

# 中央区の”みち”

(その10)

## ◇錦絵で見た新道路

幕末から明治はじめにかけての江戸と横浜の道路の舗装が、どんなものだったかをさぐるために、『文明開化』の直接の窓口だった横浜の「横浜絵」(前号参照)を見、何度か横浜の関係施設に出かけても見ました。

しかしおそらく二百点内外もある錦絵の中から具体的な舗装の有様を知ることができませんでした。

これも前号でとりあげたように銀座煉瓦街の完成前後から、おびただしい数の銀座を描いた錦絵が出版されています。

前にもふれたように『東京市史稿』風といえば、銀座の「欧風道路」は、これも前86号の「同時代の報道」で見たとように、口コミで広く伝えられたのですが、錦絵の題材としても『文明開化』を代表するものとして、大いに取りあげられました。

その多くは三枚続きのもので、こと銀座煉瓦街の絵となると一枚ものの方が、かえって珍しい位いのです。その一端として明治六年末から翌七年にかけて刊行された銀座煉瓦街を描いた主な錦絵の題名と



参謀本部陸軍部測量局 明治17年発行 東京五千分一図の銀座の部分



画家を並べてみましょう（もちろん以下の例は、ごく一部であることを、お断りしておきます）。

煉瓦街完成前の絵

○東京銀座新栽花玉満開之図

（六年一二月刊）

○東京府下第一大区尾張街通

煉瓦石造商法繁盛之図

（六年一二月刊）

○第一大区京橋商店煉瓦石繁

栄之図

○二代国輝

これまでが明治六年刊でいわば予告板としての性格を持つものです。同じような事に、新橋―横浜間の鉄道が開通したのは明治五年九月一二日（太陽暦では一〇月一四日―これが鉄道記念日になっています）なのですが、この鉄道の開通前の錦絵もまた非常に多く刊行されています。蒸気機関車もボイラーが縦型に描かれていたり、極彩色に塗られていたりして、当時の鉄道に対する人々の想像力の多様さを楽しめる絵が随分と残されています。

支線から本線にもどして、明治七年中に刊行された銀座煉瓦街を描いた錦絵の、ほんの一例としてこれまた題名と画家を並べてみます。

○東京名所銀座通りレンガセキ商家繁栄之図（二月刊）

○東京名勝尾張町通煉瓦石之図（四月刊）

○東京名所京橋煉瓦石之真

図（四月刊）

○東京名勝銀座之通煉瓦石商家之図（五月刊）

○東京銀座通レンガセキ両側

繁栄之図（月不詳）

○東京名所第一大区煉瓦石造

商家繁栄京橋之景

○東京府下煉瓦石從商家京橋

觀之図

○東京芝口橋ほうらい橋遠景

之図（一〇月刊）

○（このうち五点を京橋図書館郷土資料室が所蔵しています。）

○銀座煉瓦街という名称

以上のわずか一〇点の錦絵に限って、その題名を見ると、全部が東京でのちに大流行した東京と書いてある例は、まだこの時点では見られません。

そして同じ江戸以来の通りの呼称である通り町筋<sup>とちりぢん</sup>現在の中央通りの呼称も、銀座が四点、京橋が三点、尾張町（街）が二点、芝口橋（新橋）が一点という具合で、いまのように京橋から新橋間を一括して銀座と呼んでは

いません。

これはそれぞれの町がまだ個性的だったことと、かんじんの本来の「銀座役所」は寛政改革で寛政一二年（一八〇〇）、つまり約七四年も前に、現在の銀座二丁目から蛸殻町に移っていたことなどが影響しているものと考えられます。

また建築資材である煉瓦も煉化と書いてあるもの、カタカナで「レンガ」と書くものがあり、一定していません。これは当時の公文書の場合も同じで煉化・煉瓦混用時代は割合に長く続いています。さらに煉化・煉瓦の下に必ず石をつけて、レンガ石と呼んでもいます。全く新しい建築資料の呼び名が容易に定まらなかったことが察せられますが、これはいつの時代も同じで「ギョエテとは俺のことかとゲーテい」といった川柳？の類形は随分多くあることは、よく知られたことです。

○再び銀座の道幅

これらの錦絵はいずれもつぎの図のような道路の構造を、よく描いているのが共通的特徴です（前号86号の表紙の『東京府下第一大区尾張街通煉瓦石造商法繁盛之図』唯斎国輝の絵もこらん下さい）。

図を簡単に説明しますと大通りの道幅は一五間（一間は一・八一メートル）、この道の両側の私有地の境いから道路側に一間幅の庇下（アーケード）、さらにその地先に三間の人道（歩道）があつて、まん中は七間幅の車馬道になっていました。

車馬道と人道の境いは縁石で区切り、人道側を現在と同じように高くしています。この段差と人道・車馬道の寸法は後にふれるように現在の中央通りと

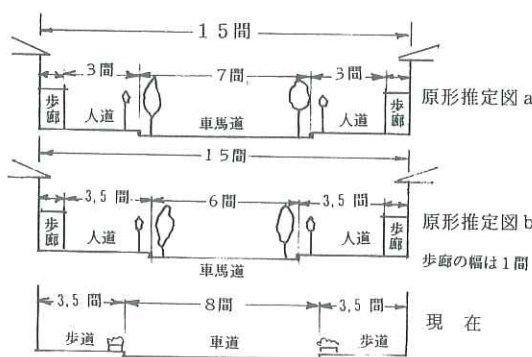


図 1 銀座の道路の断面

大差はありません。当時と現在とで全く違う事は、車馬道に街路樹が植えられていたことでした。また85号の「六時切」の項で見たガス灯は今と同じ

く人道内に設置されていました。

この道路の「構成」は79号の第3図「小伝馬町の道路の断面」の場合と基本的に同じ型のものだといえます。

銀座煉瓦街に関する図版を豊富に使用した『明治の東京計画』（藤森照信著 岩波書店刊）には、その1章の表

1「銀座煉瓦街の建築規制（明治五年三月発布）」の中で、一五間道路の場合の歩道部分は「左右各3間3尺」としてあります。そしてその表の〔注〕に「歩道の幅は明文化されておらず、この数値は地図からの実測値である（後略）」とあります（同書11ページ）。

つまりこの表の説明では両側のアーケードと人道の幅の合計は九間になりますから中央の車道の幅は六間しかないこととなります。

しかしその反面、同書の末尾の図版集の部分である「銀座煉瓦街計画」中の図10「家屋等級と道路の関係」図では、十五間と十間道路の歩道は3間として作図されています（この図は79号の第五図として引用させて頂きました）。したがってこの図10の寸法をとれば銀座大通りの車馬道の幅は七間ということとなります。

#### ◇下水と舗装

このような道路の寸法関係の資料は、例えば『東京市史稿』市街篇をはじめ残された資料の限りでは「明文化されて」いなかったのではなく、現在のところ発見されていません。

そのために『明治の東京計画』の著者は「地図から実測値」を求めたのでしよう。しかしその地図とは多分参謀本部陸軍部測量局が作った「東京五十分一図」（明治一七年）か、ほぼ同じ時期に内務省地理局が刊行した「東京実測全図（五千分一）」なのでしょうが、『中央区沿革図集』の編集作業

をつうじた結論としては、この二つの地図の実測では正確な寸法の復原はできそうありませんでした。

これを現在の「中央区道路台帳」で見ますと、大通りの幅員は二七・二七〇メートル（一・八一八メートル×15）で、明治五年以来変化していないことがわかります。ただし歩道の方は銀座の道路を所轄する建設省東京国道工事事務所金杉橋出張所によりますと、「日本橋を背にして、銀座一丁目から八丁目に向かって左側の歩道が平均六・二八メートル、右側の歩道が平均六・三四メートル、中央通りの車道の平均幅員は一四・五メートル」

だということがわかりました。

両側の歩道の幅の合計二一・六二メートルを間になおすと約六・九四間、七間で、これを全幅員一五間から引くと、車道幅は八間（一・八一八メートル×8＝一四・五四四メートル）で、金杉橋出張所と道路台帳との「現況」はほぼ一致します。

つまり一八七二年に一五間幅になった銀座大通りは、現在も全体の幅は変わらないのですが、最初に両側のアーケードが姿を消し、人道（いまの歩道）の幅も減らされて、車馬道の幅が一間（一・八一八メートル）増えて八間になっているのです。

これは関東大震災後の帝都復興事業による変化ではなく、その前の東京市区改正事業によるものでした。その時期を正確に知ろうと、随分さがしたのですが、いまのところ不明であることここに付け加えておきます。

それはさておき、このシリーズでは都市内部の私有地と公有地（道路）との関係を、物理的に立証できる施設として下水を重視してきたことは、いうまでもありません。

しかし江戸時代以来の銀座の下水の位置が、明治五年の一五間道路拡張時にどのように変化したのか、さらにその後の市区改正事業ではどうなったの

かは、いまのところ全く資料がみつかりません。そのため図には下水は書けませんでした。

つまり下水は文書でも錦絵でも無視され続けてきたようです。現在は金杉橋出張所の表現によると、「車道と歩道の境いから共同溝で処理され」ということだけです。

この下水の不明瞭さと対をなすものが舗装の問題です。しかしくりかえすようですが、一見非常にリアルに描かれているような「横浜絵」にも、東京の錦絵にも舗装の実態を示す図画はみられません。

ただ例外的には江戸時代からこの時期までの錦絵に描かれた橋には、たいてい橋と道路の境い目が石で畳まれているように描かれています。

この石畳の部分は橋台地の上面を舗装したのですが、これは広くは道路舗装に入るかもしれませんが、あまりにも部分的な舗装なので、「道路の舗装」といい切るには、ためらいを覚えます。橋台地は関東大震災後の帝都復興事業で、橋梁工事の大改新があったのを機会に姿を消しました。くわしくは『中央区沿革図集』（日本橋篇）の解説にゆづります。

前後しましたがそれまでのある程度以上の規模の橋、とくに都市内部の橋



には必ず橋台地を築いた上で、架橋を  
してました。

日和下駄

「日和下駄」という品物は、今となつては写真入りで説明をしないと、若い読者には理解して頂けないオソレがあります。永井荷風が大正三年八月から翌年六月までの間に、雑誌「三田文学」に連載した「東京市中散歩」という記事の表題は『日和下駄』でした。

その最初の書き出しは「東京市中散歩」の時は、「いつも日和下駄をはき蝙蝠傘を持って歩く」理由の説明から始まります。

この理由を要約して紹介すると、  
「年中湿度の多い東京の天気」に対する不信用。次が「変り易い（やす）は男心に秋の空、それにお上の御政事」だけではなく、変り易い天気は一年中のことで、その上に「不意の雨」に限らず「天気つづきの冬の日」でも「山の手一面赤土を扱返す（しりぞ）解も何のその。アスファルト敷きつめた銀座日本橋の大通、矢鱈に溝の水を撒きちらす泥濘（ぬれ）とて」日和下駄なら「一向驚くには及ぶまい」という便利さから「日和下駄をはき蝙蝠傘を持って歩く」といっています。

都心の中の都心である日本橋・銀座でさえ、この有様だったのですから、ちよつとした通りや、町筋からはなれると、その道路事情は文字通り「目をおおわせる」ものがありました。

『日和下駄』をもう少し要約しますと、その第十一「夕陽 附 富士眺望」で、

山の手の麹町・四谷から新宿に及ぶ大通、芝白金から目黒行人坂に至る街路などは「風が吹けば砂煙（すなけむり）に行手は見え、雨が降れば泥濘（ぬれ）人の踵（かかと）を没せんばかりとなる」

有様だと述べています。

#### ◇舗装の思い出

いまでは想像もできないような無舗装の光景なのですが、この大正三年（一九一四）当時の状況は私の体験でいいますと、その約一五年後の昭和五年（一九三〇）ころになって、やっと現在の道路舗装の状況に近くなったようです。

というのは関東大震災の帝都復興事業の区画整理で、都心の江戸以来の道路網が現在のネットワークに改善された時に、幹線道路はもちろんのことですが、かなり細い——六メートル程

度の道まで、アスファルト舗装が行きわたっています。

その舗装の風景は道路の土を大幅に砂利・碎石・砂に入れかえて、それぞれの層をつきかためます。そうした材料の運搬から作業一切が道路作業員の手作業だったことはいまでもありません。

唯一の例外が、前に述べたような東京―横浜間の鉄道開通前の、想像で描かれた蒸気機関車ソックリの、蒸気ローラーが「つきかため」に活躍しました。

当時五歳だった私はおおぜいの町の子のシッポについて、一日中あきることなくそれを眺めていました。

舗装は蒸気ローラーで平らにした所へ、当時はコールドールと呼ばれていた、まっ黒な乳剤を沸かしたのをまいて……

といった順序でアスファルト舗装を仕上げていきました。

やがて毎日見ているだけではガマンできなくなった悪童どもが、ホカホカ煙が立つ上を駆け抜ける遊びを始め、そのマネをした私は黒いタールまみれになって帰宅して、家業の商売物に大損害を与えたことが、半世紀以上たった今日でも、まだ法事などの時に親類の間から出る始末。

そんな「痛み」もあって、都心の裏通りが舗装されたのは、昭和五、六年のことだと、体験的にいえるわけなのです。

（この項つづく）

鈴木理生

#### 郷土資料室からのお知らせ

『中央区沿革図集』（京橋篇）の編集作業が、いまたけなわです。

それと並行して、いま郷土室担当係員の間で、熱心に読まれている本があります。それは『日本橋堀留東京織物問屋史考』（白石 孝著 文真堂 平成六年刊）です。

全巻を通じて、ほんとうに下町らしい下町だった堀留Ⅱ人形町界隈を中心に、明治―大正期から大活躍された、まことに多くの方々が生き生きと活寫されていることに、まず感激しました。郷土資料という分野の資料の一つの見本を見る思いがしています。担当者一同改めて勉強の必要を痛感しています。

この有意義な刺激を、一過性のものにしないうよう、今後はより一層「目くばり」を広くして、みなさんに利用して頂ける資料の充実を、はかって参りたいと思います。