

都市の汀

河岸と舟運がつくり出す水景をよみがえらせる日本橋本材木町ワークプレイスの設計

日大生産工(院) ○濱 ゆとり 日大生産工 篠崎 健一

1. 研究の背景と目的

都市の多くは、そこに流れる川を中心に発生し発達してきた。かつての東京は、川の流れとともに人・物・情報が流れ、交錯する水の都であった¹⁾。しかし、現代の機能性と経済性を優先する都市の政策により、水の都であった記憶はほとんど失われかけている²⁾。人が汀に再び近づいたとき、本来の都市の姿や人間の身体性が現れ始めるのではないかだろうかと考える。

本計画は、江戸時代に城下町として築かれたまち、東京都中央区日本橋を舞台とする。日本橋川を中心に、かつては河岸¹⁾と舟運の風景が広がった歴史の重層、近代における発展、そして現代の極限的な消費社会を象徴する開発が複雑に出会いまちである。ここに、人の住む「場所」、「都市」、「建築」はどのようにしてあるべきなのか問うことを目的とする。

2. 水の都・日本橋の河岸と商売

2.1. 城下町の水路網の形成

日本橋のまち一帯は、江戸城を建設するにあたり、建設資材と商人の生活物資の運搬のために、自然の地形を利用しながら、土地を埋め立てたり掘削したりして造られた。特に、舟運のために張り巡らされた水路は、まちの大切なインフラであった¹⁾。人々の手により自然をコントロールしながらも、共存するためにつくられた地形には、人々の意思が宿っていた (Fig.1)。



Fig.1 埋め立てと掘削による城下町の形成¹⁾

2.2. 河岸と本材木町

海、そして河川や水路を通り運搬されてきた資材・物資は河岸で荷揚げされた。江戸のまちには数多くの河岸が存在した (Fig.2)。19世紀はじめの文政期には、200に近い河岸が江戸のまちに広がった³⁾。特に、寛永江戸図「武州豊嶋郡江戸庄図」²⁾中の日本橋から京橋にかけて

(現在の日本橋一丁目～三丁目、京橋一丁目～三丁目にあたる)の東岸にみられる、舟入堀が入り込み櫛形に埠頭が並ぶ場所は、本材木町河岸とよばれた (Fig.3)。江戸時代初期に、楓川を渡って運ばれてきた石垣用の石材や築城用の木材が荷揚げされた (Fig.4)²⁾。また、本材木町には材木に関する町名をもつ職人町や商取引を行う問屋が多く、商工業の中心地として賑わった^{4) 5)}。



Fig.2 江戸時代にみられる河岸¹⁾

*1) 河岸とは、川に面して船より荷物や人を揚げ下ろしする船着場と問屋などの運輸機構のことである³⁾。

*2) 寛永江戸図「武州豊嶋郡江戸庄図」は、寛永9年(1632年)に描かれた初期の江戸図を代表する絵図である。

Urban Water's Edge

— Designing a Nihonbashi Workplace to Revive Edo-Tokyo's Waterscapes —

Yutori HAMA, and Kenichi SHINOZAKI



Fig.3 寛永9年(1632)の本材木町 (寛永江戸図)



Fig.4 本材木町の様子 (江戸図屏風)²⁾

2.3. 舟運による運搬

資材・物資は、廻船航路³⁾を経由して安全かつ大量に全国から輸送された⁶⁾。材木町で扱う石材は主に伊豆半島や房総半島、利根川中流部から、木材は木曽、天竜、大井、富士川および荒川・多摩川の各流域から運び込まれた¹⁾。海上の廻船航路は菱垣廻船と呼ばれる大型の帆曳き船で渡り、河川や掘割から河岸までは高瀬舟や平舟といふ川船で輸送した⁶⁾。特に市街地の水路網では、二人一組が綱で引いたり竿で押したりすることで川船を曳いた¹⁾。海の波や、河川と水路の河流、水辺に吹く風など、自然を身体で感じながら人々は働いていた。

江戸時代以降、明治・大正・昭和と地下鉄が実現する時代においても、水上交通はさかんであった⁷⁾ (Fig.5)。特に、大正12年(1923年)の関東大震災の被害を受けて、震災直後から昭和5年(1930年)までの7年間に遂行された「帝都復興計画」においては、水運とくに「内航・河川」交通の運用が見直された。水路を整理し、すぐに復活した舟運により、東京救援物資の輸送・配給の多くがなされた。

その後、昭和20年(1945年)に太平洋戦争の終戦をむかえ、戦後復興として焼け跡の残土⁴⁾の整理のために市中の水路を埋め立てるまでは、舟運のための水路網が都市の重要な空間として張り巡らされた³⁾。



Fig.5 昭和3年(1928)の水上交通⁷⁾

3. 今後の日本橋

3.1. 首都高速道路の地下化と再開発

現在、日本橋川周辺の景観や環境の改善を目指し、日本橋川上に架かる首都高速道路を地下に移設する工事が進行している。道路の整備と一体で、周辺地区においては複数の高層の商業施設やオフィスの建設も進行している⁸⁾。一つの事業の中に、河川と水辺を都市に開くことと、人々の活動の場を水辺から離すことの二つの相対する計画が混在し、矛盾が生じていると考える。

3.2. 舟運活性化に向けた取り組み

一方で、東京都により、平成27年(2015年)度から舟運を活性化させるための取り組みが行われている。観光用のクルーズ船の運航に加え、活動の一環として、令和5年(2023年)度には「舟運通勤」⁵⁾のための船の運航が始まった。日本橋船着場⁶⁾も停泊場所のうちの一つとして活用されている⁹⁾。

*3) 原産地から太平洋のみを渡り江戸へ輸送する東廻り航路と、原産地から日本海を経由して太平洋へ戻り江戸へ輸送する西廻り航路がある。

*4) 焼け跡の残骸・焼灰・焼土のこと。

*5) 通勤の時間帯である夕方・夜・早朝に、クルーズ船が日本橋・豊洲間等のルートで運航している⁹⁾。

*6) 2011年に、現在の日本橋の架橋100周年に伴い供用を開始した船着場。

4. 日本橋川の環境

4.1. 日本橋川と東京湾

日本橋川は、千代田区三崎町三丁目の三崎橋で神田川から分岐し南へ流れ、中央区新川一丁目の豊海橋で隅田川に注ぐ¹⁰⁾。隅田川はさらに南へ流れ、最終的に東京湾に注ぐ。日本橋川は間接的に東京湾と繋がりをもっている。

4.2. 東京湾の影響を受ける風向

日本橋川付近に吹く風の風向は、東京湾の存在の影響を受けていると考えられる。1995年10月から2025年10月までの30年間の、「東京」と「江戸川臨海」の観測地点での風向は、北北西が最も多く、続いて南が多い¹¹⁾ (Table1)。このデータを、各観測地点と東京湾の位置関係と重ねると、北北西から吹く風は陸から東京湾への陸風であり、南から吹く風は東京湾からの海風と考えられる¹²⁾。日本橋川付近は二つの観測地点の間に位置するため、結果は近く、東京湾へ向かう陸風と東京湾から吹く海風が卓越すると考察する (Fig.6)。

Table1 「東京」と「江戸川臨海」の風向

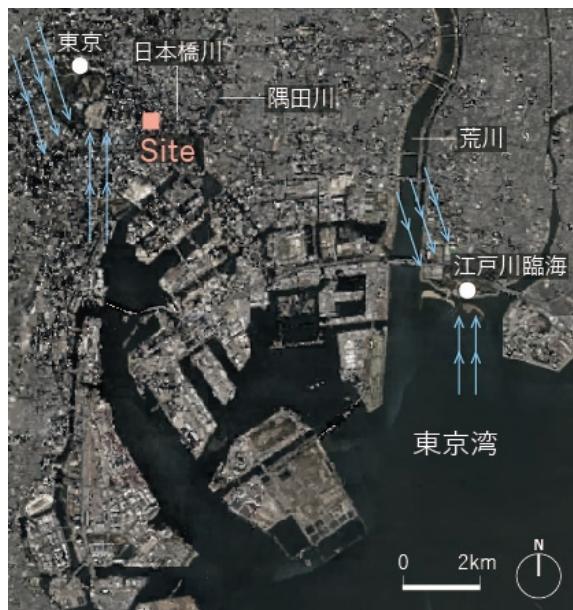
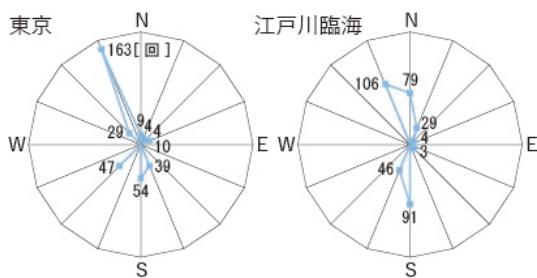


Fig.6 日本橋川に吹く卓越風

5. 計画

5.1. 計画敷地

東京都中央区日本橋一丁目の、日本橋南詰めから江戸橋南詰めにかけた場所を敷地とする。敷地北側には川幅約60mの日本橋川が流れる。江戸時代における本材木町のうち、最も北側にあたる場所である。

現在、この場所は「日本橋一丁目中地区第一種市街地再開発事業」¹³⁾の対象地区の一部となっている。事業の中では4層の店舗兼住宅が建設される予定である。西隣には「日本橋野村ビル旧館」が建ち、背後の北側では商業施設・MICE¹⁴⁾・ビジネス支援施設・オフィス・ホテル・居住施設が複合した高さ284mの高層ビルが2026年の竣工に向け建設中である。野村ビル旧館は、外観を保存活用するかたちで、業務施設から店舗兼業務施設へとリノベーションされる (Fig.7) ¹³⁾。



Fig.7 計画敷地

「日本橋野村ビル旧館」は、建築家・安井武雄¹⁵⁾により設計され、昭和5年(1930年)に竣工した。竣工当時は証券会社の本社として使用された。基部・胴部・頂部の三層構成を踏襲しながら柱型をなくし、東洋風の意匠を纏わせた折衷様式のデザインであり、貴重な近代建築物として中央区指定有形文化財に指定されている (Fig.8) ¹³⁾。



Fig.8 1957年の「日本橋野村ビル旧館」

*7) 2021年に、日本橋川沿いで今後予定される5つの市街地再開発事業の中で最初に着工されたプロジェクト。

*8) Meeting, Incentive, Convention, Exhibition/Event の略。

*9) 大阪を中心に活躍した建築家。1884年千葉県生まれ、1995年逝去。大阪俱楽部(1924年)の竣工を機に自らの設計事務所を設立した。事務所は、現在の安井建築設計事務所の源流にあたる¹⁴⁾。

5.2. 本計画の思想

このように、①江戸東京の歴史の重層、②近代の象徴としてのビルディング、③現代のグローバリズムや消費社会を象徴する開発という三つの背景が重なり、重大な意味をもつと考えられる場所を再構築する現代建築のあり方を問う (Fig.9)。

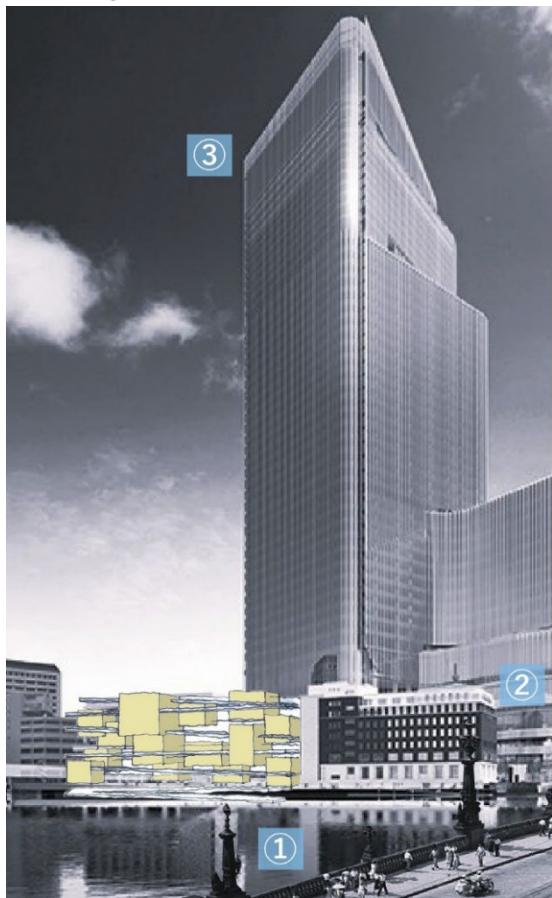


Fig.9 重大な場所を再構築する現代建築

この場所で人のための「場所」、「都市」、「建築」をつくるにあたり、かつて水辺の河岸で人々が集まり、自然を相手に知恵をはたらかせ、動き、物や情報と交わった記憶を無視することできない。そこには、近代化やグローバリズムによって失われた、人の身体にはたらきかけるような豊かな日本橋のまちの姿がある。

本計画では、まちに積み重ねられてきた記憶を継承しながら、これから都市における河岸のような建築・環境を目指す。

5.3. 具体的計画

敷地の北面に設置されている日本橋船着場をオフィスに取り込み、船着場とオフィスを複合した、まちどうしの結節点となるワークプレイスを計画する。来客は水上交通でアクセスし、海上の風や水面の揺れを肌で感じることで、舟運の歴史を身体的に記憶する。

また、東京湾より計画敷地周辺に向かって吹く卓越風を、建築物の内部に積極的に取り込むことで、自然に近い室内環境を形成する。

6. 今後の展望

江戸時代も現在も大都市として位置づけられる日本橋において、歴史的な観点からまちの実態をより深く理解するとともに、再開発等の今後の動向、まちに起こる変化をリアルタイムにおさえながら空間設計を進めていく。また、水辺ならではの自然環境を考慮しながら設計に取り込むことで設計の解像度を上げていく。

参考文献

- 1) 鈴木理生, 江戸の川・東京の川, 井上書院, 1989
- 2) 陣内秀信, 東京の空間人類学, 筑摩書房, 1985
- 3) 川名登, ものと人間の文化史 河岸, 法政大学出版局, 2007, pp. 3-5
- 4) 中央区立京橋図書館, 江戸・東京の川=中央区の川(15), 郷土室だより, 第165号, 2019, pp.1-4
- 5) 中央区立京橋図書館, 江戸・東京の川=中央区の川(16), 郷土室だより, 第166号, 2020, pp.1-4
- 6) 苦瀬博仁, 江戸期における物流システム構築と都市の発展衰退, 海事交通研究, 2007, pp.3-6
- 7) 中央区, 中央区沿革図集(日本橋編), 東京都中央区立京橋図書館, 1995, pp. 171-176
- 8) 首都高ドライバーズサイト, 首都高速道路日本橋区間地下化事業, 2025,
<https://www.shutoko.jp/ss/nihonbashi-tikaka/> (2025. 08. 07 参照)
- 9) 東京都都市整備局, 舟運活性化に向けた取組総括(平成28年度～令和4年度までの7年間の取組), 2023, pp. 3, 18-21
- 10) NPO法人 日本橋川・神田川に清流をよみがえらせる会, 日本橋川, 2008,
<http://www.chiyoda-suika.or.jp/history.html> (2025. 10. 12 参照)
- 11) 気象庁, 過去の気象データ・ダウンロード(「東京」・「江戸川臨海」), 2025,
<https://www.data.jma.go.jp/risk/obsdl/> (2025. 10. 18 参照)
- 12) 八都県市首脳会議環境問題対策委員会幹事会, 「風の道」に関する調査・研究業務－調査報告書－, 2007, pp. 3
- 13) 三井不動産株式会社・野村不動産株式会社, 「日本橋一丁目中地区第一種再開発事業」着工, 2021,
<https://www.nomura-re.co.jp/cfiles/news/n2021120701943.pdf> (2025. 10. 09 参照)
- 14) 株式会社 安井建築設計事務所, 創業者 安井武雄, 2025,
<https://www.yasui-archi.co.jp/about/founder/> (2025. 10. 09 参照)