



教授の呟き

第26回

江戸の盛り場に学ぶ

東京海洋大学教授
苦瀬博仁

●●● 家康が江戸を選んだ理由

天正18（1590）年に徳川家康が関東に国替えになったとき、江戸を任地に選んだ理由として物資供給上の利点を重視したとする説がある。

例えば岡野友彦氏は、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た。「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⁽¹⁾。

ロジスティクス（兵站）の才能に恵まれていたからこそ戦国の世を勝ち抜いてきた家康が、都市に不可欠な物資供給を考えないはずはなかっただろう。

●●● 江戸の輸送ネットワークと盛り場

家康は、天正18年に江戸城直下まで舟が入れるように堀を設けるとともに、小名木川を開削した。その後、元和6（1620）年には神田川放水路が作られ、隅田川につながった。そして寛文11（1671）年と12（1672）年に東廻りと西廻りの廻船航路が開発された。

これにより、全国からの年貢米や生活物資が廻船で江戸に輸送され、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。一方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江戸に

届けられた。

こうして舟運による輸送ネットワークが形成され、河川や運河沿いの舟着場はすべて河岸となっていった。特に日本橋の魚河岸は、商店が並ぶ市場（いちば：マーケット）にもなり、盛り場へと発展していく。この様子は、開拓時代のアメリカも同様だったらしい⁽²⁾（図1）。

江戸の盛り場では、川や運河から荷物が陸揚げされ、人々が行き交う道路に向けて店が開いていた。つまり、物の交通（水上）と人の交通（陸上）が、店の裏と表で空間的に分離されて、河岸を中心に盛り場が形成されていったのである（写真1）。

●●● 現代の盛り場の、新たな試み

現代の盛り場は、日本橋や銀座や浅草など古くからの下町だけでなく、新宿や渋谷や池袋などのターミナル駅周辺とともに、赤坂や六本木も含まれるだろう。オフィス街であるとともに、デパートや専門店などの商業施設もあれば、飲食店も多い。昼も夜も人々が集まり、活気にあふれた「賑（にぎ）わいの場」でもある。それゆえ盛り場は、人も集まるが物資の搬出入も頻繁となる。

都市の活性化のためには、人々が集まりやすく親しみやすい盛り場であってほしい。人と物の動線を上手に計画すれば、人には心地よく安全で、物には効率的な賑わいの場を演出できるだろう。

現代の大規模な都心再開発では、

さくせき計界世 > 流流流

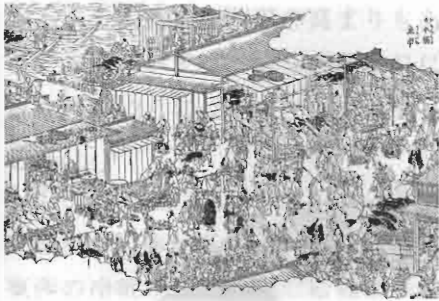


図1 日本橋の魚河岸（江戸名所図会）

写真1 新川の酒河岸と酒蔵（東京みなと館）

賑わいの場を作るための「物流の工夫」が試みられるようになってきた。

東京の汐留（汐留シオサイト）では、配送用貨物自動車を地上から排除するために、ビルの地下と連結している道路の地下に通路を設けている。品川駅東口では、敷地内の公園（品川セントラルガーデン）の地下に複数のビルの駐車場を接続する地下車路を設けている。再開発ビルに配送する貨物自動車を、公園で憩う人の目に触れないようにしているのである（写真2）。



写真2 貨物自動車が通行できる公園地下の周回路（品川駅東口）

六本木ヒルズなどでも、街を訪れる人の動線と分離して、ビルの地下に荷さばき場を設けており、丸の内地区では複数のビルの地下駐車場を結ぶ地下のネットワーク計画が進行している。

線航路に相当するが、これは夜間運行が主である。「夜は物の道」という時間分離を実践していると考えてもいいだろう。

では、江戸の舟運ネットワークに相当する都市内の配送ネットワークは、どうあるべきだろうか。トラックの走行ルート指定などによる「人と物の交通の空間分離」だろうか、それとも夜間配送などの「時間分離」を考えた方がよいのだろうか。さら

には道路交通とともに、他の交通機関との組み合わせも、検討に値するかもしれない。

答えが出るまでの間、もうしばらくは温故知新を続けてみたいと思っている。

- (1) 岡野友彦：1961年生まれ。江戸東京博物館学芸員を経て、現在は皇学館大学文学部助教授。「家康はなぜ江戸を選んだか」、pp144-145、教育出版、1999
- (2) D.ミュルビヒル, L.ミュルビヒル：「マーケティングと都市の発展」 pp8-20、pp99-118、ミネルヴァ書房、1971

江戸の知恵を、現代に活かす

河岸に始まる江戸の盛り場では、「人は土の道、物は水の道」として平面的に分離されていた。現代の都心や盛り場では、「人は地上の道、物は地下の道」と垂直方向に分離されつつある。

現代の長距離輸送は江戸時代の廻

Profile

東京海洋大学 海洋工学部
流通情報工学科 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。2003年大学統合により、東京海洋大学教授。副学部長を経て、04年4月より評議員。94年から95年の1年間、フィリピン大学客員教授。04年6月より東京大学大学院医学系研究科客員教授（兼任）。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）、「明日の都市交通政策」（成文堂）

