



教授の呟き

第50回

交通の変遷にみる都市再生のヒント

東京海洋大学教授

苦瀬博仁

●●江戸時代に作られた ●●物流体系の骨格

わが国における全国規模の物流体系の骨格は、寛文11年(1671)と寛文12年(1672)に、河村瑞賢によって開発された東廻りと西廻りの廻船航路を契機に形作られた。⁽¹⁾

廻船航路開発の目的の第1は、税として集めた年貢米を全国各地から江戸や大坂に送るため。第2は、天下の台所の大坂から大消費都市江戸への物資供給路の確保。第3は、荷車や荷駄による陸送では、積み替えの手間がかかり大量輸送も不可能だったからである。

東廻り航路は、最終的に「越後-津軽-仙台-房総-三崎-江戸」。西廻り航路は「酒田-小木(佐渡)-黒島(能登)-下関-大坂-紀伊-伊勢-下田-三崎-江戸」で、後に北海道の松前まで延長される。寄港地の街は、交通の要衝として栄えた(図1)。

廻船航路(水運)に始まる物流のための交通ネットワークは、次に鉄道が加わり、現在では道路交通が主役をつとめている。このなかで東京

や大阪などは、水運・鉄道・道路という交通機関の変遷の波を乗り継ぎながら、大都市へと成長していった。

一方で、水運で発展した街の中には、その後に鉄道や道路と疎遠になって、往時の繁栄を面影だけに留めている街もある。航路をたどるように地図をしてみると、伊豆半島の先端に位置する下田や佐渡の小木は、「どうぞ寄ってください」と船に語りかけているような便利な場所である。

しかし、陸路を行けば、半島は奥地にあり、島は陸地から切り離された不便な土地になる。交通ネットワークの変遷と地理的な特徴が、都市の盛衰に与える影響は大きい。

●●交通ネットワークの変遷と ●●中心市街地の移動

中心市街地の発展も、交通ネットワークの影響を大きく受ける。東京では、江戸時代に日本橋の魚河岸を中心に形成された盛り場が、その後京橋や銀座にまで広がっていった。東京駅という鉄道の結節点も設けられ、中心市街地そのものが鉄道と道路ネットワークの中心になった。⁽²⁾

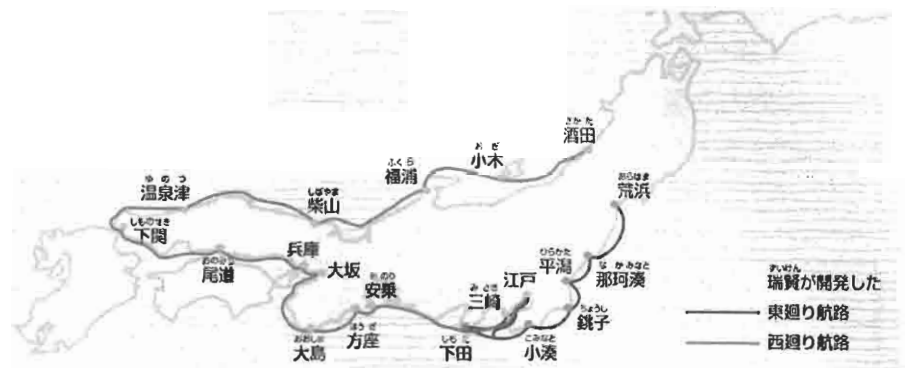


図1 廻船航路のネットワーク(なにわの海の時空館、海と大阪、p16、大阪市立中学校教育研究会)



港や河岸から発展した地方都市の多くの中心市街地は、旧来の街から少し離れた鉄道駅を目指して広がっていった。駅前都市は長い間にぎわいを見せていたが、今では「シャッター通り」と言われるような暗く活気のない駅前商店街も多い。

なぜならば、現在の地方都市では人々の交通手段の主役が自動車になり、通勤も日常の買い物も自動車利用が多いからである。だからこそ、道路交通に便利な郊外部の大型ショッピングセンターがにぎわっている。

この現象を、「港から駅前、さらには郊外の幹線道路沿いへ」という中心市街地の移動」と見なして、歴史的必然とする考えも無いではない。

しかし、今までに道路整備や区画整理などの基盤整備を行ってきた中心市街地をかえりみずに、郊外での道路整備などに新たな資金投入することは投資効率が悪い。自動車だけに頼る街は高齢化社会には不向きかもしれない。また、道路交通による環境悪化の懸念や、農地との混在問題も心配される。

このために、郊外開発を抑制しながら既存の中心市街地の交通利便性を高め、人々を街に呼び込み活性化することが目指されている。つまり、都市のコンパクト化と再生である。

●●●
都市再生のための物流計画
●●●

中心市街地の商店に商品が到着しなかったり、飲食店に食材が届かないようでは、中心市街地の活性化も

望めない。しかも活性化に成功して、人々にぎわえばにぎわうほど、物資搬入も頻繁になることだろう。

中心市街地の狭い道路に多くの小型貨物車が進入することも予想できる。街を訪れる人々の間を縫うように貨物車が通行するようでは、危険であり、景観を台無しにし、人々の来街意欲もそいでしまうだろう。

だからこそ、街の活性化のための来客用の駐車場整備とともに、街のにぎわいを損ねずに、物資を円滑に供給するための、荷さばき施設整備や配送・搬入計画が不可欠となる。

江戸の盛り場の日本橋は、物資を裏の河川から搬入し、店は表の道路

に向けて開いていた。中心市街地の活性化が叫ばれている今こそ、先人達の知恵をヒントに、人と物の交通を両立させる計画を取り入れるべきと思うのである(図2、図3)。

- (1) 林玲子・大石慎三郎：「流通列島の誕生」、講談社新書1261、pp3-22、1995
- (2) 苦瀬博仁：「都市に宿る物流の地霊」、「流通設計21」教授の眩き第38回(2006年2月号)



図2 日本橋の魚市(江戸名所図会)

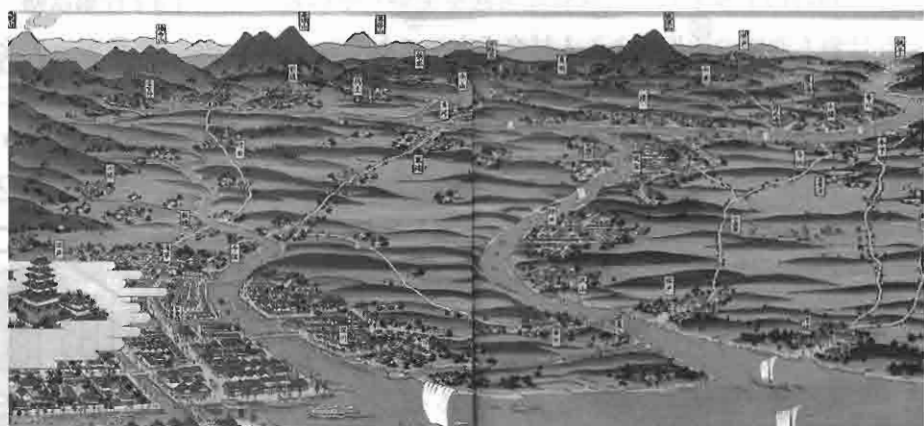


図3 江戸と河川沿いの街のようす(野田市郷土博物館、図録江戸川誕生物語、pp8-9)

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。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、評議員を経て、06年4月より流通情報工学科長。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(併任)。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)、「都市交通一都市交通計画・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)、「都市の物流マネジメント」(勁草書房) <http://www.e.kaiyodai.ac.jp/~kuse/>

