



環境にやさしい東京・荒川区の  
交通・物流―隅田川舟運・都電  
・自転車の街―

都立産業技術高等専修教授

吉田喜一

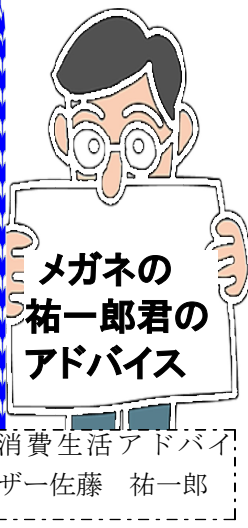
明治維新以降、政府の殖産興業政策により近代産業の導入が積極的に図られました。欧米から近代技術を持ち込んで新しい産業を興す動きがある中で、交通・物流は隅田川の舟運が大きな役割を果たしました。その後自転車製造の大・中・小の工場が集積しました。また、都内で唯一残った都電が走る街です。車に頼らずこれらの環境にやさしいまちづくりの歴史を概観します。今回は隅田川舟運です。

■隅田川舟運の歴史

旧荒川の洪水を防ぐために岩淵水門から荒川放水路が難工事の末1930年（昭和五年）完成しました。1965年の政令により旧荒川放水路が荒川と命名され、岩淵水門から下流の旧荒川は隅田川と改称されました。明治維新以後殖産興業に伴って大工場が荒川区に設立されました。1879年（明治十二年）

井上省三によって官営千住製絨所（そのレンガ塀は今荒川工業高校の塀です）が設立され、日本の羊毛工業が発足しました。1945年（昭和二十年）まで操業しました。1888年（明治二十一年）

東京板紙社（後千住製紙、十条板紙、日本板紙、日本板紙、日本大昭和板紙）、1902年（明治三十四年）日本石油・隅田川油槽所、1905年（明治三十八年）高橋造船（航空高専の旧校舎隣にあった南千住唯一の造船所）、1906年（明治三十九年）東京電燈・千住発電所が操業しました。高専の現在地は大日本紡績橋場工場（現ユニチカ）跡地です。これら工場の設立の中で、1886年（明治二十九年）土浦線（現常磐線）が開通し南千住駅が開設されました。1907年（明治三十年）日本貨物鉄道・隅田川貨物駅が開設されました。隅田川から『ドック』と称した水路を引き入れ水路と鉄道を結びつける特徴ある貨物駅です。常磐炭田からの石炭の受入を行いました。石炭以外に木材、砂利などの荒荷を扱い、隅田川の水運と連絡して東京の市街地への輸送を行っていました。災害時における物資輸送手段や観光利用など、舟運の持つ可能性も有しています。汐留貨物駅が廃止された現在、最古の大貨物駅が存在自体が貴重です。汐入水門跡、運河跡、瑞光橋記念碑は高専隣の瑞光橋公園で見ることが出来ます。



「上野東京ライン」試乗記

消費生活アドバイザー 佐藤 祐一郎



3月14日（土）、朝の常磐線南千住駅の電光掲示板に、「上野東京ライン 7時43分 品川」の表示が現れました。この電車が、常磐線における品川行き

の一番電車にあたります。後から得た情報では、この電車は成田駅を6時31分に出発したもので、沿線の主な駅ではこの電車に合わせて自治体主催の開業セレモニー（出発式、花束贈呈など）が行われたそうです。



電車は、三河島、日暮里、そしてこれまでの終点上野駅に停車し、いよいよ東京駅に向けて新線区間に入りました。御徒町、秋葉原駅を横目にした後、電車は坂道を駆け上がり、東北新幹線の真上に建設された「重層高架区間」を快走します。空中を飛んでいるかのような眺めを楽しみ、坂を下ると、程なく東京駅に到着です。

東京駅では、非常に大勢の人々が記念撮影にいそしんでいました。常磐線が新幹線の横に停まる風景は新鮮ですが、これからはたくさん通勤・行楽客に利用され、見慣れた風景になっていくことでしょう。今後運行状況、周辺路線の混雑の変化など、注目していきたいと思えます。

