

I
都心編

1 日本橋（にほんばし）

♪江戸・東京の中心地を歩く♪

土木遺産さんぽのはじまりは、400年以上の長きにわたり、江戸・東京の中心地であり続ける日本橋です。日本橋は、おそらく日本で最も有名な橋梁といえるでしょう。その橋名は、周辺地域の地名としても定着しています。

日本橋の架橋は、江戸初期にさかのぼります。江戸時代の絵図や浮世絵には、多くの人々で賑わう日本橋とその周辺のまちの様子が描かれています。令和の現在、日本橋周辺を訪れると、街並みこそ一変したものの、いまなお往時の賑わいを受け継いでいることがわかります。

江戸・東京の中心地であり続ける日本橋周辺には、その多様なイメージが物語るように、実に様々な歴史が刻まれています。日本橋を起点に、こうした歴史を物語る土木遺産を見て歩きましょう。

日本橋の成り立ち

1603（慶長8）年、徳川家康は江戸に幕府を開くと天下普請を発令し、諸国の大名に命じて江戸城とその城下町の建設を加速させます。うちばり内濠や外濠そとぼりを築いて城郭じょうかくを整え、日比谷入江を埋め立てて市街を開き、日本橋川をはじめとして市街をめぐらす掘削ほりわり運河を開削し、“水都”とも称される城下町江戸



の骨格を形作つていきました。さらに、江戸を中心とする全国の街道網の整備にも着手し、1604（慶長9）年に五街道の起点として「日本橋」を位置付けました。

初代日本橋の架橋年次には諸説ありますが、街道の起点として位置付けられる以前の1603（慶長8）年に架橋されたとする説をとるのが素直かもしません。江戸時代の数々の絵図や浮世絵に描かれているように、五街道の起点、そして舟運と陸運が交わる物流の拠点であった日本橋には、実に多くの人々が往来していました。また、都市内舟運の幹線ともいえる日本橋川には、物や人を運ぶ多数の船が行き交っていました。

江戸時代の日本橋は木造橋梁で、架橋以来たび重なる大火で焼失し、幾度も架け替えが行われました。そして、20代目にして初めて石造で架橋されたのが、1911（明治44）年4月3日に開橋した現在の日本橋です。

橋長49・0m、橋幅27・3m、花崗岩を用いた石造2連※アーチ構造の現在の日本橋（写真1）は、土木技術者と建築家のコラボレーションにより設計されました。構造設計を担当したのは、東京市（当時）の橋梁課長の樺島正義と主任技師の米本晋一の2人の土木技術者です。一方、意匠や装飾を担当したのは、横浜の赤レンガ倉庫を設計したことでも知られる建築家の妻木頼黄と彫刻家の渡辺長男です。首都



写真1 現在の日本橋

現在の日本橋は、1923（大正12）年の関東大震災の際に青銅製の照明灯や高欄※などが破損しましたが、1928（昭和3）年には破損個所の復旧工事が行われました。この震災では、日本

市道路元標の複製（写真3）が設置されていますので、どうぞこちらをご覧ください。

東京、さらに言えば日本を代表する橋梁を架けるため、土木や建築といった分野の壁を越えて、当時の技術の粋が集められたのです。

五街道の起点であった日本橋は、その後、国道の起点にも定められました。それを示すのが、2つの道路元標「東京市道路元標」と「日本国道路元標」です。

東京市道路元標（写真2）は、現在、日本橋の橋詰※に移設されています。もともと東京市道路元標は、日本橋を通っていた路面電車の架線柱を兼ねた照明柱でしたが、路面電車の廃止に伴い、1972（昭和47）年に現在の位置に移設されました。この時、東京市道路元標のあつた場所、つまり日本橋の中央に、真鍮板の日本国道路元標が埋め込まれたのです。



写真2 移設された東京市道路元標



写真3 日本国道路元標の複製



写真4 日本橋の歩道に残る焼夷弾の跡

橋の軀体※ 自体に大きな被害はありませんでしたが、橋の下で船が炎上したため、橋の裏面にはいまだにその焼け跡が残っていると言われています。さらに、第二次世界大戦の際には、1944（昭和19）年の東京大空襲で橋上に焼夷弾^{しょういだん}が落とされ、現在でも歩道の舗装にその痕跡を確認することができます（写真4）。

こうした幾多の苦難を乗り越えてきた日本橋は、技術的・意匠的に優れた明治期を代表する石造アーチ橋※であるとして、1999（平成11）年に国の重要文化財に指定されました。さらに、開橋100年を迎えるにあたり、2010（平成22）年から2011（平成23）年にかけて大規模な補修工事が行われ、新たな100年に向けて再スタートを切つたのです。

ところで、日本橋と日本橋川の直上には、首都高速道路の高架橋がまるで蓋をするかのように架けられています（写真5）。これは、1964（昭和39）年の東京オリンピック開催に向けて建設されたもので、開催に間に合わせるという時間的な制約がある中で、日本橋と日本橋川の直上に架橋する選択肢が取られた結果です。おそらく、当



写真5 日本橋の直上に架かる首都高速道路

時の技術者等が議論に議論を重ね、知恵を絞りに絞つたうえで、この結論に至ったのでしよう。

現在、日本橋直上の首都高速道路を地下化するプロジェクトが進行中です。完成はしばらく先になるでしようが、後世に恥じぬプロジェクトとなるよう、しっかりと知恵を絞らなければなりませんね。

※連（橋梁）…構造形式が異なる、または伸縮装置や目地等により縁の切れた橋梁の数を数える単位のこと。

※橋詰・橋詰広場…橋のたもとのこと。橋詰広場は、橋詰に設けられた広場のこと。

※高欄…通行する人や車両が転落しないよう、橋梁の側辺に設置される柵状の工作物のこと。欄干ともいう。

※船体…建造物の主要な構造部分のこと。

※アーチ橋…主桁がアーチ構造の橋梁のこと。

江戸の賑わいを今に伝える室町と東西堀留川跡

日本橋の北、かつて日本橋通りと呼ばれていた現在の中央通りの東側に、「日本橋室町」^{むろまち}と呼ばれる一角があります。壯麗な建築物が建ち並ぶ中央通りとは異なり、室町に一步足を踏み入れると、比較的規模の小さい建築物が建ち並ぶ、ヒューマンスケール※で活気にあふれた商店街が広がります（写真6）。そもそもそのはず、かつてこの一帯には魚市場が開かれ、江戸・東京の台所とも呼ばれた庶民の集まる商業地だつたのです。

江戸時代の物流の基幹は、舟を使つた舟運でした。そうした舟運

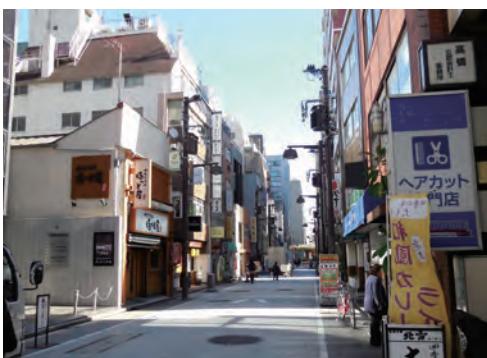


写真6 室町の街並み

と陸運の結節点、つまり船荷を積み下ろしする場所を「河岸」と呼びます。江戸時代、日本橋の北東岸、つまり室町の日本橋川沿いは「魚河岸」^{うおがし}と呼ばれていました。将軍家に献上する魚介類はここで荷揚げされ、その残りを庶民に提供するため、まず本小田原町に魚市場が開設されました。その後、魚市場の規模は拡大し、現在の室町一帯へと広がつていったのです。

実はこの魚市場は、明治以降もこの地で開かれ続けました。しかし、1923（大正12）年の関東大震災で壊滅的な被害を受け、現在の築地に移転されました。その築地市場も、豊洲へと移転されましたね。さて、この室町一帯は、魚介類以外にも様々な物資の集積地でした。そうした物流を支えたのは、かつて日本橋川から引き込まれていた2本の堀留川、「東堀留川」と「西堀留川」です。堀留とは堀を掘った際の行き止まりを指しますが、この堀留川は、もともとここへ注いでいた河川を埋め立てる際、その河口部を埋め残したものだと言われています。

明治に入ると、舟運から鉄道等の陸運へと物流の基幹がシフトし、舟運路は徐々にその機能を失つていきました。江戸の物流を支えた東西の堀留川もその例外ではなく、西堀留川は、1923（大正12）年の関東大震災の焼土と瓦礫^{がれき}により1928（昭和3）年までに、東堀留川は戦災の瓦礫により1949（昭和24）年までに埋め立てられました。



写真7 堀留児童公園



写真8 三井本館（右）と日本橋三越本店（左）

駿河町と三井越後屋呉服店

しかし現在でも、これらの堀留川の痕跡は、街路網を丹念に観察することで読み取ることができます。また、東堀留川の跡地には堀留児童公園が開設され、土地の記憶を継承しています（写真7）。

※ヒューマンスケール：物の大きさや空間の規模を人の体や体の一部分を尺度にして考えること。また、人の感覚等に適した物の大きさや空間の規模のこと。

日本橋通りを挟んで室町と反対側には、かつて「駿河町」と呼ばれた町がありました。現在、いずれも国の重要文化財に指定されている三井本館と日本橋三越本店（写真8）に挟まれた通りが、かつて駿河町のあつた通りです。

江戸時代の駿河町には、三越の前身にあたる三井越後屋呉服店が暖簾を連ね、たいへんな賑わいを誇っていました。駿河町という町名の由来は、駿河の国の人々が町を開いたからとも、通りから駿河の国の富士山が見えたからとも言われています。当時の駿河町のまちなみは、富士山の眺望とともに、江戸時代の数々の絵図や浮世絵に描かれています。

現在、駿河町のあつた通りは「江戸桜通り」と呼ばれ、往時の賑

わいこそ見られないものの、莊厳な歴史的建造物が並ぶ落ち着いた雰囲気の通りとなっています（写真9）。

金座と日本銀行

話は変わりますが、江戸時代、徳川幕府は、金貨、銀貨、銭貨の三貨による貨幣制度を確立しました。それぞれ、金貨は金座、銀貨は銀座、銭貨は銭座で铸造され、このうち「金座」があつたのが、先ほどの江戸桜通り沿い、現在の「日本銀行」の敷地です。



写真9 江戸桜通り

1596（慶長元）年頃、徳川家康の命で後藤家が本町1丁目（現在の日本橋本石町^{ほんごくちょう}）に屋敷を構え、金貨を铸造し始めたことが金座の始まりといわれています。金座は、勘定奉行の支配下に置かれ、金貨の铸造、鑑定、発行等を行っていました。

明治に入ると、1869（明治2）年の造幣局の設置に伴い、金座は廃止されます。そして、この金座の跡地に建設されたのが、



写真10 日本銀行本店

二本のトキワ橋

日本銀行の西側を流れる日本橋川には、2本のトキワ橋が架けられています。部首の異なる2つの漢字で表される、石の「常磐橋」（写真11）と皿の「常盤橋」（写真12）です。

江戸時代、金座の西側には、江戸城の城門の一つ「常盤橋門」が設けられていました。常盤橋門は、江戸城の正門である大手門



写真11 常磐橋（上流左岸側から。奥に見えるのが常盤橋門の石垣）

現在の日本銀行です（写真10）。

日本銀行は、1882（明治15）年6月の日本銀行条例制定を受け、同年10月10日に開業しました。開業当時の日本銀行は、現在の日本橋箱崎町にありました。1896（明治29）年4月に金座の跡地に移転してきました。この時建てられた日本銀行本店は、東京駅の設計で知られる辰野金吾の設計によるもので、この建物は1974（昭和49）年に国の重要文化財に指定されました。



写真12 常磐橋

に向かう外郭正門として1629（寛永6）年に設置され、田安門、神田橋門、半蔵門、外桜田門とともに江戸五口の一つに数えられる重要な城門でした。また、中世以来の主要拠点である浅草と江戸を結ぶ街道へと通ずる城門としても、重要な役割を担っていました。明治に入り、常盤橋門は廃止されます
が、その跡地には見附の土手や石垣の一部が残され、1928（昭和3）年に「常盤橋門跡」として国の史跡に指定されました。現在、この史跡周辺は常盤橋公園として整備されています。そして、この常盤橋公園、すなわちかつての常盤橋門から日本橋川の対岸へと渡している橋梁が「常磐橋」です。

話は少しややこしくなるのですが、江戸時代、常盤橋門と対岸を結んでいたのは、常盤橋と呼ばれる木造橋でした。明治に入ると、萬世橋や鍛冶橋、呉服橋とともに、常盤橋も旧式の木造橋から石造橋へ架け替えられることになります。当時の東京府により架け替えが行われ、1877（明治10）年、橋長28・8m、橋幅12・6m、石造2連アーチ構造の現在の常磐橋が竣工しました。常磐橋は、都内に現存する最古の石造橋で、伝統的な日本の石造技術を基盤としつつも、西洋の手法や意匠を取り入れた、近代石造橋の先駆けともなる和洋折衷様式を特徴としています。

さて、常磐橋の下流には、もう1本の常盤橋が架けられています。こちらの常盤橋は、関東大震災の復興事業の一環で架橋されたいわゆる震災復興橋梁※で、1926（昭和元）年に竣工しました。常磐橋と比較すると、2連のアーチ構造は踏襲されていますが、実は常盤橋は石造ではなく鉄筋コンクリート構造で、また、橋長38・6m、橋幅27・0mと常磐橋よりもひと回り規模が大きく、車両交通も賄うことができます。一方、先輩格の常磐橋の意匠への配慮なのでしょう、常盤橋の表面には石張りが施

され、コンクリート橋ではありますが、常磐橋のような石橋の雰囲気を醸し出しています。

城門があることからもわかるように、常磐橋を渡ると、そこはもう江戸城内です。

日本橋に始まり、室町、駿河町、金座、常磐橋と、土木遺産やまちの履歴に触れながら、江戸・東京の中心地をぐるりとめぐりました。ここまで紹介したように、400年の歴史を反映して、日本橋周辺には、わずか500m四方の範囲に、実に様々な歴史が詰まっています。紹介しつくせなかつたことも少なくありませんが、ここで取り上げた土木遺産やまちの履歴が、日本橋とその周辺をより深く知る糸口となれば幸いです。

※震災復興橋梁・1923（大正12）年に発生した関東大震災の復興事業によつて建設された橋梁のこと。

〈参考文献〉

- 阿部貴弘・篠原修：「近世『城下町大坂』、江戸の町人地における城下町設計の論理」、土木学会論文集D2（土木史）、Vol.68, pp.69-81, 土木学会、2012
- 阿部貴弘：『湊と河岸』、『みるよむあるく東京の歴史2』、吉川弘文館、2017
- 伊東孝：『東京の橋－水辺の都市景観』、鹿島出版会、1986
- 清水英範・布施孝志：『再現 江戸の景観 広重・北斎に描かれた江戸』、鹿島出版会、2009
- 鈴木理生：『江戸・東京の地理と地名』、日本実業出版社、2006
- 松村博：『江戸の橋～制度と技術の歴史的変遷～』、鹿島出版会、2007

2 江戸城外濠の西縁を歩く

江戸城にはかつて、36か所の見附があつたと言われています。見附とは、城門警固のための見張り場所のこととで、城郭の要所に設置されました。現在でも、この“見附”の名残を地名にとどめているのが、江戸城外濠に置かれた「四谷見附」と「赤坂見附」です。

見附が設置された城門は、城郭の内外をつなぐ交通の要衝ようしようでした。その周辺には、近世の街道や近代の鉄道といつた交通関連の土木遺産をはじめとして、実に多様な土木遺産が集積しています。

四谷見附から赤坂見附まで、反時計回りに、江戸城外濠そとぼりの西縁周辺に積層する土木遺産を見て歩きましょう。

四谷見附と四谷見附橋

現在の国道20号にあたる江戸五街道の1つ「甲州街道」は、日本橋から四谷門を抜け、内藤新宿をはじめとする各地の宿場を経て甲府へと通じていました。四谷見附は、まさしく甲州街道の江戸城への出入り口である「四谷門」に置かれていました。

1636（寛永13）年に築造された四谷門は、方形の空間を石垣で囲む形式のいわゆる枠形門ますががた※でし



たが、明治維新後の1872（明治5）年に枠形石垣に渡された
いた渡櫓が撤去され、さらに1899（明治32）年には枠形石垣
の一部も撤去されました。枠形を形作っていた石垣のうち、南側
の石垣はJR東日本四ツ谷駅の麹町口駅舎の下部に保存されてお
り、わずかに往時の面影を偲ぶのみですが、北側の石垣はよく見
える状態で現存しています（写真1）。

かつて四谷門の門前には、外濠を渡す土橋^{どばし}が架けられていました。現在、この土橋の位置には、1925（大正14）年竣工の震災復興橋梁「新四谷見附橋」が架けられています。一方、現在の国道20号（新宿通り）は、新四谷見附橋の南側を通っています。江戸時代の甲州街道は、四谷門から現在の新四谷見附橋の位置で外濠を渡り、いつたん南に折れて、その後現在の国道20号の位置で西へと右折して内藤新宿へ向かっていました。明治に入ると、こうしたカギ型の道筋では交通上支障があることから、甲州街道が屈折することなく外濠を渡ることができるよう、1913（大正2）年に現在の位置に「四谷見附橋」が架橋されました。

全長38.6m、幅員2.2m、鋼アーチ形式の四谷見附橋には、近接する「東宮御所」（現在の迎賓館赤坂離宮）に配慮して、ネオ・バロック様式の装飾が施されました。その後、四谷見附橋は、甲州街道



写真1 四谷門の石垣

の拡幅に伴い、1991（平成3）年に現在の四谷見附橋（全長44.4m、幅員40m、鋼アーチ状方杖ラーメン※）（写真2）に架け替えられました。現在の四谷見附橋は、旧橋の親柱※や高欄、照明等を再利用するなど、その意匠を継承しています（写真3）。なお、架け替えられた旧四谷見附橋は、現在は「長池見附橋」（写真4）として、多摩ニュータウンの長池公園に移設されています。

こうして、新、旧、現役（？）の3本の四谷見附橋が現存することになります。

※枠形門…方形の空間を石垣などで囲む形式の門のこと。城郭の出入り口に設置された門などで用いられた。

※方杖ラーメン…方杖（斜め材）を使って、主桁と橋脚または橋台を剛接して一体とした構造。

※親柱…橋梁の高欄の一部で、高欄の端部に建てる柱のこと。



写真2 現在の四谷見附橋



写真4 長池見附橋



写真3 現在の四谷見附橋に使われている旧橋の高欄

甲武鉄道と御所トンネル

四谷見附橋が渡る江戸城外濠は、1604（慶長9）年から1636（寛永13）年にかけて行われた江戸城天下普請により築造されました。このうち江戸城西側の外濠は、武藏野台地縁辺部の複雑に入り組む自然地形（谷筋）を巧みに利用しつつも、大規模な掘削や埋め立てを伴う難工事の末に完成しました。これらの外濠は、土橋によりいくつかの水面に区切られ、かつての四谷見附橋（土橋）とその南の喰違土橋の間の「真田濠」を最高所として、あたかも棚田のように階段状に標高差が設けられました。

四谷見附橋の南側の真田濠は、第二次大戦後の灰燼処理のために埋め立てられ、現在は上智大学のグラウンドとなっています。一方、四谷見附橋の北側の「市ヶ谷濠」は、1894（明治27）年にJR東日本中央線の前身にあたる甲武鉄道の敷設に伴い一部が埋め立てられ、さらに1929（昭和4）年の中央線の複々線化に伴いほぼ南半分が埋め立てられ、現在は「外濠公園」として利用されています。

新宿～牛込間の甲武鉄道敷設にあたり、外濠沿いには4か所のトンネルが建設されました。そのうち唯一現存しているのが、四ツ谷駅から新宿方面に向かつてすぐのところにある「御所トンネル」です。

御所トンネルは、その名が示すように、かつての東宮御所の敷地を通過しています。1894（明治27）年に竣工した御所トンネルは、延長約290m、一部に石材を用いたレンガ造の馬蹄形断面で、土被りが薄いことから、開削工法※により施工されました。当時としてはめずらしい複線断面で設計され、しばらくは複線で運用されていましたが、車両の大型化を背景として、1929（昭和4）年の中央線の複々線化に伴い、単線使用に変更されました。御所トンネルの坑門※は、レンガと切石による重厚な

当時の建設技術や材料の変遷を読み取ることができます。

なお、新御所トンネルの建設にあわせて、旧御所トンネルも新宿側に延伸され、この時、旧御所トンネルの新宿側の坑門も、新御所トンネルの坑門と同様のコンクリート造箱型の意匠に改修されました（写真7）。これらの新旧の御所トンネルは、東京メトロ丸ノ内線の新宿方面ホームからも見下ろすことができます。

旧の御所トンネルが並走する姿から、
意匠を誇っており、その姿は現在でも中央総武緩行線（黃色い電車）の
下り線四谷側の坑門に見ることができます（写真5）。



写真5 旧御所トンネルの坑門 (四谷側)

この御所トンネルの西側には、三線の単線断面のトンネルが並走しています。1929（昭和4）年の中央線の複々線化に伴い建設された「新御所トンネル」（写真6）です。新御所トンネルが建設されたことで、最初の御所トンネルは旧御所トンネルと呼ばれるようになりました。新御所トンネルは、旧御所トンネルとは異なる鉄筋コンクリート造の箱型断面ですが、工法は旧御所トンネルと同じ開削工法が採用されました。こうした材料や構造、意匠が異なる新



写真6 新御所トンネルの坑門 (四谷側)

土壘の一部が改変されましたが、現在でもかつての城門の姿を留めています（写真8）。



写真8 現在の喰違門



写真7 新旧の御所トンネル（新宿側）（右端が旧御所トンネル）

喰違見附と紀尾井坂きおい

右手に迎賓館、左手に真田濠を見ながら外堀通りをしばらく進むと、「喰違土橋」に行き着きます。喰

違土橋は、真田濠と弁慶濠を隔てる土橋です。真田濠は埋め立てられましたが、弁慶濠は一部に首都高速が通るものの大規模な改変は免れ、往時の面影を残しています。

喰違土橋を渡つた先の「喰違門」は、その名の通り土壘を互い違いに組み合わせた城門で、ここにも見附が置かれていました。

喰違門は、江戸城の他の城門とは異なり、石垣は用いられず土壘のみで構成されていました。明治以降、道路線形を整えるために土壘の一部が改変されました。現在でもかつての城門の姿を留めています（写真8）。

※開削工法：地表面から一定の深さに開削して、その後上部を埋め戻してトンネルを造る方法のこと。



写真 9 紀尾井坂



写真 10 大久保利通の哀悼碑



写真 11 玉川上水の石枡

喰違門を抜けると、右手にホテル・ニューオータニ（彦根藩井伊家屋敷跡）、左手に上智大学（尾張徳川家屋敷跡）が見えてきます。その間に延びる下り坂が「紀尾井坂」（写真9）です。紀尾井坂の坂名は、江戸時代、沿道に紀州徳川家、尾張徳川家、彦根藩井伊家の屋敷があつたことに由来します。

紀尾井坂は、1878（明治11）年に当時の内務卿大久保利通が暗殺された場所としても知られており、紀尾井坂下を右折してすぐ左手の「清水谷公園」（紀州徳川家屋敷跡）には、大久保利通の業績をたたえる哀悼碑（写真10）が置かれています。このほか、清水谷公園には、国道20号（麹町大通り）の拡幅の際に出土した「玉川上水」の石枡（写真11）も置かれています。

弁慶橋と赤坂見附

清水谷公園の前の道を南へ進むと、「弁慶橋」が「弁慶濠」を渡しています。実は、江戸時代には、現在の弁慶橋の位置に橋梁は渡されていませんでした。江戸時代の弁慶橋は、現在の千代田区岩本町二丁目、かつての松枝町と岩本町との間に流れていた藍染川にかかる橋梁でした。江戸城の普請にも従事した大工棟梁の弁慶小左衛門が架橋したことから、弁慶橋と名付けられたと言われています。

その後、1885（明治18）年に藍染川の弁慶橋が廃橋となつたことから、その旧材を利用して、1889（明治22）年に外濠を渡す現在の位置に新たに架橋され、旧橋名を継承して弁慶橋と名付けられました。ちなみに、弁慶濠の濠名は、この弁慶橋に由来するとも言われています。なお、現在の弁慶橋は、1985（昭和60）年に架け替えられたコンクリート橋です。

現在の弁慶橋の橋上から東を眺めると、弁慶濠の正面にそびえる石垣（写真12）が目に飛び込んできます。周辺の高層ビルや首都高速の高架橋にも引けを取らない存在感を誇るこの石垣は、「赤坂門」の枡形石垣の一部です。赤坂門は、弁慶濠と溜池の境に設けられた江戸城の城門で、大山街道の起点となっていました。

赤坂門は、江戸城の城門のなかでもひときわ優れた造りであるとされていましたが、明治維新後の



写真12 赤坂門の石垣（弁慶濠側）

1871（明治4）年に渡櫓が撤去され、さらに1897（明治30）年に枡形石垣の大部分が撤去されました。赤坂門にも見附が置かれていましたが、その記憶は遺された枡形石垣の一部（写真13）とともに、「赤坂見附」として東京メトロの駅名や近傍の交差点名に受け継がれています。

四谷見附から赤坂見附まで、わずか2km弱の道のりですが、その沿道には、城門や石垣、濠、橋梁、街道、鉄道、トンネルなど、近世から現代にかけて建設された実に多様な土木遺産が積層しています。さらに、その多くは、いまなお現役施設として私たちの暮らしを支え続けています。

そうした身近な土木遺産の成り立ちや、それらにまつわる物語を知ることで、日々の暮らしへ見慣れた、もしかすると少し味気なく感じていた風景すら、滋味豊かに感じられるようになるのではないかでしょうか。

〈参考文献〉

- 小野田滋：『東京鉄道遺産』、講談社、2013
鈴木理生：『江戸・東京の地理と地名』、日本実業出版社、2006
千代田区教育委員会編：『史跡江戸城外堀跡保存管理計画書』千代田区・
港区・新宿区、2008



写真13 赤坂見附跡

3 飯田橋（いいだばし）

江戸・東京の交通の要衝を歩く

JR東日本中央線の東京駅と新宿駅のほぼ中間、江戸城外濠と神田川の合流点付近に「飯田橋駅」があります。かつての花街、現在は老舗やおしゃれなレストランが立ち並ぶ「神楽坂」の玄関口と説明すれば、通りが良いかもしません。

実は、あまり知られていないのですが、この飯田橋駅周辺は、江戸時代から現在に至るまで、交通の要衝として、江戸・東京の発展を支え続けてきたのです。そうした、まちの履歴を色濃く反映した土木遺産を見て歩きましょう。

飯田橋の地名の由来と飯田橋駅の成り立ち

飯田橋の地名の由来は、徳川家康の江戸入りまで遡ります。^{さかのぼ} 1590（天正18）年に江戸入りした家康が、現在の飯田橋周辺を巡視した際、案内役を務めたのが飯田喜兵衛という人物でした。この人物の姓にちなんで、一帯は「飯田町」と呼ばれるようになりました。中央線の前身である甲武鉄道が、1895（明治28）年に開設した駅の駅名も「飯田町駅」でした。

その後、1903（明治36）年に、江戸城外濠と神田川の合流点に橋が架けられました。その橋名が、



まさしく「飯田橋」だつたのです。そして、この橋名が、駅名や町名として現在に受け継がれているのです。

ここで、「飯田橋駅」の成り立ちに触れておきましょう。飯田橋駅が開業したのは、1928（昭和3）年のことです。それ以前、飯田橋駅の新宿寄り（南西側）には1894（明治27）年開業の「牛込駅」、東京寄り（東側）には1895（明治28）年開業の「飯田町駅」がありました。いずれも、甲武鉄道の駅として開業しました。

その後、関東大震災からの復興にあたり、1928（昭和3）年に新宿～飯田町駅間で貨客分離を目的とした複々線化工事が行われ、その際、牛込駅と飯田町駅のほぼ中間に、両駅を統合する形で「飯田橋駅」が開業したのです。飯田橋駅の開業に伴い、牛込駅は廃止されましたが、飯田町駅は、飯田橋駅開業後も長距離列車のターミナル駅としての役割を担い続けました。しかし、1933（昭和8）年に新宿駅が新たなターミナル駅として整備されたことで、飯田町駅は貨物専用駅となり、その後少しづつ規模を縮小しながら営業を続けていましたが、ついに1999（平成11）年に廃止されました。

江戸の記憶を伝える牛込濠と牛込御門

JR東日本飯田橋駅西口駅舎の2階にある史跡眺望テラスに出ると、駅前を横切る早稲田通りを挟んだ右手正面に、広々とした水面が見えてきます（写真1）。これは、江戸城外濠の一つ「牛込濠」の水面です。本来、江戸城防衛のために建設された外濠ですが、現在では、のびやかに広がる水面と、濠に沿つて続く土手の緑や桜並木が、まさに都会のオアシスとして、四季を彩り、人々に憩いや潤いを提供しています。