

# 論壇

## 交通ネットワークの変遷からみた 商業施設の立地と街づくりの課題

苦瀬博仁

東京海洋大学海洋工学部教授

### 「水の道」に始まる都市

東京には東京湾と隅田川、ロンドンにはテムズ川、パリにはセヌ川があるように、世界の大都市の多くは水辺に接している。比較的歴史の浅い北アメリカの都市においても、西部開発が進められた頃には河川沿いに集落ができ、大都市へと成長していった。

その昔、鉄道や自動車のない時代には、人々の生活に必要な物資の供給は、水運に頼らざるを得なかった。だからこそ、港と港、河岸と河岸を結ぶ「水の道」が、都市の成り立ちに大きな影響を与えてきたのである。

### 江戸時代の「水の道」、廻船航路と河川

寛文11年(1671)と寛文12年(1672)に、国内長距離輸送ネットワークとして東廻りと西廻りの廻船航路が河村瑞賢によって開発され、全国から物資が菱垣廻船や樽廻船で江戸や大坂に輸送されるようになった。

東廻り航路は、最終的には「越後—津軽—仙台—房総(下総)—三崎(相模)—江戸」であった。西廻り航路は、「酒田—小木(佐渡)—黒島(能登)—下関—大坂—紀伊—伊勢—下田—三崎—江戸」であり、その後北海道の松前まで延長されることになる。

廻船航路を開発した理由の第1は、税として集めた年貢米を全国各地から江戸や大坂に送るためである。第2は、天下の台所の大坂から、大消費都市江戸への物資供給路の確保

である。第3は、荷車や荷駄による陸送では、積み替えによる手間がかかり大量輸送も不可能だったからである。

地図を前にすると陸地に目がいってしまうから、半島は奥地にあり、島は陸地から切り離された土地に思える。しかし陸と海を逆転させてみると、別のことが浮かび上がる。

船で大坂から江戸に向かうときの紀伊半島は、迂回しなければならない障害物だった。また伊豆半島の先端に位置する下田は、陸地の突端ではあるが、航路から見れば「どうぞ寄ってください」というような地点にある。

また北上川沿いの黒沢尻(北上市)や盛岡、関東の栃木や川越、淀川の枚方などは、河川舟運の街でもあった。

このように水上交通ネットワークにおける要衝の地が、街として発展したのである。

### 都市の盛衰を決める交通ネットワーク

約300年前に廻船航路で栄えた街のなかには、大坂(大阪)や江戸(東京)のように今も発展している都市もあれば、備前の下津井や佐渡の小木のように、往時の繁栄を面影だけに留めている街もある。伊豆の下田は、今も保養地として有名であるが、現在は交通の拠点とは言い難い。

河川舟運で栄えた街のなかには、往時の名残りとして蔵や古い街並みを残し、郷愁を誘う小京都と呼ばれる街も多くある。

大量輸送が可能な交通ネットワークは、「水の道」(航路)に始まり、次に「鉄の道」(鉄道)が加わり、現在では「土の道」(道路)が主役をつとめている。この変化のなかで、ある街は鉄道や道路と疎遠になって停滞ないし衰退し、ある街は交通機関の変遷の波を乗り継ぎ大都市へと成長していったのである。

## 「土の道(道路)」に依存する地方都市

東京では、江戸時代に日本橋の魚河岸を中心に商業施設が集まって盛り場が形成され、その後京橋や銀座にまで広がって中心市街地が形成されてきた。そこには東京駅という鉄道の結節点も設けられ、中心市街地そのものが交通ネットワークの中心にもなった。現在も、東京や大阪などの日本の大都市の人の交通は、鉄道に依存している。

一方、港や河岸から発展した地方都市の多くは、古い街と少し離れた鉄道駅を結ぶように中心市街地が形成されてきた。しかし現代の地方都市では、通勤も日常の買い物も、鉄道より自動車を利用している。つまり地方都市の交通は、道路に依存しているのである。

## 地方都市の中心市街地の行く末

近年、地方都市の中心市街地の衰退や、この傾向に拍車をかける郊外部での大型ショッピングセンター開発が話題になっている。

中心市街地では、駐車場不足などもあるだろうが、「シャッター通り」と言われるような暗く活気がない商店街も多い。

一方で郊外部の幹線道路沿いの大型ショッピングセンターは賑わいを見せているが、交通渋滞や道路交通による環境悪化の問題もある。また交通手段が自動車だけでは、高齢化社会には不向きかもしれない。さらには、農地を駆逐していくことから「焼畑商業」と揶揄し、生態系への悪影響も含めて次世代への

負の遺産の継承を指摘する向きもある。

この現状に対して、2つの考え方がある。

1つは、鉄道駅に連なる中心市街地の衰退と、郊外の幹線道路沿いの商業施設の集積を、交通ネットワークの「鉄の道」から「土の道」への変遷と考え、歴史的必然とし受け入れることである。

もう1つは、郊外の新規開発をある程度抑制しながら既成の中心市街地の交通利便性を高め、再生を図ることである。この背景には、今までに道路整備や区画整理などの基盤整備をおこなってきた中心市街地を省みずに、郊外の基盤整備に新たな資金投入することは投資効率が悪いとする判断や、農地との混在問題や交通問題などの環境への影響があまりにも大きいとする考え方がある。

## 次世代を考慮した持続可能な開発

もちろん現実の解答は、2つの考え方の中間にあるだろう。また、すべての都市が、同じ解決策をとるべきとも限らないだろう。

しかし西欧の都市に見られる環境とのバランスを考慮した中心市街地の商業開発は、我が国よりも数段厳しい土地利用規制の成果でもある。またCSR(企業の社会的責任)を通じて、企業の姿勢も大きな課題となる。

次世代に環境負荷の増加というツケを残すことだけはすべきでない。このことこそが「将来の世代のニーズを満たす能力を損なうことがないような形で、現在の世代のニーズも満足させるような開発」と定義されている「持続可能な開発」にも合致する。

だからこそ官民の両方が、現代の商業施設開発と街づくりを通じて、「次の時代の都市と商業のあり方と、それに対する責任」を問われていると思うのである。