

中川・小菅水再生センター界隈の今昔

昭和二五年に決定された東京都の区部下水道計画には、荒川以東の足立区、葛飾区、江戸川区、それに練馬区の大部、板橋区の一部は入っていませんでした。それぞれの大半が緑地地域に指定されていたからです。これらの地域が下水道計画に組み入れられたのは、昭和三九年になってからです。その後の下水道建設は順調に進み、昭和四九年には新河岸水再生センターが、五二年には小菅（セ）が、五六年には葛西（セ）が、そして五九年には中川（セ）が相次いで運転を開始しています。

今回の職場界隈探訪は、四、五十年ほど前まで、近郊農村の風情をまだ色濃く残していた、中川（足立区に所在）、小菅（葛飾区に所在）の両水再生センター界隈の今昔を訪ねることにしました。

探訪ルートは、京成線お花茶屋駅↓ 葛飾区郷土と天文の博物館↓ 旧葛西用水沿いを遡る↓ 旧水戸街道を下る↓ 中川に架かる中川橋↓ 古隅田川上流跡（葛飾区と足立区との境界を為す）を辿る↓ 常磐線亀有駅↓ 旧日立製作所亀有工場への引込み線跡を辿る↓ 亀有駅↓ 綾瀬駅↓ 古隅田川下流跡を辿る↓ 綾瀬川に架かる水戸橋↓ 小菅水再生センターです。

葛飾区郷土と天文の博物館の活動

京成線のお花茶屋駅を降りて右折すると、すぐに広い道路に出ます。かつてここを流れていた水路（葛西用水）跡が道路になったのです。北へ八分ほど行くと、屋上に天体観測のドームを置く「葛飾区郷土と天文の博物館」が見えてきます。博物館近辺では、道路の中央部分が曳舟川親水公園として整備されています。



写真-1 曳舟川親水公園

さてこの博物館ですが、一階には講堂と資料室があり、二階は郷土史のフロアで、「葛飾と水」、「葛飾の歩み」、「葛飾の暮らし」などのコーナーに分かれている展示室となっています。三々五階は天文のフロアで、プラネタリウムが春夏秋冬の星座の動きを投影してくれます。

明治の初め、人口一万人ほどの田んぼが広がる農村地帯であった葛飾区域は、今では四十万人を超える住宅都市へと大きく変貌しました。

博物館では、郷土の文化や伝統を後世に伝えるべく平成九年から、実際の田んぼでの体験学習を通じて、農村の民俗文化の魅力を区民に学んでもらう企画を立ててきました。「農村」や「農家の人々」をキーワードに、人と人、都市と農村の交流を視野に入れながら、様々な活動を行なっています。博物館が刊行した冊子「村の暮らしを学ぶ」には、

「田んぼの活動、田んぼに学ぶ、田んぼで出来ること」のサブタイトルのもと、その経過が纏められています。また同じ農村がらみですが、少し視点を変えた「肥やしのチカラ」やその続編としての「肥やしの底チカラ」と銘打った特別展では、都市で発生した尿尿を下肥として農村に還元してきた実態を明らかにしています。

博物館の前に田んぼを作ったのも、このコンセプトの一環です。田んぼで実った「稲」がどのような手順を経て食卓で見る「米」になるのかを、都会に住んでいる子どもたちがリアルに観察できるようにと考えたのです。街中にある博物館の前に田んぼがあれば、来館の都度あるいは通りすがりに、稲の生育を観察することが出来るからです。

幸い、こうした博物館側の熱意と、葛飾区にかつてあった風景を公園の中に復元したいと云う公園側の意図とが合致し、博物館前で整備が進んでいた



写真-2 葛飾区郷土と天文の博物館『葛飾区カタログ』より

曳舟川親水公園の中に田んぼを入れることができました。

一〇〇平方メートルをわずかに超える程度の小さなものですが、当時、葛飾区には田んぼがもはや一枚もなくなっており、この公園内のものが区内で唯一でした。

「区のお知らせ」を通じて会員を募集した「田んぼ倶楽部」は、もう十数年続いているそうです。その後に来た「田んぼサポーター」や「田んぼジュニア」そして「葛飾酒作り本舗」は皆、この倶楽部から派生したグループです。

なかでも中心的な役割を担っている「田んぼサポーター」の活動を、先ほどの冊子「村の暮らしを学ぶ」より引用し紹介します。

『昭和三〇年代まで葛飾区に残っていた農村的な伝統や文化を学習する場での補助的役割だけでなく、より農村サイドに近いところでのサポート役など、その活動は多岐にわたっています。』

米作りはもちろん農作物栽培の指導を農家から直接受けながら、バラエティーに富んだ作物をつくったり、収穫祭や田んぼジュニアの活動などでその作物を使つての試食会を毎年行なっています。

また数年前より、つくばみらい市筒戸地区の松本邸での農家民泊、田んぼ周辺における生き物調査を含めたピクトープ作りなど、サポーターが中心となつて行なう活動が増えてきています。

農村側に頼っていた農作業に関する細かな説明や指導も、現在ではサポーターの口から農村の楽しさや魅力が積極的に語られるようになりました。

これは、サポーターである都市住民が農村側の参加者とともに、農村の様々な魅力を再発見し、それに主体的に関わつてきているからではないでしょうか。』



写真-3 博物館前の田んぼでの草取り『村の暮らしを学ぶ』より

葛西用水

利根川の中流を取水口とする用水路は、葛飾区に入ると常磐線ガードの南で、二筋の流れに分かれていました。

東側の水路は、葛西用水と云う農業用水でした。万治三年（一六六〇）、幕府の命によって関東郡代・伊奈半左衛門が開削したものです。

一方、西側の水路は亀有上水で、埋立地や干拓地からなる本所・深川方面へ飲料水を送つていた流れです。本所上水とも呼ばれました。こちらは元禄（一六八八〜一七〇四）の頃、今の埼玉県

越谷の瓦曾根溜井（溜井とは川を堰き止めた一種の貯水池）から水を引いたものですが、享保（一七一六〜三六）の頃には廃止されてしまいました。上水としての役割はわずか六〇年です。



図-1 四ツ木通用水引ふね『名所江戸百景』より

図-1は、初代・歌川広重が描いた名所江戸百景の「四ツ木通用水引ふね」です。

上水廃止後の亀有上水の水路は、ただ水が流れているだけの堀になっていましたが、文化年間（一八〇四〜一八）になって、この川筋の篠原村（亀有村間の二八町余（三〇五〇メートル余））が乗合い舟として利用されるようになりました。サツパコと云われた小舟に五〜六人を乗せ、川に沿った道（四ツ木通り）で船頭が肩に綱をつけて舟を引く、いわゆる曳舟です。

代金は一人二四文ほどで、貸切りは一〇〇文でした。川幅はおよそ三間（五・四メートル）、ゆつたりとした流れをのんびりと人に引かれて上り下りしていました。舟は揺れるようなこともなかったと云います。舟の数は篠原村に二艘、四ツ木村に三艘、亀有村に七艘あったと云います。これ以後、この流れは曳舟川と呼ばれるようになりました。明治一五年頃まで行なわれて

いました。

この絵で、遠方に見える山は筑波山です。

船頭が綱を引く四ツ木通りは、浮世絵では東側に描かれているが、実際には西側です。また堤を隔てて東にあった堀も描かれていません。構図上、広重はいくつかの改変を加えています。

葛西用水と亀有上水の二本の水路は、戦後一本になり、その一本も平成になつて埋立てられ、曳舟川親水公園として整備されました。

亀有の発展

博物館前の旧葛西用水筋を北へ廻り二〇分ほどで、旧水戸街道に出ます。亀有駅まではあと五、六分のところですが、ここを右折し、街道沿いを中川に向かいました。

明治三〇年にJR常磐線の亀有駅が開業し、住宅や商店が駅周辺に次第に集まるようになりました。わけても大正一二年の関東大震災以降、都心部の被災者が周辺農村であつた葛飾区域に移住してきました。

この頃の亀有の賑わいの中心はまだ、駅の南口から少し離れた旧水戸街道沿いでした。ここは日本橋から三里、千住から一里のところまで一里塚もありました。馬蹄屋、籠屋、ざる屋、下駄屋などの店が並んでいました。



写真-4 旧水戸街道亀有上宿の碑

江戸時代には、水戸三五万石の徳川家をはじめ、房・常・総・奥州の諸大名の行列が参勤交代の度に通り、わけても水戸侯の行列に際しては、街道筋の家々は雨戸を閉めて裏側からこわごわ覗くか、道端に土下座しておそろそる拝見するかつて云々いいます。

小梅や四ツ木から乗った曳船の舟客は、お酒やお茶を飲みながら田園風景をのんびり楽しみ、この街道と交差する辺りの舟着き場で舟を下りました。か

つてそこには茶店が二軒あり、舟を乗り降りする人たちの休憩所にもなつていました。

駅からこの街道に至る道は、昭和になつてからできたもので「改正道路」と云われていました。当初、この道路沿いには家など一軒もありませんでしたが、今では「ゆうろーど商店街」として賑わっています。

亀有の発展をさらに促したのは、昭和一二年の日立製作所亀有工場の開設です。鉄道に近く引込み線が引きやすいこと、中川にも面していて船の便を用いての荷物の輸送ができること、本拠地である茨城県の他工場との連絡が取りやすいことなどの立地条件が評価されたことです。

日本煉瓦の工場跡地やそれに隣接する農地を買収して、工場用地を確保しましたが、所在地は足立区の大谷田ですが、最寄りの駅が亀有であつたことから「亀有工場」と名付けられました。

本格的な操業は翌一三年からで、主に揚水ポンプなどの産業用機械を生産していました。戦時中は軍需工場の指定を受け、戦車などの兵器も製造したそうです。

駅前には、「日立タクシー」をはじめとするタクシー会社や人力車が置かれました。その頃、大谷田にあつた灸医が評判で、ここに通院する人たちが遠くから電車を乗り継いで亀有まで通つて来ていました。さらに西亀有に日立の住宅ができ、この人たちが亀有に出て買い物をしたり、娯楽を求めるようになりました。

三遊館、亀有館、日立館という三つの映画館があり、そのうち三遊館は寄席としても営業していました。日立館の名前は、いうまでもなく



写真-5 日立亀有工場『現場へようこそ』より



写真-6 昭和31年の亀有駅北口『現場へようこそ』より

日立の工場に由来しています。そのほか銭湯にも「日立湯」と云うのがありました。

亀有工場の従業員らの便宜を考え、それまでの南口に加えて、昭和一六年に新たに工場のある北口にも改札口が設けられました。

工場への専用貨物線

日立・亀有工場への資材搬入や製品出荷のための専用貨物線が、昭和一八年に開通しています。駅構内の北側に三本の側線を持つヤードが設置され、日立・笠戸工場製の二五tタンク機関車数両を使って貨車を牽引しました。昭和三四年には、工場内の線路が延伸されています。

しかし四〇年代に入ると、住宅地域の拡大・密集化に伴う騒音、煤煙などの工場公害が問題となり、「東京都公害防止条例」が検討されるようになり、日立では都内にある工場を地方に移転することにしました。

さらに亀有工場については、首都圏輸送力増強の一環として、営団地下鉄千代田線との相互乗り入れが計画され、常磐線が高架複々線化されることとなり、亀有駅での専用貨物線の接続が不可能となってしまいました。

茨城県の土浦工場の開設により、亀有工場は昭和四九年をもって廃止されました。もともと専用貨物線は、これより早い時期に、すでに使用が休止され線路も撤去されたものと思われる。

広大な工場跡地は東京都に譲渡され、大部分は中川水再生センターの用地となり、その周辺部も都立中川公園として整備されました。



写真一七 中川公園から中川水再生センターを望む

町の繁栄のシンボルでもあった貨物専用線（約一・六キロメートル）は、現在では住宅地の中に消えてしまっているが、かつての沿線にはその存在を偲ぶいくつかの痕跡が残されています。

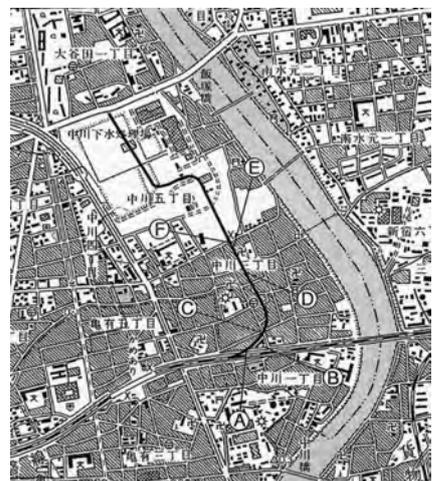
駅構内の貨物側線から分岐した専用線は、左に緩やかなカーブを描き、その先は北に向かって直進していました。単線の線路敷跡には、今では一戸建住宅がカーブに沿って連続して並んでいます。

足立区内で唯一の尼寺である正法禅庵境内の端を貫通していた線路敷も廃線後、元の境内に返還されました。正法禅庵の表と裏を通る道路に面した塀も、表通りは生垣に続くブロック塀でふさがれ、裏通りも延長されたブロック塀の異なった積み方から、それと知ることができます。

古隅田川跡を歩く

利根川の本流がまだ江戸の低地を南下して流れていた中世の頃、現在の葛飾区域は下総国の葛飾郡に属していました。

一六世紀末〜一七世紀前半に、利根川中流の関宿付近で流路の改変が行なわれ、利根川の本流は銚子で太平洋に注ぐ、現在の河道になりました。これ



図一 専用貨物線の路線図
宮脇俊三編著『鉄道廃線跡を歩くVIII』より



写真一八 線路が寺の境内を通っていた痕跡



写真一九 線路敷跡に建つ住宅

により江戸川が国境となり、今の葛飾区を含む葛西領は武蔵国に編入されました。

江戸川や中川や古隅田川（ふるすみだがわ）は、大水の度に河川の流路がめまぐるしく変わっていた頃のある時期に、利根川の本流が流れていた流路です。

享保一四年（一七二九）に、中川橋の近くにあった亀有溜井が廃止され、この時ここから分流していた古隅田川も締切られてしまいました。

中川に架かる中川橋の二〇〇メートルほど上流の右岸に、突き当たるようにぶつかってくる道路があります。住居表示を見ると、この道路の南側が葛飾区、北側が足立区となっています。そこで、改めて地図に当たってみました。なんと、この道筋は亀有、綾瀬、小菅へと大きく曲がりくねりながら続いており、しかもずっとこの二つの行政区の境となっているではありませんか。あの締切られた古隅田川の川筋が埋立てられ、今では幅五〜八メートルほどの生活道路となっていたのです。往時はもつと広い川幅の大河だったのでしょうか、締切り後、時が経つにつれてだんだんと狭められ、雨天時のみ、水が流れる排水路としての働きを担



図-3 近世の河川流路 『かつしか風土記』より



写真-10 昭和8年の中川橋の改築工事 『現場へようこそ』より



写真11 中川橋から上流を望む

ってきたのでしょうか。

それも下水道が整備されると、流路は地下に埋設され、その上部が道路として活用されるようになったのです。今でこそ、この道路に面して玄関が設けられているが、昔は宅地の裏側に当たっていたことでしょうか。

JR綾瀬駅前から六〇〇メートルほどは、この流れに蓋が掛けられ駐輪場として整備されていました。その下は排水路ですが。

綾瀬川に注ぐ手前五〇〇メートルほどからは、かつての古隅田川の水面が顔を出します。兩岸は植栽され、その一部にはデッキも造られ、親水機能をもつ遊歩道として整備されています。自然河川の趣きが感じられる比較的美丽な流れです。

最終的には、水戸橋（旧水戸街道はここを通る）のすぐ脇にある足立区が管理している大六天排水場に至り、ポンプによって綾瀬川に排除されています。

肥舟の船頭

葛飾区など荒川以東の農村地域には、江戸・東京の尿尿が一年を通じて運ばれてきました。全国的にみてもこういう地域はあまり多くありません。低地で水運が発達し船による大量の運搬が可能であったこともあって、東京東郊の農村では、独特とも云ってよい下肥の使われ方が発達したのです。



写真-12 駐輪場となっている古隅田川



写真-13 古隅田川の面影が残る水面



写真-14 大六天排水場

中川上流の三郷市彦糸に在住し昭和一八年より、東京から彦糸まで船で尿を運ぶ仕事をしてきた船頭の思い出話を、「特別展肥やしの底チカラ」（葛飾区郷土と天文の博物館、二〇一三）より紹介します。

『家は農家であったが、農業のほかには様々な仕事に携わっていました。父親の代には近くを流れる中川で魚とりをすることもあり、子どもの頃から船に親しんでいました。』

彦糸の農事実行組合が東京市と契約をして下肥を引き取ることにになり、私とその運搬を請負いました。

行った先はふたつあって、ひとつは葛飾区の小谷野というところです。中川を下って足立区の六つ木の手前から花畑運河に入って綾瀬川に入ります。そこから水戸橋を越えたところが小谷野です。小谷野には綾瀬水門があつて、水がぐるぐる廻っています。船を操るのがとても難しいんです。それでよく、潮が変わるまで小菅の水戸橋のところで待っていたものです。

もうひとつは、隅田川に面した梅若河岸です。ここは大きな入り江になっていて、尿尿の船だけでなく砂船だとか石炭船だとかいろいろな船の溜まり場になっていました。

梅若河岸に行くときも小谷野に行くときも、中川の潮が下がったときに出て行きます。たいていはお昼過ぎに出て行って、夕方着きます。翌日、下肥をいっぱい積んで、今度は上げ潮に乗って彦糸へ上がっていきます。一人で行くことが多かったんですが、若い衆を二人くらい連れて行って手伝ってもらったことがあります。船には寝泊りできるセジという部屋があります。

彦糸にあつたような下肥の共同貯留槽が中川のあるところにありました。』

川を遡るとき、風向きによっては帆を張って航行し、橋の下を潜る際にはその帆を折りたたみました。図-4は、綾瀬川の小菅付近を遡る肥船の様子を記憶をもとに描いたもの（岡田菊蔵画、『特別展 肥やしの底チカラ』より）です。

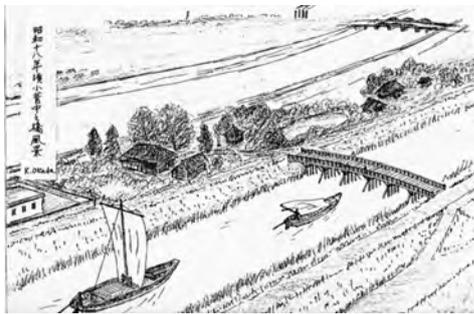


図-4 帆走する肥船
『特別展 肥やしの底チカラ』より

綾瀬尿尿処分場

今回の探訪の到着点となった小菅水再生センターの敷地に、かつて綾瀬尿尿処分場と呼ばれる施設（綾瀬作業所とも云う）がありました。各家庭から汲取ってきた尿尿を肥船でここまで運び、それを河川水で希釈し、当時としては画期的な散気式活性汚泥法で処理していました。竣工は昭和八年、運転開始は翌年の四月で、処理能力は一日約一八〇キロリットルでした。戦時中の混乱もあり、残念ながら昭和一八年以降は休止状態となっていました。

戦後、この施設の一面に肥樽の製造所が置かれ、用度係が居て木曾に木材を買い付けに出張するなどしていました。

この綾瀬作業所に勤めていた桶職人の話を「特別展 肥やしの底チカラ」（葛飾区郷土と天文の博物館、二〇一三）から紹介します。

『私は戦後、足立区にあつた親戚の桶屋で桶職人の道を志して働いていました。風呂桶、タライ、小さい桶などが主力でしたが、肥桶もたくさん作りました。桶を締めるタガは竹のものと金属のものとがありました。竹タガを使うのは熟練した人でした。』

肥桶は四荷つまり八本作ると、米一俵と交換というのが相場でした。昭和二六年頃までは本当に忙しくて作っても作っても売れちゃいましたね。ところが世の中が落ち着いてくるにしたがって、桶の仕事はだんだん暇になってきました。

たまたま勤めてくれる人がいて、七年間勤めた桶屋を辞めて、東京都の職員になったのは昭和二八年のことです。肥桶を作る綾瀬作業所に入ったのです。そこは、今の小菅水再生センターのある場所にありました。働いていた



写真-15 綾瀬尿尿処分場
『特別展 肥やしの底チカラ』より

のは二十七人くらいで、製材屋、桶屋、鍛冶屋、そのほか女性もいて庶務担当でした。ここに六年間いました。

尿尿を運ぶトラックは、肥桶を二段に重ねて運ぶタイプのもので、荷台に木箱が付いていて、そこに下肥を入れるものがありました。この木箱には後ろに栓があつてそれを抜くと、下肥が流れ落ちるようになっていました。この木箱は船大工に発注しました。

昭和三〇年代に入り、東京都でもバキュームカーを使うことになりました。それで肥桶はもう要らないと云うことになり、昭和三四年に綾瀬作業所は閉鎖されました。私は車の整備の仕事を覚えて、小台の自動車車庫へ配転になりました。綾瀬から小台へは二人異動し、五人で自動車整備の仕事をしました。この自動車と云うのはもちろんバキュームカーのことです。当時のバキュームカーは十石車です。下肥の桶にして九十本分がいつべんに運べます。』

なお、昭和三四年四月にこの綾瀬作業所の建屋や施設をそのまま使つて清掃研究所が発足し、昭和五〇年頃まで、尿尿やゴミに関する研究をここで行なっていました。

(文責 地田)

参考資料(文中で明記したものを除く)

- 『かつしか風土記』郷土と天文の博物館
- 『葛西用水―曳舟川をさぐる』郷土と天文の博物館
- 『特別展 現場へようこそ』葛飾区郷土と天文の博物館
- 『江戸史跡事典 下巻』新人物往来社
- 『鉄道廃線跡を歩くⅧ』宮脇俊三、JTB

探訪余話

常磐線の下りが荒川の鉄橋を渡ると、進行右手に高層マンション風の建物が見えてきます。この一群の建物は、なんと東京拘置所だそうです。所在地は葛飾区小菅です。「蒼穹から名建築」(週刊新潮、第五十九巻第三十一号)の記事から、その歴史的経過を追ってみました。

『屋上のヘリポートを中心に放射状に伸びる十二階建てのタワーは、二〇〇六年に完成した新・東京拘置所だ。収容定員三〇一〇人は、全国八カ所ある拘置所の中で最多。その手前の相似形のような建物が旧拘置所であり、以前は小菅刑務所だった。』

日本の犯罪史を見つめ続けてきたかのようにだが、その昔は八代将軍徳川吉宗が鷹狩りの拠点とした「小菅御殿」があり、明治に入ると、現在の葛飾区江戸川、足立区などを管轄する「小菅県庁」が置かれた。それが刑務所の前身「東京集治監」に変わったのは一八七九年のこと。西南戦争で逮捕者が増えすぎたためといわれる。一九〇三年には「小菅監獄」、二二年に「小菅刑務所」に改称するも、翌年の関東大震災で被災したために、二九年に完成したのが旧拘置所だ。設計は司法省営繕課の蒲原重雄で、施工は受刑者たちだった。鳥が翼を広げたような形は歴史的名建築のひとつといわれ、完成から三年後には喜劇王チャップリンが訪問し、絶賛したという。

刑務所が拘置所になつたのは、巣鴨にあつた東京拘置所が四五年、GHQに接収され、巣鴨プリズンへと変わったために、拘置所機能が小菅に加えられたのがきっかけ。巣鴨プリズン跡は高層ビルを含むサンシャインシティとなつたが、小菅は高層拘置所としていまも続いている。』