

## 近代東京の物資輸送網形成\*

～明治大正期を対象として～

### A Study on the formation of transportation network in Tokyo - in Meiji and Taisho era -

有賀 圭司\*\*・篠原 修\*\*\*・福井 恒明\*\*\*\*

By Keiji ARIGA・Osamu SHINOHARA・Tsuneaki FUKUI

#### 1. 背景と目的

都市における物資輸送、特に貨物駅、港湾、市場の配置は、都市活動の発生に直接影響し、都市の効率を左右するため、都市経営上極めて重要な戦略のひとつである。今後の都市経営、都市計画を考える上で都市の物資輸送の実態を明らかにする歴史的研究の意義は大きい。

明治末期から昭和初期の東京においては、鉄道網の発達、貨物自動車の急激な普及による陸上輸送の発達、物資輸送量の増大により、近世以来の水運を中心とした物資輸送構造が大きく変化しつつあった。しかしそうした状況について、当時の物資輸送の実態に関する実証的な研究はこれまで行われてこなかった。

そこで本研究では、当時の駅、市場等の物資輸送拠点における配送量のデータに基づいた物資輸送経路の推定により、東京市外から市内への物資の流れについて、水運から陸運への輸送形態の転換に伴う輸送構造の変遷を明らかにすることを目的とする。

なお、今回研究対象とした物資は米と青物である。

#### 2. 物資輸送拠点の配置の変遷

東京における市外から市内への主要輸送経路、市場の配置、及び市内輸送に利用される水路網を、江戸幕末期(図1)、明治前期(図2)、大正末期(図

3)に図示した。

これによると、幕末期においては、都市間・都市内輸送いずれにおいても水運が重要な役割を果た

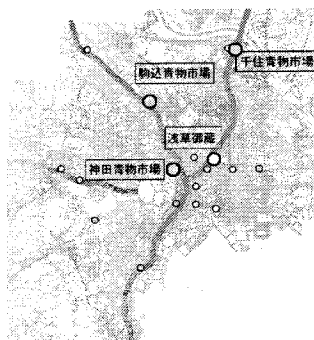


図1 江戸幕末期の物資輸送網と拠点

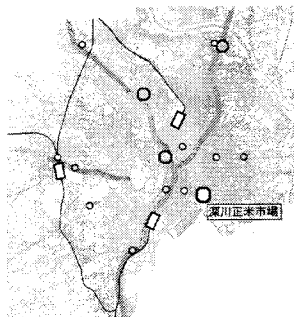


図2 明治前期の物資輸送網と拠点

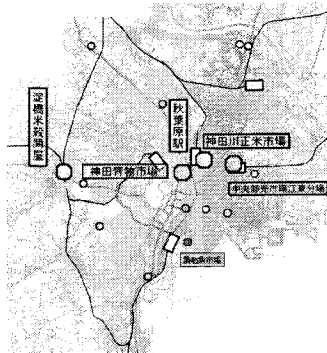


図3 大正末期の物資輸送網と拠点  
(図1～3は文献<sup>1)2)3)4)</sup>より有賀作成)

\*キーワード：土木史、物流、都市計画

\*\*正員、工修、(株)日本都市総合研究所(東京都千代田区平河町1-8-3, TEL03-3230-3288, FAX 03-3230-3288)

\*\*\*フェロー、工博、東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻(東京都文京区本郷7-3-1, TEL03-5841-6138, shinohara@keikan.t.u-tokyo.ac.jp)

\*\*\*\*正員、工修、東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻(東京都文京区本郷7-3-1, TEL03-5841-7450, fukui@keikan.t.u-tokyo.ac.jp)

していた。青物市場は千住など郊外生産者市場と市内の消費者市場にわかれ、米問屋は市内に入荷した米が水運により配送されるため、水路沿いに立地する場合が多かった（図1）。

明治に入ると鉄道敷設が始まり、新たな都市間輸送手段としての鉄道が、既存の水路網と結合されるようになり、市場などの拠点は深川正米市場などのように水運重視の方針を打ち出していた（図2）。大正期になると、鉄道の物資輸送に果たす役割は非常に大きくなり、秋葉原駅等の貨物線駅の整備がすすんでいき、また市場も、これら鉄道駅に隣接した場所に立地するようになっていった（図3）。

### 3. 大正末期の物資輸送の状況

大正末期の東京においては、大型船舶、鉄道により物資の流通量が増大していた。特に鉄道の都市間輸送に果たす役割は非常に大きくなってきており、それに伴って貨物駅の配置が都市内輸送の拠点として重要な位置を占めていた。

明治年間に整備された秋葉原、隅田川、両国橋等、当時の主要貨物駅の多くは明治年間に整備され、都市内輸送の主な担い手は水運であるという前提のもとに、水路沿いに配置され、既存水路網との結合を意識していた。

一方で市場も、既存水路網との結合を重視した江戸期以来の立地から変わらないものが多かった。

これらがうまく機能するには充実した水運網が必要となるが、実際には、水上輸送は水路幅員・水深の不足などにより航通可能箇所が限られ、狭隘な水路などでは航通に数日の時間を要する場合もあった。

陸上輸送手段では、関東大震災以降、貨物自動車が増加しており、道路上では荷馬車、荷車等の旧来からの輸送手段と、新規の貨物自動車とが混在して走っている状況であった。

以上のように、鉄道駅、市場は水上輸送を前提に配置されていたが、水運網が機能せず、陸運においても発展途上の段階であり、良好な輸送システムの構築には今だ至っていなかった。

### 4. 米・青物の輸送状況

前節で述べてきたことを米、青物に注目して、実際の輸送状況を詳しくみていく。

資料1 「東京市及付近貨物集散状況」<sup>5)</sup> 原本

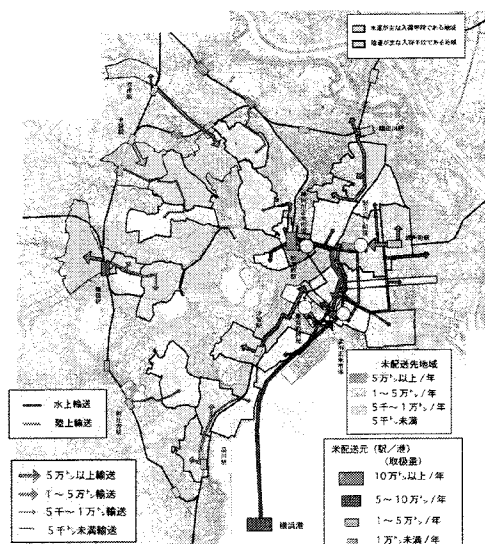


図4 昭和元年当時の米の配送状況  
(東京市及付近貨物集散状況<sup>5)</sup>より有賀作成)

市内に入荷した地点（鉄道駅、港湾）から市場等の輸送拠点・地域への配送状況が「東京市及付近貨物集散状況<sup>5)</sup>」に品目ごとに詳細に示されている。これをもとに、青物、米について地図上に表したのが図4,5である。

米は、この図から、物資配送経路は秋葉原駅等の東京中心近くのターミナル駅に到着・配送されるものと、郊外路線を利用して新宿等から配送されるものに分かれていたことがわかる。

郊外の新興地区では、新宿駅から淀橋地区、隅田川駅から山谷地区など郊外駅から駅近郊地区への輸送が陸送のみで行われていた。

一方東京中心部では、秋葉原駅から隣接する神田川正米市場に配送されるものが非常に多く、その他には、隅田川を軸にした水上輸送が行われていたこ

とがわかる。

同様に図5では昭和元年当時の青物の配送状況を示した。この図から、青物はすべて陸運により配送されていた。もともと傷みやすいことから輸送速度の遅い水運の利用が忌避されていたため、水上輸送の状況悪化に対して早くから陸上輸送に切りかえられていたと考えられる。

市場の配置の面では、郊外において関東市場などが生産者市場としての性格を強く持っていた一方で、中心的な市場であった神田市場は江戸期以来の位置からほぼ動かず、鉄道駅との接続が悪いままであり、各貨物ターミナル駅と神田市場の間では、長距離の陸上輸送が行われ、陸上輸送交通に対して過度の負担をかけていた。

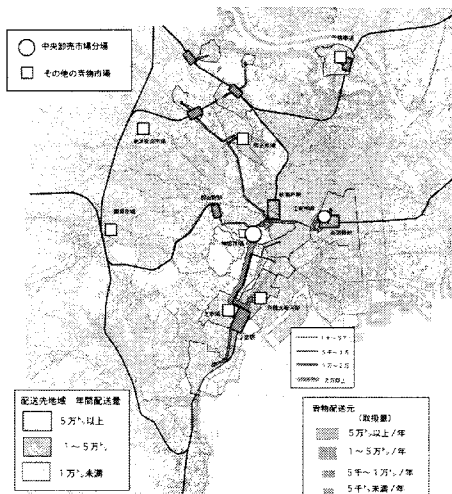


図5 昭和元年当時の青物の配送状況  
(東京市及付近貨物集散状況<sup>5)</sup> より有賀作成)

## 5. 大正末期の陸上輸送交通の状況

では次に大正末期において、陸上輸送交通にどれほどの負担がかかっていたのかを、当時の陸上輸送交通状況を図示することにより明らかにしていく。

「東京市交通調査統計表 (大正14年6月3日調査)<sup>6)</sup>」を元に、当時の交通状況を図示したものが以下の図6,7である。

これによると、荷馬車、貨物自動車のいずれも皇居東側、現日比谷通りなどにおいて南北方向の交通量の多さが目立つ。

現日比谷通りは汐留駅～神田青物市場までの経路のひとつであり、その交通量は荷馬車で300台/日、

貨物自動車では400台/日以上あったことがわかる。

数百台/日程度では通行台数としては現在と比べて大きな負担であったとは言えないが、自動車と荷馬車、そして荷車と、速度が異なる輸送手段が同一の経路を通行することは、交通の輻輳を招いていた。その一例として、現銀座中央通り近辺では、貨物

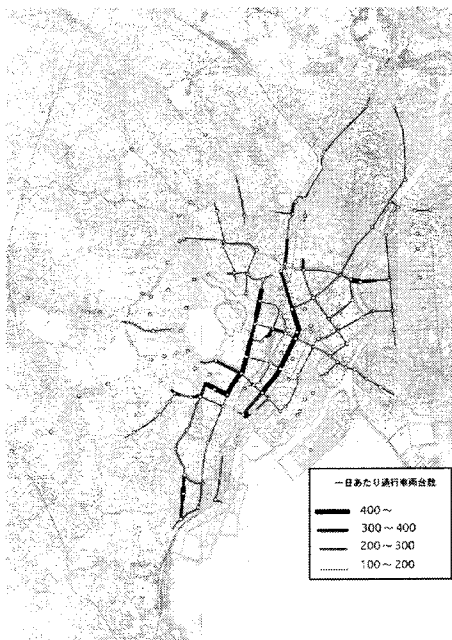


図6 大正末期の貨物自動車通行量  
(東京市交通調査統計表<sup>6)</sup> より有賀作成)

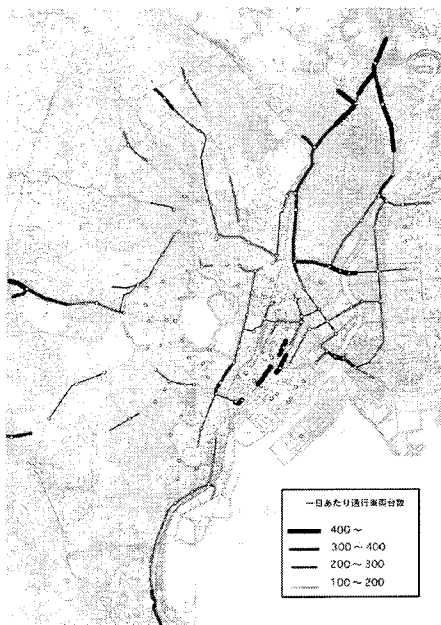


図7 大正末期の荷馬車通行量  
(東京市交通調査統計表<sup>6)</sup> より有賀作成)

自動車が大通りを通行しているのに対し、荷馬車はそれを避けて一本裏の通りを通行していることが図示されており、円滑な交通のために、荷馬車と貨物自動車の間で、利用経路の分離が図られていたことがわかる。

## 6. まとめ

明治大正期の東京の物資輸送構造は、鉄道駅と市場を軸にして形成されてきたといえる。

まず江戸幕末期は水運が非常に重要な手段であり、海運により入貨した物資を舢舨に移して、江戸市中へ輸送していた。明治に入ってからでも東京市内の水運の優位は変わらず、都市間輸送の担い手として鉄道が登場したのちも、水運網との接続を重視した鉄道駅整備が行われたため、都市内水上輸送の役割はますます重要なものになっていた。しかしそのために、東京市中の市場配置なども江戸期以来の水運重視型の立地が続いていた。

大正期に入ると、鉄道網の全国的な広がりに伴い、都市間輸送のうち鉄道輸送の割合が大きくなり、輸送量も増加してくる。

しかし都市内輸送では、水運による輸送が、水路網の未整備、速度の遅さ、容量の不足などの理由で、うまく機能しないようになっていた。

そこで青物などともともと水運に適さない物資はいち早く陸上輸送に切り替えられるが、陸上輸送も荷馬車、貨物自動車の輻輳問題が解決されておらず、発展途上であった。

そこで東京市側の取った対策として、ひとつは、水路網の改善である。東京市の作成した震災復興時の河川改修計画では、水路網の全面的な改修を唱えており、水路網の改善に力を注ぐことにより、水運を再興させようという意図がうかがえる。結局この水路網の全面的な改修は実現しなかったが、当時の物資輸送の構想は、依然として水上輸送に市内物資輸送を担わせるというものであったことがわかる。

もうひとつは、駅隣接型の公設卸売市場の設置である。

これは江戸期の立地のまま、各地に分散して存在する市場をまとめて、近代的な設備をもつ公的な卸売市場を設置するものであった。そしてそれを両国

橋駅近くに江東分場、汐留駅近くに中央卸売市場、というように、貨物ターミナル駅に隣接した位置に配置することにより、駅-市場間の輸送が省略され、輸送状況の改善の一助となった。

本研究では、以上に述べたように、近代東京の都市内輸送における輸送構造の変遷について、その過程を明らかにした。

今後は、昭和に入った後の輸送構造の転換について調査を続けるとともに、輸送基盤設置の計画思想についてより掘り下げた分析を進めていくことが課題である。

## 参考資料

- 1) 丹羽俊彦：東京の鉄道網の骨格形成過程の研究，1998.
- 2) 須田良規：江戸・明治期の東京の市場に関する研究，東京大学工学部土木工学科卒業論文，2000.
- 3) 持田恵三：米穀市場の展開過程，東京大学出版会，1970.
- 4) 土肥鑑高：江戸の米屋，吉川弘文館，1981
- 5) 鉄道省運輸局編：東京市及付近貨物集散状況，1928.
- 6) 東京市編：東京市交通調査統計表（大正14年6月3日調査）
- 7) 鉄道省運輸局編：東京市及其ノ付近ニ於ケル小運送の現状，1924.
- 8) 東京市編：東京市河川航通調査報告書，1923.
- 9) 東京鉄道局編：経済調査 運輸より観たる東京，1928.