



清香が「序」を寄せている中で、

大正年間に於ける本市道路は（中略）路面の舗装されたる箇所は僅かに本郷の大学前の電車通車二、三箇所試験的に存在し居りたる程度にして、殆ど総てが砂利道と謂ふも敢て過言ならざる状態であつた。（後略）

と述べています。（『東京市道路誌』堀信一著 昭和一四年 東京市役所刊）。

この東京市の道路事情についての、ほとんど唯一のまとまった資料である『東京市道路誌』（以後『道路誌』と略します）は、書き手が第三者ではなく、直接道路行政の技術面での責任者として「専心努力」を続けてきた人であることが、なによりも貴重なことだと考えます。

◇『日和下駄』と銀座日本橋

そうなると前号で見た、大正三年当時の永井荷風の「銀座日本橋の大通」のアスファルト舗装の記述は事実だったのか、荷風の思い違いだったかという、「問題」が生まれてきます。

鋭い文学者としての観察眼と、「変わり易いのは男心に秋の空」に加えて、わ

ざわざ「お上の御政事」をつけ足すほどの在野精神の持ち主が、お上の仕事の結果であるアスファルト舗装について書いていることは、おおいに注目値します。

しかし『道路誌』の二つの序文を読んだ限りでは、大正初期の「銀座日本橋大通」のアスファルト舗装はあり得ないことのようにです。

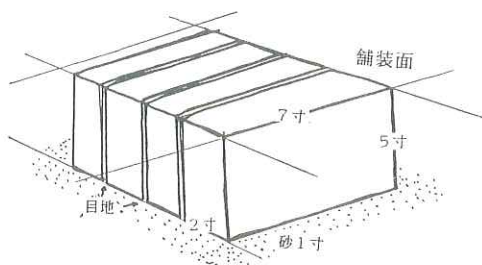
ところがその『道路誌』の本文の方には、これまでにたびたびとりあげてきた銀座の幅十五間から幅三間の道路の舗装について、大要つぎのように書かれています。

- ① 十五間道路は中央を車道、左右を人道とし、これに煉瓦の舗装が設けられた。「之れ実是我国に於ける舗装の最初」のものである。
- ② 車道の両側端に樹木を植えた。樹木の種類は松、楓、桜の三種。松は主に四辻に植え、その間に楓と桜を交互に配した。
- ③ しかしこの街路樹は初めの期待に反して「風害・枯損」が多く、順次「槭、柳」に植替えられ、明治十二、三年頃には、ほとんど柳だけになった（なお「槭」は「かへで」だと漢和辞典にあります）。

そして、ここでの主題である舗装については、つぎのような記述がつつき

ます。

- ④ 最初の歩車道の区分は「歩道が各三間半、車道が八間」。
- ⑤ 舗装の「構造は七寸、五寸、二寸の建築煉瓦を小端立とし、一寸厚の砂基礎の上に列べ、之に砂目地を施したもの」でした（図参照。ルビは引用者）。



図「銀座の歩道の煉瓦舗装」

この①～⑤について簡単に述べると、次の「その後の変化」の項の記事を含めて、①の「我国最初の舗装」は銀座煉瓦街の人道（歩道）に限られていたようです。

さらに④の文章の内容は、前号で見た図1「銀座の道路の断面」とは、大幅に違ってきます。つまり、ここでも

他の資料と同じように歩廊を含む道幅がどう変わったのかが明らかではないのです。

この『道路誌』でも両側の歩廊には全くふれていません。

⑤の文章の内容を、引用者が図「舗装の構造」として掲載しました。

◇その後の変化

銀座の「中央通り」の変化を、『道路誌』は、つぎのように続けます。

A 「市区改正」

明治二十一年（一八八八）の市区改正工事の際、京橋から銀座五丁目までの煉瓦舗装（つまり歩道の舗装）は撤去されて、その後二尺四方、厚さ三寸のコンクリート平板による舗装になりました。

B 「路面改良工事」

大正一〇年（一九二一）一月に始まった改良工事によって、「中央通り」は「両側の歩道幅が三間、車道の幅は九間に改められた」と述べています。

C 赤煉瓦の舗装

Bの記事に続いて、

「而して銀座五丁目より新橋の区間に残されて居た煉瓦舗装は、煉瓦の磨滅均一ならず甚だしきものは二寸

に達して路面凸凹を生じ且つ泥土を附せしめ汚損するを以て、昭和九年末之れを撤去して混凝土平板舗装とし京橋新橋間の混凝土平板は全部方一尺五寸厚二寸五分のものに統一されて現在のものに改められた。併し乍ら銀座の赤煉瓦道は長い間人口に膾炙して有名であったので其の名残りを惜しむ為め、前記により撤去したる古煉瓦を以て新橋両側の京橋区側の歩道を舗装して赤煉瓦舗装を保存する事とした(以上原文のまま、ルビは引用者がつけました)。

この句読点の少ない、長い文章のことはさておき、大正一〇年一月からいち度に昭和九年末の事柄になるという大飛躍した展開が面白いところだ。つまり「改良工事」の翌々年の関東大震災、昭和六年まで続いた帝都復興事業の経過などには全くふれないまま、昭和九年(一九三四)になるわけだ。

◇地図上の疑問

ところが、このような『道路誌』の記述にかかわらず、例えば東京郵便局の著作による『東京市京橋区全図』(明治四十年一月調査 同年三月刊行)という地図を見ますと、銀座通り(現在の中央通り)の全長にわたって、

図中の▲印で示したような線が記入されています。そしてこの線は原図では水色に彩色されていますので、ちょっと見ると下水のように見えます。さらに大正元年十月に刊行された『東京市及接続郡部地籍地図』(東京市区調査会編)の京橋区の銀座の部分(10・11・13・16図)には、これも図示した斜線のように、東京郵便局図よりもはるかに太い「ペルト」状の地所が書かれています。(表紙のA・B参照)。

これは前出(88号)の「下水と舗装」の項でとりあげた、『参謀本部陸軍部測量局がつくった「東京 五千分一図」(明治一七年)や内務省がつくった「東京実測全図」(明治一九一二年)およびその明治二八年版にも見られないものです。錦絵や写真でこの線ないし「ペルト」の実態をさぐったのですが、どうもはっきりしません。

多くの写真の中には鉄道馬車から電車に移した時期に、銀座通りを鳥瞰的に写した写真もあるのですが、この地図にあるような事物は写っていないのです。そして『道路誌』には全く書かれていないことは、すでに見たとおりです。一九九五年八月現在では、この事物の正体は不明であることを報告

して、将来の研究に待ちたいと思います。

◇砂利道から割栗石道へ

またまた脱線してしまいました。いろいろな資料を見た結果でいいますと、明治から大正九一〇年ころまでの東京市の道路行政は、道路計画と、路面(改良)計画とが、はっきり区別されていたようです。つまり国家的要請を受けて計画・決定された道路の路線に關すること、その路線の路面の質的管理は、全く別だというごく当然な論理で、道路行政が行われていました。

その意味で東京市が近代都市にふさわしい路面改良に着手したのは、明治三二〜三六年度(一八九九〜一九〇三)の五か年計画で、市内の主要道路の舗装を砂利道から割栗石道に改めるという市会の議決が、ほぼ最初期のものといえるでしょう。

もっとも道路の舗装は、明治時代の専売ではなく、私が調べた範囲ではつぎの資料にあるような事実が、江戸で最も古い例の一つだと考えています。それは江戸期の百科全書ともいえる『嬉遊笑覧』(喜多村筠庭信節著)の巻上「所」の項の中の「浅草砂

利」に、つぎのように出ています。

むかし江戸にては地突に用る砂利は浅草の産を用ゆ 「正保五年日記」子の二月廿一日町触に、町中海道(街道のこと)悪敷所へ浅草砂に海砂まぜ高低なき様 中高に築可申候、ごみ泥にて築申間敷事。

寛文三年卯四月十日町触に、「今度日光へ神田橋より本郷通を被爲成候云々 海道道悪敷所は浅草砂(砂利か)にて中高に一両日中 急度築立可申事」など数多見えたり。

浅草には今に砂利場と云処あり、また古へは隅田川の辺をすべて石浜といえり、今もこのあたりの土中に石多し(後略)

とあります(引用文中の正保五年は一六四八年、寛文三年は一六六三年)。なおこの「浅草砂利」の記事を裏づけるものに『落穂集』(大道寺友山著 史籍集覧第十冊に採録)の巻之五の「洪水の噂の事」の項の中に、おおむねつぎのような古老の思い出があります。

「今から七十七八年前の橋場総泉寺のあたり(現在の台東区橋場、白鬚橋付近)を流れる隅田川は、川幅も狭く、河原はすべて砂利で、ところの子供たちが対岸の子供と、石つづ

てを打合ったこともあった……」

というものです。江戸初期のこの辺の隅田川兩岸の風景は、現在とは全くちがったもので、河原一面の砂利があったからこそ、石浜という地名もあつたことの「證言」です。

そしてこの「浅草砂利」は江戸中の主要海道（街道＝道路）の舗装材として利用されたわけです。現在の石浜あたりには、この砂利の痕跡も無いのは、徳川二八〇年間に、大江戸八百八町の道路の舗装のために、採取されつくされたためなのでしょう。

なお石浜という地名が出てくる文献は、正安元年（一一九九）成立といわれる『一遍聖絵』の詞書に出てくるのが、最も古い例だといわれています。石浜の一角の橋場は武蔵国から下総国への渡り口を示すもので、古くから交通上の重要な場所だったことも、いうまでもありません。

### ◇舗装の多様化

ふたたび明治末年の道路事情にもどりますと、明治四三年八月に東京市会が改めて道路舗装の方針を決議しています。その内容は、

- 一 歩道は「コンクリート」
- 一 車道は木道および「アスファルト」

ト」の二種として、「金額に於て均分すること」

- 一 車道中、神田雉子町より須田町までは「アスファルト」
- 一 同上本郷三丁目より一丁目までは木道
- 一 同上日本橋より京橋中橋広小路間は木道と「アスファルト」の二種で舗装する。

というものでした。

つまりそれまでの車道の割栗石舗装をやめて、木道とアスファルトの二種類の舗装に転換することを決定したのです。

この木道とは木煉瓦とも呼ばれた木塊を敷きつめて舗装するもので、私の体験によると敗戦直後の、防空壕を掘るために傷つけられた道路のアスファルトの下に、一〇センチ立方ほどの木塊が埋まっているのを発見して、ツルハシでそれを掘り出して、燃料に使った覚えがあります。

『東京市会史』第三巻にはこの木塊の材質について「理事者は赤松を主張しているが、委員（道路案件審議担当議員）が聞いた話では、北海道産のタモ材が適当だという。タモを使えば坪当り一八円……」という記事があります。そしてその末尾に「又入札其他工事請負の方法に関しては、世間の疑惑

を招かざるの注意を要する」といった付帯決議的なことばも見えます。

そして歩道はこれまでに見たようにコンクリートの平板による舗装に統一されたのです。

この市会の決議事項の神田・本郷・日本橋の三か所の舗装が、これも前出の「へどろ掻き」の項の中の土木局長の序文にある「路面の舗装されたる範圍は、本郷の大学前の電車通その他二、三箇所」に一致します。

土木局長の脳裡では東京を代表する場所は、日本橋・京橋・神田ではなく本郷の大学だったことがわかります。

### ◇実際の工事

市会の決議があつた翌明治四四年から三か年計画で、東京市は内務省から補助金を得て、『道路誌』の表現を借りると

京橋―須田町間、神田佐柄木町―錦町及び本郷六丁目―森川町間の車道を舗装したが、之が本市に於ける道路舗装の抑々の始まりである。と述べています。

そうしますと前号（88号）で見た永井荷風の『日和下駄』の「アスファルト敷きつめた銀座日本橋の大通」は、日本橋の大通りには確かにアスファルト

トと木道併用の舗装があつたのですが、「銀座」といったのは彼の間違いで「銀座日本橋」といういいまわしは、言葉のアヤだったような気がします。

そして年代的にいうと、この後に關東大震災と帝都復興事業の経過が続くのですが、再三述べたように『道路誌』は震災とその復興事業にはまことに冷淡で、もっぱら舗装、とくに簡易舗装の技術的データの記録になってしまっています。

### ◇おわりに

ここまで「道路を輪切り」に見てきたのですが、われながらまことに要領のわるい記述でした。しかし唯一の資料である『道路誌』を、そのまま引用するのではなく、批判的にみて周囲の資料を探る、いわば試行錯誤のプロセスを明らかにするために、わざと調査をした順に、読者から見れば整理不十分な形で書き続けてきました。

東京の機能の源泉ともいえる「中央通り」ひとつを取っても、このようにわからないことだらけなのです。この不明・不足を埋めるのは、将来の調査・研究にあるということを信じます。