

が、水面に映った光の揺らぎも格別な味わいがあります。テラス席から楽しむ水辺の景色を、是非堪能していただきたいですね。

景観を大切に作る気運

過剰に大きな広告看板や、色が氾濫する日本の公共空間。自分の部屋や家から一歩外に出たところの景観は、思い通りにコントロールすることができません。

「公共空間の景観は、一体誰がコントロールしているのだろう」。学生時代に、私はこうした疑問を持ちました。調べていくと、誰もコントロールしていないことがわかりました。当時は〈景観〉という言葉もなく、ましてや仕事には結びつかない分野でした。

卒業後は企業でものづくりに携わりましたが、どうしても〈景観〉が気になって公共空間デザイナーとして独立し、地元大阪に戻ってきて、その想いが込められる仕事を続けてきました。私は大阪出身の万博っ子（1970年〈昭和45〉の大阪万博世代）だったので、デザインが地域を変ええるという強烈な体験が影響していたのかもしれない。平成に入ったところから、世の中の流れが、まちの景観を重視するように変わってきたのを感じます。長年景観にこだわってきたことが

幸いして、先進的な自治体のサポート役を務めるようになりました。2005年（平成17）景観法が施行され、その動きはいっそう後押しされるようになっていきます。

景観法

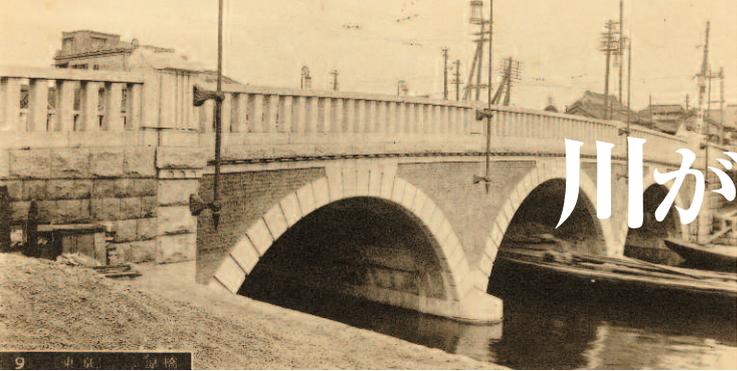
景観計画の策定などを促し、良好な景観の形成を促進することを目的とする法律。高度成長期以降、経済性が優先され、良好な景観や環境を考慮しない開発が進んできた日本において、国土交通省では1990年代から発注する公共工事において景観への配慮を重視するようになり、2003年（平成15）〈美しい国づくり政策大綱〉を策定。景観法への道筋を示した。

現在、京都市立芸術大学美術学部でデザインを教えています。市立大学なので半公務員のような感覚で「まちなかにいかに楽しみを見出すか」「心地良い空間をいかにつくるか」と、日々、肌で感じたいことを実現しようと考えています。

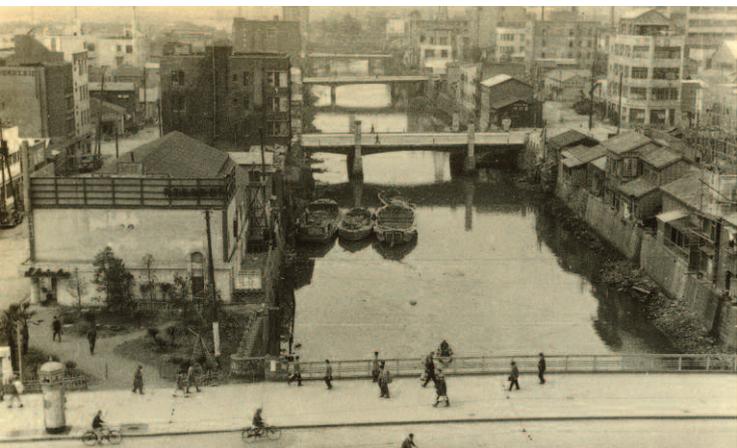
現在の日本の普通のまちの景観を考えると、どんなに優秀な専門家を育成してもコントロールすることは不可能でしょう。

普通のまちの景観が、多くの人々の生活の現われであることを考えると、多くの普通の生活者にこそ、まちを良くしていく鍵が握られているのではないのでしょうか。大阪は水都として、水辺空間や橋を資源ととらえ、最初の一步を踏み出したところなのです。





川がない橋が秘めた 東京の履歴



「まちは、そこで生きる人の
パーソナルな考え方が集まって形成されている」と齋藤理さん。
東京の水路の多くが埋め立てられて失われたのも、
当時の人たちの評価や価値観の反映です。
既に川がないのに、橋の名前だけが残っている場所で、
残されなかったものの理由を探るのは、
土地の履歴を知るだけでなく、
未来をどうするかという解を導き出すにも役立ちます。
多様な解を出すために、銀座と日本橋をご案内いただきました。

右ページ上から：『建築写真類聚 橋梁 巻一』（昭和2年刊）三原橋／三十間堀川一綜合ビル屋上より木挽橋方面を望む。1948年（昭和23）／三十間堀川一綜合ビル屋上より木挽橋方面を望む。工事竣工直前。1949年（昭和24）
右ページ3枚の写真提供：中央区立京橋図書館

川がないのに 地名だけ残った三原橋

東京には、川がないのに橋の名前がつく地名がたくさんあります。多くの河川が埋め立てられて姿を消し、橋も撤去されたのに地名だけが残っているからです。

その一つに、三原橋があります。晴海通りを南東に下って行くと、中央通りと昭和通りの間に三原橋という交差点があって、ここには京橋川と汐留川を結ぶ三十間堀川に架かる橋がありました。

三原橋が架けられていた三十間堀川は埋め立てられましたが、都電が走っていたためか、橋は撤去されないで残り、橋の下は埋め立てられないことなく地下街となり、現在まで利用されてきました。

戦後、3000万㎡といわれる瓦礫の処理は、頭の痛い問題でした。GHQからは早く撤去しろとせつつかれますが、持っていく場所がないし、仮にあっても運ぶためのガソリンがありません。

当時、東京都の建設局長だった石川栄耀（ひであき）が川を埋めることで瓦礫処理をするというアイデアを提案したとき、当時の安井誠一郎知事（1947年〈昭和22〉公選後、初の東京都知事）は、「なんて良いアイデアだ」と賞賛したそうです。

石川栄耀（1893～1995年）
東京帝国大学工科大学土木工学科出身の都市計画家。名古屋都市計画の基礎を築いたほか、歌舞伎町、麻布十番広場などの都市計画を行なう一方、1943年（昭和18）東京都発足により東京都技監を経て、建設局長。戦後は戦災復興都市計画を担当。
首都高速道路計画にもかかわらず、戦災瓦礫で埋め立てた外濠跡地に建設したビルの屋上に、高架下のテナント賃料でまかなわれ料金は無料の通称K・K線（東京高速道路株式会社）を開通させる。帝国大学と早稲田大学非常勤講師を務めた。

今の価値観でいえば「なんで、そんな乱暴なことをしたのだ」と批判されるかもしれませんが。しかし、当時は埋めたほうが合理的だという判断だったのです。

河川の埋め立てが早々と進んだのは、安井都知事が1947年（昭和22）に不用河川埋立事業計画という都市計画決定をしたからです。この事業で東京駅八重洲口にあった外濠、東堀留川、龍閑川、新川、真田堀、浜町川、六間堀川、三十間堀川など、実に多くの河川が姿を消しました。

水路というのは橋で結ばれてはいますが、結果でもあって、障害でもある。橋を架けるより水路を埋めてしまったほうが良い。ゴミも捨てられるから一石二鳥だ、という考えが支持されたのです。瓦礫を埋めてできた土地を売却して財源にあてましたから、実は一石三鳥だったのです。

銀座の井戸跡

- 古地図の井戸
 - 銀座湧水の会調査の井戸
- 勝又康雄著「銀座の柳の物語」(ハ学館スクエア 2003) p230-231の図版をもとに編集部で作図



埋め立てられた掘割に架かっていた橋 (明治期から関東大震災直前まで)

- 現存
- 廃橋
- 現在の水路に現存
- 埋め立てられた水路
- 現在の水路

※現存する橋は移設・架け替え前の当時の位置を示す

国土地理院基盤地図情報(縮尺レベル2500)「東京都中央区、千代田区、台東区、墨田区、江東区、港区」及び、明治42年測図2万分の1地形図「東京主部、東京南部」、大正6年測図2万5千分の1地形図「東京主部、東京南部」より編集部で作図

この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報を使用した。(承認番号 平26情使、第152号)



齊藤 理さん

さいとう ただし

山口県立大学准教授

中央大学社会科学研究所客員研究員 工学博士

1972年生まれ。東京大学大学院建築学専攻修了。東京大学研究員のほか、上智大学・慶應義塾大学などで講師を務め、2011年より現職。

この間、1999年より2002年までドイツ学術交流会(DAAD)奨学生としてベルリン工科大学建築学部記念物保護研究所にて研究。2004年まち歩き企画「東京あるきテクト」を開始。2007年より日本初の建物一斉公開イベント「open! architecture」の企画・監修。2010年より東京都観光まちづくりアドバイザー。専門は建築史、建築物の文化観光資源化を中心とした観光まちづくり論など。

主な著書に『東京建築ガイドマップ—明治大正昭和』(共著/エクスナレッジ2007)、ブルーノ・タウト訳書『新しい住居〜つくり手としての女性』『一住宅』(中央公論美術出版2004)ほか

三原橋地下街に入居した店舗の多くは、水路のあった時分に水辺に連なった屋台が基になっています。水辺は人を惹きつけますが、特に橋のたもとには賑わいが生まれて、商売の場としても最適だったはず。都市を歩いて不思議に感じたことを探っていくと、まの成り立ちや隠れた履歴が浮かび上がってきます。橋の痕跡は、そんな謎解きのヒントになるのです。

謂れが忘れられた常磐橋

川がなくても残った三原橋の逆で、橋が残ったのに経緯が忘れられている例として、日本橋エリアの常磐橋があります(34ページに写真)。常磐橋は1877年(明治10)、

長崎から召集された石工たちによってつくられました。その際へ皿(盤)では縁起が悪いということ(石(磐)に変えました。紛らわしいことに、すぐ下流には「皿」の字の常盤橋もあります。

常磐橋がつくられた場所は、江戸時代に常磐橋門があった所で、門の外には高札場が、内には北町奉行所がありました。奥州への街道の入口でもあって、本町筋から浅草に続く道は、真っ先に整備されたことでもわかるように、徳川

にとつては重要な場所。そんな場所に、江戸城の石垣という旧幕のシンボルを崩して橋をつくったというところに、時代を象徴する明治政府の意思が感じられます。

江戸城外郭にあった橋の多くは、近代国家のシンボルとして石橋に架け替えられましたが、次々になくなって、日銀の前につくられた常磐橋が東京で唯一残る石造洋式橋になってしまいました。しかし、こうしたエピソードもほとんど忘れられて、常磐橋周辺は閑散として人通りもほとんどありません。

東日本大震災以降、フェンスで閉鎖されていたので心配していましたが、2014年(平成26)3月に訪れたときには改修が行なわれていたのでひと安心です。

時代の評価

水辺のプライオリティを語るとき、今では親水空間の価値が最初に挙げられますが、当時は今のような親水空間の発想がなかったわけですから、川の埋め立てを否定



上：改修中の常磐橋。現代の匠が、重機を駆使して作業にあたる。
 右：一石橋たもとに立つ〈迷子しらせ石標〉。各面に「満よひ子の志るへ」「たつぬる方」「志らする方」と刻み、迷子の特徴を書いた紙を貼るようになっている。



銀座エリア1 三原橋 三原橋地下街

三原橋交差点には、晴海通りを挟んで、両側に同じ形の建物が建っています。奥行き小さい2階建てで、少し不思議な雰囲気を出しています。気づかずに通り過ぎてしまえばそれまでですが、歩道側に回ってみると、実は二つの建物は晴海通りの下につくられた地下街でつながっているのです。ここが日本で最初につくられた地下街といわれる〈三原橋地下街〉（東京都中央区銀座4丁目）です。建物は、1952年（昭和27）土浦亀城（つちうら かめき 1897～1996年）が設計しました。土浦亀城は帝国ホテルを設計したアメリカの建築家 フランク・ロイド・ライトの下で働いた経験を持つ建築家で、のちにパウハウススタイルと呼ばれるモダニズムの作風を得意としました。三原橋地下街のテナントは、再開発のために退去を求められ、最後まで営業していた〈三原カレーコーナー〉も4月27日に半世紀の歴史に幕を下ろしました。

〈三原カレーコーナー〉店主 吉田信三さん談



地下街を埋める話は以前もあって、等価交換案が浮上りましたが、代替地が地下2階で、集客に不安だとして話がまとまらず立ち消えになっています。みなさん古くからのお客さんですよ。女優の和泉雅子さんはご近所さんで、三代続いた寿司割烹店のお嬢さん。なごら健吾さんも来ます。ピンク映画の上映館が入っていたころは、たご八郎さんとかも来ていました。泰明小学校では、生徒たちに「三原橋には行ってはいけない」と言っていて、遠回りして帰らせていたんです。そのときに「行っちゃいけない」と言われていた生徒たちも、大人になって店に来てくれています。

今の銀座は外から来た人向けのシャレた店ばかりになって、働く人が行く店がなくなっちゃった。築地の場外だって、観光化されて、働く人が行く店がなくなっちゃった。だから、働く人のためにここで長年にわたって店をやってきました。銀座は本来、働く人のまちだった。新聞や印刷の工場がたくさんあって植字工もたくさんいたし、繊維の織工さんだった。僕が店を始めた当時は、建設ラッシュの時代。昼間は肉体労働で働く人のエネルギーの源として、夜は一杯やってもらって癒しの時間。たくさんの人にご鼻屑にしてもらいました。



左列2段目：かつては映画館も入居していた三原橋地下街ビル。上、2段目から：地下街出入口の階段／三原カレーコーナーの店内の壁（正面）や天井のカーブは、橋のアーチがそのまま生かされたもの／地下街から地上へ出ると別世界。晴海通りのこの下に、まさに三原橋地下街がある。

銀座エリア2 銀座8丁目 金春芸者の水の色

江戸時代、能は幕府から優遇されていて、金春（こんばる）家も現在の博品館から三井アーバンホテル、資生堂ビルが建つ一帯（銀座7～8丁目）に広大な屋敷地を拝領していました。江戸中期、金春屋敷が麹町に移転したあとに、芸者が住み着くようになり、金春芸者（のちの新橋芸者）と呼ばれるようになりました。

隅田川の柳橋芸者が旧幕派の鼻肩だったのに対し、新橋の金春芸者のもとには、維新派の薩長出など、進歩的な官僚たちが通ってきました。

鉄道が通って、ここは日本一早く西洋のものが入ってくる場所になりました。シンボルカラーは、ターコイズブルーに似た青で、新橋色といわれています。水の街、新橋の水の色ですね。

江戸時代の藍を見慣れた彼女たちは、初めて西洋の染料で染めた水色を見たときに、まるで布から浮き上がってくるような発色にびっくりしたようです。それで新し物好きの金春芸者に、新橋色が大流行しました。

金春通りに店を構える伊勢由さんでは、その謂れを廃れさせないようにと、和装小物のポイントにこの水色を使うようにしているそうです。

銀座の柳

オートクチュール・ブルタボルテを扱う洋品店ノーブルパールの代表取締役で銀座金春通り会名誉会長だった勝又康雄さん（享年84）は、生前、お神酒徳利と擲掬されるほどの友情を育んだ椎葉一二さん（享年88）とお二人で、銀座の柳復活の活動を進めておられました。



ノーブルパール 勝又康雄さん長女、美代子さん談

銀座生まれの柳の子孫が当時の建設省日野苗圃に3本ある、という新聞記事を読んで、父は銀座の柳復活を心に決めました。分けていただいた挿し木用の枝を、椎葉さんの山荘で大切に育て、芽吹いた銀座の柳二世、三世、四世は、全国各地にお嫁入りしています。

父は横浜で関東大震災に遭って、九死に一生を得ました。お母さんが破裂した水道管からあふれた水で布団を濡らし、火除けにしたお蔭で一家は焼死を免れたそうで、水がいかに大切か肝に銘じたそうです。

「銀座は江戸の前島」の認識に立って物事を見直すと、銀座8丁目界隈は千石船も接岸できたほど広い三十間堀の掘割に恵まれ、舟運の要衝でした。そうした学びがあって、その後は銀座湧水の探索や築地川保存運動につながっています。

銀座湧水を生かしてせせらぎを、というのが父の夢。景観だけでなく、多様な生態系の復活、歴史的価値の継承に加え、関東大震災で自分の命を救ってくれたように防災上の価値もある、と考えていたようです。



上：勝又康雄さんの長女 美代子さんご主人和幸さん。和幸さんは、銀座金春通り会の現会長を担っている。古くからの老舗が多い金春通りの伝統と気概を、守り続けているお二人だ。

左：街灯の柱には、シンボルカラーが使われている。ハイカラな金春芸者が愛した、水色である。

するのはフェアではない。今に生きる私たちは、変わっていったプロセスも含めて受け入れなくてはなりません。また、変わってきたことはその時代に生きていた人たちの合意の結果ですから、その合意の上に今の姿があるはずで、

ところで、まちの風景には、時代、時代の痕跡が年輪のように残っていますから、果たしてどの時代を〈原状〉とするか定めることが必要になります。けれども、ヨーロッパには原状復帰の発想がありません、これは歴史的建物を使用しているもので、いつの時代でも時代ごとの〈原状〉がある、という考えがあるからです。

オランダや北欧の国を歩くと、小さい倉庫群に出合います。そこに使い続ける暮らしが健在なのは、どの時代の痕跡を優先するかという価値をきちんと共有しているからです。修繕や活用のための改修をしても、手を入れたことがわかるようにしておくので、歴史的な建造物を損なうことが避けられます。だから、新しい、今日的な視点を加えていくことが可能となつて、都市の中に機能し続ける価値がある建造物として残ることができ、都市的なレベルで考えれば扉一枚を残したところでなんの意味もなく、使つていくことを守ることに意味があるのです。

今日の価値を考え、どこを残してどこをどう変えるのか。その判断を下すということは、そのモノに対する我々の評価なのです。それを都市空間にまで広げていくことが、新しい水辺空間の創造につながるのではないのでしょうか。

観光プラス文化

カルチュラルツーリズムといわれていますが、観光資源として活用することが文化を残すのに役立つとされるという考えが、認められるようになりました。

ドイツの北に、ハンザ同盟で繁栄したリューベックという古い港町があり、町全体が世界遺産に登録されています。

昔は世界遺産ということ、相当アピールしたそうです。ところが、観光客は世界遺産だからというだけでしかりューベックを見な

いようになって、そそくさと写真を撮ると、次の世界遺産の観光地に行ってしまうようになりました。

それで方針変更して、世界遺産ということは敢えて伏せ、その代わりリビングヘリテージ（生きた文化遺産）ということを強調していたそうです。活用されている文化的遺産を見せて、まちの暮らしや文化に触れてもらうようにしたところ、大変人気が出ました。

私が訪れたときには、ガングという中庭空間に連れて行ってもらいました。ガングにいと15世紀とか16世紀につくられた天井の低い小さな家から、がちゃがちゃとお皿を洗う音とかテレビの音とか、暮らしの音が聞こえてきます。

「ああ、ここの人たちは博物館として残すのではなくて、使っているんだな」と納得がきました。

私たちは、その建物を使っている人の姿を見ることで、その建物がいかに価値のあるものかを理解するのです。これは非常に良い戦略です。

せせらぎの復活

ドイツの南に位置するフライブルク・イム・ブライスガウ（フライブルクという名の都市はドイツ語圏の各地に存在するが、日本でいうときはここを指すことが多い。以下はフライブルクと表記）はドライザム川に沿って広がる人口約23万人の都市で、環境保護で先進的な取り組みをしていて、世界から注目されています。

「ああ、ここの人たちは博物館として残すのではなくて、使っているんだな」と納得がきました。



右から：汐留川を埋め立てた上に建つ〈銀座ナイン〉。その上には、高速道路が通っている。街路樹は勝又さんと椎葉さんが復活させた銀座の柳／静岡新聞・静岡放送東京支社のビルは、塔の形。水辺空間の高見から見渡す伝統と建築家丹下健三の立体都市の概念が結実した構造だ。

日本橋エリア1 江戸橋

江戸橋一帯は、日本橋川から西堀留川と東堀留川が分岐する地点で、江戸の絵図を見ると、かつての水運の中心地で小舟の一大交差点だったことがわかります。上空に高速道路の江戸橋ジャンクションをつくることができたのも、広い水面があったからというわけです。

三菱倉庫は、柔らかな曲線、下層階の濃い色と上層階の明るい色の使い分け、最上階の丸窓、ブリッジを模した屋上の塔屋といった外観デザインで、水辺に浮かぶ大型船のイメージでつくられています。

外観デザインだけでなく、テルファーという荷揚げ用のクレーンが川側に突き出していたり、梁を使わずに柱と床だけで構成するフラットスラブ構造、舟の監視のためのかまぼこ型の物見台など、水上を運ばれてきた物資のための倉庫として特徴的な要素を併せ持っています。

日本橋の景観というと、よく日本橋そのものに耳目が集まり、「伝統がある」とか「装飾が見事だ」とか言われますが、これだけでは日本橋のまちとしての特徴は部分的にしか浮かび上がってこないでしょう。

また、日本橋川に面して建つ三菱倉庫（正式には江戸橋倉庫ビル）は、2007年（平成19）東京都選定歴史的建造物に選定されました（ビルについての詳細はコラムを参照）。現在、地上18階地下1階建てのオフィスビルに建て替えるために改築中で、どのように姿を変えていくのかに

注目が集まっています。

三菱倉庫も外観のみを保存するのではなく、水運を支えてきたという日本橋らしい側面をも、是非、継承してほしいと思います。

日本橋界隈に集積している老舗に象徴されるように、水辺から運ばれてきたモノが富を生み、そこで取引が始まって金が動く。澁澤栄一に象徴されるように、そこで富を得た人間が、また新たな働きに着手する。こうした人間活動の循環が、すべて水辺から生み出されたのだということにまで思いを拡げると、まちの中でこれから何を遺し、何を新しくしていくのか、という点が見えてくるようになると思います。

都市計画がなくとも

「日本には都市計画の発想が乏しく、野放図な開発が行なわれている」という批判もありますが、都市計画がないからだめなのではなく、一人ひとりの考えや声を聞かないことが問題なのではないでしょうか。

まちというのは、基本的にそこで生きる人のパーソナルな考え方が集まって形成されています。しかし、その一人ひとりの考えというのは、なかなか顕在化されません。単体のモノだけを見るのでは

ビル上の高速道路

東京で一番初めの高速道路は、1951年（昭和26）に財界人らによって設立された東京高速道路という民間企業によってつくられました。汐留川、外濠、京橋川を埋め立ててビルを建て、その屋上に高速道路を走らせる計画を実行したのです。

この会社線の下はビルは土橋から蓬莱橋までにわたり、銀座ナインというショッピング街になっています。かつては新橋センターという名称でしたが、1985年（昭和60）の改装時に改名されました。銀座は8丁目までですが、銀座9丁目でありたいとの願いからの改名でしょう。

汐留川は中央区と港区の区境を流れていました。現在でも行政上の所属が決まっていないため、テナントの入口がどちらの区に向いているかによって、便宜上、地番外地名をつけているそうです。

銀座エリア3 土橋 水辺に似合う建築の形

土橋交差点には、1967年（昭和42）に丹下健三が設計した静岡新聞・静岡放送東京支社のビルが建っています。

ここには、塔のような形の建物で明治時代には〈東京3塔〉といわれるほど有名だった江木写真館の建物がありました。その跡地に建てられた静岡新聞・静岡放送東京支社ビルにも塔のような筒状の構造物がつくられています。

丹下健三は、立体都市という概念を提唱した建築家。当時はものすごい交通渋滞が起きていて、立体化を打ち出したのは人と自動車を分けるためです。

銀座はもともと半島で、高い所からの眺めが良い。江木写真館も静岡新聞・静岡放送東京支社ビルも、汐留川に架かる土橋という水辺空間の高見から、というモニュメンタルな建造物としてデザインされたのです。

同様に、数寄屋橋マリオンも、水辺に面して曲線を描いた形につくられた日本劇場（日劇）を踏襲した形です。

水辺から生まれたもの

中世につくられたベヒレ（水路はいったん失われましたが復活され、水路のある旧市街には年間300万人以上の観光客が訪れます。銀座金春通（こはる）り会名誉会長だった勝又康雄さんは、丁寧に銀座を歩いて、湧水マップをつくられました。その湧水でせせらぎをつくり、銀座を水のまちとして再生させた、と夢を描いていました。

勝又さんの構想は、まさにフラブルクのベヒレなんです。しかも取ってつけたような話ではなく、もともと銀座にあったもので、水が銀座の大切な構成要素だと強く感じておられたのでしょうか。

都市計画がなくとも

注目が集まっています。

三菱倉庫も外観のみを保存するのではなく、水運を支えてきたという日本橋らしい側面をも、是非、継承してほしいと思います。

日本橋界隈に集積している老舗に象徴されるように、水辺から運ばれてきたモノが富を生み、そこで取引が始まって金が動く。澁澤栄一に象徴されるように、そこで富を得た人間が、また新たな働きに着手する。こうした人間活動の循環が、すべて水辺から生み出されたのだということにまで思いを拡げると、まちの中でこれから何を遺し、何を新しくしていくのか、という点が見えてくるようになると思います。



上：築80年超のビルを、上手に改装して使いこなしている。北欧家具との相性も抜群だ。2階はギャラリー、3階はオフィスとして利用／下：オーナーの石川雅英さん。壁を剥がしたら現われた禁煙のプレートと。



ArchitectS Office 石川雅英さん談

この建物は、別の物件を見に来たときに偶然見つけたものです。建物に加えられていた改修部分を剥がしたときに、オリジナルの部材が出てきてワクワクしました。経年変化の価値に惚れ込んで、不便を承知で使い続けています。中央区の図書館で図面を発見し、1929年（昭4）ごろに建てられたことがわかりました。

屋上には物見台があり、荷揚げ用のフックも残っています。東堀留川の入口は舟溜まりになっていましたから、込み合う舟が停滞したのでしょうか。それを誘導するための物見台だったのではないのでしょうか。今は周囲に高いビルが建ちましたから、見晴らしが悪くなりましたけれど、当時は断然高い建物だったはずですよ。

通常、外壁は15cmほどですが、川沿いの外壁は30cmもありました。建物の壁を厚くすることで護岸を支えていたのではないかと考えています。

なく、一人ひとりの考えの総意でまちがつくられば、答えは一つではなくあります。そこにまちの個性やオリジナリティが生まれてくるのです。

解が一つで「これじゃなきゃいけない」というのは危険です。むしろ解を出すまでの間に、さまざまな議論をし、時間をかけるということは、「私たちの時代をどうするか」という評価のプロセスなんです。

数年前、東京駅前の中央郵便局を建て替えるか文化財として残すかが話題になりましたが、一般の人の素朴な疑問は、あの一見近代的な建物に一体どんな文化的価値があるのかわからない、ということではなかったでしょうか。

残す理由に「ドイツの建築家ブルーノ・タウトが絶賛した」ということを挙げた人が多かったと思います。しかし、タウト以降の80年間、私たち日本人はこのモダニズムの中央郵便局にどのように向き合いた、これを評価していたのでしょうか。80年間、無関心なままだった、ということはないでしょうか。あの一件は、一般の人々の何気ない感覚と、まちを創っていくという方向性に、なお溝があることを見せつけたように思います。

イタリアなどを歩いていると、まちで生きる人が、そのまちを愛



右ページ上段左：ArchitectS Officeの外観。天井高のある三階建てのビルだ。

上：屋上には、こんなにしっかりした造りの物見台が。周囲に高い建物が無い時代には、ここから日本橋川のほうまで見通せたに違いない。

下：かつて東堀留川だった痕跡が、路地の傾斜とカーブに見出せる。大通りを渡れば日本橋川に合流。対岸には、水辺に似合う建物として三菱倉庫が建つ。



日本橋エリア2 東堀留川・小網町 物見台のあるビル

日本橋川から北側に入り込む入堀として開削された西堀留川と東堀留川。三十間堀川から八重洲に至るエリアでは小舟で物を運びましたから、接岸地点を増やすために水路が櫛状に掘られました。西堀留川は1928年（昭和3）には消滅していますが、東堀留川が埋め立てられたのは1949年（昭和24）です。

その東堀留川に面していた3階建てのビルを改修して、ギャラリーとカフェ、事務所として使っている知人がいます。衣料品メーカーのワコールが和江商事だった時代に、京都から東京に進出して、初めて倉庫を構えた建物ではないか、ということです。

昔の建物ですからメンテナンスに手がかかるし、断熱がされていないから夏は暑いし、冬は寒い。使いながら残すにも苦労が伴いますが、こうして面白くなってくれる人に使われていると、ちゃんと残っていくのです。価値を認める人に出会えたというのは幸運だったと思います。

していることを強く感じます。まちを愛しているからこそ、みんな真剣に意見を出します。

多様な解を出すためには、実際に歩いて見る必要があります。まち歩きやオープンアーキテクチャという試みが、時代を評価するための練習というか、足がかりになつたら素敵ですね。そうすれば日本橋といったときにも橋だけのイメージにとらわれるのではなくて、地域にはいろいろな側面があることがわかってきます。銀座も同様です。陰も陽もあって、そのどれもが銀座なんです。

そこまでしても方向性について結論が出ないときがある。そういうとき、ヨーロッパのことという「取り敢えずこうしましょう」という案を出します。お金がない場合も、一部分だけつくってみる。これが、少し成熟したまちの作り方ではないでしょうか。

手法は非常にシンプルで、大切だと思ふ気持ちを集めていって、「いいね」という想いを大きくしていくことが、何かをつくること的前提になるのです。

取材・2014年3月29日



川医者の里川診断

わたしの里川

島谷 幸宏さん

しまたに ゆきひろ

ミツカン水の文化センターアドバイザー
九州大学工学研究院教授



私のように、全国を飛び回り川のお医者さんのような仕事をしていると、毎年、新しい里川との出会いがある。

奄美大島にはリュウキュウアユというアユの亜種が生息している。本土のアユよりちよつと小ぶり、うるこは少々大きい。昔は腐るほど捕れていたそうであるが、名前の由来である沖縄ではすでに絶滅、奄美大島でも絶滅の危機に瀕している。リュウキュウアユが生息する役勝川の河口にはマングローブ林が広がり、その中を川が蛇行して流れている。カヌーでその川を下ると、マングローブが林立する、人工物と人工の音がまったくない、静謐な神秘的な空間である。リュウキュウアユはこのマングローブ林で稚仔魚のときを過ごす。マングローブ林の消失がリュウキュウアユの減少の一因である。現在は、多くの人が川を大切に思い、リュウキュウアユの保全運動をしている。

奄美大島の山は深く、大人になるまで海を見たことがない人たちがついこの前までいたそうである。そういう人たちにとって、川は重要なタンパク資源を捕る場所であり、子どもたちの遊び場もあったのだ。奄美大島は世界でも有数の美しいサンゴ礁で有名な島である。だから奄美大島では

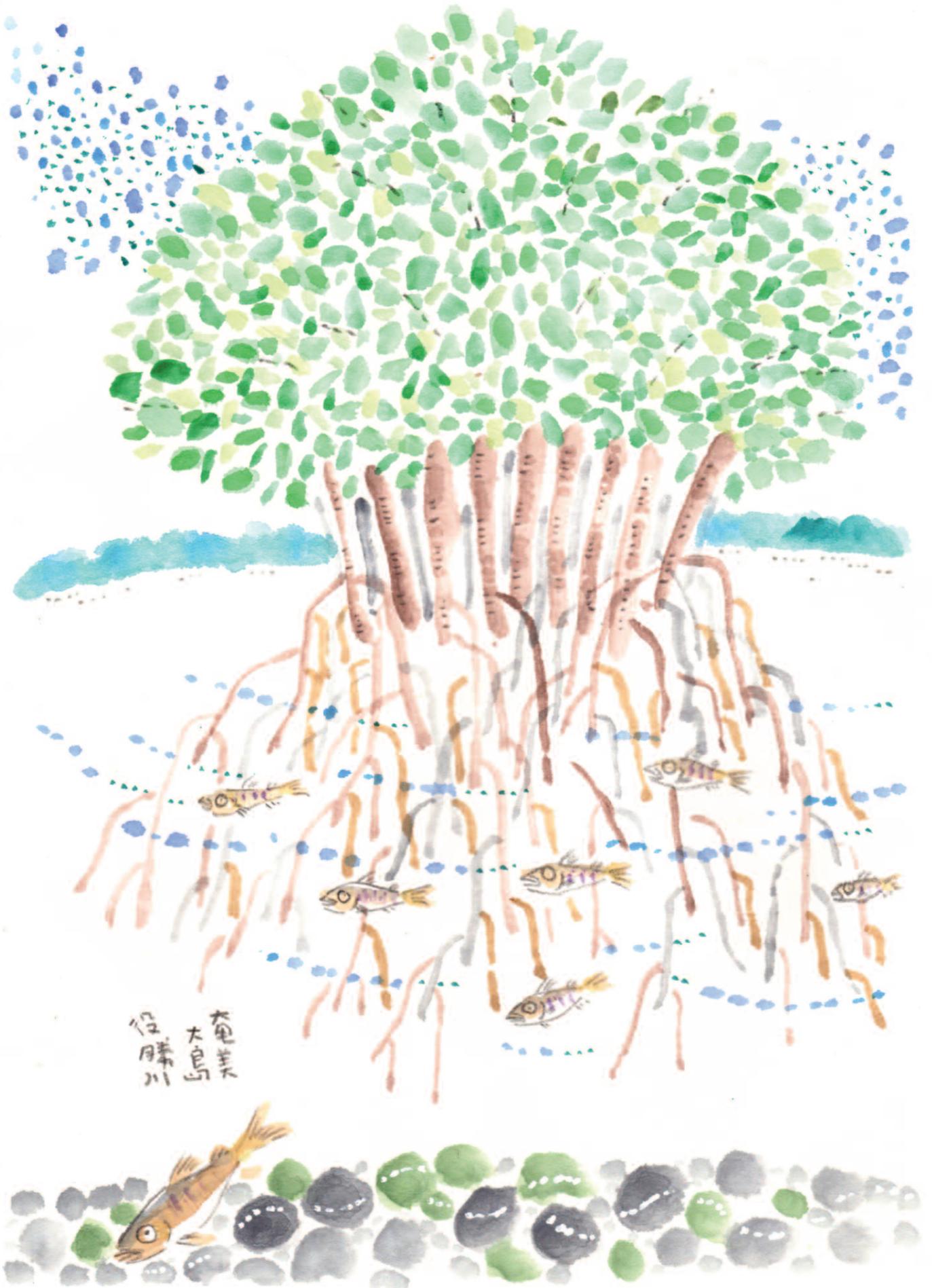
川はそっぽを向かれているのではないかと思っていたが、それは大きな間違いであった。奄美大島にも里川はあった。

京都の先斗町を流れる白川は、伝統的建造物保存地区にもなっており、名前の通りの清い流れと石の護岸、周辺の街並みが調和し誠に風情がある。この白川を地域の住民の方々からどのような川にしたらいのかと相談を受け、案内していただいたことがある。上流部はコンクリートの3面張りの誠に無機質な川で、下流部との違いに驚いた。しかし、このコンクリートで固められた川であっても地元の人にとっては大切な川であり、環境再生の活動が行なわれている。コンクリートで固められたからと言ってあきらめてはダメだと思った。コンクリートで固められた川も里川だったのである。

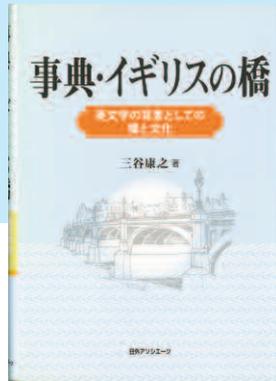
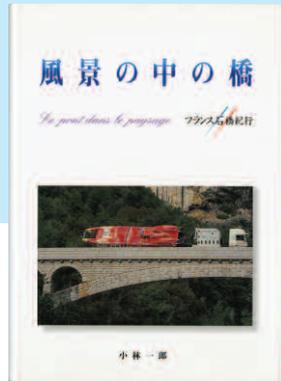
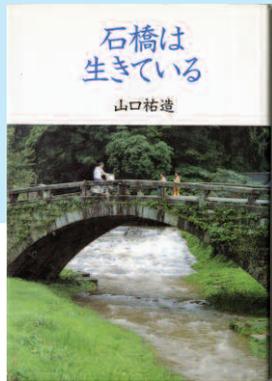
私が今住んでいる福岡市の西区には室見川という川が流れている。福岡市民に愛されている河川である。人口150万人の大都会の川であるが、下水道が整備され清流である。春にはシロウオが遡上し、川面にシロウオ料理屋が登場する。この踊り食いもなかなかうまい。5月の連休には河口干潟は潮干狩りで賑わう。なにせ無料である。我が家も毎年、自転車で見川までアサリ捕りに出かける。河口干潟を沖のほうに進み、せつせとアサリを捕る。1時間半ぐらいでバケツ一杯になるのでそれを持って帰り、洗って、一部は冷凍しておく。とてもおいしいアサリで、だいたい半年ぐらいいはアサリを買わなくて済む。この川も里川である。

このように里川は日本中にある。しかし川のお医者さんの目で見ると、昔に比べて一様に弱っているように思う。





大亀美
大島山
役月川



水の文化書誌 38

《石橋・眼鏡橋のある風景》

ヨーロッパの石橋

ヨーロッパ映画を観ていると、アーチ石橋が映し出されることがある。『哀愁』は、第一次世界大戦下、テムズ川にかかるウォータールー橋の高欄に寄りかかり、ロバート・テイラーの演じる将校が、ビビアン・リーが演じる踊り子レスターのことを想い出すシーンから始まる。悲恋物語であり、佐藤清著『橋との出会い』（朱鳥社2006）に描写されていた。

アーチ石橋の技術は、紀元前一世紀ごろローマに架けられたのが始まりという。これがローマ帝国の欧州制覇につれて各国に拡がった。中国では、紀元610年ごろ道州橋が架けられ、その後日本に伝わってきた。成瀬輝男著『ヨーロッパ橋ものがたり』（東京堂出版1999）には、橋梁施工に携わった筆者が、フランスのアヴィニョン橋、第一次世界大戦の導火線になったボスニアのサラエボの橋、ノーベル賞受賞小説の舞台となったボスニアのドリナ橋、トルコのミマル・シナンの架けた橋などを綴る。

ウィルバー・J・ワトソン、サラ・ルース・ワトソン著『歴史と伝説にみる橋』（建設図書1986）は、虹の橋、悪魔の橋、聖者の橋、橋上の礼拝堂、生命の橋、戦の橋、橋上パレード、平和の橋、屋根のある橋の章からなる。中世の橋は塔や礼拝堂をそなえている。それは便利さと橋のようなところは悪魔を追い払う効果があったという。ロチェスターの橋上礼拝堂、ヨークの橋上礼拝堂、ウエークフィールド橋上の聖マリア礼拝堂、ロザラム橋の礼拝堂を掲載、橋の入口には立派な城門を置いたところもあった。

小林一郎著『風景の中の橋―フランス石橋紀行』（積書房1998）で、著者はフランスでは橋といえば基本的には石橋であって、石橋といえば自分の故郷の石橋で、その石橋は個性的で、どの橋も周囲の風景と調和して美しい点で共通するという。サン＝ミシエル橋、イエナ橋、ボンヌスフ橋の変わらぬ存在する故郷の美しい文化と市民生活を描いている。フランスにとつては、セーヌ川は欠かせない川である。渡辺淳著『パリの橋』（丸善ブックス2004）、泉満明著『橋を楽しむパリ』（丸善1999）、小倉孝誠著『パリとセーヌ川』（中公新書2008）、尾田栄章著『セーヌに浮かぶパリ』（東京図書出版2004）をあげる。

古賀邦雄さん

こがくにお
古賀河川図書館長
水・河川・湖沼関係文献研究会

1967年西南学院大学卒業。水資源開発公団（現・独立行政法人水資源機構）に入社。30年間にわたり水・河川・湖沼関係文献を収集。2001年退職し現在、日本河川協会、ふくおかの川と水の会に所属。2008年5月に収集した書籍を所蔵する「古賀河川図書館」を開設。URL：<http://mymy.jp/koga/>
平成26年公益社団法人日本河川協会の河川功労者表彰を受賞。

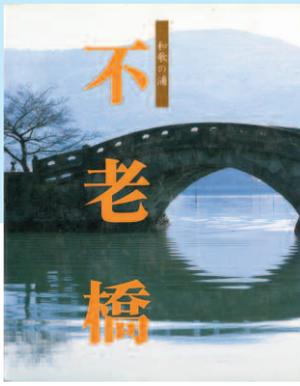
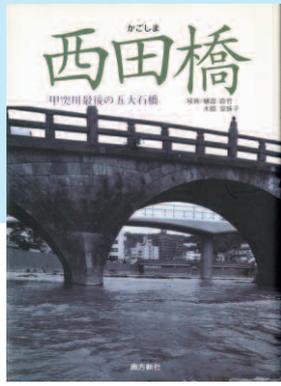
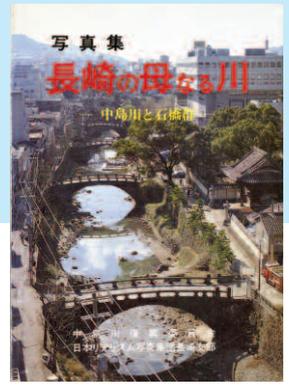


イギリスの石橋

同様に礼拝堂橋、戦橋、屋根つき橋に関する三谷康之著『事典・イギリスの橋―目外アソシエーツ2004』は、橋が登場する英文学の作品を網羅する。ディッケンズの『大いなる遺産』では、主人公のピップがテムズ川でボートの練習に励む場面、ロンドン橋の表現が出てくる。また、バック橋はイングランド南部に架かるバイブルック川に架かる15世紀の橋である。ワイルドの童話『幸福な王子』の中で、バック橋の下で、貧しくて住む家もない二人の男の子が空腹に耐えている描写がある。テムズ川はロンドンに全世界のあらゆる富が集まる所で、イギリスにとつては最も重要な河川である。小川和彦著『テムズ川橋ものがたり』（武蔵書房2006）がある。

日本石橋研究者の第一人者である山口祐造著『石橋は生きている』（積書房1992）は、石橋に関するバイブル書といえる。長崎興福寺第二世（如定）は、寛永11年（1634）中島川に日本初の眼鏡橋を架けた。その後20橋が架けられた。柱のない堅牢な橋を見た長崎奉行所勤務の藤原林七は、密かに石造りの技法を学びたいと外国人に近づくと、奉行所に露見、熊本

日本の石橋



の種山に逃れ、農民となりながら、石橋架設の技法を習得。その技法は息子の三五郎に伝えられ、全国に拡がった。山口祐造、戸井田道三著『日本の石橋』(平凡社1996)は、天に架かる虹にも似た石造アーチ橋を、昭和32年の諫早水害によって復元した諫早眼鏡橋、現川の石橋群、霊台橋、沖繩の石橋を旅する。神晃弘写真、戸井田道三解説『眼鏡橋』(葦書房1993)は、九州の石橋群に加えて、島根五百羅漢橋、和歌山不老橋、京都円通橋、石川関月橋、東京常盤橋、福島松川橋、山形祝橋、堅盤橋を撮り、石橋の技法が東北まで拡がっていることがわかる。

また、前田正彦著・発行『眼鏡橋』(1992)は、全国の石橋を歩き、スケッチする。著者はそのまえがきで「構造的に言えば、眼鏡橋とはリング状に積み上げた石橋のことで、上部からの荷重を垂直方向の圧縮力としての石の接面に伝え、水平方向に広がる力とする力を相互の摩擦力によって抑え、橋の安定を保っている橋のことです。このためには、円周率 π 3.1415...の計算に基づいて、石の大きさ、形を決め、石を精密に削る必要があります」と述べている。

長崎・福岡の石橋

長崎の石橋については、片寄俊秀、村田明久編『長崎 中島川と石橋群』(観光資源保護財団1997)は、歴史的景観の保全とまちづくりの観点から、石橋の架設から町の変遷を環境の面から論ずる。昭和57年7月、長崎は大水害に遭遇し299人が亡くなった。中島川の石橋群も損傷した。その後復興は、中島川の兩岸に放水路が建設され、石橋群も復元された。中島川復興委員会 日本リアリズム写真集団長崎支部編・発行『写真集 長崎の母なる川—中島川と石橋群』(1983)がある。

福岡の石橋は、筑後川水系小石原川の支川である野鳥川に架かる一連の石橋について、山口祐造著『秋月眼鏡橋物語』(秋月郷土館1979)にくわしい。長崎の石工たちによって文化7年(1810)に竣工した。馬場紘一著・発行『伝えたいふる里の石匠の技—福岡県南地方の石橋』(1996)は、主に矢部川の石橋、宮ヶ原橋、洗玉橋、寄

口橋、栗林橋などを上流、下流から撮り、長さ、径間、石質、竣工日、石工名を丁寧に表示する。これらの石橋は、明治から大正期にかけて、橋本勘五郎が指導したものである。しかしながら、平成24年7月九州北部豪雨によって多くの橋が損傷した。

大分の石橋は、既に述べたように、農民の年貢搬送の難儀に対し、庄屋たちが資金を集めて造ったものであり、耐久、耐重性に富む。岡崎文雄著『大分の石橋記念碑』(双林社1994)、大分の石橋を研究する会編・発行『おおいの石橋』(2000)、岡崎文雄、薬師寺義則著、高山淳吉写真『魅せられて里の石橋たち』(高山総合工業1993)、同『伝えたいふるさと石橋』(高山総合工業1996)がある。三光村泰源寺橋、本耶馬溪町耶馬溪橋、羅漢寺橋、院内町御香橋、別府市久保鶴橋、緒方町柚木寺原橋などを捉える。

熊本の石橋については、熊本日日新聞社編・発行『熊本の石橋313』(1998)で全体像を捉えている。個別的には、一村一博著『霊台橋』(熊日情報センター2011)、通潤橋について、笹原佗介著『自治の龜鑑為政之権化 布田保之助惟輝翁傳』(布田翁徳顕彰会1938)、矢部町通潤地区土地改良区編・発行『通潤橋架橋150周年記念誌』(2004)がある。さらに、本渡祇園橋と山口川の環境を守る会編・発行『国重文の祇園橋』(1998)は、わが国唯一の十連石桁橋である。

鹿兒島の石橋は、甲突川に江戸期に架けられた新上橋、西田橋、高麗橋、武之橋、玉江橋の五大石橋で、薩摩藩の命により、肥後の岩永三五郎が架けた。これらの石橋もまた、平成5年8月の鹿兒島市を中心とした記録的な豪雨で損傷した。小説として、森光宏の『眼鏡橋—調所と三五郎』(東京図書出版2004)があり、樋渡直竹、木原安妹子著『かごしま西田橋 甲突川最後の五大石橋』(南方新社1995)、樋渡直竹著『石橋幻影 甲突川から消えた鹿兒島五大石橋』(文化ジャーナル鹿兒島社1996)、日本の宝・鹿兒島の石橋を考える全国連絡会議編『歴史的文化遺産が生きるまち—鹿兒島・甲突川の石橋保存をめぐる』(東京堂出版1995)が刊行されている。その他の書として、北脇義友著『岡山の石橋』(日本文芸出版2007)、和歌浦を考える会編・発行『和歌の浦 不老橋』(1992)をあげる。

九州の石橋

石橋はほとんどが九州地方に存在する。山口祐造著『九州の石橋をたずねて』(前篇)(昭和堂印刷1974)によれば、長崎の中島川に架かる石橋群は、中国人や住民の寄付によって架けられた。同『九州の石橋をたずねて』(中編)

福岡の石橋は、筑後川水系小石原川の支川である野鳥川に架かる一連の石橋について、山口祐造著『秋月眼鏡橋物語』(秋月郷土館1979)にくわしい。長崎の石工たちによって文化7年(1810)に竣工した。馬場紘一著・発行『伝えたいふる里の石匠の技—福岡県南地方の石橋』(1996)は、主に矢部川の石橋、宮ヶ原橋、洗玉橋、寄

熊本の石橋については、熊本日日新聞社編・発行『熊本の石橋313』(1998)で全体像を捉えている。個別的には、一村一博著『霊台橋』(熊日情報センター2011)、通潤橋について、笹原佗介著『自治の龜鑑為政之権化 布田保之助惟輝翁傳』(布田翁徳顕彰会1938)、矢部町通潤地区土地改良区編・発行『通潤橋架橋150周年記念誌』(2004)がある。さらに、本渡祇園橋と山口川の環境を守る会編・発行『国重文の祇園橋』(1998)は、わが国唯一の十連石桁橋である。

鹿兒島の石橋は、甲突川に江戸期に架けられた新上橋、西田橋、高麗橋、武之橋、玉江橋の五大石橋で、薩摩藩の命により、肥後の岩永三五郎が架けた。これらの石橋もまた、平成5年8月の鹿兒島市を中心とした記録的な豪雨で損傷した。小説として、森光宏の『眼鏡橋—調所と三五郎』(東京図書出版2004)があり、樋渡直竹、木原安妹子著『かごしま西田橋 甲突川最後の五大石橋』(南方新社1995)、樋渡直竹著『石橋幻影 甲突川から消えた鹿兒島五大石橋』(文化ジャーナル鹿兒島社1996)、日本の宝・鹿兒島の石橋を考える全国連絡会議編『歴史的文化遺産が生きるまち—鹿兒島・甲突川の石橋保存をめぐる』(東京堂出版1995)が刊行されている。その他の書として、北脇義友著『岡山の石橋』(日本文芸出版2007)、和歌浦を考える会編・発行『和歌の浦 不老橋』(1992)をあげる。

以上、石橋・眼鏡橋の書のみみてきた。集落の人々がその集落の川を利用し、みんなで守っていくような川を里川と呼ぶ。素朴な石橋は、里川に架かっていることが多く、里川と言え。石橋・眼鏡橋のある風景は、人々に安らぎを醸し出し、水の歴史と文化を生み出す原動力でもある。

〈備屋と月の出を待つ眼鏡橋〉
(北園逸子)



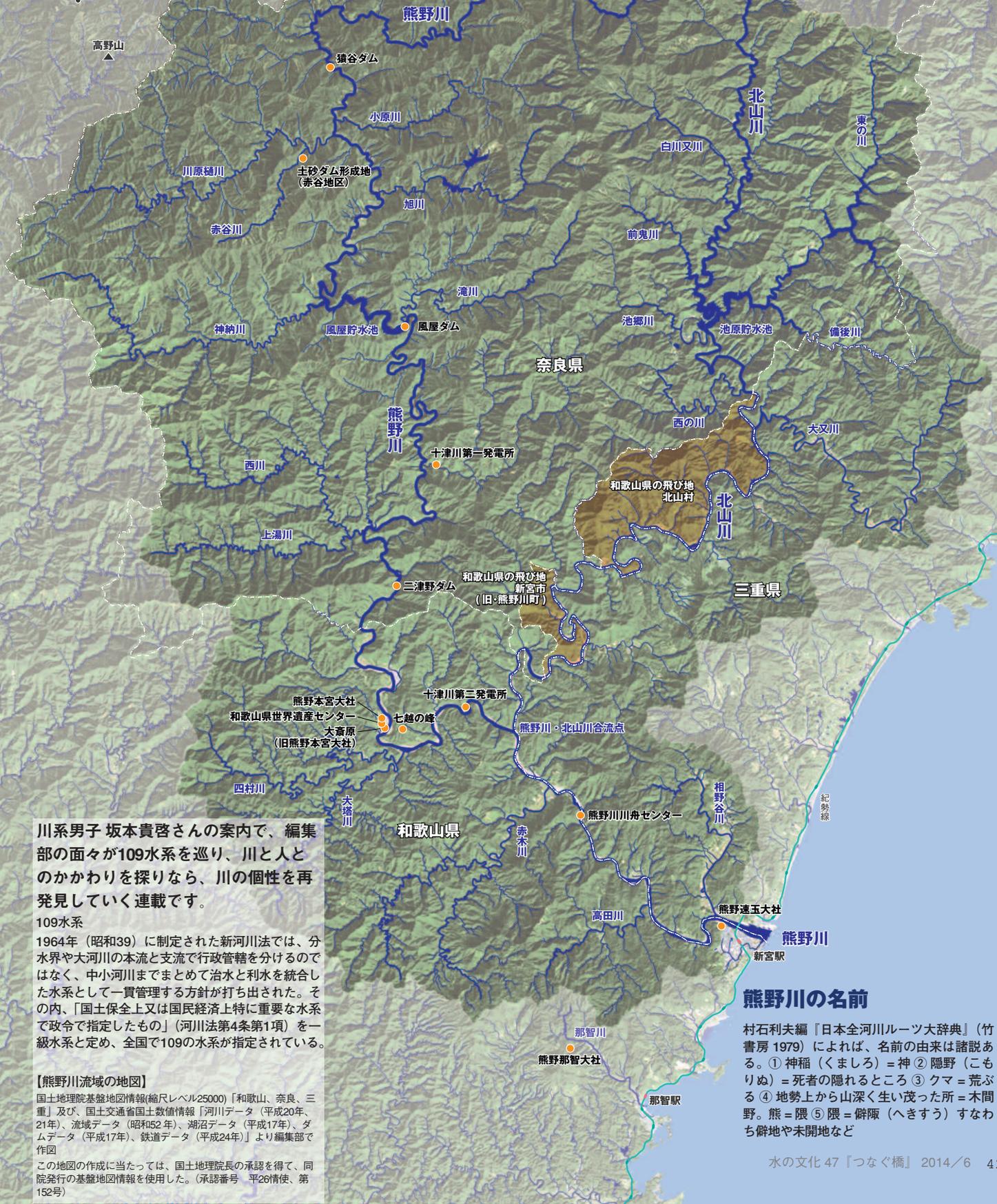
坂本ケンと行く川巡り 第4回

Go! Go! 109水系 (奈良県・三重県・和歌山県)

神荒ぶ、よみがえりの熊野川

かみすさ

金剛堂寺



川系男子 坂本貴啓さんの案内で、編集部
の面々が109水系を巡り、川と人との
のかかりを探りなら、川の個性を再
発見していく連載です。

109水系

1964年(昭和39)に制定された新河川法では、分
水界や大河川の本流と支流で行政管轄を分けるの
ではなく、中小河川までまとめて治水と利水を統合し
た水系として一貫管理する方針が打ち出された。そ
の内、「国土保全上又は国民経済上特に重要な水系
で政令で指定したもの」(河川法第4条第1項)を一
級水系と定め、全国で109の水系が指定されている。

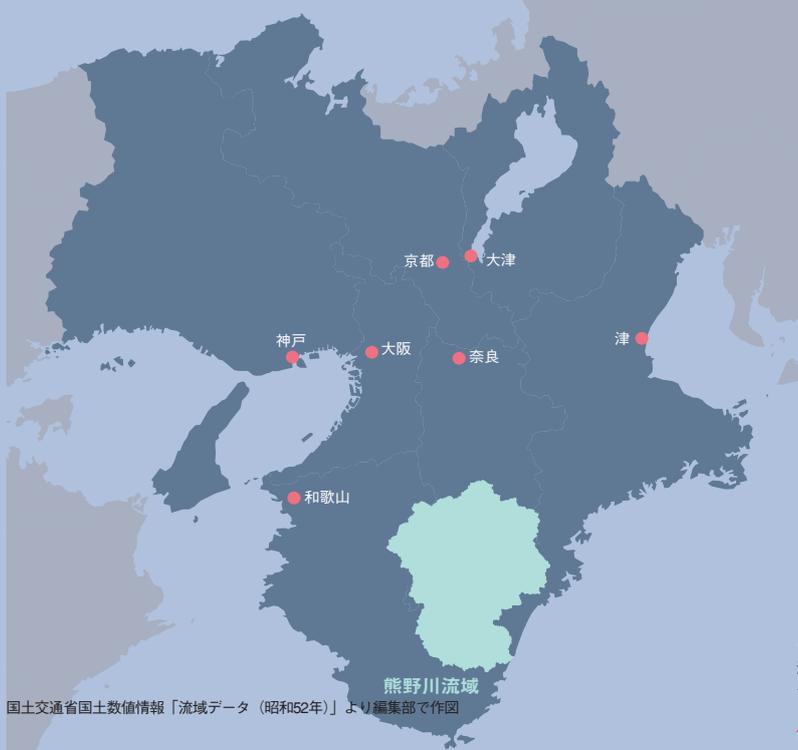
【熊野川流域の地図】

国土地理院基礎地図情報(縮尺レベル25000)「和歌山、奈良、三
重」及び、国土交通省国土数値情報「河川データ(平成20年、
21年)、流域データ(昭和52年)、湖沼データ(平成17年)、ダ
ムデータ(平成17年)、鉄道データ(平成24年)」より編集部で
作図

この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同
院発行の基礎地図情報を使用した。(承認番号 平26情使、第
152号)

熊野川の名前

村石利夫編『日本全河川ルーツ大辞典』(竹
書房 1979)によれば、名前の由来は諸説あ
る。① 神稻(くましろ) = 神 ② 陽野(こも
りぬ) = 死者の隠れるところ ③ クマ = 荒ぶ
る ④ 地勢上から山深く生い茂った所 = 木間
野。熊 = 隈 ⑤ 隈 = 僻陬(へきすう) すなわ
ち僻地や未開地など



熊野川

水系番号：66

都道府県：奈良県、三重県、和歌山県

源流：山上ヶ岳（標高1719m）

河口：熊野灘（太平洋）

本川流路延長：183km 14位/109

支川数：103河川 37位/109

流域面積：2360km² 26位/109

流域耕地面積率：0.6% 108位/109

流域年平均降水量：2680mm 16位/109

基本高水流量：1万9000m³/s 3位/109

河口の基本高水流量：1万9920m³/s 9位/109

流域内人口：4万7000人 87位/109

流域人口密度：20人/km² 103位/109

（基本高水流量観測地点：相賀（おうが）河口から10.6km地点）
 河口換算の基本高水流量 = 流域面積 × 比流量（基本高水流量 ÷ 基準点の集水面積）
 データ出典：『河川便覧 2002』（国際建設技術協会発行の日本河川図の裏面）
 ※ 前号までの訂正：水系本川流路延長順位に誤りがありました。遠賀川は81位から82位へ、米代川は26位から27位へ、旭川は23位から24位へ訂正してください。

国土交通省国土数値情報「流域データ（昭和52年）」より編集部で作図

水質改善は世界遺産効果？

第4回の川巡りには、熊野川を選びました。ほくは川の市民活動について研究しています。川の調査に入るときには、地域の河川事務所を訪問して資料をいただき、その川の個性についてうかがったり、市民活動団体を紹介していただいています。ところが、熊野川は流域面積が2360km²で遠賀川の倍以上広いにもかかわらず、なかなか市民活動団体を見つけないことができませんでした。

流域の土地利用は森林が約95%、水田や畑地などの農地が約15%、宅地が約0.5%、その他が約3%。しかも流域内人口密度は109水系中103位と非常に低く、下流の一部にしか見られない平野（新宮市）に、流域人口のほとんどもいえる4万人近くが住んでいます。流域の人口が少なく、川と直接かかわることが難しい地形が、市民活動を難しくしているのかなと想像しました。

やっと出会えた市民活動団体は新宮の「河川を美しくする会」で、1982年（昭和57）に新宮市の周辺を流れる河川を美しくすることを目的として結成されました。新宮市婦人団体連絡協議会など22団体、137の町内会が加盟する

大規模な団体です。毎年7月第一日曜日に、500人ほどが河川清掃を行なっているそうです。

今は水質も良いので「河川をきれいに？」と思いましたが、取りまともをしておられる堀種藏さんと中岸基英さんによれば、「世界遺産になって10年経ち、みんなの意識が川に向かったお蔭か、だいぶきれいになりました。十数年前には、それほどきれいではなかったのですよ」ということです。

水害への備え

新宮市は熊野速玉大社（通称、新宮の門前町）として発展し、江戸時代からは城下町として栄えました。紀伊国は木の国と呼ばれるほど材木の商いが盛んでしたから、熊野速玉大社には寄進した材木商の名前が残っていました。中岸さんによれば、神社に向かって左側に花柳界があったそうです。

新宮前の一画に、面白い建物がありました。お店の方に話をうかがうと、明治末期から大正時代にかけての最盛期に使われていた「川原家」と呼ばれる簡易住宅を復元したものだそうです。地元の新宮高校建設工学科の実習で復元したのがきっかけで、土産物店などが営業する「川原家横丁」がで

熊野那智大社で「胎内ぐり」をする坂本くん。樹齢850年という楠の木の根元にできた空洞を通り抜けることで、無病息災、長寿を願うという。



「河川を美しくする会」の堀種藏さんと中岸基英さん



坂本貴啓さん

さかもと たかあき

筑波大学大学院 システム情報工学研究科
 博士後期課程 構造エネルギー工学専攻在学中

1987年福岡県生まれの川系男子。北九州で育ち、高校生になってから下校途中の遠賀川へ寄り道をするようになり、川に興味を持ち始め、川に青春を捧げる。高校時代にはYNHC（青少年博物学会）、大学時代にはJOC（Joint of College）を設立。白川直樹研究室『川と人』ゼミ所属。河川市民団体の活動が河川環境改善に対する潜在力をどの程度持っているかについて研究中。



新宮川水系熊野川の特徴

熊野川は、その源を奈良県吉野郡天川村の山上ヶ岳（標高1719m）に発し、大小の支川を合わせながら十津川渓谷を南流。和歌山県新宮市と三重県熊野市の境界で、大台ヶ原（標高1400～1600m級の山々と、これらに囲まれた東西5kmほどの台地状の地帯）を水源とする北山川と合流して熊野灘に注ぎます。

熊野川水系は年間降水量が2800mmで全国平均と比べて多雨地域ですが、流域のほとんどが山間部であるため、戦前には大規模な水資源開発が行われませんでした。紀伊半島は、西に比べ、東の降水量が多いという特徴があります。海上からの湿った風が近畿の屋根と呼ばれる急峻な山岳地帯の南東斜面にぶつかって雨を降らせるからで、太平洋側を台風が通過する際には南東からの風が強くなるため、特に10月ごろには降水量が多くなります。

熊野川の名前が復活

熊野川の名称は、本宮より上流は十津川、本宮以南はかつて一級河川 新宮川とされました。しかし、長年愛された熊野川の名前を残したいという地元の要望で、1998年（平成10）河川名は熊野川、水系名は新宮川水系になりました。

出版物が少ない熊野川

いつも、古賀河川図書館に資料をお借りするのですが、熊野川の本はあまりありませんでした。国立国会図書館のサーチエンジンで検索すると、熊野川という語がタイトルについての本は745（2014年5月7日現在）。筑後川は2249。ちなみに多摩川は5734でした。市民活動団体と熊野川関連の書籍が少ないのは、人口が少ないことや市民がかかわれる利用形態が少ないからなのかもしれません。

不思議な飛び地

熊野川流域の地図を眺めていて、不思議な地点に出くわしました。和歌山県の北山村全域と今は新宮市となっている旧・熊野川町が、奈良県と三重県の県境にポチンと入っています。実はこれ、県をまたいだ飛び地なのです。

廃藩置県に際して和歌山藩、田辺藩、新宮藩を統合して和歌山県が成立。藩境が北山川・熊野川の流れと一致しているという誤解から、奈良と和歌山との県境は北山川・熊野川と定められました。ところが、実際には旧藩の境界と川筋は微妙に異なっていて、南側の三重県（廃藩置県のときには渡会県）は北山川・熊野川まで、北側の奈良県は旧藩境までとしたために、間に残された部分は和歌山県となりました。住民は新宮市を生活圏としていることもあって、修正されることなく和歌山県に留まり続けているのだそうです。面白いですね。

熊野速玉大社前に復元された川原家横丁。川の参詣道に来た人が、権現川原で乗降したため賑わったという。



右：奈良県五條市大塔町（旧・吉野郡大塔村）辻堂大和田と猿谷地先にまたがり、一級水系新宮川（熊野川）本川上流部に位置する猿谷ダム。1958年（昭和33）4月から管理運用を開始した50年以上の歴史を持つダムである。

左：国土交通省近畿地方整備局 紀の川ダム統合管理事務所 猿谷ダム管理支所長の小原雅彦さんと。

きました。しょっちゅう水に浸かった新宮では、大水がありそうなときには2時間ほどで店を畳んで部材を持って避難し、水が引くと同じ場所に建てることのできる折り畳み式の仮設小屋を使っていたのです。みなさんの記憶にも新しい2011年（平成23）の台風12号では、9月4日5時8分、河口から3.4km地点の相筋地区の堤防から越水し、新宮市内へと水が流れ出しました。新宮の社殿も水に浸かり、市内は機能麻痺に陥ったそうです。

熊野川大橋が架かる前、渡し船があったときのことも覚えていたりという堀種藏さんは、1931年（昭和6）生まれ。地震も津波も水害も何度も体験しているの、何かあったらすぐに避

難する習慣が身についている、と言っていました。迅速な避難で命を守ることの大切さを、地域の子どもたちに語り継いでいるそうです。たくさんの利水ダム 熊野川では豊富な水量を生かして、現在は11のダムが開発されています。ダムの機能は大きく二つに分けられます。一つは治水機能。ダム下流への放流量が流入量を下回るようにして、下流部の水位上昇を低減したり、水位上昇のピークを遅らせたりしながら洪水調節を行います。二つ目は利水機能。灌漑用水、上水道用水、工業用水、発電用水、消流雪用水などがあります。熊野川の場合、流域のほとんど

どは人が住まない山間部であるため、他の河川のように、積極的な治水は行なわれてきませんでした。そのため11あるダムはすべて利水ダムです。また、利水についても水力発電に特化しています。〈国営農業水利事業〉を計画。これに伴い、水不足の恐れがある奈良盆地に灌漑用水を供給するという300年来の悲願〈吉野川分水構想〉が、現実味を帯びて浮上してきました。その結果、へ十津川・紀の川総合開発事業〉として、紀の川（奈良県側の名称は吉野川）の水を奈良県へ分水することになりました。人口で見ると、熊野川は流域全体で約4万5000人なのに、対し、紀の川は67万人（調査基準年平成17年度末）。降雨量が少ないのに水需要が高い紀の川は、吉野川分水によって水不足が懸念されます。その解決案として、紀の川に熊野川の水を送るためにつくられたのが猿谷ダム。いわば、水のお裾分けなのです。猿谷ダムに蓄えられた熊野川の水は、坂本分水路を通じて流



上：奈良県五條市大塔町赤谷地区から流れ下る水。
左：台風12号の豪雨により赤谷の山腹が崩壊し（正面）、溪流の河道を閉塞した。
下：国土交通省近畿地方整備局 紀伊山地砂防事務所 建設監督官の後藤彦幸さん。



北海道に移住を強いた十津川大水害

紀伊山地では、過去にも大きな斜面崩壊が発生しています。1889年（明治22）には、8月18日～19日にかけて大雨が降り、日雨量901.7mmを記録しました。約2億m³もの土砂が流れ出し、大規模な山腹崩壊が1000カ所、河道閉塞が53カ所と甚大な被害を及ぼしました。十津川村の人々は復興を断念して、北海道に新天地を求めて移住。そのときの物語が、川村たかし著『北へ行く旅人たち—新十津川物語』（偕成社 1977）という本にもなっています。

域を越え、紀の川水系大和丹生川へ導水されています。運ぶ途中の分水路の落差を利用して、発電も行なわれています。

利水専用ダムの治水効果

熊野川には治水機能を持ったダムは一つもありません。利水専用ダムに治水機能が無いというのは、ダムに貯水できる全容量のうち、洪水調節のためのポケット（余地）がないということです。

しかし近年、多発する集中豪雨で大きな被害をもたらしている背景もあり、河川管理者とそれぞれの利水専用ダム管理者が協議して「治水協力協定」をつくりました。利水のために貯めるポケットの一部を一時的に空けてもらい、そこに洪水を貯めて受け止めるという作戦です。

猿谷ダム以外でも、電源開発の風屋ダム、池原ダムが治水協力を行なっています。利水専用ダムを、積極的に治水運用した事例は全国初ではないでしょうか。国土交通省近畿地方整備局紀

の川ダム統合管理事務所猿谷ダム管理支所長の小原雅彦さんのお話では、例年9月1日から15日の期間は水位を下げ、100万m³のポケット容量を備えて

おくそうです。灌漑期間が9月15日に終了するので、台風シーズンにあたる9月15日～10月31日までは、流量が1000m³/sを超えるような降雨、大型台風が予測されるときに水位を下げて対応しています。

利水ダムにとって、水は電力生産や農業生産、工業生産などに交換できる資源ですから、利水のために貯めるポケットを、一時的にせよ空けてもらうことはお金を捨てることと同義です。それにもかかわらず、利水専用ダム管理者が治水に協力すると申し出てくれたことは、全国でも稀な事例で、すごいことだと思います。

大自然の脅威

気象庁発表によると、2011年（平成23）9月の台風12号では8月30日から雨が降り始め、9月3日10時ごろには高知県東部に上陸して中国地方を北上したため、紀伊半島に上陸はしなかったものの大雨をもたらしました。8月30日18時～9月4日24時の累積雨量は1493mmに達し、1年間で降る雨の3分の1が、わずか6日間で降ったこととなります。

熊野川上流部には大規模な土

砂災害、下流部には大きな浸水被害が発生しました。

大規模な深層崩壊（土壌の下深くの岩盤ごと崩れ落ちること）も多発して、紀伊山系全体で約1億m³もの土砂が流れ出しました。これは1889年（明治22）以降歴代4位の崩壊土砂量ということで、いかに大きな崩壊であったかがわかります。

その現場の一つ（赤谷地区）を、国土交通省近畿地方整備局紀伊山地砂防事務所建設監督官の後藤彦幸さんにご案内いただきました。

災害現場を実際に見て、言葉を失いました。まるで別の星に降り立ったような風景が広がっていました。

後藤さんによると、本来は都道府県管理の箇所ですが、2011年（平成23）に土砂対策防止法（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）ができ、大規模な土砂災害が急迫して、特に高度な技術を要する土砂災害については国土交通省が直接、緊急調査を行なえるようになったそうです。

「それで各地方整備局からそれぞれの専門の精鋭スタッフをかき集めて、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE…テックフォース）が組織され、災害現地に入りま



上段右から：熊野那智大社の下には、飛瀧（ひろう）神社のご神体である一の滝が／本宮の大斎原そばを流れる熊野川。社殿を押し流す力を想像できる荒々しさ。

右中央：熊野速玉大社。

下段右から：熊野速玉大社の摂社である神倉神社。垂直の崖と見まごう石段が立ちはだかる／山上のゴトビキ岩がご神体。高見から太平洋が見渡せる

下：熊野川支流の北山川上流にある静峡（どろきょう）。本川とは地質的に異なる奇岩、断崖が続く峡谷だ。



した」

赤谷地区では、大量の土砂が河道に流れ込み川を塞いだため、天然ダムが形成されています。

ダムの堤体をつくるときは、強い岩盤を基礎にコンクリートで立ち上げて、堤体を超える水量があっても壊れないような強度に設計されています。

しかし天然ダムの場合、なんの処理もされていない土砂が溜まっているだけ。赤谷の場合、厚さ80〜90mほど積もった不安定な土砂に上流からの水がどんどん溜まっていきますから、一気に土石流になる恐れがあります。土石流の流れを計算すると、ここから4〜5km先まで到達することがわかりました。

「台風がくるたびに今でも斜面が崩れています。168号線が分断されると、十津川村は奈良への交通路が断たれてしまいますから、天然ダムの水抜きと浸食を抑えることが急務です。具体的には水路護岸を行ない、崩れてきたものを受け止めるように砂防堰堤を複数つくっています」

とのことでした。山体がごっそりと崩壊した傷痕は、ほくには山に棲む龍が大暴れをしたようにも見えました。人の力では成すすべのない惨状に、自然の脅威を痛感しました。

崩れやすい地質

「紀伊半島というのは太平洋プレートで押し上げられて隆起してできた半島です。隆起と浸食のパラメータが良ければ山の斜面がなだらかになるのですが、紀伊半島は隆起のほうに勝っている上、プレートに押されて隆起した地質なので、ひびが入って崩れやすいのです」

と後藤さんが教えてくれました。調べてみると、紀伊半島の地質は北から南へ三波川帯、秩父古生層、四万十累層群とに区分されます。

北山川の大部分は秩父古生層に、熊野川では四万十累層群となっています。性質も異なるそうです。実際に斜面崩壊が多数起きたのは熊野川筋のほうで、北山川筋ではほとんど発生しなかったことから両地質の差を確認できます。

難しい治水

熊野川の最下流域の国管理区間は、河口から5kmで、1959年（昭和34）伊勢湾台風の洪水実績流量をもとにして、基本高水流量が設定されています。

基本高水流量が1万9000^m／s（河口から10・6kmの相賀（へうが）地点）というのは吉野川、利根川に匹敵する日本有数の流下能力

坂本勲生さんによる熊野信仰解説

熊野信仰

平安時代の終わりごろ、熊野詣であればほど盛んになったのは、権力を手中にするためにもすごい抗争があったからだ、坂本さんは考えています。

兄弟や親族間で争い、穢（けが）れてのし上がっていく時代でした。難行苦行をしながらお参りに来る理由は、その穢れを信仰によって祓（はら）うことにあったのではないのでしょうか。

平家が滅亡して、末法思想が流行ります。本宮大社の主神は、西方浄土を支配する阿彌陀如来。だから、本宮に来て阿彌陀如来から浄土へ行く印をもらうことに価値があったのです。

新宮の主神は、現在の人々の願いをかなえる仏である薬師如来。那智の主神は、その人の犯した罪をなくしてくれる千手観音です。

しかし、現役の天皇は都を長期間空けられないので伊勢へ行き、上皇や法皇（出家した上皇）が熊野にきました。しかし、鎌倉時代の終わりに建武の中興が起きて、上皇や法皇の力が削がれたので、熊野詣でをすることができなくなりました。

【注】建武の中興とは

後醍醐天皇が鎌倉幕府を滅ぼし、1333年（元弘3/正慶2）に開始した（親政）を指す。親政とは、源頼朝から始まった武家政治や院政に対して、天皇が自ら行なう政治のこと。

鎌倉時代から室町時代にかけては武士の棟梁も参詣し、熊野三山を味方に引き入れることで力をつけました。豊臣秀吉も本宮大社にいろいろのものを寄進しています。国に何ごとかあると、熊野に祈願をしました。元寇（げんこう）のときには怨敵退散と持んでいます。それは、幕末の鳥羽伏見の戦いのときまで続きました。

庶民が蟻の熊野詣でといわれるくらい参詣に押し寄せるようになったのは、江戸時代になってから。庶民の暮らしに余裕ができてからのことです。

神仏習合

そもそも、日本の宗教の最初は自然信仰でした。森羅万象に命や神霊が宿るとして、神奈備（かむなび）や磐座（いわくら）を信仰の対象としたのです。本宮でいえば、熊野川の恵みとリスクを祀り、新宮はゴトビキ岩が最初のご神体。那智のご神体は大滝です。

ですから信仰の対象となった神様は、その地域の狭い範囲の氏神だったのですが、上皇たちに帰依されて、いきなり日本の歴史の中に組み込まれてしまいました。願い事も、狭い範囲からいっきに広がってしまい、「願いを全部、聞き届けられるか」という課題に突き当たったのです。

そのときに、修験道では当時外国から入ってきた新しい宗教である仏教に着目して、「仏さんと一緒にしたら全部の悩みを聞き入れることができる」と考えた、という説があります。

修験道というのは、自然神を包括する山岳信仰と仏教が習合し、さらには密教などの要素も加味されて確立した日本独自の宗教です。熊野三山は、修験道の修行の場となって霊山として信仰されました。

最初は新宮の位のほうが上だったのですが、本宮は神仏習合になったときに格が上がって 名神大社（みょうしんたいしゃ 古代における社格の一つ）になりました。山の中にある本宮の位が上がったのは、最初に必ず本宮に入り、新宮に行っても本宮に戻ってくるという位置にあると思います。付き添いで来たお供や妃は、本宮に留められますから滞在時間が長くなります。そういうことがあって本宮が賑やかになりました。

ちなみに足が3本ある八咫鳥（やたがらす）は、熊野本宮ではササノオノミコトの仕えとしています。日本を統一した神武天皇を、大和の橿原まで先導したとされ、『古事記』や『日本書紀』、『延喜式』にも記述があります。八咫鳥は、日本サッカー協会のマークとしても有名です。

上から：熊野参詣のメインである中辺路ルートに来て、熊野本宮大社に到着する直前に今も残る熊野古道／熊野本宮語り部の会会長 坂本勲生さん／日本サッカー協会のマークとしても有名な、3本足の八咫鳥（やたがらす）。



ですが、2011年（平成23）の水害では、これをはるかに越える2万4000m³/sの水が流れました。日本有数の流下能力のある大川でありながら、川から水があふれたことは、今回の洪水がいか

に大きかったかを物語っています。近畿地方整備局紀南河川国道事務所の由井伸直さんによると、当時の熊野川の流下能力は、実際には1万2000m³/s程度だったので、河川激甚災害対策特別緊急事業（いわゆる激甚事業）の指定を受けて、河川整備計画に定められた基本高水流量1万9000m³/sまで流下能力を上げることを目標に工事を進めているそうです。

恵みとリスクの熊野川

熊野川流域はほとんどが山間部で遊水地に適した土地もなく、河道掘削や築堤などを中心に河川改修を行なっています。掘削する土砂は、約470万m³です。

熊野川を有名にしたのは、平安時代の貴族たちです。上皇や貴族たちは、険しい山中、急流の川の道を往復1カ月ほどかけて、何度も参拝しました。

熊野三山（熊野本宮大社、熊野速玉大社、熊野那智大社）へ行くには、都から熊野九十九王子を経て山中の本宮大社へ詣でました。参詣道には小辺路、中辺路、大辺路、紀伊路、伊勢路があり、これらの総称が一般に熊野古道と呼ばれ、2004年（平成16）『紀伊山地の霊場と参詣道』としてユネスコの世界文化遺産の指定を受けました。

上皇たちが使った参詣道は中辺路です。京から船で淀川を下り、現在の大阪市天満橋の辺りで上陸し陸路で紀伊田辺へ。そこから山越えて本宮に入りました。

熊野川は洪水だけでなく、河口閉塞の問題も抱えています。流れる水の量が少ないと河口を塞ぎ、流下を妨げる原因にもなるため、常に目を光らせています。

新宮と呼ばれる熊野速玉大社へは、本宮から熊野川を舟で下って

「熊野川は土砂の生産量が多い川で、堆積した土砂が河口を塞ぎがちになりますので、常にモニタリングしています。しかし、いった

ん洪水になると土砂はごっそり海に運ばれていきます。60000m³/s以上の流量があれば、河口を塞いでいる土砂も流れていくようです」

新宮と呼ばれる熊野速玉大社へは、本宮から熊野川を舟で下って

ん洪水になると土砂はごっそり海に運ばれていきます。60000m³/s以上の流量があれば、河口を塞いでいる土砂も流れていくようです」



上段右から：近畿地方整備局 紀南河川国道事務所の由井伸直さん／河口にできた堆積物の山。川の流れや潮流によって、形や大きさが変化するため、常に監視が必要という。

下：熊野速玉大社そばの河川敷も台風12号で被害を受け、いまだに復旧工事が行なわれている。水深が浅い熊野川では大きな船が使えなかったため、中世までは4、5人乗りの小型船で本宮から行き来した。この場所は船着き場として賑わった権現川原の辺りである。奥に見える赤い橋が新熊野大橋。

林業が盛んなところは、筏に組んで流した木材が新宮に集積した。



行きました。おそらく世界唯一の〈川の参詣道〉でしょう。新宮から那智山へは徒歩です。

今、ぼくたちが車やジェット船特急電車を使っても、かなり厳しい行程です。箸より重いものを持ったことがない平安貴族が目指すには、よほどの覚悟がいったに違いありませんから、熊野詣では高いモチベーションがあったのでしようね。

熊野信仰について教えてくれた熊野本宮語り部の会会長の坂本勲生さんは、熊野川支流の大塔川のほとりにある請川中学校で教師をしておられました。大川と呼ぶ熊野川は、非常に大事な交通路であり、モノの行き来、人間の行き来の要だと、生徒たちに教えていま

した。米が採れない土地柄で、米も下流からきたそうです。

「塩、酒、醬油、味噌といった生活用品全般が下流から運ばれてきました。山から下ろしたものは、薪、炭、板材、割菜（サトイモの茎などでした）」

と坂本さん。1953年（昭和28）の7・18水害の経験も話してくれました。

「当時は学校の財政が乏しい時代。校庭の遊具が流されないように、必死で結びつけていたら、水が上がってきて校庭を囲む堤防も見えないようになっていました。泳いでいたら、蛇やムカデが流れてきて必死に私の身体に引っ付いてきたのです。陸に上がる前に、水中に潜ったら蛇もムカデも離れてホッとしました。」

結局、遊具は全部流されてしまったので、苦労は報われませんでした。校舎にあったピアノは山仕事の人が助けに来てくれて、無事に守ることができました」

ところがその2カ月後に、9・26水害が起きました。坂本さんは新宮に出張中で、そのときは何もできなかったといいます。

「やっとの思いで手に入れた修理用の木材も、全部流されてしまいました。道路も分断されてしまったので、同僚と二人で自転車を手に入れて自宅を目指しましたが、

自転車に役に立ったのは最初だけ。道は崩れるわ、倒木はあるわで、ほとんど担がないとならないような状態で、自転車はかえって足手まといになってしまいました」

よみがえりのパワー

坂本さんによると、本宮と新宮は洪水と関係が深いといわれています。

本宮は、もともと熊野川と音無川、岩田川の中洲で大斎原と呼ばれる場所に洪水鎮圧のために祀ったのではないかとわれています。

1889年（明治22）の十津川水害で壊滅的な被害を受けたため、現在は、被害を免れた4社が高台へ移築されています。跡地であった大斎原には、流された8社を合祀した石祠と大鳥居が建てられました。また新宮である熊野速玉大社の〈速玉〉は、川の流れの速さを表わしているのではないかとわれています。

このように熊野川は古より暴れ川であったことがうかがい知れますが、だからこそ畏れを抱く対象でよみがえりの力を持つと信仰されたのかもしれない。

熊野川流域だけでなく、紀伊の国は熊野三山以外の信仰も育みました。16世紀後半にポルトガルの宣教師ルイス・フロイスは、「宗

教団体が四つ、五つあって宗教共和国のようだ」と表現しています。高野山や根来寺、粉河寺、雑賀衆の勢力は高い経済力と軍事力を擁して自治を行ないました。そのもとになったのは、豊富で良質な森林資源と海運。ときには脅威にもなる豊かな降雨が森林を育む源でしたし、海に浮かぶ大きな島のような紀伊半島とそこに流れる川は、舟運にとって高速道路のような存在だったはず。陸中心に考える今のぼくたちの価値観では理解できない世界が、熊野にはあったのでしよう。

ぼくは、熊野川の水がきれいだけでなく、河原の石が艶やかだという印象を持ちました。攪乱がしょっちゅう起こるので、常に動いて洗われているからでしょう。伊勢神宮に行くときに渡る五十鈴川も石がきれいな川ですが、泥や苔がついていない石は、清浄さを感じさせます。そのことが穢れを浄め、よみがえりの力を増幅することにも役立ったのかもしれない。

取材：2014年3月17、19日



架橋が難しかった時代

土木技術の発達によって、長大なトンネルや橋がつけられるようになったために、東京湾を車で横断することも可能になりました。

しかし、かつての橋はやすやすと架けることができませんでしたし、お金もかかることですから、利用頻度を鑑みながら費用対コストが厳密に検討されたのは当然のことです。橋を渡るのにお金を徴収するところもありました。

五十畑弘さんの指摘の通り、「そもそも近代以前の日本の橋は〈仮〉の存在でした。大水がくると流されて、また修復するということを繰り返して」いました(14ページ参照)。

そういう目で見直すと「石橋はある意味ではきわめて現代的な構造物」という片寄俊秀さんの指摘が理解できます。「石橋は、リースが可能な、小さなポータブルな部材で大きな構造物をつくり上げる技術の結集。電気の高圧電流のように、いったん飛んで力を受け流し、リセットして復活できる仕組み」なのです(22ページ参照)。

歴史的な存在として見ていた石

橋が、実は現代的な仕組みでつくられている、と発想を転換させると、石橋の見方も変わってきます。

橋は、あつて当たり前

2013年度の水にかかわる生活意識調査(ミツカン水の文化センター)で「日本を代表する橋」を聞きました。2位の瀬戸大橋(292人は、首都圏・大阪圏・中京圏からまんべんなく挙がっていて、全国区の橋ということが出来ます。

3位になったレインボーブリッジ(177人)は大阪圏での支持が少なく、逆に5位の明石海峡大橋(119人)は大阪圏からの支持が多いという地域性がありました。

また4位になった錦帯橋(123人)は全国的な知名度でしたが、若年層の支持がなく、世代による差があることもわかりました。

ところが1位は、「思い浮かばない(340人)」という回答。現代人にとって橋は、意識せずに渡ってしまう存在になっているのです。

橋が持つ文化的価値

しかし、「渡る」という機能は、

橋のいわばハードとしての側面をいつているにすぎません。松村博さんは、「利用する人々の心の領域に働きかけたり、それを眺める人々に訴えかけたりする〈何か〉は、橋の文化的な価値を高めている要素の一つ」と指摘しています(4ページ参照)。

橋にかかわるドラマが豊富だということとは、水路がたくさん張り巡らされていた証しです。実際に、大阪の藤井薫さんは、橋の歴史を学ぶことで、水都の再生を前進させています(25ページ参照)。

橋の存在を復権させることは、地域の独自性を浮き彫りにし、ネットワークを強めることにもつながります。橋の物語や履歴を学びながら、地域資源の掘り起こしやネットワークづくりに活用したらいいと思います。

舟運や水辺空間の記憶を掘り起こし、橋が何をつないできたかについて、もう一度問い直してみたいかがでしょうか。

舞台装置としての魅力

橋はたくさんさんの絵に描かれたり、歌に詠まれたり、映画や物語の舞台になってきました。

橋は、こちらとあちらをつなぐと同時に、越えがたい結果でもあります。何かが溜まったり、佇んだりする磁場があるのです。また、人が集まることで賑わい空間になり、ドラマが生まれやすいということもあるでしょう。

景観デザインの視点から橋とその周辺の空間を見る藤本英子さんは、「橋に象徴される水辺空間には、劇場空間同様に『観る』『観られる』という関係性を生み出す面白さがある」といいます(29ページ参照)。

橋を陸からでなく川から見れば、渡るだけではなく、くぐるものでもあります。船に乗ると、いつもの見慣れた風景がぐっとドラマチックに見えるのは、非日常の魅力が高揚感を生み出すからかもしれません。

時代や社会を反映する存在

隅田川に架かる現在の永代橋と清洲橋は、関東大震災の復興のシンボルとしてつくられました。しかし、震災で疲弊した中であれだけの大事業が行なわれた背景には、「城下町江戸から近代都市としての帝都東京へと、都市の実質を変

える一大プロジェクトでもあった」と中井祐さんは読み解きます(9ページ参照)。

そういう意味からも、橋は架けられた時代を映し出す鏡であるということが出来ます。

戦後の瓦礫処理や高度経済成長期に勃興したモータリゼーションによって、多くの水路が埋め立てられてしまいました。地名だけに橋の名前が残っている所も少なくありません。しかし斉藤理さんは、「その判断は、その時代の人たちが出した解の一つ」といいます(36ページ参照)。

今回の取材で、「その時代に生きた人たちが下した判断の結果として、今の都市の姿がある」という言葉を何度も聞きました。今に生きる私たちの価値観で、過去の判断結果を評価することはできないということなのです。

だからこそ、「私たちの時代をどうするか」という評価と判断が、今後の橋の在り方にも求められているように思います。

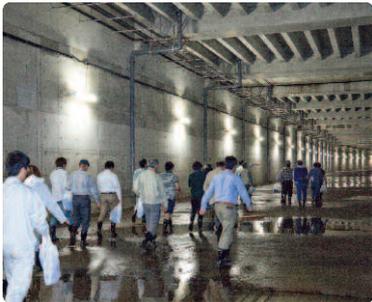


暮らしとかわるすべての水循環の経路を、私たちのセンターでは「里川」と呼んでいます。いろいろな里川を発見しその価値を身近に感じたい！ ということで、2011年度からスタートした「里川文化塾」。「鶴見川の洪水対策～都市河川の治水施設を考える」と、「水のおはなし会～河童の伝説とめぐる水の物語～」を実施しました。

里川文化塾

詳細はHPで公開します。

<http://www.mizu.gr.jp/bunkajuku/>



第17回里川文化塾 鶴見川の洪水対策 都市河川の治水施設を考える

会期：2014年5月23日（金）

見学・訪問場所：(1) 川和遊水地（横浜市都筑区）

(2) 鶴見川流域センター（横浜市港北区）(3) 鶴見川多目的遊水地（横浜市港北区）

講師：早迫 義治さん（はやさこよしはる） 国土交通省関東地方整備局 京浜河川事務所 流域調整課長

講師：藤崎 伸二郎さん（ふじさき しんじろう） 神奈川県 県土整備局 横浜川崎治水事務所 河川第一課長

講師：南部 信治さん（なんぶのぶはる） 公益財団法人横浜市体育協会

前 新横浜公園管理局事業部担当課長（現・神奈川スケートリンク管理課長）

第18回里川文化塾 水のおはなし会 河童の伝説とめぐる水の物語

会期：2014年6月14日（土） 12時50分～16時30分

会場：東京都水道歴史館 3Fレクチャーホール

語り手：川原 ユウジさん（かわはら ゆうじ） おはなしプロデューサー

企画協力：古賀 邦雄さん（こがくにょ） 古賀河川図書館 館長

／ミツカン水の文化センターアドバイザー

2014年度の里川文化塾 開催予定

8月2日、9日

（ともに土曜日）2回開催

第19回里川文化塾

わくわくすいすい水辺探検

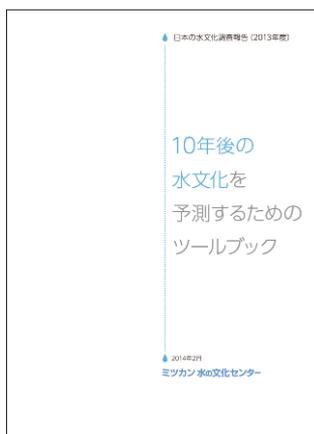


調査報告

詳細はHPで公開しています。

<http://www.mizu.gr.jp/chousa/#toolbook>

**10年後の水文化を
予測するためのツールブック**



かつて日本人は湖沼や河川、井戸から水を汲み、それを運んで暮らしていました。しかし、今は蛇口をひねれば飲み水が出て、水洗トイレはレバー一つできれいになります。下水道の普及によって衛生面も向上しました。飲み水の確保さえまもなく、乳幼児の死亡率が高い途上国に比べれば、この変化は喜ばしいことと言ってよいでしょう。

その反面、水をめぐって成り立っていたコミュニティが失われ、上下水道の普及で費やすエネルギーが膨大になるなど負の面もあります。でも、元の不便な生活に戻ることはきっと不可能です。

日本社会はこれからさまざまな問題と直面します。人口減で国や行政の税収は少なくなるでしょうし、上下水道をはじめとする社会インフラを支えてきた担い手も減少するはずで。

はたして日本は、今の水文化を次代に引き継げるのだろうか——。これが「10年後の水文化を予測するためのツールブック」をまとめた出発点です。

少し先の未来である「10年後」を念頭に、官公庁や公的機関が発表している水に関するオープンデータを集めて現状を把握し、注目すべきポイントを探りました。まだまだ不十分ですが、1人でも多くの人たちと一緒に「健全な水文化の継承」を考えるきっかけになればよいと思っています。

■水の文化48号予告

特集「減災センス」(仮)

「自分の命は自分で守る」という気構えを鍛えるために、現代社会で進化する減災情報と、歴史からの学びを融合させる知恵を探ります。



水の文化 Information

『水の文化』に関する情報をお寄せください

本誌『水の文化』では、今後も引き続き「人と水とのかかわり」に焦点を当てた活動や調査・研究などを紹介していきます。

ユニークな水の文化楽習活動や、「水の文化」にかかわる地域に根差した調査や研究などの情報がありましたら、自薦・他薦を問いませんので、事務局まで情報をお寄せください。

ホームページのお問い合わせ欄をご利用ください

<http://www.mizu.gr.jp/>

水の文化 バックナンバーをホームページで

本誌はホームページにてバックナンバーを提供しています。

すべてダウンロードできますので、いろいろな活動にご活用ください。

里川文化塾レポート詳細版は、ホームページで

里川文化塾のレポート詳細版は、参加できなかった方も楽しめる内容です。今年度の企画についても、詳細は順次ホームページでご案内します。ご注目ください。

編集後記

◆老朽化、長大橋架設による経済・文化圏の変化など橋にかかわる問題もいろいろありますが、一つひとつの橋にも歴史とそこで暮らす人々の思いがあります。川舟で橋を下から見ると新しい発見も。何気なく通る橋を違った視点から見るといかがでしょうか。(後)

◆設立以来、水の文化センターの活動にかかわってきたものの、定年退職とともに老兵は去ることとなりました。これまでこの活動を支えてくださったすべての方に御礼を申し上げます。また、これからの活動にもお力添えをお願い申し上げます。最後の挨拶にかえさせていただきます。ありがとうございます。(新)

◆個人的には、大阪の取材が興味深かった。何十回と通つてきた道頓堀。風が気持ちいい季節には北浜テラスでもよく飲んでみた。嗚呼、大阪に住んでいる時に橋の魅力や歴史を十分に理解していれば、水都大阪をもっと楽しめただろう。(亜)

◆想い出に残る橋は高校の修学旅行で行った長崎県の「西海橋」。その大きさと美しさに感動したのを今でも覚えている。サンフランシスコのゴールデンゲートブリッジ、ゴッホの絵に描かれた跳ね橋を探しに行ったこともある。アビニヨンの橋の上では歌いながら踊ってみたりした。意外と私は「橋」に魅力を感じていたのだ。(ゆ)

◆自宅の最寄り近くには、小さな橋がある。普段は当たり前存在だが、桜の時期には、短い橋の上を歩きながら、お花見をするのが実は些細な楽しみだ。小さな自宅への架け橋に、これからはもう少し目を向けていきたい。(原)

◆橋のようなスケール感の構造物にある、長く残すという宿命しかし「朽ち果てない」頑強さも大事だが、たとえ姿形を変えても長く「使われる」ことが重要に思えた。後の時代に伝えているように余白を残す、柔らかな発想に注視したい。(力)

◆赤谷の土砂災害現場にて。一瞬にして川が山を呑み込んだような、荒涼とした風景に膝が震えました。空はよく晴れていました。黄泉とはこんな眺めかもとさえ思ったり。「よみがえる」という言葉の意味が少しわかった気がします。(麻)

◆アスファルト舗装が途切れた所に、注連縄が張られ紙垂(しで)が下がる。結果だ。その先の小川に橋はなく、川底に石畳が敷かれている。増水すれば渡れない先にある、我が家。不便を楽しみながらも、橋が架かるのを期待。(賀)

ミツカン水の文化センター機関誌

水の文化

第47号

ホームページアドレス
<http://www.mizu.gr.jp/>

※ 禁無断転載複製

発行日 2014年(平成26)6月

企画協力 沖大幹 東京大学生産技術研究所教授
古賀邦雄 水・河川・湖沼関係文献研究会
島谷幸宏 九州大学工学研究院教授
陣内秀信 法政大学教授
鳥越皓之 早稲田大学教授
中庭光彦 多摩大学准教授

制作 後藤喜晃 新美敏之 佐伯亜友美 小林夕夏 原田朱野

編集製作 賀川一枝 編集長 小野田麻里 中野公力 賀川督明 撮影・デザイン

発行 ミツカン水の文化センター
〒104-0033 東京都中央区新川1-22-15 茅場町中埜ビル4F
株式会社 Mizkan Holdings
Tel. 03 (3555) 2607 Fax. 03 (3297) 8578

お問い合わせ ミツカン水の文化センター 事務局
〒104-0043 東京都中央区湊3-4-10 レジディア10F
Tel. 03 (3552) 7504 Fax. 03 (3552) 7506



ミツカン水の文化センター

表紙上：日本三景の一つ、宮城県・松島。807年（大同2）坂上田村麻呂が毘沙門天を祀ったのが始まりといわれる小島には、橋桁の間が空いた透橋（すざばし）が架けられている。五大堂参詣にあたって、足元を見つめて気を引き締めるためという。

表紙下：江戸期以前に開削された人工水路が縦横に市内を巡る山梨県都留市。小さな橋に、人が集まる。

裏表紙上：視点を変えると、橋の姿もこんなに変わる。長崎のシンボル〈中島川の石橋群〉、眼鏡橋の下流側に架かる袋橋。かつて東岸には花柳界があり、光永寺住職の正木晴彦さんによると昭和40年代ごろまでは牡蠣船が係留されていたという。

裏表紙下1段目右：淀川に架かる、長さ790mのNTT十三（じゅうそう）専用橋。通信回線専用で、1984年（昭和59）に完成。

裏表紙下1段目左：埋め立てられた長柄運河（大阪市北区中津）に架けられた浜中津橋。何度も転用を重ね、鉄道橋としては日本最古。阪急中津駅前から国道176号線へ通じる側道の橋として、いまだ現役。

裏表紙下2段目右：国道176号線（十三筋）が十三大橋にかかる上り勾配の下は、道路がクロスしている。橋下空間を有効活用。

裏表紙下2段目左：十三大橋のもとには東西南北を示す道標があり、足下には高麗橋の方向を指す浮き彫りが刻まれていた。

