

## 新水路跡 水路から車道へ

淀橋浄水場の建設に合わせて、玉川上水の水を新浄水場へ取り入れるために、南豊島郡代田村から新浄水場までの約4.2kmの間をコンクリートづくり開渠、自然流下式(水路勾配は1/4000)の新水路の工事が明治29年(1896)開始された。

新水路は現在の和泉給水所からほぼ直線に造られた。先ず上部の幅約14m、高さ7.5~9m、側面の勾配15%の堤を築き、この築堤上に断面が上幅8.3m下幅2.4m深さ2mの台形の水路が造られた。

築堤は浄水場の沈澄池やろ過池の掘削工事で掘られた土を盛り上げ、途中の川や3箇所(橋)の車道は土手の下を陶管やレンガ張りのトンネルで通し、人道は水路の上に木橋が架けられた。

水路は厚さ30cmの粘土に砂利を混入して突き固め、厚さ15cmのコンクリート板を敷き、両側面もコンクリート板を張り付けた。

この新水路は明治32年通水を開始した。



新水路(中央)分岐水門 (東京都水道歴史館)

新水路は盛土のため大正10年12月の龍ヶ崎地震、大正12年9月の関東大震災と2度の地震で土手が崩れ、水路が決壊するなどの大きな被害を受けた。特に関東大震災では2箇所の大決壊と全線にわたり亀裂が生じ復旧の見通しが立たないほどであった。仮設の木樋や旧水路からのポンプ揚水で給水しながら復旧修理を行った。

昭和6年(1931)、甲州街道の拡張工事にあわせて代田橋付近から淀橋浄水場まで甲州街道の道路下に内径2.1mの鋼管による送水管の埋設工事が開始され、予定より大幅に遅れて昭和12年7月に完成、新しい送水管での送水が開始された。

これにより新水路は廃止、撤去された。新水路の跡は一部の区間を除いて昭和23年(1948)に道路化され、現在は都道角筈・和泉町線として利用されている。

## 水の交差点 和泉水圧調整所と和田堀給水所

### 和泉水圧調整所(和泉給水所)

この場所はかつては玉川上水からの水を、淀橋浄水場へ送水する分岐点であった。

先ず最初は明治32年新水路への引入口となった。幅4尺(1.2m)、高さ4尺8寸(1.4m)の水門4個が並列に並べられ新水路へ導入された。

昭和12年に新水路は廃止となり、新たに甲州街道下に埋設された鋼管水路経由に切り替えられた。この導水管への導入口となり、沈砂池や芥止め等が設置されていた。

淀橋浄水場の廃止とともに、この場所での玉川上水の導水路としての機能は終了した。

新たに東村山浄水場から淀橋給水所への送水調整用として昭和40年に有効容量3300立方mの1号タンクが完成した。続いて朝霞浄水場から上井草経由で大蔵給水場へ送水される利根川系の送水調節のための2号タンクが昭和44年に完成した。

和泉増圧ポンプ所は相模系、羽村系などの相互補助連絡ができるように、逆送機能を備えたポンプ3基が昭和35年1月設置された。

現在は貯水槽、ポンプ所などすべて近くの和田堀給水所から遠隔操作されている。



旧玉川上水路から見る和泉水圧調整所の大型貯水タンク

### 和田堀給水所

当初は「和田堀浄水池」として第一次水道拡張計画により41,743平方mの浄水池が大正13年8月完成した。

境浄水場からの水道水を貯留して、自然流下で赤坂、麻布、芝方面に給水する目的で建設された。途中関東大震災が起り、2号池は昭和9年3月に完成した。

コンクリートや盛り土で覆われた貯水槽や内部の建物など、和泉給水所の鉄製タンクとは異なり、レトロな味わいの雰囲気を見せている。新たに送水ポンプなどが設置され、現在は区部の給水設備の拠点の一つになっている。

## 玉川上水ワンポイントガイド No. 17

### 散歩ガイド 富士見ヶ丘駅から代田橋駅



代田橋駅ホーム(上)と玉川上水

### シリーズ 玉川上水ワンポイントガイド

1. 玉川上水の概要
2. 玉川上水の分水
3. 玉川上水の分水・小平編
4. 玉川上水と小平周辺の新田開発
5. 玉川上水の橋
6. 玉川上水の水車
7. 玉川上水の通船・船溜り
8. 玉川上水の樹木・野草・野鳥
9. 玉川上水と小金井サクラ
10. 玉川上水あれこれ
11. 玉川上水お勧め散歩ガイド
12. 玉川上水散歩ガイド 玉川上水駅から一橋学園駅
13. 玉川上水散歩ガイド 一橋学園駅から三鷹駅

| No.                    | テーマ                    |
|------------------------|------------------------|
| 14                     | 玉川上水散歩ガイド 羽村駅から拝島駅     |
| 15                     | 玉川上水散歩ガイド 拝島駅から玉川上水駅   |
| 16                     | 玉川上水散歩ガイド 三鷹駅から富士見ヶ丘駅  |
| 17                     | 玉川上水散歩ガイド 富士見ヶ丘駅から代田橋駅 |
| 18                     | 玉川上水散歩ガイド 代田橋駅から新宿御苑駅  |
| 19                     | 小平市内の用水分岐水門・分岐口めぐり     |
| 20                     | 小平市内の石橋供養塔めぐり          |
| 発行 2009年4月 No1~No13発行済 |                        |

発行 小平・玉川上水再々発見の会  
E-mail tamagawasaisai@yahoo.co.jp  
代表 庄司徳治

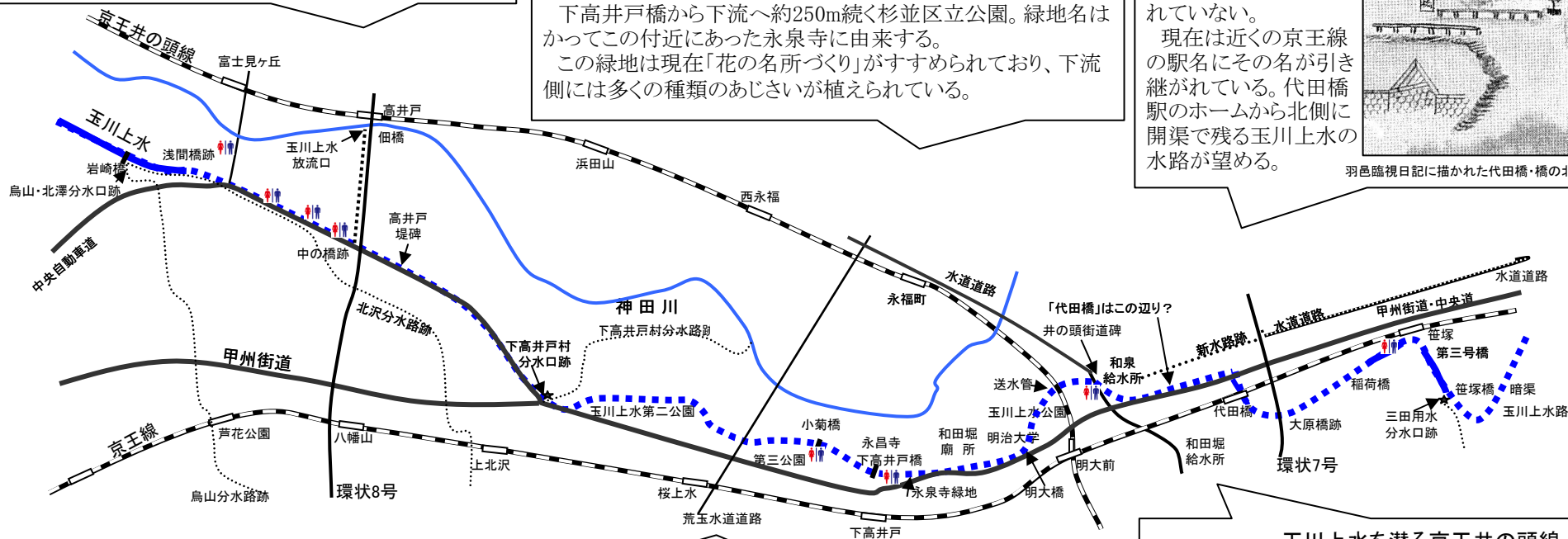
# 散歩ガイドマップ

## 富士見ヶ丘駅から代田橋駅

富士見ヶ丘駅から代田橋駅まで約6.4キロ

### 「清流」は地下を通り神田川へ

浅間橋跡から玉川上水の水路敷きは約2kmにわたり中央自動車道(高架)となる。小平監視所先から流れる処理水の「清流」は浅間橋跡から地下の管路となり、中の橋交差点から環状8号線沿いに北上、高井戸駅手前に架かる佃橋の上流側で神田川に落ちる。上水路は中央自動車道と甲州街道が出会う地点で北側に分かれ、その先約1.7km公園・緑道が続く。



## 小菊橋と下高井戸橋

小菊橋は杉並区立玉川上水第三公園の中央部に架かる橋。親柱やレンガ製の欄干などが残されている。この橋付近までの左岸(北側)は神田川方向へかなりの下り坂になっている。  
下高井戸橋は古くは永泉寺橋と呼ばれ、上水記にも名が見られる古い橋。現在も昭和2年(1927)に架けられた親柱、欄干などが残されている。

### 永泉寺と永昌寺

永泉寺は明治期、火災で焼失し、明治43年(1910)新宿にあった永昌寺に合併した。その後永昌寺はこの緑地の北側近くに移転した。永昌寺には玉川上水開削のときにこの付近で「玉石」が発掘されたとされ、その「玉石」が祀られている。

### 永泉寺緑地

下高井戸橋から下流へ約250m続く杉並区立公園。緑地名はかつてこの付近にあった永泉寺に由来する。この緑地は現在「花の名所づくり」がすすめられており、下流側には多くの種類のアジサイが植えられている。

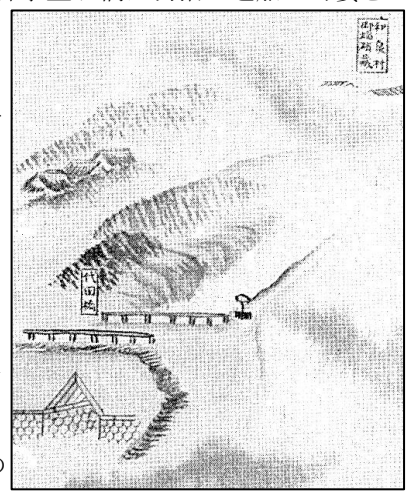
## 代田橋今昔

「代田橋」は古くは玉川上水が甲州街道と交わる地点に架かっていた。下図の合掌型石橋は明治の通船の時姿を消した。

また橋の下流側近くには水番屋があり水番人が常駐して芥止めにかかったゴミ等を除いていた。

玉川上水路の暗渠化や甲州街道の大規模な拡幅で、今ではいずれもその面影すら残されていない。

現在は近くの京王線の駅名にその名が引き継がれている。代田橋駅のホームから北側に開渠で残る玉川上水の水路が望める。



羽色臨視日記に描かれた代田橋・橋の北詰の高札が見える

## 送水管

昭和41年(1966)、埼玉県朝霞市に完成した朝霞浄水場から杉並区・上井草給水所を経て杉並区和泉の和泉給水所へ直径2.4mの送水管が埋設された。この送水管は旧浅間橋(杉並区久我山2-1)からは玉川上水の水路敷きが使われた。

このとき玉川上水の水路も浅間橋から下流は直径1.8mの鉄管に変えられて排水路として残された。自然流下式のため高速道路下や第二公園の一部区間で地上部が周囲よりやや高くなっているところがある。

旧水路は埋め立てられて地上部は道路や公園に変わった。この2本の鉄管は京王電鉄井の頭線を横断する地点で地上に姿を見せている。上下2本の管は上が給水所への送水管、下が玉川上水の排水管である。

## 荒玉水道・荒玉水道道路

「荒玉」の「荒」とは荒川、「玉」とは玉川すなわち多摩川を指している。荒玉水道(あらたますいどう)は、大正時代から昭和中期にかけて建設された。多摩川の伏流水を水源として砧の浄水場(現在の砧浄水場)で浄水し、直径約1.1メートルの水道管で、砧から自然流下方式で、野方(中野区)と大谷口(板橋区)の給水所に送水、ポンプで配水塔に汲み上げて豊多摩郡5町村、北豊島郡8町村に配水された。昭和7年、荒玉水道の所管は荒玉水道町村組合から東京市水道局へ移された。

世田谷区喜多見から杉並区梅里までの荒玉水道に沿って、「荒玉水道道路」(東京都道428号高円寺砧浄水場線)がほぼ直線に伸びている。全長8.979Kmの特例都道で、水道管が埋設されているため大型車は通行できない。

## 玉川上水を潜る京王井の頭線

昭和8年(1933)帝都電鉄(現京王電鉄)が玉川上水の下に敷設された。「素掘り」の玉川上水はコンクリート造りの開渠水路に改修された。昭和41年(1966)に送水管敷設の際に現在の鋼管となった。

線路敷きは複々線分の巾となっている。これは井の頭線の建設時に東京山手急行(計画途中で頓挫した第二山手線)の名残りである。

