

39. 隅田川河口部沿岸域の江戸期における物流施設の機能と分布に関する基礎的研究

A Basic Study on the Function and Location of the Physical Distribution Facilities along the Sumida River in Tokyo during Edo Period

吉瀬博仁*・原田祐子**
Hirohito Kuse and Yuko Harada

Many major cities in the world are located near river waterfront areas such as Tokyo, London, Paris, New York. This is because in the past, water transport served as the most vital transport system for supplying goods and commodities for people living in the city. As a result, the Central Business District (CBD) was developed in the downtown area adjacent to the river.

This study clarifies the logistics functions of physical distribution facilities and analyzes the characteristics of five commercial districts (Nihonbashi, Kyobashi, Fukagawa, Ryogoku, and Kuramae) along the Sumida River in Tokyo during Edo period. It also tries to understand the cause of transfer of physical distribution facilities based on the study of the infrastructure of the water transport system.

Keywords : Physical Distribution Facility, Logistics, Edo period, Sumida River, Kashi
物流施設、ロジスティクス、江戸時代、隅田川、河岸

1. はじめに

世界の多くの大都市は、ロンドンのテムズ川、パリのセーヌ川、そして東京の隅田川など、それぞれ河川を中心に都市が広がっている。これは鉄道や自動車のない時代、河川水運を利用した物流活動が、大都市の発達に不可欠であったことによる。

その後鉄道と自動車の普及により、河川水運を利用した物流活動は大きく衰退した。現在の隅田川においては、一部の石油製品や廃棄物などの輸送を除き、河川や運河を利用した物流活動は非常に少なくなっているが、隅田川沿岸域には現在も倉庫や卸売施設が立地している。

従来から江戸期の東京に関する書物は多く、運河の消長や街の発展過程を近世史や都市史として記した論文も多いが、物流機能に着目したものはほとんどない。

そこで本研究では、隅田川河口部沿岸域の日本橋・京橋・深川・両国・蔵前の5地区の江戸期における物流施設(河岸・物揚場・蔵)の役割を明らかにするとともに、交通路としての水路と交通機関としての舟の役割の変化と、鉄道や道路網の発展の相互関係について考察し、現在の物流機能との類似点と相違点を明らかにすることを目的とする。

なお資料は、出版物とともに、各地区の図書館・博物館・資料館の地域資料や古地図を用いた。

また隅田川は俗称であり、正式には荒川水系の一河川であって、江戸中期まで浅草川と呼ばれていた。しかし本論文では、便宜上現在の俗称を用い、岩淵水門から河口までを隅田川とし、河口部とは現在の台東区・中央区と墨田区・江東区を含む地域とする。(図-1)

2. 江戸の都市計画と水運

2.1 江戸の都市計画

いつの時代も、大都市の成立に上水と生活物資の供給は必須条件である。江戸の上水の確保のために、玉川上水や神田上水が整備されたことは、よく知られている。

一方の生活物資の供給は、鉄道や自動車のない時代に舟運に限られていたので、江戸の成立には舟運を支える交通路(水路や運河)と、交通結節点施設(河岸など)の整備が不可欠であった。¹⁾

現在の隅田川河口部の沿岸域は埋め立て地であるが、東京の前身である江戸の成立期においても、埋め立てにともない、水路や運河の整備と河岸の整備がおこなわれた。

この結果、江戸の都市計画は、「当時唯一の大量輸送手段としての水運と、その基地の確保するためのものであった。そのため、従来の自然的条件を利用した形の湊(みなと)を、埋立て・運河・舟入堀といった人工を加えることによって、近世的な湊に再編成する作業をとまった」²⁾のである。

2.2 隅田川の役割

商都大阪から江戸への物資供給は、菱垣廻船で輸送され、高瀬舟に積み替えられてから河岸に運ばれた。一方関東近郊からは、利根川、江戸川、隅田川などを利用し高瀬舟によって野菜や醤油が運ばれていた。³⁾

江戸での集積地は、米の蔵前、魚の日本橋、野菜の神田、材木の木場、酒の新川、などである。

隅田川は関東近郊からの交通路であり、水路際の河岸は品目別に集積地が決まっていた。⁴⁾

* 正会員 東京商船大学商船学部流通情報工学課程 (Tokyo Univ. of Mercantile Marine)

** 正会員 ㈱NTTロジスコ (NTT Logisico)

2.3 物流機能と江戸の交通施設

物流という用語は、流通的側面から見れば「物的流通」の略であり、輸送、保管、流通加工、包装、荷役、情報の6つの機能がある。輸送は商品や物資の空間的移動であり、保管は時間的移動である。流通加工は商品を小分けしたり詰め合わせる機能で、包装機能とともに付加価値を高める機能である。荷役は、物資や商品の積み降ろしである。

一方物流を交通的側面から見れば、輸送機能に着目した「物資流動」の略であり、交通路(リンク)、交通結節点(ノード)、交通機関(モード)の3要素がある。⁶⁾

舟運が物流の中心だった江戸期は、舟(高瀬舟などの交通機関)を用い、水路と運河など(交通路)を利用して、河岸や物揚場など(交通結節点)に物資が輸送されていた。

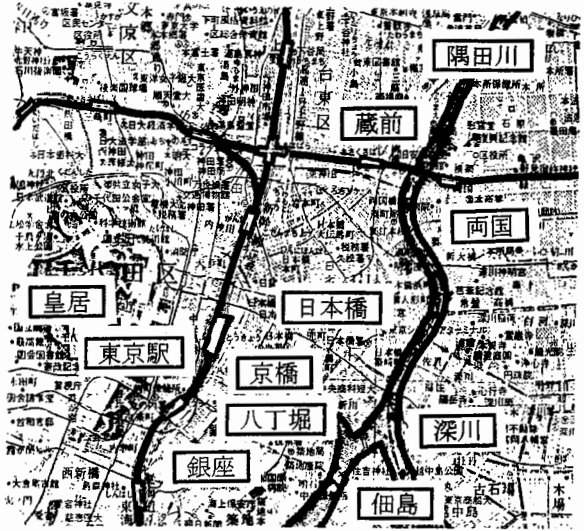


図-1 隅田川河口部と研究対象地域

3. 江戸期の物流施設の機能と役割

3.1 水路と運河

天正18年(1590年)の工事において、道三堀は日比谷入江の埋立に際して平川の流入を止め、平川から旧石神井河口から江戸城直下まで舟が入れるようにするために開削された。隅田川の対岸では、小名木川が開削された。この2つの工事により、関東最大の塩の産地である行徳から江戸の日比谷入江までの輸送路が確保できた。

慶長11~12年(1606~1607年)頃には、国際貿易が盛んになり外国船が江戸城直下の日比谷入江に入港するため、大名・旗本の宅地造成を兼ねて、防備上の配慮から日比谷入江に流入していた大小河川の排水路と物資の輸送路の役割として、城郭の外濠を南北に掘った。⁶⁾

元和6年(1620年)につくられた神田川放水路により平川などが隅田川につながり、交通路として隅田川は幹線輸送路、水路と運河は配送路となり、物流施設として河岸や物揚場などが神田川沿岸に立地していく。

舟運の交通路である水路と運河は、現在の道路整備と同じく、交通路の確保のための人工構造物であった。

3.2 河岸・物揚場・蔵

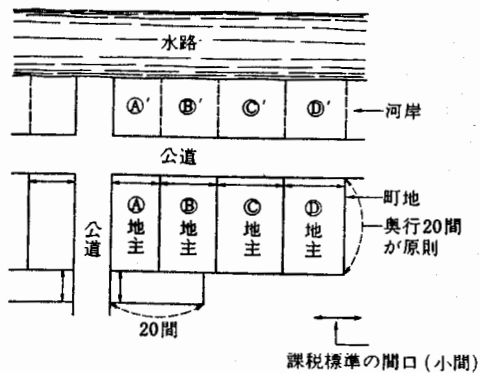
江戸時代の代表的な物流施設には、河岸(かし)・物揚場(ものあげば)・蔵(くら)があった。(表-1)

河岸は、そもそも物資の輸送のための水際の荷揚場であるが、次第にその場所で商取引がおこなわれるようになり、最終的には市場になった。ただしこの市場は、現在の卸売市場(しじょう)ではなく、最終消費者が購入できる市場(いちば:マーケット)である。そこには、魚河岸や米河岸のように取引商品を示す河岸もあった。

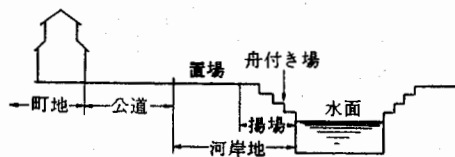
当時の物資の大量輸送機関は舟であったから、隅田川

表-1 江戸期の物流施設と物流機能

物流施設	物流機能	特徴	備考
河岸 物揚場	配送荷捌き+商取引 配送荷捌き	市場 荷捌場	町人専用 武家専用
蔵 御蔵 河岸蔵 蔵屋敷	貯蔵・保管 貯蔵・保管 貯蔵・保管+商取引 貯蔵・保管+住宅	倉庫 倉庫 倉庫 倉庫	一般名称 幕府専用
舟入堀	輸送ターミナル+倉庫	埠頭	



(A) 平面図



(B) 断面図

図-2 水路と河岸の位置関係(鈴木理生)²⁷⁾

中流・日本橋川・神田川などの河川沿岸と、それぞれ河川を結ぶ水路・運河の沿岸の舟着場はすべて河岸であった。⁷⁾これは現在、幹線道路沿いに立地する物流施設と同じ立地指向性と考えると良い。(図-2)

物揚場とは、物流機能からみれば河岸と同じであるが、河岸が町人専用であるのに対し、物揚場は武家専用である。すなわち、河岸は消費者用の市場で、物揚場は専用ターミナルに対応する。

蔵は、貯蔵・保管施設である。御蔵は江戸幕府や諸藩の年貢米や物資を収納する倉庫であり、一般的には幕府の米蔵を指していた。蔵屋敷は、大名・旗本らが領内からの年貢米や国産物を保管・販売するための倉庫兼住宅ないし倉庫兼取引場である。河岸蔵は、河岸に蔵が付随したものであるから、市場や店舗に倉庫が付随した施設と考えることができる。⁸⁾(図-3、4)

3.3 舟入堀 (埠頭)

舟入堀は、現在の埠頭に相当する。市場に相当する河岸を都市内の集配送機能の基地とすれば、舟入堀はフェリー埠頭やコンテナ埠頭に相当する都市間の長距離輸送の基地であり、上屋に相当する蔵も設けられていた。

この舟入堀のうち、江戸前島東岸(現在の中央区日本橋一〜三丁目と宝町一〜二丁目)には、陸地に長短10本の櫛形の水路を掘り込み、舟を接岸させるもので築城用の石材や木材の専用埠頭であった。このうち紅葉川と京橋川は、江戸城の外濠につながっていた。

この埠頭の沖で突堤で区切られている舟入りの水路が八丁堀(長さ八丁=約864m)と呼ばれ、入湊路(航路)を特定し交通整理するためのものである。⁹⁾

また蔵前にも、米を搬入する舟のための櫛形の舟入堀があった。(図-5)

4、物流施設の地域分布

4.1 地区別の物流施設の特徴

(1) 日本橋

魚河岸は、天正18年(1590年)に徳川家康が江戸に入ったときに、摂津国西成郡佃村の名主孫右衛門が、江戸近辺の河海の漁業に従事する許しを受け、その代償に徳川家膳所に魚を納めることになった。その漁獲した魚の余りを、拝領した小田原河岸で江戸市民に販売したのが始まりとされている。¹⁰⁾

日本橋川沿岸(本小田原町・本船町・安針町・長浜町・元四日町:現在の室町一・二丁目、本町一・二丁目)に魚河岸が広がり、商業の中心地として発展した。

特に河岸が商取引機能を持つようになると、問屋が集積するようになり、現在も日本橋付近とその周辺には、各種の問屋街が広がっている。¹¹⁾

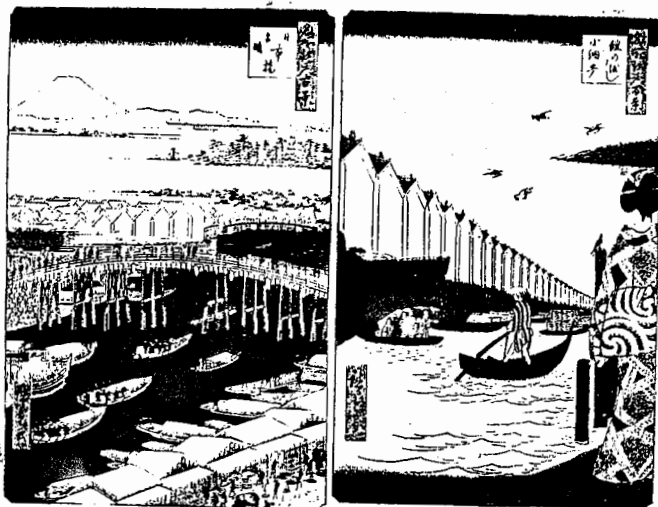


図-3 切絵図による日本橋(左)と小網町の蔵(右)²⁸⁾

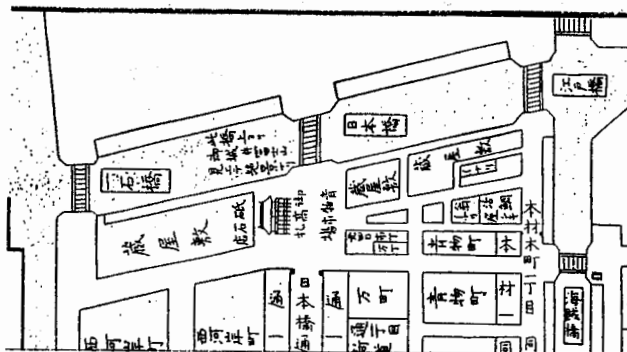


図-4 嘉永2年(1849年)の日本橋付近²⁹⁾

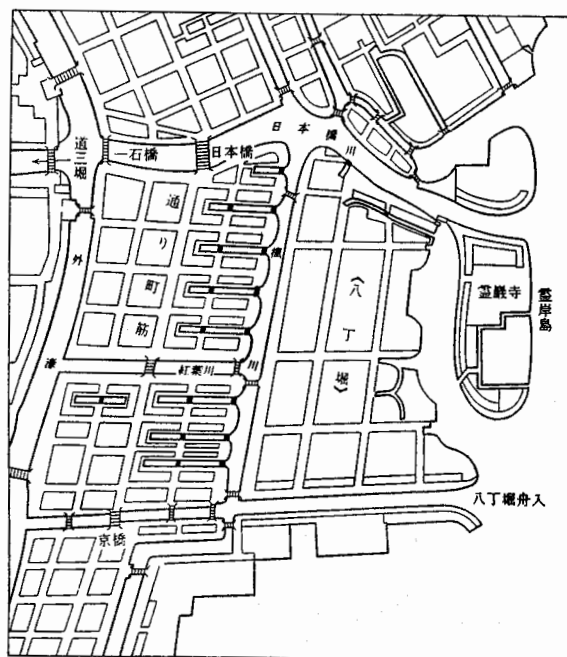


図-5 嘉永年間の隅田川河口部(鈴木理生)³⁰⁾

(2) 京橋

京橋も日本橋同様、商業の中心地であった。

江戸時代の京橋は、町名に桶・大工・畳といった職業の名が見られる。これは徳川家康が城下町経営に当たり、統制しやすいように、同業種や相似かよった業種を一カ所に集めたという説がある。¹²⁾

また京橋には、寛文始めに数寄屋橋辺りに青物市が立ち、なかでも大根の入荷が多かったことから、大根河岸と呼ばれる京橋大根河岸(青物市場)が形成された。¹³⁾

先述したように、京橋には 10 本の舟入堀があり江戸湊と呼ばれていて、近郊からの青果の集積地と職人の集積地区であった。おそらくは、太田市場に移転する前の秋葉原(神田市場)の様相だったのであろう。

(3) 深川

隅田川左岸の河口部にある深川は、江戸期の埋立地で堀割も多かった。明治期以降も、水運の便を考慮して運河を作りながら埋立てが進められた。

江戸期は、江戸市街地に近く水運の便が良いことから、倉庫が建ち並び、米・油・干鰯の集散地として繁栄した。また、隅田川を挟んだ対岸の日本橋や京橋の間屋用の自家用倉庫(蔵)、貸倉庫(貸蔵)も立地した。¹⁴⁾

これは、「商取引が日本橋・京橋で、物資保管が深川」という商物分離の一つの形態でもある。この、商業の中心と物流の中心という区分の形態は、現在も引き継がれている。

(4) 両国

現在の江戸東京博物館、国技館、東京都慰霊堂、両国中学一带は、御材木蔵・御竹蔵が置かれていたが、享保 8 年(1733 年)に御材木蔵が猿江に移転すると、幕府の御米蔵が置かれ、明治維新後は陸軍省の倉庫になり、さらに陸軍被服廠となったとされている。¹⁵⁾

大横川・堅川の沿岸のほとんどが、河岸であった。

蔵(保管機能)と河岸(輸送・商取引機能)の組み合わせは両国に限らず、深川においても、戦後まで陸軍糧秣廠や米蔵が存在し、現在も農林水産省倉庫が存在する。

両国・深川の両地区とも、対岸の日本橋という当時の都心に近い。都心アクセスの良い地点での保管機能という考え方は、現在の物流施設立地においても変わらない。

(5) 蔵前

蔵前の米蔵と舟入堀は、徳川家康が隅田川の水運を利用した米の運輸と保管のために建設したものである。日本各地の諸藩から運ばれてきた税金としての米は、櫛形状の舟入堀で陸揚げされ、保管された。

また米は重量物であるから、高瀬舟のような小型船もあれば大型船もあったようである。蔵前では米蔵には舟が入れるが、大型船(菱垣廻船など)の場合には佃付近で

斛(はしけ)に積み替えていた。^{16) 17)}

蔵前に近い現在の浅草橋駅周辺は、陸上と海上の交通の便が良く、日本橋という商業集積地に隣接していることから、問屋が集積した。古くからの人形や履き物、仏壇だけでなく、現在は各種玩具・店舗装飾品・手芸用専門店・文具店など、問屋街として成立している。¹⁸⁾

日本橋が河岸を中心に商業業務地区へと発展するのに対し、蔵前は堀と蔵があったのだから、現在のトラックターミナルのような機能を備えていたと考えられる。その中間に、卸売機能を持つ問屋街が形成された。

ただし、蔵前は保管機能だけでなく金融機能も存在したので、「幕府の米蔵が設置されたところで、江戸時代の経済の中核であった」¹⁹⁾ことになる。

4.2 水路の埋立と河岸・木場の移転

(1) 水路の埋立

江戸前島の舟入堀は、水路に架かる橋が多くなり小型船だけしか入れなくなったため、元禄 3 年(1690 年)までに埋め立てられ、慶長 17 年(1612 年)から 78 年間続いた舟入堀は使命を終える。八丁堀は、後に桜川と名前を変えたが、昭和 47 年(1972 年)に埋め立てられてた。また蔵前の舟入堀も、同様に埋め立てられた。水路の役割は、敗戦後の昭和 27～30 年頃まで相当に保たれていたようだが、その後役割が薄れたのである。²⁰⁾

江戸の水路は、自然河川である隅田川・日本橋川を除いて、大部分が埋め立て時の埋め残しによる人工構造物であった。それゆえ、使命を終えたとき、運河は埋め立てられる宿命にあった。

埋め立ての理由を、戦災の残土処理、首都高速道路の建設などとする説もある。しかし外濠や八丁堀のように、埋め立て事業は、主要交通機関が船舶から自動車への移行期において、都市における公共交通空間を、水運用から陸運用へ転換する過程とすることもできる。

(2) 河岸の移転

日本橋魚河岸の移転の最初の外圧は、天保の改革(1841 年)時の築地・深川の魚商による取引場であり、その後の外圧は、①魚類の需要増大、②市場狭隘、③生魚の畜場不足による浜町魚市場(1880 年:現八丁堀)や大森市場(1879 年)の開設である。移転の直接的な理由として、都市計画の面では、①都心の土地の占有、②交通混雑、③衛生問題などが指摘され、商取引上で、①他市場との軋轢、②他業種との混在問題があった。²¹⁾

その後新橋東京間鉄道開通の 1872 年には、東京府知事の命令により納屋構造の市場となった。東京市区改正条例(1888 年)で移転が正式に決定されたが、移転反対が続き、1912 年まで実施が延期される。その後大正 12

年(1923年)に中央卸売市場法ができ、同年の関東大震災を機に、芝浦臨時市場を経て築地に移転する。この土地選定には、①隅田川に面して舟運に便利、②汐留駅からの鉄道引込み可能、③都心に近いことがあった。²²⁾

(3) 木場の移転

木場は、慶長9年(1604年)徳川家康が江戸城本丸建設の際に、駿河・三河・紀伊・猿江から材木商人を集めたことに由来し、工事終了後に営業の免許を与えられ、日本橋・神田に店舗を構えた。明暦の大火(1657年)以後、防災対策として現在の佐賀・福住・永代の「深川元木場」に移転し、元禄12年(1699年)には猿江に移転し、さらに元禄14年(1701年)に現在の木場二～五丁目に移転した。²³⁾

しかし沿岸の埋め立てによる内陸化にともない、水上交通が不便になったことと、都の防災拠点として木場公園が計画されたため、昭和47年(1972年)から東京湾埋立地の新木場に移転し、現在に至っている。

5. 物流施設の立地変化

5.1 商物分離と物流施設の移転

隅田川の兩岸の主たる物流施設は、隅田川右岸(日本橋・京橋・蔵前)では河岸、隅田川左岸(深川・両国)では蔵だった。(図-6)

そもそも日本橋や京橋は商工業の中心であったが、明暦の大火(1657年)以後、日本橋や京橋の間屋が深川に蔵(倉庫)を設けた。河岸は卸小売機能も持つ商業兼物流施設だったが、問屋・仲買という分業が進むにつれ、商取引と物流が分離されるようになり、商取引の日本橋、物流の深川という形式で、商物分離が進んだ。²⁴⁾

この理由には、①流通の発達にともなう商物分離と保管機能の充実(4.1(3)参照)、②大火の後の防災対策(4.2(3)参照)、③水路の容量不足(4.2(1)参照)、などが考えられる。今日の物流施設の移転も、商物分離により郊外の交通アクセスの良い幹線道路沿いに立地する。移転理由は、江戸期も現在も、大きな違いはない。

5.2 鉄道・道路網の発達の影響

江戸期の物流施設がその後移転していった理由は、物資輸送の主たる交通機関の転換にあったと考えられる。

明治期に鉄道が整備されると、舟運を積極的に利用する考えから、河岸に貨物駅を設置して、舟と鉄道という異種交通機関の連結させるようになった。

明治23年に東北線の貨物駅として秋葉原貨物駅停車場が神田市場に接して造られた。明治29年には、常磐線の貨物駅として隅田川貨物駅(南千住)が、鉄道の発着荷物を隅田川の舟運に連絡させる目的で建設され、工業都市東京の原材料と製品の発着地となった。²⁵⁾

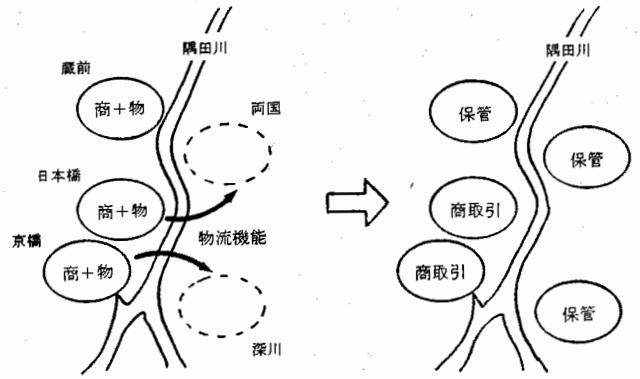


図-6 隅田川河口部沿岸域の物流機能の変化(右岸の業務機能化と左岸の物流機能化)

表-2 輸送ネットワークの変遷

時代区分	輸送手段
江戸時代	舟運(高瀬舟、菱垣廻船、樽回船等)
明治後期	舟運+鉄道(舟運直結の貨物駅建設)
大正昭和初期	舟運+鉄道(港湾直結の貨物線建設)
昭和初期	鉄道(貨物取扱駅)
戦後以降	自動車(長距離トラック、配送車両)

明治の後半になると、舢艀による荷役が非効率なため、舟運は次第に鉄道輸送に転換していく。

大正期から昭和初期に、亀戸-越中島間の貨物線や小名木川貨物駅(昭和4年)が、舢艀を使用せずに海運と陸運を直結させる目的で整備され、さらに舢艀の不要な近代的港湾の修築と貸倉庫の整備がおこなわれた。²⁶⁾

つまり配送機能をもつ舟を排除し、ターミナルである港湾と鉄道を直接結ぶ思想である。

関東大震災後、総武鉄道や東武鉄道が隅田川を越えて輸送力は大幅に強化されたため、水運から陸上輸送への転換が進み、昭和初期には物資輸送の大動脈としての隅田川は役割を終えることになる。

さらに、戦後は自動車輸送が主役になる。(表-2)

この結果、①江戸期の舟運時代、②明治期初期の舟運と鉄道の連結の時代、③明治後期の港湾(水運)と鉄道の直結の時代、④大正と昭和初期の鉄道輸送の時代、そして⑤戦後のトラックの時代、と変化したことになる。

6. 河川水運の復活の可能性

河川水運は、低速性、大量性、安全性(事故のとき陸地への影響が少ない)などの特徴がある。そして、現在の隅田川を輸送路として考えたとき、隅田川の水運復活には、次のようなことが検討されるべきである。

第1に、異種交通機関の結節点として鉄道貨物駅や臨海鉄道が水運を意識して建設されたが、鉄道から自動車の時代になったとき、水運と自動車をつなぐ交通結節点は、大型港湾を除き注目されなかった。この理由には、自動車中心の輸送の時代が直ちに到来したことや、洪水対策が重要であったことが考えられる。しかし水運の復活を考えるならば、水運を線的な幹線輸送と考え、面的交通機関であるトラックとの組み合わせるための交通結節点施設（積み替え施設）の整備が不可欠である。

第2に、京橋の河岸が移転した理由として、水路に架かる橋梁が多いことと交通容量の不足があった。この状況は現在も同様であり、隅田川に架かる橋梁の天端（水面から橋桁下部までの高さ）は低く、通行できる船舶の形状と大きさは限られている。その時々事情はあったにせよ、現在もなお橋梁設計における船舶航行への配慮は、洪水対策やウォーターフロント計画への配慮に比較して低いと考えられる。しかし、交通路（航路）の整備なくして、交通（河川水運）は不可能である。

第3に、輸送の品目を考慮すべきであろう。現在もなお、隅田川を航行する船舶の約3分の1は、東京湾内の基地から隅田川上流に石油を輸送する小型タンカーである。また、廃棄物の運搬もおこなわれている。つまり時間・温度・物性（3T: Time, Temperature, Tolerance）を考えると、配送時間にそれほど敏感でなく、しかも常温の重量物などは、水運に適していることになる。

7. おわりに

本研究は、隅田川河口部沿岸域を対象に、①江戸期の舟運の特徴と物流施設の機能を明らかにし、②隅田川河口部の5地区の物流機能の特徴を示し、③交通機関に大きく依存する物流施設の立地指向性は、現在の物流施設と基本的に同じであることを述べ、④河川水運復活の可能性を検討した。

そして江戸期の物流施設の移転過程は、施設の持つ物流機能の変化と、これに対応した交通機関の消長を反映している。その後の鉄道と自動車の発達、交通基盤施設が物流施設の移転を促してきたことも意味している。

近年、環境対策や渋滞対策として、モーダルシフトが叫ばれた時期があった。環境問題から、水運が見直されることは望ましい。しかし、河川水運も交通であるから、その復活には交通基盤の整備が必要である。

なお本研究は、平成8～9年度の(財)河川管理財団の研究補助による「物流からみた大都市河川における水運の成立可能性の分析」の研究のうち、物流機能の歴史的な分析の部分をもとめたものである。研究の機会を与えていただいた同財団に深く感謝いたします。

また船舶と航路の変遷や土地利用に関する研究については、庄司邦昭東京商船大学教授、外尾一則明海大学助教授、橋本一明東京商船大学助手の各氏にご協力いただいた。ここに記して、感謝の意を表します。

参考文献

- 1) スーザン・B・ハンレー、指昭博訳(1990)：「江戸の遺産—庶民の文化史—」、pp102-128、中央公論社
- 2) 鈴木理生(1991)：「幻の江戸百年」、pp96-98、筑摩書房
- 3) 庄野新(1996)：「運びの社会史」、pp98-121、白桃書房
- 4) 内藤晶(1966)：「江戸と江戸城」、pp276-277、鹿島出版会
- 5) 苦瀬博仁(1997)：「ロジスティクスからみた生産・流通の統合と都市の物流問題」、pp1-18、日交研シリーズB-62、日本交通政策研究会
- 6) 鈴木理生(1991)：「幻の江戸百年」、pp97-117、筑摩書房
- 7) 東京都中央区(1980)：「中央区三十年史(上巻)」pp538-540、東京都中央区役所
- 8) 鈴木理生(1989)：「江戸の川・東京の川」、pp142-155、pp193-196、平凡社
- 9) 鈴木理生(1988)：「江戸の都市計画」、pp233-235、三省堂
- 10) 西山松之助編(1984)：「江戸学事典」、pp217、弘文堂
- 11) 小木新造編(1987)：「江戸東京学事典」、pp537、三省堂
- 12) 中央区教育委員会(1995)：「中央区の文化財(史跡・旧跡・記念碑)」、p8、中央区役所
- 13) 西山松之助編(1984)：「江戸学事典」、pp217、弘文堂
- 14) 野口孝一(1966)：「日本橋—東京の経済史—」、pp48-74、日経新書No.32、日本経済新聞社
- 15) 西山松之助編(1984)：「江戸学事典」、p969、弘文堂
- 16) 江東区深川江戸資料館(1996)：「資料館ノート・第3号」、江東区役所
- 17) 墨田区教育委員会(1992)：「墨田区史跡散歩」pp39-43、墨田区役所
- 18) 平凡社(1986)：「アトラス東京」、p61、平凡社
- 19) 西山松之助編(1984)：「江戸学事典」、pp968-969、弘文堂
- 20) 鈴木理生(1991)：「幻の江戸百年」、pp123-127、pp278-280、筑摩書房
- 21) 岡本信男・木戸憲成(1985)：「日本橋魚市場の歴史」、pp375-388、pp493-535、水産社
- 22) 尾村幸三郎(1984)：「日本橋魚河岸物語」、pp48-61、pp303-348、青蛙房
- 23) 中央区教育委員会(1995)：「中央区の文化財(史跡・旧跡・記念碑)」、p34、中央区役所
- 24) 陣内秀信(1987)：「東京における水辺の土地利用と景観構造に関する研究」、pp106-111、(財)第一住宅建設協会
- 25) 守田久盛・高島通(1978)：「鉄道路線変せん史探訪」、pp108-115、集文社
- 26) 守田久盛・高島通(1979)：「続鉄道路線変せん史探訪」、pp115-116、集文社
- 27) 鈴木理生(1989)：「江戸の川・東京の川」、p153、平凡社
- 28) 人文社(1996)：「広重の大江戸名所百景散歩」、p31、p35
- 29) 人文社(1995)：寛永・慶応江戸切絵図、pp20-21
- 30) 鈴木理生(1991)：「幻の江戸百年」、pp125、筑摩書房
- 31) 内藤晶(1982)：「江戸の町(上)」、pp64-73、草思社
- 32) NHKデータ情報部(1992)：「ヴィジュアル百科江戸事情」第二巻、pp209-225、雄山閣
- 33) 横内憲久編(1994)：「ウォーターフロントの計画ノート」、共立出版
- 34) 苦瀬博仁他(1988)：「東京における都心(CBD)の拡大過程と臨海部開発の課題」、第8回海洋工学シンポジウム、日本造船学会