



中央区の“みち”

(その9)

◇銀座煉瓦街の欧風道路

御一新という政治事情の変化とともに、新しい制度や文物が、文明開化の名で激しい勢いで流入してきたのですが、これを“みち”に関係した事柄だけで見ると、前号までにみたように木戸や番屋が道路から取り払われたり、復活したり、また道路施設のひとつである街路灯ができたり、街頭便所の外国便所化したものとしての「便水所」が、往還道路に出来たりしました。こうした中で特にとりあげなければならぬことが、明治七年（一八七四）二月二日の銀座煉瓦街の「欧風」道路の完成でした。

まずこの日、東京府は「京橋より新橋までの通路の修築が完成したこと、その道の中央は馬車道とし、その左右は人道と区別して使用するように」と告示しています。つづいてその約三週間後の二月二十七日、京橋から日本橋までと、新橋から源助橋（現港区新橋四丁目辺）まで、それぞれ南北に「欧風」道路が延長されて開通したことが、つぎのように告示されました（ここでは告示が短いことと、当時の雰囲気をお



「東京府下第一大区尾張街通煉化石造商法繁盛之図」（部分）曜斎国輝（2代目）画

伝えたいために、原文で紹介してみます。

番外四十三

東京府知事 大久保一翁

区長 戸長

京橋ヨリ日本橋迄新橋ヨリ源助橋迄馬車道假修築相成、中央両側一
 条之縁石ヲ掘、区別相立候ニ付、
 其左右諸人通行致シ、互ニ錯雜
 無之様可致。車馬ハ街衢広狭之
 別ナク一般中央ヲ通行可致儀ト
 可相心得事。

つまり79号「銀座の道幅」の項で見た
 ような道路の道幅については、あまり
 具体的ではない代りに、道路の使い分
 け——車馬道と人道の区別が新しく出
 来たことの告示だったのです。

79号でも説明したように、江戸時代
 の町とは、道路を中心にしてその両側
 に商店が軒をつらねた形のものでした。
 それぞれの町によって、その長さも60
 間・40間・20間といった規格による長
 短があった上に、その町の中心である
 道路の幅も、決して現在のように同じ
 道幅で統一されたものではありません
 でした。

ですから現在の中央通り、つまり江
 戸・東京を通じての中心的幹線道路の
 場合も、道幅はそれぞれの町の性格に
 よって、微妙に異なっていたのです。

そのことをふまえた上で前出の「銀座
 の道幅」の項では、京橋から新橋間の
 道幅は「大体八間」だったとしたわけ
 です。

それが御一新による東京の洋式化の
 第一歩として、銀座に煉瓦街が計画さ
 れた時、銀座の中央通りは「きよに
 「道幅十五間」となりました。

◇「欧風道路」

くり返しますが、さきの東京府の道
 路開通の布告は、道幅が広がったこと
 にはふれずに、広がった結果、車馬道
 と人道の区別が発生したことを強調し
 ている点です。そしてこの車馬道と人
 道を区別したことが「欧風道路」とし
 ての特徴だったようです。

ここで前号でとりあげた「外国式街
 頭便所」が、『東京市史稿』市街篇第
 五十六では「洋風便所」と飛躍したこ
 とにふれましたが、銀座煉瓦街の「道
 路一五間」の新道路は、これまで紹介
 してきた東京府の告示の中では、一か
 所も「欧風」といった表現の字句はあ
 りません。

ところが『東京市史稿』市街篇第五
 十六ではつぎのような見出しで、史料
 を紹介しています。

二月二日(略)京橋ヨリ新橋ニ至

ル煉瓦街ニ修築中ノ中央欧風道路
 完成シ、中央馬車道、左右人道路ト
 区別ス(略)

そして「銀座煉瓦街欧風道路完成」
 という項目で、それぞれの関係史料を
 並べているのです。

◇同時代の報道

この『市史稿』には、公的な史料の
 紹介のあとに、『郵便報知』・『日要
 新聞』・『日新真事誌』・『東京日日
 新聞』各紙の記事を掲載しています。
 このうちの『郵便報知』の明治七年二
 月十三日づけの記事を紹介しましょう。
 なぜこの一紙だけを引用したかという
 と、文章の表現が他紙にくらべて、比
 較的読みやすいと思われたからです。

京橋以南新橋以北の間、煉化石屋
 画堂駢列し、戸々華品美物の粧品、
 加ふるに花紅緑樹の櫛比する、悉
 く人目を楽ましむ。始めて此市街
 に入る者は將に異域の思ひを生ぜ
 ん。去る十一日紀元節にして、毎
 戸国旗を掲げ祝賀を表す。其景況
 殊に一層の美観を醸し、中路は馬
 車馳る事陸続として、左右の往来
 は人群集して歩む事徐かなり。

思ふに山間僻地の人々輩下に來ら
 ば、主として此所に筈を曳き以て

帰郷の第一談柄と爲さざるを得ず。
 然して此兩橋間銀座一丁目より凡
 そ八町、此両側の石屋概略三百余
 戸あり、既に客歳落成せしもの多
 しと雖も、万軒密比道路平坦の善
 美を尽くすに至るは、全く近頃
 功を竣りしものなり。依て些か昨
 今の真景を図して四方万里の夜話
 を補ふのみ。

「洋式」、「欧風」談義はさておき、
 たしかに、車馬道と人道の区別がつき
 街路樹が植えられ、街路灯もつけられ
 るという変わりようは、それまでの江
 戸の町の道路には見られないことでし
 た。このことはさきの記事のとおり、
 日本全国津々浦々まで口コミで伝えら
 れたことでしょう。

◇道路と下水の取り合い

83号で紹介した庇地の研究の中の第
 一表「東京における道路への張出制限
 に関する布達・規則」には収録されて
 いないのですが、明治初年の東京の道
 路行政の細目を定めた「戸長・町用掛
 道路関係取扱方心得」が公布されたの
 は、この年(明治七年)の一月九日の
 ことでした。

この通達の内容は今後、道路に関す
 る事柄は一切を戸長・町用掛の取扱い

とすること。およびその具体的方法を示したものでした。

全体は十六か条のもので、第一と第二は道路清掃と修繕義務を定めたものです。

とくに第二では清掃の分担について、「道路左右の地主、居住人が直接清掃する場合は、道路中央を分割して持場をきめ、町内が申し合わせて人足を雇う場合は、実地に応じて方法を定めること」「火除地その他広場の清掃は一年契約の業者を入札で決める様、準備すること」(原文を読みやすくしました。以下同じ)

第三は個人の都合で「道路自費修繕」の場合は、よく工事内容を審査し「前後向側え馴合能」計画させること——つまり「自費修繕者」の勝手な工事を制限することを含めていいます。

第四は中央区内にも多かつた藩邸(旧大名屋敷)について「眺望のため門前だけ大下水を掘り、前後は小下水」ですませていた屋敷地が「当今新開町取開」、つまり一般市街地に再開発する場合は、大下水を埋立てて前後の小下水に「馴合能取付」たき者は、地先道幅とも記入した図面を差し出して許可を受けること。

第五は「宅地表面より左右折曲り又は四方大下水取設有之邸」の下水

は容易に埋立ててはいけません。

第六「新規下水」設置の場合は「従来の家屋道路と相接した土台際に下水をつくり」、それが道路に出張った分は、「追て家屋建替修繕之節」に修正する旨の證書を役所に差出すこと。

第七は「諸商人フラフ(フラグ[旗]のことか)并に紺屋惣懸竿等」を建てたいと出願した場合は、「大通中央仮馬車道落成、左右人道二相成筈」だから「下水外」つまり自分の宅地およびそれに沿った下水の外に建てることは不許可とする。

しかし下谷仲町や芝口日陰町のよう「道路狭隘往来繁多之場所」は、下水外に取建てても、道幅間数で差支えない場合は「下水外一尺位迄ハ差許候条」と、杓子定規ではない見解をつけ加えている点が注目されます。

第八はこれまでの下水の都合で板蓋だったのを石蓋にしたり、又はその逆の場合も図面をつけて願出れば許可する。

第九は(旧武家地の)宅地新開町取開きの場合、通行便利のために入堀・大下水などに架橋するとき、橋幅二間以下では人力車の通行に差支えるから二間以上の分は願書を差出すこと。

第十は河岸地と道路の境に杭を打ち、きちんと区別がつくようにしておくこ

と。第十一はその河岸地に竹木薪炭等を九尺以上の高さに積むことを制限しています。これは江戸時代からの

「高積禁止令」を残したもので、火災の際の延焼防止のためのものでした。第十二は河岸地の棧橋に関するものですが、これは略します。

第十三は道路に常夜灯を建てる場合、「下水際より二尺迄ハ差許」というもので、常夜灯が町内共有・私有の区別なく宅地より道路側に二尺を限りに、出っ張ることを許したものでした。そして「無余儀事情」で二尺以上張出す時は、相談に応じるとあります。

第十四、十五は家屋建築・修繕のための足場や板敷をする場合も、下水外二尺を限りに道路に張り出す事を許し、又材料置場としても道路張り出しを許す。ただしその日数や張り出し寸法を

図面をつけて願出することはもちろんのことでした。これは現在の道路専用使用に関する諸規則の原形だといえることができます。最後の第十六は玉川・神田上水の素掘の部分に付いての規定だったことだけを紹介します。

以上、長々と「戸長・町用掛道路関係取扱方心得」を紹介してきたのは、江戸時代以来の私有地と公有地の境いをなす庇地と下水の取り扱いが、どのように変化していったのかが、具体的

にわかるからです。

これまで多くの都市史研究者や、都市計画研究者が、たとえば沽券図などを手がかりに江戸の町割を論じたり考証してきましたが、なぜか下水を含む庇地、つまり私有地と公儀地公共用地の関係については、まともに取りあげたものはないのが実情といえました。

しかし近く刊行予定の『中央区沿革図集』(日本橋篇)の中の「寛保沽券図」の復刻の結果、各町ごとの庇地と下水の実態が、普及されることによって、江戸の「まち」の構造のより具体的な姿——ひいては近世の都市構造の基本的な条件が、明らかにされるようになることでしょう。

江戸—東京の道の舗装

◇雲泥の差

この言葉を国語辞典で見ますと、「天にある雲と地にある泥。転じて隔たりの甚だしいものたとえ」などとあります。ところがそうした隔たりとは逆に、「糞も味噌もいっしょ」というたともあります。なぜいきなりこんなことをいい出したかという、昭和三十九年(一九六四)の夏、いま国

立歴史民俗博物館に納まって、同館の名物になっている『江戸区屏風』の存在を知って以来、その祖形である多くの洛中洛外屏風で代表される、近世都市図に注意を払いつづけてきたことくらいいえることは、少なくとも中世末から近世初期の間の都市図（屏風絵）のほとんどが、「雲泥の差」ならぬ「糞も味噌……」だといいたいからです。

というのはこの時代の障屏画の多くは金色の雲で構図を区切って、長大な画面を構成しているのが共通的な特徴です。つまり金雲は場面転換にも、複数の空間の距離を縮めたり引き伸ばしたりするためにも、また描きたくないものを隠す役目など、時と場合によって多様な使われ方をしています。

金雲自体も金泥（金粉を膠水にときませたもの）を塗ったもの。金箔を張ったもの。その金箔の上から箔押し型押ししたものなどもあります。

また絵師の流派ごとにこの金雲のパターンには特徴があって、同一画面にいくつかのパターンが繰り返し使われている場合もあります。今でも製図器具の中に定規・コンパスと並んで「雲型定規」があるのは、この時代の障屏画の名残りのような気さえします。

◇道路も金色

この豪華絢爛、一名「桃山時代」を代表する金雲豊かな都市図Ⅱ屏風に描かれた京都をはじめ江戸にいたる都市を、さらに輝かせるものはその道路なのです。わずかの例外はあっても、この時代の都市図の道路のほとんどは、金雲と全く同じか或いは多少色調を変えても金色に塗られているのが大部分です。

雲泥の差どころか、金泥で雲も地面も塗りつぶされ続けたのが江戸中期までの都市図Ⅱ屏風の大きな特徴だといつてよく、これを黄金色にちなんで「糞も味噌も……」と表現したわけなのです。

金色を色の最上位とするという感覚は古くから日本人の間にあったことは、江戸の場合では推古天皇三六年（六二八）に発見されて、浅草観音の本尊になった一寸八分（約五・五センチ）の黄金の聖観音像をはじめ、神武天皇の弓の先に黄金の鴉が止まった話、奈良の寺々の仏像の荘厳、中尊寺で代表される北方の黄金文化のはなし……など、実例には困りませんが、雲は天上界にいちばん近いものですから金色で表現されても不自然ではないし、実際に空が金色に見えることもさして珍しくは

ない現象です。

しかし都市の道路をなぜ金色に塗り続けたのかという理由は、これまで随分さがして見たのですが、さがし方が悪いせいか見当たりません。

平成五年末から正月にかけて平安建都一二〇〇年を記念して、区内のデパートで「洛中洛外図の時代展」がひらかれ、秋には京都国立博物館で同じく洛中洛外図の大展覧がありました。会場にも図録にもこの点についての説明はありませんでした。

◇道路の舗装

なぜこのような形で道路のあり方にこだわってきたかという点、日本の都市の道路の舗装の変遷に興味を持っているからです。約二百例に近い都市を描いた屏風絵の限りでは、どの都市も舗装された状況がわかるものはありませんでした。

強いて舗装された場所といえば、神社や寺院の鳥居または樓門から本殿・本堂にいたる参道に石が畳まれている場合と、武家屋敷の表門から玄関までの路に石が敷かれているのが認められるだけです。

また橋の扶と道路との取り付け部分も、橋板と道路の区別ははっきりし

ていますが、その道路の舗装が具体的に描かれたものはありません（例外的に接続部が石畳みになっている図が三、四あります）。

これは江戸期中期以後、非常な分量で出版された浮世絵や、多くの刊本の挿し絵の場合も、共通的な事柄です。つまり江戸期の画家、とくに風景画の場合、道路は描いてもその路面の状態までは描かなかったことが、ひとつの特徴だったといえましょう。

これは安政の開国によって急激に「欧風」を混えた都市化が進んだ横浜の場合も、例外ではなかったようです。当時の日本人の眼に大きなショックを与えた蒸気船はじめ、西洋の文物が入り込んだ有様を、例えば五雲亭貞秀・三世歌川広重で代表される浮世絵師らによって「横浜絵」といった独自の分野まで形成されたのですが、それらの絵の中の多彩な馬車や人々の通る情景にいくら目をこらしても、道路の舗装を描いたものは、まず目には見えないのです。（この項つづく）

鈴木理生

郷土資料室からのお知らせ

いよいよ『中央区沿革図集』（日本橋篇）の発刊が近づきました。

どうぞご期待ください。