

近代東京における都市内水上交通の拠点空間

Pivotal spaces of the urban waterborne traffic in Tokyo at an early stage of Showa era

高山 朋子**・窪田 陽一***

By Tomoko TAKAYAMA, Yoichi KUBOTA

Abstract

This research focuses on pivotal spaces of the urban waterborne traffic in Tokyo at an early stage of Showa era when the omnibus steamships introduced in the Meiji era were utilized extensively. Concerning station places used as the pivotal bases of waterborne traffic by location maps and a commerce-and-industry directory at those times were collected, then surrounding land use and surrounding location space composition were investigated. By means of these data, their patterns were classified and the conditions of location of omnibus steamship station places at those times were analyzed. Consequently, it considered how it was formed as space connecting a city and a river.

1. 研究の位置付け

我が国では、かつては河川舟運（水上交通）が物資や人の重要な輸送手段であったが、明治時代後期以降、河川舟運は鉄道・自動車交通の発達により、衰退の一途をたどってきた。しかし現在、陸上交通の増加は深刻な交通渋滞を招き、また環境への負荷を増大させている。また、先の阪神淡路大震災では陸上交通がマヒした場合の舟運の重要性が再認識された。このような状況の下で、舟運は、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減、生活空間としての河川の利用や観光等の観点から、また、災害時の輸送路確保の手段としても注目され、その再構築を図ることが重要視されている。

かつて東京では、路面電車・乗合汽船・乗合自動車等が共存し、それぞれ貨物機能のみでなく旅客機能をも果たしていた。この時期における、水上交通の都市内での位置付けと拠点整備に関して過去の経験をたどることは、今後再び水上交通を再生する上で重要な指針になると考えられる。これまで近代都市内水運における旅客輸送に関して、ある程度は議論されているにも関わらず、その実際の特性、形態、都市内の位置付けについては、断片的に記述されているにすぎない。そこで、本研究では明治期からの乗合蒸気の名残と他交通との共存の中で、乗合汽船（水上バス）が活用されていたと考えられる昭和初期の東京に着目し、水上交通の拠点となる乗合汽船発着場が都市と川とを結びつける都市空間としていかなる形態であったかを都市内の土地利用と立地空間構成から明らかにする。そしてそれらがいかなる立地条件のもとで存在していたのかを分

析することにより、今後の都市内河川整備における舟運の位置付けを見直し、過去の経験を踏まえた立地条件の提案を行うことを目的としている。

2. 昭和初期の乗合汽船の調査

(1) 対象河川と発着場箇所

本研究においては、江戸期から都市の形成に大きな影響を与えてきたと考えられる都市内水運について着目するため、対象範囲は都市形成の発展が大きくみられたと考えられる明治22年の市町村界に基づき、東京15区区分のうち、本所区、深川区、日本橋区、浅草区、神田区、京橋区、麴町区（現在の墨田区、江東区、台東区、中央区、千代田区、文京区に相当する）における主要河川を対象とする。「帝都急行汽船運轉系統図」¹⁾では、昭和初期（3年～6年）の急行汽船の発着場と航路が記載されている。ここに記載された対象範囲内にある計58箇所の発着場について調査を進めた。

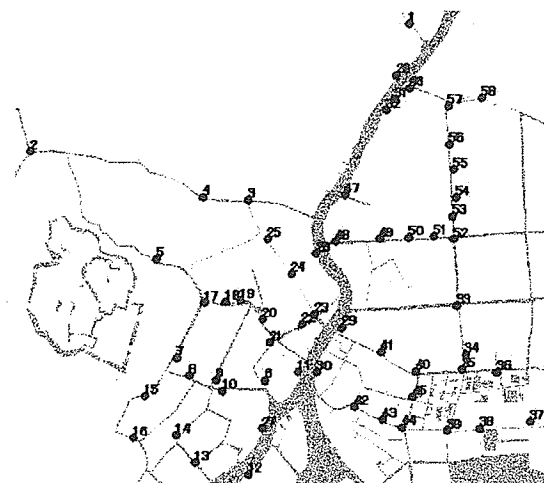


図1 対象発着場分布図

*keyword : 近代東京、舟運、拠点空間

**学生会員 埼玉大学大学院理工学研究科建設工学専攻

***正会員 工博 埼玉大学大学院理工学研究科環境制御工学専攻

(〒338-8570 さいたま市下大久保255 埼玉大学工学部建設工学科)

(2) 乗合汽船航路と区間距離

「帝都急行汽船運轉系統図」に記載されていた航路について、隣り合う発着場の直線距離を GIS を用いて区間距離として計測すると、市街地においては、400m~600m の間隔で発着場が設置されていることが多く見られ、1つの発着場が持つ集客圏域の範囲としては200m~300mであったのではないかと考えられる。左岸側では、河川・運河網が縦横に通っており、これらは市民の交通手段として大いに活躍していたものと考えられる。人間の歩行の限界は約500m程度であると言われ、各発着場から半径500mで東京市中心部をほぼ網羅することができることが確認された。

(3) 写真からみた発着施設の形態

汽船発着場の多くは、橋の袂（橋詰）に設置され、固定された栈橋、もしくは浮栈橋であったことがわかる。これらの栈橋には、屋根や待合場が設置されているものが多い。この頃の河川状態として考えられることは震災・戦災復興後、河川には堤防が設けられ直立堤防になり沿川道路も少なく建築物が隣接していた。

そのため、発着場の設置が可能となる場所は橋詰や沿川に道路が残された部分に限られていたのではないかと考えられる。

新橋について着目すると、写真を見る限り、橋の袂に隣接されるように設置されている。直立護岸に固定された栈橋のような待合場が設置され、電球などの照明等や「水上バスのりば」といった看板など、派手な装飾されていることが目に付く。これは昭和32年の写真とされているが、新橋の航路は昭和32年までとされており、閉業間際に撮影された写真であると思われる。その後汐留川は昭和35年には埋められ立てられている。水上バスは民間で営業されていたものと考えられ、河川沿川と一体化した整備は行われていなかったと考えられる。

3. 発着場周辺の都市空間に関する調査

乗合汽船発着場が都市と川とを結びつける都市空間としていかなる形態であったのか、いかなる立地条件のもとに設置されていたのかを把握するために、都市側の要素として周辺の立地空間構成・土地利用についての分析を行った。

(1) 立地空間構成の調査

発着場が設けられたと考えられる空間の物理的特性を

表1 対象発着場一覧

ID	発着場	区	河川	ID	発着場	区	河川
1	吉野橋	浅草区	山谷堀	30	永代橋	深川区	隅田川
2	飯田橋	牛込区	神田川	31	吾妻橋	本所区	隅田川
3	柳原橋	神田区	神田川	32	駒形橋	本所区	隅田川
4	万世橋	神田区	神田川	33	高橋	深川区	小名木川
5	神田橋	神田区	神田川	34	猿生橋	深川区	大橋川
6	新高橋	京橋区	亀島川	35	茂森町	深川区	仙舎堀川
7	鍛冶橋	京橋区	外堀	36	豊住橋	深川区	仙舎堀川
8	京橋	京橋区	京橋川	37	東陽公園	深川区	隅田川左岸側
9	柳正橋	京橋区	堀川	38	洲崎大門	深川区	隅田川左岸側
10	桜橋	京橋区	松川	39	州崎	深川区	隅田川左岸側
11	三ノ橋	京橋区	新川	40	亀久町	深川区	仙舎堀川
12	月形橋	京橋区	新吉島川	41	海辺橋	深川区	仙舎堀川
13	拉生橋	京橋区	芝地川南支川	42	風船橋	深川区	大橋川
14	茶女橋	京橋区	芝地川	43	巴橋	深川区	大橋川
15	数寄屋橋	京橋区	外堀	44	汐見橋	深川区	大橋川
16	新橋	京橋区	汐留川	45	鶴手橋	深川区	平久川
17	一石橋	日本橋区	日本橋川	46	枕橋	本所区	北十間川
18	日本橋	日本橋区	日本橋川	47	猿橋	本所区	隅田川左岸側
19	江戸橋	日本橋区	日本橋川	48	一ノ橋	本所区	鵜川
20	錦橋	日本橋区	日本橋川	49	二ノ橋	本所区	鵜川
21	雪押橋	日本橋区	亀島川	50	豊川橋	本所区	隅田川左岸側
22	土州橋	日本橋区	箱崎川	51	三ノ橋	本所区	鵜川
23	水天宮	日本橋区	箱崎川	52	橋	本所区	大橋川
24	小川橋	日本橋区	浜町川	53	江東橋	本所区	大橋川
25	倉掛橋	日本橋区	浜町川	54	長崎橋	本所区	大橋川
26	花川戸	浅草区	隅田川	55	深草寺橋	本所区	大橋川
27	佃渡し	浅草区	隅田川	56	横川橋	本所区	大橋川
28	濱町	日本橋区	隅田川	57	葉平橋	本所区	大橋川
29	清住橋	深川区	隅田川	58	押上	本所区	北十間川

表2 航路と区間距離

航路	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	
洲崎至海蔵橋	永代橋	664	豊船橋	419	巴橋	307	汐見橋	682	洲崎	444	洲崎大門	676
日本橋川航路	一石橋	289	日本橋	209	江戸橋	380	錦橋	334	豊船橋	521	土州橋	242
神田川航路	万世橋	615	柳原橋	1204	猿橋	-	-	-	-	-	-	-
芝地川航路	新橋	516	茶女橋	447	猿生橋	1026	佃渡し	-	-	-	-	-
外堀航路	神田橋	865	一石橋	848	鍛冶橋	678	数寄屋橋	597	新橋	-	-	-
三ノ間堀川航路	新橋	1345	桜橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
京橋堀川航路	京橋	494	桜橋	606	高橋	738	永代橋	-	-	-	-	-
亀島川航路	豊船橋	527	高橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
中の川航路	永代橋	664	豊船橋	419	巴橋	307	汐見橋	441	鶴手橋	441	亀久橋	-
仙舎堀二十間川航路	清住橋	612	海辺橋	543	亀久橋	654	茂森橋	479	豊住橋	440	千田町	-
鵜川航路	一ノ橋	577	二ノ橋	398	鵜川橋	361	三ノ橋	979	四ノ橋	-	逆井橋	-
大橋川航路	洲崎	860	茂森橋	205	福生橋	683	扇橋	912	辻橋	264	江東橋	264
横十間川航路	千田町	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
北十間川航路	倉掛橋	257	枕橋	607	葉平橋	477	押上	-	六両辻	-	-	-
濱町川航路	柳原橋	603	倉掛橋	587	小川橋	643	水天宮	-	-	-	-	-
神田川航路	万世橋	2432	飯田橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
その他	猿生橋	746	月形橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	佃渡し	663	月形橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	高橋	657	佃渡し	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	高橋	487	三ノ橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	飯田橋	2283	神田橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	柳原橋	1340	横綱	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	駒形橋	190	吾妻橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	花川戸	253	枕橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	吉野橋	882	枕橋	-	-	-	-	-	-	-	-	-

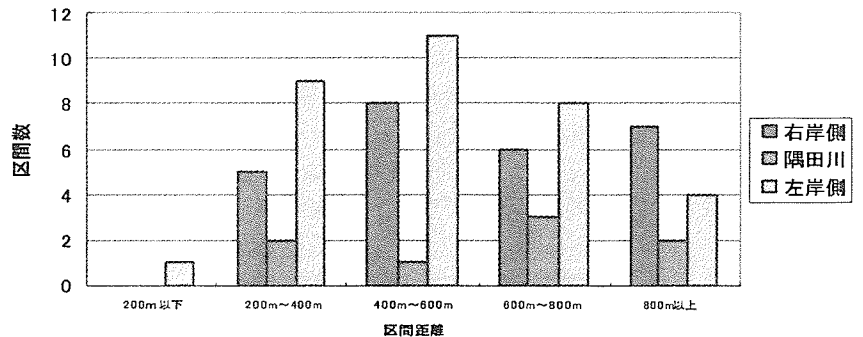


図2 区間距離と区間数



写真1 永代橋発着場（昭和32年）

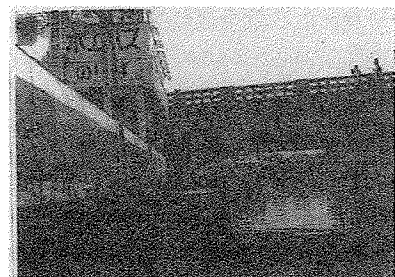


写真2 新橋発着場（昭和32年）

調査するため、昭和7～9年に作成された区画整理町名地盤変更後地籍図²⁾を利用し58ヶ所の発着場周辺の、街路幅等、立地空間構成について調査した。

表3では、橋梁付近に設置された発着場数、またその設置されたと考えられる橋の上に路面電車の線路が存在するもの

の数、また河川の合流点に設置されたと考えられる数の統計を区ごとに示した。大部分の発着場が、設置されたと考えられる橋の上には線路が存在し、このことは大きな街路に接続する箇所であったことが想起される。また、橋上に線路が存在しない発着場のほとんどが河川の合流点になっており、この場合、隣の橋が線路の存在するような大きな街路に接続するような地点であるにも関わらず、河川合流点が優先されている傾向が見られた。

図3をみると深川区・本所区において橋上に線路が無くかつ河川合流点に設けられた例が多いが、これらの区においては、市街地として発達が遅れていること、依然として他交通機関より舟運機能が高いこと、運河が縦横にめぐらされており、合流点が多いことに起因すると考えられる。

図4は発着場が設置されたと考えられる橋詰から接続する街路の最大幅の統計である。これを見ると、約3/4の発着場が20m以上の幅員が大きい街路に接続していることがわかる。大きな街路、すなわちそれらは、路面電車が存在する、もしくは商業が盛んな場であったことが予測される。

(2) 土地利用の調査

発着場の設置条件は、単なる物理的な特徴のみで設置されていたとは考えられず、都市空間という意味からも、周辺の土地利用が大きな影響を示していたものと考えられる。そこで、ここでは発着場周辺の土地利用がいかなる形態であったかを知るために、その周辺の商業施設や駅などの有無等について調査した。乗合汽船が、都市環境、生活環境のなかで利用されるための船着場の設置における条件として、飲食店、待合施設等の充実、娯楽施設・観光施設へのアクセス、市場・露店・商店街等の隣接、他交通網との接続などが仮説として考えられる。

a) 土地利用の分布調査

これらの要因を実証的に明らかにするために当時の土地利用を知る手がかりとなる資料として、業種別に住所と店名が記載されている昭和8年の「商工名鑑」³⁾や東京都の行った調査書等を用いて、席貸業（待合など）・和洋支料理・蕎麦・饅頭・その他飲食店の業種である①飲食店等（図5）、観光地・大公園・百貨店・市場といった②目的行動施設（図6）、当時人々の足となり、市内を運行していた③路面電車駅、また④その他鉄道駅（図7●路面電車

表3 発着場周辺立地空間構成の統計

	全部	隅田川沿		橋詰付近	橋上線路有	橋上線路無	河川合流	線路無&河川合流	その他
京橋区	12	1	11	11	8	3	5	3	0
日本橋区	10	1	9	9	6	3	3	1	2
浅草区	2	1	1	1	1	0	0	0	0
神田区	3	0	3	3	2	1	1	1	0
牛込区	1	0	1	1	1	0	1	0	0
本所区	15	2	13	13	5	8	4	4	4
深川区	15	2	13	13	6	7	9	7	0
隅田川沿			7	4	2	2	0	0	5
計	58	7	58	55	31	24	23	16	11

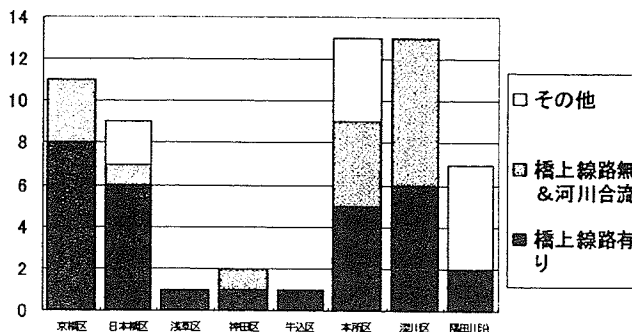


図3 立地空間構成のヒストグラム

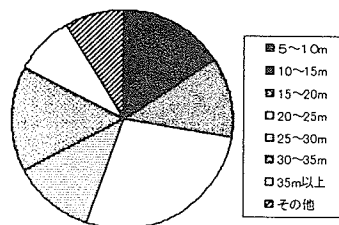


図4 接続する街路の最大幅員

駅▲その他鉄道駅)、昭和初期の東京市内の平日露店・臨時露店・縁日調査が行われている「露店に関する調査」⁴⁾を用いて⑤露店（図8）、の5つの土地利用項目に対し、それぞれその分布をGISを用いて分布を地図上にプロットした。

b) 土地利用ランク分析

土地利用形態を統計的に分析するため、各々の発着場が持つ範囲内において、5つの土地利用調査項目に関するプロット数をカウントし、これらの数によりランク分けを行い評価する。いかなる項目のランクが高いのかを判定することにより、その発着場が設置された土地利用的な立地条件を知ることができると考えた。

まず、発着場周辺の土地利用を分析する際の、一つの発着場が持つ都市空間としての範囲を設定した。範囲設定に関して、「公共交通機関の停留所の立地が徒歩アクセスと潜在的人口に与える影響」⁵⁾では歩行速度4～6km/hとすると250mは2～3分または3～4分に相当し、500mは5分または7～8分に相当するとされ、「ヨーロッパにおける都市再生の最近の動向について」⁶⁾ではコンパクト・シティについて公共施設の接合点から6～700mが歩行の限界であり、この範囲内に商業的・公共的施設等を設けるというコンセプトが出され、大体500mくらいの半径でコミ



図5 ①飲食店頭の分布



図6 ②目的行動施設の分布

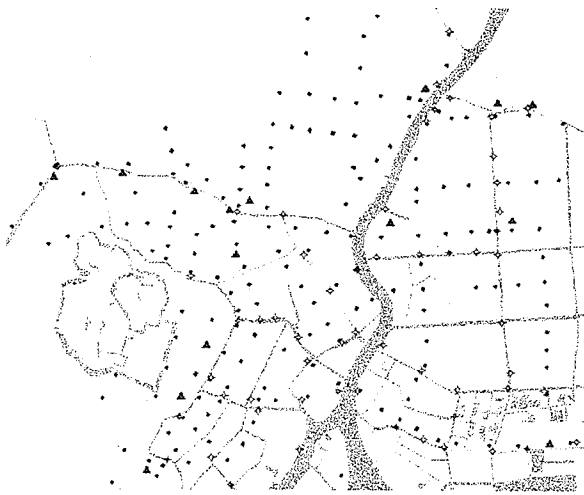


図7 ③路面電車駅④その他の鉄道駅の分布

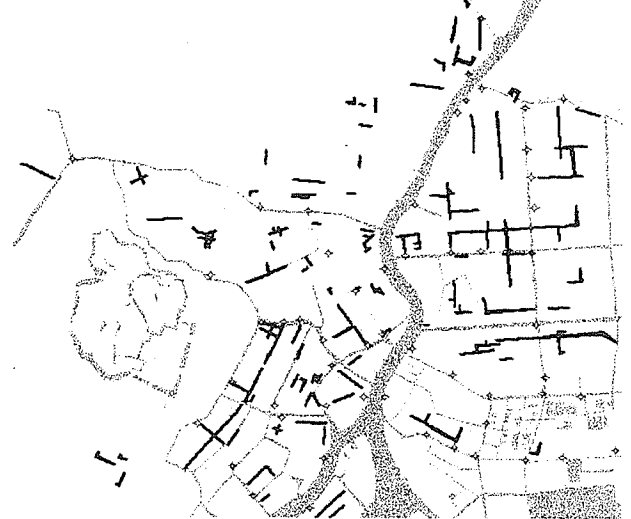


図8 ⑤露店の分布

ユニティをつくるとされていると記されている。また、前述したように一つの発着場から半径 500m で東京市中心部をほぼ網羅していることが確認でき、一つの発着所が持つコミュニティが約半径 500m 程度であったと考えられること、乗合汽船の発着場の間隔が平均約 600m 程度であることなど、これらの文献や調査にもとづき、発着場から隣接として 100m、容易に歩行できる距離として 250m、歩行可能距離として 500m とし、調査項目ごとにそのプロット数を集計した。

①飲食店等については、発着場周辺の商業的な賑わいを評価するものであり、隣接箇所での店舗の有無が重要視されるのではなく、周辺にどれだけ分布しているかが重要であると考えた。そのため半径 250m・500m 内における店舗数によりランク付けを行う。半径

250m 以内では比較的発着場と一体となったコミュニティを評価し、半径 500m ではその周辺の都市空間がどれだけの賑わいがあるかを評価する要素となるものと考えられる。ランクは店舗数の大きいものから小さいものを総合的みた結果からランク付けを行った。その他の乗客の目的地となる要素である②目的行動施設、③路面電車、④他の鉄道駅、⑤露店に関しては、それがいかに近い所に存在するかが重要な観点となると考えたため、100m、250m、500m 内の有無でそのランク付けを行った (表 4)。

表 4 土地利用ランク分類法一覧表

	A	B	C	D	
飲食店等 席営業 和・洋・支料理 蕎麦・饅頭 その他飲食店	半径250m以内に1~10店舗 半径500m以内に1~30	半径250m以内に11~30店舗 半径500m以内に31~80店舗	半径250m以内に31店舗以上 半径500m以内に81店舗以上	無し	付随
目的行動施設 観光地・大公園 市場 百貨店 娯楽・運動場	100m以内存在する	250m以内に存在する	500m以内に存在する	無し	目的
路面電車駅	100m以内に存在する	250m以内に存在する	300m以内に存在する	無し	接続
その他駅	100m以内に存在する	250m以内に存在する	500m以内に存在する	無し	接続・目的
露店 平日露店 臨時露店 縁日	構詰もしくは隣接する街路から存在する	250m以内に存在する	500m以内に存在する	無し	目的・付随

其々の発着場のランク結果を示すと図10のようになり、位置的な特徴と総合的に考察すると、現在の中央区(江戸中心地)では商業が発達しており、そのような繁華街に隣接するように発着場が設けられていたことがわかる。また、当時路面電車は市街地街路を縦横に運行し、停留所も多く設置されていたことからこれらとの接続に適していたものと考えられる。しかし、本所区・深川区では、路面電車と水上交通はそれぞれの役割を果たしており、路面電車通っていない部分を水上交通が補っていた面もみられる。露店に関してはランクが高いものも多く、露店の存在する場所は賑わいのある場となる原因が存在する地区であり、それら主要箇所が発着場が設置されていた傾向が確認された。

4. パターン分類

都市内の物理的な特徴と都市の賑わいや土地利用的な特徴の要因を抽出し整理・考察することを目的とし、これら各々のパターン分類を行うことにした。各発着場に対しこれらを組み合わせ、その傾向から総合的に近代東京の都市空間内における拠点空間の立地条件としていかなることがいえるかを考察する。

1) 立地空間構成パターン

発着場周辺の物理的な構成としては、橋の袂に設置されていたということ、その橋の上には路面電車の線路が存在すること、河川の合流点であること、幅員の広い街路を接続することといった傾向がみられた。このうち、橋の袂に設置されていたことは隅田川沿いを除いてはほぼ全ての発着場に対して言えることであるため、その他の3つから①隣接する橋には線路が設けられているもの②河川合流点であるもの③幅員の広い街路との接合点であるもの、そして④立地空間構成として得意な要因がみられないものとした。また、それらが複数が当てはまる発着場に対しては⑤~⑧とし、計8つを立地空間構成的なパターンとした(表5)。

①は発着場が設置されていたと考えられる橋梁上に路面電車の線路が存在するパターンであるが、路面電車の線路が存在する街路の幅員は広いものが多く、②と組み合わせた⑥のパターンが多い傾向が見られる。路面電車線路が橋梁上に存在する地点は、陸上交通と水上交通の交流点となる部分としても立地条件となっていたものと思われる。河川合流点のみの②のパターンの発着場については、航路に関してターミナルとなる場所に設置されたと考えられ、ポテンシャルが高く他のパターンより優先されていたものと考えられる。③の幅員の広い街路との接合点であるパターンは、都市内のメインストリートとなる地点など、主要道路との接合点という点でポテンシャルの高い地点であったことがわかる。

2) 土地利用パターン

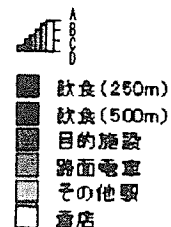
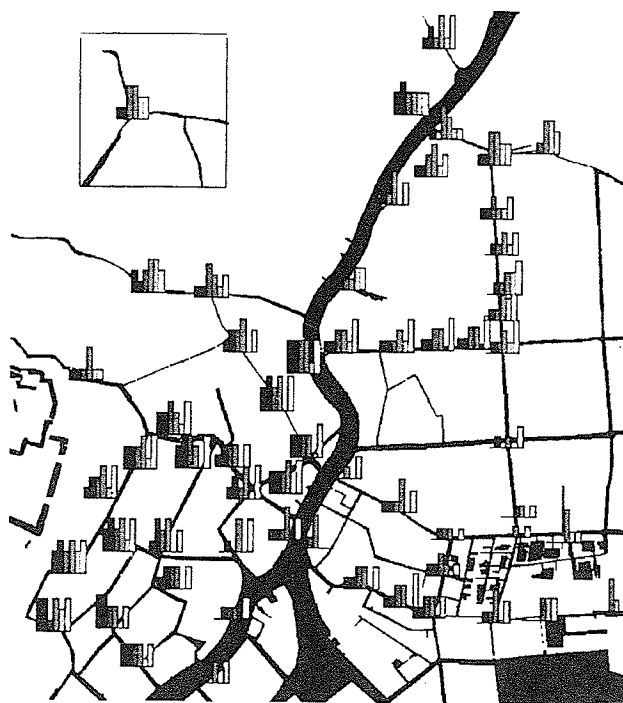


図10 土地利用ランク分類結果と凡例

図9 設定範囲(例新橋)

表5 立地空間構成パターン一覧

	隣接する橋には路面電車線路が設けられているのみのパターン
①	発着場は橋梁付近に設置されている傾向がみられている。その、設置されていたと考えられる橋梁上に路面電車の線路が存在する
	河川合流点であるのみのパターン
②	河川の合流点は、航路の分岐点となる地点であり、航路に関してターミナルとなる場所に設置されたと考えられる。
	幅員の広い街路との接合点であるのみのパターン
③	河川に接続する街路幅は大体3m~44mである。そのうち、約25m以上を幅員の大きい街路と考え、そのような街路に接続する箇所に設置されたもの。
④	立地空間構成として特異な要因がみられないパターン
⑤	隣接する橋には路面電車線路が設けられ、河川合流点であるパターン
⑥	隣接する橋には路面電車線路が設けられ、幅員の広い街路との接合点であるパターン
⑦	河川合流点であり、幅員の広い街路との接合点であるパターン
⑧	隣接する橋に路面電車線路が設けられ、広い幅員の街路と接合し河川合流点でもあるパターン

表6 土地利用パターン一覧

	路面電車乗り換え地点であるパターン
I	主に飲食や目的施設の隣接はあまり見られないが、路面電車との接続に適した場所に設置されている。
	繁華街に隣接するパターン
II	飲食・目的施設・路面電車駅との接続・露店の土地利用どの要因に関しても比較的ランクが高く、市街地といえる地点に設置されている。
	集客施設に隣接するパターン
III	主に、目的行動施設に隣接しているが、飲食店等については、あまり豊富に存在するとはいえない地点に設置されている。
IV	土地利用として特異な要因がみられないパターン
	何れのランクも低く、目立った土地利用がなされていない地点に設置されている。

土地利用に関しては、発着場の各土地利用項目におけるランクを数値に変換し、クラスター分析を行った結果により、4つに分類し土地利用のパターンとした(表6)。

Iの路面電車乗り換え地点であるパターンでは、飲食店や集客施設との隣接は見られず、路面電車駅周辺地点であり、水上交通と陸上交通とのターミナル地点として露店等が設けられるなど多少の賑わいがあったのではないかと考えられる。IIの繁華街が隣接するパターンでは江戸時代の問屋街など元々商業の集積地とされていた地区に多い。これに関しても現在において商業密集地と継続しているものが多く賑わいのある場であり拠点空間としては最もポテンシャルの高いものと考えられる。IIIの集客施設に隣接するパターンでは飲食店等は豊富ではないが観光地や寺院といった箇所には露店が存在し、部分的に賑わいを持った場であったことが推測される。隅田川左岸側で市街地としては形成されていないが、市場や寺院周辺として人の集まる場近くに設置された発着場がこのパターンにあてはまる。これらの箇所も現在商業密集化している地点が多い。IVの土地利用として特異な要因がみられないパターンは隅田川左岸側・沿川に主にみられ工場や住宅といった土地利用がなされている地点を表しているものと考えられる。今回調査対象としなかった渡し場などが存在する地点であるものもあり、水上交通が移動に関して必須手段となる地区が多く、現在においても商業等の集積は見られないものが多い。いずれにしても駅周辺・繁華街・集客施設という都市内の要素が拠点空間の立地に影響を与えていたことがわかる。

5. 近代東京における拠点空間の立地特性のまとめ

立地空間構成の8つのパターンと土地利用の4つのパターン分類の結果を各々の発着場に当てはめると計21に分類することができ、これらが複数存在する組み合わせや共通する点から、以下の7つの拠点空間構成要因に関して、立地空間的な特性と土地利用的な特性の両面から考察し、近代東京の拠点空間立地特性として整理する。

(i) 橋詰空間 隅田川沿川の発着場を除いては、ほぼ全ての発着場が「橋の袂」に存在していたと考えられる。当時橋詰には広場が設けられ、公衆電話や公衆トイレが存在しており、開けた空間になっていた。また交差点になっているものが多く、鉄道・自動車・船・歩道全ての交通網に対しターミナル的な役割を果たしている空間と考えられ拠点空間として有効なものであったと考えられる。

(ii) 路面電車駅周辺 昭和初期の市街地では路面電車が、網の目状に街路に存在しており、これらの駅に隣接するように設置されていた傾向がみられる。また、路面電車駅が設置されている街路は幅員が広く、橋上に線路が存在する立地空間がなされているものも多い。それらの地点では商業が発達している箇所、露店が設けられるものも多いため、拠点空間としてもポテンシャルが高い場であったと考えられる。

(iii) 河川合流点 河川の合流点では、航路の分岐点と

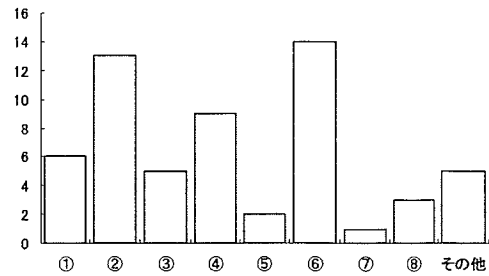


図11 立地空間構成パターン (数字は表5参照)

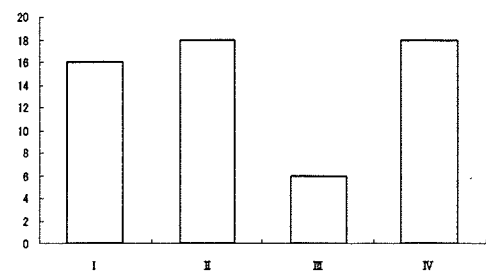


図12 土地利用構成パターン(数字は表6参照)

なる地点であり、航路に関してターミナルとなる場所として、かつての水運の河岸の名残から問屋や市場などの集客施設が隣接しているものも多くそれらとの関連性からみても他の条件に比べ発着場の立地条件として優先度が高かったと思われる。

(iv) 商業集積地 市街地では飲食店や席貸業といった、乗客の待合に適した店舗が多く存在する。このように、都市的に開けた箇所、人々の集中する箇所は拠点空間となっていたものと考えられる。

(v) 集客施設周辺 市街地として開けていない、もしくは商業が発達していない箇所においても寺院や大公園といった観光名所や、鉄道駅、娯楽所と行った、人々が目的とする要素が大きい場所にも、設置されている。これらに関しては、他の交通の便が悪く、水上交通を利用することが有効である地点も多く、飲食店等は少ないが露店が発達しており、賑わいの場となっている地点に設置していたものと考えられる。

(vi) 都市主要道路接合点 都市内の広い幅員の街路においては飲食・目的行動・路面電車駅・露店のいずれかの

表7 パターン分類結果一覧

ID	発着場	都市構造	土地利用	ID	発着場	都市構造	土地利用	ID	発着場	都市構造	土地利用
1	吉野橋	⑥	I	21	磯岸橋	⑧	I	41	海辺橋	⑥	I
2	飯田橋	⑤	II	22	土州橋	③	II	42	黒船橋	③	III
3	柳原橋	②	II	23	水天宮	②	II	43	巴橋	④	III
4	万世橋	⑥	II	24	小川橋	①	II	44	汐見橋	-	III
5	神田橋	-	I	25	倉掛橋	⑥	I	45	鷗歩橋	②	III
6	新富橋	①	I	26	花川戸	-	II	46	枕橋	②	III
7	観音橋	⑥	I	27	佃越し	④	IV	47	横綱	⑦	III
8	京橋	⑥	II	28	濱町	④	II	48	一ノ橋	④	III
9	彌正橋	①	I	29	清住橋	④	IV	49	二ノ橋	⑥	III
10	桜橋	⑥	II	30	永代橋	⑥	I	50	堅川橋	④	III
11	三ノ橋	②	I	31	吾妻橋	①	I	51	三ノ橋	④	III
12	月輪橋	⑥	I	32	駒形橋	③	I	52	辻橋	②	III
13	起生橋	②	II	33	願橋	②	IV	53	江東橋	⑥	III
14	采女橋	②	II	34	福生橋	②	IV	54	長崎橋	④	III
15	数寄屋橋	⑥	II	35	茂森町	②	IV	55	法恩寺橋	①	III
16	新橋	⑥	II	36	豊住橋	⑤	I	56	徳川橋	④	III
17	一石橋	③	II	37	寛政公園	③	I	57	泉平橋	-	III
18	日本橋	⑥	II	38	州崎天門	②	III	58	押上	-	III
19	江戸橋	③	II	39	州崎	⑧	I				
20	鐘橋	①	II	40	龜久町	②	IV				

要因に関しての土地利用が見られる。また、これら都市主要幹線道路においてはシンボリックな橋梁に接続するものも多く賑わいのある場であることが立地に適したものと考えられる。

(vii) 隅田川沿川 隅田川沿川において、商業集積地等の賑わいのある場ではなくとも、今回調査項目としなかった渡しがある等の水上交通にとっての重要な拠点となる場では、それらとの接続等も考慮され発着場が設置されている。これに関しては「橋の袂」でないものも存在する。

6. 現在の東京の水上バス発着場との相違点

昭和初期の発着場では、「橋の袂」に設置されていることが特長的であったが、現在の発着場では特に「橋の袂」にこだわったという傾向は見られない。橋という都市の中でシンボリックな構造物付近に設置することは、発着場の存在を示すひとつの手がかりであったとも考えられ、また他交通網との接合点として都市の中で重要な拠点となる。近年の拠点空間は水辺テラスや水辺公園といったレクリエーション施設と一体化した整備がなされており、接続街路から奥まった箇所には設置されているものも多く、これらは堤内地からの視認性が低く、都市との連続性が低い点が問題点と考えられる。近代東京のように都市内の交通機能としては扱われておらず、街路や鉄道網との接続が悪い点が問題であると考えられ、今後の整備においては、単に河川レクリエーション施設の1つとしての整備を行うのではなく、都市内公共施設・交通拠点の1つとして、都市の中での存在を明確に整備することが必要と考えられる。

また、一部の観光地等を除いては、商業施設等の賑わいがみられず、利用者にとって交通拠点として有益な土地利用がなされていない場所に設置されているものが多い。今後の計画では土地側の要因を考慮し、民・官が協力し合い拠点空間と都市的な機能を融合させ、賑わいのある場を作り上げ地域の産業を向上させるような計画を行う必要があると考えられる。

7. おわりに

本研究では昭和初期の発着場の立地条件を解明することができ、これらは今後の水上交通の活性化における拠点空間について、都市側に要求される条件として重要な指針となるものと考えられる。また現在の東京における発着場を調査し、昭和初期の発着場立地条件との相違点等を考察することによりそれらの問題点や課題を考察することができた。近代東京の拠点空間について再認識することは、今後の河川舟運整備計画やウォーターフロント計画における舟運拠点に関する有効な資料となりうるものと思われる。

参考文献

- 1) 日本地図選集刊行委員会 || 編 明治大正昭和東京近代地図集成, 1982.7 (帝都急行汽船運転系統図)
- 2) 内山模型製図社 || 編 東京市本所区 (深川区、日本橋

区、浅草区、神田区、京橋区、麹町区) 地籍図, 1934

3) 東京市商工課 || 編 東京市商工名鑑 [第5回] [昭和8年], 1933

4) 東京市 || 編 露店に関する調査

5) 松崎啓介「公共交通機関の停留所の立地が徒歩アクセスと潜在的人口に与える影響」2002年度第37回都市計画学会学術研究論文集 p157-162

6) (株)三菱総合研究所 服部圭郎「ヨーロッパにおける都市再生の最近の動向について」研究センター講演会録
写真1) 中央区立京橋図書館所蔵写真
写真2) 同上