

六本木ヒルズの土地買収の大変さ、江戸期の水道網のすごさを知った。

四谷の南側にある

地名の**紀尾井坂**は、御三家のうちの二家、**紀州徳川家**、**尾張徳川家**、それに彦根藩**井伊家**の屋敷が付近にあることに由来する。

都心には、「名だたる超低山」がいくつか存在する。新橋駅の西側に位置する**愛宕山**はその代表格で、**標高 26 メートル**ほどだ。「山」と呼ばれ、三角点のある天然のものとしては、**23 区内最高峰**といわれている。東京放送局はここに地上 45 メートルの電波塔を二基建てて、ラジオの本放送を開始した。塔の先端は標高約 70 メートルとなる。

・・・

だが現在でも愛宕山を訪れると、超低山ながら意外なほど「山」らしい感じがする。

まず山腹をぶち抜いて愛宕隧道（ずいどう）が貫いている点が印象深い。ポータル（出入口部分）は石積みで風格を感じさせる。昭和 5 年の竣工、長さは 76・6 メートルある。

以前『明治大正凸凹地図 東京散歩』という本を書いている時、明治大正時代の地図を見ながら都心をよく歩いた。その時何度も感じたのは、「世の無常さ」だった。「ああ無情」の情けのなさではなく、『平家物語』の「諸行無常の響きあり～盛者必衰の理をあらはす」の無常、**人の世の有為転変**である。

当時の地図に記載されている政財界の大物たちの邸宅、旧藩主の屋敷のほとんどは、持ち主が何度も変わったり、切り売りされて住宅地やマンションとなったりしている。たとえば六本木の国際文化会館の敷地なら、井上馨邸（明治の元勳）→久邇宮邸→赤星鉄馬邸（大資産家）→岩崎小弥太郎（三菱財閥 4 代目総帥）→国際文化会館といった具合である。

・高輪台地

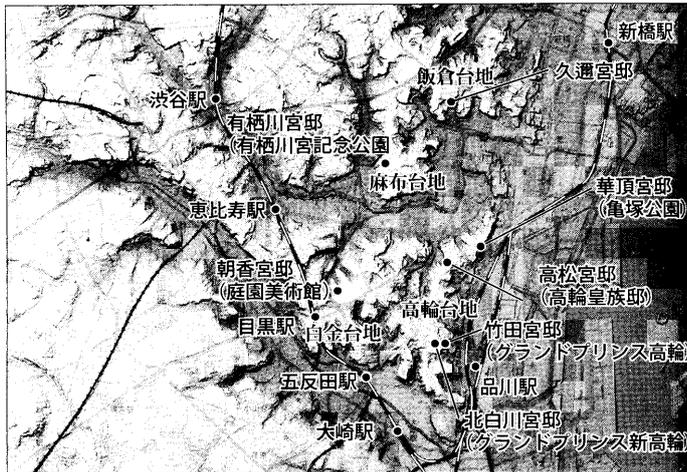
北白川宮邸 現グランドプリンス新高輪

竹田宮邸 現グランドプリンス高輪

東久邇宮邸・朝香宮邸 現 SHINAGAWA GOOS

華頂宮邸かちょうのみや 現港区立亀塚公園

高松宮邸 現高松中学校、高輪皇族邸（宮内庁管理）



都心南部にあった多くの宮家邸宅と現在の姿（カッコ内）

六本木のランドマークといえるのが、平成 19 年オープンの東京ミッドタウンと平成 15 年オープンの六本木ヒルズだろう。いずれも**同じ地上 54 階建て**である。防衛庁があった国有地の払い下げを受けて、跡地に 6 年で完成させた東京ミッドタウンに対し、六本木ヒルズは完成まで 17 年もかかった。なぜそんなに長くかかったのだろうか。それには地形にまつわる江戸時代以来の歴史性が関係している。

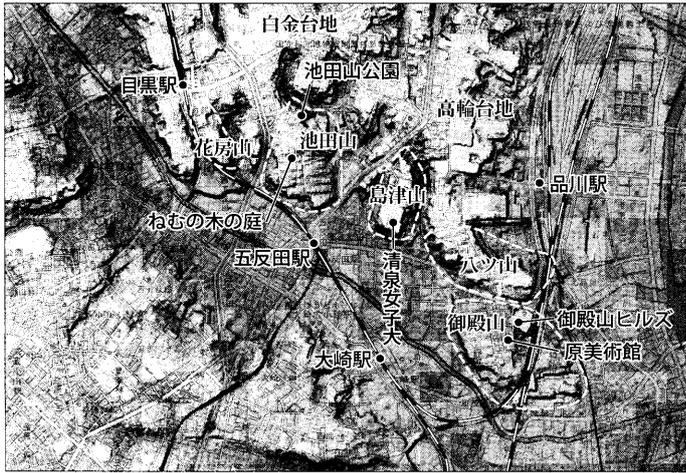
東京ミッドタウンは北側の崖下に池があるものの、建物自体は比較的平らな台地上に建てられている。建物部分も他部分も、江戸時代は長州藩毛利本家の広大な中屋敷だった。

いっぽう六本木ヒルズは、丘と窪地に跨る形で建てられた。北側の六本木通り側入口に対して、南側のけやき坂下側入口は約 15 メートルも標高が低い。ヒルズ内には数棟のビルがあるので、さらにややこしいことになる。「六本木通りレベル」「けやき坂通りレベル」といった表示がヒルズ内になされていて、前者のレベル表示で 1 階から入ったはずが、隣のビル棟に行くと後者のレベル表示で 3 階になっていたりするのだ。

...

六本木ヒルズは、ここでそれまでの掟を破り、丘と谷との区分を消して一括して再開発した。窪地の密集住宅の権利関係は複雑で、地権者は 400 件に及んだという。地道な買収交渉と、都市再生のための規制緩和を促す政治力と両面を駆使しての森ビルによる事業となった。それには多大な労力と年月が必要だった。

麻布狸穴まみあな町



城南五山

池田山 美智子妃殿下。

現在「城南五山」という言葉は、不動産広告でひんぱんに使われる。「憧れの地・城南五山のマンション」といった形だが、それぞれの山の下に立地するものにも、これら城南五山の名がつけられているのをよく見かける。筆者は島津山の南の低地で生まれ育ったが、少なくとも昭和 50 年代くらいまでは五つの山を総称して呼ぶ「城南五山」という言い方を聞いたことがなかった。地名として有名にしたのは、不動産業界の人々ではないだろうか。地名普及の一つの例である

京都盆地には、鴨川の伏流水が流れている。盆地の地下に天然の岩盤によるダムが形成されていて、多量の地下水を堰き止める構造となっている。京都盆地は巨大な地下ダム湖の上にあることとなる。そのため、平安時代の昔から、**2メートルも井戸を掘れば、鉄分の少ない良質の水を豊富に得ることができた。**

東京の下町低地は、通常の井戸を掘っても塩分が混じり、生活用水として利用できない。江戸時代前半までの井戸はいわゆる浅井戸で、通常は 3メートル程度掘ったものだった。江戸時代中期の 1720 年代になって、地下の岩盤を貫いて深く掘ればきれいな真水があることが発見された。大発見だがこうした掘り抜き井戸は探さ 10メートルを超えるものも多く、掘るのが大変である。

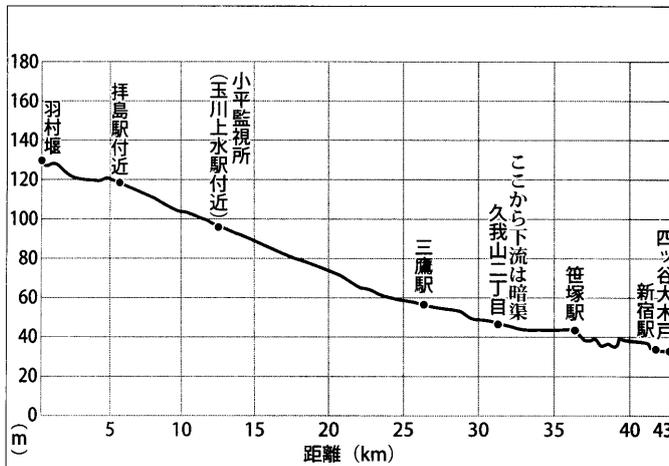
神田上水は、神田川の関口の地（現在の文京区関口 1 丁目、標高は約 10メートル）に関口大洗堰と呼ぶ小さなダム（堰）を設け、堰で水位の上昇した水の一部を水路へと導いた。石樋や木樋で作られたその水路は、関口から水戸藩徳川家上屋敷（現在の小石川後樂園と東京ドーム）の中を通過して JR 水道橋駅付近の御茶ノ水寄り地点で、神田川を橋で越えた。**木製の樋で作られた橋で、「水道橋」として有名な場所となった。JR 水道橋駅などの名に使われている「水道橋」の地名の語源である。**この先から幾筋にも枝分かれさせて江戸の町の北側半分へと水を供給した。枝分かれされる前、神田川を水道橋で渡った地点が、神田上水における給水塔にあたる。



神田川を水道橋で越えていた地にある神田上水懸樋跡の碑。水道橋駅東方にある

玉川上水終点の四谷大木戸から先は、地下に木や石の樋を埋め、そこに水を導いた。樋は市中様々に枝分かれさせて敷設されている。これは神田上水からの市中の樋と同じである。四谷大木戸から先、網の目のように敷かれた樋の総延長は85キロにも及んでいた。

流域とは、雨が降ったらその河川に雨水が流れ込む土地の範囲のことである。大人になってからそれを知った時、「(その川への) 流入域」といつてくれていると、小学生でも一発で分かったのと思った。地理用語では「集水域」という場合もあるようで、これも分かりやすい。なぜ集水域の方が一般的にならないのか不思議だ。



玉川上水断面図

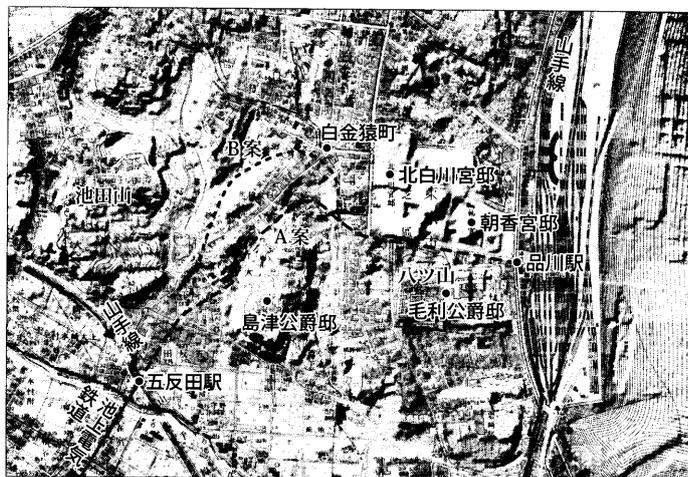
目黒川沿いから菅刈公園に入りつづら折りの坂道を上っていくと、西郷山公園の頂上に着く。標高差にして約 20 メートルあり頂上から富士山などの眺めがいい。そのせいもあって、ずいぶんと高く上った気がする。この西郷山公園頂上の脇を三田上水が流れていた。ここではその跡が道路となっていて続いている。三田上水が「丘の上の川」であることを、最も実感できる場所だと思う。三田上水だった道路は右側も左側も下り坂となり、ごく狭い尾根筋を通っていることも見てとれる。

渋谷川は、渋谷駅から先で地上に顔を出し渋谷区内を 2 キロほど流れた後、天現寺橋で港区に入るとそこから先は名が変わり古川となる。渋谷区は昭和 7 年までは豊多摩郡渋谷町などで東京市外、港区は明治 22 年の東京市誕生以来の東京市内である。旧市外では渋谷川、旧市内では古川という名称であり、流域の旧麻布区、旧芝区（いずれも現港区）の人たちにとっては、江戸時代以来の古川という呼び方になじんでいるのだろう。それが現在まで受け継がれた形である。古川は麻布十番や芝増上寺付近を経て浜松町駅近くで東京湾へと注ぐ。

渋谷の町は谷の中にある。中でも JR 渋谷駅は、スリバチ状の地形の底の部分に位置している。駅前にある渋谷スクランブル交差点は、そのスリバチの底の中心地ともいえる所といえる。六つの方向からの道がこの交差点へと集まってきている。

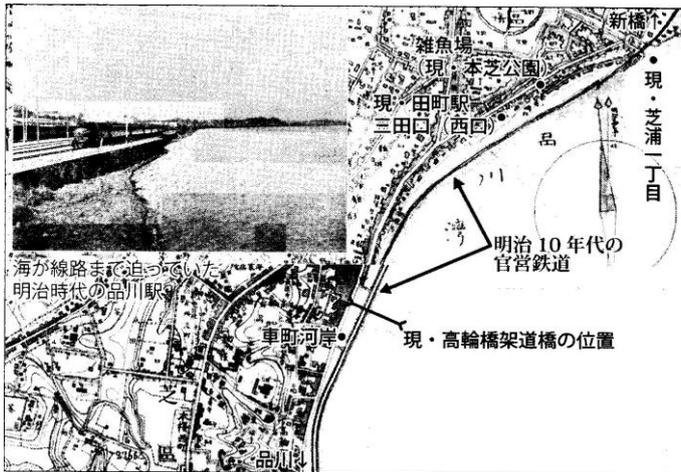
中でも最大のものが明暦 3（1657）年の明暦の大火である。江戸の町の 60 パーセントが焼失し、江戸城本丸、天守も焼けた。死者は 10 万人以上に達している。

五反田から品川への延伸計画。



池上電気鉄道、五反田の先は……？
(大正 5 年修正測図 1 万分 1 地形図より)

海上の築堤を進んでいた東海道本線



海上の築堤を進んでいた東海道本線 (農研機構が提供する東京区測量原図 (明治16・17年に測図したもの) に加筆・修正。)

本書では、地形に今も残る過去の痕跡をいろいろと見てきたが、**海中に作られた築堤の跡は、残念ながら凸凹地図をもってしても分からない。**築堤は波に削られないように石などで固められたと思うが、その遺跡のようなものが今もあるのかどうか不明である。せめて正確な場所だけでも知りたいと、明治20年頃までに作られた「関東地方迅速測図」などで鉄道開業時の線路の地点を特定してみた。

...

線路の築堤建設によって、海岸線と築堤との間は、細長い運河が続く形となった。この運河と東京湾とを船が行き来できるように、何か所か築堤を途切れさせ橋で線路を渡した場所がある。この地点は現在の地図で痕跡が見つけれられる。

その一カ所は田町駅のすぐ浜松町寄り、線路に沿って山側に100メートルほど細長く伸びる**本芝公園**の場所である。同公園から線路をくぐって海側に続く徒歩と自転車専用のガード(架道橋)が伸びている。その部分が水路の跡で、今でも周囲よりぐっと低くなっている。本芝公園の地は江戸時代、魚を水揚げする場所で雑魚場(ざこば)と呼ばれていた。筆者の小さい頃の記憶でも、昭和43年頃まで木製の古びた舟が何艘か浮かんでいて傍らには小さな両があり、山手線の内側なのに港町の一郭のような不思議な雰囲気を漂せていたのを覚えている。

もう一カ所は、かなりマニアックだが知る人ぞ知るといふ東京の珍名所、高輪橋架道橋の地である。別名「**提灯殺しのガード**」とも呼ばれる。田町駅と品川駅のほぼ中間地点、かつては広大な車両基地があった場所の下を道路が横断している。このガードは高さ制限がなんと1.5メートル、大人は屈んで歩かざるをえない。長さも約250メートルあるのでとても疲れる。首が痛くなったらしやがみこむしかない。ここを提灯マークを屋根につけた個人タクシーが通ったところ、提灯がガードの天井に擦れて壊れたため、この別名がついたという。

道路に並行してすぐ隣に現在も水路がある。この道路の方も当初は船だけが通る水

路だったのが、いつの頃からが一部暗渠とされて道路となったようだ。大正時代の地図を見ても、線路と旧東海道（現在の第一京浜）との間に細長く車町河岸という名の船着き場のような水路が記されている。

東部低地には「**ゼロメートル地帯**」と呼ばれる地域が形成されている。標高ゼロメートルならまだいいほうで、江東区の東部一帯など標高でマイナス2メートル以下だ。**満潮面（標高約0・9メートル）より低い地域は江東区、墨田区の全域、江戸川区、葛飾区、荒川区、足立区のそれぞれ半分ほどの地域となる。**堤防がなかったら日常的に海水がやってくる場所がこれだけあるわけだ。過去に東京では満潮面より2メートル以上高い高潮も観測されていて、そうすると堤防がなければ理論上は海から20キロ近く離れている足立区の北部まで海水がやってくる。

なぜ海拔より低い土地が生じたか。それは、長い間大量の地下水を汲み上げたことなどによる。明治時代後半以降、各種製造業の発展にともない、この地域は日本屈指の工業地帯となった。工業用水が必要となり、水を地下水に求めた。川の水を使えばいいのだが、荒川や隅田川の水は、東部低地では満潮時に海水が遡るため塩分が混じっているので使えない。また河川の水には水利権という壁があり、農業用水との調整が必要となる。地下水には水利権がなく、自分の土地の水は自分のものと規定されているので、お金を払う必要がなく水質もいい。

揚水による地盤沈下は大正時代から顕著になり、江東区南砂2丁目の水準基標の地では、大正7年から昭和55年までに約**4・5メートルも沈下**している。

水路

サイフォンの原理を使うのは、何も近代に入ってからではなく、江戸時代にも各地で行われていた。下をくぐらせるのを「伏越ふせこし」、同じサイフォンの原理でも神田上水の水道橋のように水を上に持ち上げて跨がせるのを「掛樋かかりとい」と呼んだ。

神田上水や玉川上水からの水が、江戸市中に網の目のようにめぐらせた樋で流れる部分、お濠にぶつかった地点では、何カ所

もこうしたサイフォンの原理でお濠を水が渡っていた。

武蔵野台地の南部には約 30 キロにわたって崖が続いている。**国分寺崖線**と呼ばれるもので、立川市と東大和市の境あたりから始まり、中央線国立駅の東側で中央線を横切り、国分寺市、小金井市の南部を通り調布市などを経て世田谷区の子玉川駅北側から大田区の田園調布付近まで続く。崖線と名づけられているが、**断崖**というよりも、**高低差 10~20メートルの斜面**となっている**区間が多い**。太古の多摩川（古多摩川）が武蔵野台地を削ってきたものである。現在は崖からの湧水を集めて、崖下に沿って野川などが流れている。

国分寺崖線の屋上は南向きまたは南西向きの高台となり眺めがいい。