

戦災復興計画以降の震災復興橋詰広場の変容について

— 東京都中央区（旧日本橋区、旧京橋区）をケーススタディとして —

The Transition of Bridge-Foot Plaza after Reconstruction Planning in Tokyo Wards Area

伊東孝祐**, 秋山哲男***, 伊東 孝****, 溝口秀勝*****

by Kousuke Itoh, Tetsuo Akiyama, Takashi Itoh, Hidekatsu Mizoguchi

Abstract

The Bridge Foot Plaza is small open space which is located at the foot of a bridge. This paper describes the transition of Bridge-Foot Plaza a point of laws, space characteristics and facilities in Chuo-ku (old Tokyo City area at Nihonbashi-ku and Kyoubashi-ku) in Tokyo. There were total 244 Bridge-Foot Plazas in 1954, 175 in 1974, now there are total 162 Bridge-Foot Plazas. Except for main facilities (police box and toilet), it is newly established park for children, pocket park and transportation facilities. A decrease in Bridge-Foot Plaza is caused by burying the canals and removing the bridges.

1. はじめに

震災復興橋詰広場は（以下、橋詰広場と称する）は、震災復興計画において明文化され計画的に設置された、橋の袂にある小さな広場である。河川（水辺）と街路（街路樹等の緑）の結節点となっている橋詰広場は、過密化した既成市街地においては、都市景観構成上で貴重なスペースとなっていた。しかし、震災復興計画で確保した貴重なストックも、その後の都市の変容過程の中で失われていくような状況がみられるようになってきたといわれているが、一方では、都市に住む人々を水辺に誘う空間として注目を集めている場面も存在する。

橋詰広場に関する研究としては、高畑ら¹⁾の下町3区を対象とした橋詰広場と設置施設に関する研究や伊東ら²⁾の震災復興橋梁の橋詰広場に関する研究等がみられるが、震災復興計画時、もしくは現在の2時点に関する研究がほとんどであり、その間の変容過程についてはほとんど触れられていない。今後、橋詰広場を都市景観向上に資するように整備していくにあたり計画上的どのように取り込んでいくかを考える時、橋詰広場の変遷過程を把握しておくことは、橋詰広場の地域施設としての意義や役割、都市空間における脈絡を十分考慮した計画を立案するうえで重要であると考えられる。

本研究は、このような視点にたち、東京都中央区をケーススタディとして、法制度における橋詰広場の位置付け、空間的分布、設置施設の3つの視点から、震災復興計画以降現在までの橋詰広場の変遷を明らかにし、その

要因について考察したものである。

橋詰が持つ機能は、江戸時代から面々と続いていると考えられるが、中央区（旧日本橋区および旧京橋区）は江戸時代から町家があり、町の成立時から橋詰には様々な機能を有していたところであることから、その地区における変遷過程を見ることは意義のあることであると思われる。そのため、中央区をケーススタディとして選んだ。

また、帝都復興完了時から現在（平成7年時点）までは60年以上たっていることから、この間をいくつかに分けて変容の分析を試みた。1つめは、震災復興事業がひと段落し、「もはや戦後ではない」といわれた時期までを震災復興期（昭和20年～30年）、2つめは東京オリンピック開催等により建設ラッシュが続く高度経済成長期（昭和30年～49年）、そして昭和49年以降現在までの3区分と定義した。

2. 法制度にみる橋詰広場の位置づけの変遷

(1) 街路計画標準の制定

帝都復興事業が完了したのち、しばらくした1933（昭和8）年に都市計画法が改正され、同年7月20日に都市計画標準（発部第15号内務次官から各地方長官、都市計画地方委員会あて）が制定された。それは、街路計画標準、運河計画標準、地域決定標準、公園計画標準、風致地区決定標準等により構成されていた³⁾。そのなかの街路計画標準の「第二 設計 五 交叉点及広場」の項目に「鉄道軌道ノ駅前及橋詰ニハ適当ノ広場ヲ設クルコト」と示されていた⁴⁾。これを見るかぎり、都市計画標準の街路計画標準は、震災復興計画の街路計画標準の思想を受け継いだものと思われる。この街路計画標準でもう一つ注目すべき点は、橋詰広場にみられた第一種工作物および第二種工作物の取り

*Keyword：震災復興橋詰広場、設置施設、法制度

**正会員 工修 東京都立大学大学院都市科学研究科
(〒192-0397 東京都八王子市南大沢1-1)

***正会員 工博 東京都立大学大学院工学研究科専任講師

****正会員 工博 日本大学理工学部交通土木工学科教授

*****学生会員 東京都立大学大学院工学研究科

扱いについての項目である。これによると「派出所、公衆電話、公共便所等ハ特殊ノ場合ヲ除クノ外道路外ニ之ニ接シテ設クルコトトシ道路上ニ設クル場合ハ路上工作物設置位置ニ収容スルコト」とある。橋詰広場は街路計画標準のなかで規定されていたから、その位置づけは道路用地であると思われる。よって工作物は基本的に道路外に設置されるべきものであるとしており、橋詰広場への設置は特殊なケースであることが伺える。これは、すでに橋詰広場に設置されている工作物に対する都市計画上の後追いの措置のためと思われる。1945（昭和20）年に制定された戦災復興計画においても震災復興計画時に定められた時と同様に街路計画標準が定められた。橋詰広場についての項目は、「第2 設計（5）交叉点及広場」に「橋詰ニハ充分ナル広場ヲ設クルコト」と示されていた⁵⁾。このことは、戦災復興計画立案時までは、都市計画上、橋詰広場が認知されていたことを示している。

（2）道路構造令の改正

1952（昭和27年）に道路法が改正により旧道路法が廃止され、旧道路構造令および街路構造令は法的に消滅した。これに前後して近代自動車交通にマッチした構造基準の必要性により1950（昭和25）年から改正の準備が進められ、1958（昭和33）年に新たな道路構造令（政令第244号）が制定された。従来、構造令は道路構造令と街路構造令との2種類に分かれていた。新道路構造令においては改めて一本にまとめて基準の一元化をはかった。これは、道路そのものについてみればあくまでも1本の道路であって、たまたま存在する地域が市街地であるかそうでないかというだけであって、その道路の構造基準の原則は区別されるべきものではないという見地からであった。ただし、地方部と同一基準によれない場合もあるので、必要のあるものは各条項ごとに市街地部のための基準を設けている⁶⁾。

さて、橋詰広場に関する項目であるが、新たな道路構造令では削除されていた。そもそも構造令において橋詰の幅員を広くすることは、市街地部における道路幅員と橋梁幅員の違いによる交通処理上の見地から規定されていたものである。新たな構造令においては、道路幅員と橋梁幅員は同一にするように定められている（但し、路肩については特例値により狭くなっている場合もある⁷⁾）。

このことから、橋詰での滞留による交通処理問題は少なくとも解消されるはずであり、周辺に余分な土地を取得してまで行わなくともよくなったことは、費用的なメリットも大きい。また、構造令自体は一般的な技術基準を定めることを目的としたものであり、橋詰広場のような特例は、なじみにくかったのだということも考えられる。表-1は街路構造令に示された内容が新たな道路構造令の中でどのように位置付けられているかを表したものである。街路構造令は、旧道路構

表-1 街路構造令と道路構造令の比較

内容	構造令	道路構造令	
		大正8年制定	昭和33年制定
摘要	第1条		第1条
街路の幅員	第2条	第1条、第2条、第3条、第4条	第7条
車・歩道の区別の明確化	第3条	規定なし	第9条
歩道の幅員	第4条	規定なし	第9条
車道の勾配	第5条	第6条	第21条
曲線半径	第6条	第7条	第14条
街路の舗装	第7条	規定なし	第24条
横断勾配	第8条	規定なし	第26条
歩道の高さ、側溝	第9条	規定なし	第12条、第27条
交通広場の設置	第10条	規定なし	規定なし
隅切り	第11条	規定なし	第14条
橋詰の幅員	第12条	規定なし	規定なし
植栽	第13条	規定なし	規定なし
隧道幅員	第14条	第11条	第7条
橋梁幅員	第15条	第12条、第17条	第7条
橋梁の不燃化	第16条	規定なし	第32条
橋梁の設計荷重	第17条	第13条	第32条
雑則	第18条	第18条	

造令第19条によって定められた特例的な基準であった。つまり、街路構造令にしか示されなかった橋詰広場は一般的な技術基準から見ると特例にしかすぎなかったといえる。

また、1949（昭和24）年から始まった事務移管により橋詰広場の土地は、道路用地でなく各特別区の所有地となったところもでてきた。

このような背景から、道路の構造規格である道路構造令から橋詰広場に関する基準が削除されたと思われる。なお、道路構造令第1条により構造令の適用が新設もしくは改築する場合に適用されることから、新たな構造令以降、橋詰広場が残されたのは、改築が行われなかった道路だったともいえる。

（3）都市計画街路の計画標準

従来、都市計画に関する施設の計画標準、例えば、街路計画標準や公園計画標準等は、別途通達で定められていた。1968（昭和43）年の都市計画法の改正により従来の計画標準は廃止となり、都市計画法（新法）の第13条第4項により都市計画の策定に必要な技術的基準は別途で定められることとなった⁸⁾。1969（昭和44）年9月10日に「都市計画法の施行について」（建設省都計発第102号）の都市局長通達がだされ、新法施行にあたっての留意事項が示された⁹⁾。これによると、道路については、その種別（自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路）、構造（幅員）および名称の扱いについての基本的事項が示されていた。その他に都市高速鉄道の構造、公園の種別および名称、河川および運河の構造についても示されていた。都市計画標準については、通達の中で早期にこれを制定する予定であるとなっているが、それまでは都市計画決定に当たり準拠してきた都市計画標準によるものとある。

東京の中心区部において都市計画決定にあたり準拠してきた都市計画標準は、1933（昭和8）年もしくは戦災復興計画の都市計画標準であることから、以前の街路

計画標準のもと、すでに計画決定していたのであるから、橋詰広場は存置されたことになる。そのことを裏付けるかのように、現在の都市計画図¹⁰⁾を見ると橋詰広場は都市計画上きちんとそのまま残されている。⁽¹⁾

さて、技術的基準を政令で定めるにあたり、まず技術的基準として考慮しておかなければならない事項のすべてを網羅した計画標準を作成し、次にこれ等のうち基本的な事項について政令で定めることが妥当であるとされた。このため、まず都市計画街路の計画標準の作成を行うこととなり、1973（昭和48）年度末に成案を得るに至った。この中で「道路関連施設の計画と設計」の広場の項目に橋詰広場に関連すると思われる記述がみられる¹¹⁾。その中で橋詰などに設けるものとして、各種車両、歩行者を安全に迅速に通行させるための広場、「交差点広場」として位置づけられていた。

（4）まとめ

橋詰広場に関する法制度についてみると、戦災復興後のある時期までは、十分な広場を設けるという、その空間の存在に意義が認められていたが、昭和48年以降は同じ空間でも交通処理上の「交差点広場」という、交通に特化したものへと位置付けの変化が見られた。また、新たな道路構造令には定められなかったが、都市計画街路の計画標準には明確にはないが位置付けられていたことから、都市の街路においては全くの不用な空間ではなということであろう。

3. 橋詰広場分布状況の変遷

（1）橋詰広場数

橋詰広場は、1つの橋梁に対して基本的に4箇所設置されている。本研究では、橋詰広場として存在しているものは当然カウントしているが、かつて橋詰広場だったとみなせるものや痕跡の確認できるものもカウントしている。表－2は橋詰広場設置数の推移を示したものである。帝都復興事業完了時（1932（昭和7年））には

表－2 橋詰広場数の変遷

	帝都復興事業完了時	戦災復興期	高度経済成長期	平成7年
旧日本橋区	133	104	76	73
旧京橋区	177	140	99	89
中央区計	306	244	175	162

表－3 形状別橋詰広場数の変遷

区名	形状	帝都復興事業完了時	戦災復興期	高度経済成長期	平成7年
旧日本橋区	長方形	118	92	66	62
	三角形	4	2	2	4
	台形	13	10	8	7
旧京橋区	長方形	141	110	79	70
	三角形	27	26	16	16
	台形	3	4	4	3
中央区計	長方形	259	202	145	132
	三角形	31	28	18	20
	台形	16	14	12	10

306箇所^{12) 13)}あった橋詰広場も、戦災復興期で244箇所^{12) 13)}、高度経済成長期で175箇所¹⁴⁾、1995（平成7）年時点で162箇所¹²⁾と減少していた。特に震災復興期から高度経済成長期までの約40年間に帝都復興事業完了時の42.8%の橋詰広場が失われた。高度経済成長期以降の減少数が13箇所と完了時の4.2%であったことを考えると、著しく減少していた。

地域別に見てみると、旧日本橋区は戦災復興期で29箇所、高度経済成長期で28箇所減少し、旧京橋区は戦災復興期で37箇所、高度経済成長期で41箇所減少していた。若干ではあるが旧日本橋区では戦災復興期、旧京橋区では高度経済成長期の間が他の時期と比較して減少が多かった。

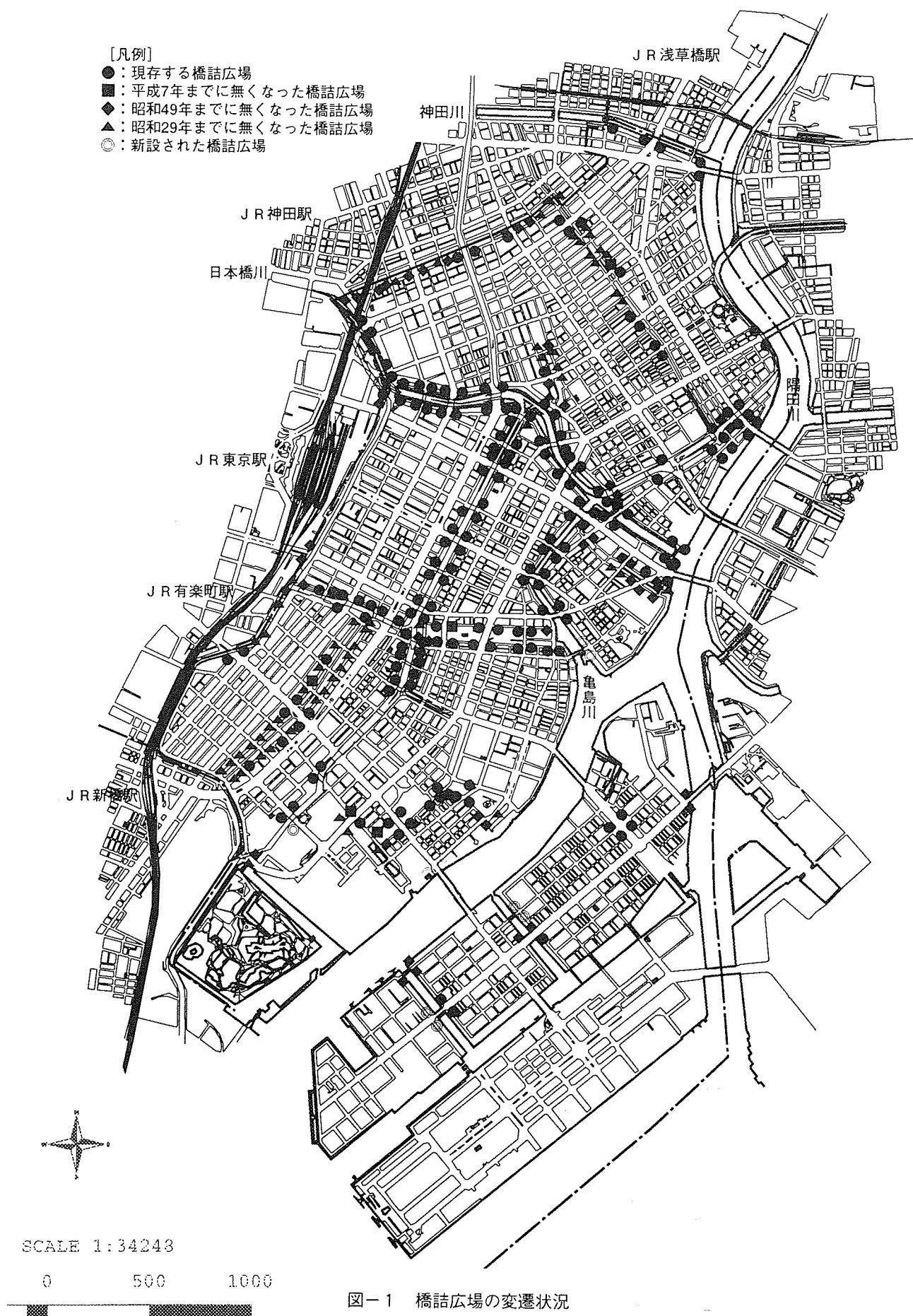
次に、橋詰広場の形状別にその数の変遷状況をあらわしたものを表－3に示す。帝都復興事業完了時以降平成7年まで、長方形は127箇所⁽²⁾（49%）、三角形は11箇所⁽²⁾（35.5%）、台形は6箇所⁽²⁾（37.5%）と長方形は約半分が失われた。また、三角形は戦災復興期から高度経済成長期までの20年間の減少が著しい。

戦災復興期、および高度経済成長期の間に著しく橋詰広場が減少した理由としては、中央区内の河川の埋立と橋梁の存続が大きく影響しているのではないかと考えられる。

図－1は中央区における橋詰広場分布の変遷状況を示したものである。

昭和20年代、帝都復興事業を実施した区域では都市改造する必要がないとの理由から整地作業の一環として焼け跡の残骸や瓦礫を整理することができず、中央区域では瓦礫で河川を埋め立てることによりこの問題の解決をはかった。この時、龍閑川、東堀留川、新川、三十間堀川、外濠の一部、浜町川の一部が埋め立てられ、ほとんどの橋梁は撤去された。河川の跡地は埋立等の経費とするため売却され、それとあわせて橋詰広場の土地も売却されてしまったようである。その跡地は隣地とあわせて、旧日本橋区においてはビルや商店、旧京橋区においては飲食店等が建てられた¹⁵⁾。昭和29年までに橋詰広場がなくなったのはこれら河川のある地域である。

高度経済成長期は高速道路が外濠、京橋川、築地川、楓川を埋め立てて建設された、瓦礫処理による河川の埋め立てや、高速道路の建設に伴う河川の埋め立てにより、水路網から分断され、行き止まりとなってしまった河川については、水が溜み、悪臭と有毒ガスの発生源となった。このため、一部残っていた浜町川、築地川、桜川等ものに埋め立てられた。ただ、高度経済成長期が戦災復興期と異なるところは、埋没してしまったことはあるにせよ橋梁が残ったこと、河川の埋立跡地の利用形態としては高速道路化したところ以外は公園として整備されたところが多いという点で、民間に売却されたところはほとんどなかったのである。このことから、橋梁が残り、橋梁架替時の仮橋敷地の機能は維持され、橋詰広場も消失を逃れることが出来たと思われる。



昭和49年以降はこのように橋詰広場を取り巻く環境がドラスティックに変化していないため、橋詰広場数もそれほど変化していないと思われる。

(2) 都市計画道路との関連

東京においては1964（昭和39）年および1966（昭和41）年に都市計画道路が見直されたわけであるが、中央区の都市計画図¹⁶⁾をみると橋詰広場が明記されている。図-2は現在の中央区の都市計画図に明記されて

表-4 道路種別別橋詰広場設置数

	関連橋梁数	橋詰広場設置橋梁数		橋詰広場数
		うち廃橋	うち現橋	
幹線放射線道路	28	11	18	52
補助線道路	23	11	6	17
駅街路	3	3	0	0

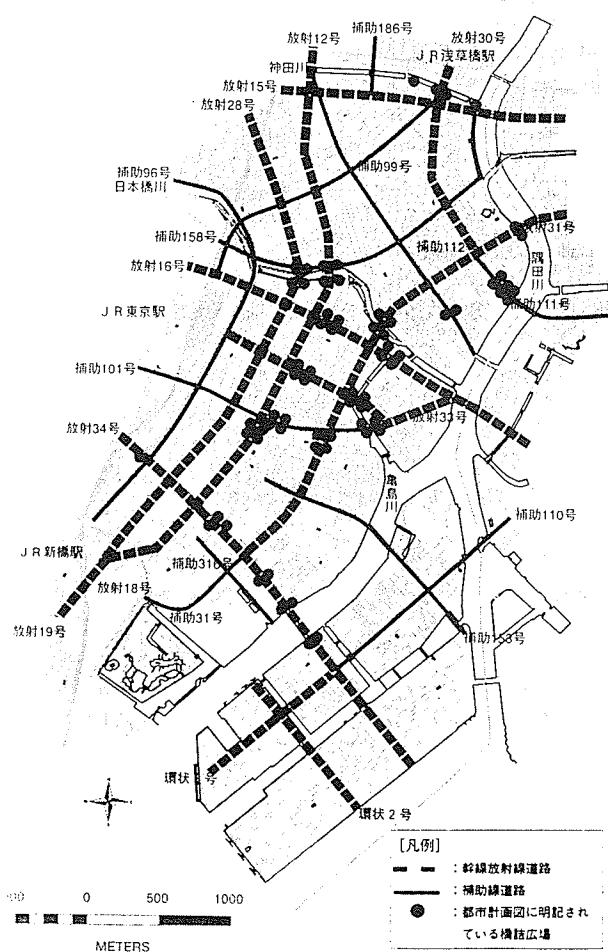


図-2 都市計画図に明記されている橋詰広場の分布状況
(作図：伊東孝祐)

いる橋詰広場をプロットしたものであり、表-4は都市計画道路に明記されている橋詰広場数を路線別に示したものである。幹線放射線道路には18橋（うち2橋は廃止）52箇所、補助線道路には6橋（うち2橋は廃止）17箇所の橋詰広場が都市計画に存置されていた。これら橋詰広場が明記されている橋梁は、ほとんどが現存しているものである。しかし、補助線道路については8橋は現在架設されているにもかかわらず都市計画には橋詰広場がない橋梁である。表-5は道路交通センサス観測区間に都市計画に橋詰広場が残されていた橋梁のある区間の交通量の推移を都市計画道路の変更前後に着目して示したものである。^{17) 18) 19) 20) 21)}

道路交通センサスの交通量は観測区間内のある地点での断面交通量であるから、必ずしもすべてが橋梁を通過しているわけではないが、これら区間の交通量は区部市街地部の平均交通量より大きいことがわかる。これら交通を阻害せずに橋梁の架け替えを考えた場合、地価が高く高度に密集した地域において、橋詰広場は貴重な架け替え用仮設橋梁用地となりうるといえよう。このことは、橋梁の架け替え時の道路交通への影響を配慮したためではないかと思われる。

4. 橋詰広場設置施設の変容

(1) 巡査派出所

図-3は帝都復興事業以降現在までの橋詰広場に設置された巡査派出所の変遷状況を表したものである。戦災復興期は24箇所⁽³⁾、高度経済成長期に17箇所⁽⁴⁾、平成7年時点で13箇所⁽⁵⁾と減少していた。地域別に見てみると旧日本橋区域では高度経済成長期、旧京橋区域では戦災復興期に目立った減少を示していた。両区域とも都市計画道路以外にあったものは廃止され、現在見られるのはすべて都市計画道路に面した橋詰広場である。特に、旧京橋区域ではすべてが幹線放射線道路に面していた。河川の埋立時期と照らし合わせてみると²²⁾、必ずしも同じ時期に廃止されたというわけではなかった。

図-4は中央区の人口²³⁾と橋詰広場に設置されている巡査派出所の数の推移を表したものである。これによると、人口の減少にともない派出所の数も減少していることから、地区の人口規模にみあった巡査派出所の配置の見直しが行われ、それにともない廃止されたものがあったのではないかと考えられる。また、都市計画道路

表-5 都市計画に橋詰広場のある橋梁の12時間平均交通量の推移

関連橋梁名	道路種別	都市計画道路の種別	観測箇所名	平均交通量 (12h/台)				
				昭和37年	昭和40年	昭和46年	昭和49年	平成9年
浅草橋	一般国道	幹線放射線道路	台東区浅草橋	33,114	40,827	34,842	34,665	31,296
両国橋	一般国道	幹線放射線道路	墨田区緑町	31,378	39,932	33,429	34,123	26,842
門跡橋	都道	幹線放射線道路	中央区築地	33,485	30,512	30,162	32,629	23,139
勝鬨橋	都道	幹線放射線道路	中央区晴海	—	—	16,772	20,569	16,217
永代橋	都道	補助線道路	江東区永代	24,100	35,645	34,208	42,992	39,276
新大橋	都道	補助線道路	江東区新大橋	—	—	23,169	22,757	—
東京都区部市街地部の平均交通量				—	18,289	22,410	20,596	24,804

の橋詰広場に設置された巡査派出所が残されたのは、人・車が多く集まるところであり、その必要性は高いとの判断からではないかと考えられる。このことは「利用しやすい」という震災復興計画時の橋詰広場設置の巡査派出所の計画思想を引き継いだものであるといえる。

(2) 公衆便所

図-5は帝都復興事業以降現在までの橋詰広場に設置された公衆便所の変遷状況を表したものである。戦災復興期には26箇所⁽⁶⁾、高度経済成長期には33箇所⁽⁷⁾、平成7年時点で33箇所⁽⁸⁾と増加安定傾向であった。

旧日本橋区域、旧京橋区域とも戦災復興期にかけてが目立った減少を示したが、高度経済成長期には旧京橋区域において増設された。公衆便所が増加したのは、東京都中央区立公衆便所条例²⁴⁾によると1953(昭和28)年に中央区が管理する公衆便所を定め、1966(昭和41)年に全面改訂が行なわれたことにより起因すると思われる。

道路に注目してみると、巡査派出所とは異なり、必ずしも都市計画道路の橋詰広場にあるというわけではなく、また河川の埋立時期と照らしあわせてみても²⁵⁾、必ずしも同じ時期に撤去されたというわけでもなかった。

地域別に分布状況を見ると、旧日本橋区域ではそのほとんどが現存する河川(日本橋川)にみられ、また旧京橋区域では銀座地区にしか残っていなかった。旧京橋区域においては、繁華街銀座の買物客に便利ように計画的に配置したと考えられる震災復興計画時の計画思想がそのまま引き継がれていると思われる。

表-6 橋詰広場に設置された巡査派出所・公衆便所数の推移

施設名	区名	帝都復興事業完了時	戦災復興期	高度経済成長期	平成7年	帝都復興完了時より引き続きある箇所
巡査派出所	旧日本橋区	13	15	7	6	4
	旧京橋区	14	9	10	7	5
公衆便所	旧日本橋区	20	10	10	11	6
	旧京橋区	27	16	23	22	9

図-4 中央区の人口と橋詰広場に設置された巡査派出所数の推移

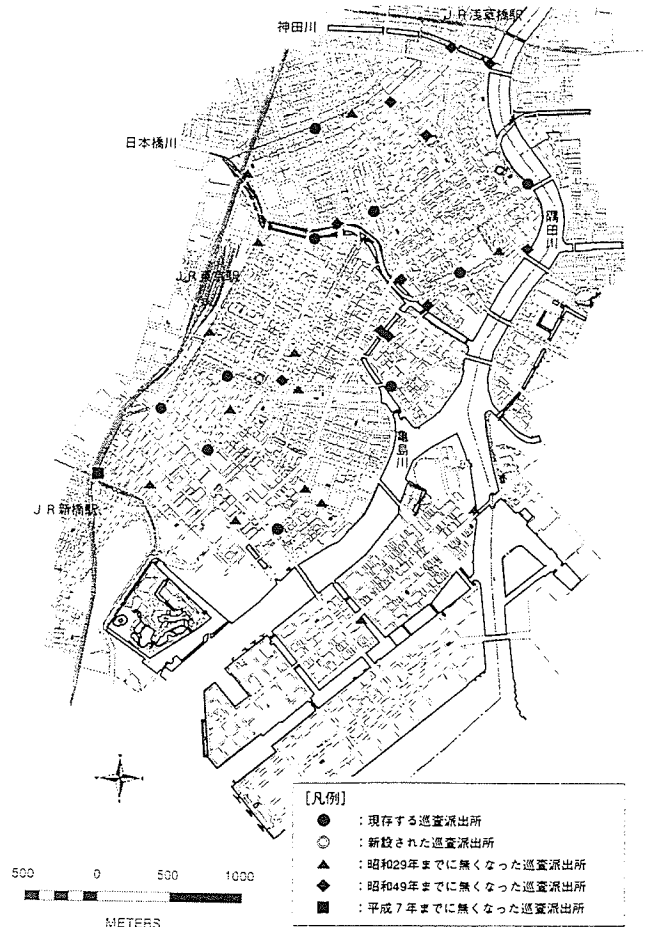
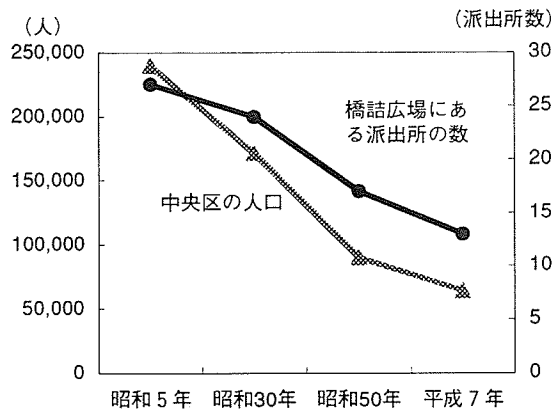


図-3 橋詰広場に設置された巡査派出所の変遷状況 (作図：伊東孝祐)

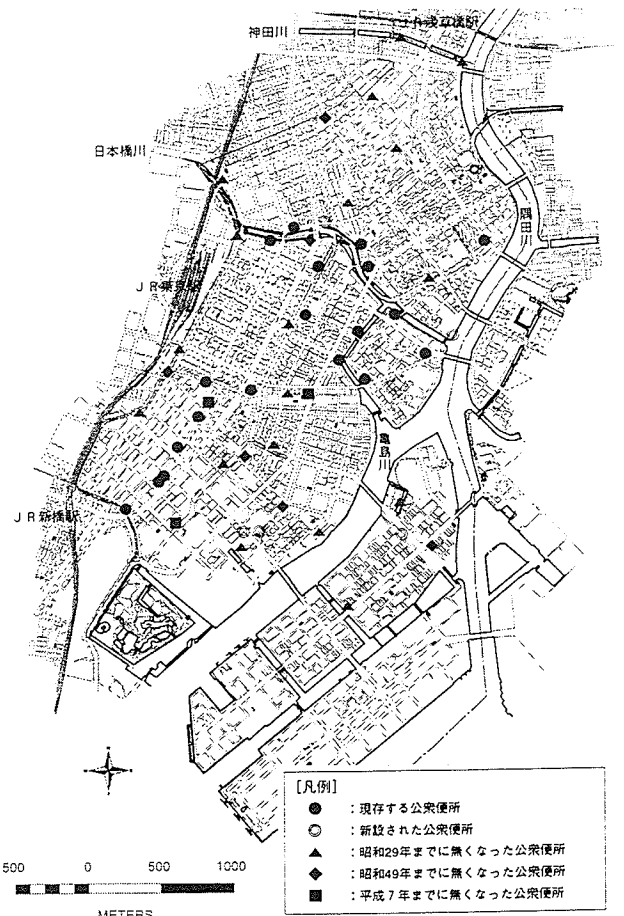


図-5 橋詰広場に設置された公衆便所の変遷状況 (作図：伊東孝祐)

(3) 新たな都市内施設への転用

戦災復興以降、橋詰広場には旧来見られなかった児童遊園や高速道路ランプ、ポケットパークといった施設が設置されるようになってきた。図-6はこれら施設の分布状況を、表-7はそれぞれの設置数を表したものである。以下にこれらについて述べる。

①児童遊園

児童遊園は、旧東京市の児童のための社会事業として1922（大正11）年5月に浅草区蔵前片町（御蔵前児童遊園）の市社会局用地に設けられたのが始まりである²⁶。児童遊園は児童公園とは異なり、都市計画法を根拠とするいわゆる都市公園ではなく、児童福祉法を根拠とするものである。その後、1949（昭和24）年に、都が施設

表-7 橋詰広場に設置された児童遊園・ポケットパーク・高速道路ランプ数の推移

施設名	区名	戦災復興期	高度経済成長期	平成7年	高度経済成長期より引き続きある箇所
児童遊園	旧日本橋区	4	7	9	4
	旧京橋区	13	17	24	11
ポケットパーク	旧日本橋区			11	
	旧京橋区			17	
高速ランプ	旧日本橋区		5	5	5
	旧京橋区		4	4	4

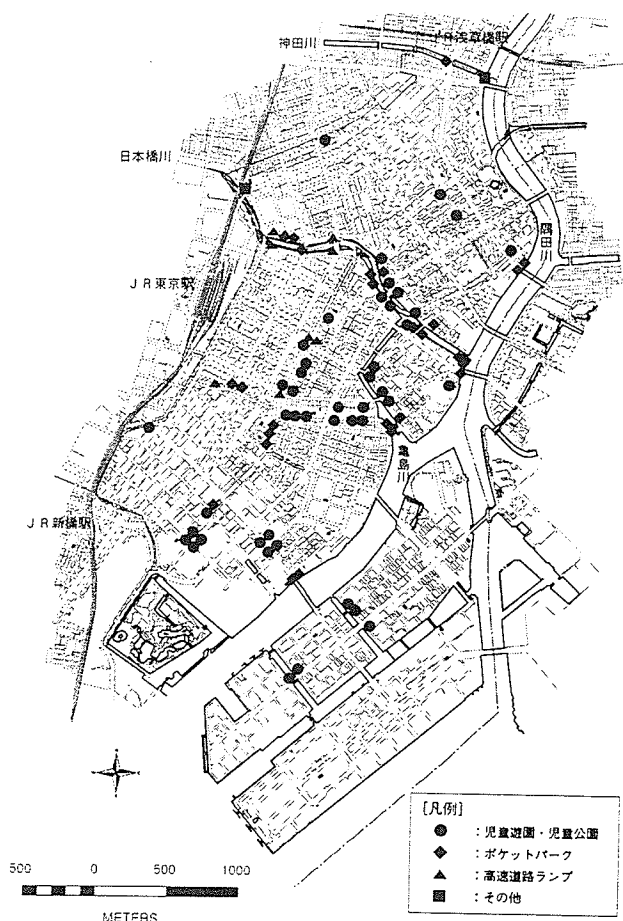


図-6 橋詰広場に設置された児童遊園・ポケットパーク・高速ランプの分布状況

（作図：伊東孝祐）

費を補助することとなり、中央区においても戦災復興期には25箇所²⁷に設けられ、そのうち橋詰広場内には17箇所⁽⁹⁾と全体の68%を占めていた。橋詰広場に設けられたのは適地からというよりも、児童遊園を設けるための適当な広さの土地がなかったことに起因すると思われる。また、1947（昭和22）年に公布された地方自治法（法律第67号）により委任事務の移管が図られるようになり、さらに1949（昭和24）年3月に「都府境内地、墓地および特別区の管理する都府財産その他の処分に関する条例」（条例27号）が施行され、これにともない橋詰広場の敷地およびその管理が各区に移管されたことも設置要因のひとつであると考えられる。さて、地域別に設置状況を見ると、旧日本橋区域および旧京橋区域とも戦災復興期に多く設置されていたことがわかった。その後は、数的にはそれほど変化はみられなかった。道路に注目してみると、都市計画道路とそれ以外の道路とではそれほど差は見られなかった。

②高速道路ランプ

昭和30年代に入り、都内の交通渋滞を解決するために中央区内に連続立体交差の都市高速道路が建設された。河川を利用した構造（河川上を高架で通過もしくは埋立てされた河床を通過）となった箇所については、必要な出入口の確保のために、高速道路と一般道路との結節点となる橋梁部にランプが設けられた。この時9箇所⁽¹⁰⁾の橋詰広場が高速道路のランプとして機能変更された。これは、土地の確保上で最も得策であり、そのためのスペースとして橋詰広場が選ばれたと思われる。地域別に設置状況を見ると旧日本橋区域と旧京橋区域ではそれほど差は見られないが、両地域とも日本橋周辺地区に集中してランプがもうけられてた。道路に注目してみるとほとんどが都市計画道路に設けられていた。1箇所だけ細街路に設けているが、これは繁華街銀座への利用に供するためだと思われる。

③ポケットパーク

ポケットパークとは「ベスト・ポケット・パーク」の略であり洋服のチョッキについているポケットのような小さい公園を意味している。その始まりは1967（昭和41）年にアメリカ・ニューヨークにつくられた「Paley Park」といわれている²⁸。日本では1981（昭和56）年に「広場公園」の設置に関する補助制度ができて以来、全国的に設けられるようになった。東京においても1985（昭和60）年の第二次東京都長期計画のなかで都市景観整備がうたわれ、その一環として橋詰広場がポケットパーク化された。地域別に見ると旧日本橋区域に11箇所⁽¹¹⁾、旧京橋区域に17箇所⁽¹²⁾と旧京橋区域に多くみられた。ポケットパークが設置されている橋梁に注目してみると、桁橋以外のいわゆる「シンボル橋」といわれるものに多くみることがきる。また、ほとんどが水面に残っている橋梁に設けられていた。これらのことは都市景観向上に資する、もしくは都市景観を楽しむことを目指して計画的に配置されたことを表し

ているといえる。

これら施設は、必ずしも橋詰広場になければならないというものでない。しかし、ポケットパークに見られるようにシンボル橋とのマッチングで、休憩機能だけでなく、水辺・橋梁等の都市の景観を楽しむという場所という新たな側面も見いだされたことは確かである。道路と河川の結節点であることだけでなく、水辺にあることも踏まえることは、単なる架け替え用地、都市施設の収容場所としてではない橋詰広場のあり方を考える上で重要な要素であるといえる。

5. まとめ

本研究で得られた知見を整理すると、次のとおりである。

- ①橋詰広場の都市計画上の規定は街路計画標準によっていた。1968（昭和43）年の都市計画法の改正により新たな街路計画標準が制定されていないため、現在は法的には明確になっていないが、都市計画図では橋詰広場が残っており、今だ存置されていることがわかった。幾何構造については1958（昭和33）年に道路構造令が改正されて以後、新たに規定はされていなかった。
- ②中央区における橋詰広場は戦災復興期および高度経済成長期における河川の埋立とそれに伴う橋梁の撤去が減少の大きな要因となっていたことを実証することができた。河川が埋め立てられても橋梁が撤去されなかった場合は、残る場合が多かった。高度経済成長期以降は橋詰広場を取り巻く環境が前の時期ほどドラスティックに変化しなかったため、あまり減少しなかった。
- ③橋詰広場への設置施設について、巡査派出所、および公衆便所については、時間を経ても震災復興計画時の配置計画思想を引き継いでいたことがわかった。戦災復興計画期以降、新たに児童遊園、高速道路ランプが設けられたが、必ずしも橋詰広場が適地として選ばれたというわけではなかった。ポケットパークについては都市景観向上を意識して、水辺もしくはシンボル橋のある個所に設けられていることがわかった。

橋詰広場が周辺地域の人々にとって、どのような利用をされているのか知ること、今後、橋詰広場を都市景観向上に資するように整備していくにあたり、計画上的ように取り込んでいくかを考える時には重要になってくると考えられる。また、今回は中央区をケーススタディーとしたが、震災復興計画時には中央区以外に千代田区、港区、台東区、墨田区、江東区においても設置されている。今後はこれら地域における変遷を明らかにすることにより、橋詰広場の変容の地域特性も明らかになると思われる。

謝辞

本研究は、中央区教育委員会の委託による橋詰広場の現況に関する調査結果をもとに執筆したものである。調査の実施にあたり、関係各位の協力をいただいた。この場をかりて厚くお礼を申し上げる。

[注]

- (1) 都市計画図に橋詰広場のある橋梁は次のとおり

幹線放射線道路

両国橋、新大橋、永代橋、勝鬃橋、日本橋、江戸橋、茅場橋、霊岸橋、亀島橋、高橋、千代田橋、久安橋、中之橋、新京橋、万年橋、門跡橋、浅草橋、数寄屋橋

補助線道路

清洲橋、高橋、弾正橋、土橋、土州橋、菖蒲橋

- (2) 現地調査結果による

- (3) 旧日本橋区への設置は次のとおり

両国橋、新大橋、浅草橋、新常磐橋、一石橋、日本橋、江戸橋、茅場橋、湊橋、鞍掛橋、問屋橋、親父橋、土洲橋、新亀島橋

旧京橋区への設置は次のとおり

永代橋、数寄屋橋、弾正橋、新亀島橋、高橋、京橋、三原橋、門跡橋、土橋

- (4) 旧日本橋区への設置は次のとおり

新大橋、日本橋、江戸橋、問屋橋、地蔵橋、親父橋、土洲橋

旧京橋区への設置は次のとおり

永代橋、数寄屋橋、弾正橋、高橋、新京橋、京橋、三原橋、門跡橋、土橋、初見橋

- (5) 旧日本橋区への設置は次のとおり

新大橋、日本橋、問屋橋、地蔵橋、親父橋、土洲橋

旧京橋区への設置は次のとおり

永代橋、数寄屋橋、高橋、新京橋、京橋、三原橋、出雲橋、門跡橋

- (6) 旧日本橋区への設置は次のとおり

一石橋、西河岸橋、日本橋、江戸橋、鎧橋、湊橋、九道橋、思案橋、菖蒲橋、新場橋、新亀島橋

旧京橋区への設置は次のとおり

有楽橋、亀島橋、高橋、東新川橋、新京橋、京橋、中之橋、紀伊国橋、豊玉橋、三原橋、木挽橋、八通八橋、堺橋、亀井橋、千代橋

- (7) 旧日本橋区への設置は次のとおり

両国橋、西河岸橋、日本橋、江戸橋、鎧橋、湊橋、海運橋、小川橋、思案橋、菖蒲橋、新場橋

旧京橋区への設置は次のとおり

勝鬃橋、亀島橋、高橋、霊岸橋、東新川橋、新京橋、京橋、中之橋、紀伊国橋、豊玉橋、三原橋、木挽橋、出雲橋、八通八橋、千代橋、門跡橋、土橋、初見橋、新月橋、佃小橋、西仲橋、新島橋

- (8) 旧日本橋区への設置は次のとおり

左衛門橋、西河岸橋、日本橋、江戸橋、鎧橋、湊橋、豊海橋、龍閑橋、思案橋、菖蒲橋、新場橋、海運橋、新亀島橋

旧京橋区への設置は次のとおり

久安橋、霊岸橋、亀島橋、高橋、東新川橋、新京橋、京橋、豊玉橋、三原橋、木挽橋、出雲橋、八通八橋、南明橋、市場橋、備前橋、門跡橋、新月橋、西仲橋、新島橋

- (9) 旧日本橋区への設置は次のとおり
久安橋、地藏橋、江戸橋②
旧京橋区への設置は次のとおり
弾正橋、中之橋②、門跡橋、新島橋、初見橋、八通八橋、
小田原橋②、八丁堀橋②、市場橋、千代橋
丸数字は各橋梁での設置数を表す
- (10) 旧日本橋区への設置は次のとおり
一石橋②、江戸橋②
旧京橋区への設置は次のとおり
弾正橋、久安橋②、炭屋橋、紺屋橋
丸数字は各橋梁での設置数を表す
- (11) 旧日本橋区への設置は次のとおり
浅草橋、西河岸橋②、日本橋、鎧橋④、湊橋
丸数字は各橋梁での設置数を表す
- (12) 旧京橋区への設置は次のとおり
清洲橋②、永代橋②、勝鬃橋②、湊橋②、豊海橋②、南
高橋③、京橋②、新富橋②、三吉橋、采女橋
丸数字は各橋梁での設置数を表す
- [参考文献]
- 1) 高畑、伊東、秋山、溝口、伊東：震災復興橋詰広場にみる
施設と分布—下町3区（墨田・江東・中央）を事例として—
、総合都市研究第65号、pp.95—106、1998
 - 2) 伊東、岡田：震災復興橋梁の計画とデザインの特徴—旧東
京市内における復興局架設橋梁を中心として—、第4回日本
土木史研究発表会論文集、pp.59—70、1984
 - 3) 建設省編：『都市計画法令集』、ぎょうせい、pp.557
—585、1994
 - 4) 文献3) p.572
 - 5) 建設省編：『戦災復興事業誌』、第1巻、都市計画協会、
p.90、1956
 - 6) 日本道路協会編：『道路構造法令解説』、日本道路協会、
p.6、1960
 - 7) 文献6) pp.66—70
 - 8) 建設省編：『建設六法』、東京法令出版、p.254、1996
 - 9) 建設省編：『都市計画法令要覧』、ぎょうせい、pp.192
—201、1993
 - 10) 国際地学協会：『中央区都市計画図（I）—用途・地域・日
影規制編—』、国際地学協会、1993
 - 11) 都市計画道路計画標準策定委員会：『都市計画道路の計画
標準』、都市計画協会、pp.331—332、1974
 - 12) 中央区立京橋図書館：『中央区沿革図集〔日本橋編〕』、
pp.223—259、1995（原典は（株）東京製図社昭和7～11
年火保図）
 - 13) 中央区立京橋図書館：『中央区沿革図集〔京橋編〕』、
pp.237—268、1996（原典は（株）東京製図社昭和7～11
年火保図）
 - 14) 公共施設地図航空：『東京都航空住宅地図帳—中央区版
—昭和49年度版』、公共施設地図航空、1975
 - 15) 文献12) および文献13)
 - 16) 文献10)
 - 17) 建設省：『1、2級国道及主要都道府県道交通情勢調査』、
建設省、pp.120—122、1962
 - 18) 建設省：『全国道路交通情勢調査』、建設省、pp.95—97、
1965
 - 19) 建設省：『全国道路交通情勢調査』、建設省、pp.205
—208、1971
 - 20) 建設省：『全国道路交通情勢調査』、建設省、pp.277
—281、1974
 - 21) 建設省：『平成9年度道路交通センサス箇所別基本表—東
日本編—』、交通工学研究会、pp.440—455、1998
 - 22) 鈴木理生：『江戸の川・東京の川』、井上書院、pp.276
—277、1989
 - 23) 東京都中央区：『平成8年版 中央区政年鑑』、p.24、
1989
 - 24) 東京都中央区：『東京都中央区例規集2』、ぎょうせい、
pp.4631—4656、1996
 - 25) 文献22)
 - 26) 東京都建設局：『東京の公園110年』、東京都情報連絡室、
p.227、1985
 - 27) 東京都中央区：『区政のあゆみ—昭和29年版—』、東京都
中央区役所、pp.91—92、1954
 - 28) 熊野稔：『ポケットパーカー手法とデザイナー』、都市文
化社、p.2、1991