

交通の技術が都市の形を変える

jsuzuki@L.u-tokyo.ac.jp

江戸の交通と幕末～明治初年の変化

旅客輸送

貨物輸送

水運 河川、内海 → 汽船で外航も

海運—河川舟運 → 洋式帆船、汽船の導入

陸運 徒歩、駕籠 → 人力車の登場

街道は駄馬、都市内で荷車→荷車、荷馬車

→ 物流コストの低下、交通の活発化、大型汽船が入港できない東京の地位低下

鉄道の意味

内外汽船海運との接続 1872 新橋—横浜 → 横浜の都市機能の一部を東京が奪取
関東平野の舟運を代替

1883 日本鉄道上野—熊谷間仮開業、85 東北線—宇都宮、山手線 赤羽—品川
議会開設に向けた全国鉄道網の急速な整備 → 全国的な交通網の中心に

1889 東海道線全通、88 信越線—直江津（軽井沢横川間 93 年）、91 東北線—青森
鉄道を中心とした物流体制 市内の舟運への接続設備整備

1890 秋葉原、94 本所（1903 両国）、95 飯田町（1903 日本橋川再開削）、96 隅田川駅
⇒役割を変化させながら交通、物流の中心地としての東京の地位を強化

通勤電車の時代

『日本の近代 15 新技術の社会誌』（中央公論新社、1999 年）参照

電車 1879 ベルリン博覧会で初運転 1890 第 3 回内国勸業博覧会で国内初運転
東京馬車鉄道 1882 開業 一区 3 銭 観光路線的、鉄道連絡 各地の初期の電車も同
通勤電車の登場 1903 路面電車登場、1904 甲武鉄道新宿まで 10 分間隔で電車運転
路面電車は 3 社分立各線内 3 銭（06 三社合併全域 5 銭、11 市営化）

国有鉄道の電化 1909 山手線電車運転開始 烏森（現新橋駅）—上野間 15 分間隔

郊外電車の登場 1907 玉川電気鉄道 1911 渋谷で市電接続、13 京王電気軌道 15 新宿で

国有鉄道の通勤幹線化 1914 東京駅開業 19 中央・山手直通 25 山手環状運転 32 中
央・総武直通 → 省線駅のターミナル化 郊外電車の通勤電車化

⇒電車導入とその発展による市街地の外延的拡大

戦後の変化

東京港の整備 外航船着岸 1973 東京貨物ターミナル駅

高速道路整備 長距離物流での自動車比重増加 …「集散地」の必要性低下

⇒東京を中心とした整備が進む一方、交通の利便に依拠して製造業、物流拠点の転出