

水運と物流の歴史からみた東京の再生

Renewal of Tokyo from the Viewpoint of the History of Water Transport and Logistics

菅瀬 博仁 流通経済大学
Hirohito KUSE

1. はじめに

ニューヨークのハドソン川、ロンドンのテムズ川、パリのセヌ川など、世界の大都市は、川や水辺に面している。この理由は、物流にあると考えられる。なぜなら、大都市では市民に大量の生活物資を供給する必要があるが、自動車や鉄道のない時代は、海運や河川舟運を利用せざるを得なかったからである。

東京も同様で、日本橋川や隅田川、そして東京湾があったからこそ、大都市に発展できたのである。

そこで本稿では、水運と物流という視点から、東京の歴史を振り返るとともに、将来を考えてみる。

2. 江戸の都市計画と物流

(1) 江戸の始まり

戦国の武将が城下町を建設するときは、「地取り、縄張り、普請、作事」という4つの手順にしたがった。現代の言葉に置き換えれば、「立地選定、都市計画、土木工事、建築工事」である。

このうち「地取り」は、風水の四神相応の思想に従って、立地場所を定めるものである。四神とは、北の玄武・山、東の青龍・川、南の朱雀・海、西の白虎・道である。このとき、東に位置する川には、物資輸送路としての役割がある。

江戸にあてはめてみると、北に武蔵野台地、東に隅田川、南に江戸湾、西に東海道となる。城下町の水路を隅田川と結べば、江戸湾に出ることができる。

太田道灌が築城した江戸城は、そもそも物資供給に有利な土地に位置していた^{1), 2)}。

(2) 家康の選択と江戸の都市計画

徳川家康が関東の任地として江戸を選んだ理由は諸説あるが、岡野友彦は「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」としている³⁾。

天正18年(1590)に、江戸城直下まで舟が入れるように、日比谷入江の埋立て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。さらに元和6年(1620)につくられた神田川放水路は、隅田川につながる。

それゆえ鈴木理生は、江戸の都市計画を「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」としている⁴⁾。

(3) 廻船航路開発と江戸湊

江戸幕府は、河村瑞賢に命じて、全国各地と江戸を結ぶ廻船航路(東廻航路は寛文11年(1671)、西廻航路は寛文12年(1672))を開発する。その目的は、円滑な物資輸送の実現であり、そのために寄港地を整備し潮流や風波を勘案して安全な航路を設定することだった⁵⁾。

この廻船航路を利用して、全国からの年貢米や生活物資が、江戸の隅田川河口の江戸湊に運ばれた。

(4) 輸送路の河川・水路・運河と、荷揚げ場の河岸

江戸湊から内陸への配送は、水運を利用して河岸に届けられた。関東近郊からの野菜や醤油などの生活物資も、河川を経て高瀬舟で河岸に運ばれた。

隅田川中流・日本橋川・神田川などの河川と、河川を結ぶ水路・運河の舟着場は、すべて物資を荷揚げする河岸だった。魚の日本橋、米の蔵前、野菜の神田、材木の木場、酒の新川など、品目別に河岸があった。

河岸に接する物流施設には、武家専用の物揚場、保管施設の蔵、幕府用の御蔵、大名・旗本らが領内の米や産物を保管する倉庫兼住宅の蔵屋敷などがあった。

3. 物流施設の郊外移転の歴史

(1) 魚河岸の移転

日本橋の魚河岸は、天正18年(1590)に徳川家康が江戸に入ったときに、摂津国佃村の住民が江戸湾の漁業の許しを受け、漁獲した魚の余りを市民に販売したのが始まりとされている。魚河岸は、荷揚げ場としての物流機能を持つとともに、現代の繁華街のような商業中心としての都心の原型でもあった⁶⁾(図1)。

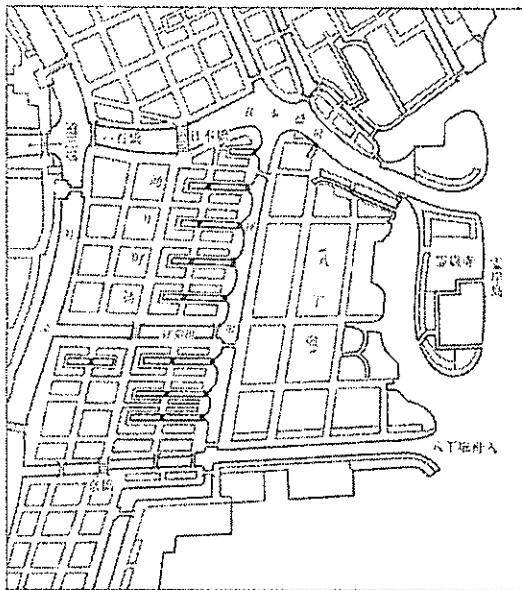


図1 日本橋と八丁堀の舟入堀⁶⁾

日本橋魚河岸が手狭になると、天保の改革(1841年)時の築地・深川の魚商による取引場の開設に始まった。

新橋横浜間に鉄道が開通した明治5年(1872)には、東京府知事の命令により、魚市場は納屋のような建物構造になった。その後大森市場(明治12年(1879))や浜町魚市場(明治13年(1880)、現八丁堀)が続く。こうして魚河岸が広がっていった⁷⁾。

東京市区改正条例(明治21年(1888))により、市場の移転が決定されたが、反対により移転延期となる。

その後大正12年(1923)に中央卸売市場法ができる。そして、同年の関東大震災によって壊滅した日本橋魚河岸は、芝浦の仮設市場に移転した。しかし交通が不便で狭かったこともあり、同年の12月には築地の海軍省の土地の一部を借りて暫定的に移転し、昭和10年(1935)に、正式に東京都中央卸売市場が開設された。

築地市場の形状は、汐留貨物駅を經由して魚を運ぶ鉄道貨車のために、円弧を描いている⁸⁾(図2)。

そして75年後の平成22年(2010)10月に、東京都は築地市場の豊洲地区(江東区)への移転を正式に表

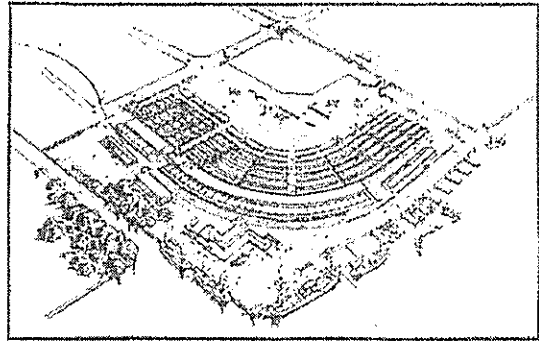


図2 後継新平の震災復興計画—築地市場—⁸⁾

明した。平成27年(2015)7月17日には、平成28年(2016)11月7日の開場が発表された。しかし、平成28年(2016)8月31日に、移転が延期された。

(2) 米蔵の移転

江戸幕府が開かれた直後の米蔵は、日本橋川沿岸に集中していた。しかし政治体制が安定し、人口も米の需要量も増えて手狭になったため、元和6年(1620)に、蔵前に米蔵が建設され、日本橋付近から移転する。

全国から菱垣廻船で運ばれた米は、江戸湊で舟に積み替えられ、蔵前の舟入堀で荷揚げされ米蔵に保管された。蔵前の米蔵は、その後明治政府も使用した。

また、深川にあった仙台藩の米蔵は、米相場を左右するほどの影響力があった。この仙台藩の生産力と経済力は、新田開発や廻船航路開発とともに、貞山運河や北上運河などの水路整備の影響が大きかった⁹⁾。

(3) 木場の移転

木材を貯蔵するための木場は、慶長9年(1604)に徳川家康が江戸城本丸建設の際、駿河・三河・紀伊から材木商人を集められた。彼らは、工事終了後に営業の免許が与えられ、日本橋や神田に店舗を構えた。

明暦の大火(明暦3年(1657))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)には猿江に移転し、さらに元禄14年(1701)に現在の木場二～五丁目に移転した。

最終的に昭和に入り、昭和47年(1972)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。

江戸時代に火事に備えて木材を蓄えていた木場は、白髭東地区や大島地区などともに、昭和の時代に防災公園として生まれ変わったのである。しかし、東京においては、昭和40年代の木場公園の整備以降、防災のための都市整備は少ないように思う。

4. 輸送手段の変遷と土地利用の変化

(1) 水運と鉄道の連携

明治以降になると鉄道が発達し、水運とともに鉄道が主要な物資輸送手段となる。

明治15年(1882)に始まる高崎線建設の目的は、生糸の生産地である富岡と、輸出港の横浜を結ぶことにあった。当時の鉄道整備は、軍事目的とともに、産業振興のための物流インフラ整備であったのである。

水運と鉄道の連携では、明治23年(1890)に神田の野菜河岸に接して秋葉原貨物駅が設置され、明治29年(1896)に隅田川に接した千住貨物駅が設置される。

昭和4年(1929)の貨物支線(亀戸-小名木川間)や小名木川貨物駅の整備と、その後の鉄道延伸によって船が不要となり、近代的な港湾へと変化した。

しかし、その後の自動車の発達にともない、港を結ぶ鉄道は廃止されていった(写真1)。

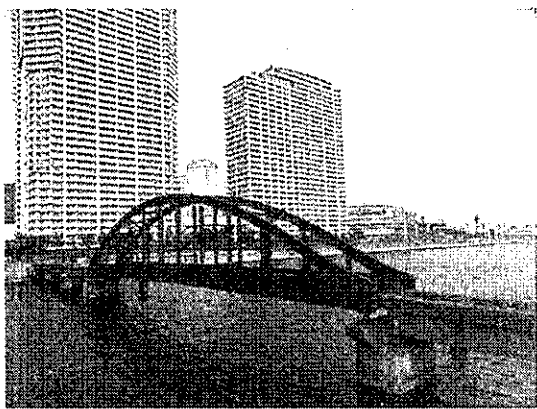


写真1 廃線となった臨港貨物鉄道の晴海橋梁(背後は豊洲の再開発地区)(平成25年6月30日撮影)

(2) 自動車の発達と河川・水路空間の変更

戦後は道路整備とともに路線トラックのネットワークが整備され、昭和50年代になって宅配便が成長し、貨物輸送の主役は貨物自動車に代わっていった。

この間、高度成長期に、一部の水路や運河が埋められ道路になった。東京駅八重洲口前の外堀通りは、江戸城の堀を埋めたものであり、数寄屋橋、鍛冶橋、呉服橋など、橋に由来する名前の交差点も多い。

このような埋め立ては、景観維持や環境保全の立場から見れば、好ましくはないだろう。しかし物資輸送において、舟から鉄道さらにトラックという輸送手段の変更が必然だったならば、舟が行き交う水路が埋め立てられてトラックが通る道路になったとしても、物資輸送のための空間は維持されたことになる。

(3) 鉄道操車場の土地利用の転換

明治5年(1872)に新橋・横浜間で開通した鉄道の新橋駅は、大正13年(1914)に新しい駅に移った。もとの新橋駅は貨物専用の汐留駅となり、隅田川に面した築地の卸売市場にも、専用線が引かれていた。

しかし昭和61年(1986)に貨物駅が廃止され、再開発で「汐留シオサイト」というオフィス街になった。同じように、品川の貨物駅は品川インターシティとして生まれ変わり、新宿の貨物駅跡地には商業施設が建っている。

輸送手段が舟からトラックへと変化しても、水路から道路となり、交通空間は維持された。しかし、鉄道貨物操車場が役割を終えたとき、トラックターミナルにはならず、その多くはビル街へと変化した。

つまり「物資を供給するための操車場(交通空間)」が、「物資を届けさせるビル街(交通以外の空間)」に転換したのである。同じように貨物鉄道用の線路は、旅客用の快速電車の使用が多くなった。

もしも物流重視の欧米と違って、物流軽視と見えるような政策があったとしたら不幸なことである¹¹⁾。

(4) 現在までの、都心の拡大と土地利用の分化

江戸時代の日本橋を源とする東京の都心は、商業業務機能と物流機能を分離しながら発展した(図3)。

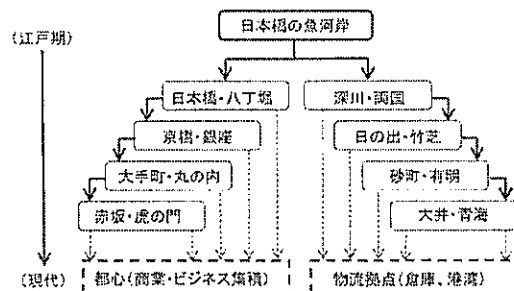


図3 日本橋から始まった東京の都心と物流拠点

商業・業務施設は、日本橋から京橋・銀座と広がり、次に丸の内・大手町に拡大し、さらには虎ノ門・赤坂へと広がって、現在の都心を形成している。

一方の物流施設は、隅田川対岸の深川へと移転し、現在も物流拠点となっている。また、湾岸部とともに、内陸部では国道16号線沿いなどに広がっていった。現在では、圏央道沿いにも物流施設が集積している。

港は、日の出、竹芝、芝浦埠頭へと都心から遠ざかっていき(外港化)、コンテナ埠頭は大井に設けられた。この間、水深の浅い埠頭は、ウォーターフロント開発として都市的利用が進められた(内港化)¹⁰⁾。

5. 物流からみた内湾の将来

(1)「拡張・移転型」から、「建替え・更新型」へ

いままでの東京は、商業・業務機能であれ、物流機能であれ、「拡張と移転」の歴史でもあった。しかし、これからは「現地建替え・機能更新」になるだろう。

その理由の第1は、土地の制約である。現状からすれば、港湾や物流施設の開発可能な用地は少ない。

第2は、流通の変化である。製品輸入が増加し、頻繁な入出庫と配送が多くなったため、物流施設は都心に近い方が有利である。特に京浜港に隣接する物流施設は、「海外」からの搬入が多い地域である。

第3は、施設の老朽化である。湾岸部には1970年代までに建設された古い貯蔵型の物流施設が多い。これらを、現代的な流通型の物流施設に建て替えることは、国際競争力の強化とともに、防災対策にもなる。

そして「現地建替え・更新型」に転換することは、「内港化した地域のウォーターフロント開発と、物流施設の外港化」という計画から、「生活を支える物流施設の機能更新」という計画への転換でもある。

(2)「単独開発」から、「連鎖型再開発」へ

「拡張・移転型」のときは、個々に建設して移転するため単独の施設計画でもよかった。しかし「現地建替え・機能更新型」となると、一度転居してから元の場所に戻るのでは、コストがかかってしまう。そこで、企業活動を中断せずに、しかも二重投資にならない方法として、「連鎖型再開発」が必要になる。

「連鎖型再開発」とは、空地(X)に、最初の事業者(A)が施設を新しく建設して転居する。空いた土地(Aの土地)に、別の事業者(B)が施設を建設して転居する。さらに空いた土地(Bの土地)に、事業者(C)が転居する方法である。最初の空地(X)があれば、事業を連続して進めることができる。

なお、港湾やその近傍における物流施設の機能更新や共同建替を促進する制度として、国土交通省港湾局の「港湾機能高度化施設整備事業」や、国土交通省都市局の「国際競争業務拠点整備事業」がある¹²⁾、¹³⁾。

(3)「平時」の計画から、「有事・防災」の計画へ

30年以内の発生確率が7割という首都直下型地震では、被災者数3000万人、避難者700万人、帰宅困難者650万人と予想されている。上水道の供給支障は約1100万人(支障率25.7%)とされている¹⁴⁾。

平成23年に起きた東日本大震災は、被災者数900万人だったが、遠隔地の東京でも食料不足に陥った。

その3倍以上の被災者数の首都直下型地震であれば、飲料水や生活物資が不足することは確実である。

この「災害という名の兵糧攻め」から市民を守るためには、緊急支援物資の供給対策もさることながら、供給できないことを前提に備蓄対策をたて、これに応じた都市計画や建築計画が必要である。

たとえば、耐震対策や避難対策に加えて、集合住宅での備蓄倉庫の附置義務化や、住宅やオフィスでの備蓄が必要である。また災害に備え、小中学校や公共施設を避難所や防災拠点と兼ねて計画したり、展示場や運動場を物資集積拠点と兼ねて計画する必要がある。特に、内湾地区こそ、防災拠点を兼ねた物流拠点として、再生していく必要があるだろう。

6. おわりに

水運と物流から東京の歴史を振り返ったとき、近年のコンパクトな都市計画の重要性は、内湾の計画においても、都市物流計画においても変わらない。

そして「建替え・更新、連鎖型再開発、有事・防災」というのは、東京や内湾に限らず、都市計画そのものに対して「物流重視、有事前提の計画への転換」を迫っているように思うのである。

<参考文献>

- 1) 苦瀬博仁(2016):「ロジスティクスの歴史物語」, p2~p38, 白桃書房
- 2) 苦瀬博仁・小林高英(2003):「都市のロジスティクスと風水」, 日本都市計画学会誌, 第245号, pp53~56
- 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) 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
- 6) 鈴木理生(2000):「江戸はこうして作られた」, p147, 筑摩書房
- 7) 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
- 8) 東京市政調査会編(2007):「日本の近代をデザインした先駆者 一生誕150周年記念、後援新平展図録」, p121
- 9) 1) のp51~p55
- 10) 井上聡史・石渡友夫(1986):「港湾の空間計画に関する基礎的考察」, 港湾技術研究所報告, vol. 25, No. 4,
- 11) 1) のp104~109
- 12) 久米秀俊(2010):「東京圏におけるロジスティクス・ニーズに対応した港湾域物流拠点の再開発手法」, 運輸政策研究, Vol.13 No.2, pp2~13, 運輸政策研究機構
- 13) 苦瀬博仁・萩5野保克(2015):「港湾の国際化にともなう物流施設の機能更新計画」, 運輸と経済, 第75巻第8号, pp46~50
- 14) 内閣府防災情報のページ:
<http://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/>