



風景の句読点

Punctuation of Scene

第5回

① 新見附から牛込見附を望む

国際航業株式会社／公共コンサルタント事業部
 惣慶 裕幸 SOKEI HIROYUKI (会誌編集専門委員)

四谷～牛込

江戸城外堀跡
 (東京都千代田区・新宿区)



都会の水面

JR中央線を東京駅に向かい、四ツ谷駅を過ぎて右にカーブすると、左手は水面、右手は木々が陰を落とす斜面が飯田橋駅手前まで続く。春に水面をふちどる桜を、期待と不安の混ざった気持ちで眺めた方もいるだろう。列車が走るこの空間こそ、近世最大の城廓・江戸城の外堀跡なのである。

外堀の成立と変化

外堀は、1604(慶長9)年から1636(寛永13)年まで30年以上かけ、全国の大名を動員してつくられた。四谷から谷を切り広げ神田川とつなぎ、掘った土を盛って土塁とした。江戸城西側の都市の骨格を形成する大事業だった。

明治維新後、管理されなくなった外堀は荒れ、「非衛生的な非生産的の窪地」と見なされるほどだった。

「風景の句読点」は、私たちの心に句読点を打ち、思わず足を止めたいような素晴らしい風景について、その成り立ちや魅力の源泉を紹介するコーナーです。



② 四ツ谷駅東側の松林

1889(明治22)年に、甲武鉄道(現在のJR中央線)の八王子～新宿間が開業した。新宿から小石川の砲兵工廠までの延伸にあたっては、用地確保の容易な外堀を通る路線とされた。当時、東京を首都にふさわしく再開発する目的で市区改正委員会が組織され、甲武鉄道の延伸についても諮られた。古いものを捨て新しくなることをよとする空気の中でも「四ツ谷～牛込間は類を見ない風致だから損なわないようにする」という意見がでるなど、守るべき場所とされた。

最終的に委員会は「土塁を損なわないよう四ツ谷～市ヶ谷間の突出部を隧道とする」「土堤上の樹木はなるべく伐採せず、止むを得ず伐採するときは線路の妨げにならないところに樹木を植え風致を保つ」条件で路線を許可した。1894(明治27)年10月9日に新宿～牛込間が、1895(明治28)年4月3日に牛込～飯田町間が営業を開始した。土堤の裾は削られて堀はせまくなったが、条件通りに、四ツ谷～市ヶ谷間の突出部に隧道がつくれ、樹林を残すよう配慮された。

その後、昭和初期の複々線化でこの間の隧道は消滅し、堀はさらに狭くなったものの、土堤の上部は公園として残された。戦後、外堀はがれきの行き場とされ、総延長約14kmのうち南半分のほとんどが埋められたが、1956(昭和31)年に、赤坂から牛込にかけての堀と、虎ノ門周辺に点在する石垣の約4kmが史跡に指定された。

これから

外堀は、時代の要請を受け入れてきた「東京の懐」だった。2008(平成20)年の『史跡 江戸城外堀跡保存管理計画書』では、都市に残された大規模な緑地と水辺として保全し、親しみながら散策できるよう、また堀の地形や規模を体験できるように整備するとされた。人を隔てるための堀は、400年近い時を経て人々が訪れる場になり、積み重ねてきた歴史を語り始めようとしている。

<参考文献>

- 1) 『史跡 江戸城外堀跡 保存管理計画書(概要)』千代田区・港区・新宿区 平成20年3月
- 2) 『甲武鉄道延伸に関わる審議過程に現れた東京市区改正委員会の景観思想』丸茂弘幸・青木太郎・木下光 第34回日本都市計画学会論文集 583-588 1999年
- 3) 『明治・大正期の外堀の改築・埋立にみる都市風景のとらえかたについて』馬本知子 都市計画論文集 39.3, 121-126 2004年
- 4) 『中央線の歴史』東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 https://www.jreast.co.jp/hachioji/chuouzen/history_chu/index_c.html

<写真提供>

- ①: 一般社団法人千代田区観光協会
- ②: 惣慶裕幸