サイクリング、サイクリング

三　浦　良

2015 年 4 月 25 日

目　　次

1　折り畳み自転車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

2　鶴見川サイクリング①（中流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・7

3　鶴見川サイクリング②（下流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・10

4　鶴見川サイクリング③（源流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・14

5　多摩川サイクリング①（上流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・18

6　多摩川サイクリング②(上流域その２）・・・・・・・・・・・・・ 21

7　多摩川サイクリング③（下流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・25

8　境川サイクリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

9　湘南海岸サイクリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

10　孫の自転車初乗り・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32

11　荒川サイクリング①・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35

12　荒川サイクリング②　（夢の島）　・・・・・・・・・・・・・・ 42

13　荒川サイクリング③　（荒川放水路）　・・・・・・・・・・・・ 46

14　江戸川サイクリング①　（下流域）・・・・・・・・・・・・・・・49

15　江戸川サイクリング②　（上流域）・・・・・・・・・・・・・・・52

16　江戸川サイクリング③　（江戸川の歴史）・・・・・・・・・・・57

17　江戸川サイクリング④　（水運）・・・・・・・・・・・・・・・・60

18　サイクリング再考・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 63

19　デジタル標高地形図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64

20　玉川上水①（羽村取水堰）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66

21　玉川上水②（上流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68

22 玉川上水③（中流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・72

23 玉川上水④（下流域）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76

24 水道道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・80

25 平林寺・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・82

26 神田川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・84

27 谷端川（やばたがわ）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・90

28 谷田川（やたがわ）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・95

29 隅田川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・99

30 目黒川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・103

折りたたみ自転車

67 歳の誕生日記念で折りたたみ自転車をプレゼントされた。ツレのサンチョが奮発してくれたのである。ローバー社製で 20 インチタイヤ、7 段変速。重さは 12kg。折り畳むと 1m×0.7m位のサイズになり、バッグへ入れれば、簡単に持ち運びできる。前かごは着脱式で、輪行でバッグに収容する時は外す。うれしいね。私自身もあちこちへ出かけられる。これがあればアユ釣りへ出かけて、私が釣りをしている最中にも、サンチョも自由に動けるので、お互いに楽しく過ごせるぞ。この自転車の名前は、横浜へ来るといつも自転車に乗って楽しそうに走り回るかわいい孫の名前を頂いて、「テツ号」にした。

（2013 年 12 月 15 日）

購入した翌日、孫とよく行く新横浜公園へ行ってテツ号の記念写真を撮った。

スポーツ自転車に乗ってみたいと思うようになったのは、昨年 2012 年の秋に孫のテツとママチャリで鶴見川を走った時からだ。その後もママチャリで鶴見川を走っていたが、何回目かのある日、鶴見川サイクリングロードで休憩していた自転車野郎と話をする機会があ

った。その彼がしきりにスポーツ自転車は楽しいよと強調した。彼が言うには、スポーツ自転車というのはママチャリと違って、高速で長距離を走るように作られた自転車で、1日1回につき100～200ｋｍくらい走るので面白いというのである。そこで、自転車屋やネットでスポーツ自転車について調べた。

スポーツ自転車には「マウンテンバイク（ＭＴＢ）」「クロスバイク」「ロードバイク」がある。ＭＴＢはサスペンション付きの太いタイヤが特徴で、山や河原のオフロードでもガンガン走れる。それと対照的なものがロードバイクで、軽いフレーム、細いタイヤで舗装された道路を早く長く走ることができる。タイヤが細く摩擦が少ないので効率よく速く走れるが、路面をグリップする力が弱いので悪路や道の段差には弱い。これに対してクロスバイクは両者の中間的なもので、舗装道路ならＭＴＢより軽快に走り、段差や未舗装道路ではロードバイクに優る。ママチャリのように気軽に乗れてかつスポーテイで、街乗りや通勤に適している。自転車屋は靴にたとえて、ＭＴＢはトレッキングシューズ、ロードバイクは陸上用スパイク、クロスバイクはスニーカーのようなものですと言っていた。

私が乗りたい自転車は、鶴見川サイクリングロードを走り、自宅から関内辺りまで気軽に走れる自転車だったので、「クロスバイク」がふさわしいことになる。しかし私の場合、持ち運び可能であること。車へ積んで行った先の川の土手ですぐ乗れること、あるいは行きは自転車に乗るが帰りは袋詰めにして輪行できることを条件に加えた。その結果、私の自転車は「折りたたみ自転車」になった。

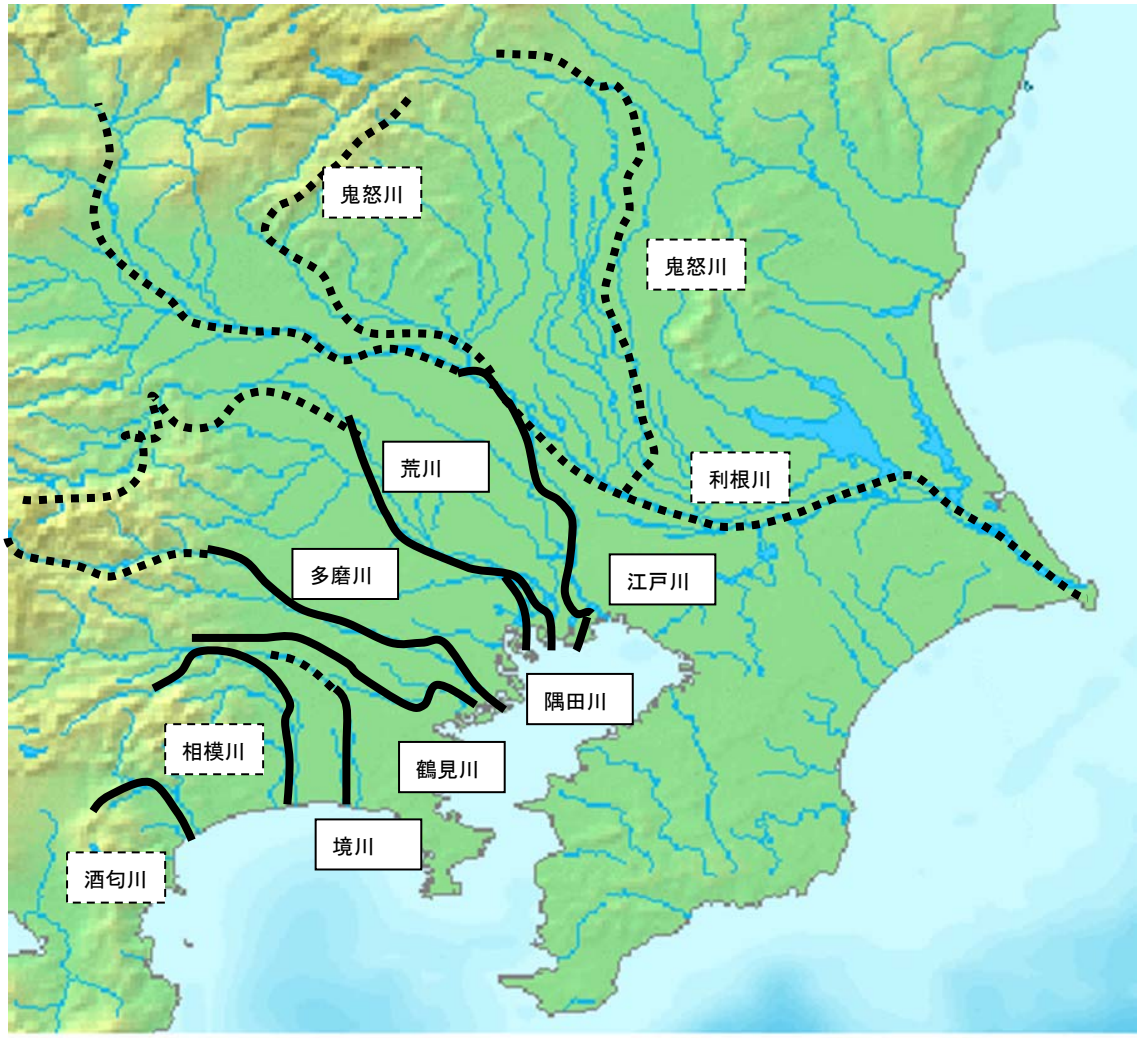
自転車選びで次のことも知った。

① ホームセンターで見た目がマウンテンバイク風なものが安く売られている。「ルックＭＴＢ」といわれて、強度不足、悪路走行できない欠陥車が多いこと。
② ネットでも安売りＭＴＢがある。しかし、スポーツ自転車の場合にはチェーンの初期伸び、自転車の掃除、坂道の上り下りの操作、パンク対応など知らないことが多いので、アフターケアや日々のトラブル相談に乗ってくれる自転車屋が不可欠なこと。
③ さらに乗り始めると自転車以外に必要なアイテムが次々発生する。メーター付き空気入れ、点滅式ライト、チェーン式カギ、スタンド、ヘルメットなどだ。一度でなく順次揃えればよいが、それらは顔見知りになった自転車屋の助言を得て買うのがよい。

私の誕生日は12月9日で、その数日後に自転車が来た。折りたたみ自転車が我が家に到着した翌日、家に来た孫にさっそく自転車自慢をした。格好いいだろう、きれいだろう、速いだろうというと、6歳の孫が「おじいちゃんはいいなあ」と言った。それでまた私は嬉しくなった。そうだ、愛車の自転車の名前は「テツ号」にしよう。孫がきっかけで自転車によく乗るようになったのだから、その名前を流用してもよいだろうと考えて命名した。

愛車テツ号で走るルートも探した。スポーツサイクリング関係の本を見ると、1 日で 80km、100km も市街地や幹線道路を平気で走っている。しかし、今の私はできる限り自転車専用道路を走ろうと思う。高速で走るサイクリング車では、歩道では歩行者にぶつかるし、車道では四輪車に巻き込まれる危険が高すぎるからだ。だから、初めのうちは川沿いのサイクリング道路へ向かうことになり、次の段階から市街地の一般道も走ることになる。

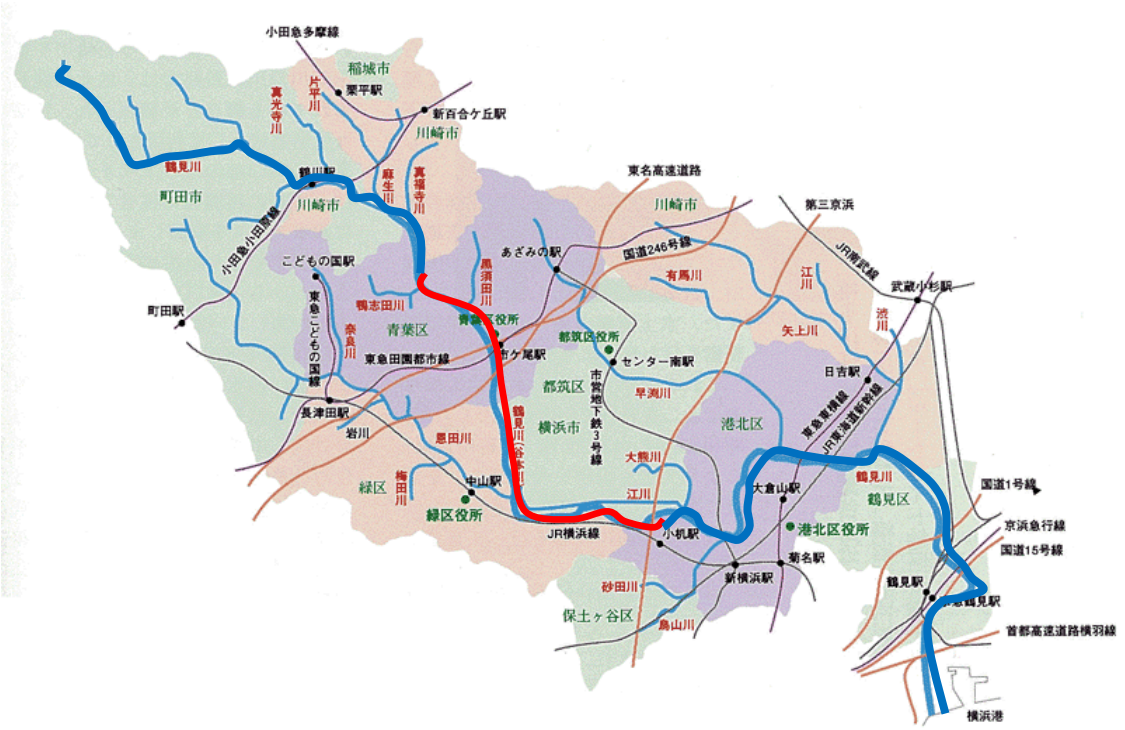
当分の間、走るサイクリングロードはおおむね関東の主要河川である。地図を眺めるだけでなく、サイクリングでこれらの川のいくつかを走ってみよう、というのが私の計画である。



2　鶴見川サイクリング①（中流域）

テツ号に乗り始めて困ったことが起きた。サドルがすぐ下がってしまうので往生した。何とかならぬかと考えて、サドルを支える軸に太さ５㎜、高さ 15ｃｍの鉄製の丸棒を 10 本ほど巻きつけてマジックテープで止めてみた。いい感じだ。一件落着である。次に、サドルが小さくて尻が痛い。初めは段差でガツンと来るのがよくないのだろうと思って、段差のたびにサドルから尻を持ち上げる「抜重」をしてみたが、それとは違う痛みである。尻の皮が薄いためか乗り方が悪いためかわからないが、とにかくサドルを変えても解決できそうにない。そこで当面、サドルにタオルを巻いてクッション性を高めてみた。こうして走りながら少しずつ改善を図った。

（2013 年 12 月 24 日）



12 月 24 日、鶴見川サイクリングロード（ＣＲ）に挑戦した。

鶴見川は、町田市小山田町を源流にして横浜を西に流れて鶴見で東京湾へ注ぐ川である。延長約 42ｋｍで、その中流域の常盤橋（青葉区鉄町）～第三京浜道路下（都筑区川向町）の約 12km 区間が鶴見川サイクリング道路である。そうはいっても川はほぼ全線で右岸、左岸とも舗装されているので（ところどころで中断か所もある）、源流部から河口部近くまで行くことができる。ただ上流部の川崎市や町田市の区間では、地先道路と兼用の道になるので、自転車専用道路ではない。

右に市営地下鉄グリーライン車庫。正面の高架橋がグリーライン本線で、鶴見川ＣＲはその下をくぐる。

自宅からまず一般道を通って新横浜へ出る。新横浜公園から川の土手につくられた鶴見川サイクリングロードへ入り、上流へ向かう。まず右岸を走る。川幅 100m、道幅 2m位で、道もよく舗装されている。左側を横浜線が通る。線路から離れて畑が続くようになると鴨居駅北口の鴨池橋に出る。ここで左岸に渡る。道幅が次第に狭くなり 1.5m位になる。まもなく恩田川が分岐し、川幅も狭くなり 30～40mになる。次いで、右に市営地下鉄グリーンラインの車庫があって次いでその線路橋をくぐる。やがて東名高速道路の大きな橋梁を過ぎて、国道 246 号をこえると鉄町（くろがねちょう）になる。周りは畑となり、常盤橋に到着する。ここで鶴見川サイクリングロードは終点になる。川幅も 30mくらいしかない。

ここまでの道は自転車専用道だったが、このさきは民家が隣接する車道となり、自転車はその車道の端を走るようになる。行ける所まで行ってみようと、幅 4.5m位の一般道の端を走る。すぐ川崎市に入った。道が狭いので右岸側へ渡ると、左岸で真福寺川、麻生川が分岐する。両側の民家が迫ってきて、川沿いの道はさらに狭くなり、3mほどになる。町田市に入る。川幅も 30m位のままだ。やがて睦橋に到着。すぐ北側に小田急線鶴川駅が見える。もう約 20ｋｍも上ってきたので、ここからまた戻ることにした。再び新横浜公園まで戻る。

今日私は、テツ号で初の本格的なサイクリングを体験した。
感じたことの第一は自転車が速いこと。今日は往復 40ｋｍを約 2 時間半で走ったので、平均してみれば 16ｋm/h くらいの速度だったことになる。この時間で新横浜と鶴川（町田市）を往復したのだから、何と早い乗り物であるか。歩くと平均 5km/h だから 4 時間以上かかる距離だ。しかも連続して歩くことはなかなかできないので一日で走破できる距離ではない。その上に、電車のように乗り換えの必要がないし、自動車のように渋滞にはまることもない。だから自転車はスピードが速いだけでなく、時間に正確な乗り物でもあることに気付いた。第二に省エネで自然に優しい乗り物であること。ガソリンを使わず自力で走行するので、排ガス排熱を出さず、環境負荷を与えることがない。自動車のように広い道は使わない。その上に私の健康にプラスで、体を鍛えてくれる。第三に私に行動範囲をこれまで以上に広げてくれた。自動車や電車を使わず鶴川まで行けるなどとこれまで考えたこともなかった。これまでの生活が自動車や電車などの乗り物に頼りすぎていたように思われるのである。他の人に比べればよく歩く方で、駅まで行くなどのように近ければ歩くが、それでも 2ｋｍを超す距離になるとまず乗り物に乗る暮らし方をしてきたように思う。そこに自転車があれば、自転車を使わない手はない。ママチャリもあったが、重く、スピードも出ないし、何よりもダサい。しかしテツ号のようなクロスバイクなら軽く速く格好もいいので、喜んで乗りたくなる。その自転車で行ける範囲が格段に広がってきたように思われる。

楽しい初サイクリングだったが、家に帰る着いたらドッと疲れが出てしまって、私が当番になっている夕食準備もままならない。

常盤橋で鶴見川ＣＲは終点になる。簡単な車止め、安手な柵、無造作な舗装が寂しさを感じさせる。

3　鶴見川サイクリング②（下流域）

前回、鶴見川を新横浜公園から上流を走ったので、今回は下流を走った。
鶴見川は下流＝国交省、中流＝神奈川県、上流＝東京都により管理されている。全く偶然だったが、前回走った中流域が神奈川県管理区間、今回走る下流域が国交省管理区間、次回走る上流域が東京都管理区間になる。下流は広い土地を使い丈夫そうで景観にも配慮された護岸や堤防があった。これに対して中流では護岸も堤防も土羽のままで昔からのもにに少し手を加えた程度の川になった。上流では用地もないので護岸はカミソリ堤防で何とか水が流れる部分を確保しているように見えた。もっとも源流部へ行くとどこにでもある田んぼの間の水路という状態になるので、川と呼べるものではなくなる。このように一本の川を河口から源流まで走ってみると、管理者が異なってそこへかける費用が多いか少ないかで随分川の表情が変わるものだということがよく判った。

それともう一つ。昔かれこれ 20 年位前、まだ小学生だった子供たちを連れてここを歩いたことがあった。亀甲橋から鶴見橋まで約 14ｋｍを歩き、サンチョも 2 人の子供たちもすっかり疲れてしまい、帰りのバスで厳しい苦情を受けたことがあった。確かにその時の鶴見川は汚れた水が流れていて、嫌な臭いもしていた。それが今回は愛車テツに乗って、川からの悪臭はなく、水もずいぶんきれいな川に変わったことに気付いた。

（2013 年 12 月 27 日）

鷹野大橋を過ぎると住工混在の鶴見になる。川は海の一部のようで、下流に第 2 京浜（新鶴見橋）が見える。

新横浜総合競技場を抜けて、新横浜の町を見ながら右岸を走る。道は舗装されていて広く、快適なサイクリングロードである。新羽橋辺りから土手と高水敷の 2 本の道になる。右に

大きくカーブすると、土手の道が車道になり、自転車は高水敷の道に変わる。そのまま大綱橋を過ぎて、新幹線の下を経て、鷹野大橋まで走る。すると今度は土手の道がサイクリング道路になる。高水敷にも道があるが、沿道から流れ込む排水路が所々にあって道が途切れる。だから土手の道を走らざるを得ない。その代り、広い道路にぶつかるたびに降りて横断歩道を渡ることになる。道も広く、川幅も広くなる。水が流れているかどうかもわからない。もはや海の一部のような川である。
国道 15 号線（第一京浜）の鶴見橋まで来ると、その下流は護岸工事中で通行止めになった。河口まであと 3.5 kmという標識がある。ここで今回は折り返すことにした。

鶴見川は不名誉なことだが、よく水質ワーストランキングに入る。国交省が管理する一級河川の全国調査結果である。鶴見川の場合は、亀の子橋、大綱橋、末吉橋、臨港鶴見川橋で毎年水質調査を行っている。そのデータを全国比較すると、水質のワーストランキングとして、中川（利根川水系、埼玉県）、綾瀬川（利根川水系、埼玉県）、大和川（大阪府、奈良県）鶴見川（横浜）が定連だったのである。しかし、最近ではワーストランキングの公表をやめてしまった。どうも BOD だけで水質の良しあしを決めるのはいかがなものかという意見が根強くあったことに加えて、近年鶴見川でも大幅な水質改善がすすんでアユがみられるようになってきたから、従来の BOD という単一な指標だけで川のきれいさを判定する手法では川の実態が反映されなくなってきたためと思われる。代わりに「水質のふれあい等級」などといった新しい指標がつくられた。もう昔風の手法による順位付けはやめようということだ。2011 年まではワースト順位が公表されていたので、そのデータを見ると、なんだやっぱり汚いのかということと同時に、20 年間で大幅改善されたことが分かる。

BOD 平均値（単位；mg/L）　　（「H23 年全国 1 級河川の水質現況」国交省、P5）

川	水系	所在地	H2～3	H12～13	H22～23
大和川	大和川水系	大阪、奈良	8.2	6.2	3.0
綾瀬川	利根川水系	埼玉、東京	15.2	6.5	3.7
鶴見川	鶴見川水系	横浜	6.3	5.1	2.9

BOD ＝ Biochemical Oxygen Demand ）は、水中の有機物が微生物によって一定時間内に酸化分解される時に必要な酸素量。水が汚れていれば有機物も多く、酸素も多く必要となる。
環境基準は河川の汚濁指標として使われている。

川の浄化にあせて、川の魚の生態も大きく変化してきた。鶴見川でアユが捕獲された地点を表にしたものがある（NPOＴＲネットによる）。BOD が H12～13 年（2000～2001 年）の 5.1 から 2.1 へ向けてさらに下がりだした H16 年（2004 年）に初めてアユの遡上が確認され、H19 年（2007 年）には鶴見川支流の大熊川でも確認されて以来、鶴見川にもアユが本格的に遡上し始めたことが判る。この国ではアユがきれいな川の指標になっているので、鶴見川もアユが遡上するきれいな川になってきたのだ。

地点	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
麻生川合流点				○				
鉄町		○		○	○			
鴨池人道橋					○	○		○
小机堰		○	○					
亀の子橋		○	○	○	○	○	○	○
新羽橋				○		○		
早斑川（親水広場）						○	○	○
矢上川（渋川合流部）							○	○
大熊川（中流）					○			

BOD が H12～13 年(2000～2001 年)の 5.1 から 2.1 へ向けてさらに下がりだした H16 年(2004 年）に初めてアユの遡上が確認され、H19 年（2007 年）には鶴見川支流の大熊川でも確認されて以来、鶴見川にもアユが本格的に遡上し始めたことが判る。この国ではアユがきれいな川の指標になっているので、鶴見川もアユが遡上するきれいな川になってきたのだ。

鶴見川では洪水対策もまた大きく改善された。今回の鶴見川サイクリングの出発点である新横浜公園が実も二つの顔をもっていて、普段はスポーツ公園だが一旦大雨や台風が来て川の水量が増すと遊水地に変わる。「鶴見川多目的遊水地」という名前がついているのだが、100ha の面積の土地に 390 万㎥の水を溜めることができるという。

何故都心にそんな広大な遊水地ができたかというと、遊水地と公園の兼用工作物として作られたからだ。普段はグランド、テニスコート、サッカー場などに使われる施設で、そこが街のエアポケットになっているわけではない。特に新横浜公園の場合には、総合競技場がピロテイ方式（高床式）で作られ、エリア内を走る道路も全部高架道路になっていて、

一旦水が出ると床下に水が溜まるが、施設には支障がないように作られている。2002 年ワールドサッカーの翌年から運用開始されているが、これまで集中豪雨や台風で何度も床下まで水が出てきたが、施設には被害はなかった。

蛇行が強く流域の市街化の著 しい鶴見川は、昔から水害を引き起こしてきた。そのため鶴見川の治水対策は、川そのものの 整備にあわせて、この新横浜の多目的遊水地のほかにも、源流域の森の保水、地下鉄車庫地下調節池、川和遊水地の配置など流域全体で治水をすすめる方式をとっている。

渓流釣りやアユ釣りをしていると、川には特別な愛着を感じるようになる。ゴミが流れたり川岸に打ち上げられていると、魚や鳥がそれで怪我したり食べなければよいがなと思い、捨てた人の無神経ぶりに腹が立つ。急に川の水が濁り始めると、沿川の田んぼで何かあったなと気にかかるようになる。どんな形でもよいが、川に親しみを持つようになれば人にとってその川が大事なものになってくる。その感覚が大事なのだ。だから、川はいつでもだれにでも気軽に遊んでもらえるようにしている必要がある。川が人を排除すれば人の愛着心は減り、川を大事にしようとする人も減る。だから、鶴見川のサイクリング道が人に親しまれるようになれば、鶴見川を何とかしようと考える人も増えるに違いない。

4　鶴見川サイクリング③（源流）

鶴見川の源流について調べたが、行き方がどうもよく判らない。しばらく放っていたが、ある時偶然読んだ伊藤礼氏の「大東京ぐるぐる自転車」（ちくま文庫、2014 年）の中で、鶴見川源流へ行った話があった。彼は 70 数歳のご高齢だが、とても元気そうで杉並の自宅から自転車であちこち出かけている。その一つが「東京の南を走った話」で、町田の自由民権資料館（野津田）と鶴見川源流を見てから多摩ニュータウンの南大沢駅へ出た、とある。なんだ、ずっと簡単に行けそうだと思ったので、行って見た。

（2014 年 7 月 27 日）

鶴川駅から源流までのルート図。星印は自由民権資料館。

小田急線鶴川駅までは新横浜から 20ｋｍということで、これまで何回かサイクリングしてきた。今日はさらにその先へ行く。すでにサイクリング道はなくて、川沿いの地先道路を上る。これまで右岸を走ってきたが、鶴川駅を過ぎてから左岸へ渡る。小田急線のガードを過ぎ、鶴川街道を渡る。これまで川幅は 10m位で道も 1.5m位だったが、鶴川街道を越すと川幅も道もまた少し広がった。川の水は少ないが、川沿いの道が続く。やがて新袋橋の広い道を横断し、さらに進むと鶴見橋へ出た。鶴川駅から 6ｋｍくらい走ったが、この先では道路工事中で大きなトラックが道をふさいでいる。そこで右に曲がると並行して走る鎌倉街道の「並木」交差点へでた。前方に「図師」の交差点が見える。小さな川を越してその交差点を過ぎるとやがて「図師大橋」交差点へ着いた。鶴見川はこの交差点の先で道を横断して源流へつながっている。

図師大橋で右折する。川は道を離れて住宅と畑の間を蛇行しながら上るので見えない。時々道のそばまで来るが川の周りの雑木林が厚いので川の本体は見えない。日大三校交差点を過ぎると、住宅が減り、川は畑の中をくねくねと流れる。雑木林もなくなると、幅 5，6m 位の川が見えるようになる。小山田小前まで来るとまた川が見えなくなった。地図を頼りに進むと、小山田バス停へ出た。道が二つに分岐するが、地図を頼りに直進する。上りだして住宅街を過ぎると、左側から 4m位の川が道の横へ出てきた。その川はすぐ道を横断して右側の山のふもとの方へ行って、また見えなくなった。林と田んぼの間の道を上ると、右前方に畑を囲ったような広場が出てきた。池もある。「鶴見川源流、泉の広場」の看板があった。ここが源流だった。

案内板があって、ここは町田市小山田田中谷戸で、ここから河口までは 42.9km ある。一日 1,300t の湧水がある鶴見川源流の泉、と書かれている。

源流からの帰路は再び図師大橋の交差点まで下り、今度は鎌倉街道を走った。あの「自由

民権資料館」へ行きたかったからである。袋橋交差点の先の左側に自由民権資料館があった。

この資料館は、町田で盛んに行われた自由民権運動の経過とそれが地域に及ぼした影響に関する資料の収集や閲覧を目的に作られた施設で、町田市教育委員会が管理している。館では「武相の民権／町田の民権」を常設展示していた。昔は町田を含む三多摩は神奈川県に編入されていたことから（注 1)、武蔵と相模に分かれていた自由民権運動を一つに統合したのが町田の民権家で、1881（明治 14）年に原町田で武相懇親会を開き、その後の武相の自由民権運動をリードした。その町田の民権家を中心に武相地域の自由民権運動の経過とその影響を展示している。

（注1）　**今の神奈川県と区別して昔の神奈川県を武相地域と呼ぶ。武相地域は相模国 9 郡と武蔵国 6 郡で構成されていた。**

自由民権運動とは、明治新政府がすすめる有司専制（官僚専制）による近代化に反対して、国会開設、憲法制定、地租軽減などを求めた政治運動である。この運動には大きく三つの流れが合流している。

① 1873 年M6 年の征韓論をめぐる政変で西郷や板垣らが下野し､板垣は出身地土佐で立志社を組織して薩長による有司専制政府を批判した。翌年 1874 年M7 年に民選す議院設立建白書を政府に提出し、自らも不平士族を中心に全国組織・愛国社を結成して民権派を結成。

② 都市の新聞、雑誌など都市のジャーナリスト、

知識人を中心にする民権派。

③ 租改正反対運動などを通じて地方で学習し運動に取り組んだ地方政治家や豪農を中心にする民権派、である。

この三つの流れが、1880 年M13 年愛国者第 3 回大会で合流されて国会期成同盟を結成し、国会開設請願書の署名運動を開始した。翌 1881 年M14 年国会期成同盟は自由党に改組され、さらに翌年 1882 年M15 年立憲改進党（党首・大隈重信）が結成された。

三多摩地方は、廃藩置県（1871 年、M4 年）当時は神奈川県に属したが、1893 年東京府へ編入された。

この自由民権資料館で展示されている「武相の民権、町田の民権」を見ると、町田では③の豪農層を中心にした民権運動が広がったという。

町田北部（＝責善会）、南部（=琢磨会）など地域ごとに結社が生まれて学習会を開いて、のちに区長、戸長を経験する石阪昌孝、橋本政直（小野路）、薄井盛恭（小山田）、村野常右衛門（野津田）らの若者が育った。M12 年神奈川県議会が設けられると、彼らが各郡から高い政治意識をもって議員になった。石坂昌孝は県会議長にもなった。M14 年に自由党が結成されると多くの若者が参加し、神奈川は全国的にも有数の自由民権運動の拠点になった。

しかし、もともと豪農富農出身だったため、まず政府が集会条例で弾圧を加えると多くのものが運動から離れ、次いでM17 年以降の松方デフレで中小農民が没落しやがて多額の負債を織った者たちが困民党を組織して銀行や高利貸しに対立し、自由党自体も分裂して行ったようだ。M22 年憲法制定とそれに続いたM23 年の国会開設で、それまでの自由民権運動は急速に退潮していった。

町田の民権家たちも、石阪が帝国議会の議員になっていったが、多くの人たちは学校の設立や養蚕製糸業、道路などの事業に参加し、人材育成や毛地域経済の活性化に貢献したという。民権活動の話は、東京以外では秩父の話で、あまり親近感を持っていなかったが、町田の資料館を見て、こんな身近なところで民権活動があったことを改めて教えられた。

5　多摩川サイクリング①（上流域その 1）

多摩川ＣＲは羽村から河口まで 53ｋｍある。どう走ろうかと考えて、今の体力では全区間を一度で走る自信がなかったので、上流と下流の 2 区間に分けることにした。その分岐点は、小田急線が走る多磨水道橋辺りで、上流側 32ｋｍと下流側 20ｋｍになるだろうと見当をつけた。まず上流側から走ることにした。

しかし、川を下流から出発して最上流の羽村を終点にすると、疲れた後で長い電車旅になる。また、もし元気が残っていれば多磨水道橋よりもっと下流の丸子橋くらいまで走ることもできる。そこで、まず朝一で最上流の羽村駅（青梅線）まで電車で行き、上流から川を下ることにした。朝 9 時半に東横線で武蔵小杉へ出て、南武線の立川で青梅線へ乗り換えて羽村駅へ行った。着いたのは 11 時過ぎで、駅前で自転車を組み立てて、取水堰まで下る。正午頃、「たまリバー50 キロ」の看板前をスタートした。道はよく整備されていた。平日だから混雑もなく、時々同じようなサイクリストとすれ違う程度だ。快調だったので、あらかじめ見当をつけていた多摩水道橋よりずっと下流の丸子橋まで走った。到着したのは 3 時半で、新丸子駅から東横線で帰った。

（2014 年 1 月 21 日）

羽村駅から取水堰まで一般道の坂道を下る。ここは前にサンチョと「玉川上水歩き」で来たことがある。羽村取水堰は江戸時代には江戸の水道の原点だったが、今では利根川や小河内ダムが主要水源になったので、わずかに機能しているに過ぎない。現代では「たまリバー50 キロ」の起点になるなどレジャー基地だ。左岸の多摩川サイクリングロードをスタ

ートする。川幅は 400m位で広く、道幅も広い。風もない快晴日で、テツ号も快走する。私も気分良く走る。川の水はきれいだ。水量は少ないが、勾配もゆるく水がゆったりと流れている。春には大勢の子供たちが川遊びするだろう。案内標識も多く置かれていて、サイクリストにはとても親切だ。ただウイークデイのせいか、散歩する人も走る人も少ない。

多摩川ＣＲ「たまリバー50 キロ」の終点の羽村堰。穏やかな陽気だったが、人は少ない。

３ｋｍほど下ると多磨橋で、すぐ五日市線の鉄橋をくぐる。その下流に睦橋がある。この辺りは川幅が広いので、横断する橋もみんな長くて大きい。拝島橋をくぐると今度は八高線の鉄橋になる。電車が通る鉄道橋と車が通る道路橋がここでは交互に登場する。次いで中央線の鉄橋をくぐると、中央高速の道路橋が見える。日野橋の先でサイクリングロードがなくなり、市街地へ迂回するよう案内が出る。やむを得ず市街地へ入って高速道路を渡ると、今度は案内板もなくなる。広い道へ出て南東方向へ下る。交差点が多く歩行者も多い。子供連れの親父に多摩川へ出る道を尋ねるが、知らないという。きょろきょろしながら走る。大きなスーパーを左に曲がると、ずっと先に土手が見えた。こうしてやっと川へ戻れた。自転車道は土手の上で、すぐ横を車が走る。間もなく四谷橋へ出た。随分先まで市街地を走ってきたことになる。

四谷橋から是政橋までの区間は、「府中多摩川かぜの道」になる。そこへ入った途端に路面に入り色々な表示が出てきた。「歩行者優先」、「スピード落せ」などである。その表示が塗料で盛り上げて書かれているので、段差ができている。自転車が走るとガタン、ガタンと大きく揺れる。さらに加えて、道の横断方向に幾筋もの帯状の盛上げ舗装があって、自転車が走るとドスンドスンと体を上下させる。ここまでやられるともはや危険でもある。自

転車に乗る人をひどく不愉快にさせる。

後で聞いたのだが、数年前に自転車と歩行者の間で事故があって歩行者が死亡したことがあってから、府中市が警察と協議して作ったものだという。マナー向上の啓発だけでは事故は減らない、ならば物理的に自転車のスピードを下げさせてしまおう、という警察が好んで行う規制の手法である。私はそういう場合、いつも事故が起こらないようにする物理的な対策の前に両者が共存できる方法がないかを検討しようと言ってきた。この多摩川の場合、土地は十分広くある。ならば自転車道と歩行者道を分離させて作れないかを真剣に検討すべきと思う。全部河川敷で土地は国有地だから無償で借りられる。すると上物にかかる道路整備費用だけだから大した経費もかからないだろう。それなのにただ一方的にマナー向上を訴えているように見える。よくある光景だが、警察が道端にいろんなスローガンや俳句を書いて人や車に対して啓発している。あれにどんな効果があるのだろうか。安易に看板やペンキで啓発しようとしても、数日もたてばそれらは景色の一つに過ぎなくなるだけだ。おのずと限界がある。ましてや警察規制で取り締まるのは単に脅しのようなもので、全くその場しのぎの安易な解決にすぎない。それよりもまず人と自転車を分けて走らせて事故が起こらないシステムを作る方が大切だ。だから、府中市のこのやり方は全く解せない。

是政橋を過ぎると、再び快適なサイクリング道路になる。やがて多磨川原橋に着く。当初予定では、ここでサイクリングを止めて電車で横浜へ帰ることにしていた。まだ 2 時半だ。どうしよう？　少し足腰が痛くなりだしたが、まだ元気だ。天気もいい。エイ、もう少し走ってみよう、あと 10ｋｍ位走ろうと決める。

6　多摩川サイクリング②（上流域その 2）

多磨川原橋を過ぎるとすぐ京王相模原線の鉄橋がある。この辺りでは多摩川も遊水地のようになる。下流の二ケ領上川原堰で水が止められているからだ。この堰の役割は川崎方を流れる二カ領用水へ取水するためにつくられている。さらにそこから 2ｋｍ下流には二ケ領宿河原堰もあってそこでもまた水が止められている。この二ケ領宿河原堰は、Ｓ49 年台風による大雨で、堰が原因で多摩川の堤防が決壊した場所である。この事件は当時水に流されるマイホームの映像がＴＶのライブで全国の家庭に流され、最後にダイナマイトで堰を爆破して洪水を収めたことで有名になった。それだけでなく、損害賠償を求めた訴訟で二転三転した結果、国交省が敗訴したことでも話題をまいた。また、この二ケ領宿河原堰は、多摩川が中流域から下流域に変わる場所で、アユやマルタウグイが産卵する場所としても有名である。

多摩川では、是政橋のあたりでも川は水量が少なく、ゆっくり流れている。多分、川勾配が緩いためだろう。しかし、川の生き物を調査する人たちはそう考えていない。かれらは多摩川を高低差が 1,953m もあるのに、たった 138 ㎞で駆けおちる急峻な川だと考えてい

る。現場に立ってみると、川はまんべんなく急峻ではなく、場所により川勾配にも急な所と緩い所などの変化がある。川全体で見ると、大きく勾配が変化する場所は、山岳部から平野部に出る「上流域から中流域に変わる地点」と平野部から沖積低地に落ちる「中流域から下流域に変わる地点」の二ヵ所になる。この二区画を厳密に定義する指標はないが、水の生物の生態系も大きく変わる。今いる二ケ領宿河原堰あたりが中流から下流に変わる場所になる。

（多摩川水害）

この二ケ領宿河原堰で、Ｓ49 年 9 月 1 日昼頃、前夜から降り続いた台風 16 号による大雨で、狛江市側の二ケ領宿河原堰の取付け護岸の一部が決壊した。夜 10 時過ぎからは本堤防も決壊し、住宅地に水が押し寄せるようになった。1 日深夜から 3 日まで濁流はその後も衰えず狛江市側の本堤防を 260m崩壊させたうえに、民家 19 棟を流し去った。後日「多摩川水害」と呼ばれたこの洪水は、3 日間続き、リアルタイムでＴＶ中継された。長く続く洪水を止めるために、最後に自衛隊が出動してコンクリの堰をダイナマイトで爆破した。しかも堰が丈夫だったため 13 回も爆破させたということも普段にはあり得ないスリリングな話だった。この事件はその 3 年後に「岸辺のアルバム」というホームドラマ化されたこと、更に川を管理していた国交省に対して損害賠償を求める裁判がおきて、17 年後の 1992 年に国の敗訴が確定するまで長い年月がかかった事件として多くの人々に注目された。
その碑も 1999 年に現地に立てられた。

（アユの産卵場）
この二ケ領宿河原堰から１ｋｍ上流の狛江の五本松、そして２ｋｍ下流の東名高速道路橋下は、春のマルタウグイ、秋のアユの産卵場として有名な場所である。Ｓ40 年代後半から多摩川の水質改善が進んで、川にアユやマルタウグイが戻り始め、河口から 20～24ｋｍ上流のこの辺りまで遡上するようになった。

多摩川で長年継続して川遊びを通じて川の研究を続けている中本賢さんという俳優がいる。彼によれば、中流域から下流域に変わるポイントが産卵アユの溜まりやすい場所で、その付近でこれまで数多くの産卵を確認できた、という。多摩川で海水が浸入する上限(満潮感潮域)は、河口から約 10 キロ付近の「ガス橋」になる。

彼の話によれば、アユが産卵を行う場所は、「狛江“五本松”前の瀬」と「国道 246 号線・橋脚下」で、それ以外の場所で行われる産卵はいずれも散発的で安定しない。実際にも 2001 年以降は、この二つの瀬でのみ産卵が行われている。他に過去に実績のある地点もあるが、川の形が変更して今はこの二箇所に集中している。二か所に集まる理由は、産卵場所が孵化した仔魚を流し落す必要性から「海との距離」によるためらしい。（「多摩川のアユはどこで産卵するのか」（多摩川ノート 2006 年 12 月））

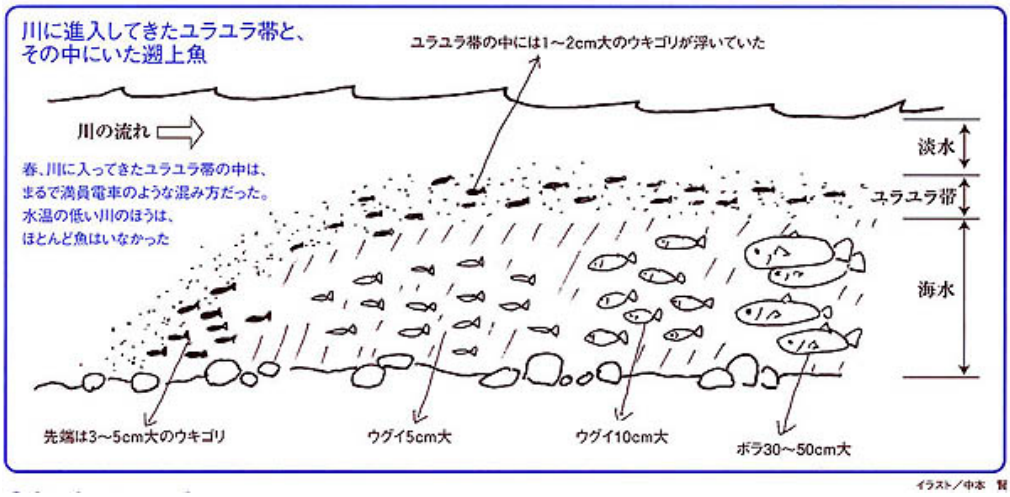
「大潮には月の引力で東京湾の海面は約 2m上下する。満潮になると海面は川の水面よりも高くなるので、海水が川へと逆流する。海水は比重が真水より重いので、軽い川の水を押しのけ川底を這うようにして侵入する。侵入した海水は川の真水と混じることなく、重なって存在し、両者の境目は、擦れて少しだけ混じり合い「ユラユラ」と揺らめいて見える。「汽水域」を多くの人が海水と川の水が混じる場所と解釈しているが、実際はほとんど混じることなく、海は海のままで川へ侵入し、また引き潮では海のまま退いている。さしずめ「海の入り口」とは、海水が届く場所で、川のかなり奥に入った場所にあると言うこと

になる。

多摩川では、大潮時に最大で約 10ｋｍのガス橋あたりまで海水が遡る。川勾配が多摩川よりも緩やかな荒川や江戸川ではもっと奥深くへ進入する。海水が川を出たり入ったりする様子は、まるで川が呼吸しているように感じられる。アユの産卵場所は実はこの呼吸の深さに関係がある。

アユは生まれた仔魚をいち早く海へ流し落とさなければならない。しかし親アユは、すでに淡水化した体で、海に入ることが出来ない。だからなるべく海の近くで卵を産みたがる。海に一番近い「川」、そこは川の下流部にある、１５日に１回の「新月」と「満月」の時だけ“海”になる場所になる。産卵は大潮の満潮感潮線のすぐ上の瀬に集中する。以前産卵と感潮線の関係を調べた三重県の銚子川では、産卵水域に人工物が何もなく、水が透明だったので、産卵と侵入した海水の関係がよく観察できたという報告がある。満潮の感潮線よりさらに上流の場所で産卵が行われていた。つまり、満潮感潮線よりも上流で、潮そのものは届かないものの、潮によって川の流れがせき止められ水位が上がる一番上という、大変ややこしい場所になる、というのである。
もちろん実際の産卵には、水の状態ばかりでなく、卵を産み付ける適当な大きさと量の石があること、清流が絶えず小石に触れて産み付けた卵に十分な酸素を与えること、日光の光が確保できること、カワウなどの攻撃にも耐えられることなどの条件を満たす必要がある。アユの産卵場所は一筋縄で決まらないようで、中本氏の説明は面白い。

（参考図）中本賢「#01 ユラユラ観察三重・海山町」（「渓流」つり人社、2002 年 11 月）



7　多摩川サイクリング③（下流域）

先日多摩川の上流を走ったので、今回は下流を走る。前回に頑張って羽村から丸子橋まで42ｋｍを走ったので、今回は丸子橋から羽田までを往復する（約25km）。天気は快晴、気温10度、風がほとんどないから、またとないサイクリング日和である。ただ前回の無理がたたってあちこちで筋肉痛がする。しかし、快適だったので、弁天橋まで行ってＵターンし、再び丸子橋まで戻ってきた。

（2014年1月22日）

東横線多摩川駅を出て、川へ出るとすぐ右手に調布取水堰がある。1918年頃につくられて、1967年に公用廃止されたというのでずいぶん昔からある施設である。当初は上水を取水する目的で作られたが、次第に水質悪化したため、今では工業用水の取水をしているという人もいる。私には、学生時代に東横線でここを通るたびに洗剤で泡だらけになった堰で、生活排水汚染の見本のような場所だった。今ではそんな様子は全くなくなり、アユの遡上がみられる場所で、スズキがよく釣れる場所になっている。またこの堰から見る多摩川台公園の松林もよい景観である。

この堰は河口から 13 ㎞の場所だが、昔から多摩川の満潮感潮線と言われてきた。中本氏は 1998 年にそれを実際に確かめようとした。その結果は、

○「満潮汽水線」　河口から 9.6 ㎞、「ガス橋」と「多摩川大橋」の中間地点、

○「干潮汽水線」　河口から 7.4 ㎞、「川崎競馬練習場」下流約 400mの地点、だった。

だから、実際には普段には感潮線はこの調布堰までは来ていないかもしれない。

多摩川下流は散歩に来た時もそうだったが、ゆったり流れる川と広々とした河川敷広場にいつでも人が遊んでいて、見る人の気分もゆったりとさせてくれる。途中で出会った自転車野郎と話をすると、この道は走りやすさの点では荒川自転車道に劣るが、富士山、丹沢や沿道の町を見ながら走れる快適さの点では断トツ、と言っていた。

確かにこの下流区間は快適で楽しい道である。私はもう終点に近い大師橋下流の風景がお気入りだ。このあたりまで来ると、住宅がどんどん護岸までせり出してきて、護岸にかろうじて道がついているようになる。そのあたりの多摩川には、釣船とそのための桟橋が置かれている。桟橋は細い丸太を組み立てただけのチャチなものなのだが、釣り道具、掃除道具、船用具があちこちに置かれていて、それを家業にしている人々が精いっぱい頑張って商売に励んでいる様子が滲み出ている。その雰囲気がいい。さらに、そんな周囲の状況に対して「我関せず」とでも言うように、壊れそうな桟橋で本を読む人、ハゼ釣りする人を見ると一層うれしくなる。

大師橋のすぐ下にある佃煮屋もこの街の雰囲気を盛り上げている。私は初めてのサイクリング以降何度も多摩川下流のサイクリングをしているのだが、そのたびにこの佃煮屋へ立ち寄る。あさりとハゼとアミの佃煮を買って帰る。ツレのサンチョも気に入っているようでいつでも美味しいねと言ってくれる。江戸の佃煮は浅草や佃、深川の専売特許でなく、この羽田の佃煮も昔から美味しいのである。

8　境川サイクリング

「境川？」ってきっと聞かれる。どこにあるかというと、横浜市の西側の市境を流れる川で、北から相模原、大和、藤沢と市境になる。神奈川県の中央を南北に流れる相模川の東側に並行して流れる小さな川である。川自体は、水源の町田市相原から江の島へ至る全長52ｋｍの2級河川。2級だから県管理河川で、このＣＲは県が全国に先駆けて三多摩と湘南を結ぶ自転車道として整備した。1974年に右岸側に国道246号線の大和橋～鵠沼海岸までの約20ｋｍが開通した。

（2014年1月24日）

境川遊水地公園の橋。斜めに傾いていて驚くが、上空から見ると鷺が飛ぶように見えるらしい。

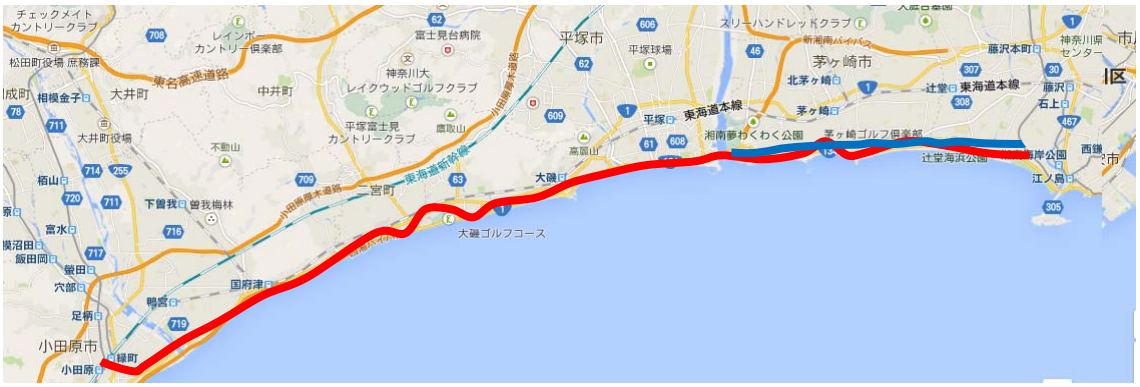
当日は相鉄線瀬谷駅で下車し、鹿島橋へ出た。そこは住宅街を流れる川で両側に4.5mの車道がついていた。そこが境川ＣＲだった。10時過ぎに出発。しばらく川沿いの道を下ると、厚木街道の境橋に出る。境橋から自転車歩行者専用道となって車道と別れる。はじめは住宅街の間を下っていくが、新幹線をくぐって左右の大規模ないちょう団地群の中へ入る。団地が終わると周囲は田んぼの景色に変わる。田んぼの中の道なので、正面から向かい風をもろに受ける。当日は南の風が10m/S以上の強さで吹きまくったので、自転車をこいでは前へ進めない。境川遊水地公園で休憩した後に再度出発したが、風は強くなる一方なの

で、とうとう自転車を押して歩くことになった。
国道 1 号線のガードをくぐると、右に藤沢市民病院がある。それを過ぎた先で右に曲がって県道 467 号線へ出る。この道はあの旧東海道だ。前にサンチョと歩いたなあと思いながら、湘南高校前交差点を過ぎる。しばらく行くと引地川へ出た。引地川西交差点を左折して川沿いに下れば鵠沼海岸になる。

国道 134 号線の鵠沼海岸へ出た。お腹が空いたので近くのマックへ飛び込み、コーヒーとハンバーガー1 ケを食べた。かれこれ 30 分ほど休憩したのち、平塚方面か鎌倉方面のどちらへ行くべきかを悩み、結局鎌倉へ行くことにした。サイクリング道はなくて、一般道の歩道や車道を走った。鎌倉到着は 14 時過ぎだった。

9　湘南海岸サイクリング

2 月上旬に降った雪が解けるのを待っていたら、次の土曜日も大雪になった。2 回目の雪は事前の天気予報では大したことないと言っていたが、実際に降り出したら止まらず再び大雪になった。箱根や道志村では孤立する家が続出して、3，4 日も交通途絶したところがあるとＴＶが報道していた。前回境川を走って終点の鵠沼から鎌倉までの湘南海岸を走ったので、その延長ということで次回は反対側の小田原までの湘南海岸を走ることにした。しかし 2 週続きの大雪で延々と先延ばしせざるを得なくて、結局 2 月 20 日にやっと走ることができた。　　（2014 年 2 月 20 日）



湘南海岸サイクリングロードは、鵠沼海岸～柳島間の 8km だけだ。柳島の先には太平洋自転車道というおどろおどろしい名前の道があるが、大磯プリンスホテルの先でそれも終わる。後は国道 1 号線の歩道を走ることになる。それでも海岸線の道だから、比較的平坦だった。

市営地下鉄で終点の湘南台で小田急江ノ島線へ乗り換えて、鵠沼で降りる。そこで自転車を組み立てて走り出す。すぐ引地川へ出る。ここは前回の境川の時に走ったところだ。国道 134 号線まで下って、海側へ渡ると、そこが「湘南海岸サイクリングロード」のスタート地点になる。「湘南」と言っても、鵠沼～柳島の約 8 kmに過ぎない。その先の大磯～大磯ロングビーチは西湘バイパス沿いの自転車道で、「太平洋自転車道」と書かれている。さらに先の小田原へ至るまでの間は、何にもなくて国道一号線の歩道をひたすら走った。

茅ケ崎サザンビーチの碑「茅ケ崎サザンＣ」。茅ケ崎のＣの字で、切れたところに人が立つと円ができる。「思いやりの輪」と碑に書いてある。

湘南海岸サイクリングロードは、総延長約 8km, 幅員 4.0m のアスファルト舗装だが、環境保全のため照明灯は設置していない。車止めに烏帽子岩の形の石やウインドサーフィンの帆の形の金属製のものがある。高低差はほとんどなく、大部分が直線区間。砂浜につくられた道路なので、悪天時は強風や高波の影響を受ける。ことに風で路面に砂が堆積しやすいため、砂の飛散防止柵が作られている。

この湘南海岸サイクリングロードは、1968 年（昭和 43 年）に自転車歩行者専用道路として鵠沼海岸から茅ヶ崎市柳島までの砂防林の外側の砂浜に沿って建設された。先日走った境川が 1979 年から整備されているので、ここは県内では最も早く整備された自転車道である。海沿いに走る道だから、楽しい。しかしそれも８ｋｍだけで、一号線の歩道を走るようになると、そんな感慨は消え失せる。ただ一号線=東海道となると、わたしは以前妻のサンチョと東海道ウオークをしてここを歩いたことがあるので、その思い出が次々と湧き上がる。例えば、松並木、大磯駅前のエリザベスサンダースホーム、二宮駅前のガラスのうさぎなどである。

東海道の松並木（大磯）

10　孫の自転車初乗り

保育園が春休みになったので、石垣島に住む孫が泊りにやって来た。5 歳の男の子である。一緒に遊びたいというので東京に住む別の孫も泊りに来た。こちらは6歳の男の子である。だから一昨日から我が家は久しぶりに大騒ぎ状態になった。でも、子供の声がして、子供が家と言わず外と言わず走り回る光景はとても楽しいし、嬉しい。今回の泊りでは 5 歳の子に自転車乗りを教えることを目標にした。

（2014 年 3 月 22 日）

黄色の自転車は 14 インチで、青い自転車の孫が以前乗っていたものである。青い自転車は 20 インチで、約 1 年前から乗り始めた。今ではすっかり上達し、私と一緒に、岸根公園はもとより鶴見川も走っている。そういえば、1 か月ほど前には、多摩川も一緒に走った。その時は彼の南馬込にある自宅から第 2 京浜国道を約 4ｋｍ下り、多摩川をガス橋から大師橋まで約 6ｋｍの区間を往復した。この子はなかなかの頑張り屋さんなのである。

朝 9 時過ぎから近所の神大寺中央公園で練習を始めた。

最初は、家から公園まで（約 0.5ｋｍ）は自転車を押して歩いた。公園に着くと、私が自転車の後ろを支える形で乗り始めた。体が左右に揺れるため、ハンドルも左右に揺れる。そ

こで、しっかりペダルを漕げ、スピードを上げてまっすぐ走ってみろ、という。すると、懸命にペダルを漕ぐ。少し体の揺れが減る。スピードが出るので、自転車を押している私も体を曲げた状態で走ることになる。2 度、3 度と繰り返す。私の息が上がるが、孫は自転車をしっかり持っていてね、手を離さないでね、と繰り返し言う。4 度目か 5 度目で、私の方が参ってしまい、少し手を放してみた。すると、手を放しても自転車はまっすぐ走っている。「走っているぞ」という。しかし、すぐよろよろして止まる。「走る、手を放す、よろけて止まる」を何度か繰り返すうちに、ヨロヨロしつつも自力で走る距離がだんだん長くなる。いいぞ、もう少しだ、ガンバレと声をかける。乗り出してから約 1 時間後には、直線コースを自力で乗れるようになった。その時はまだ自力でスタートができない。先輩格の 1 歳上の孫が左足のペダルを斜め前方に上げてそれを力強く踏み込むのだよと教える。そうするのだが、自転車が前へ動き出すと慌てて、右足がペダルの上にいかないでウロウロしてしまう。慌てず、ゆっくり足をペダルに置け、と何度も言う。やがて何とか自力で動けるようになった。10 時半頃、心配だったようで、その子のママが公園へやって来た。すると、その目の前で本人が自力で自転車乗りを始めた。ママが驚き、感激して、褒める。孫もすっかりいい気分のようで、年上の子の後を追うようになった。

こうして 2 時間くらいの練習で、孫も自転車乗りができるようになった。もともと彼はストライダーというペダルがない小型自転車で普段から遊んでいたので、自転車に乗った時のバランスとりはうまかった。それがこんなにも早く乗れた原因だろう。しかし、それにしても、上の孫の応援とママの励ましの力が強く後押ししたことも実感させられた。

初めのうちはママが息子を見かねて後押しした。声をかけるママと必死にこたえようとして頑張る息子。それを見守る1歳上の孫も優しい視線で応援しているように見える。

11　荒川サイクリング①

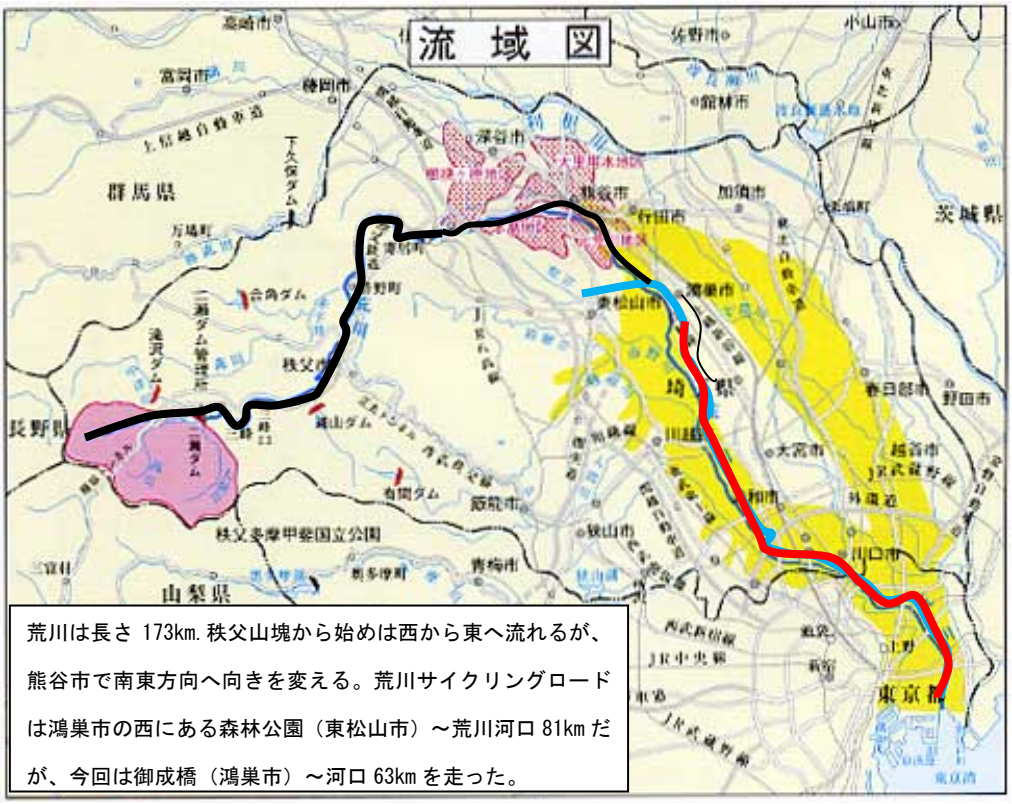
2015 年の年賀状にも書いたのだが、今年は愛車テツ号であちこちサイクリングをすることにした。去年は鶴見川や多摩川を走ったので、次には荒川を走ろうと考えていて、1 月 23 日に荒川下流、2 月 2 日荒川上流を走った。

荒川自転車道は、武蔵丘陵森林公園～荒川河口までの 81ｋｍのコースだが、今回は御成橋～荒川河口の 63ｋｍを走った。上流区間では、荒川自転車道の大芦橋～森林公園 7 km区間は荒川から離れて一般道を走る区間になるので除外した。次いで大芦橋～御成橋までは川自体が高崎線から 4ｋｍ以上離れていて遠すぎるので除外した。御成橋は鴻巣駅から 2ｋｍ程度だったので、ここをスタート地点にした。

この全線 63ｋｍを一日で走破するのは私の体力と折り畳み自転車では難しいので、2 回に分けた。上流区間が御成橋（鴻巣）～新荒川大橋（赤羽）、下流区間が新荒川大橋（赤羽）～荒川河口（新木場）である。

今は冬で関東平野では北風、西風が強く吹くから、風を追い風にするために上流から下流へ下ることにした。また、東京区間は右岸も左岸も整備されているのでどちらでもよいのだが、埼玉区間は未舗装または未整備区間があるので基本は右岸だが所によっては左岸へ渡る必要があった。実際には最寄駅へ行く電車の都合上から、初めに下流区間、2 回目に上流区間を走ったが、ここでは一日の連続した出来事として書くことにする。

（2015 年 2 月 2 日）



荒川は長さ 173km. 秩父山塊から始めは西から東へ流れるが、熊谷市で南東方向へ向きを変える。荒川サイクリングロードは鴻巣市の西にある森林公園（東松山市）～荒川河口 81km だが、今回は御成橋（鴻巣市）～河口 63km を走った。

荒川サイクリングロード距離表

橋梁名	距離	延延長	備考（最寄駅と川までの距離）
荒川大橋		54.3	熊谷駅 1km
久下橋	3.2	51.1	
大芦橋	4.5	46.6	吹上駅 2.5km
糠田橋	4.9	41.7	
御成橋	1.7	40	鴻巣駅 2km（自転車道まで 4.5km）
荒井橋	3.3	36.7	北本駅
太郎右衛門橋	3.8	32.9	桶川駅 4.5km
開平橋	5.6	27.3	
上江橋	3.1	24.2	
治水橋	2.9	21.3	大宮駅 5.7km
羽根倉橋	4.7	16.6	北浦和駅 5.3km又は志木4km
秋が瀬橋	2.7	13.9	
笹目橋	8	5.9	
戸田橋	3.7	2.2	
新荒川大橋	2.2	スタート点	赤羽駅 1.2km又は赤羽岩淵駅 0.5km
鹿浜橋	2.6	2.6	
江北橋	2.1	4.7	
扇大橋	1.3	6	
西新井橋	1.8	7.8	
千住大橋	1.1	8.9	
堀切橋	2	10.9	
四ツ木橋	1.8	12.7	
新四ツ木橋	0.1	12.8	
木根川橋	0.4	13.2	
平井大橋	2.2	15.4	
小松川橋	1.4	16.8	
船堀橋	1.1	17.9	
葛西橋	2.3	20.2	南砂町駅（日本橋で乗り換え）
清砂大橋	0.8	20.5	新木場（→　大井町で乗り換え）
荒川河口橋	2	22.5	
	77.3		

新荒川大橋から上流を見る。高水敷から天端の道へのぼるスロープがある。先に見える橋はＪＲ京浜東北線、高崎線の橋梁。

横浜を朝 9 時 42 分の湘南ライナーに乗り、11 時過ぎに鴻巣駅に到着した。乗り換えがないので自転車を担ぐこともなく、着くことができた。駅前で早速自転車を組み立てて、11 時半ころスタートする。

（御成橋（おなりはし））

東松山鴻巣線を下ると、やがて荒川へ出る。荒川に架かる御成橋はただ一直線の橋で、川幅がとても広くて反対側の土手が見えない。川の高水敷に小山のような雑木林があり、はるか先には白い雪をかぶった秩父の山々がかすんで見える。長さが 2.5ｋｍの日本一長い橋と書いてある。この区間は右岸に自転車道があるというのだから、見えない向こう側の土手に道があることになる。川の途中まで行くと、やたら広い高水敷はほとんどが畑と荒地である。その中を幅 10m位の川があって水が流れている。その前後は畑だから、溝のように見える。高水敷を見ると畑の間に道があって、一部分は舗装されているが、ほとんどが未舗装道路である。サイクリングできそうな道などは見えない。
向こうから自転車で来たおばさんに聞くと、今日は風が強くて橋を渡るのはとても大変だと言う。そこで私は橋を渡るのをやめて左岸側を走ろうと決めた。決めても河原へ降りることができないので、来た道を戻り、最初の交差点を右に曲がって走ることにした。沿道住民の生活道路のようで 2 車線の一般道だが、比較的車が少ない。適当な間隔で家があり、林と畑が交互に出てくる。近づいたり遠ざかったりしながら、荒川もほぼ平行に走っている。後で地図を見ると、その道は「さいたま鴻巣線」という県道だった。

橋の長さが 2500ｍもある広い川だが、水が流れるところはわずかに 10m位で、あとは畑や原野である。

（荒井橋）

荒井丁目の交差点を右に曲がって東松山桶川線に入る。坂を下るとまた広い高水敷が見えてきた。荒井橋である。しかしこの橋は600m位でそれほど長くなく、すぐ先に土手が見える。橋を渡って左折して土手に入る。砂利敷きで幅も2m程度しかない。これが本当に自転車道かしらん？と思っていると、路肩標識があって「荒川右岸河口より62ｋｍ」とある。間違いないね、と思い直して砂利道を走る。砂利道だから、時速8～10ｋｍ程度のスピードしか出せない。尖った石や大きな石もあって自転車がガタガタ悲鳴を上げる。パンクしないで欲しいと心配になる。

しばらく行くと。道がだんだん右に大きく迂回を始める。川だ。別の川が合流しようとしているので、土手道が一旦上流側へ迂回し始めたのだ。それでもしばらく迂回した後、荒川の土手がまた下流側へ延びだしたので、私もＵターンして新しい土手へ乗った。ここにも例の右岸標識があって河口まで60ｋｍと書かれている。しかし新しい土手の道も未舗装で今度は砂利も敷かれていない。さらに狭い。なんか変だなーと思う。左側は荒川だが本流はずっと遠くで何も見えない。右側には荒川ほどではないがそこそこの水が流れている。その中間の土手を下る。相変わらず標識はところどころに出てくるが、土手道が次第に狭くなってくる。するとやがて右の川が本当に荒川へ合流する地点が見えてきた。「この先交通止め」看板が出てきた。あーあ、やっぱり行きどまりになった。
そこで土手から右の踏み分け道を下り、川に架かる小橋を渡ってさらに先の方にある新しい大きな土手へ向かう。新しい土手の向こうにはいくつかの家の屋根も見える。新しい土手へ登ると、幅2m位の舗装道路がある。やっと荒川自転車道へ出たのだ。すると、今渡った小さい川は市野川ということになる。
ということは、最初に荒井橋を渡って左折した場所は土手ではなく、高水敷の一部へ間違って入ったことになる。なんと川幅が広いことか。

（開平橋（かいへいばし））

大汗をかいて市野川から荒川自転車道へ渡った後は、やっと20km位の快適なスピードで走るようになった。土手が高いので周囲がよく見通せるが、相変わらず荒川本流は見えない。畑と雑木林があるだけで川があるように見えない。要するに川幅がやたらと広いのだ。鶴見川はもちろんだが、多摩川だって本流があって反対側の土手もよく見えていた。ここでは左岸の土手が見えないだけでなく、その間に色んな工作物があるので、どれが左岸の土手すらかもわからないのだ。

やがて圏央道の大きな高架橋の下を過ぎる。相変わらず、本川も見えず、左岸も見えない。快適なサイクリングが続くと、まもなく開平橋に出る。ここで右側から入間川が合流してくる。そのため、開平橋は二つの橋が連続してかかるユニークな橋で、厳密には左側の荒

川に架かるのが開平橋（880m）で、右側の入間川に架かる橋が入間大橋（360m）である。ここから自転車道は二つの川に挟まれて、約 4km の直線道路になる。ここでは、これまで見えなかった荒川の本流も入間川もしっかり見える。

（上江橋）

やがて上江橋にでる。ここで二本の川がつくっていた中州も終りで、これより下流は荒川の土手を走ることになる。埼玉県が作成した地図では自転車道は左岸になるが、それも土手ではなく畑の間を何度かクランクしてゆくことになり、あげくの果てには二つ目の羽根倉橋で左折して県庁がある浦和駅へ向かうことになっている。それが不愉快だったので、今日は上江橋を右折して右岸の土手を走ることにした。

右岸を走り出して間もなく、川越線を渡る踏切が出てくる。小さな踏切だが、ここは自転車だけでなく車も渡る踏切だった。その先から土手の道はまた未舗装の砂利道に変わる。スピードがまただせなくなった。高い土手の上で、これまでは竹林や雑木林だった高水敷がゴルフ場になった。初めが大宮ゴルフ場、次いでノーザン鶴ヶ原ゴルフ場と連続する。右側の下を見ると 6.5m位の狭いけれど舗装された一般道が土手の下を走っている。土手に沿ってずーとその道が続いている。地元の人たちが利用する道のようで、車の通行量も多くない。そこで、草が生えた土手を一気に駆け下り、下の車道を走ることにした。景色は土手のせいで左側は全く見えないが、スピードは出せる。行けるところまで行って見ようといってみたが、やがて、塚本町辺りまで来ると、荒川へ流れ込む用水路が出てきてその道がなくなった。そこで再び上の土手へ登った。また砂利道である。パンクを用心しながらゆっくり走る。そのゴルフ場が終わって運動公園が出てきたら、突然土手道も舗装道路に変わった。間もなく羽根倉橋である。

羽根倉橋が見える川原。ここも川幅は広く、左岸のさいたま市もよく見えない

（新荒川大橋）

羽根倉橋を過ぎてしばらく行くと武蔵野線の鉄橋が上空を渡る。その先に今度は朝霞パブリックゴルフ場が現われる。そしてこのあたりから、自転車道がそれまでのような天端だけでなく、高水敷にも整備されてくる。天端の道は道路や鉄道の橋があるたびに通行止めになったり一般道路へ出されたりするが、高水敷の道路は緩やかな勾配のまま中断するものがない。ただ、河川敷の中なので景観はすこぶる悪い。この二段式の道路はこれから河口まで続くことになる。

15ｋｍほど下ると、また右側に川が出てくる。新河岸川である。この川は実はさっきの朝霞パブリックゴルフ場が終わる辺りの水門で一旦顔を出し、それ以降少し内陸に入っていただが、赤羽ゴルフクラブを過ぎたあたりからずっと近づき京浜東北線をくぐると二つの川が接するようになって、荒川右岸があたかも中洲のようになる。そして新荒川大橋で、一本の橋が二本の川を渡るようになる。川幅は二本の川を合わせて 900m位である。

さて、その荒川大橋下流に岩淵水門がある。この水門は荒川から隅田川を分流させている。

岩淵水門。手前の赤水門が旧水門で今では使われていない。後方が現役の青水門。

水門は二つあって、上流側が赤水門（旧水門）で、下流側が青水門（現水門）である。水門の由来版によれば、赤水門が 1924 年（T13 年）に竣工し、これから下る荒川がかって「荒川放水路」と呼ばれた人工河川で、今の隅田川が昔の荒川だったとある。詳しいことは、別途「荒川放水路」の項で見るが、この水門は平時は開けられて荒川と隅田川、新河岸川が繋がれて水も自由に流れているようにみえるが、荒川の水量が増えると岩淵水門が閉じられて、隅田川の洪水を防ぐ役割をしている。ここからしばらくの間は、右に隅田川、左に荒川を見ながら走る。やがて隅田川が見えなくなると、千住の街が現われる。都内に入ると、高水敷からゴルフ場が消えて、運動場、広場に変わる。同時に、荒川の左岸側には

ずっと首都高の高架橋が見えてくる。岩淵水門の対岸にあたる鹿浜あたりから河口まで左岸には高速道路（川口線）が連続する。このあたりでは荒川自転車道は、天端と高水敷の両方に幅員 5～6mの舗装道路で整備されており、快適に走ることができる。

（荒川自転車道の終点）

荒川自転車道の終点には「通行止め」の看板があるだけだ。この先は夢の島マリーナへ入る水路がある。しかし、その先には荒川河口橋や高速湾岸線、京葉線の大きな橋梁があり、東京湾はまだ先になる。

自転車道は地下鉄東西線橋梁と清州大橋の下を過ぎてもさらに真直ぐ続く。測ったような直線道路で、周囲からビルも消えて、変電所、運動公園、下水ポンプ場が出てくる。直線道路を約２㎞も行くと「通行止め」看板が出てきた。ゲエーである。まだ先には荒川河口橋や高速道路橋が見えるし、新木場や若洲海浜公園などがあるはずなのに道が無くなってしまった。

この先は運河を隔てて夢の島になるのかと気を取り直して、来た道を戻る。清州大橋の下まで来ると左側に下へ降りる道があって、一般道へ出られる。工場街を過ぎると南砂町駅への案内板が出てきた。運河を越して左折すると明治通りへ入った。これをひたすら南下すれば新木場へ出られる。新木場へ出ればあとは若洲まで真っ直ぐ行かれる、と思って走る。やがて夢の島大橋へ出た。砂町運河があって大きなヨットハーバーの先にガラス張りの熱帯植物園ドームが見える。直進して高速道路のガードを越すと左に京葉線新木場駅に出た。広い駅前広場がある。
アー疲れた。まだ若洲までは３ｋｍくらい残しているが、今回の荒川サイクリングはここで終わりにした。

12　荒川サイクリング②　～夢の島

荒川サイクリングで荒川を新木場まで下って来て、夢の島の手前で道が途絶えた。夢の島は昔「ゴミ戦争」があった場所だ。夢の島の新木場へ行くには、途中で砂町運河を渡る。そこに架かる橋が「夢の島大橋」だ。「夢の島」は、まだ学生だった頃、美濃部都知事が「ゴミ戦争」宣言をして、ゴミ問題が大きく取り上げられたことがあったが、その際「ゴミの島=夢の島」といって話題になった。

「夢の島」は新木場駅北側一帯で、今では都立夢の島公園になっている。この公園は 1978 年（Ｓ53 年）開園した。ここがゴミ埋立場だったのは 1957 年（Ｓ32 年）～1967 年（Ｓ42 年）だったので、今ではここには最早ゴミ埋立場の面影は跡形もない。当時、ゴミ問題は高度経済成長政策がもたらした大きな都市問題であること、そしてゴミ問題は私たちの普段の暮らし方が生み出しており、暮らし方を変えないと解決しないと教えていた。

昔読んだカメラマン・藤原新也の「東京漂流」を思い出した。その本はカメラマンがアジア諸国を漂流してきて、1970 年代の日本のあちこちに見えた「社会の歪み」を写真とその解説で綴ったものだ。確か初めに金属バット殺人事件があった奇妙な新興住宅の写真があった。真ん中くらいにこの埋立地も登場して、都の職員が撒いた猛毒ストリキニーネの団子を食べて死んだ野犬もいた。そこに「湾が獣の口とすればそれに沿って海につき立つ数々の埋立地はさしずめ東京の牙のように見える」という個所があった。

（2015 年 2 月 5 日）

夢の島大橋から夢の島マリーナやゴミ焼却場、熱帯植物園が一望できる。そこが昔ゴミの山だったとは誰も分からない。

「夢の島」は「ゴミの島」と言われるほどゴミ埋立地として有名だったが、もともとは羽田空港に変わる東京飛行場予定地として 14 号地埋立計画が作られた場所である。

最初に 14 号埋立地が登場するのは、昭和初めに策定された「東京港修築計画」である。その時は港に大型船が入れるようにするため東京港の海底の土砂を浚渫し、その土砂で埋立地を造成するものだった。その後、1938 年（Ｓ13 年）にその 14 号埋立地を狭い羽田空港に代替する「東京飛行場」として整備しようという計画が作られた。実際にも、この飛行場設置のために、1939 年（Ｓ14 年）～16 年に埋立が開始された。しかし、日中戦争が激化したために半分くらい進んだ段階で埋立は中止になった。さらに戦後のＧＨＱ支配時に羽田空港拡張が進められたため、新空港計画自体が消滅した。

戦後すぐＳ22 年この埋立予定地に海水浴場がオープンした。ハワイのような夢のあるリゾートを目指すという期待を込めて「夢の島海水浴場」とネーミングされた。しかし、度重なる台風被害と財政難で 3 年で閉鎖され、その後しばらく放置された。1957 年（Ｓ32 年）になると、隣接する 8 号地（潮見地区）のゴミ埋立が満杯になり、14 号地が次のゴミ埋立地に決定されて、Ｓ32 年からゴミ埋め立てが開始された。

14 号埋立地は、1957 年Ｓ32 年からゴミ埋立が開始された。当時は、高度経済成長の大量生産と大量消費の時代で、ゴミも焼却せずに埋め立てられた。このため埋立地には悪臭、ハエなどの害虫発生、メタンガスによる火災も頻発するようになった。

Ｓ32 年	ゴミ埋立開始
Ｓ40 年	自然発火で大火災（3 月）、ハエが大量発生し南砂町を襲った。警察、消防、自衛隊が出動し焼土作戦や消毒作戦を実施した（7 月ハエ騒動）。
Ｓ46 年	美濃部都知事がゴミ戦争を宣言。江東区もゴミ持ち込み反対、ゴミ自区内処理を決議。
Ｓ47 年	杉並区のゴミ収集車搬入阻止（翌年 5 月にもゴミ収集車搬入阻止）
Ｓ58 年	杉並区にゴミ工場完成

美濃部都知事が宣言したゴミ戦争は、直接的には負担公平原則に基づいて各区ごとに焼却工場を整備してゴミの自区内処理を推進するという方向で妥協した。この時の美濃部氏の主張は、大量生産、大量消費で生み出されるゴミが市民生活を脅かしているという基本認識の下で、ゴミ焼却場の厳しい公害防止策、市民のゴミ分別化によるゴミの再資源化やゴミ総量削減という自助努力、さらに大量消費による大量のゴミ出しを必要悪と考えて高度成長政策を続ける政策への反対を唱えるものだった。

あのゴミ戦争は今日でも多くの教訓を与え続けている。
ごみの焼却処分については、当時もゴミは焼却すれば容積は 20 分の 1、さらに焼却灰をスラグ化（溶融化）すれば 40 分の 1 に減ることが分かっていた。また、焼却せずに埋め立てると、火災原因、メタンガス発生、さらには雨水が汚濁物質を流し出して地盤汚染、海水汚染を引き起こすこともわかっていた。その時代の判断で事態を放置した結果、ゴミによる汚染の悪影響は今日になっても続いている。たとえば、S 49 年に埋め立てが終了した 15 号地（若洲地区）では、その地下水について 30 余年経過した今日でも生物処理、物理的処理をしたのちに一般の下水処理場へ送らざるを得ない事態になっている。さらにメタンガスも発生し続けていて周辺を立ち入り禁止区域にして土中にパイプを突き刺してガス抜きする作業が続いている。

だから、ゴミ戦争を通じて私たちは、まずゴミの総量削減に取り組むこと。どれでも発生するゴミは「分ければ資源」の考え方を徹底して分別化し、ゴミの再資源化や再利用促進を進めること。こうして処理すべきゴミ本体を最小限にして焼却して埋立処分するという方向性をはっきり教えていた。

13　荒川サイクリング③　～荒川放水路

荒川を下って岩淵の水門を目の当たりにして、改めて荒川放水路について考えさせられた。私がサイクリングでかけ下った岩淵から下流の荒川は、実は「荒川放水路」で、大正時代に人工的に開削により整備された水路である。水路と言っても幅 400m～500m×延長 22ｋｍの堂々たる大河川である。元々の江戸時代からの荒川は今の隅田川のことで、たびたび水害を引き起こす暴れ川だった。

（2015 年 2 月 6 日）

千住新橋から常磐線、
小菅刑務所を見る

（放水路計画）

江戸幕府は江戸城とその周辺が洪水に襲われないように、神田川を開削して小石川や谷端川の水を一旦神田川へ落してから隅田川へ流して平川の氾濫をなくし、さらに各地に堤を築くなどの治水対策を進めた。しかし 1783 年（天明 3 年）の浅間山爆発で大量の火山灰が降り、利根川も荒川も河床が上昇し、洪水が一層頻発するようになった。

明治になっても本格的な治水対策はなかなか実施されなかったが、1910 年（M43 年）8 月に大洪水が発生し、堤防が決壊して千住、浅草、本所、亀戸などの下町が半月間も水浸しになる大被害が発生した。この洪水を機に、荒川放水路計画が策定された。

荒川放水路計画は、隅田川を岩淵で離れて中川沿いに下り中川河口まで最大幅 500m×22ｋｍの人工河川計画である。増水時には岩淵に作る隅田川の水門を閉めて新しい人工河川へ放水しようとするものだった。工事は 1913 年（T2 年）に開始されて 1924 年（T13 年）に通水が出来るまで進んだ。その後、途中で切断された河川について付け替え工事が行われ、中川は放水路にそって延長 7.8ｋｍに及ぶもう一本の水路が作られてその先で合流している。また、綾瀬川の場合はその新中川へ途中で合流するように作られた。さらに、水門や閘門工事が行われて、1930 年（S5 年）に竣工した。

（スーパー堤防）

1987 年に国が始めた高規格堤防の整備事業で、堤防の幅を市街地側へ高さの 30 倍（300～400ｍの範囲になる）に広げ、住民はその上に家を再建しようとする事業。ゼロメートル地帯でも洪水被害がなくなるという触れ込みで、当初は荒川など首都圏 4 河川、近畿圏 2 河川で計画された。しかし民主党政権時に無駄な公共事業として事業仕訳されたこともあって、その後縮小されたが、荒川、江戸川、多摩川で進められることになっている。

しかし事業は遅々として進まない。何故か？主な理由が三つある。

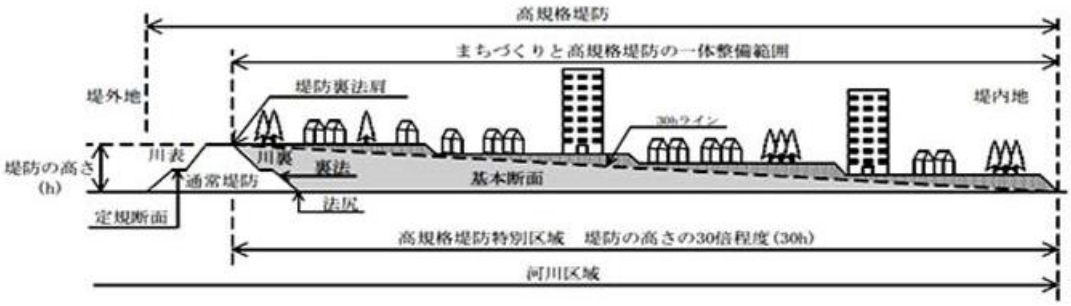
① 事業費が高額なこと。すでに事業が終わった荒川沿いの平井 7 丁目北部地区（江戸川

区、平井大橋付近）で堤防 110mに沿った区間について 100m位の奥行まで盛土して宅地になった。計画上は 200m位市街地側を盛土するはずだったが、既存住宅移転に時間がかかり中止されたのだ。4 年の工事期間で、事業費は、盛土や地盤改良など「スーパー堤防分」が４７億円、地権者の移転費用や造成工事費など「区画整理事業分」が３５億円、合計８２億円だったという。わずか 110mのスーパー堤防化が 82 億円というと、国全体の 870ｋｍに要する総事業費は 10 兆円を超すらしい。よくないことはこれに対して区の負担分が 3.8 億円だけで、国から金が出るなら乗らない手はない、という構造要因が絡んでいる。

②他にコストが安い代替策があるのに国がゴリ押しすること。堤防強化には堤防の斜面を緩やかなものする方法や堤防内に水が浸入させない方法など多様な手法があって、実際にも各地でそれらが実施されているのだが、なぜかここではスーパー堤防化だけが強調される。多分スーパー堤防が提案されたのはバブル経済の時期だったから各地の土木事業で出される排出残土の受け入れと狭小かつ危険な住宅のリニューアルを同時に解決できる策として重宝されてきたためだろうと思われる。

③この工事では膨大な住宅移転が発生する。いずれ戻って来るといっても事業期間の 3，4 年間を仮設住宅住まいするわけで、ここでもまた大規模公共事業によるコミュニテー破壊が進む。平井 7 丁目の例では 72 世帯が仮移転したが戻ったのは 30 世帯に過ぎなかったという。

もともと治水のために計画された荒川放水路は、うまく機能してゼロメートル地帯の人々の住宅や生命を守り続けて新しいコミュニテーを育ててきた。しかし、約 100 年後の現代になって、スーパー堤防なるものは堤防の幅を今までの 30～40 倍の幅へ広げることで、人々を追い出し、そのコミュニテーを再び壊そうとしているように思える。治水で街づくりに貢献するはずの事業が、一旦はあれほど民主党政権時に事業仕訳対象にされて見直されてきたはずなのに、今再び息を吹き返して、街づくりを壊す方向へばかり作用している実態を見ることができる。



14　江戸川サイクリング①　～下流部

今日は江戸川をサイクリングする。利根川から分流するこの川は、関宿（せきやど）橋から河口まで約 70km あるので、この川も 2 回に分けて走る、その分岐点を三郷市の流山橋にした。上流側が 40km、下流側が 30km で、武蔵野線三郷駅がすぐ近くにあるからだ。

京浜東北線で南浦和駅まで来て、武蔵野線へ乗り換える。朝 9 時半に東神奈川駅を出てから約 1 時間半で三郷駅へ着いた。小さな駅で、田んぼと住宅地が入り混じるこの町は、ともかく平坦な地形である。中川と江戸川に挟まれた平坦地を大きな道路や鉄道がどれもが南北方向へ走っている。武蔵野線は別だが、この町は東京と東北や越後方面を結ぶ通過点になっているように見える。川も同じように見える。

（2015 年 2 月 16 日）

江戸川は野田で利根川（破線部）から分岐して約 60km を流れて東京湾へ注ぐ。今回はほぼ中間の三郷からスタートして葛西臨海公園まで走った。最下流部の江戸川大橋から江戸川の本川は真直ぐ東京湾へ向かうが、サイクリングでは旧江戸川を走り、最後にデイズニーランドを左にみながら葛西臨海公園へ着いた。この川は上流では埼玉県と千葉県の健堺、中流から東京都と千葉県の県境になる。旧江戸川では左側は浦安で、川沿いには船宿とその船がずーと続いていた。

11 時に流山橋をスタートして江戸川河口まで 30km 走る。土手の上のサイクリング道路は幅 4.5mのアスファルト舗装で、周りより少し高い位置になるので横断する道もなく駒止め柵もないから、初めからハイスピードでどんどん走れる。天気は快晴で、気温は低めだが風もない。今日は月曜日なので、道を走る自転車や散歩する人もあまりいない。

川幅も 500m位あって広い。土手の下の高堤敷に広いグランドが作られていて、その先に江戸川の本流が流れている。濃いグリーン色であまりきれいな水ではないが、水量は豊かだ。南西方向のずっと先に雪をかぶった富士山がよく見える。前に荒川を走った時もそうだったが、埼玉県からもあの富士山が見えたのは驚きだった。加えて今日は北東方向の先には筑波山もよく見える。地上から上の景色を遮るものがないので、全部見える。しかも前後左右の全方向がそうなので、雲の上の平らな地面をテツ号に乗った自分がただ一人走っているような気分である。

東京都に入ってまもなく、右側に金町浄水場がでてくる。その大きな下水処理施設を過ぎると、柴又帝釈天の神社の屋根が見えてくる。サイクリング道を挟んだ江戸川に小さな木船が 2 艘繋いでいるのがみえる。矢切の渡しと書かれた案内板も見える。土手を散策する人の姿もちらほら見える。葛飾柴又へ到着した。言うまでもなく映画の寅さんのふるさとで、映画の冒頭で登場する河川敷でもある。前回走った荒川では千住の反対側にあった小菅刑務所がランドマークだったが、今回は葛飾柴又がそれに当たる。

よく道が整備されていて今回は道に迷うことはない。江戸川大橋を過ぎると、川が 2 つに分岐するところへ出る。左が本川で、右が旧江戸川である、ともに大きな水門が建っている。今日は水門も全開されているが、一旦ことがあればあの鉄の板が下されて水を止める

のだろう。私は右側の旧江戸川へ入る。そこから道は一般道の歩道になる。川幅は 150m～200m位だが、右側は家が密集している。ここから今井橋までの間は、左岸にヨット係留がつづく。30～60 フィートクラスが多く、さほど大きなクルーザーはないが、数が多いので壮観である。

今井橋を過ぎると、護岸は昔からのカミソリ堤防となって、自転車道もそのすぐ脇を走るようになる。新川を渡って川の中州に月島食品の工場が出てきて、浦安橋を渡る。この辺りの川幅は 100～150m位になるが、両岸に釣船が並ぶ。この時間なので船はほとんど出払っているが、船宿屋の看板と桟橋がずーと連続して置かれている。

中洲が終わり釣船屋がなくなると、川幅が一挙に広がり 400m位になる。同時に川の水もこれまでの色とは違って海の水の色に変わる。もう間もなく河口らしい。すると、視線の先に川を渡る高速湾岸線の鉄橋とその奥に夢の国デイズニーランドのお城が見えてきた。あれが舞浜大橋だろう。するとその先を右に曲がれば葛西臨海公園へ到着するぞ。ゴールも真近かである。

15　　江戸川サイクリング②　～上流部

昨夜はずいぶんたくさん雨が降ったが、今朝はうって変わって良く晴れた。週末に娘夫婦と孫たちと浜松の特養にいる実母のお見舞いと湖西市の実家の墓参りに行って帰ったばかりだったので、今日の月曜日は休息の日だった。しかしあまりにも天気が良いので、思い切って江戸川上流を走り、江戸川サイクリングを完結させようと決めて出掛けた。

今日は東北線の栗橋駅まで輪行。そこから利根川サイクリング道を下り、関宿（せきやど）で江戸川サイクリング道へ入り、流山橋まで走った。帰りは流山橋のすぐそばの三郷駅（武蔵野線）で電車に乗り、南浦和経由で東神奈川（京浜東北線）駅へ戻った。

晴れた上に気温が高い。普段は朝 3～4 度、昼 9～10 度くらいなのだが、今日は朝 7 度で、昼には 13 度くらいになると予報があった。実際にも暖かい。だから、いつも着るベストをやめて、下着、シャツ、軽いジャンパーで走った。それでも少し走ると汗が出てきて、だんだん汗まみれになったので途中からジャンパーも脱いだ、

暖かさは川にも随所に現われていた。走り出すと土手の周りの草むらに、黄色い菜の花が咲き乱れていた。土手に添って菜の花がずっと先まで群生しているのだ。頭上にはヒバリが甲高い声で鳴いている。ピーチュルチュル、ジーチュルチュルチュルチュルと聞こえる。昔からヒバリの声はピーチク、パーチクというのが定説だが、もっと複雑で甲高い声である。その上に、雀ほどの小さな鳥（16ｃｍ～17ｃｍ）が空中で鳴くので、その姿を見るのが難しい。ヒバリは利根川から江戸川へ入ってからもずっと聞こえていた。さらに江戸川の高水敷に生える柳の木が芽吹き始めていた。枯れ木のような冬の柳だが、その枝の先端がうっすらと若草色に色がつきだした。ここでは柳の木が何本もあって、しかも一本一本が大きいので、柳の木が全体としてうっすら若草色に包まれているかのように見える。

（2015 年 2 月 23 日）

栗橋駅を出て東へ向かうとすぐに堤防が見える。堤防上は大型車が走り抜ける大きな道路になっている。ゲエー、一般道の歩道をいくのかと思った。しかし、その堤防の下のトンネルを抜けると車道の川側歩道へ出た。歩道に接して川の土手がなだらかにつながっているので、そこを上ると、堤防上の自転車道が出てきた。当初予定していた利根川橋からもう 700,800m位下流である。

利根川へ出た。やはり大河である、川幅は 800m位もある。サイクリング道は幅員 3mほどのアスファルト舗装で、これを今日は約 42ｋｍ下る。うち 10 ㎞が利根川で、江戸川が 30ｋｍである。

人がいない。今日が月曜日というせいもあるが、サイクリングする人はもちろん、散歩する人影も見えない。でも犬のふんがあちこちに出てくるから週末や朝早くには人も歩いているかもしれない。

東北新幹線の鉄橋をくぐってすぐ、頭上でなくヒバリの甲高い声に驚かされた。縄張りを主張するオスが鳴いているのだが、ずーと私を追いかけてくるように聞こえる。実際は別の鳥が鳴いているのだが、音程も声質も同じようだから一羽の鳥が鳴いているように聞こえるらしい。思わず、かれの巣がどこにあるのか探したが、見つけられなかった。

ヒバリを見ているうちに、新利根川橋（4 号線バイパス）の下をくぐる。川幅が 1200m位になってまた広がった。水が流れるところはそう変化ないので、高水敷が広くなっているのだ。やがて川が二つに分かれる。その分岐点の先にお城が見える。

関宿(せきやど)城である。初めは戦国時代につくられた城で、江戸時代には関宿藩があった。この場所は利根川と江戸川の水運の要衝で、もともとは上杉謙信方の梁田晴助が城主だったが、武蔵野国を平定して関東制覇を目指した北条氏康と何度かの戦闘の上、北条氏の属領になった。その後北条が滅亡して、徳川家康の領地になって、関宿藩がつくられ色んな譜代大名が城主になった、という。

徳川家康が江戸へ入府すると間もなく、「利根川の東遷」事業が始まった。東京湾（当時は江戸湾）へ注いでいた利根川を銚子方面へ付け変えた事業で、併せて江戸川の整備も行われたことから、利根川～江戸川～小名木川を経て日本橋へ直結する川の輸送路が開かれることになった。これにより、東北からの貨物は危険だった外房を通らず、銚子から江戸へ直結され、従来 7 日かかった行程が 3 日に短縮されたと言う。その利根川水運については別稿で詳しく見るが、その要衝が関宿である。

関宿の川幅は狭く、100mあるかないか位だ。利根川分岐箇所には今では水門があるが、その下流側の中央の中洲で二つの流れになる。多分ここが船の関所で、船はその広い側を通っていったのだろう。今は何の施設もなく人もいないが、昔は大勢の人が行き交ったのだろう。水が実際に流れる川幅は狭いが、川の敷地全体を見れば400～500m位もあって広い。

さて、ここから下流が江戸川になる。前回も書いたが、この辺りは土地が全体に低く平らで、川の土手が一段高く作られているので、地平線まで見渡すことができる。今日は小春日和で風がないが、一旦風が吹き出したら、この土手では北風や西風で背中を押されて走

る形が一番だ。荒川では高水敷に畑やゴルフ場がたくさん作られていたが、ここではそうした人工物がない。未舗装の道路と草むらだけだ。人工物がないのがいい。人工物と言えば、この川の場合、川を横断する鉄道橋や道路橋も少ない。多摩川では１ｋｍごとにそれらがあったのに、ここでは 8，9ｋｍくらい行かないと橋が出てこない。橋がないので大きな目安になるものがない。また、東武電車の鉄橋をすぎても、そこを走る電車が来ない。だから景色に変化をつける動きのあるものが登場しない。だから淡々と走るしかない。

玉葉橋で左岸へ渡る。ずっと右岸で来たが、ここで左岸へ来たのは利根運河を見たかったからである。利根運河もまた水運の必要性からつくられたもので、利根川の鬼怒川と合流点の下流から江戸川を結ぶ。利根川を上ってきた貨物船が、鬼怒川や渡良瀬川から流れ込む土砂で川を浅くするため航行できなくなることがよく発生するようになった。また野田の醤油メーカーの強い要望もあって、1890 年M23 年に開通した。この運河は二本の川をショートカットするもので、銚子と江戸間は従来 3 日間だったが 18 時間に短縮された。

この運河は思っていたよりも狭かった。100m弱の川幅でその中を 10m位の本流が流れている。上流部ではもう少し川幅も広いようだが、印象としては狭い運河である。それでもこの運河を大小の貨物船が行き交ったと思うと、楽しい。

そのまま左岸を下る。
江戸川は川幅 500m位で水量もずっと増えてきて 130～150m位の幅で水が流れている。水の色は青黒く、きれいではないが汚れているわけではないように見える。

やがて、常磐道の高速道路橋が頭上を過ぎる。今日の終点の流山橋まではあと少しだ。テツ号の距離計は 44ｋｍを指していた。

(参考)　関宿について

関宿は「せきやど」と読む。東海道の鈴鹿峠の三重県側にある関宿は「せきじゅく」と読んで使い分けられている。この町は室町時代に城が築かれたという古い歴史がある。しかし歴史に登場するのは、江戸時代に江戸川の東遷事業が始まり、ここに水関所がおかれて水運の要港として重要な役割を持つ街になってからである。江戸末期には人口 48,000 人の城下町として栄えた。明治になり廃藩置県で「関宿県」になったが、後に千葉県に編入された。しかし、その後鉄道が普及して水運業が衰退すると街も変質した。2003 年町村合併で野田市へ編入されて、関宿町になった。

16　江戸川サイクリング③　～江戸川の洪水対策

江戸川に立つと、この流域が低く平らであることがよくわかる。また、その低いエリアを綾瀬川、中川、江戸川と大きな川が幾筋も流れている。多分これらの川は昔から利根川の支流で、このあたりは低湿地帯だったのだろうと想像される。そこで江戸川の洪水対策を見てみる。

（2015 年 2 月 18 日）

江戸川の歴史は「利根川の東遷」事業から始まる。
江戸時代以前まで、利根川は今のように銚子から太平洋へ注ぐのでなく、埼玉平野を幾筋にも分かれて東京湾へ注いでいた。そのために江戸はたびたび水害に見舞われていたため、徳川家康が 1590 年に江戸へ入府するに当たり、「利根川の東遷」（東京湾へ注いでいた利根川を銚子方面へ切り替え）を命じて、1654 年に完成した（工事期間は約 60 年だった。）。

その東遷事業の目的は第一に江戸を利根川の水害から守ることだったが、それだけでなく、新田開発を進め、仙台で強い勢力を誇った伊達政宗らの東北地方に対する防備を兼ねていたため、利根川改修にあわせて埼玉平野を流れる他の河川改修も行われた。その代表例が、人工的に作られた江戸川である。

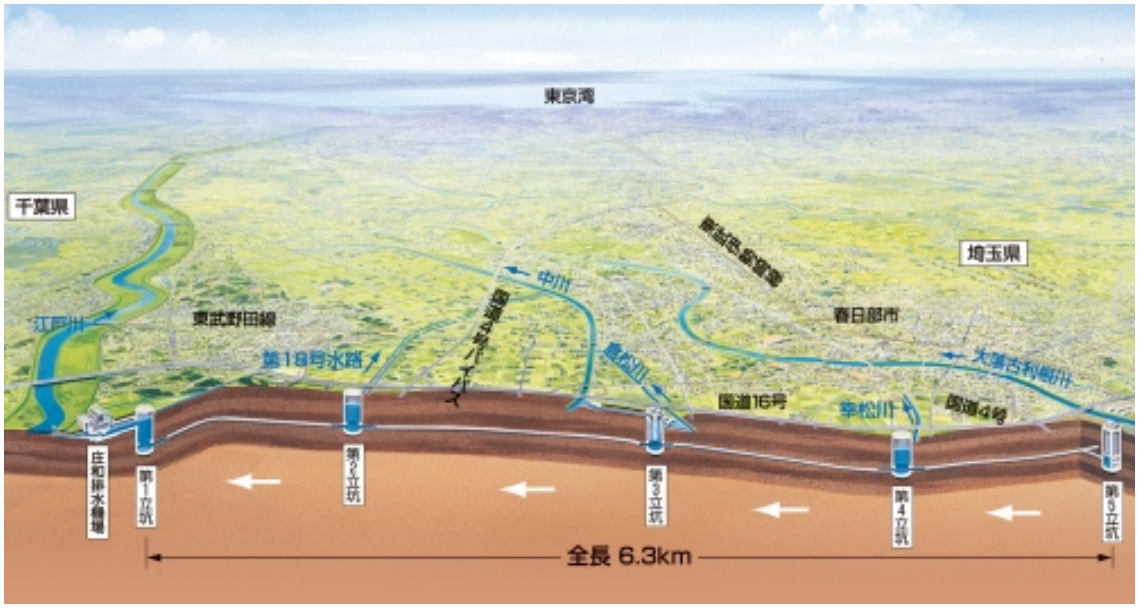
東遷事業とそれに続いた治水事業により、埼玉平野はかっての湿原地帯から稲作や野菜づ

くりなどの農業を発展させた。新しく生まれた江戸川は、それと同時に、別項で詳しく見るが、銚子と江戸を結ぶ水運の重要な輸送路になった。

1594 年（文禄 3 年）に会の川を締め切って、川筋を東に移して渡良瀬川に合流した。その後渡良瀬川と鬼怒川を結ぶ水路の掘削を進めて、1654 年（承応 3 年）に鬼怒川と合流して銚子へと流れるようにした。この結果、江戸は河川を通じて直接太平洋と結ばれるようになり、銚子や佐原と江戸を結ぶ水運が発達した。この工事で中川は利根川とは縁を切られた小河川になり、渡良瀬川も東京湾へ流入することなく新たにできた大利根川の支流になった。また従来渡良瀬川の最下流だった流れは江戸川と名を変えて、利根川の分流になった。これが江戸川が誕生した経緯である。

利根川の東遷事業が終わり、江戸川が新たに東京湾へ注ぐようになっても、この地方の洪水がなくなったわけではなかった。確かに江戸（後の東京）の街の洪水は大幅に減ったが、江戸川と荒川に挟まれたこの地方の洪水は頻繁に発生した。それは今日のように町の市街化が大幅に進んだ後も同じだった。

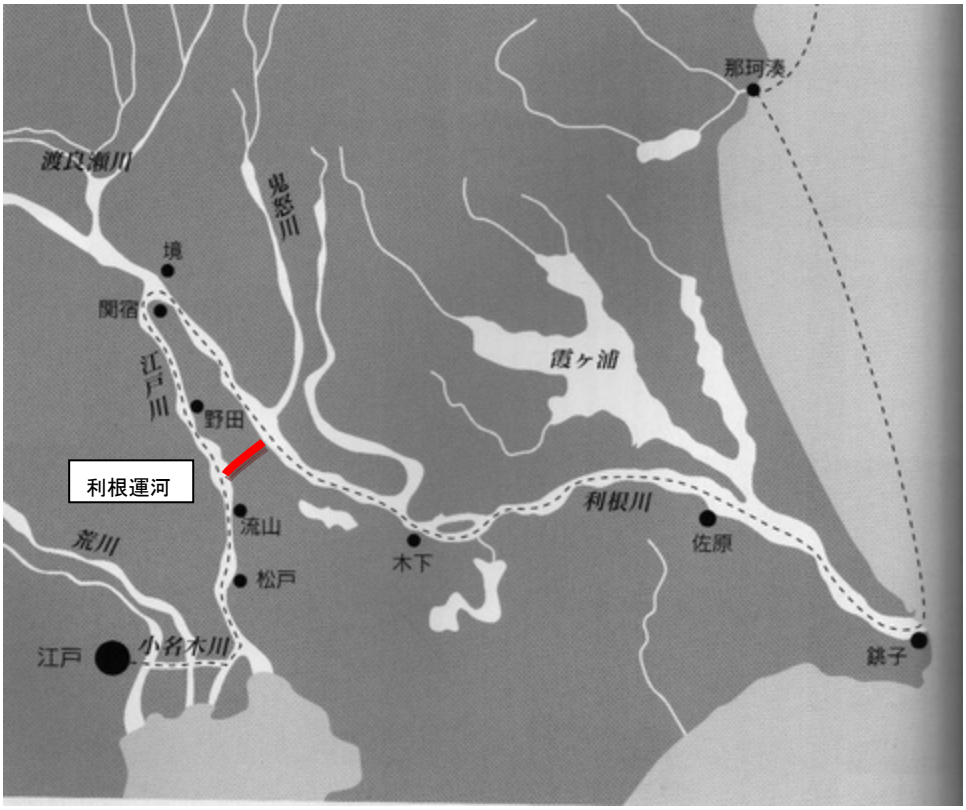
その事態に苦慮した政府は、2006 年（H18 年）に首都圏外郭放水路を整備した。首都圏外郭放水路という巨大な地下構造物が国道 16 号線の地下 50mに埋設された。それは口径 10 m×6.3ｋｍもあるという。通常放水路は開渠で作られるが、ここでは道路下にあって、その容量は 67 万㎥あると言う。放水路というより、巨大な一時的な滞留所である。ここでは中川、倉松川、古利根川の河川が増水した時に、各立坑へ川から水を流し込んで地下トンネルへ溜めて、最後に江戸川へポンプアップで放流する施設である。
すごく大規模な施設だが、洪水時の水の処理に特別な工夫があるわけでもなく、その水処理の仕方はなんだか子供じみているように思うのは私だけでなないだろう。考えてみれば新横浜遊水地も洪水時の水の滞留所で、あの総合競技場が水に浮いて見えるほどになると言うのだから、地下につくるか地上につくるか、一定のまとまった敷地につくるか道路下で帯状につくるかの違いがあるに過ぎないと言えるかもしれない。


東京湾
千葉県
埼玉県
江戸川
東武野田線
第18号水路
中川
春日部市
国道16号
幸松川
国道4号
庄和排水機場
第1立坑
第2立坑
第3立坑
第4立坑
第5立坑
全長 6.3km

17　　江戸川サイクリング③　～水運

利根川を走ると、その沿川に昔から独自の文化をもって栄えた町が次々と現れてくることに驚かされる。野田、流山、松戸である。野田から流山へ走る途中に「利根運河」があった。今でこそ、地域の小河川になっているが、M23 年にこの運河が掘られた時は東京へ向かう水運によるモノの流れを大きく変えた事業として、多くの人々から喜ばれた。そこで水運の大幹線としての利根川を見てみる。

（2015 年 2 月 19 日）



1654 年に利根川の東遷が完了して銚子～江戸の水路が完成すると、それまで銚子から外房を通り館山から東京湾へ入っていた水運が、銚子から関宿（せきやど）まで利根川を上り、江戸川を下って河口の小名木川から日本橋へ出る航路へ変わった。黒潮の流れに逆らって外房を回るルートはよく荒れて危険だったし、従来 7 日ほどかかった行程が 3 日で到着できることになったからである。

このルートは大いに活用されたが、水害も翌発生した。そこで、1822 年頃に利根川と江戸川が分流する関宿（せきやど）に「棒だし」と呼ばれた土手が作られた。両岸から石と棒で固めた土手をせり出して川幅を狭くさせて、江戸川へはる水量を減らそうとしたのである。同時に関

所もその土手の上へ移して船のチェックを厳しくした。
しかし、この利根川水運にも問題があった。第一に関宿から野田の鬼怒川の分岐点までの間は年々砂泥がたまって水深が浅くなり、貨物を小船に積み替えて運ぶ必要があった。そのため鮮魚など急ぎの貨物はここから陸路で行徳まで運び、そこで再び船に積み替えて運んだこともしたという。第二に東北方面から来る米や木材などの大型貨物は銚子で川船に積み替えて運ばれた。外房経由よりも安全だったが、積み替えに日数がかかって利根川ルートがいつでも早かったわけではなかった。

明治以降になると、頻発する洪水を防ぐために分岐点に「関宿水閘門」が作られた。水門は、ディーゼルエンジンで昇降する 8 門のゲートで江戸川へ流れ込む水量を調節し、閘門は、船舶の航行を可能にするために水位を調節した。大正 7 年（1918）に着工、昭和 2 年（1927）に完成し、これにより水量調節の役割を果たしていた「棒出し」は撤去された。
また、鬼怒川合流部の浅瀬問題に異議を申し立てた野田の醤油業者の提言もあって、「利根運河」が整備されることになった。利根川と江戸川を関宿まで上らずに野田＝流山の間に運河を掘ってショートカットするもので、1890 年（M23 年）に完成させた。全長 8.5km の「利根運河」は銚子江戸間の水運時間を従来の 3 日間から 18 時間へ大幅に短縮させると同時に蒸気船も通行可能になるなど輸送力も増強させた。

明治政府が進めた殖産興業政策のもとで、利根川水運も大きく変貌を遂げた。蒸気船・通運丸が 1877 年（M10 年）に、深川から江戸川・利根川・思川を経て生井（現栃木県小山市）の航路に就航し、内国通運会社（後の日本通運）が経営に当たった。その後、航路が利根川上流や銚子・霞ヶ浦方面にまで拡大し、大正中ごろには約 28 隻の通運丸が航行するほどになった。蒸気船は各地の河岸に立ち寄りながら航行し、河岸は河岸問屋によって運営された。もともと利根川や江戸川に河岸が展開していた関宿、野田、流山では新たに蒸気船が加わり、人や物資の輸送が大変便利になり、各町は発展を遂げた。

明治中頃になると、内国通運以外にも蒸気船を運行する会社が現われ、競争も激しくなった。通運丸は運賃割引と寄航場の河岸問屋と連携したサービス向上に努めて、競争に勝ち抜いた。

しかし、1897 年（M30 年）総武鉄道（今の総武線）が全線開通して本所銚子間を 4 時間 20 分で結ぶようになると、水蒸気船は初めは値下げで対抗したが、次第に廃止された。

18　サイクリング再考

私のサイクリングは、普段は岸根公園や鶴見川、たまには多摩川を走っている。いずれも自転車専用のサイクリングロードが中心だ。あちこちへ出かけないのは、まずテツ号が 20 インチの折り畳み自転車だから、あまりスピードが出せないし、遠くまで走れないからだ。また私の体力も、そんなに遠くまで出かけられるようなものではない。もう一つの理由は、混雑して狭い道路を歩行者や車と一緒に走るのが危険だと思ったからだ。

しかし、今回関東の主要なサイクリングロードを走ってみて、輪行すれば面白いサイクリングができることが判った。自転車を折り畳んで袋詰めにして肩で担ぐだけのことだ。その作業は 5 分程度で済む簡単なものだ。電車で行くときはそのまま改札を出入りできる。マイカーでは袋詰め自体が不要で、折り畳んだ自転車を荷物置き場へ入れるだけだ。

私の輪行は基本的に電車である。電車なら出発地点へ戻ることなく、到着した先で別の電車へ乗れば帰宅できるからである。また、往復のドライブも不要で、先日などは疲れたので、電車の中で「柿のタネ」をかじりビールを飲んで帰ってきた。こんなことができるのも電車旅の良いところだろう。

しかし、今回最後に東北線の栗橋まで 2 時間かけて行き、利根川と江戸川を走って改めて遠いと思った。電車が片道 2 時間かかるということは往復で 4 時間、一日で遊べる時間は 7 時間だから、サイクリングできるのは 3 時間しかないことになる。3 時間のサイクリングというと、時速 18～20ｋｍくらいだから 50ｋｍ走るのが精いっぱいになる。これだとかなり忙しい。サイクリングの途中でどこかへ立ち寄る時間が取れないのである。だから、今後も利根川上流や渡良瀬川サイクリングしようとすると、もっと先まで行き、もっと不便な駅へ出て帰らねばならず、とても一日の輪行エリアではなくなる。そこで、川のサイクリングはここらあたりで一旦中断しようと思う。

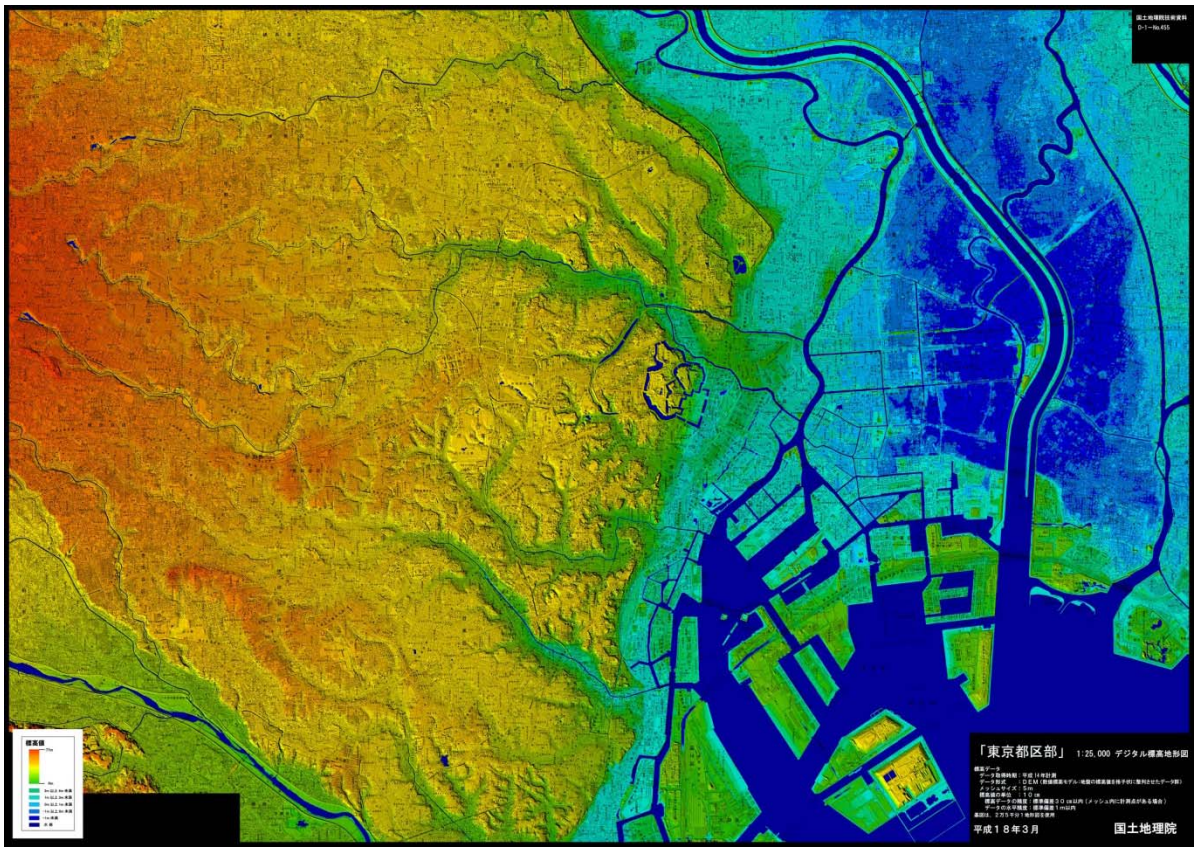
その代わりに輪行は続けるが、近場の都内の廃川敷を走ってみようと考えている。例えば、王子と不忍池を結んでいた谷田川、池袋の粟島神社から後楽園を流れていた谷端川（やばたがわ）、渋谷から芝公園を流れている渋谷川（古川）、世田谷から品川宿を流れている目黒川などがそれである。川という昔からある線を結んでみると、今の時代ではバラバラに存在しているものが実はとても密接関連したものだったことが判るだろう。都内を歩くと、むやみに坂が出てきて疲れただけだった経験がある。それも川を軸にした線で歩けば、坂があちこちで出ることもなく、思いもかけない場所へ出ることだってあるはずだ。そんな楽しさをこれから探してみよう。

（2015 年 2 月 24 日）

19　　デジタル標高地形図

約一月前に、「25,000 分の 1 デジタル標高地形図（東京都区部）」（1100×800、日本地図センター）を手に入れて、このところ毎日眺めている。この地図の特徴は、地面の高さが色を変えて表わされている点にある。通常私たちが見る地図は、道路や施設の表示で埋め尽くされていて土地の高低、凸凹の状態が判らない。地図を道路地図として使う場合が多いので、地図が道路地図化している。ところがこのデジタル地形図は、航空レーザー測量という手法を使いレーザー光を発射して地上の高さを計測したもので、標高を 5mメッシュで色を変えて、それを 2 万 5 千分の 1 の地形図と重ねているので、地形の凸凹が詳細に読み取れるようになっている。地盤の高さは、－1m, 0m, 1m, 3m, 4m, 30m, 50m というように 1m ごとに青から赤へ段階的に色分けされている。

自転車テツ号で出かけるうえでこのデジタル地形図から得られる情報が使えそうである。うまく走れば坂道なしに相当な距離も走れそうである。例えば川。これまで走った大きな川沿いのサイクリング道路と同様に、隅田川も上流から河口まで地盤の高さが０～1m位だから自転車で楽に走れる。その他の川も川沿いに走ればほぼ楽に走れそうに見える。そこで、この地図を使って都内の川を走ってみることにした。　（2014 年 11 月 16 日）



デジタル地形図を見ると、北の隅田川から南の多摩川までの間に武蔵野台地を横断する川が、石神井川、神田川、古川（上流は渋谷川）、目黒川とあることが判る。これらの川なら坂道もなく、テツ号でゆっくり走ることが出来そうだ。

地図を見てまず目に付くのは、南北にＪＲ東北線とＪＲ東海道線を境にして西側が武蔵野台地、東側が荒川の低地になるという東西の高低差である。ＪＲ東海道と東北線を境にして、西側が武蔵野台地、東側がゼロメートル地帯である。特に上野から赤羽の区間は東西間の高低差が大きい。また、南へ下ると、多摩川沿いも低地で、大田区に低地が広がっている。

墨田、江東、江戸川区はそのほとんどの区域が緑色からうすい青色、次いで深い紺色に代っている。荒川流域の標高は 0m以下で、荒川の水位よりも低くなっている。これがいわゆる「ゼロメートル地帯」である。これに対して、今の埋立地は緑色で標高も 4m以上である。1959 年の伊勢湾台風被害が大規模に発生した教訓から 4m以上の地盤高を確保して計画されるようになった。特に現在の埋立地の中央防波堤は本郷台地の高さに匹敵する 30～40m の標高で整備されている。この結果、武蔵野台地と埋立地に挟まれた既成市街地が低い地盤として取り残されている。

北から川をみると、はじめに石神井川。この川は小金井公園を水源にして東へ流れて、隅田川へ注ぐ川である。しかし、王子の飛鳥山で地図上では南東へ折れ曲がって不忍池へはがれている川のように見える。川が直進して飛鳥山を越えるのは不自然と思われるからだ。関係者の間では議論が多い点だが、多分大昔の石神井川は今と違って不忍池へ流れ込んでいたのだろう。その場合には今は廃川になったが、谷田川がその跡になると思われる。

1590 年に秀吉から領地を与えられて家康が江戸へ入府した時、江戸の水道は小石川という川（または千川。上流では谷端川と呼ばれた）の水だった。これも今では廃川になって千川通りになっている。小石川の河口も変わり、昔は東京湾まで流れ込んでいたが江戸時代に神田川が開削されて水道橋辺りが河口に変わった。

神田川とその支流の妙正寺川と善福寺川も武蔵野を横断している。神田川は小石川の水が不足したために代替役として江戸時代の早い時期から江戸市中の水道として使われてきた。今でこそ全川を神田川と呼んでいるが、昔は源流の井の頭（三鷹市）から関口の大洗堰までが「神田上水」、関口から飯田橋までが「江戸川」、飯田橋から柳橋までが「神田川」で、水運や川遊びで使えたのは神田川と江戸川までで、神田上水は江戸市民の水道水として守られて、立ち入ることすら禁じられてきた川だった。

また、渋谷も渋谷川が流れる谷底の街だった。地下鉄銀座線が東横デパートの 3 階のホームへ入るというほど深い谷底だった。支流の宇田川もここへ流れ込んで、その下流は古川へ接続して、三田や芝を通って東京湾へ注いでいる。そのほかにも目黒川もある。
このようにデジタル標高地形図を眺めていると次々に空想が広がっていき、楽しい。

20　玉川上水①　羽村取水堰

快晴である。ゴールデンウイークである。街歩きでなく、自然の中を歩きたくて「玉川上水」散歩をした。先日、神田上水を見て東京都の水道博物館を訪問し、改めて羽村へ行って玉川上水の起点へいってみたいと思っていた。また、ずっと前に TV で、多摩川に住む魚を現地で調べている芸能人がいて、川崎に住む彼が多摩川が面白い点はある地点で川の生態系がガラッと変わる点にある。そのポイントが羽村取水堰と宿河原堰で、各々上流、中流域がここで分かれるといっていた。それもまた羽村へ行ってみたい理由の一つだった。横浜から新宿ライナーで新宿へ行き、中央線で羽村へ行った。

（2013 年 4 月 29 日）

羽村取水堤

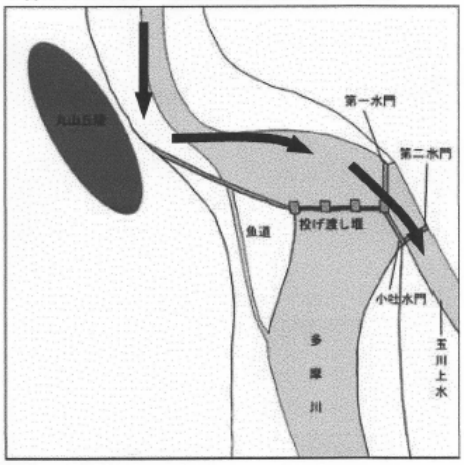
固定堰（奥が第一水門、手前の橋が第二水門）で、川に半分ほど突き出しているのが投げ渡し堰。上流から来た水が丸山丘陵（手前の小高い丘）にぶつかってから左に曲がってから流れ込んでくる。また、この羽村から拝島までの玉川上水は、多摩川に沿ってゆるい勾配で南へ下る。幾つかの段丘をゆっくり下って拝島以降の立川段丘の高さに摺り付くためと思われる。

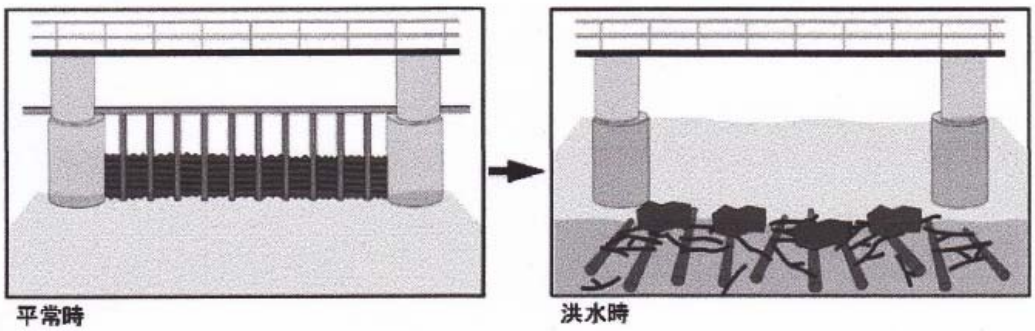
玉川上水は羽村から四谷仲木戸へ至る延長約 43km の水路である。
1590 年徳川家康が入府する前、江戸の人々は小石川の水を使っていたが、人口が増えるとすぐ水不足になり、まず神田上水が作られた。井の頭から早稲田関口までの水路で、その先は木の樋で給水した。しかし参勤交代制度で江戸に住み人が増えると、すぐ水不足となり、幕府が開かれて 50 年後にはもっと大量の水が必要になった。そこで玉川上水が建設された。計画案では、上流では幅 11～7m、下流では幅 7～4mで計画されたが、実際には上流 40～20m、下流でも 30～20mで整備された。取水場所も①日野案②福生案とあったがいずれも施工上の問題があってダメになり、最終的にこの羽村に決まった。総延長 43ｋｍを高低差僅か 92mで結ぶ工事だったが、庄右衛門と清右衛門の玉川兄弟が請け負い、人海戦術を駆使してわずか 8 カ月で完成させたという。

取水地点の選定は二転三転したが、当時の土木技術が駆使されて羽村に決まった。多摩川は武蔵野台地の谷間を流れているが、玉川上水は尾根道をゆるやかな勾配で通した。武蔵野台地は何段もの段丘が重なり、東へ向けてだんだん低くなるので、多摩川がある谷間から台地の尾根へ水を運ぶには段丘を越えねばならなかった。その段丘はそれぞれが多摩川

へ落ち込むように下流側へ傾いていた。水路工事は、段丘崖に沿ってゆるい勾配で次の上位段丘まで堀り進み、上位段丘へ入ると標高が同じか低くなるまで掘割を深くする。上の段丘へ入ると初めは深く掘り下げるが、その段丘の高さも下がるので、掘割も段々浅くなる。これを繰り返すのだが、たとえば相島を起点にしたとすれば、多摩川の水位まですり合わせるのに5ｋｍが必要で、日野や福生ではすりつけられず、羽村まで伸ばさざるを得なかったと見られる。

羽村取水堰は「投げ渡し堰」というユニークな構造だった。
固定の堰とともに投げ渡し堰が共存している。投げ渡し堰というのは、川に鉄の横げたを渡してその間に丸太を立ててソダや砂利を置いて水をせき止める。洪水時には鉄げたを外して丸太やソダを倒して水を流す。これにより洪水を安全に流して、水門が壊れるのを防ぐという。また堰の場所も特徴があって、上流から流れてきた水は一旦丸山丘陵の土手へぶつかり、ほぼ直角に左へ曲がってから取水堰へ流れ込むように作られている。しかも堰は川の半分に作られて、残りの川の半分は多少盛り上げてあるが、大水時には何の支障もなく流れるようになっている。
ここは今でも都の水道局が現役の堰として利用している。構造が単純で、自然に近い材料で作られているために､間もなく築後400年になろうとしているのに動いているのだろう。

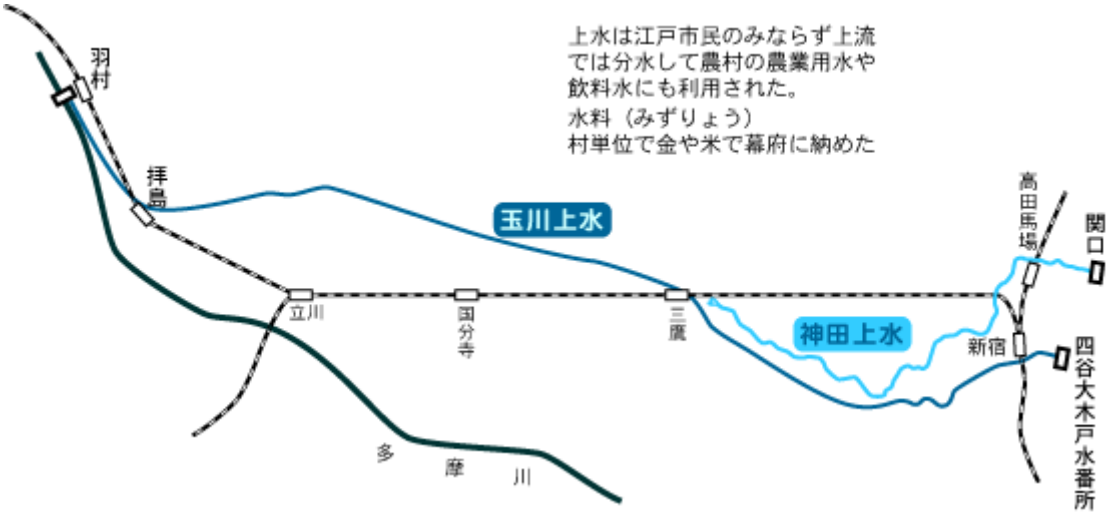




21　玉川上水②（上流域）

羽村取水堰をみてから玉川上水歩きをスタートした。当初、小平監視所までの 12ｋｍを歩く予定だったが、川の雰囲気がとても良いので、さらに 4 kmほど先の鷹の橋まで歩いた。江戸時代からの長い歴史を持ち、江戸や武蔵野台地で生きていく人々の水を送り続けて、今でも利用され続けている。そして何よりも、自然がよく残されて、人々が水に触れあえる川だった。　（2013 年 5 月 24 日）

羽村取水堰から歩きだすと、このあたりの玉川上水は今でも水道水に使われているため、川はきれいで、歩道もよく整備されている。川幅も 20mくらいでさほど多くないがきれいな水が流れている。歩道ははじめは幅 2mほどで舗装された道だが、すぐ砂利道に代わる。牛浜橋を過ぎると川から道は離れる。左折して青梅線も渡る。五丁橋を過ぎると線路沿いの小さな公園に入る。園路を抜けて再び川沿いに歩くと、拝島駅へ出る。ここまで南へ下って来た玉川上水はここで東へ向きを変える。並走する線路もこれまでの青梅線から今度は西武拝島線に代わる。川はここから武蔵野台地を横断することになる。拝島上水橋を過ぎると、道が川の北側へ移る。川の南側の林が急に広くなった。川はゆったりと流れ、川幅も同じ位だが、川を囲む緑の林が厚くなり、武蔵野の木の代表格であるケヤキに加えて、高木のクヌギやナラの木が増えてきた。その林は南に広がるゴルフ場へ続いている。松中橋でゴルフ場も終わり、また住宅が始まる。ここから先は川の両側とも住宅街が続く。やがて多摩都市モノレールの高架橋が見えてきて、玉川上水駅へ着いた。歩いた距離は 12km。ここから 500mほど先に小平監視所があるというので、さらに歩く。



多摩川から取水された水が玉川上水で武蔵野台地を横断して四谷大木戸へ流れている。さらに井の頭公園（三鷹市）から江戸へ給水していた神田上水が関口へ流れている。その位置関係がこの図でわかりやすくみることができる。

小平監視所は、昔からある施設ではないが（S 38 年から運用開始）、水の水質監視するところで、水からゴミ、土砂を取り除くため、沈澱池もある。また、ここは玉川上水から野火止用水が分岐した場所でもある。説明書きによれば、今の玉川上水はここまでが水道の原水の導水路で、ここで取水されたのちは埋められた導水管で東村山浄水場（東村山市）へ送水されている。玉川上水はここで上水道の役目を終える。だから、ここから下流には上水は流れていないが、代わりに下水処理水が流されている。その処理水が流れてくる放流口が監視所のすぐ下流にあって、水面近くまで下りてそれを見ることもできた。また、野火止用水もここから東大和市までの区間は廃止されたという。ここで

もまた、その先から下水処理水が流されているという。

まだ 2 時前だった。サンチョも私もまだまだあるけそうだった。そこでもう少し先の鷹の橋まで歩こうと決めた。4km 下流になるのだが、西武国分寺線の鷹の台駅がすぐ近くにあったからだ。歩き出してすぐ、川の様子がこれまでと大きく変わったことに気付いた。これまでの川は、川底に玉砂利があり水が流れる高さまで護岸にはきれいに間地石が積まれていた。しかし、小平監視所から下流に来ると、川底は石も砂利も木の枝もあり、護岸は土羽法りになって草木が生え放題になってきた。人が飲む上水が通らなくなったので、放置されているのだろう。
この玉川上水が出来た頃はこの辺は原野だったはずだ。武蔵野台地は不毛な乾いた大地で、江戸への飲料水を供給するために開かれた水路がそこに通されたので、放置すれば、すぐどぶ川に変わっただろうが、江戸の人々が口にする上水を運ぶという使命感で長い間きれいな川として保護されてきたのだ。だから、人手をかけるとこんなに大きな違いを生むことがよく判る。

小平監視所。多摩川の原水がゴミを取り除かれて濾過されて東村山浄水場へ送られる。
ここから先は東京都の「清流復活事業」により下水の再生水が流される。

野火止用水がここで分岐している。野火止用水と言えば、乾燥した武蔵野台地を潤した農業用水である。玉川上水の歴史を年表風にする。

1590 年（天正 18 年）　家康江戸入府、小石川上水整備
1603 年（慶長 8 年）　家康徳川幕府を開く

1629 年（寛永 6 年）　　神田上水整備
1635 年（寛永 12 年）　　武家諸法度制定（参勤交代始まる）
1653 年（承応 2 年）　　玉川上水整備
1655 年（明暦 1 年）　　野火止用水整備

玉川上水は武蔵野台地の尾根を流れていたので、幾つかの個所で分水をした。最初の分水が 1655 年の野火止用水である。玉川上水の掘削工事を担当した川越藩主松平信綱は、工事をしながらこれを志木まで分水したいと考えていたのだろうか。玉川上水が竣工すると間もなく、彼は幕府から分水許可を得て、小平から分水して新座市の平林寺を経て志木市の新河岸川に至る 24ｋｍの水路を引いた。分水の条件には玉川上水優先原則があり、渇水時には取水制限されたが、常時は玉川上水の 7 割が江戸へ流され、3 割が野火止上水へ流された。野火止用水の場合、初め水は飲料水、生活用水で利用されたが、松平信綱の真意はこの水を農業用水として活用し、大規模な新田開発を行うことだった。その狙いは間もなく実現された。松平の殿様は以降長い間武蔵野の人々から感謝され続けた。そのことは平林寺へ行くと詳しく知ることができる。

この玉川上水は昭和 40 年代まで利用され続けた。1965 年（S40 年）武蔵水路が完成して利根川の水が利用できるようになると、淀橋浄水場も廃止されて、東村山浄水場へ機能が移された。その結果、羽村取水堰で取り込まれた水はその第三水門で村山貯水池と小作浄水場へ送られ、残りの水が 12ｋｍ下流の小平監視所まで送られた。そこから下流へ水が流されなくなり、玉川上水はその役目を終えた。
しかしながら、玉川上水の通水が終わると玉川上水保全運動が起きた。武蔵野の宅地化が進み、緑が減ってくる中で、玉川上水は単に水を運ぶ川に止まらず、身近な水と緑の豊かな水辺空間を残す場所になっていた。1986 年（S61 年）、都の清流復活事業により昭島で処理された下水からの再生水が再び流れるようになった。1984 年野火止用水、1988 年千川上水でも流れが復活した。さらに 2003 年には玉川上水の開渠区間約 30km が歴史的土木遺構に指定されて、貴重な史跡となって今も整備活用事業進んでいる。

（注）江戸の水道は「自然流下式」で、高低差を利用して川のように水を流した。江戸市中では、水は地下に埋められた木製の管の中を流れたので、汲み上げが必要だった。そのため方々に「水道桝（ます）」又は「水道井戸」と呼ばれる地上への穴があり、ここへ竹竿の先に桶をつけたつるべで水を汲み上げた。江戸の水道の起源は、天正 18（1590）年、徳川家康の江戸入府時に開設された小石川上水で、後に神田上水へと発展した。その後、上水は順次拡張され、承応３（1654）年には玉川上水が建設され、さらに元禄９（1696）年までに、本所（亀有）、青山、三田、千川の各上水が整備された。しかし、享保７（1722）年、神田・玉川両上水以外の４上水は廃止され、江戸時代の後半は主に神田・玉川の２上水が江戸の暮らしを支えた。（東京都水道局「東京の水道　その歴史と未来」）

22　　玉川上水③（中流域）

玉川上水の話が小平監視所で中断した。話が小平監視所から分岐した野火止用水へ行ったからである。話の再開がとても気になっていたが、なかなかチャンスが訪れなかった。しかし、愛車テツ号であちこち出かけるようになって、ある日、何気なく地図を見ていて、玉川上水も沿道には道がしっかりついていたから自転車で行けることに気が付いた。特にこの武蔵野台地では五日市街道と並走しているので、テツ号で玉川上水を走ることにした。歩きでは一日10ｋｍ位行けるかどうかだが、自転車の場合は20～30ｋｍは行ける。すると、明大前の和泉給水所まで行けるのである。そこで、1月20日の晴れた日、武蔵小杉で南武線へ乗り、府中本町で武蔵野線へ乗り換えて、西国分寺で下車。そこから自転車で府中街道を北上して久右衛門橋で、玉川上水へ入った。

小平監視所を過ぎると石積みでよく手入れされていた川が土羽法りの自然のままの川に変わった。水送水として利用されなくなったので、手入れの仕方も変わったようだ。

玉川上水を走り出してすぐ、この川の上流をサンチョと歩いたことを思いだした。前にみた川は、幅 15m位で、両側に幅員 1.5m位の管理用通路があって、中央に 10m位の水路があり 2m位下を幅 4、5m位の幅で水が流れていた。澄んだ水ではないが、汚れているわけではなかった。そんな川が拝島辺りからずっと続いていたが、今日走り出した区間でも同じだった。
スタートから 1 km位で、左から来た五日市街道と合流し、その歩道のようになる。さらに 1.5 km行くと、喜平橋で五日市街道が川を渡って反対側に沿うようになる。川の南にあった街道が北側へ移動したようなものだ。小金井公園を過ぎ、境橋で五日市街道は左へ曲がる。分岐点に境水衛所があり水が分岐される。一方の玉川上水は左側に広い境浄水所を見ながら真直ぐ三鷹駅方向へ進む。他方は五日市街道方向へ暗渠で分岐する。暗渠だから上からは何も見えないが、これが千川上水になるのだろう。
三鷹駅前で、川は直進して駅のホーム下へ行ってしまうので、南口へ渡る道を探す。昔ここはよく来た場所だったので、中央線をくぐるガードはすぐ見つかった。駅を抜けた川は両側に地先道路を伴って、真直ぐ井の頭公園へ向かう。

五日市街道と離れて、境浄水場の脇を通る。

三鷹駅を過ぎると今度は井の頭公園の森が正面に見える。

公園通りを横断して、川は井の頭公園の南端へ入る。川越しに公園が見える。道は、幅 1.5 m位で、初めは両側が公園の林に覆われたが、しばらく進むと林もなくなって住宅地の間を行くようになる。公園を通過したのだ。右側に明星学園があり、それを過ぎると宮下橋で、三鷹台通りを渡る。この辺りは昔私がサンチョと一緒になった頃に住んでいたところだ。アパートから駅へ向かう途中にこの橋があった。当時、休日には吉祥寺へ出て買物をしたり散歩したが、その往復にこの玉川上水の道もよく歩いていた。改めて周囲を眺めると、今では周囲の様子がすっかり変わってしまったので、私では急には思い出せないがサンチョならよく覚えているはずだ。

万助橋を渡ると井の頭公園に入る。公園の南端側で川越しに公園がある。右側は昔は日産厚生園だったが、今は公園の一部になろうとしていた。

公園を過ぎると、北側が住宅地で南側には公園の林が続く。道は 3m位で広い。昔からこの道は未舗装で落葉がよく似合う道だった。

井の頭公園を抜けるとやがて井の頭橋を渡る。

三鷹台駅から来る宮下橋。この日は事件があったか。察官がウロウロしていて物々しい様子だった。

どんどん橋（旧牟礼橋）で杉並区へ入る。昔から同じような道だったが、川が柵が囲われてしまったのが気になった。

岩崎橋の先から左側に道が新設されるようで、用地買収の最中だった。玉川上水もその歩道になるようだ。。

さて、富士見ヶ丘運動場の前を過ぎると、玉川上水は一旦せき止められて暗渠へ入る。その周囲は鉄柵で囲まれている。正面には中央道の高架橋がそそり立っている。歩く道は高速道路で新設された地先道路だが、随分幅が広い。

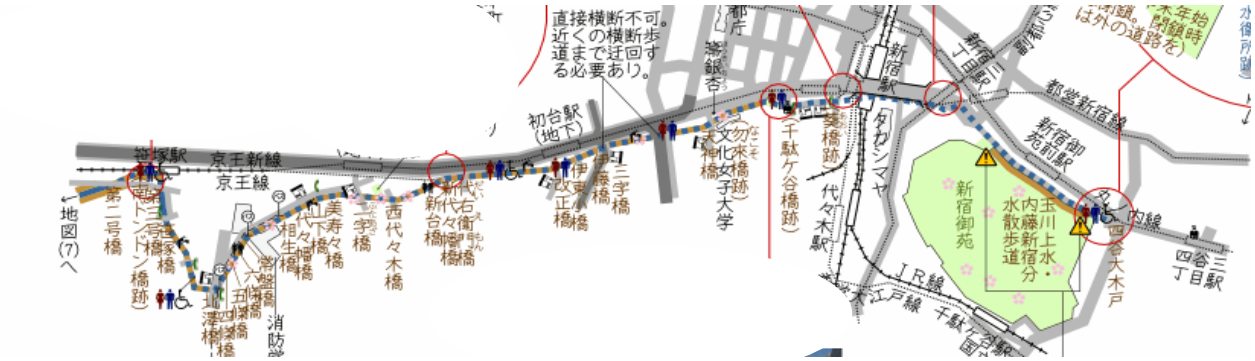
高井戸を過ぎると玉川上水が暗渠になった。中央高速の高架橋が出てきて、上が道路になった。

もう見えなくなったが、この道の下を暗渠で玉川上水は流れているはずで、高速道路に沿った道の歩道を走る。環８を過ぎ、約２ｋｍ下ると、高速道路は左に緩いカーブを描きだす。左側に赤い駒止柵で区切られた道が出てきて、直感的に玉川上水の道だと確信した。員は20m位で、ゆっくり左カーブしながらすすむ。両側に車道があり、中央部が盛り上がっていてそこに園路と休憩施設が置かれている。横断道路が出るたびに園路は中断されるが、この道が約２ｋｍ続く。やがて下高井戸駅入口交差点に近づくと、園路は終わって道は甲州街道の歩道になる。その歩道を走ると、間もなく明治大学が出てくる。井の頭線を越すあたりから、再び玉川上水は甲州街道から離れる。しかし、ここは学生たちの自転車駐輪場に独占されている。学校側では注意しているのだろうが、真直ぐ歩けない。自転車置き場状態の道を抜けて、道が大きく右へカーブすると、正面に大きな白いタンクが出てきた。壁面に「まごころを水に託して届けます」と書かれている。巨大なタンクが二つ並んである。着いた。ここが和泉給水所だ。約 30ｋｍ走って、今回のサイクリングの終点になった。

今日歩いたのは、玉川上水の中流域（小平監視所から高井戸までの 18ｋｍ）だった。多摩川の原水は小平監視所で止められて、そこから下流は下水の再生水が流されている。水質上はよく処理されているので問題なしだそうだが、市民の川に接する態度が違うように見える。例えば護岸。上流では間地石がきれいに積まれた護岸だったが、中流では土羽法に変わった。周りの樹木も、初めは高木、中木が整然と植えられていたが、中流では樹種はバラバラになり、その管理はほとんど手付かずだ。要するに人々が川を生活の一部としてみていないと思えた。

23　玉川上水④（下流域）

今日は、笹塚から四谷大木戸まで約６ｋｍを歩く。四谷大木戸へ到着すると、全線で 43ｋｍあった玉川上水歩きも完歩したことになる。前回は自転車で走ったが、今回は新宿の街中になるので、危険防止のため徒歩にした。　　（2015 年 2 月 28 日）



笹塚駅南口を出ると、駅広がもう玉川上水の暗渠だ。暗渠の上に駅広がある。駅広の先で玉川上水は開渠になる。杉並の富士見ヶ丘運動場前で暗渠になって以来、久しぶりに実際に水が流れる川を見た。水量は全然少ないが、土手の芝の緑と木がいい。河津桜が一本あって、桜の花が咲きだしている。川は南に下る。川の横に一般道がついていてそこを歩くのだが、車が少ない。笹塚橋を過ぎると再び暗渠になった。開渠区間は 200m位だった。

高井戸から暗渠になった玉川上水が笹塚駅前で一瞬水路の顔を見せる

暗渠は幅 10mほどの緑道になっていて、親子や子供たちの遊び場である。高齢者の散歩道でもあるようだ。緑道の横に幅 6，7mの一般道がついている。道は初めは南へ下っていくが、やがてUターンして北東へ上りだす。五条橋を過ぎると、緑道の幅が 20m位に広がる。すると緑道の両側の一般道との境に高木が植えられて、真ん中に砂舗装の道が出てくる。ちょっとした林の中を歩く風情だ。これからはこの仕様の道が延々と続く。

やがて前方に高層ビル群が見えてくる。緑道には、時々ブランコが置かれたコーナーがあり、東急バスの折り返し所もある。駐輪場もある。でもこの道の場合は必ず歩道があって、それらの他の施設で道が中断されていない。この先に行くと街づくりの顕彰碑もある。こうした暗渠になった水路跡の活用策として、この緑道はなかなか優れものと思う。以前歩いた谷端川遊歩道では、道なのか公園なのか駐輪場なのかわからず設計者のコンセプトのなさに唖然とさせられたが、それに比べればずっといい。そのおかげで玉川上水は今、都市の中の緑の軸線、いわば貴重なグリーンベルトとして機能しているように思われる。
そのうえで、この玉川上水を作った江戸時代の勇気に加えて、水路の用途廃止された後も用地を緑道として維持している先人たちの努力に感謝せねばならないとも思う。時代とともにさまざまに変わる緑道に対する市民需要に柔軟に対処してきていることだ。ある時は

放置自転車の収容所、ある時は違法駐車対策の自動車駐車場、また別の時は緑あふれるくつろぎ空間、子供の遊び場などなど市民需要は猫の目のように変わりやすいが、今の玉川上水跡が都市の中のグリーンベルトになって人々に安らぎを与える空間になっているのは、市民の多様な要望をスマートに受けとめてきちんと対応してきたのだろうと思う。
首都高の大きな橋が横へ出てくる。山手通りに出ると高速道路が上空で十字形に交差している。交差点を渡れば文化服装学院だ。奇抜な服装をした若い男女がウロウロしている。大きなビルが連続していて、今では文化学園大学も併設しているようだ。たぶんこの辺りまでで玉川上水は昔の淀橋浄水場へ流れ込み、水路としての役割は終えているのではないかと思う。確か、明大前の和泉給水所で水は全量、水道道路へ回されて淀橋浄水場へ流されていたと思う。水道道路がなくなると甲州街道の下に埋設された大きな管路で淀橋浄水場へ流されるようになった。いずれにせよ、山手通り交差点辺りでは暗渠もなくなった玉川上水跡になっていると思う。

新宿駅南口の前を通る。ここはいつも工事中だ。そして不思議に思うのは、駅がだんだん南へ移動してこの甲州街道がある南口が駅の中心になりつつあって、我々がよく知っている昔からの新宿駅東口などはあまり使われなくなっていることだ。ＪＲ東日本という会社は昔から秘密主義が強く、新宿駅改良工事の全貌が判らない。
南口から新宿 4 丁目の信号を渡って新宿高校沿いに進むと､新宿御苑の入口が見えてくる。この公園は国が直轄管理する公園である。それを知ったのは前の天皇の葬儀がここであった時だった。今が平成 27 年だから、27 年前である。天皇の葬儀ということで、宮内庁がこの公園にいいように手を加え、勝手に車の出入れをしていた時に、なんでそんな勝手なことができるのかと疑問を持っていたら、当時の友人からあそこは国の公園だからできるのだと教えられたことがあった。その時、国の公園は 2 種類あって、国交省管理の国営公園が 17、環境省管理の国民公園が皇居外苑、新宿御苑、京都御苑、千鳥ヶ淵戦没者墓苑の 4 つがあること、を教えられた。皇室関連ということだけで、公園などという典型的な地域住民利用施設を国が直轄管理する必要性が本当にあるのか、あるわけがないのかと当時から不信感を持っていた。今でもこの不信感は消えない。

さて、その新宿御苑の横に「玉川上水内藤新宿分水散歩道」というのがあって、これが四谷大木戸まで約 1ｋｍ続いている。幅 20m位で、真ん中に水路を併設した遊歩道がある。水路と言っても簡単な深さ 10ｃｍ程度の溝をさらさらとキレイな水が流れている。まあ一見してお金をかけているところだと判る。今は道だが、江戸時代には多分 20m位の幅で玉川上水が流れていたのだろうと想像する。
その園路を大木戸口まで来ると、斜め前方に四谷市民ホールがある。このビルの東側の新宿通り側に大きな碑が立っていて、玉川上水の由来が書かれている。さらにその先の新宿 4 丁目交差点のはす向かい側の歩道には小さな記念碑もたっていた。ここに水番屋があって

玉川上水は終わり、この先は土中に埋められた木樋や土管で江戸の市中へ配られたことになる。

最期の下流区間は高井戸から四谷大木戸の間の約 13km である。ここは大部分が暗渠で、その上が子供の遊び場、遊歩道、公園、駐輪場などとして利用されていた。そうはいっても笹塚駅前では開渠区間もあった。ただ水がほとんど流れていなかった。川をなくすことはなかなかできないことだから、都市内では川は暗渠又は下水管に変わって片隅で生きていくように思えた。

24　水道道路

新宿駅から京王線明大前駅まで甲州街道と平行して走る「水道道路」がある。その名称から私は勝手に昔の西新宿の淀橋浄水場と明大前の和泉給水所を結ぶ水道管が埋設された道路なんだろうと決め込んでいた。その水道道路が環七と交差する泉南交差点から西新宿まではほぼ直線道路で、以前から所要でよくその道を通った。その途中には六号路、十号路の通りや十三号通り公園などがある。その号数はいったいなんだろうと思いながら、その道沿いに都営笹塚アパートがたくさん並んでいるのでその号棟番号と関係しているんだろうなどと想像したまま、ほっておいた。

ところが、玉川上水歩きを始めてその関連資料を見ているうちに、この道が「玉川上水新水路」だったことを発見した。水路というのだから川だったのである。私はこの道の下に大きな送水管が埋まっているのだろうと想像していたので、実は道全体が川だったと知って驚いた。　(2014 年 11 月 17 日)

昔の玉川上水は今の甲州街道と隣接しながら開渠で流れていた。しかし、M31 年 (1898 年) 淀橋浄水場の新設に伴い、今の和泉給水所から淀橋浄水場まで「玉川上水新水路」が作られて、この区間については昔からの「玉川上水」は廃止されて、遊歩道になった。

「玉川上水新水路」は、和泉給水所と淀橋浄水場を一直線で結ぶ川である。水路は自然流下で、土手の上に作られた。その跡地を利用した水道道路も一直線で、約 5m

の落差を区間距離４ｋｍで下るので、1.25 パーミリメーターの勾配になる。

そして、この水路を横断するため、16 橋と 3 つのトンネルが作られた。橋は淀橋浄水場側から 1 号、2 号と順次番号がふられた。たとえば十二社通りが 2 号橋、山手通りが 3 号橋、環七通りは 13 号橋だった。このため、6 号橋があった道路には六号商店街、7 号橋があった道路には七号通りバス停、10 号橋があった道路には十号通り商店街が今も残されている。また、トンネルは中野通りとの交差点にあったものは廃止されて平面交差になっているが、他の 2 つは今も使われている。

淀橋浄水場は、多摩川の水質汚染が進み、M19 年（1886 年）にコレラが流行したため、昔からの「玉川上水」に代る浄水場としてつくられた。しかし、M31 年にできた新しい「玉川上水新水路」も、大正 10 年 12 月の大地震で中野通り付近の堤防が決壊し、周辺の住宅が水没し、都内一円が断水に見舞われた。大急ぎで復旧されたが、続いて大正 12 年 9 月関東大震災が発生して、再び堤防が決壊した。今度は 4 か所も決壊し、亀裂は何十か所も発生した。2 度の地震被害を経験して安全確保を検討した結果、当時計画中の甲州街道の拡幅工事に合わせて、その道路下に 2100ｍｍの鋼管製の導水管埋設を決めた。この導水管工事はＳ6 年着工しＳ12 年に完成した。「東京都水道史」には在来水路整理工事により、築堤の大部分は自然地盤の高さになるまで撤去して、砂利道路を新設した、と書かれている。実際にはその後戦争で工事が中断されて、Ｓ27 年ころまでかかったという。

25　平林寺

玉川上水を歩いて小平監視所まで歩いて来たら、川が二つに分かれた。もう一つの川は「野火止用水」である。豊かな水量を誇った玉川上水がここで初めて分水しているのである。そういえばずっと昔のまだ学生だった頃、知り合ったばかりのツレのサンチョと平林寺へ散歩に行ったことがあったことを思い出した。しかしその記憶はぼけていてほとんど思い出せない。そこで「平林寺」へ行った。　　（2014 年 3 月 2 日）

寺の境内に入るとうっそうとした森だった。静かで、長い参道には写真を撮っている若者がいた。

平林寺は埼玉県新座市にある広大な敷地をもつ寺院である。その境内林は武蔵野の面影

を残すというので、1968 年に国の天然記念物に指定されているほどだ。このお寺は江戸時代の川越藩主松平家の菩提寺である。ある時、藩主松平信綱がこのあたりの恒常的な水不足を解決して農業振興を図るために玉川上水から用水をひくことを計画して野火止用水を造成した。用水が完成すると農民たちは喜んだので、信綱の子輝綱は別場所にあった平林寺を野火止に移転し、ここを松平家の菩提寺とした。

「野火止」の名前に由来は、第一に伊勢物語にあるが、在原業平がある娘と駆落ちして武蔵野の草むらに隠れていたところ追っ手が野焼きして探そうとしたので、その娘が辞めさせたことによるというのが一つ。境内に業平塚もあるという。第二に昔から武蔵野では焼き畑農業がおこなわれていて、その野火の見張台が境内にあった（「野火止塚」という）ことから呼ばれたというもの。

名前の由来はともかくとして、武蔵野の奥に広大な境内林を昔のまま残しているのが面白い。野火止台地は武蔵野で水が乏しく、長い間人を拒む未開の地であったが、江戸時代になって大きく変遷する。1653 年承応２年川越藩主松平信綱は玉川上水開削の総奉行を務め、僅か 8 ヶ月の工期で玉川上水を完成させた。松平信綱はその功により玉川上水を分水する許可を得て、1655 年承応４年領内の野火止台地へ上水を送る全長約 24ｋｍの野火止用水を完成させる。飲料水や生活用水だけでなく農業用水が確保されたことで野火止台地の人と農業が栄えるようになった。その野火止台地にあるのが平林寺である。ここは野火止用水の終点に近い場所で、野火止用水は西堀で分水されて平林寺境内地を通す平林寺堀も造られている。

26　　神田川

今日、神田川を走った。井の頭公園、三鷹台、久我山、淀橋、小滝橋、下落合、早稲田、関口などを通り抜けたのだが、これらの場所は、個々にはこれまでに何度か来ていたので、よく知っているつもりだった。しかし、これらの場所を一筆書きのように行けるところだとは思っていなかった。各場所を各々バラバラにとらえていた。しかし、今日神田川を走ってみて、これまで点で理解していた場所が線でつながったような気がして、嬉しかった。

(2015 年 3 月 10 日)

神田川は、井の頭公園を源流にして、東京を東西に流れて柳橋で隅田川に注ぐ川である。延長 24.6km。昔は大滝橋（文京区）から上流を神田上水、船河原橋（飯田橋付近）から下流を神田川、その中間を江戸川と呼んでいたが、Ｓ39 年（1970 年）の河川法改正で名称を統一して全川を神田川と呼ぶことにした。上流の神田上水は「上水」＝飲み水が流れていた川で、江戸の水道として明治時代まで長い間使われていたが、1890 年（M23 年）、「上水」の役割を終えた。下流の江戸川と神田川は、昔から水運が盛んで舟遊びもよく行われた川だった。早稲田に住んでいた漱石の両親もこの川を下って浅草へ芝居見物に行ったと昔を回想する話あったほどだ。

井の頭公園に着いたのは 10 時半だった。この公園はいつ来てもそうだが、若者が多い。学生風、若い夫婦風、芸術家風など様々な若い人が行き交っている。その理由が駅に近いためか、ボート遊びできる池があるせいか、動物園があるためか、そのわけは分からないが、若者が多いと公園全体が華やぐ雰囲気になる。

その公園の南端に神田川の源流がある。池の水が下り始めると石橋があって、源流の碑が建っている。
井の頭線のガードをくぐって公園を抜けると、両側が開ける。左側の奥の連なる住宅に挟まれた細長い平地である。この辺の神田川は幅 8m、その両側に道があって全体幅 15m位である。下った川は三鷹台駅を過ぎると、周囲が住宅地に変わる。

川の水は少なく、流れもあまりない。数匹の鯉が泳いでいる。道はほぼ１間位の幅で舗装されているが、この道はどこまで続いているだろうか。昨夜地図を見ても何箇所かは下高井戸～永福、弥生町～西新宿、高田馬場周辺では道がわからなかったが、案内看板には道があると書かれている。

和泉町の住宅街を過ぎると、左岸に大きな水路口が出てくる。環７地下調整池神田川取水施設である。この調整池は、環７の道路下 50mに作られた内径 12.5m×延長 4.5ｋｍの地下トンネルである。神田川、善福寺川、妙法寺川を結び、その川が氾濫しそうになると水を地下トンネルに導いて水位を下げる。増水が治まった後に

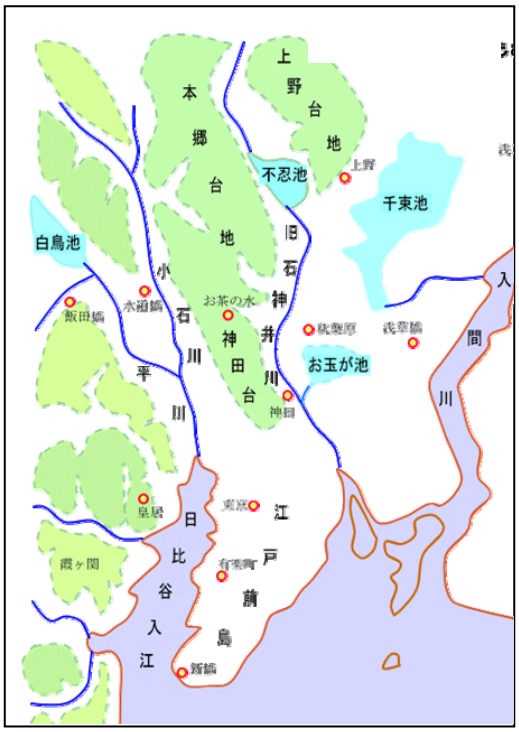
トンネルの水を排水する。よく似たものが鶴見川の新横浜遊水地や江戸川サイクリングでみた春日部市の国道 16 号線下の遊水地にあった。都市化が進んで地面全体が舗装されて大雨が排水溝を通して近くの川に落ちるために、急速に川が増水して洪水を引き起こすようになった。昔は降った雨は一旦地面の土に保水されたのちに流れ出したのだが、土地の保水力が奪われてすぐに水が川に集まるようになったので、こういう調整池が必要になって来たのだろう。

弥生町へ入ると、間もなく善福寺川の合流点がある。次第に川の周囲の景色が住宅が減って、事務所や小工場が増えてきた。人々が川に背を向けて表通り側で生活しているので、川沿いの道は一層裏通り風になる。すると川の先に新宿の高層ビル群が見えてきた。

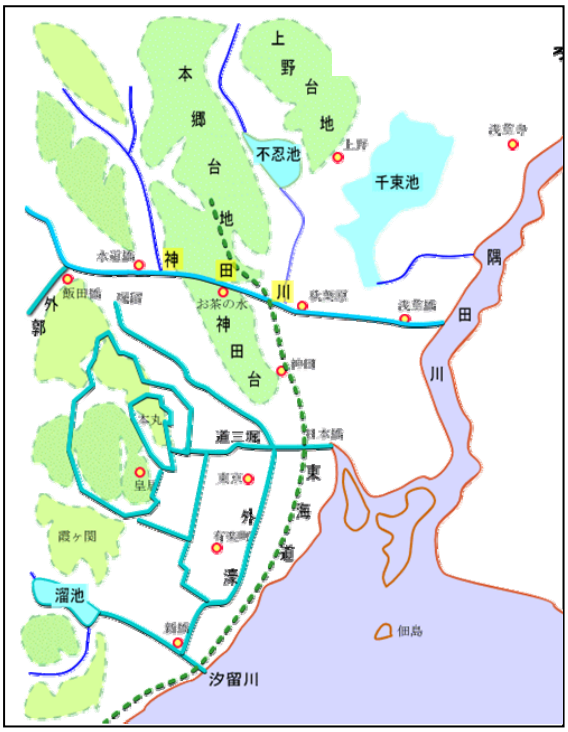
新橋（弥生町）まで来て川沿いの道が途絶えた。一本北側の道へ迂回する。山手通りを越すとまた川沿いの道が復活した。川の右岸一杯まで超高層ビルが迫るようだ。淀橋を過ぎて川沿いで大きなビル工事が進んでいる。その工事現場を眺めていると、近所の親爺が寄ってきて今 60 階のビルが建つんだよと教えてくれた。巨大ビル群が膨張しているように見える。
中央線のガードを越すと小滝橋へ出る。高田馬場まで来たのだが、落合水再生センターを過ぎると、また道がなくなった。止むを得ず北側へ迂回する。下落合駅を越して新目白通りへ出て、その歩道を下る。駅と新目白通りの間で、妙正寺川を渡るが、この川は神田川の先の善福寺川と並ぶ二大支流の一つで、今ではこの先の新目白通りの下の高田馬場分水路へ流される。

山手線の下をすぐ右折し、再び川沿いを走る。左岸側は高田馬場駅で、平日の昼過ぎというのに、早稲田の学生であふれている。高戸橋でチンチン電車の線路も横断する。この辺りは学生時代の寮の近くで、最近でも関口堰や芭蕉庵、漱石住居跡などで何度か来ているので、見覚えがある。そのまま江戸川橋へ出て、高速道路下を飯田橋まで走りぬけた。

＊　　＊　　＊



家康が入府する以前の江戸（1590 年以前）



家康の都市改造後の江戸（1620 年以降）

1590 年江戸へ入府した家康は、洪水対策と舟運のために江戸前島の北端を横断する道三掘りを掘削した。1603 年に征夷大将軍になった家康は、本格的な江戸改造に着手。その代表例が、神田川掘削と日比谷入江埋立である。神田台を切り崩し、江戸城の掘割を作り、前島に外堀を作った。その残土で日比谷入江を埋め立てた。
1620 年の天下普請では、平川、小石川、旧石神井川を神田川へ合流させ、隅田川へ流れ込むように付け替えた。

低湿地だった江戸には良質な井戸水がなかった。初めは千鳥ヶ淵、赤坂溜池などの貯水池を作ったが、増大する人口が多くて、六大上水を整備した。

1. 最初が神田上水。平川の水を関口で取水し、樋で後楽園（水戸藩邸）へ流した。神田川を木樋で渡り（水道橋の由来）、神田、日本橋へ給水した。
2. 次が玉川上水。1654 年多摩川の水を武蔵野台地を横断させて、四谷大木戸へ運んだ。大木戸からは石樋、木樋で赤坂、麻布、芝へ給水した。

この二本が江戸の上水を賄った。今回走ってみて、この二本の川が隣接して流れていることに驚いた。井の頭公園～永福町の間がそれである。補完的になるがその他に次の上水がある。

3. 亀有上水。1653 年、曳舟川から本所へ給水。
4. 三田上水。1664 年、笹塚で分岐し、三田、芝へ給水。
5. 千川上水。1696 年、武蔵境で分岐し、巣鴨を経由して本郷、下谷へ給水。
6. 青山上水。1660 年、四谷大木戸から青山、麻布へ給水。

神田川は一つの川を上水(水道)の役割と水運の役割の両方から見ることができる。ものの輸送はもともと人馬に頼ってきたが、経済が発展してくると、舟運が大きな役割を果たすようになった。海には波があり川には流れがあるが、運河は静かでモノを運びやすい。千葉行徳で作った塩は小名木川で運び、佃島の魚は日本橋の魚河岸へ運び、千葉やその近郊で採れた野菜は秋葉原の青物市場を通って神田河岸で商われた。日本橋川や神田川には河岸の名前があちこちに残されている。

その神田川を水道水の道と水運の道に分けていたのが関口の大洗堰である。この堰は、井の頭池、善福寺池、妙正寺池から流れてきた水をここで堰き止めて水戸屋敷(後楽園)へ送った施設である。余った水は下流の江戸川へ流された。神田上水は立ち入り禁止で、モノを捨てたり釣りをすることも禁じられ、流れてきたゴミはこの大洗堰で拾われた。

神田上水の管理はかなり厳重で、随所に水番人を置いて、上水道にゴミを投げ入れたり汚すことを防止してきた。しかし厳しい管理も大洗堰までで、これから下流の江戸川では舟運はもちろんのことで、釣りも舟遊びも水泳も自由だった。この様子は明治以降も同じで、神田上水は引き続き立ち入り禁止の状態だった。明治34年(1901年)に淀橋浄水場が出来て、近代水道が利用されるようになるまで水道水として利用され続けた。

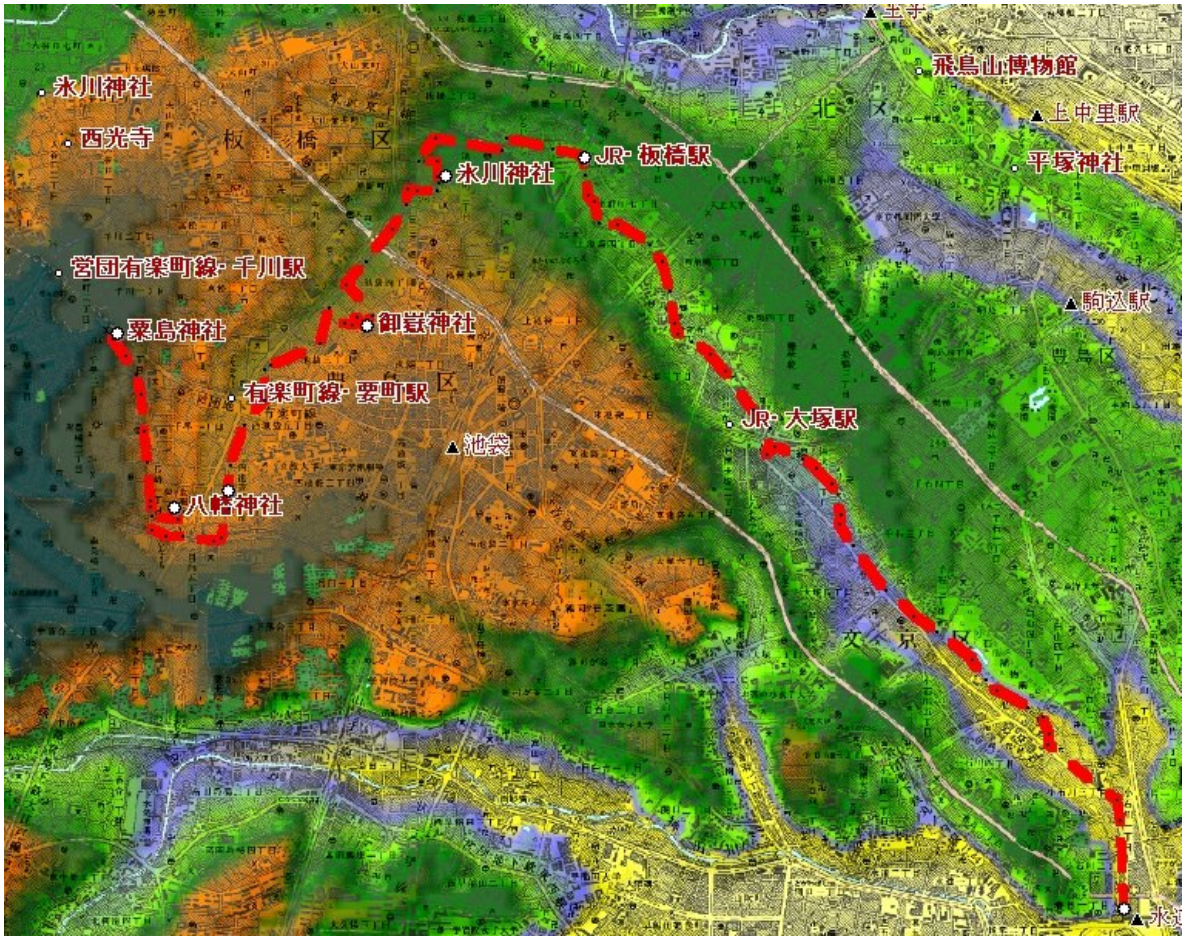
このことから、大洗堰は開渠で送られた水道の終点であることと同時に、水運で利用されてきた神田川の終点でもあったことになる。こうしてみると、神田川が昔から　上流部＝神田上水、中流部＝江戸川、下流部＝神田川と呼ばれてきた理由もなんとなくわかる。1970年の河川法改正で全川を「神田川」に統一したのは、神田上水が水道道としての役割を終えて、大洗堰がなくなり、ここで川を特別に区別する必要がなくなったためだったということになる。

27　谷端川（やばたがわ）（小石川、礫川）

随分春めいてきた。3 日ほど前から自宅近くの駐車場の土手に 10 本ほどある桜の中に 2 本ある河津桜の花が咲いた。河津桜の特徴は花のピンクが濃いことと花の期間が長いことだが、梅の花が満開になって来たと思ったら、ほどなく河津桜が咲くのは嬉しい気分になる。そういえばまもなく 3 月で啓蟄の頃になる。

今日は天気がイイので、愛車テツ号で谷端川を最下流の小石川から上って水源の豊島区要町の粟島神社まで走ってみた。今はこの川はなくなったが、昔小石川という川は、平川へ注いで平川から江戸湾へ流れ込んでいた古い川である。その川が下流では小石川又は礫川と呼ばれ、上流へ行くと谷端川又は千川とも呼ばれて、かなりの水量が流れていた川だったという。

（2015 年 2 月 27 日）



（市兵衛河岸船着場）

初めに谷端川の河口が見たかったので、南北線飯田橋駅で降りた。次の後楽園駅では随分戻らねばならないからだ。飯田橋駅前の大きな交差点で自転車では外堀通りを水道橋方向

へ出られなかったので、やむを得ず中央線の南側のガードを東へ走った。ごみごみした昔ながらの街なみを抜けると、水道橋駅へ出た。橋を渡り外堀通りを100m位西へ戻ると、ビルが途切れた場所がある。「市兵衛河岸船着場」で、神田川に浮桟橋がある。
1985年ころまではこの辺は何もなくて、単に河岸が数十mの間凹んでいただけだった。この辺が谷端川(小石川)の河口だったと推定されるのだが、今河口はない。1993年に外堀通りの下に「水道橋分水路」がつくられて神田川にバイパスが整備された時に、河口はそこへ接続されたためである。

この谷端川は、豊島区要町の粟島神社の弁天池を水源にして、椎名町、板橋、大塚、小石川を経て水道橋分水路から神田川へ注ぐ、延長11㎞の川である。1962年に廃川になって川はない。上流の豊島区、板橋区では谷端川、文京区では小石川又は礫川あるいは千川と呼ばれて、その名前は地名に残されている。この川はもともと水量が少ない川だったが、江戸時代に最上流で千川上水の水を流し込むようになって水量が増え、流域の水田も増えた。その後この川はたびたび洪水を起こしたので、1924年板橋駅の北側で石神井川へ放流するよう改修され、1962年川としての役割を終えて、全区間が暗渠化された。

さて、船着場から北へ上る。道を渡って後楽園ホテルとミーツポートの間の園路を自転を押して歩く。左に巨大な後楽園ドームがある。このドームは野球場で有名だが、もう一つの顔は日本で一番よく使われるコンベンションセンターでもある。バラ展や住宅展が有名だ。この園路の下に暗渠が埋まっているようだ。
丸ノ内線後楽園駅の橋の下から自転車に乗る。礫川公園と文京区役所の間をぬけて北上すると、左にこんにゃくえんま堂がある。沿道には高層マンションが続くが、下のお店は下町風だ。Y字型の小石川三丁目交差点を左へ曲がると、印刷工場が続く。まもなく大きな共同印刷の工場がでてくる。この道は「千川通り」である。小石川植物園の下を過ぎて、広い通りをまっすぐ走り、不忍通りを横断してやがて大塚駅へ出た。

（三業地）
大塚駅前で道を迷った。都電が見えない。また三業地の入口もわからないのである。後で地図を見て分かったのだが、川の跡は、千川通りを真直ぐ行くのでなく裏道を行くべきだった。植物園が終わった少し先で、斜めに右に入る道が元の川の道でそのまま不忍通りを横断する。だんだん千川通りから離れるが、東福寺の前を過ぎて再び千川通りへ戻るようになり。合流するところが大塚駅間広場になるのだった。その合流点から広場を見れば、正面に都電があってその右上に大塚駅が見えるのだった。
大塚というと、戦争前までは豊島区で一番の繁華街だったところだ。大正8年か13年かはよく判らないが、芸伎屋（芸妓屋は芸妓が籍を置く置屋で、芸妓の所属事務所）と待合茶屋（待ち合わせや会合のための場所を提供する貸席業で、京都で待合といった。今ではもうない）、料理屋の三業種が集まった

場所ができた、要するに花街ができたのである。最も盛んだったときは料理屋 85 軒、芸者 700 人（今では料亭数件、芸者 10 人ほど）というから、すごい繁盛ぶりだったらしい。ところがその後、私鉄、国鉄共に線路や駅を池袋へ集中させたため、後背地をもてなかった大塚は衰退した。

大塚から板橋へ向かう。この区間は小さなお店と住宅が入り混じったところになる。明治通りを横断すると、道は幅 5，6m位の一方通行路になって、大きく蛇行する。その蛇行がもともと川があった雰囲気を醸し出す。北区と豊島区の区境道路のようで住居表示が滝野川になったり上池袋になったり、忙しく変わる。やがて、線路が見えてきて埼京線の板橋駅へ出る。ここには前に来たことがある。巣鴨のとげぬき地蔵商店街を抜けて旧中山道を北上するとこの駅のそばを通って板橋宿へ出た。その時、駅前に「近藤勇の碑」があるというので立ち寄ったのだ。確かここは彼が処刑された場所だったが、今では「近藤勇墓所」の碑が立っている。

（谷端川緑道）

その駅広の手前で埼京線のガードをくぐる。川の跡だから道は低いところにあるはずで、ガードをくぐると駐輪場がある広場へ出た。川の跡が今度は駐輪場かと思って進むと、「谷端川児童遊園」が始まった。川の跡が遊園地になった。自転車通行禁止なので、そのわき

にある車道を走る。この帯状地は鉄棒やすべり台、砂場の遊園地になったり、自転車置き場になったりする。ＪＲ板橋駅から東武線下板橋駅まで約 500ｍの間で道の半分が児童遊園地になっている。下板橋駅の踏切を越すと、園路に接していた側道がだんだん狭くなる。東電変電所を過ぎると、その側道もなくなって元の河川敷だけになる。

この道は「谷端川南緑道」と名付けられている。1962 年に谷端川が暗渠化されて、1991 年に 1.7ｋｍの緑道が整備された。この道を走ると、これが果たして遊園地か公園か道かわからなくなってくる。ほかの自治体では、水路跡をポケット広場にしたり、散歩道にしたりする例をよくみるが、ここではそれらが入り混じり、どういう道にしたかったのか判らない。東上線の下板橋駅前から西武池袋線の椎名町までこの正体不明の道が延々と続く。これだけの延長があるのだから、遊歩道にしてところどころにポケット広場や小公園を設置すればずっと多くの人が利用できるだろうにという思いが強まった。

（粟島神社）

椎名町駅を過ぎると、サンロード商店街へ入り、これまで南へ下った道が今度は反転して北上する。幅 6，7ｍの一般道を走ると、やがて正面に小さな神社が見えてきた。それが粟島神社だった。

小さな神社である。敷地の真ん中にあるのが弁天池で、今は白濁している。その池の奥にある社に向けて石橋がかかる。それだけの神社である。右のあるのは神主の住宅だろうと思われるが、まことにこじんまりしている。

そういえば、谷端川の水量が少ないので、この池に向けて千川上水の水が送られていたのだ。だから、この神社の横の道路がその水路だったと思われる。横の道はまっすぐ伸びて、川越街道の千川駅へぶつかる。そこを左へ曲がると、再び川越街道の要町 3 丁目交差点へ出る。ここが千川上水の分岐点になる。千川上水そのものはこの交差する道を南北に流れていたようで、左に行くと南長崎交差点まで下って千川通りへ続いていたらしい。こんなところで千川上水に出会うなんて全く思いがけないことだった。

28　谷田川（やたがわ）

桜が満開になった。川沿いは桜の名所が多いので、人がいない川へ行こうということで、今や廃川になっている谷田川に行くことにした。この川が廃川になった理由はとても入り組んでいる。まず水の流れが変わって普段この川を流れる水が少なくなったことがある。第 2 に市街化が進んで川が住居や商店街に追い込まれたこと。第 3 に公共下水道が普及して下水としての川の役割を代替えできるようになったこと、があげられるだろう。実際に川跡を走ってみると、川だったことを忘れてしまうくらいすっかり道になっている。唯一川の名残を残しているものは、道が昔の川と同じように蛇行していることだった。

（2015 年 3 月 30 日）

谷田川(やたがわ)は、染井霊園を源流にして染井銀座、谷田川通り、よみせ通りを経て不忍池へ注ぐ延長約9㎞の川である。川と言っても今では廃川されて、全川が道になっている。この川もまた、地域により異なる名称がつけられていた。上流の西ヶ原では谷戸川、駒込付近では境川、中流の田端付近では谷田川(やたがわ)、下流の根津付近では藍染川(あいぞめがわ)と呼ばれていた。この川は沿川の生活排水が流されていたため「どぶ川」だったようで、地域雑誌「谷中 根津 千駄木」3号（ 1985年3月15日）に藍染川に関する古老の話が掲載されている。

① ここらでは大溝(おおどぶ)と呼んでいた。夜投げ屋っていったっけ、どぶに入って中をザルでさらって、しんちゅうやアカガネや、ときには指輪も出てくる んだってさ。チョロチョロした流れだし、ガラスだの瀬戸物だので危いから中へ入って遊ぶていうような川じゃなかったわねえ。舗装されてないからドブドブ よ。(竹中初子さん、明44生)

② すぐ溢れる川ですが、流れてましたから水はきれいでしたね。洗い場があって農家の人が野菜を洗ってましたものね。そこから駒込のヤッチャ場へ運ぶですって。螢やトンボを取って遊びました。(鹿島次郎さん)

③ 今とちがって川に物をむやみと捨てたりしない頃だから水はきれいだったと思いますよ。田んぼの畦道みたいなところで、れんげ草なんか咲いてい て、お友だちとメダカをしゃくいに行きました。それで田んぼの中へ落っこって泥んこになって帰ったこともありました。暮れかかるころは蛙がゲロゲロ鳴いて 淋しい所でした。(清水静江さん、明34年生、植木初音園、谷中蛍沢)

④ その中でも大どぶ(藍染川)は深くて人がはまっているのも見ました。蚊が多くてね。蚊帳して寝てたけど、そのまわりを螢が飛ぶんですよ。(岸むめさん、岸材木店、明22生)

川は暗渠なのでドブだったかどうかは不明だが、臨江寺を過ぎると間もなく道がクネクネと曲がる。この辺りは「ヘビ道」と呼ばれているが、100m位の区間、6m幅の道一杯に民家が軒をせり出して曲がる様子は、ここが矢田川の川跡であることを改めて教えてくれる。

（川跡は商店街）

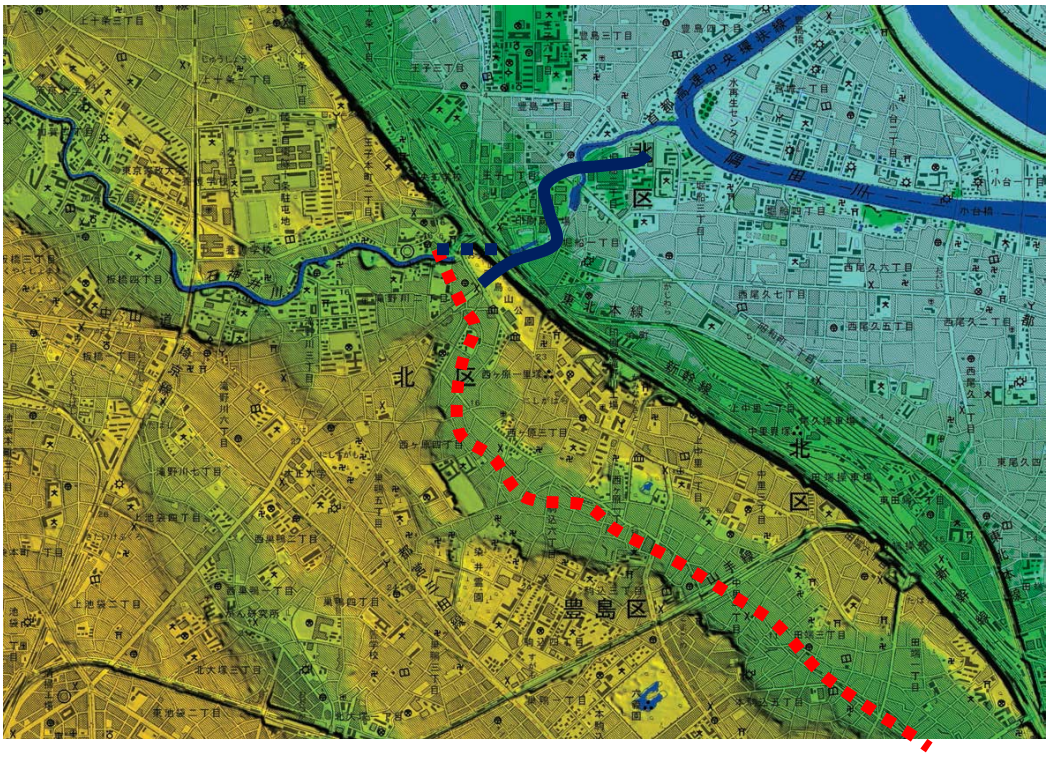
「さんざき坂（三崎坂）」を横断すると、「よみせ通り」になる。沿道には全部ではないが、小さなお店が続く。その途中に日暮里駅方向へ延びる「谷中銀座」がある。昔来たことがあったがあの「夕焼けだんだん」という大きな階段がある商店街である。道灌山通りを渡ると「谷田川通り」になり、次いで「田端銀座」商店街になる。山手線の小さなガードをくぐると、やがて「駒込銀座」商店街で、本郷通りを渡ると次に「染井銀座」「霜降銀座」「西ヶ原銀座」など、やたらに商店街が続く。大勢の人が散策しているのは谷中銀座周辺で、あとは地元の人々がその日その日の買物に来るだけの商店街なのだが、これだけ連続するのは珍しい。それが全部「谷田川」の廃川敷で繋がっているのも面白い。それだけ、沿道の人々に利用されて来た川だったことに驚かされる。

（源流の話）
さて、谷田川の源流は染井霊園の中にあった「長池」だったといわれている。霊園に行っても今ではその池はなく、その土手が残されている。染井霊園のパンフレットには、（霊園の西端で東京都豊島市場に接する辺りに）かって巣鴨御薬園に沿った低い場所に長池があり谷戸川が流れ出ていたと説明書きがあった。ここから谷田川は霊園に沿って北東へ下り、勝林寺の脇を通って染井銀座通りへ流れていたとみられる。

しかしこの長池はもともと大量の湧水があったわけでもなかったので、周辺の宅地開発で次第に水が枯れ始めて水源の役割を失ってきた。そのため谷田川の水も少なくなって、だんだんドブ川化しだしたのだろう。

ところで、この谷田川は石神井川が水源だったという話もある。石神井川は、小平の湧水を水源にして、練馬の三宝寺池（石神井公園）をへて板橋、滝野川を通って飛鳥山をトンネルで横切って隅田川へ合流する川である。飛鳥山をトンネルで横断すること自体が不自然なので、飛鳥山の手前で南に折れ曲がり、谷田川に接続していたのではないかというのである。

ところが近年、地形図で高低差が判るデジタル標高地図が開発されて、それで見ると、飛鳥山を北端にして南東方向に上野台地があり、中山道が走る本郷台地との間に、低い土地の帯が不忍池方向へ延びている。そこが昔谷田川が流れていたルートと重なっている。石神井川と谷田川の高さはほぼイコールなので、昔は一続きの川だったとみることもできそうである。石神井が今の飛鳥山を突っ切る方向へ流れの方向を変えた理由について、自然に川自身の力で変えたのか、それとも人力で変えたのかの論争があるが今なお決着がつかず実際のところは今となっては分からない。



（注）青の破線は谷田川の旧流路（推定）

ただ、川が自然に流路を変えたとする話は数万年も前のことでそれ以来長池の水が水源だったことになる。また人がトンネルを掘ったという話になると、技術的にもせいぜい江戸時代頃の話になるが、そこまで新しい話だと何らかの伝承が残されているはずだろうが、それもない。だから私は、大昔は谷田川は石神井川と一体の川だったかもしれないが、歴史に残る範囲ではそのルートはふさがれて、谷田川の源流は長池に変わったと考えている。

29　隅田川

東京の桜満開宣言が昨日出た。今日は朝から快晴でしかも暖かい。昼過ぎには 24℃になる見込みという。そこで道志川へ渓流釣りに行く予定を変更して、隅田川サイクリングにした。千住大橋からスタートして勝鬨橋まで約 13ｋｍ。花見客の混雑が気になったが、今日は月曜日だから大したこともあるまいとタカをくくっていたが、行って見て驚いた。ものすごい人が花見に来ていて、歩くだけでも真直ぐ歩けない状態だった。当然ながら自転車には乗っていられないので押して歩いた。春休み中の子供連れと一年中時間を持て余している年寄り連中ばかりだった。陸ばかりでなく、川もまた花見の遊覧船で混雑していた。屋形船だけでなく中型遊覧船まで繰り出して花見をする光景はいかにも隅田川らしい。

(2015 年 3 月 31 日)

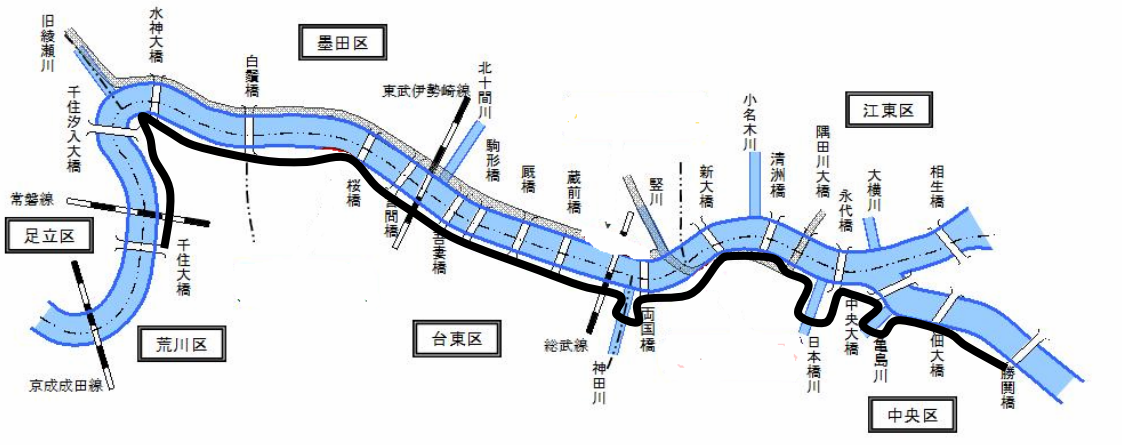
隅田川の両岸には桜の花が多い。規模が大きいところは塩入公園、隅田公園になるが、そこ以外にも桜があって、角々に桜があるといった様子だ。日本人の桜好きは最早日本文化の特徴の一つの観がする。最近の花見の流行りは、土手の桜をそぞろ歩きで見物したり、花の下で宴会を楽しむといった昔ながらの桜見物だけでなく、船でする桜見物が多いことがある。隅田川を見ていても、昔風の屋形船から始まって、釣船、二階建ての観光船、個人のクルーザーなど多様な船が花見に行き交っている。それらの船に大勢の観客が乗って

いて改めて驚かされる。

（隅田川テラス）
さて、この隅田川は人が多すぎて自転車では走れなかった。もともと多摩川や荒川と違って幅広い堤防敷がないので、川に沿う道がないのだ。だから堤防の背面の市街地にある道が中心になる。この市街地の道は川と関係なしにつくられるので、急に折れ曲がったり、無くなったり、広い道路の一部になる。ここを川に沿って走るのはなかなか難しい。ところが今回隅田川を走って、川に沿って走ることができる道を発見した。
「隅田川テラス」である。川の高水敷を舗装して遊歩道に整備するもので、散策やくつろぎの場になる。都が 1985 年から進めている。荒川のように高水敷が広ければ造作もないことだが、川幅いっぱいに水が流れてカミソリ堤防しか作れないところでは難事業になるが、都ではこれを隅田川全線でやろうとしている。ちょうどパリのセーヌ川の水面脇を人が散歩できるのと同じものと思われる。このテラスは歩行者専用で自転車も入ってはいけないようだが、今回は花見客が多くて土手の道が走れないので、ついついこのテラスを走らせていただいた。結局、市街地の道を走ったのは浅草周辺と神田川と日本橋川の前後区間だけで、他はほぼテラスを走ったことになった。

ことはと左様に、隅田川テラスは空いているのである。道自信はとてもよく整備されていて、歩きやすくできているし、何よりも水辺をすぐ近くに感じられるのがいい。しかし、水門や川道が途切れる箇所が幾つかあって道の連続性に欠けている。また、市街地からの

アクセスが少なく、またその箇所が判り難い。それ以前の問題として、護岸の川側の水面の脇なので、市街地側から見えず、でテラスがあることが判らないのだろう。こんな課題もあるけれども、次第に人々が道を知るようになれば、きっと人通りも増えるだろう。



（隅田川の橋）

永代橋と大川端リバーシテイ

隅田川には 18 橋ある。その中で著名な橋の由来を記載する。

橋名	橋名の由来
千住大橋	家康が江戸へ入府した直後に架けた最初の橋である。千住宿は奥州街道から江戸への入口に当たり、家康が東北の伊達家を警戒して戦略上の必要から整備された。徳川の支配が安定するまで、江戸を囲む川にはこの橋以外は作られなかった。松尾芭蕉も奥の細道旅行では深川から小舟でこの橋まで来て、千住から出発した。
千住汐入大橋	汐入の渡しがあったことから付けられた。川を挟む汐入公園、東白髭公園が都の防災拠点になったため、二つの公園を繋ぐ連絡橋として、水神大橋とともに整備された。
水神大橋	左岸側にある隅田川神社（水神宮）から付けられた。
白髭橋	左岸側にある白髭神社から付けられた。
桜橋	右岸の隅田公園と左岸の桜堤を結び、両岸の桜が楽しめる園路の役割をしている。歩行者専用橋である。
言問橋	言問団子を売り出すに際して、その主人が隅田川に縁があった在原業平がここで詠んだ「名にし負わばいざこと問わむ都鳥わが思うふ人はありやなしやと」を引き合いに出して団子にネーミングし、人気の店になったことによる。
吾妻橋	初めは大川橋と呼ばれたが、江戸の東にあったことから「東橋」になり。それが「吾妻橋」に変わったといわれていう。
駒形橋	右岸の駒形象から付けられた。
厩橋	厩の渡しがあったことから付けられた。
両国橋	武蔵野国と下総国を結ぶ橋から付けられた。千住大橋から 70 年後だったが、明暦の大火で市中の 3 分の 2 が焼失し、10 万人が焼死した大火事から江戸の防災都市づくりが始まり、寺社や町人地を本所、深川方面へ移転させたとき、隅田川を渡る 2 番目の橋が必要になって整備した。
清州橋	Ｓ3 年橋が開通するに際して橋名を公募。右岸の日本橋区中洲町、左岸の深川区清住町から一字づつをとって命名された。永代橋と同時に、関東大震災の復興事業で作られた。
永代橋	左岸の佐賀町付近が永代島と呼ばれていたことから付けられた。
佃大橋	隅田川に最後まで残った佃の渡しから付けられた。
勝鬨橋	1905 年の日露戦争の旅順陥落記念で作られた「勝鬨の渡し」から付けられた。

30　目黒川

昨日はよく晴れたが、今日はすっかり曇ってしまった。でも桜が昨日満開になったというし、今日は春の嵐のような強風が吹くというので、出掛けてきた。確かに 15，6m位の風が吹きまくり、生暖かい。天気も良くない上にウイークデーだったが、人出はすごく多かった。桜は花吹雪状態で、川面には花筏が出来ていた。それにしてもこの川に桜見物の人が多いこと、先日の隅田川と並んで今や東京の花見の名所になったように思える。

（2015 年 4 月 3 日）

目黒川はほぼ山手通り（環状 6 号線）に沿って流れる川である。世田谷区三宿から始まって品川区の天王洲アイルで東京湾へ流れ込む約 8km の二級河川である。取り立てて言えるような特徴がある川ではないが、デジタル標高地形図を見ると、東京南部で武蔵野台地へ奥深く侵入する川として目立つ川である。

（日本人の桜好き）

最近の情報誌や雑誌で都内の花見ポイントを見ると、まずこの目黒川が登場する。青色の夜間照明も評判になっている。ここの桜は、東急目黒線の車窓から見えること、

さらに東横線中目黒駅から桜が眺められるので、いつかここの花見へ行って見ようという気にさせるところだ。そのためもあって、特に人出が多いのは、東急目黒線不動前駅～東横線中目黒駅の間と中目黒～山手通りの間である。私がサイクリングしたのはウイークデーのお昼頃の時間だったが、昼休みのサラリーマンはむしろ少数派で、年配から主婦層、さらに若い女性たちが圧倒的に多い。それに高齢の男性たちが混じっている。

日本人の桜好きは最早日本文化の特徴の一つになっている。日頃からそのポイントは二つあると思っている。一つは薄いピンク色で柔らかな花びらと言った「桜の姿かたち」。二つ目は 4 月に一斉に咲き、1 週間で雪が降るかのように一斉に散る「豪華さと潔さ」。多くの日本人には 4 月は子供たちや学生には入学で新入生を迎える時、社会人には入社や人事異動、退職などで新年度が新たに始まる時にあたる。その時期に、桜が見せる生命の息吹とあっという間に散る儚さは「出会いと別れ」を象徴する。こんなことが日本人の桜好きの原点にあるように思われる。人々が花見をする様子は、まるで豪華な桜花を眺めて、潔く出会いと別れを惜しんでいるかのように見える。だから、私自身も昔から、桜の花の下でやる宴会も好きだったし、船でする桜見物も好きだった。

（川が家や事務所の玄関側に変わった）

近年再開発が進み、大崎地区では超高層ビルが林立しているが、それらのビルの足元で桜がきれいに咲きそろう川になっている。元々はこの地域では川は建物の裏側にあって人々の注目を浴びるものではなかったが、再開発でビルが川を玄関側にしたので人々が注目す

るようになった。事前にルート検索をした時は、川に沿って走れる道があまりないのであちこちで迂回せざるを得ないと思っていた。それもきっとこの川が長い間沿川住民にとっては家の裏側にある川だったからだろう、と勝手に思っていた。しかし、現地へ行って実際に走ってみると、なんとほぼ全区間にわたって川の脇を走ることができた。

川が沿川の家々の裏側でなく玄関側に変わったというのは、川沿いを通る人が多くなったか川沿いが人に自慢できる場所になったかだろうと考えてみると、目黒川の桜並木の波及効果の大きさが判ろうといえる。人出が多いところでは沿道の家が花見客相手に飲み物や食べ物を売っているし、中には今だけでなく一年中物販をしているような店も多くなっている。確かにすぐ隣を走る山手通りの不快な道よりも川沿いの桜並木の道を歩く方が快適に決まっている。それに情報誌やＴＶなどのマスコミが桜がキレイな目黒川などとＰＲしてくれるので人は当然集まるようになるのだろう。

（246 号線から先は遊歩道）
目黒川は玉川通り（246 号線）から暗渠に変わる。中目黒方向から来て、首都高渋谷線と新たに作られた中央環状線を接続するために出来た大橋ジャンクションという円形ビルの脇を通ると、246 号線へ出る。それを越すともう目黒川はなくなって、「せせらぎ緑道」に変わる。目黒川はここでは暗渠になり、その上が遊歩道になっている。約 600m先で鳥山川と北沢川の合流点があって、ここが目黒川の起点になる。