

「富国強兵型」都市＝東京の成立

「東京史」研究の方法仮説として

石塚 裕道*

要 約

19世紀なかば、明治国家は、維新変革を契機に成立した後、欧米列強による「半植民地化の危機」のもとで、「富国強兵」政策を推進することにより、東アジアで唯一の「独立国」となった。

幕府権力の倒壊の過程で、首都に決定した東京にも、そうした国家形成の動きが反映している。

1868年、東京で、開市とともに、築地居留地が設定されたが、それは、市街地の一角を外国人に開放したうえ、かれらの定住・貿易を、日本が公認したことを示している。居留地の存在は、かつての中国（清朝末期）の上海その他東アジア・インド各地にみられた諸都市のように、当時、東京も「半植民地型」都市であったことを意味する。

しかも、明治期の東京は、幕藩制社会において、かつて江戸が直面していた社会問題ないし都市問題を引きついだ。いわゆる「都市問題」の内容には、スラム問題を中心に、住宅・土地問題あるいは犯罪・公害まで含まれ、また被差別部落問題を始めとして、都市における遊廓の形成、後には在日朝鮮人の問題など、「身分」「性」「民族」による「差別」問題も、それに結合していた。

明治期における東京の都市問題は、資本主義の成立・展開がもたらす過度な資本・人口の集積集中により、いっそう深刻化するが、前述のような「差別」の問題は、いわば都市問題の「最深部」を構成し、そのアジア的特質を表わしていた。

こうした状況のなかで、東京は、国家の富強政策にこたえ、条約改正の達成をめざして、西欧都市とくにロンドン・パリをモデルに、都市改造事業をすすめる。そうした作業は順調に進展したわけではないが、一応、20世紀始め、東京は「半植民地型」都市から「富国強兵型」都市へ転換したとみることができる。

まえがき

従来、いわゆる「封建都市」に関する多彩な研究の蓄積に対して、きわめて遅れた状況にある「近代都市」とくに東京の歴史研究について、近年、産業史・賃労働史・民衆運動史・都市計画史・都市問題史などの分野で、その分析対象の一部に東京を含めるか、あるいは東京自体を対象に、若干の成果がまとめられつつあることは、一応指摘されてよいであろう¹⁾。

その場合、日本全体の社会構成とその歴史的推移の過程で、「近代都市」＝東京についてそれを一つのまとま

た分析対象として設定し、その歴史的性質をあきらかにしようとする「地域史」（具体的には都市史）研究の方向がしだいに明確になってきたと考えられる。

ここでいう「東京史」の概念は、そのような「地域史」として意識されまた構成される「東京の歴史」を意味する。

しかしここでいう「東京史」は、また、日本の歴史全体から切りはなされたかたちで、その個別・特殊性のみが強調されるのではない。

確かに、東京は日本の「首都」として個有な特徴をそなえているが、また同時にそこには、資本主義の生成・展開の諸段階とそれに規定された国家形態、さらにそれ

*東京都立大学都市研究センター・人文学部

に照応する全国の諸都市の形成に貫徹された普遍的な都市の発展の法則性も指摘される。

以上の問題関心をふまえて、本稿では、とくに19世紀後半の東アジアにまで視野をひろげ、その時期の東京にみだされる「近代都市」としての歴史的特質を、他都市との対比を意識しながら、あきらかにすることに重点がある。

極度に内容を集約すれば、明治維新—原始的蓄積—産業資本の確立の過程で、東京が「半植民地型」都市から「富国強兵型」都市へと転化する動きについて、従来の個別実証研究の成果を土台に、巨視的な理論構築のための枠組みを用意するところに本稿のねらいがおかれている。

1 「東京史」の研究をめぐる

これまでの1世紀に及ぶ東京の歴史つまり「東京史」は、明治維新期の戊辰内乱、関東大震災、それに太平洋戦争による戦災などの諸画期、換言すれば、内乱・災害・戦争によって、現象的には三つの時期に区分される。

ここでとりあえず、検討の範囲に含まれる時期は、明治維新を契機に東京が首都に確定してから、関東大震災に至るおよそ50年間に相当する期間であり、いわば東京の歴史についていえば、その第一期である。

この時期に、東京は、基本的には旧江戸の市街地を土台に、その後、資本制社会の生成と展開によってその都市としての構造を変化させてきた。しかも東京は首都（政治都市）として、また資本の集積と全国商品流通の拠点（経済都市）として「近代都市」の形態を整えながら、発展した。その意味で東京史の「第一期」の期間は日本資本主義の形成に対応した資本主義的社会構成の推移にそくして、さらに細区分されなければならない。通例、時代（時期）区分の方法として²⁾、社会構成の転換を画する一大政治変革がその指標とされるが、その場合でも、政治・経済・社会・文化などの諸側面が構造的にかかわる社会構成全体の特徴とその推転の過程が考慮される。

ここでは東京の特質に配慮して、それ自体の社会経済構造のみならず、政治的上部構築（国家権力）= 国政、さらに民衆（ここでは東京府民ないし市民）の動きとの関連をも視野に含め、東京のあり方を規定した要因として、次の点をあげ、当面、時期区分の材料として指摘しよう。

- (i) 19世紀なかば以降、世界資本主義による日本「半植民地化の危機」の進行のもとで、東京は維新政府の「富国強兵」政策に従属し、その要請にこたえる中央集権型の政治都市として発足した³⁾。すなわち東京府は、初期維新政権下で「自治」を欠いた一行

政執行機関として成立した後、特別市制のもとでも府知事（内務官僚兼任のこともあった）が市長を兼任したように、府政は国政と癒着していた。そこではつねに国益が優先され、市の「自治」は国家権力により制約された。そうした国家権力の主導による都市形成の方式は、その後、条約改正に触発され、明治期を通じてすすめられた東京の市街地改造事業にも貫徹されていた。つまり東京は、出発点で「上から」構築された首都として性格づけられていたのである。

- (ii) 一般に都市は、そこに資本が集積され「富」（財貨）が蓄積される中心であるとともに、地方農村から流入する人口が集中する場である。明治初期から政府による資本主義の育成策のもとで、先行投資された国家資本を中心に官営事業・軍事工業が創出され、資本主義の早熟の移植とともに、東京も加速度的に巨大化する。

ただ、とくに本格的な産業資本の確立以前で、労働市場の形成が未熟な段階に、東京へむけて流入・集中しつつあった農村人口の大部分は、大量の失業者として都市下層社会に沈澱・滞留せざるをえなかった。加えて、老朽・劣悪な住居と都市の諸施設の未整備などの諸条件は東京の各地域に都市スラムを生みだしたうえ、さらにそうした貧困の蓄積は都市問題を誘発する。以後、産業資本の確立期から資本の独占段階でも、このような多数の下層民は、農村問題の矛盾を背景に、資本主義を支える最底辺の労働力として、またはそのための産業予備軍として不漸に再生産される。

- (iii) 前述のように、明治国家の官治的都市政策のもとで住民不在の都市づくりが展開されたが、それは施行の過程で民衆無視の国益中心的性格がつよく、そのため、政策ないし事業は民衆の不満や反発をかい必ずしも順調に進捗したわけではなかった。

しかもそうした民衆（東京「市民」）の動きは、自由民権運動や初期社会主義運動また労働運動ともかわり、とくに産業資本の確立期以後、日露戦争をきっかけとした日比谷焼打事件のころから、いわゆる「都市民衆騒擾」として激化する。それは政治運動や社会運動の枠をこえ、都市問題（そこには悪疫・伝染病の流行や産業公害の発生も含まれる）に対して、生活と生命を自からまもうとする都市民衆運動となってひろがり、米騒動を頂点に、大正デモクラシー運動やそれ以降の市民運動・住民運動の一環を構成する。

以上みたように、これらは都市東京が、一方で国政に他方で「市民」にかかわる局面を示している。

前述したように「第一期」の関東大震災以前で、東京

の都市構造が原始的蓄積、産業資本の確立、独占資本の形成にそくして変化する局面をみたらうで、さらにその内容が細分化される必要があるとすれば、さきに要約した三つの継起的諸要因は、ほぼそうした資本主義の発展の諸段階に照応するものとして理解されよう。

いうまでもなく、これらの対応関係はきわめて概括的な図式にすぎず、場合によっては重複しあう側面があることも指摘されなければならない。

しかしここで主張したいのは、資本制社会の発展の諸段階に対応して、東京（当時は「自治体」への転化の可能性を内包する「地方団体」）が、国家権力と民衆運動の力関係のなかで、どのように変化しつつあったかという点である。

とりあえず、ここでは、前記の(i)と(ii)の局面を中心に⁴⁾、20世紀始めまでの東京を対象として、その都市構造の特質を、世界史的構図のなかに位置づけようとする一仮説を素描する作業を試みたいと考える。

2 明治維新と「半植民地型」都市＝東京の形成

維新変革により成立した明治国家は、世界資本主義による日本の「半植民地化の危機」のもとで、外国の圧力を排除しつつ民族の統一と国家の自立の基礎をかため、それとともに「富国強兵」「殖産興業」政策を推進することにより、東アジアで唯一の「独立国」となった。

幕府権力を否定して、京都にかわり首都に確定した東京にも、そうした国家形成の動きが反映されていた。

幕末・維新期の東京が、いかなる特徴をそなえた都市であったかという問題は、それ以後の東京の歴史の骨格をみるうえで重要である。

ここでは1868（明治元）年、東京開市とともに築地に居留地の設定をよぎなくされ、市街地の一角を外国人に解放したうで、その定住・交易を日本が公認した事実注目しよう。

幕末開港以降、各開港場における居留地の設定とくに横浜への外国軍隊の進駐、フランスの援助下に具体化しつつあった幕府の「絶対主義」化構想、あるいは火器などの輸入により増大する幕府・諸藩の外債、鉄道・鉱山の利権をめざす列強の侵入などのかたちで、先進資本主義国による日本の「半植民地化の危機」が進行していた事実については、従来、分析された通りである⁵⁾。

幕末・維新期における江戸＝東京の性格を物語る特徴の一つは、当時、最大の対外貿易港であった横浜との関連で、居留地がいかに設けられ、またそれが、どのような意味をもっていたかということにある⁶⁾。

居留地は、幕末期に締結された協定のもとで、国内の特定地域（開市・開港場の一角）に、外国人の居住・土地貸与と貿易を日本が公認した制度である⁷⁾。そこでは

居留地の行政・警察権は外国側に移譲をよぎなくされ、とくに横浜では居留外国人の保護を口実に、英仏の軍隊が駐留した。従来の明治維新史研究で、これらの史実は、幕末・維新期の日本で、先進資本主義国により「半植民地化の危機」が進行していたことを示す指標として注目されてきた⁸⁾。

他方、東京の築地居留地は、山手地区を含む横浜居留地に対して、総面積でその10分の1、居住外国人数でその15分の1程度の小規模にすぎなかったうで、もともと、それは新政府により交易市場として公認されたにもかかわらず、代表的な対外貿易の中心であった横浜の「内港」として、当時、同港の輸出入品を取扱う商品流通の仲継地の機能を果していた。しかも築地居留地に住む外国人の大部分は宣教師・技師・役人・医師・職人などで貿易商人は少なく、その点でも、それは政治・文化・宗教的性格のつよい居留地であった⁹⁾。

築地居留地が、そうした特徴をそなえたおもな理由に、新政府は「江戸港」を交易の自由と外国人の滞在（居留）に利用させるために東京の「開市」を許可し、その「開港」（東京の商業貿易都市化）を拒否したという事情があった。つまりそこには、新政府が横浜を「防波堤」として、できるかぎり、欧米列強による日本の主権侵害が東京まで及ぶことを阻止するとともに、築地居留地の設定を許しながらも、東京を日本の首都として位置づけようとしたねらいがあった。

しかし、国家の独立と民族の統一をめざした明治国家の意図とは別に、居留地制度の存在は、幕末開港以降、半世紀にわたって続いた日本半植民地化の危機の象徴である。いわば日本のなかの「異国」であった築地居留地の存在は、当時の東京が横浜などとともに、中国の上海その他¹⁰⁾、かつてアジア各地の都市にみられた「半植民地型」都市としての特徴をもっていたことを示している。

1868（慶応4）年、新政府が外国代表あてに東京の開港拒絶を宣告したことは、東京を首都（政治都市）として確定すると同時に、またそれを横浜に結合させ、いわばこれら二つの都市を一組として、かつて旧幕藩制全国市場の中心であった大坂にかわり、あらたに統一政権にふさわしい全国市場のかなめに位置づけようとした方針とも無関係ではない。

すでに江戸幕府は「地まわり」経済圏の育成をすすめ幕末期の商品流通規制を通じて、江戸を中心に全国市場の再編を試みていた。ついで維新当時、新政府もまた、江戸＝東京の軍事占領をすすめ、かつて旧幕府が独占しようとした商品流通機構を受けつぎ、横浜を含めて全国市場の統一に乗りだした。全国市場をめぐる動きのなかで大坂遷都論ついで京都・江戸二京併置論、江戸遷都論などが登場し、最終的に新政府の方針は江戸→東京遷都に決定した¹¹⁾。東京の重要性が増すにつれて、かつて全国

市場のなかめであった大坂の経済的地位は低下した。

1872(明治5)年、新橋—横浜間に開通した最初の官設鉄道は開港場横浜と、首都東京の表玄関新橋(近くには築地居留地があり、まもなく銀座の洋式煉瓦街が建設された)を結ぶ「文明開化」路線で、当初、それは客員輸送を中心とした¹²⁾。しかし1880年代以後、官設鉄道(現在の東海道線)の延長、および東京の市街地とその周辺における日本鉄道・甲武鉄道などの私鉄の敷設に応じて、鉄道による貨物輸送量が増加していった。とくに当時、最大の輸出品であった生糸輸出の振興の立場からみれば東京を中心に建設された鉄道は、首都東京と関東西部・山梨・長野諸県などの蚕糸業地帯を放射状に結び、さらにそれを開港場横浜に連結するあらたな「絹の道」の役割を果たした¹³⁾。

つまり、明治前期の関東・中部地方で鉄道網が拡大・整備されるなかで、東京の経済的地位は横浜に従属していたと考えられる。それは、東京「開市」とともに東京港が国内貿易港に位置づけられてから、横浜の反対もあって、その後も、それが対東アジア貿易港に限定されていた事情と共通している¹⁴⁾。

この後、1899(明治32)年、治外法権の撤廃とともに築地居留地が消失し、東京が「半植民地型」都市から対外的にも「独立」した首都に転化し、しかも資本の集積を前提に、全国政治・経済・社会の中心としてその支配力をたかめ、横浜に対しても経済的優位にたつのは産業資本の確立期になってからであったといえよう。

3 東京における都市問題の特質

資本制社会において、都市はそこに資本が集積される本拠地であると同時に、労働力とそれに転化する産業予備軍(その主要な部分は賃金労働者として農村から都市へ流入する人口)が集中する拠点でもある¹⁵⁾。

しかも東京は、国家の富強政策を推進する「司令部」として、かつての江戸百万都市を土台に、資本主義化に応じて、以後、爆発的な膨張を重ねて巨大化する。

それまで政治の中心であった京都、また全国市場の中心であった大阪との地位を逆転させながら、東京のみが横浜と結びつくかたちで、首都(政治都市)と商業貿易都市(経済都市)の機能をあわせもって急速に成長する。

国家権力の中央集権化と急速な資本主義化によって肥大化する東京は、その背後に、広汎な農業経営の変質・解体があり、またその発展を阻害される地方中小都市の存在があった¹⁶⁾。

明治初期以降、資本と人口(その一部は労働力)が集積される東京では¹⁷⁾、その市街地中心部の過密化と近郊農村のスプロール化が進行し、それらはともに都市問題といわれる社会的矛盾を誘発する。

東京における過度・無秩序な資本と人口の集積は、まず労働者を含む民衆について政府や資本家に不利益をもたらし、それを深刻にする。

ふつう、都市問題とよばれる内容はきわめて広範囲で多様であり、その総目録をつくるには、今後とも、学問的な手続きを必要とする。

現象的には、それはスラム・住宅問題・土地問題・都市諸施設(道路・上下水道・公園など)の不備、あるいは犯罪や非行問題から公害・職業病・災害の発生などにまでわたる。しかしそれらのなかで、資本主義の形成によって、都市民衆の生活を侵害・破壊するないしその恐れのある社会問題(当時、その中心はスラム問題)、あるいは環境汚染問題(その中心はコレラ・結核などの伝染病の流行と産業公害など)、とくにそれら両者が結びついたかたちで現われる諸問題が、いわば都市問題のおもな部分を構成する¹⁸⁾。

いわゆる「長屋」(木造平屋連続住宅)に代表される都市スラムの発生は、すでに幕藩制社会の成立とともにひろくみられ、過密・老朽化した住居と、上下水道の不備・欠如、そしてコレラや結核などの伝染病の侵入によって、下層民(小商人・職人・日雇・土方・芸人など)の生活は、さらに悪化する。こうした都市スラムの形成を中心に、資本主義による都市民衆の生活破壊と貧困化が進行するとき、都市問題は、いっそう深刻化する。

だが、この時期の都市問題の性格を特徴づけた要因として、各種の「差別」の問題があったことに注目する必要がある。

その一つは被差別部落の存在である。幕藩制社会のもとで、被差別部落民はギルド組織を基礎に、牛馬皮の処理に当たってきた。1871(明治4)年、太政官布告の「解放令」は被差別部落民に対して、その身分の称号廃止と職業の自由を宣言した布達ではあったが、それは部落住民の真の解放を意味せず、華士族・平民というあらたな身分制度の最底辺にかれらを再配置し、差別を温存させることになった。明治初年の東京における靴と皮革類の生産は全国でも上位にあり、そのにない手であった部落産業と部落民は、当時、弾左衛門の居住地とその経営する「弾製靴所」があった浅草一帯に集まっていた¹⁹⁾。

資本制生産の発展とともに、東京の被差別部落はその一部が移動ないし解体され、また部落外の住民とも混住がすすむが、以後、日本資本主義は貧困な部落民を身分差別のもとにおくとともに、かれらを安価な労働力の給源として利用することになる。

さらにいま一つの問題として、性差別を背景に農村の貧困と結びついた都市の遊廓と売春問題がある²⁰⁾。周旋人によって農村から多数の貧農の子女が集められ、一方で都市の機械制紡績工場へ不熟練労働者として送りこまれるとともに、他方で遊廓の遊女として身売りを強要さ

れる。前者は厳重な労務管理のもとに、強制的な長時間、低賃金労働（一部は交替制の徹夜操業）を強制され、後者は前借金に縛られた実質的な人身売買に等しい制度であった。しかも都市における遊廓は、一時、築地居留地に隣接して新島原遊廓が設けられたように、居留地の外国人を対象につくられたこともあり²¹⁾、また、かつての軍隊(旧連隊)の配置と結びつき、さらに吉原と山谷の間にもみられるように、スラム居住者（とくにその中心であった人力車夫など）とも無関係ではなかった。

いずれも、こうした幕藩制社会内部で発生した「差別」の問題は、「近代」都市問題の一つの特徴でもあった。

最後に、主として明治末期以後、在日朝鮮人をめぐる民族差別の問題が挙げられる。

1910(明治43)年、日本により植民地化された朝鮮から、日本人の募集人によって、朝鮮農民が東京その他の都市に送りこまれた(日本への朝鮮人の流入はそれ以前にもあったが、急速に増加するのはこのころからであった)。そのような朝鮮人は一部の学生を除き、労働者として長屋・バラック・飯場などに住むことをよぎなくされ、危険または不潔な職種を担当する最下級の移民労働者として働かざるをえなかった。これらの朝鮮人労働者は、差別のもとに、スラム居住の日本人賃労働者よりさらに下位に位置づけられ、日本資本主義を支える最底辺の労働力を構成した²²⁾。

これまでにみた諸問題は、身分・性・民族のちがいによる「差別」の問題として、東京の都市問題の「最深处」をかたちづくっていたといえよう。

市街地中枢に建設された外国人居留地と、それを取りかこむ都市スラム—そこには「貧困」と「差別」がわかちがたく結合していた—の存在とその拡大は、東京に限らず、当時の日本各地の開港場、さらに視野をひろげれば、東アジア・インドなどの各地にもみられた都市構造の一特徴であり、そこに当時の後進国都市のアジア的特質が象徴されていたといっても、過言ではない。

4 東京の都市改造事業と「富国強兵型」都市

明治初年、国家権力の主導により、首都つまり中央集権型の政治都市として成立した東京は、明治国家自体が資本主義化するための「上から」の富強政策にこたえる体質を要請された。その意味で、東京は「富国強兵型」都市として発足することになった。

「半植民地型」都市の東京が、明治国家の首都にふさわしい「富国強兵型」都市に転化するには、東京の外装と威容を整える作業が必要であり、そのために推進された政策が、条約改正の達成を目標に、それに触発された東京の都市改造事業であった。しかもその事業は西欧の諸都市にならって、東京が、自からを再生させるかたち

で繰り返された。

それは、まずロンドンにならって街区の改装をすすめた明治初年の銀座煉瓦街の造成に始まる。

木造密集家屋の市街地を火災からまもる防災対策は、幕藩制社会において、石造・煉瓦造による都市の不燃化・高層化の構想として、すでに19世紀始め、一部の先駆的洋学者により考えられ²³⁾、その後、明治新政府の指導者により、市街地改造事業として着手された。

1872(明治5)年5月にせまった条約改訂交渉の開始をひかえて、「帝都」東京の威容を整えることが新政府に当面の課題となった。それに偶発した銀座・京橋・築地の大火(焼失面積28万坪、全焼戸数3,000戸弱、被災者5万人)が直接の契機となって²⁴⁾、同年4月建設工事が開始された。

最初、大蔵省と東京府が事業を担当し、その後、工部省に移管されたが、後述するように民衆の反発や抵抗をまねき、また建設資金の未回収額の増加などにより途中で挫折した。それとともに、当初めざした市街地全体の洋式不燃都市化計画も放棄されるに至った²⁵⁾。

それ以後、東京の改造事業は、建築規制による防火対策、日比谷中央官庁街の建設計画および市区改正の三方向に分裂して、総合性および体系性そして一貫性を欠いたままで進行する。

東京の都市改造事業の次の段階は、1886(明治19)年に設置された臨時建築局を中心に日比谷練兵場跡に構想された中央官庁の集中計画であった。

立憲制の制定期に、井上馨の外交政策と結びついた欧化政策(いわゆる「鹿鳴館時代」)の展開を背景として、当時、ドイツの建築技術に依存するかたちで、日比谷に大規模な洋式中央官庁街を建設する準備がすすんだ。ドイツ人技師によって、「中央停車場」より「新宮殿」に至る中央街路を対称軸に、裁判所・警視庁・鹿鳴館・博覧会場などを両側に配置し、それに国会議事堂・外務省・司法省を建設する壮大な設計図がえがかれた。ここには西欧建築にみられる本格的なネオ・バロック様式の移植をめざした建築家の姿勢があった²⁶⁾。

しかし、敷地に予定された日比谷練兵場跡の地質が大規模な洋式建築に不相当であることが、現地調査から判明した。その結果、実際の工事は日本人技術者の監督下に移され、工事も仮議事堂・司法省・裁判所などにとどまり、建築材料も木造に変更された。

帝国憲法の制定前後から、以降、約30年間にわたり展開された市区改正の本質は、パリの都市再開発にならって、東京の都市構造を「帝都」に改装するための官治的都市改造事業であった。しかもその内容は、前述の諸事業以上に当時の府民に関連する局面が大きかった²⁷⁾。

市区改正事業は、1888(明治21)年3月に布告された「東京市区改正条例」をもって、内務省の主導下に、道

路・河濠・橋梁・公園・鉄道・市場・火葬場・墓地などの都市諸施設の総合的整備とあわせて、とくに上水道の改良を「臨時事業」とした。全期間にわたる支出経費の総額のなかで道路費が5割強、ついで上水道敷設・拡張費が2割を占め、とくに日清戦争後の4年間(1896—99年)に上水道費が集中支出された。つまりその時期に、上水道改良事業が停滞した道路整備事業にかわって、市区改正のおもな部分となっていたことがあきらかである。

この時期に上水道改良の緊急性を府政担当者に認識させたおもな理由は、周期的に激発したコレラなどの水系伝染病の流行であり²⁹⁾、ついで外国人による上水道敷設の要請であった。

事業は市区改正委員会が中心となり、オランダ系の治水土木技術を導入することで、1888(明治21)年から着工された。

しかし、それは市民の負担増加を懸念する敷設反対論や用地買収をめぐる反対運動などで、しばしば阻止された。またいわゆる「水道疑獄」によっても遅延した²⁹⁾。

こうして1899(明治32)年、完成した上水道改良工事は、本来めざした東京の都市改造が、当時の日本の後進的条件のなかで、歪曲・変容せざるをえなかったことを示している。

以上、銀座煉瓦街・日比谷中央官庁街の建設や市区改正事業などを検討したが、そこに共通して指摘される特徴として、次の点が指摘されよう。

第一に、これらの都市改造事業には、当時、ロンドン・パリをめざすというつよい西欧都市への志向性がみられたことである。

煉瓦街の建設は英国人技師ウォートルス(T. Waters)の指導下に、ロンドンの中心市街地リージェント・ストリートが模倣され³⁰⁾、これによって、日本建築史上「イギリス時代」とよばれた煉瓦建築の移植期が開幕する。

同様な事情は市区改正事業において、当時、フランス第2帝政期のナポレオン三世の支配のもとでセーヌ県知事オースマン(G. E. Haussmann)が市街地・道路・公園・下水道などにわたってすすめたパリの再開発が、東京改造のモデルになっていた点にも共通していた³¹⁾。

しかもそこには、幕末不平等条約の改訂交渉の開始とそれ以後の経過のなかで、新政府が明治国家の「帝都」として、東京の市街地を整備するという「国際的契機」が貫かれていたことが注目しなければならない。

第二に、洋式建築において重要な課題は、建築資材と労働力をいかに供給するかであった。例えば銀座煉瓦街の建設の場合、それまで製造された経験がない赤煉瓦の大量生産のためには、ウォートルスの指導により東京府小菅に煉瓦製造所がつくられ、また零細な瓦職人や窯業関係者まで動員された³²⁾。このため、伝統的な屋根瓦生産者のなかから、煉瓦生産の職人に転業する者も多かつ

た。なお建設工事の労働力については多数の大工・石工・木挽・人足などが雇用された。

要するに、西欧の建築技術ないし都市建設の技術の移植導入において、その受容基盤として重要な役割を果たしたのは従来からの在来技術であり、それを具体的に支えた職人層であった。しかも、移入された移植技術の内容自体、当時の歴史・社会的条件のもとで、改変を迫られる。日比谷中央官庁街の建設が木造建築に変更され、市区改正における道路整備その他の事業が優先された上水道改良工事によって、停滞せざるをえなかったのも、そうした例であった。

第三に、ここに展開された都市改造事業は、いずれも住民無視ないし住民不在の「上から」の都市づくりという性格をもっていた。銀座煉瓦街についていえば、当時の新橋・銀座・築地一帯は、小商人・職人・日雇・辻芸人などの雑業者かまたは下層民の居住地区で、いわば都市スラムであり³³⁾、建設事業は、そうした地域住民の利害関係を無視した強権的な強制退去の措置をとってすすめられたため、住民の不満が続出した。人力車夫・日雇・芸者屋などから転居延期願が提出された例がいくつかあるが、すべて却下され、営業補償もなかった。

こうした住民の反発のなかで推進された煉瓦街の建設事業では、一部の居住者が煉瓦建築をまたず、被災地区で自己資金により木造家屋本建築に着工するのを追認せざるをえず、工事開始1年後に、はやくも後退をよぎなくされた。

また竣工家屋の払下げ条件も、建築費総額の3分の1即納、残額3分の2を7か年賦返済と、工費の分割払いを認めたが、それでもこのことは、そこからもとのスラム居住者を完全に排除する結果になったであろう³⁴⁾。

そうした政府の姿勢は後の市区改正事業でも指摘される。1884(明治17)年、府知事芳川顕正は「道路橋梁及河川ハ本ナリ、水道家屋下水ハ末ナリ」³⁵⁾と主張したが、それは住宅・上下水道など、直接、民衆に必要な環境施設の整備よりも、産業発展や商品流通と同時に軍事的機能をあわせもつ道路・橋梁・河川(なかでも道路の拡張が最も重要)への公共投資を優先させる明治国家の都市政策の基本方針を確認したことを示している。それにもかかわらず、当時、上水道改良事業が先行したのは激発するコレラその他の伝染病の主要因が下水道の不備にあり、そのことは、そうした深刻な都市問題の発生によって「上から」の富国強兵政策の基盤が崩壊するところまで、政府ならびに府政担当者がおいつめられつつあったからにほかならない。

注

- 1) 古島1965, 津田1972, 宮地1973, 石塚1971など。

- 2) 近現代の時代区方の方法については遠山1963, 永原1971, 大石1975などを, 当面参照されたい。
- 3) 石塚1976a参照。
- 4) (iii) の東京の民衆運動史については, まだ未開拓の領域が多いが, とりあえず, 前掲宮地1973, 金原1975, 石塚1977aにゆずり, 本稿では省略する。
- 5) 当面, 井上1951, 石井1961, 石塚1973などを参照されたい。
- 6) 後にふれるように, 横浜・江戸築地の居留地については, それぞれ研究があるが, 両者の関係に言及した部分は少ない。
- 7) 横浜市史1959第4編, 石井1961, 98ページ以降。
- 8) 歴史学研究会1958, 177ページ以降。
- 9) 築地居留地1957, 339ページ以降。
- 10) 「居留地」制度をとったか否かとは別に, そうした欧米外国人の居住地区をかつてもっていた都市は例えば, 上海のほかにマカオ・ボンベイその他がある(古屋野正伍氏の御教示による)。
- 11) 東京百年史1972, 49ページ以降を参照されたい。
- 12) 日本国有鉄道百年史1969, 89ページ以降, 永井1961, 134—135ページ。
- 13) 石塚1977a, 100ページ。
- 14) 東京港史1962, 第1編参照。
- 15) 当面, 島恭彦監修1973所収の諸論文参照。
- 16) 林1976, 20—29ページ。後進国における「都市化」が, 少数の巨大都市(「首座都市」=primate city)の発展に対して, 全国一円にまたがる中小都市の秩序ある配置をもたないという形態を示すことを, この研究は示している。産業資本の確立期以降の東京をみると, この指摘は示唆に富むが, 問題はその理由が何かという点について, 理論的解明が必要である。
- 17) とりあえず, 石塚1977a, 101—104, 149—152, 199—200ページおよび図3—2(102ページ)をみられたい。
- 18) 同書128ページ。
- 19) 中西1976, 東京百年史1972, 1284ページ以降。
- 20) 都市における遊廓と売春制度の問題を, おもに江戸時代のそれに焦点をあわせて風俗史その他の立場からみた文献は多いが, 明治期以降, 都市問題(東京問題)の一つとして, 科学的分析の手法で検討した成果はない。ただ遊廓と軍隊の関係については前掲東京百年史804—816ページ以降に指摘がある。
- 21) 前掲築地居留地1975, 122ページ以降。
- 22) 朴1975, 所収の『在朝鮮人状況』などを参照されたい。
- 23) 西川1962, 417ページ以降。
- 24) 東京市史稿1917, 994ページ以降。
- 25) 「都市計画事業としての銀座煉瓦街」の考察は東京百年史1972, 927ページ以降をみられたい。
- 26) 日比谷中央官庁街の構想については明治工業史1927, 日本科学技術史大系, および稲垣1959, 桐敷1966などを参照。
- 27) 当面, 石塚1975, 東京市史稿1979, 東京市区改正委員会1919などをみられたい。
- 28) 明治・大正期における伝染病の流行については立川, 169ページ以下, 石塚1977a, 135, 171ページ。
- 29) 「水道疑獄事件」については石塚1975, 30—33ページ。
- 30) 桐敷1966, 70ページ。
- 31) 注27)と同じ。
- 32) 東京百年史1917, 832ページ。
- 33) 当時の東京のスラムについてその実態を示す史料はないが, とりあえず, 石塚1977a所収の表1—1(22ページ所収)を参照されたい。
- 34) 払下げ価額の一部割払いが認められても, 煉瓦街の建築費の評価は, 坪当たり約75円(1873年の全国平均米価は1石当り4.72円)という高価額であった。
- 35) 「市区改正意見書」(明治17年11月14日提出, 東京市区改正品海築港審査願末, 1885所収)9ページ。

文 献 — 覧

- | | |
|--------|--|
| 石井 孝 | |
| 1961 | 『学説批判・明治維新論』吉川弘文館 |
| 1966 | 『増訂・明治維新の国際的環境』吉川弘文館 |
| 石塚裕道 | |
| 1971 | 「19世紀後半における東京改造論と築港問題」東京都立大学都市研究組織委員会編『都市の成立とその歴史的展開』(2), 後に『東京百年史』1972に改訂収録 |
| 1973 | 『日本資本主義成立史研究——明治国家と殖産興業政策』吉川弘文館 |
| 1975 | 「東京市区改正事業史研究序説——上水道改良事業と市会・ブルジョアジーの動きをめぐる」東京都立大学都市研究報告No.55 |
| 1976 a | 「明治期の都市研究——東京について」岩波講座『日本歴史』月報14 |
| 1976 b | 「明治初期の東京におけるコレラ病対策と民衆——都市政策史研究覚書」(→東京都立大学『人文学報』No.114 |
| 1977 a | 『東京の社会経済史—資本主義と都市問題』紀伊国屋書店 |
| 1977 b | 「独占段階の都市問題——1900年代始めの東京を対象として」東京都立大学『人文学報』No.118 |

- 稲垣栄三
1959 『日本の近代建築』丸善
- 井上 清
1951 『日本現代史』I・明治維新 東大出版会
- 大石嘉一郎
1975 「近代史序説」岩波講座『日本歴史』近代1
- 金原左門
1975 『日本民衆の歴史』第7巻・自由と反動の潮流 三省堂
- 桐敷真次郎
1966 『明治の建築』日本経済新聞社
- 立川昭二
1971 『病気の社会史』日本放送出版協会
『築地居留地』
1975 都市紀要4 東京都
- 津田真徴
1972 『日本の都市下層社会』ミネルバ書房
- 東京市区改正委員会編
1885 『東京市区改正品海築港審査顛末』
1919 『東京市区改正事業誌』
『東京市史稿』
1917 第5巻・変災編
1977 第69巻・市街編
- 『東京百年史』
1972 第2巻 東京都
- 『東京港史』
1962 東京都
- 遠山茂樹・永原慶二
1963 「時代区分論」, 岩波講座『日本歴史』別巻1
- 永井秀夫
1961 「殖産興業政策論——官営事業を中心とし
て」, 北海道大学『文学部紀要』10
- 永原慶二
1971 「時代区分論」, 歴史学研究会・日本史研究会
編『講座日本史』9 東大出版会
- 中西義雄
1976 「日本皮革産業の史的発展」(-), 歴史科学大
系21『部落問題の史的究明』校倉書房
- 西川幸治
1962 『日本都市史研究』日本放送出版協会
1973 (編)『現代資本主義と都市問題』島恭彦監修
講座・現代日本の都市問題1 汐文社
『日本科学技術史大系』
1964 17・建築技術 第一法規出版株式会社
『日本国有鉄道百年史』
1969 第1巻 国鉄
- 林 武(編)
1976 『発展途上国の都市化』アジア経済研究所
- 古島敏雄
1965 『産業史』Ⅲ, 体系日本史叢書12 山川出版
社
- 朴 慶植(編)
1975 『在日朝鮮人関係資料集成』第1巻 三一書房
- 宮地正人
1973 『日露戦後政治史の研究』東大出版会
- 明治工学会(編)
1927 『明治工業史』建築編
『横浜市史』
1959 第2巻
- 歴史学研究会(編)
1958 『明治維新史研究講座』第3巻 平凡社