

交差の界索性

- 現代東京における江戸の見附地と辻の役割 -

牛垣雄矢* 田中絵里子*
 畠山輝雄* 佐野 充**

交通の交わりの場所である交差点は、都市において経済活動や交通を支え、かつ発展させる重要な役割を担っている。江戸期の見附と辻においては、人や物資の移動に安全・安心を提供していた。本稿は、見附とその周辺を見附地とし、その見附地の江戸期から現在までの変遷を構造と機能の面から明らかにした。また、町の安全・安心のために、設置された江戸期の辻番と現在の交番の比較立地分析を行い、居住者にとっての現在の交番の役割について考察した。今後、東京がより一層の魅力と風格のある都市となるためには、江戸期の特徴的な景観を形成させていた交差の界索性を活かした歴史都市としての顔を明瞭にすることが重要である。また、安全・安心で快適な都市空間を維持するためには、江戸の防犯システムである辻番の機能を踏まえた交番の立地展開を再考する必要がある。

A Crowd in Crossing : Function of Mitsukechi and Tsuji of Edo in Present Tokyo

Yuya USHIGAKI* Eriko TANAKA*
 Teruo HATAKEYAMA* Mitsuru SANO**

Crossroad as traffic cross points is assured important points of economic activity and traffic for urban development. Mitsuke and Tsuji brought safety and relief for traffic of people and goods in Edo period. This paper is proved transition of Mitsukechi (Mitsuke and the circumference) from Edo period to present for the side of structure and function. And it is considered a police box function by comparative study of location for Tsujiban and police box that be established for safety. In future, bring fascination and appearance in Tokyo, it will important making clear expression of historical town put to practical use a crowd of crossing formed characteristic landscape in Edo period. And it needs reconsidering police box location refer to function of Tsujiban for crime prevention system in edo period for maintaining safety and agreeable town.

1. はじめに

都市において交差点は、都市構造上の重要なポイントであり、都市の経済活動上でも重要な意味をも

っている。東京は、城下町江戸の都市構造を現在に引き継ぎながら、明治以降はヨーロッパの都市計画をモデルに、防衛・経済機能中心の都市から経済・交通機能中心の都市に変容させてきた。その中で、鉄道・道路の整備が実施されるに従って、鉄道駅前、都市内幹線道路の交点、路面電車のターミナルなどの結節点は、交通の交差点となって、交差の界索性を高め、近代都市の新しい顔をつくった¹⁾。この交通の交差点は、江戸における「交通広場」であったところが多い。それは、広小路、見附(みつけ)、辻な

* 日本大学大学院理工学研究科博士後期課程
 Graduate School of Science and Technology,
 Nihon University

** 日本大学大学院理工学研究科教授
 Professor, School of Science and Technology,
 Nihon University
 原稿受理 2004年11月30日

どの防衛、防災、経済活動のための機能空間である。

東京において本格的な都市形成が始まったのは、徳川家康による江戸の都市計画以降である。江戸は武家社会を維持するための封建都市としてつくられたが、当時の街路網や運河網は、明治以降に施行された近代都市計画でも踏襲されたため、現在においても江戸の都市計画が大きく影響している。

一般に城下町は、外郭の内側に城、武家地、町人地、寺社を取り込んだプランから、徐々にこれらを郭外に配置するプランへと変容させたが²⁾、江戸は政権を担当していた徳川家の城下町であったため、外郭の外側へ市街地が大きく拡大した。それでも外郭の内側を守る必要性から、内外の唯一の結節点である見附における人や物資の厳重な管理、内側にみられる整然とした地割、内側を洪水から守るために外堀の内縁に建設された土手などがみられる。その結果、外郭の内外は明確に区別されていたといえる。

江戸期において堀と街道の接点に江戸城の出入口として設けられた見張場が見附である(Fig.1)。見附では、通行人を身分や時刻などさまざまな規則によって管理し、外敵の侵攻に備えて柵形門がおかれていた。そのため、江戸の市街地を分断する作用が働き、人々の活動としてはネックであったと考えら

れる。しかし実際は、江戸市街地の造成に大量の石材や木材を輸送するための運河が発達した際に外堀も利用されたことや、外郭の内側にあった町人地を外側へ移したことで、大火への対応として寺社や大名屋敷を外郭の外へ移転させたことにより、見附とその周辺からなる見附地では人々の活発な活動が展開していたと考えられる。

一方、江戸市中の道路の交差点である辻には、江戸における武家地を中心とした居住地の安全と治安の維持を目的に辻番が設置され、町人地の裏長屋の入り口には木戸番が設置されていた。現在の交番はその性格を受け継いだ市民の安全・安心のための都市基盤施設として交差点を中心に設置されている。

そこで本稿は、江戸において、安全・安心のための都市施設として機能していた見附と辻番の立場所であった見附地と辻について、都市における交差点の役割を中心に分析した。

江戸市中の賑わいの界隈として存在していた見附地に関しては、人や物資の移動および見附地を境とした内外の差異という観点から、時系列的な視点を持って、江戸と現在の東京における見附地を中心とした地域の性格と役割について分析し、見附地が東京の将来にとって有効的に機能する場所となりうる



資料) 正井泰夫『大江戸地理空間図』(2000年)より作成。
Fig.1 江戸における見附の位置

Table 1 人と物資の移動からみた江戸の主要な見附地の性格とその変化

西暦	年号	
浅草見附地・両国広小路年表		
1602	慶長7	馬喰町に幕府の博労頭の高木源兵衛が居住し、馬の売買が行われる(26、p.574)
1688 1704	元禄	浅草橋にて、寺社の縁日などには小間物売を臨時の露店売りがあらわれる(20、P.726)
1693	元禄6	馬喰町の旅館が増加。信州善光寺の出開帳が回向院で行われるようになり、遠近からの人が来たため(24、P.236 都の手ぶり)
1704 1711	宝永	街道沿いに見られた町屋が見附の内外にてさらに集積(28、pp.3 21 御府内沿革図書)、29、pp.41 103)
1716 1736	享保	両国広小路の露店売りが常設となる(20、P.726)
1751以降	宝暦元	見世物・茶店・休憩所・楊弓場・軍書読・講釈・辻説教などが立ち、隅田川は舟遊で賑わったようすが描かれる。以後時代がたつごとに賑わい、文化文政ころに絶頂となる(20、pp.1298 1304 紫のゆかり)、「狂歌江戸都名所図会」「東都歳時記」)
1833	天保4	勸進大相撲が両国を定場所とする(5、P.962)
年代不明		浅草見附の傍らで赤松清左衛門などが講談を行う(33、P.528)
		小伝馬町や馬喰町一・二・三丁目には旅人宿が多い(20、P.421)
		馬喰町の旅人宿の繁昌に伴い、土産物屋など周辺の商家も繁昌する(20、pp.426 427 中村家先祖由来)
		隅田川の四大橋は橋梁保護の立場から車の通行を禁止。商工業者にとっては打撃(20、pp.445 447)
		柳橋には昔から船宿が沢山あった(24、P.244 風俗画報)
筋違見附地年表		
1596 1615	慶長	二代將軍の徳川秀忠が桜の御所から拝領した馬を、昌平坂学問所横の桜馬場で乗り廻した(25、P.271 遊歴雜記)
1624 1644	寛永	筋違橋外で数軒の青物商が店を並べ、そこから野菜を仕入れて籠で振り売りに歩く小商人の姿が記される(33、P.98 江戸図屏風)
1659	万治2	和泉橋までだった神田川の舟運を牛込見附付近まで延長する普請を発令(32、P.232 東京市史稿 市街編7)
1679	延宝7	湯島付近の河岸地には横木屋と材木屋があり横木河岸という。延宝図には「まきがし」と記される(25、P.267)
1686	貞享3	江戸市中に散在の青物商が神田多町を中心に連雀町・永富町辺に集まり青物市場を形成(24、P.94 風俗画報)、21、P.758)
1692	元禄5	神田須田町の青物市場が、大根などの野菜を担いだ馬が数万駄と記されるほどに栄える(33、P.98 世間胸算用)
1704	元禄17	この頃、竹町に竹木商人が多数住んでいた(25、P.287)
1714	正徳4	神田多町などが徳川家の御用市場となり特権を与えられる(24、P.94 風俗画報)、21、P.758)
1716	享保11	見附の外側に町屋が集まる(27、pp.15 47 御府内沿革図書)
1732	享保17	桜の馬場(御茶ノ水馬場)は、左右に桜もみじの大木があり、景色がすくれていた(25、P.271 江戸砂子)
1735	享保20	外神田佐久間町二丁目は材木屋と薪屋が多い(24、P.133 続江戸砂子)
1818 1830	文政	外神田佐久間町一丁目は神田材木町とよばれ材木商人の集中地であった。また江戸時代中期には筋違橋から美倉橋辺にかけて53軒の米問屋があった。関東地廻米穀問屋が多く、深川に次ぐ集中地域であった(33、pp.98 99 文政町方書上)
年代不明		昔は楓と桜の木があったが、今は枯れて柳だけとなった(25、P.271 江戸志)
牛込見附地年表		
1636以前	寛永13	外堀の完成以前は赤坂明神以西は屋敷がほとんどなく畑であった(16、pp.30 33 新見隨筆)
1636以降	寛永13	外堀完成以後は武士の屋敷や商人の住居が広がった(16、pp.30 33 新見隨筆)
1659	万治2	和泉橋までだった神田川の舟運を牛込見附付近まで延長する普請を発令。飯田橋から高田馬場付近までの神田川流域がはじめて市街化する(32、P.232 東京市史稿 市街編7)、「武江年表」)
1672	寛文12	寛文図に、牛込、舟此所までつく、此先へは行かず、とある(24、P.38)
1741	寛保元	この頃から、旗本屋敷だった場所に徐々に町屋ができる(30、pp.107 121 御府内沿革図書)
1829	文政12	船河原町と揚場町は神田川における山の手方面への運送の揚場であった(33、P.113 御府内備考)
1829	文政12	堀端に材木置場と紺屋の物干場がある(25、P.219 御府内備考)
1836	天保7	堀端の町屋を揚場町ともいうのは、ここまで船が来て、荷を揚げたため、従って軽子が多く住んでいたため、軽子坂ともいう、としている(24、P.205 江戸名所図会)
四谷見附地年表		
1636以前	寛永13以前	外堀や見附の完成以前は四谷の大木戸が江戸内外の防衛施設。当時は武田が強かったため甲州街道は防衛上重要(17、P.61)
1732	享保17	荒木横町は古くから植木屋が多い。このころでも植木屋が4軒(24、P.177)。近在から運んだ樹木をここで木振りを作る(24、P.191 江戸砂子)
1812 1829	文化9 文政12	この甲州街道は他の街道に比べると旅の者も少なく寂しい。継場や立場といっても喰べる物もなく、休む綺麗な茶店もない。この道の大名の通行といえは、高遠の内藤、飯田の堀の両家で、そのほかには甲府勤番の武士が知人を訪ねる用事の武士だけである、としている(24、P.198 遊歴雜記)
1824	文政7	四谷の物産として四谷丸太などの森林があげられる(17、P.580 武江産物志)
1861 1864	文久	参勤交代の大名は高遠の内藤駿河守三万三千石と高島の諏訪因幡守三万石のみ(24、P.199 道中細見)
年代不明		四谷は丸太の集散地である(19、P.647)
		甲州街道は荷つけ馬が多く、「四谷新宿馬の糞」という俗語が生まれた(19、pp.245 246)
		麹町十一丁目は竹丁と呼ばれ、竹木渡世の者が住んでいた(17、P.172)
赤坂見附地年表		
1591	天正	山王権現に対し徳川家康が開東入府翌年の天正19年に社領100石を寄進(33、pp.316 317)
1604	慶長9	山王権現は江戸城拡張に伴い城内梅林坂から半蔵門外の堀端へ移される。家光は城内で誕生した時から、とくに「我誕生所の靈神」と崇め、社領500石を増やして寄進(33、pp.316 317)
1624 1644	寛永	赤坂町一～七丁目は、家康入府以来の功により南伝馬町の御馬役に大縄地として賜り、島原の乱翌年(1638)に町屋を建立する。城中の御能の拝見を許され、その際に酒菓を頂戴する特権も許された(22、P.239)
1659	万治	山王権現は明暦の大火以後に赤坂溜池際の松平忠房屋敷跡に建造、万治2年(1659)4月に遷座式。將軍家の産土神として地位は高かった(33、pp.316 317)
年代不明		江戸時代から名代の料理屋で八百屋勘右衛門の「八百助」は、明治以前は御留居茶屋として見識が高く、江戸詰家老たちの社交場として設けられ、普通の町人などは食味ができなかった。大名屋敷へ出張料理するときは、上下着用、帯刀を許された。その他紀州徳川家の御用の商家や周辺の諸侯が利用した料亭などがある(18、pp.1136 1138 江戸名物酒飯手引)、14、pp.1615 1616)

注) ()内の番号は参考文献番号。

かを検討する。

また、辻に関しては、江戸市中の管理・防犯対策のために交差点に設置された辻番と現在の交番について、立地および役割を比較検討することにより、居住者にとっての安全・安心なまちづくりにおける交番のあり方を明らかにする。

以上の2点から、東京における今後の交差点の役割と歴史的な交通の境界地を再活用することによって、都市の快適性を向上させることが可能であることを明らかにする。

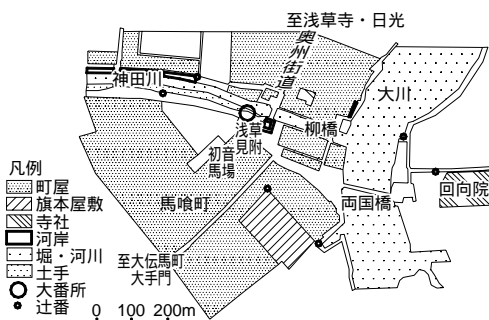
2. 江戸期における見附地の性格

江戸の見附地のうち、江戸期のことが記されている諸文献の中で人や物資の移動に関する記述が豊富であった浅草見附地・両国広小路、筋違(すじかい)見附地、牛込(うしごめ)見附地、四谷(よつや)見附地、赤坂見附地を対象として、その性格について明らかにする。諸文献の内容についてはTable 1にまとめた。

2-1 浅草見附地・両国広小路

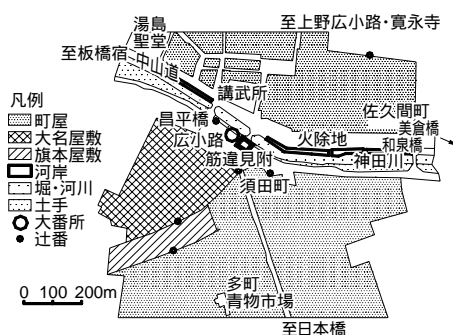
浅草見附は、見附の内側の大手門から常盤橋門を経て浅草見附を通り、外側の浅草や日光方面へ伸びる奥州街道上に位置している。江戸の初期より、日本橋から浅草にかけての街道沿いには町屋が形成された。浅草見附地が賑わいを見せるのは、明暦の大火以後の大川(隅田川)に両国橋が架けられ、左岸に回向院(えこういん)が建てられ、右岸に火除け地としての両国広小路がつくられた以降である。1688年から1704年(元禄期)頃になると、回向院において信州善光寺など多くの地方の寺院が開帳を行ったことで、多くの人々が江戸市中や地方から集まった。その影響で見附の内側の馬喰町(ばくろちょう)では旅籠が増え、土産物屋など周辺の商家も繁昌し、両国広小路や浅草橋の橋詰には露店や見世物などが集まり、界限性の高まりとともに、盛り場として賑わった。さらに、柳橋付近には船宿も集まった。1704年から1711年(宝永期)には、見附の内外に町屋の形成が一層進んだ(Fig.2)。このように浅草見附地は、見附の内側に商業地的な町屋、外側に浅草寺付近の盛り場が立地し、江戸の名所であった大川にも面していたために、江戸庶民の界隈として賑わった。

明治以降、両国広小路の賑わいは、明治5年の見世物の取り払いなどにより徐々に弱まり、関東大震災以降には、江戸期の面影はなくなった³⁾。しかし、交通の利便性や江戸以来の商業地としての影響によ



資料) エービーピーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。

Fig. 2 江戸末期における浅草見附地の土地利用



資料) エービーピーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。

Fig. 3 江戸末期における筋違見附地の土地利用

り、見附の内外において玩具・人形、帽子、洋品雑貨、紙、金物、呉服、薬品など多くの伝統的な問屋街が今日まで存続している⁴⁾。

2-2 筋違見附地

筋違見附は、見附の内側の大手門から神田橋門を経て筋違見附を通り、外側は寛永寺(かんえいじ)や盛り場であった上野広小路へ、また中山道として板橋宿にいたる交差点に位置している。見附の内側はほぼ見附を境に東西で町人地と武家地に分かれている。見附の外側は、1620(元和6)年の神田川の堀割以降は舟運のターミナルとなったために町屋も形成されたが、街道沿いには武家屋敷がおかれていた。しかし舟運による利便性により、1714(正徳4)年には見附内側の神田多町(かんだたちょう)の青物市場が徳川家の御用市場となった。見附の外側では、筋違見附から美倉(みくら)橋辺にかけては関東地廻り圏との関係によって米問屋が活発となり、佐久間町には材木町もおかれた。また、このころの見附の外側の街道沿いには、武家屋敷に代わって町屋が形成された(Fig.3)。橋の南北には浅草橋と同様に火除

地が設けられたが、見世物や露店が際立って集まることはなかった。このように筋違見附地は、町屋が集積しても浅草橋のような盛り場としての性格はなかったが、見附外側の河岸と、見附の内外の青物市場、米問屋、材木町の存在によって、物資の運搬などの活動が活発に行われた。

明治以降は、甲武鉄道のターミナルとして万世橋(まんせいばし)駅が置かれた当時は商業地として賑わったが、帝都復興区画整理事業によって駅前が幹線道路から外れ、万世橋駅が廃止になったために、人通りが少なくなった⁵⁾。物流に関しては、筋違見附の外側に秋葉原貨物駅が設置されたことで、江戸期からの舟運と合わせて水陸輸送の結節点となり、薪炭や台湾米・朝鮮米が、また1935年に中央卸売市場神田分場が発足すると野菜・果実・つけ物などが取り扱われた⁶⁾。しかし、1970年に舟運が終わり鉄道輸送も自動車輸送にとって代わり⁷⁾、その後神田市場は大田市場へ統合移転された。それでも、筋違見附の南側には既製服や服地の問屋街が明治以降から続いており、第二次世界大戦後には交通上の利便性の影響もあって秋葉原(あきはばら)の電気器具問屋街が活発化し、界限性を現代になって高めた⁸⁾。

2 - 3 牛込見附地

牛込見附は、見附の内側の田安門(たやすもん)から見附を通り、外側の神楽坂(かぐらざか)や高田馬場(たかだのばば)をへて板橋宿にいたる街道上に位置している。江戸の初期から見附の内外ともに旗本屋敷が広がっていた。1672(寛文12)年には神田川の舟運が筋違見附付近から牛込見附付近まで延長され、山の手より奥地まで物資の供給が可能になったために武家地がさらに拡大したが、舟運のターミナルとなっても牛込見附地では町屋の集積や市場ができることはなかった。これは、町奉行支配の無制限な拡大を阻止するなど、意識的に商業地化を抑制した結果との指摘もある⁹⁾。また江戸名所図会¹⁰⁾に見られるとおり、牛込見附の外側の街道上に位置する神楽坂は、江戸期には階段状になっていたために大八車などを利用することができず、舟運によって運ばれた物資は見附の近くに集住していた軽子によって運ばれていたために、活発な物資の運搬は行われなかったと考えられる。しかし1741(寛保元)年以降になると、徐々に町屋が形成されてきた(Fig.4)このように牛込見附地は、あくまで武士の居住地を存立させるための物資運搬の中継地であり、人や物資の集積は盛んではなかったが、幕府の権威が衰え始め

た江戸の中期以降には、わずかではあるが町屋が形成された。

明治以降、見附の外側の神楽坂は、周辺の軍事施設などの影響により料亭街が形成され、戦災復興を経て高度経済成長期まで栄えた。しかし街道は江戸以来の狭い道路のまま一般商店街が並び¹¹⁾、大規模なオフィスビルなどの建設はそれほど進行してこなかった。

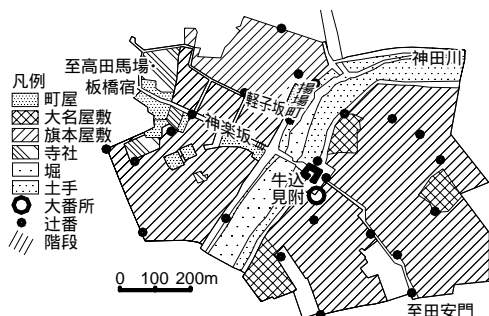
2 - 4 四谷見附地

四谷見附は、見附の内側の半蔵門から見附を通り、四谷大木戸や追分、内藤新宿(ないとうしんじゅく)を経て、甲斐にいたる甲州街道上に位置している。甲州街道は、武蔵野台地東端の江戸城から外側へ伸びる街道の中で唯一の尾根道であり、江戸城の見附の中で最も重要な防衛の要所であった。そのため、周辺には尾張と紀伊の徳川家、旗本と御家人屋敷、寺社がおかれた。江戸の初期から見附の外側に伝馬町(てんまちょう)がおかれたために、甲州街道沿いには町屋が形成され(Fig.5) 周辺の人々に対する物資の供給を担っていたが、旅人や大名行列による通行は少なかった。甲州街道は武蔵野や甲斐方面からの産物の輸送路であったが、青物市場が甲州街道と青梅街道の分岐点にあたる内藤新宿におかれた¹²⁾。そのため、四谷見附地は物資集積の結節点にはならず、江戸城へ向かう主要街道である甲州街道も、あくまで通過交通としての性格であったと考えられる。

明治以降、見附の外側の四谷は山の手有力な商業地となったが、周辺には公共施設が多く人口はそれほど増加しなかったため、神楽坂ほどの賑わいはなかった。昭和40年ころには会社や事務所が増加して商業地としての性格をさらに弱めている¹³⁾。

2 - 5 赤坂見附地

赤坂見附は、宮益坂(みやますざか)を経て世田谷



資料) エービーピーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。

Fig. 4 江戸末期における牛込見附地の土地利用

の瀬田方面へ伸びる大山街道の起点に位置している。江戸の初期から見附の外側に伝馬町がおかれたために、堀沿いに町屋が形成され、周辺の人々に対する物資の供給を担っていた。見附の内外には、紀伊徳川家をはじめ多くの大名屋敷がおかれ、徳川家の産土神である山王(さんのう)権現にも近かった(Fig.6)。そのため江戸城家老の社交場として利用された茶屋や、徳川家の御用の商家など、權威な商家が見られた。大山街道は豊多摩(とよたま)郡や多摩川からの産物の輸送路であったが、市場は明治以降、赤坂見附の外側の三叉路に位置する青山久保町にできたために¹⁴⁾、赤坂見附地は物資集散の結節点にはならなかった。軍事施設などの影響により料亭街として賑わい、第二次世界大戦以後も周辺の政府関係施設などの影響により社交用の歓楽街として賑わった¹⁵⁾。

3. 現在の見附地における景観評価

3-1 交通体系の変化に伴う都市の変容

江戸期から現在にかけて、都市内における交通体系は大きく変化してきた。徒歩を中心とした人々や物資の移動は、鉄道や自動車の導入により、高速化、長距離化し、利便性、合理性が高まった。このような変化に伴い、都市景観も変容している。

江戸城を中心に防衛と物資の輸送の役割を担ってきた堀や水路は、その役目を鉄道や自動車に奪われ、現在では埋め立てられてしまったところも少なくない。城下町特有のクランク状の遠見遮断も、自動車が走行しやすい直線道路に改められてきた(Fig.7)。このように現在の東京は、交通体系の変化に応じた街路整備を進めた結果、自動車中心の街路が形成されたといえる。しかしながら、このことが都心部における慢性的な交通渋滞という問題を引き起

こす一要因にもなっている。

3-2 見附地の景観

見附地は、江戸期には堀の内側と外側とをつなぐ唯一の結節点であった。しかし、城下町としての機能や意識が薄れた現在の東京においては、見附地の役割はないに等しい。

浅草見附の内側は、問屋街を形成しており、道路沿いにびっしりと並んだ高層ビル群は、美しいスカイラインを形成している。見附の外側にもビル群は続いているが、内側ほどのスカイラインの美しさはない。外側には人形店などの伝統的な店舗が目立つ。

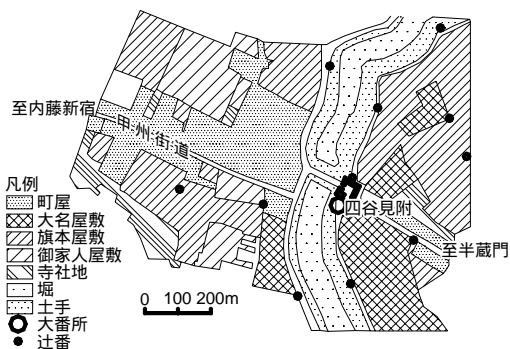
筋違見附は、内側にオフィス街、外側に秋葉原駅を中心とした電気店街が立地している。建物はいずれも高層であり、建物に取り付けられた広告看板が鮮やかな色彩を放っている。色彩の視覚的賑やかさに加えて、人のざわめき、自動車や電車の音、店頭で流れる音楽や客の勧誘の声といった聴覚的な要素が、より一層賑やかな印象を与えている。

牛込見附は、内外ともに飲食店が多く、中層階の建物が並んでいる。見附の外側の神楽坂には古くからの料亭もあり、路地からは懐かしい印象を受ける。

四谷見附は、内外ともにオフィス街が立地しており、この5地域の中で最も見附地内外の性格に差異が少ないといえる。

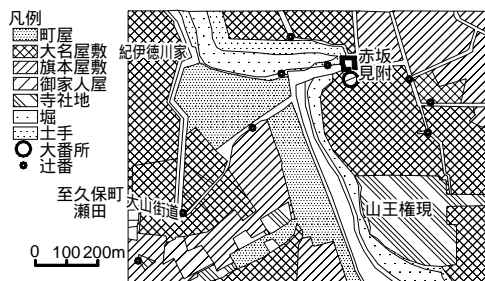
赤坂見附の内側は、ホテルや大使館などの大規模な建物が立地している。そのため、オフィス街のような隙間のないスカイライン形成ではなく、建物の間に適度な緑を配したゆとりのある空間を形成している。一方、外側は、赤坂見附駅を中心に店舗がひしめいており、5地域の中では比較的、見附地内外の差異が見えやすい。

このように、現在の見附地は、各地域で若干の機能の違いはあるものの、ほとんどの地域において堀の内と外とで変化のない都市景観を有している。



資料) エービーピーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。

Fig. 5 江戸末期における四谷見附地の土地利用



資料) エービーピーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。

Fig. 6 江戸末期における赤坂見附地の土地利用

3 - 3 見附地に残る堀の歴史的な景観評価

江戸城を中心に配置された見附は、現在、画一的な都市景観の中に埋もれつつある。しかし、見附地にも歴史的情緒を感じる要素は残されている。その最大の要素として挙げられるのが堀である。現在、堀は上記五つの見附の中では、浅草、筋違で残されており、牛込、赤坂では見附を挟んで片側部分のみが残されている。牛込、赤坂の残りの片側と四谷の堀は埋め立てられ、道路や鉄道の軌道として使用されている(Fig.7)。堀は単に江戸の守りであったという過去の遺物ではない。現在の都市空間において、堀はさまざまな役割を果たしている。

第一に、堀周辺には緑が残されている。高層ビルが建ち並ぶ現在の東京において、緑は自然を感じることのできる貴重な存在である。堀周辺の緑と堀のつくりだす水辺空間は、現代都市に安らぎを与える空間であるといえる。特に赤坂、牛込には、堀の内側に緑が多く残されており、情緒あふれる景観を形成している。

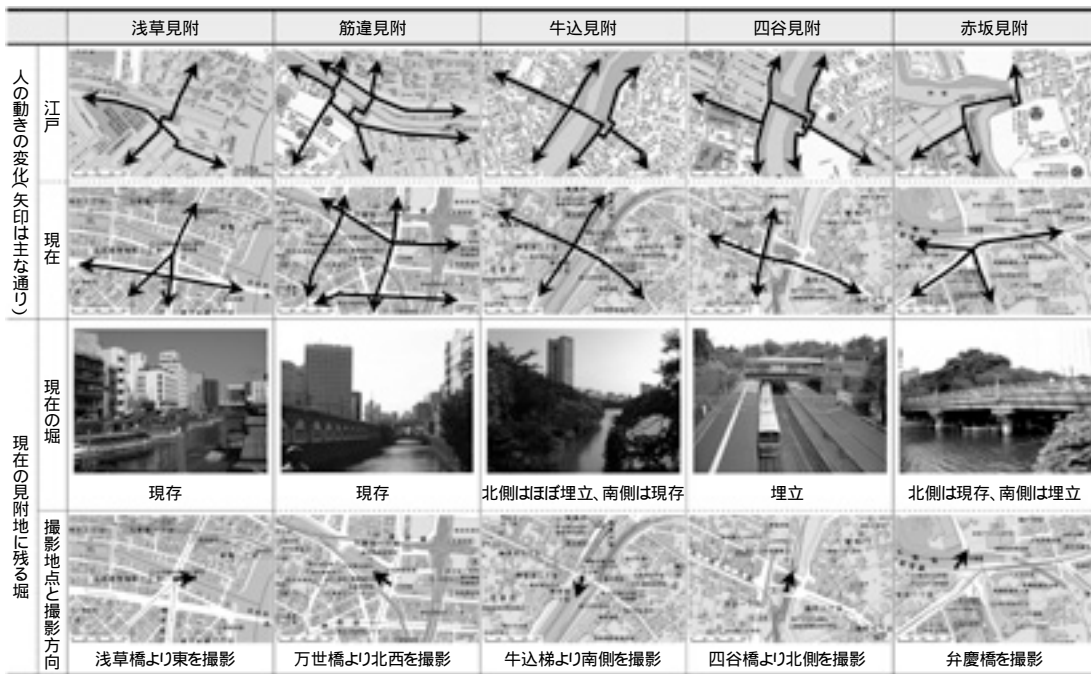
第二に、堀は水辺空間としての有効利用が可能である。浅草見附付近では、現在でも堀に船宿が立地しており、橋から眺めるその風景は、懐かしい印象を与えている。また、赤坂見附の堀は、釣りなどに利用されており、ポートに乗った釣り人が竿を構え

る風景は、行き交う人の目を楽しませている。

そして第三に、堀のもつ地形的特性が挙げられる。堀には水が張られており、人が対岸へ向かうためには、橋を渡らなければならない。この渡るという行為は、手前のエリアから向こうのエリアへ移動するという感覚を通行者に与える。つまり、堀は、河川の右岸と左岸のように、内側と外側とで無意識のうちにエリアを分断する潜在的な能力を持っているといえる。しかしながら、現在の見附地において、このような潜在的な能力を実際の街路景観整備へ有効的に活用している例はあまり見られない。すなわち、歴史的に価値のある堀を過去の遺物に留めず、その潜在的な能力を今後の都市整備に活かしていくことが重要であるといえる。

3 - 4 江戸を意識した景観整備の意義

近年、歴史や文化を活かした地域づくりが全国各地で行われている。しかしその一方で、江戸という歴史や文化を有した東京には、画一的な都市景観が広がっている。多くの行政界が入り乱れる都心部において、統一したコンセプトに基づいた整備を行うことは難しい。しかし、ヨーロッパには歴史や文化を活かした地域づくりを実践している事例が数多くある。これらの地域では、旧市街地と新市街地を線引きすることによって、歴史的景観と現代都市の景



資料) エービーシーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。

Fig. 7 江戸期と現在における見附地の景観

観を明確に分けている。例えば、ヨーロッパのニューロンベルグやストラスブールは城壁に囲まれた都市であり、城壁の内側を旧市街地、外側を新市街地として都市景観にメリハリを持たせている。ザルツブルクやプラハは河川を挟むことによって、旧市街地と新市街地を分けている。旧市街地には、昔ながらの路地や城や教会が残されており、このエリア内にある土産物店や飲食店、ファーストフード店は、いずれも町並みに合うよう修景がされているのが特徴である。また、旧市街地には観光バスの乗り入れを禁止しており、バスは新市街地に駐車し、観光客はそこから徒歩で旧市街地に入るというシステムを導入している。

ヨーロッパにおけるこのようなシステムを、いきなり現在の東京に当てはめることは難しい。しかし、歴史的地区の内外というイメージを創造することはそれほど難しくないと見える。人は物事を視覚によって理解することが多い。すなわち、歴史的地区の内外という概念を、可視的空間として整備することができれば、都市における都心部とその周辺とのメリハリをつけることが可能である。この内と外の境界部分にあたるのが江戸における堀であり、見附地である。現在の東京においても堀は東京の景観を形成している主要な構成要素となっている。そこで、堀の持つ潜在的な能力を活かした地区設定を進めることにより、ヨーロッパでみられるようなメリハリのある都市空間をつくりだすことができる。また、歴史的地区を人々に認知させることは、巨大都市であるがための高層・密集の画一的に近い東京の景観イメージを、江戸の景観イメージに変えることにつながる。さらに、歴史的地区を推進することによって発生する交通制限・規制の問題は、都心部の自動車交通量をコントロールする一方策となる可能性がある。この境界部分にあたる見附地を境に曜日や車種による交通制限・調整が行われるようになれば、都心部の主要

幹線における排気ガスの低減化や都心部における自動車の総量規制、さらに、地上公共交通の利用促進と、都心部の歩行空間化を推進することができる。

4. 江戸の辻番と現在の交番における立地と都市施設としての役割

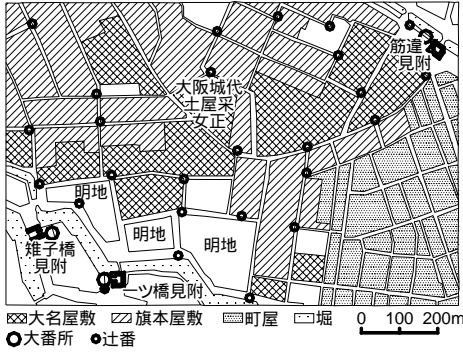
4-1 辻番の立地と役割

辻番とは、1629(寛永6)年に辻斬りを防止するために設置されたが、城下町江戸における諸制度が整うとそれを守る警察的な機能を担うようになった。1659(承応4)年に、江戸市中で馬士が馬に乗ることを禁止する法令が出された際には、その見張を辻番に命じている。番人の人数は天和3(1683)年の規則で昼2~4人、夜4~6人であり、番人は巡回、立見、待機を順番で行った。巡回の際の廻り場は、他の辻番の位置関係を考慮した上で設定されていた。

Fig.8によると、辻番は江戸市中の辻(交差点)に数多く設置されたため、それぞれの辻番の廻り場は狭い範囲であったことがわかる^{3,4)}。Fig.8の辻番と大番所が分布しているところは武家地である。辻番



注) 外堀沿いの名称は本稿で対象としている見附地点を示す。
資料) エービーシーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。
Fig. 8 江戸における辻番と大番所の分布



資料) エービーピーカンパニー『江戸明治東京重ね地図』(2003年)より作成。

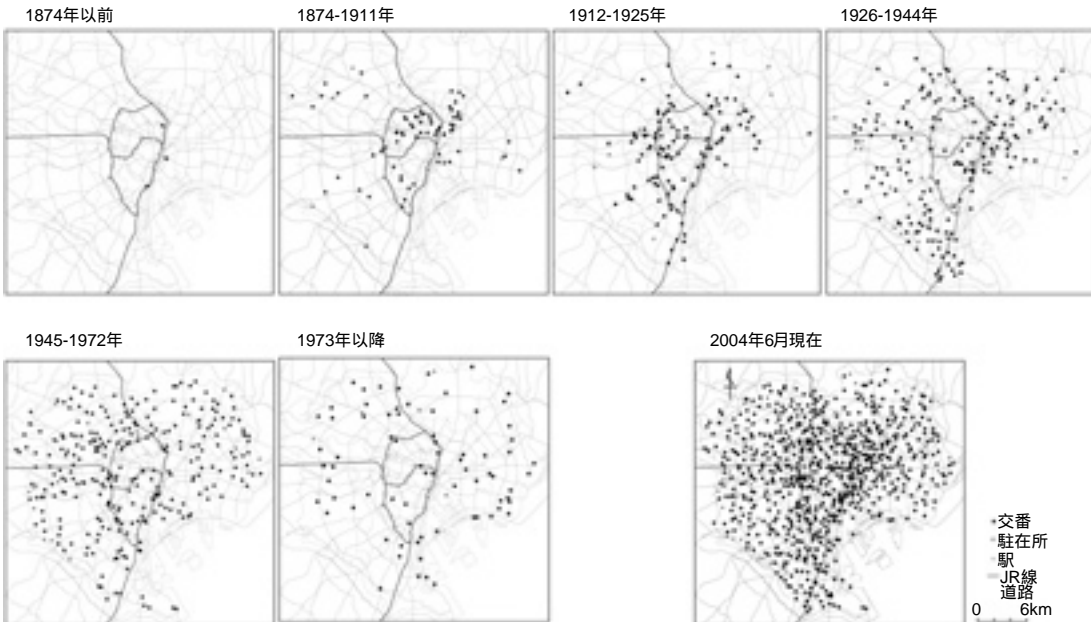
Fig. 9 神田駿河台周辺における辻番の位置

の多くは、幕府の命令によって大名や旗本が単独もしくは相互に人材を提供して設置したが、財力の問題もあり、組合辻番の場合は特に組屋敷の中央や三方また四方の睨みの利く場所に設けられた³⁵⁾。一例として、神田駿河台(するがだい)の御用屋敷北西の辻番の分布を見ると、辻番は3ヶ所の辻を同時に見渡せる見通しのよい場所に置かれていることがはっきりとわかる(Fig.9)。これによって、武家地の安全・安心は維持されていた。また、その維持管理は、財力等の問題から、辻番の請負も武士が直接行っていたものから、次第に町人が行うようになり、

番人も請負人の寄子の者が派遣されるようになった。この場合には年番・月番を定めて番人を監視するように命じている。辻番は狼藉者の取締りや負傷者の保護は行ったが、喧嘩や辻斬りがあった際には犯人を捕まえるのではなく、目付けに連絡する事が求められたため³⁶⁾、町人でも役割を果たすことができると考えられたのであろう。しかし、身分の低い町人が番人を勤めるようになると、生活が困窮していることから辻番を閉め切って内職を行ったり、武士の経済的困窮から出金が滞ったことで職務が怠慢になるなど、辻番は形骸化することになった。

4 - 2 交番の立地と役割

江戸幕府が瓦解して間もなくの1873(明治6)年に、江戸期における自警機関である自身番・辻番を組織化した「番人」制度が制定された³⁷⁾。これは1874(明治7)年1月に警視庁が発足すると巡査という職名に変わった。同年8月25日には内部的文書「交番設置について定め」いわゆる交番法が制定され「交番所」が初めて設けられた。交番所とは、施設を伴うものではなく屯所(現在の警察署)から徒歩でパトロールを行いながら、四辻または三叉路などで立ち番する場所として指定した地点のことを指していた。その後、交番所に建物が建てられ、名称も「派出所」となり、その後現在の「交番」へと変わった。



注) 2004年6月現在で現存しているものの分布であるため、統廃合されたものもあり、各年代において多少の誤差がある。

資料) 東京都公有財産台帳より作成。

Fig. 10 東京23区における交番および駐在所の分布

Fig.10から現存する交番について開設年ごとの立地傾向を見ると、交番法が制定された1874年以前の開設で江戸期の辻番を受け継いでいるのは中央区茅場町、港区芝4丁目、台東区清水坂の3ヶ所である。交番法の制定以後は、現在の台東区や文京区など当時繁華街の性格が強かった地域に多い。大正期に入ると、23区内に平均的に配置され、特に鉄道交通の発達とともに鉄道駅周辺を中心に多く立地している。昭和期に入ると都市域の拡大とともに、山手線から郊外にかけて多く立地し、第二次世界大戦以後には、その傾向がさらに強まっている。高度経済成長期以後から今日にかけては、都心部における再開発地域や、湾岸部の埋立地に多く立地している。

これらすべてを含めた現在における交番の分布傾向は、警視庁が管轄や住民のニーズを考慮して配置したため、23区内ではほぼ等間隔の分布になっている。

4-3 安全・安心なまちづくりのための交番のあり方

江戸期において交差点や見通しのよい場所におかれた辻番の性格を継承した交番は、都市化に伴う鉄道交通の発達や繁華街の形成に伴って立地場所を変化させてきた。現在では、くらしの安全・安心を維持するための機能を果たす場所への立地よりも、交通の円滑化、安全を意識した場所が主流となっている。それに対応するように、市民生活の安全・安心を維持するために、警察官による担当地域内巡回が防犯体制の中心になった。そのため、交番に警官がいないことが多く、交番は市民生活の安全・安心のために立地していると認識している市民は、警察官不在の交番に一抹の不安を感じている。

江戸期の辻番は見通しの利く場所において江戸市中の治安を維持するものであり、この性格を継承したはずの交番が、都市内で発生する可能性の高い犯罪の多様化と、交通問題の複雑化によって、市民の生活面における安全・安心に専念することが不可能になってしまっているために、もともとの利点である細かなところまで目が届き、犯罪防止に寄与するという能力が活かされていない状態となっている。この状況は、常時開いているはずの辻番が閉じられて形骸化した江戸末期と同様の状況といえる。また、近年では財政的な問題と空き交番を減らすために、交番の統廃合が数多く行われている。

交番が減ることは今後の防犯体制においてプラスになるとは考えにくい。市民が“交番のおまわりさ

ん”にいただく「まちを守ってしてくれる」を実感のあるものにするためには、今一度、市民の生活の安全・安心に視点を置いた交番の分布を検討する必要があると考える。財政上の都合から交番に多くの警察官を配置することが困難であれば、警察官OBを期間採用するなどの方法も考えられる。江戸期の辻番も、財政上の問題から町人の請負制を採用して上役が巡回して見張っていたことや、辻番が喧嘩や辻斬りを見つけても、捕らえるのではなく近くの目付けに連絡するというシステムを取っていたことを考えると、情報通信技術が発達した今日においては、よりきめ細かな防犯体制を確立するために、警察官OBを採用することなどによって、より安全・安心なまちづくりを推進することができると判断する。

5. まとめ

江戸城における見附や辻に設けられた辻番は、封建都市における防衛や防犯のための施設であり、これによって江戸の市街地は閉じられた空間となっていた。明治期になって近代都市計画が実施されても、2章で明らかにしたとおり、道路網や土地利用などの都市構造は、基本的に江戸の性格を継承したために、人々の生活スタイルや経済活動も劇的な変化はなかった。しかし、都市計画の考え方が、防犯や治安といった側面を重視したものから、経済活動上や生活上の利便性と合理性を重視したものに変わると、これまで江戸の城下町を閉じられた都市とするために有効に機能していた見附の枳形は撤去され、街道に対してクランク状に架けられた橋も直線に変わった。見附を通るのは東京における主要な街道であったために開発が進み、景観的には見附の内外の区別は明確には見出せない場所が多くなった。これにより、東京の都心や都心周辺地域はメリハリのない景観や地域の性格となっている。

2002年度における外国人旅行者の東京都内の訪問率の上位は、新宿(20.9%)、銀座(14.2%)、渋谷(9.3%)、浅草(9.3%)、秋葉原(6.3%)、原宿(5.9%)、池袋(5.6%)、皇居(4.7%)、六本木(4.7%)、東京タワー(4.6%)とされている(2004年8月11日/日本経済新聞朝刊より)。これらの多くは、第二次世界大戦以後に発展した副都心や、近年において注目された歴史性のない地域である。今後、東京が魅力と風格のある都市として発展していくためには、都市の核である都心部とその外側にメリハリをつける政策が必要である。そのための一施策として、3章で

提案した堀と見附地を活かした歴史的地区の設定が挙げられる。堀に位置する見附地を江戸と東京といった時代を交差させるポイントとして位置づけることによって、都心部の景観にメリハリを持たせることができる。さらに歴史的地区を認知させることによって、見附地内外における自動車の総量規制などへの応用も期待できる。自動車の規制を行うことで、都心部への自動車の流入が減るのみではなく、都心周辺を通る自動車交通量も大幅に減少が見込める。その結果、外堀の内側である都心部を中心にその周辺地域も含んだほぼ江戸の市街地の範囲において、城下町江戸の特徴であった歩行者空間としてのまちづくりが可能になる。さらに、4章で提案した交番の常駐化を推進することによって、東京の都心および都心周辺部に住む人やそこに訪れる人の安全・安心をより高めることができ、界隈性のある快適な生活を可能にすることができる。

〔謝辞〕

本稿を作成するにあたり、正井泰夫先生には、江戸都市空間についてのご教授をしていただきました。また、(株)イービーカンパニー販売の「江戸明治東京重ね地図」(2003年)に所収されている地図類の使用許可をいただき、警視庁情報公開センターには交番関連の資料提供をしていただきました。ここに、感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 陣内秀信『東京の空間人類学』筑摩書房、pp 253 283、1992年
- 2) 矢守一彦『都市プランの研究 変容系列と空間構成』大明堂、pp 247 285、1970年
- 3) 中央区役所編『中央区史 中』pp .183 189、1958年
- 4) 日本地誌研究所『日本地誌 第7巻東京都』二宮書店、pp 245 250、1967年
- 5) 小木新造他編『江戸東京学事典』三省堂、pp . 201 202、1987年
- 6) 前掲書4)、P 252
- 7) 前掲書5)、P 919
- 8) 前掲書4)、P 249
- 9) 鈴木理生『幻の江戸百年』筑摩書房、pp 250 255、1991年
- 10) 市古夏生他編『新訂 江戸名所図会 4』筑摩書房、pp 90 91、1996年
- 11) 前掲書4)、pp 302 303
- 12) 鈴木理生『江戸の川・東京の川』井上書院、P . 170、2001年
- 13) 前掲書4)、P 303
- 14) 港区役所編『港区史 下』pp 474 475、1960年
- 15) 同上書、P .1602
- 16) 牛込区役所編『牛込区史』pp 30 33、1930年
- 17) 四谷区役所編『四谷区史』pp .61 580、1934年
- 18) 赤坂区役所編『赤坂区史』pp .1136 1138、1941年
- 19) 新宿区役所編『新宿区史』pp 245 647、1955年
- 20) 中央区役所編『中央区史 上』pp 421 726、1958年
- 21) 千代田区役所編『千代田区史 上』P .758、1960年
- 22) 港区役所編『港区史 上』P 239、1960年
- 23) 前掲書14)、pp .1615 1616
- 24) 岸井良衛編『江戸・町づくし稿 上』青蛙房、pp 38 244、1965年
- 25) 岸井良衛編『江戸・町づくし稿 中』青蛙房、pp 219 287、1965年
- 26) 角川日本地名大辞典編纂委員会編『角川地名大辞典 13東京都』角川書店、P 574、1978年
- 27) 朝倉治彦監修『江戸城下変遷絵図集 第15巻』原書房、pp .15 47、1985年
- 28) 朝倉治彦監修『江戸城下変遷絵図集 第6巻』原書房、pp 3 21、1985年
- 29) 朝倉治彦監修『江戸城下変遷絵図集 第16巻』原書房、pp 41 103、1986年
- 30) 朝倉治彦監修『江戸城下変遷絵図集 第12巻』原書房、pp .107 121、1986年
- 31) 前掲書7)、P 962
- 32) 鈴木理生『江戸の都市計画』三省堂、pp 232 233、1988年
- 33) 西山松之助他編『江戸学事典』弘文堂、pp 98 528、1994年
- 34) 伊藤好一『江戸の町かど』平凡社、pp .166 186、1987年
- 35) 石井良助『江戸町方の制度』新人物往来社、pp . 386 393、1968年
- 36) 後藤新平『江戸の自治制』二松堂書店、P .121、1922年
- 37) 警視庁史編纂委員会編『警視庁史』P 32、1959年