

都市のロジスティクスと風水

東京海洋大学流通情報工学科
東京商船大学大学院流通情報工学専攻

苦瀬 博仁
小林 高英

On the Relationship between Logistics in City and Feng-shui

Tokyo University of Marine Science and Technology Hirohito KUSE
Tokyo University of Mercantile Marine Takahide KOBAYASHI

Many major cities in the world such as Tokyo, Paris, London and New York are located near the waterfront or riverside. This was because in the ancient times, water flow served as the most important logistics system for supplying goods and commodities for those cities. As a result, the Central Business District (CBD) has developed in the downtown area adjacent to the river.

Feng-shui theory gives important to the relationship of the city's location to the waterfront or river. Therefore, from the view point of logistics, it is suggested to investigate the relationship between Feng-shui theory and the location of CBD.

This study clarifies the importance of logistics and water transport system for the development of the city. It also tries to understand the influence of Feng-shui theory to the location and structure of Tokyo's CBD.

1. はじめに

東京、ロンドン、パリなどの世界の大都市の多くは、海や河川に面している。これは生活物資が供給できなければ都市が成立しないため、自動車のない時代には、海運や河川舟運が不可欠だったからに他ならない。東京の前身である江戸も、大量輸送手段としての水運とその基地を確保する意味が大きかったと考えられる¹⁾。

この一方で東洋の思想である風水の四神相応が、我が国の都市の立地選定に影響を与えてきており、京都や江戸も同様とする考え方が多い²⁾。しかしこれを定説とするまでには、多くの議論が必要かも知れない。

都市の成立に物資供給が不可欠だったとすれば、風水の四神相応の思想の中にも、河川や水面との位置関係から、物流の役割が暗示されている可能性があると考えても良いだろう。

そこで本稿では、試論として江戸を例に、都市の成立に不可欠な物資輸送を担った河川や河岸の役割を示し、次に河岸に始まる都心(CBD)の変遷を考察し、最後に四神相応の視点から都市のロジスティクスと風水について考えてみたい。

2. 江戸の都市計画とロジスティクス

2. 1 江戸の立地選定と都市計画

徳川家康が関東の任地として江戸を選んだ理由には、物資供給上の利点を重視したとの説がある。岡野友彦は、伊勢と品川を結ぶ太平洋海運と、銚子・関宿から浅草に通じていた利根川・常陸川水系に着目し、「中世を通じて東国水上交通の要衝であった江戸を家康が選ぶのは、あまりにも当然の選択であった」³⁾としている。

近年ビジネス用語として定着したロジスティクス(Logistics: 兵站)は、そもそも食糧や軍需品の供給補充輸送を意味し、戦略(Strategy)と

戦術 (Tactics) とともに三大軍事用語であった。ロジスティクスに優れていた戦国武将が、都市の成立に必要な上水と物資供給の重要性に気付かなかったはずはないだろう。

それゆえ江戸の都市計画は「当時唯一の大量輸送手段としての水運と、その基地を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もなった」⁴⁾のである。

2. 2 物資輸送路(水路と運河)の建設

天正18年(1590年)には、江戸城直下まで舟が入れるように、日比谷入江の埋立に際して平川の流入を止め、道三堀が開削された。また同じ年に、隅田川の対岸で小名木川が開削された。これにより、関東最大の塩の生産地である行徳から日比谷入江までの物資輸送路が確保された。

元和6年(1620年)につくられた神田川放水路は隅田川につながり、日本橋川や神田川の沿岸には河岸や物揚場などが立地していく⁵⁾。

3. 江戸期の物流施設の機能と役割

3. 1 物資輸送路の河川と物流施設の河岸

江戸幕府が開かれた後に、廻船航路が開発されると、全国からの年貢米や生活物資は菱垣廻船や樽廻船で輸送され、隅田川河口付近の江戸湊で高瀬舟に積み替えられてから河岸に運ばれた⁶⁾。

関東近郊からも野菜や醤油などの生活物資が、利根川・江戸川・隅田川などを経て、高瀬舟により運ばれた⁷⁾。(図-1, 2, 表-1)

このとき隅田川中流・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。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、品目別に集積地が決まっていた⁸⁾。

3. 2 物流施設としての物揚場・蔵

河岸以外の江戸期の物流施設には、物揚場 (ものあげば)・蔵 (くら) があった。

河岸が町人専用であるのに対し、物揚場は武家専用であった。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などを収納する倉庫



図-1 江戸の城下と隅田川 (嘉永6年, 1853年)²¹⁾



図-2 江戸切絵図の日本橋魚河岸²²⁾

表-1 江戸期の物資輸送機関と輸送量²⁰⁾

輸送機関	菱垣廻船, 樽廻船	川舟 (高瀬舟, 平田舟)	馬, 大八車
輸送距離	長距離・大量輸送	長~短距離・中量輸送	中短距離・少量輸送
輸送路	廻船航路(東廻・西廻航路)	河川, 水路・運河	街道, 市中の街路
物流事業者	廻船問屋	廻船問屋, 河岸問屋	河岸問屋, 問屋
物流施設	湊, 蔵屋敷, 御蔵	蔵屋敷, 御蔵, 河岸蔵, 河岸	河岸, 物揚場, 宿駅
米の輸送量 と必要人員 (俵, 人)	廻船 : 1000俵, 20人	大舟 : 350俵, 5人 中舟 : 200俵, 3人 小舟 : 45俵, 1人	馬 : 2俵, 1人 大八車 : 3俵, 1人

であり、蔵屋敷は大名・旗本らが領内の米や産物を保管する倉庫兼住宅ないし倉庫兼取引場であり、河岸蔵は河岸に蔵が付随したものであった⁹⁾。

4. 江戸期から現代までの都心の変遷

4. 1 江戸期の商業中心としての河岸

日本橋の魚河岸は、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住民が、江戸近辺の河海の漁業に従事する許しを受け、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。

その後日本橋川沿岸(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・二丁目の一部)に魚河岸が広がり、商業の中心地として発展していった^{10),11)}。

つまり河岸において販売活動を行うようになり、最終的には市場(いちば:マーケット)を形成し、いわゆる商業中心となっていく。

4. 2 商業中心の河岸の変遷

当初、商業と物流の二つの機能を備えていた河岸は、江戸後期から明治期かけて、その機能の移転や拡大を通じて様相を変えていく。

日本橋魚河岸の機能の移転は、天保の改革(1841年)時の築地・深川の魚商による取引場に始まり、その後大森市場(1879年)や浜町魚市場(1880年:現八丁堀)の開設が続く。こうして日本橋魚河岸の機能は、他の地区にも広がっていった¹²⁾。

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、反対により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、築地に移転する¹³⁾。

4. 3 物流施設としての木場の変遷

木場は、慶長9年(1604年)に徳川家康が江戸城本丸建設の際、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が与えられ、日本橋・神田に店舗を構えた。

明暦の大火(1657年)以後、防災のために佐賀・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¹⁴⁾。

このように、木場や米蔵のような大規模物流施設は、

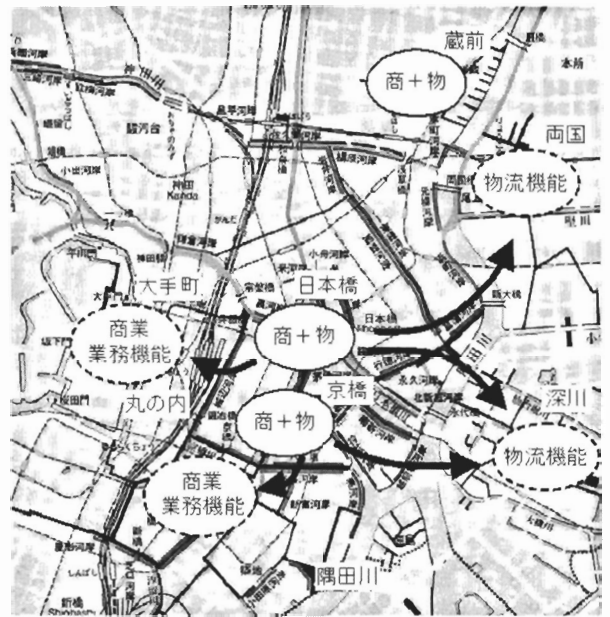


図-3 河岸と商業業務・物流機能の変遷

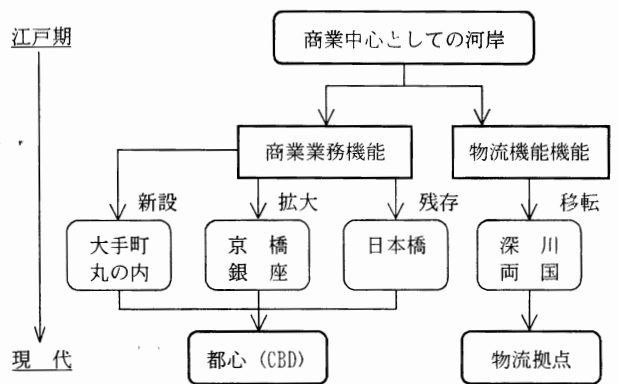


図-4 都心(CBD)の成立と発展の構図

設は、隅田川の対岸にある深川に移転していく。

昭和47年(1972年)には防災拠点計画により、東京湾埋立地の新木場に移転した。(図-3, 4)

4. 4 都心(CBD)の拡大と発展

江戸期の河岸は、荷揚げ場としての物流機能を持つとともに、現代の繁華街や商店街のような商業中心としての都心(CBD)の原型であった。

明治期には、河岸のある日本橋や神田から上野広小路までの地区や、金融ビジネス街として兜町、問屋街としての小伝馬町や掘留などが、都心となった。そして水運の便と無関係の商業業務機能は、大手町や丸の内などへと拡大していった。現在の都心は、虎ノ門や赤坂まで拡大している^{15),16)}。

一方の物流施設は、大量輸送に限界のある運河や水路から逃れ、水運の利便性を確保するために隅田川の対岸の深川へと移転していく¹⁷⁾。

5. 試論としての都市のロジスティクスと風水

5. 1 風水による立地選定とロジスティクス

都市の成立に物資輸送路の確保が必須だったとして、これを風水の四神相応（北に玄武：山、東に青龍：河川、南に朱雀：海、西に白虎：街道）を江戸に当てはめてみると、物資輸送路の役割を担った東の隅田川と南の江戸湊が対応する。

すなわち仮説として、「四神相応の思想に見られる河川や水面の配置は、単に気候風土上の要件だけではなく、都市の成立に不可欠な物資供給（ロジスティクス）を意識していたに違いない」と考えたいのである。

そして江戸期の河岸を根拠とする東京の都心は、商業業務機能と物流機能の分化にしたがって拡大発展し、現代の東京にも引き継がれている。

つまり四神相応の思想が、現代の都心の成立と形態変化にも影響を与えていることになる。

5. 2 河川沿岸都市の成立の一般性

この一方、物資供給と都市の成立の関係は、一般的な傾向と考えることもできる。たとえばミュルビヒルはアメリカを例に、開拓時代に「商業地域が各開拓地の波止場周辺に発達していった」とし、「古い河川都市の下町地域は、国内の近代的大都市の中央商業地区に発達した¹⁸⁾」としている。

また風水では河川の湾曲部沿いでの都市の立地選定も示されているが¹⁹⁾、このことは我が国の河川沿いの都市だけでなく、世界の大都市にも当てはまる可能性がある²⁰⁾。

このように河川沿岸での都市の成立と都心の発展が、東洋に限らずに世界的にも一般的な傾向だとすれば、風水の四神相応の思想は、都市の立地と形態を規定する基本的な概念を内包している可能性がある。

6. おわりに

本稿では、都市のロジスティクスと風水について仮説を立ててみた。この一方、都市計画において現代ほど物資供給（ロジスティクス）を考慮しない時代が、歴史上にあったのだろうか。

都市内交通の約半数が貨物自動車であっても、物流交通は軽視されている。またオフィスや店舗にも商品や物資の配送が必要であるが、物流のための施設や動線の計画は後回しとなっている。仮に風水においてロジスティクスが考えられてたと

すれば、かの都市計画の先人達の眼には、今日の表層的な計画がどのように映るのだろうか。

本稿は風水にまつわる試論に過ぎないが、これを通じて都市のロジスティクスの重要性が再認識されれば幸いである。

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) 宮元健次(2001)：「江戸の陰陽師－天海のランドスケープデザイナー－」, pp29-42, 人文書院
- 3) 岡野友彦(1999)：「家康はなぜ江戸を選んだか」, pp144-145, 教育出版
- 4) 鈴木理生(1991)：「幻の江戸百年」pp96-98, 筑摩書房
- 5) 鈴木理生(1991)：「幻の江戸百年」pp97-117, 筑摩書房
- 6) 仲野光洋・苦瀬博仁(2000)：「物流システム構築の視点からみた江戸期における廻船航路開発の意義と影響に関する研究」pp79-84, 日本都市計画学会論文集第35巻
- 7) 庄野新(1996)：「運びの社会史」pp98-121, 白桃書房
- 8) 内藤晶(1966)：「江戸と江戸城」pp276-277, 鹿島出版会
- 9) 鈴木理生(1989)：「江戸の川・東京の川」pp142-155, pp193-196, 平凡社
- 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) 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
- 13) 尾村幸三郎(1984)：「日本橋魚河岸物語」, pp48-61, pp303-348, 青蛙房
- 14) 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
- 15) 苦瀬博仁・黒澤馨(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, pp17-24, 日本造船学会
- 16) 苦瀬博仁(1981)：「地方都市における中心業務地（CBD）の研究」, 早稲田大学博士論文
- 17) 苦瀬博仁・原田祐子(1998)：「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研究」pp229-234, 日本都市計画学会論文集第33巻
- 18) D.ミュルビヒル, L.ミュルビヒル(1971)：「マーケティングと都市の発展」pp8-20, pp99-118, ミネルヴァ書房
- 19) 可曉昕著, 三浦國雄監訳, 宮崎順子訳(1995)：「風水探源－中国風水の歴史と実際の－」, pp21-55, 人文書院
- 20) 小林高英・苦瀬博仁(2003)：「江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と河岸の立地に関する研究」, pp121-128, 日本物流学会誌第11号
- 21) 山下和正(1998)：「地図で読む江戸時代」p106, 柏書房
- 22) 人文社(1996)：「広重の大江戸名所百景散歩」, p31
- 23) 加門七海(1994)：「大江戸魔法陣－徳川三百年を護った風水の謎－」, pp14-40, 河出書房新社
- 24) 目崎茂和(1998)：「図説風水学」pp158-193, 東京書籍