



教授の呟き

第2回

● ● ● 物のための、水の道

職場の窓から隅田川の支川を眺めていると、ときおり船が行き交う。私は、この隅田川が始まる岩瀬水門の近くで生まれた。今は隅田川の河口で働き、かつ住んでいる。

これも何かの縁と思い、何年か前に江戸期以降の隅田川の沿岸の成り立ちを物流の視点から調べてみた。もとより古文書を読めるわけではないので、本格派にはほど遠いが、次第に興味は広がっていった。出張のたびに途中下車しながら、各地の河岸の跡を訪れたり、河川舟運や街道の故事来歴を少しずつ調べるようになった。

東京、ロンドン、パリ、ニューヨークなどの世界の大都市は、海や河川に面している。これは上水の確保とともに、生活物資が供給できなければ都市が成立しないため、鉄道や自動車のない時代の物資の大量供給は、必然的に海運や河川舟運に頼らざるを得なかつたと考えてよいだろう。少なくとも日本に限れば、水辺に縁のない大都市は稀である。

● ● ● 江戸の都市づくりと物の道

東京の前身の江戸についても、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。同じく生活物資の供給のためには、舟運を支える水路や運河と、河岸や蔵などが整備され、舟運が盛んになった。

郷土史家の鈴木理生によれば、江

戸の町の建設は「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」のである⁽¹⁾。

江戸という時代を考えると、お伊勢参りや参勤交代などを除けば、人々の長距離移動はそれほど一般的でなかつただろうから、交通も物資流通に重きがあったに違いない。それゆえ江戸時代の都市計画や交通計画では、現在よりも物流やロジスティクスに対する配慮が行き届いていたと思えるのである。

● ● ● 水の道と鉄の道、そして土の道

明治に入り鉄道が発達するようになると、「水の道と鉄の道」の時代に入る。

神田川の野菜河岸に接して秋葉原の貨物駅が設けられ、隅田川や小名木川の沿岸にも貨物駅が設けられた。その後河岸だけでなく、臨港鉄道や大きな工場への引き込み線も設けられた。こうして異種交通機関の連携が図られ、円滑な物の交通の実現の伝統が引き継がれていた。

昭和になって、物資輸送にも自動車が利用されるようになり、「鉄の道から、土の道」となる。昭和30年代以降に路線トラック便が発展し、昭和50年代からは宅配便が普及した。また多くの貨物線が旅客線に転換し、近年では物資輸送の主役が自動車に移っていた。

水の道と鉄の道、そして土の道

東京商船大学教授

苦瀬博仁

● 都市の物流ネットワーク

しかし皮肉なことに、自動車の面的に移動できる利便性ゆえに「物の交通」への意識は希薄になっていた。総合交通計画がうたわれた時期であっても、人の交通に関わる各種交通機関を総合的に取り扱うことに対する主眼があつて、「人と物の総合交通計画」ではなかった。

都市計画中央審議会会長を務めた井上孝でさえ、「日本の道路ネットワークは、東京で言えば丸ノ内とか銀座を中心に環状線を造るというのにはいいけど、貨物用にはどうなっているのかというと、ないわけです」と語り、物流ネットワークの不備を指摘していた⁽²⁾。

瀟洒な一戸建ての家には玄関と勝手口があり、高級なホテルでは来客と料理の動線を分けている。人々の生活に不可欠な物流だからこそ、都市においても建物においても、人と物の動線を分ける工夫が欲しい。その方が「物」も動きやすいに違いないし、物流の効率化にもつながるだろう。

物の交通を意識していた江戸時代の都市計画家たちが、もしも今の時代を見つめることができたなら、どんなことを感じるのだろうか。物の交通の復権を目指して、もうしばらく江戸時代の先達たちの軌跡を追いながら、智恵と工夫を学び取りたいと思っている。



(1) 鈴木理生：「幻の江戸百年」、pp96-98、筑摩書房、1991

(2) 井上研究会編：「井上孝、都市計画を担う君たちへ」、pp196-198、計量計画研究所、2002



菱垣廻船



「なにわの海の時空館」(大阪市)に展示されている菱垣廻船(ひがきかいせん)浪華丸(左、右写真とも)。船の囲い下部分に菱形の装飾がつけられていたことから、菱垣と呼ばれる。全長30メートルの実物大に復元された木造船で、江戸時代に大坂で始まった海運物流業に使用された。大坂から江戸へ向けて、木綿や油、醤油、酒、紙などが運ばれた



高瀬舟

写真は京都・高瀬川に浮かぶ「高瀬舟」。江戸時代、諸国から京に運び込まれる物資は、まず大坂に集められ、淀川を経て伏見に着き、そこから高瀬川を高瀬舟で運ばれる。当時、京都・伏見間には約180艘の船が運航していた



東京商船大学 流通情報工学課程
流通管理工学講座 教授
苦瀬博仁

(くせ ひろひと) 1951年東京生まれ。73年早稲田大学理工学部土木工学科卒業。75年、同大学大学院修士課程修了。81年、同大学大学院博士課程修了後、日本国土開発に入社。86年から東京商船大学助教授、94年より同大学教授。94年から95年の1年間、フィリピン大学客員教授を務める。主な著書に「付加価値創造のロジスティクス」(税務経理協会)、「都市交通—都市交通計画・都市物流計画」(丸善)、「マニラ・エンジョイ・トラブル」(論創社)

