



教授の呟き

第2回

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

●●●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渕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っ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っただろうから、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った。

