

社団法人 建設コンサルタンツ協会 懸賞論文(学生論文部門)

「私たちは、土木遺産を生み出せるでしょうか」

時代の証言者である土木遺産として

根岸 博之

法政大学大学院工学研究科建設工学専攻 修士課程 陣内研究室

第1章 はじめに

近年、遺産という言葉をよく耳にするようになった。最も代表的な世界遺産をはじめ、文化、建築、芸能、そして土木遺産など、地域に存在する固有の資源を掘り起こし、保存していこうという動きが活発になってきている。資本主義を貫き、経済原理のもと一直線に進んできた20世紀が終わり、21世紀は自分たちが進んできた道をもう一度ゆっくりと振り返る時代である。私たちが今日に至るまでに築き上げてきた文化的創造物を、より人間的な尺度を伴った歴史的価値観で持って再度評価し、次の時代へと語り継いでいくことが必要である。その重要な役割として、土木遺産は存在する。

では、私たちが持たなければいけない歴史的価値観とは一体何なのだろうか。100年前のものは価値があり、50年前のものは価値がないといった、単に歳月の重みだけが歴史的価値の基準ではない。しかし、現在土木遺産を含む遺産と呼ばれるものの多くは、戦前につくられたものがほとんどである^{注1)}。戦後につくられたものの多くは、そういった遺産と呼ばれることもなく、さらには保存や修復などの動きも起こらないまま、この世からその姿を消すことがしばしばある。もしこうした現状が続けば、いくら歳月が積み重なったとしても、50年後現状のような考え方で遺産に指定しようと思っても、遺産となるべくものはほとんどこの世に存在しなくなる。そもそも遺産とは『広辞苑』によると、「比喩的に、前代の人々が残した業績や文化財などをいう」と書かれている。どこで時代を分けるかは難しい問題ではあるが、現在の技術、文化、情勢などの変化を考えると、昭和戦後という時代は、前時代にあたるかと考えてよい。だとするならば、前時代にあたる昭和戦後という時代に築き上げた土木構築物も、遺産と呼ぶ対象になるのではないか。こうしたより現在に近い時代につくられたものに対しても、歴史的価値を見出し、評価していくことが重要ではないかと思う。

そこで本稿では、昭和戦後という時代を最も象徴する土木構築物である、東京日本橋にかかる首都高速道路、およびその周辺環境を事例としてあげながら、遺産を生み出すための歴史的価値観について言及していく。そして、今後私たちが新たに創造し、生み出していく土木構築物のあり方に示唆を与えるものとするを旨とする。



写真1 首都高速道路がかかる現在の日本橋

第2章 日本橋地区の変遷

日本橋に架かる首都高速道路を撤去し、日本橋に空を取り戻そうという動きが現実味を帯びてきたのは、平成17(2005)年12月のことである。小泉首相のもと、有識者が集まり首都高速道路撤去の話が本格化していく。それ以降アイデアコンペ実施などにより動きは活発化していく。さらに、日本橋の首都高速道路という問題は日本中の土木構築物というものをいま一度見直そうという部分にまで広がりを見せる。日本を経済大国に成し遂げた時代の象徴が、また再び時代を変える象徴となる。

では、そうした首都高速道路がかかる日本橋を含むこの場所は、どのようにして現在にいたっているのだろうか。日本橋の誕生は江戸時代までさかのぼる。

天正18(1590)年、豊臣秀吉は小田原の役によって後北条氏を滅亡させると、徳川家康に関東の地を治めるよう命じる。家康は、江戸を居城とし、城下町の整備を始める。慶長5(1600)年の関が原の戦いに勝利した家康は、慶長8(1603)年に征夷大將軍となり、江戸幕府を開く。家康は増加する人口のため、大規模な土地造成を行う。日本橋川北岸の日本橋本町に最初の町人地の町割りを定め、その後京橋、八丁堀などを町人地として整備していく。慶長8(1603)年に平川が東へ延ばされ現在の日本橋川となり、初代の日本橋が架けられる。日本橋は五街道の起点となり、日本全国の交通の要となる。明暦の大火以降、日本橋地区には越後屋や白木屋をはじめとする多くの商店が軒を連ねるようになる。また多くの堀がめぐっており、周辺の河岸は大変な賑わいをみせていた。江戸の道路や掘割が集まってくる日本橋は、陸上、水上の拠点となり、江戸、日本中の商業の中心となっていくのである。

明治時代になり、江戸から東京になると日本橋の状況は一変する。幕府や大名を商売相手にしていた多くの商店は、打撃を受ける。しかし、資本主義の理念をいち早く導入した渋沢栄一は、日本橋に数多くの会社を設立する。その影響のもと、多くの大店は経営の近代化に取り組み、新たな社会組織をつくりだしていく。また、明治から大正にかけて日本橋地区に銀行が集中する。こうして日本橋は、商業の中心としての性格から金融の中心へと変わっていくのである。

明治37(1904)年、日本で最初の百貨店にあたる三越呉服店が誕生する。その後多くの百貨店が誕生し、一大ショッピング街となっていく。そして明治44(1911)年、現在の日本橋にあたる石造の橋が妻木頼黄によって設計されるのである。



写真2 江戸橋から日本橋(昭和32年)注2)

関東大震災、東京大空襲と2度の大きな災害があつたにも関わらず、日本橋の橋自体は無傷であつた。その後昭和40(1965)年、日本橋上空に首都高速道路がかかるのである。現在でも多くの老舗が軒を連ねるが、再開発もあり現代的なビルが乱立する風景となつてしまつている。

このように、日本橋はそれぞれの時代に合わせるように表情を変え、時代ごとの足跡を少しずつ残しながら、今日を向

かえている。日本橋川に架かる常盤橋や鎌倉橋付近では江戸時代につくられた石垣を現在でも見ることが出来る。日証館（1928年竣工）、三菱倉庫（1930年竣工）など戦前につくられた建築も現存している。そして、そうしたものと一緒に首都高速道路がある。

日本の都市は西欧と異なり、なかなか歴史を目に見えるかたちで集積することが難しい。しかし、それぞれの時代の証は必ず存在する。そうした証を今後も残していくことが、歴史を伝えるというひとつの行為である。

第3章 当時の最高技術を集積した首都高速道路

日本橋上空に首都高速道路が架けられたのは、東京オリンピックが開催された昭和40（1964）年のことである。戦後、瓦礫の山から這い上がってきた日本は、高度経済成長期を向かえ、世界有数の経済大国となっていくのである。そうした時代の流れの中、首都高速道路は誕生する。

首都高速道路誕生の物語は、昭和34（1959）年に始まる。この年の5月、日本中を駆け抜けるビックニュースが飛び込んできた。日本、アジア史上初のオリンピックとなる、東京オリンピックの開催が決定したのである。そして6月、首都高速道路建設の動きは一気に高まり、『首都高速道路公団』が発足した。当時、東京の道路はあちこちで渋滞していた。羽田空港から都心までは、優に2時間はかかっていた。海外から多くの選手や観光客が訪れる、こんな環境では大混乱が起こることは避けられない。首都高速道路の建設は、東京オリンピックの成功を左右する重大な問題であった。

昭和34（1959）年の建設計画は、表1の通りである。総延長、71.03km。首都高速道路をどこにつくるかという土地利用状況を見ると、河川を使う部分は24.86km（全体の35.0%）、街路を使う部分は26.78km（全体の37.7%）、国有の宅地を使う部分は9.16km（全体の12.9%）。全体の85%以上の部分が、既存の川や道路の上を走らせると

表1 昭和34（1959）年首都高速道路計画区間

1号線	大田区羽田一丁目から台東区入谷町	約20.27km
2号線	品川区西戸越一丁目から港区芝浦海岸通一丁目付近	約8.22km
2号分岐線	港区麻布新広尾一丁目付近から港区麻布谷町付近	約1.39km
3号線	渋谷区大和田町から千代田区隼町付近	約6.30km
4号線	渋谷区幡ヶ谷本町一丁目から中央区八重洲六丁目付近	約11.07km
4号分岐線	中央区日本橋本石町一丁目付近から中央区日本橋兜町一丁目付近	約1.20km
5号線	豊島区池袋四丁目から千代田区竹平町付近	約7.81km
6号線	墨田区寺島町三丁目から中央区日本橋兜町一丁目付近	約6.24km
7号線	江戸川区小松川四丁目から墨田区東両国一丁目	約5.97km
8号線	港区芝汐留付近から中央区銀座東一丁目付近	約2.56km

いうものである。短期間の建設であるため用地買収を省き建設が容易な場所であるという理由もあるが、それだけではない。ここに江戸東京の都市の秘密が隠されているのである。

江戸時代以来、東京の道路は日本橋に集まるようになっていた。さらに陸運よりも水運が主要であった江戸において、日本橋川などの河川や掘割も日本橋に集まるように計画されていたのである。日本橋が商業の中心になりえたのはこのためである。時代は変わり、水上から陸上交通へと移り変わっていく中、最も効率的に東京に道路をつくるとしたら、この都市の仕組みを利用する手立てはない。江戸時代以来の都市のネットワークが、水から陸へと受け継がれながら、構造を壊すことなく時代に即した姿へと変化していったので

技術は常に進歩し続けるものである。しかし、全てに始まりがあり、前例のない挑戦のときがある。首都高速道路はまさに、現在の道路建設に欠かせない技術の出発点である。首都高速道路は、まぎれもなく東京の、日本の未来を変えた技術の結晶である。そうした時代の歩みを評価する歴史的価値観が必要なのではないだろうか。そうした歴史的価値観でもって、私たちは土木遺産を生み出していかなければならない。

第4章 おわりに

最近、2冊の写真集が出版された。ひとつは石塚元太良による『INNER PASSAGE』、もうひとつは中野正貴による『TOKYO FLOAT』である。そこに映し出されているのは、日本橋川の水面から映し出された首都高速道路と日本橋の



写真4 日本橋を新たな表情としてとらえる写真注4)

風景である。水面に反射した光が淡く首都高速道路を照らす。現在の東京のひとつの風景として切り取りだす人々が出てきている。首都高速道路が誕生して30年が過ぎた。東京を支えるインフラクションの役割と同時に、東京の風景に成りだしてきている。景観という言葉で片付けるのではなく、首都高速道路に刻み込まれた時代を読みとるとき、単純に橋から空を奪った道路には見えてこない。東京という都市が歩んできた時代を証明する構築物のひとつである。

土木遺産は、私たちに、時代とともに歩んできた歴史を、技術を、思想を、夢を伝えてくれる唯一の存在である。高度経済成長期が、たとえ画一的な開発を行い、経済優先の都市づくりをしてきたとしても、なかったことには出来ない。忘れてはいけない。現在があるのは、すべてこれまでの一瞬たりとも欠かせない歴史の積み重ねがあるからである。それはどの瞬間も同等の価値を持っている。どんな時代も、私たちは同じように評価し、後世に伝えていく術を持たなければならない。その術で持って生み出されていくものが、土木遺産と呼べるものではないだろうか。時代の証言者としての存在に成りえるものが、私たちが遺していかなければならない存在である

注1) 「社団法人建設コンサルタンツ協会誌『Consultant vol.238』の「土木遺産取材データ」によると、土木遺産として紹介されている日本の土木遺産全22件のうち戦後に竣工されたものは0件である。また、社団法人土木学会の土木学会選奨土木遺産によると、2000年から2007年までに認定された土木学会選奨土木遺産全137件のうち、戦後に竣工されたものはわずか4件（うち1件は復元）である。

注2) 出典：東京都中央区立京橋図書館

注3) 出典：東京エコシティ展実行委員会、法政大学大学院エキ地域デザイン研究所、東京キャナル・プロジェクト実行委員会編著『東京エコシティ—新たなる水の都市へ』

注4) 出典：左—石塚元太良『INNER PASSAGE』、右—中野正貴『TOKYO FLOAT』

参考文献

- 五十嵐太郎著『美しい都市・醜い都市 - 現代景観論 - 』中央公論新社、2006年
NHKプロジェクトX制作班編『プロジェクトX 挑戦者たち 28 次世代への胎動』NHK出版、2005年
佐藤洋一・武揚堂編集部著『地図物語 あの日の日本橋』武揚堂、2007年
首都高速道路公団編『首都高速道路公団三十年史』首都高速道路公団、1989年
首都高速道路公団編『首都高速道路公団三十年史—資料・年表—』首都高速道路公団、1989年
陣内秀信著『東京の空間人類学』筑摩書房、1985年
陣内秀信+法政大学・東京のまち研究会著『江戸東京のみかた調べかた』鹿島出版会、1989年
鈴木理生著『江戸の都市計画』三省堂、1988年
東京エコシティ展実行委員会・法政大学大学院エキ地域デザイン研究所・東京キャナル・プロジェクト実行委員会編著『東京エコシティ—新たなる水の都市へ』鹿島出版会、2006年