

シンポジウム

明治の東京計画

日 時 1983年1月18日(火)

場 所 東京都立大学・学館

参加者

主報告者 藤森 照信 (東京大学生産技術研究所)
 討論者 御厨 貴 (東京都立大学法学部)
 石塚 裕道 (都市研究センター, 人文学部)
 石田 頼房 (〃, 工学部)
 発言者 半谷 高久 (〃, 理学部)
 水谷 三公 (〃, 法学部)
 片倉比佐子 (東京都公文書館)
 赤木須留喜 (東京都立大学法学部)

[以上発言順]

司会者 千葉 正士 (都市研究センター, 法学部)

要 約

封建都市江戸を近代首都東京に改造することは技術的にも政治的にも大きな仕事であった。これについて、藤森照信『明治の東京計画』(岩波書店, 1982年)は、初期都市計画の樹立と実施の跡を精細に再現した。前後4個の計画が、開化主義者・新興商工業者・内務省等に担われ欧化・商業化・治国を夢みて案出され、対立と妥協と失敗を重ねながら、結果においては伝統と外来の技術を応用して日本らしい改造を果たしたという趣旨である。この著者を招き、またその研究に基礎を提供したあるいは基礎づけを与えられた大学の3専門家を討論者としておこなったシンポジウムの記録が、本稿である。

著者の業績が諸計画の内容とその都市的意義とそれらの担い手の性格・対立を浮きぼりにしたことは、多くの独創的な資料・事実の提示とともに一様に評価された。しかし、もともと都市計画史の大局の流れを志したその研究には、政治史からは財源の問題、日本近代史からは明治権力の首都支配の性格、都市計画史からは具体的な実地的技術検討の必要性があると指摘された。それらは報告者と討論者たちとの間の方法の相違を反映するもので、銀座煉瓦街・防火計画・市区改正・官庁集中の4計画ごとの討論においても、それぞれの性格・功罪・成否等の判断について意見の相違をもたらした。しかし、議論の過程で多くの事実が明らかとなり、報告者・討論者はもとより他の発言者・参加者も学ぶことが

多かった。それは、報告者の克明で柔軟な思考と討論者への異なる方法の成果であったといえよう。(司会者)

内 容

はじめに

1. 主報告——「明治の東京計画」の内容と成果
 - 江戸から東京への4計画
 - 計画の主人公
 - 成果は合格点
 - 市区改正計画と官庁集中計画の対抗
 - 中世都市の基本型
 - 卵とじ型パリの開き方
 - キャベツ型江戸の開き方
2. コメント——『明治の東京計画』の総括的評価
 1. 政治史の立場から
 - 本書への共鳴
 - 財源問題切り離しが問題
 2. 日本近代史の立場から
 - 本書の開拓したもの
 - 日本近代史の求められる視野
 3. 都市計画史の立場から
 - 都市計画技術・制度が問題
 - 伝統の技術か、欧米の技術か
 - 東京の市区改正と土地建物処分規則
3. 討論——4計画の意義と評価について
 - 江戸の都市計画は成功か
 - 1. 銀座煉瓦街計画をめぐって

- 住民の犠牲、国家の威信
 - 評価の基準は多様
 - 欧米的側面と江戸的側面
 - 失敗は成功か、意図的手抜きか
 - 2. 防火計画をめぐって
 - 効果はなかった
 - 効果の地域差
 - 3. 市区改正計画をめぐって
 - 築港問題の意義は小
 - 芳川案の評価の仕方
 - 芳川築港案は夢か
 - 築港派商工業者の性格
 - 築港案と山県の役割
 - 民間商工業者の役割
 - 芳川案の性格と背景
 - 計画の財源問題
 - 4. 官庁集中計画をめぐって
 - 技術は外から導入
 - 外国技術者の違い
 - 5. 方法の問題をめぐって
 - パリ・ロンドンと東京の比較
 - 東京計画と権力の意味
 - 観点の多様性
- おわりに

はじめに

司会 私、千葉と申します。法学部に所属しておりますが、都市研究についても少し勉強したいということで首を突っ込んでおります。そこで、幸いなことにいろいろな友人達と親しくなったのですが、その中でかねがね石塚さんと石田さんのお仕事に魅かれておりました(石塚,1971,1977;石田1979,石田他1979-82)。このお二人は、以前から内部でも共同研究をなさっておりましたが、お二人のねらっているテーマをつき合わせて、

もっと広く発展させたら面白いだろうという気がしておりました。しかし、私は素人だったのですから、そういうことを企画する能力もありませんでした。

昨年、御厨さんが『都立大学法学会雑誌』に論文をお書きになりました(1982)、それを拝見したところが、石塚さんと石田さんのお仕事を大事な基礎としている上に、藤森さんの業績(1979)に大きく励まされておられたようです。そうするとかねがね私が思っていた石塚さんと石田さんのお仕事をくるめて発展させるという可能性が出て

きたように思えましたので、即座にこの4人の方に集まっていたくことはできないかと思いついたわけです。皆さまにご相談したところ、トントン拍手で企画が実現いたしました。素人の私がこのようなことを考えるのは、大変僭越な次第ですが、このような機会ができたことをうれしく思っております。

せっかくこのような機会ができて、これを活用するには、司会が大事な役割ですから、この4人の方のうちのどなたかにやっていただくのがよいと思ったのですが、他方ではそれぞれにおっしゃりたいことがいろいろありだろう、それなのに司会の席に坐ってしゃべれないということになっては申し訳ないので、私、勝手ではありますが、司会の席に坐らせていただくことにいたしました。

したがって、司会者は無能でありますから、4人の先生方、および御出席の皆様、司会をひっぱっていただくよう御尽力願えればありがたいと思っております。

本日の企画はシンポジウムですから、進行の仕方としては、最初に主報告者にややくわしく御報告をしていただき、つづいて三名の討論者に、それをめぐって御発言を願い、その後に御参会の皆様にも加わっていただいて議論をさせてゆきたいと考えております。

主報告者の藤森さんについては、私がここであらためて御紹介申しあげる必要もございませんくらい、皆様は十分にご存じでいらっしゃると思いますが、最近岩波書店から出版なさいました御本のことについては一言申しあげておかねばならないと存じます。『明治の東京計画』と題されたこの御本の内容のことは、これから御本人と専門家の方々からお話があるでしょうから、そのことではなく、私がぜひ申しあげておかねばならないのは、このシンポジウムの題名をこの書名からとらせていただいたということです。すでに出版されている本の題名をほかの企画がそのまま用いることは、著作権と出版権の侵害にもなりかねないことにもなります。しかし、このさいは、著作者の業績と出版者の見識とを評価する意味で、この一回だけその名を拝借するというつもりですので、

御諒承をお願いする次第です。

では、藤森さん、どうぞ……。

1 主報告——『明治の東京計画』の内容と成果

藤森 ご紹介いただいた藤森です。私の専門は建築史でございまして、明治の建物の研究が一番プロパーです。それをもう少し広げようと、都市の方までやっております、現在のところは明治の都市計画と建築の両方を致しております。

＜江戸から東京への4計画＞

藤森 私の東京研究における基本的な関心は、現在の東京が100年前の江戸からどう変わったのかという点にあります。江戸という自足的な、封建時代の都市としては大変美事にできたものが100年前に途絶えて、現在私達の目の前には東京という新しい都市があるわけですが、江戸から東京へ全体としてどう変わったか、その骨格の変わり方を調べてみたいというのが第一でした。

したがって、石田先生の資料「日本近代都市計画史」の時代区分でいきますと、第Ⅰ期、第Ⅱ期への関心が非常に強いわけです。これは、だいたい明治から大正の中期、近代の前半とってよいでしょう。そして恐らく明治時代になされた計画で、現在の東京の骨格が決まったのではないかと、いう予想をたてまして、集中的にこの時代を調べてきたわけです。明治の都市計画研究というのは、石田先生、石塚先生のお仕事ですすでにありまして、最初はそれらを手がかりに始めました。

そこで、どういう計画が江戸を解体するのに力があつたかということですが、これには4つの計画があつたのではないかとというのが、私の結論です。それはこの本で4章に分けて書いているところでして、最初が銀座煉瓦街計画、次に東京府の防火計画、3番目が名高い市区改正計画、4番目が建築関係者の間では関心の高かつたわりに都市計画の方では関心を持たれなかつた官庁集中計画、です。

この4つが、江戸をこわす、あるいは江戸の骨組みを変えるのに力のあつた計画だと考えていま

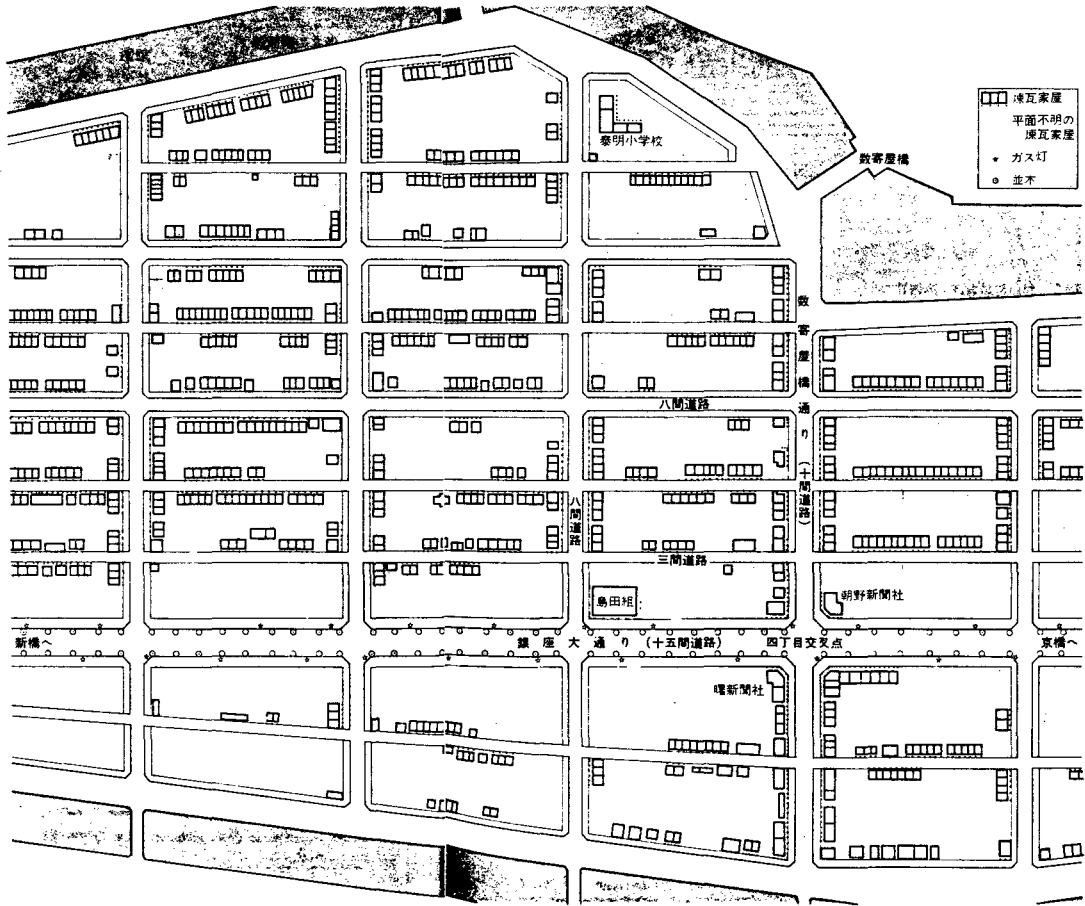


図1. 銀座煉瓦街復原図(明治一〇年竣工時)
(藤森一九八二、図4より)

す。

これらについては、それぞれにすぐれた研究はあったのですが、克明ではないということ、それから、どれも計画ですから、計画案がどういのものであったかが明らかにされなくてはならないのですが、それが必ずしも厳密に復元されてはいなかったという問題がありました。特に市区改正というような名高い計画でも、最初につくられました芳川案(明治17年)は、案そのものが失なわれております。言葉でしか残っておりません。ですから言葉だけではちょっと分かりかねるところがある。例えば、鉄道を敷いたといっても、どこに敷いたか分からないわけです。したがって、案の復元をすることがまず大切だと思ひまして、各プロジェクトの復元に力を入れました。ですから、それがどのような内容の計画かを明らかにするた

め、各プロジェクトの実証的な復元ということが、一つあるわけです。

<計画の主人公>

藤森 次に私が力を入れましたのは、誰がその計画の発案者であったかということ、いいかえれば、誰が計画の主人公であったかということです。どんな計画かを復元していくところは、いわば没主観的ですが、誰がというところになりますと、社会的な関心、イデオロギー的な関心なしには主人公は選べませんから、このあたりから、若干人口によって違ってくると思います。

私の場合は、3つの主人公というのをあげております。一つは開化主義者、あるいは欧化主義といってよいかもしれませんが、文明開化を演出したような人達です。例えば、政治家では井上馨が一番名高いでしょうし、ある時期、ある面での三

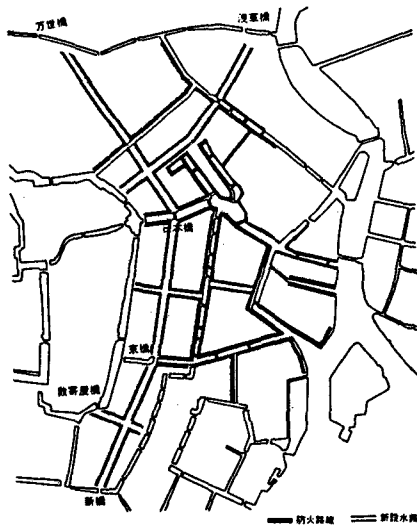


図2 東京防火令図（明治14年2月25日発布）

〔藤森，1982；図25より〕

島通庸の仕事というのもそれに当るでしょう。明治の初期に、世上一般を蔽いました文明開化の風潮を演出し、それを半ば信じもした人達が開化主義者で、それが都市計画の一方の主人公であったと考えます。彼らが中心になってやったのが、銀座煉瓦街と官庁集中計画です。

2番目の主人公は、新興商工業者といいますが、もう少しヨーロッパ的な言い方をすればブルジョワジーということになります。渋沢栄一を代表とする、封建時代の経済を打ち破って資本主義を作りあげた実業家達です。ほかには、三井の益田孝、三菱の荘田平五郎、などがあげられますし、イデオロギーの面では田口卯吉や福沢諭吉がいます。

3番目の主人公が、最大の主人公で、ご存じの内務省。戦前の日本の都市計画を全部握っておりましたところ。東京都というのも戦前は内務省の管轄下にありましたから、地方行政も含めてということになります。

ですから、4つの計画と3つの主人公というのが大枠でのおさえ方です。ただしここに主人公として民衆が出てこないものでありまして、石塚先生

に叱られるのではないかと考えているのですが。

主人公は人間ですから、当然ある意思をもって計画を遂行するわけで、その意思は、開化主義者、欧化主義者だったら、もちろん欧化ですね。経済とは別に、世相風俗、あるいは見た目にヨーロッパ化したいという意思を持っていたということです。

一般には、世相風俗の欧化を低く見るというのが、日本の近代史の原則でありまして、例えば欧化というのにほとんど染まらなかった大久保利通の仕事、あるいは大久保利通のねらったことを中心に近代史を書くというのが戦後の傾向ですが、少なくとも都市に関しては、欧化主義者の欧化の意向というのが、非常に大きかったらと思うております。

それから、ブルジョワジーが考えたのは、これは間違いなく商業都市ということ。即ち、政治の都市でなく、商業の都市として東京をつくりあげたいということです。江戸は商業の都市ではございませんで、商業の都市はご存知のように大阪に舞台があり、その本拠は京都にあったわけで、三井もそこから江戸に出ています。

内務省の意思ですけれども、内務省の意思というのは、私の本の中でもうまく論じきれなくて、憶測の部分があるわけですが、まあエイヤツといってしまうと治國平天下といいますが、国を治めるということになります。国を治めるということは、政治の問題ばかりではありませんで、先程申しました商業の問題も欧化の問題も皆ここに入ることになります。それとは別に、やはり政治的なことが抽出され得るであろうということ、それから、物理的な、例えば道路をどうするかというようなこと、つまり国土計画的な関心があったのではないかと考えています。このように、内務省の意思については、非常に広いものであったと見る必要があるのではないのでしょうか。

<成果は合格点>

藤森 以上でまとめたように、3人の主人公がそれぞれの意思に基づき、4つのプロジェクトを作ってこれを実施に移したのでありますから、これらがどれだけの成果をあげたかということ、

次に測らなくてはならないわけです。これは、きちっとやらなければならないことでして、割合しんどい仕事でした。できるだけ数値的に、客観的におさえたいということでやりましたが、なかなかうまく行かないものでした。

このように、主人公とその意思、各プロジェクトとその成果というものを測ってみたいわけです。どれだけ成果が上がったかということは、いいかえればどれだけ江戸がこわれたかということになりますが、その成果についてはいちいち述べませんが、全体として明治の都市計画は、まあまあ合格点といいますか、江戸を近代都市につくりかえる一撃としては、よくやったのではないのかというのが、私の評価でございます。

実は、いままで私が読みました都市に関する本、これは都市計画の研究書ばかりでなく文学書も含

めてですが、これらの中には、明治の都市計画は成果が上がったという書き方をしないのが普通でありまして、明治の都市計画はいろいろな意味で不十分であったというのが一般的です。それに異を唱えるような格好で、明治の都市計画は、近代都市を作る上で成果を上げたのではないかという結論を出したわけです。

ただ、これは先程も述べましたように、開化主義者、新興企業家、あるいは内務省といった人々の意思に沿って作り変えられたわけですから、彼らの意思にはよく合う都市だという意味でなのです。

<市区改正計画と官庁集中計画の対抗>

藤森 以上が、3つの主人公と4つの計画という、私の本の概略でございます。これでは余りに概略ですから、少し内容に入りますが、この中で

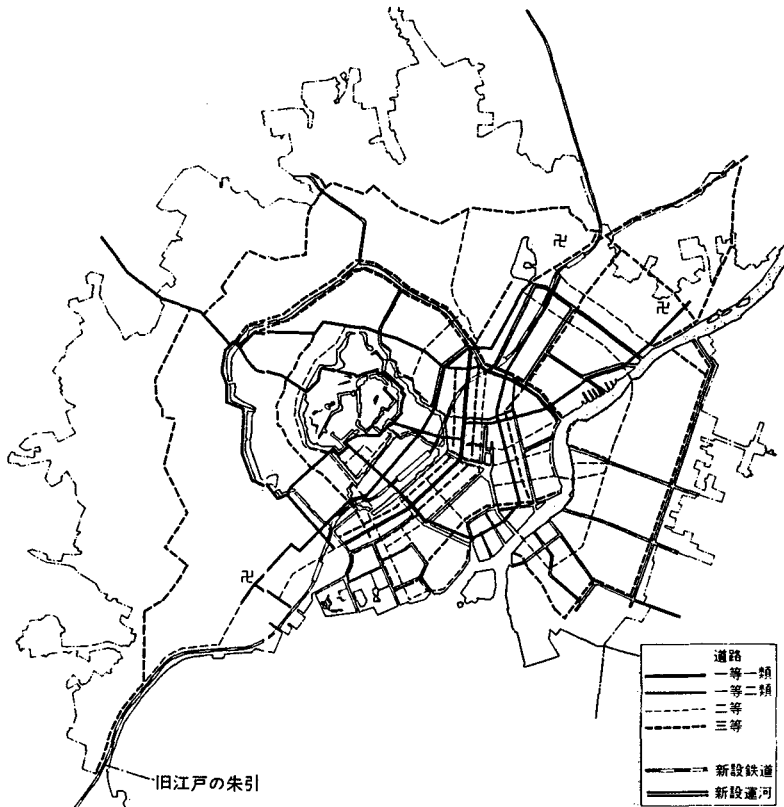


図3 市区改正芳川案（明治17年11月立案）

〔藤森，1982；図32より〕

私が特に重点を置きましたのが、市区改正計画と官庁集中計画です。

市区改正計画というのは内務省がやりまして、官庁集中計画というのは外務省の人々が中心になって臨時建築局というのを作り、そこで行った仕事です。ともに、明治20年前後のほとんど同時期になされています。当初私は、このことを大変不思議に思ったのです。というのは、一方で外務省が官庁集中計画をしており、一方では内務省が市区改正計画をしていて、一つの政府が東京の上に二つの計画を進めているわけで、おかしい、おかしいと思っていました。この二つの計画がどうなっているかというのが、なかなかわからなかったのですが、幸い官庁集中計画の側にいた妻木頼黄という建築家のご遺族の文書を整理していましたら、その中から秘密建議と表書した建議書が出てきました。これは、官庁集中計画側が市区改正計画をつぶすために、伊藤博文に提出した建議書だったわけです。

これを、私ははじめ偽書だと思っていました。余りに内容が激しいもので信じなかったのですが、ちょうどそのころ三島文書も見えておまして、ここには素案がいっぱい出ておりますので、これはもう間違いのないということがわかりました。この建議書が出されたか否かですが、芳川顕正は出されたといっておりますので、何らかの影響があったとみられます。

この秘密建議書が出てきたおかげで、当時官庁集中計画と市区改正計画が深い関係にあった、即ち対立関係にあったということがわかりまして、この二つを比較するという大変面白い仕事がやれたわけです。

基本的に、この官庁集中計画と市区改正計画が何を争っていたかということですが、これが政治的な争いであったことは間違いありません。政治的な争いというのは、私は政治史をやっているわけではありませんから、最終的なテーマではありません。むしろ、都市に対しては、内務省と外務省がどういう見解のちがいを持っていたかというのが、私の方のテーマです。

御厨先生のお仕事の方は、むしろ政治的な争い

でして、その点について克明に、私の方の欠を補っていただいております。

<中世都市の基本型>

藤森 私の方はモノが対象でありまして、それはどうということかという、前近代の都市は日本もヨーロッパも同じでして、一言でいいますと閉じる骨格、閉じた形だったのです。ヨーロッパの場合は、それが卵形に閉じているという風に、私は考えています。建築史の方ですと、これは都市史でごく簡単に教わることでありまして、文科系の方がいらっしゃるようなのでちょっと説明しますと、ヨーロッパの中世都市は城壁都市といういい方をいたします。非常に簡単な構造をしておりまして、城壁を一枚作りましてその中に教会や広場がある。中は割合自由に小さな道路がいっぱい通って、細胞のようにゴチャゴチャした融通無碍なものです。その端に城門があるという形ですが、この特徴は城壁一枚で都市が守られているということです。

中を守るものは全然ないので、城壁を破られますと、もうお手上げです。私は、これを卵型に閉じているということで、卵とじ型と呼んでいます(笑)。近代以前の都市というのは、日本も中国も閉じているというのが宿命でございまして、いいかえると守るということになるわけです。

<卵とじ型パリの開き方>

藤森 このように閉じた都市をどう開くかといえますと、パリ計画というのが日本の幕末から明治初期にかけてありまして、ナポレオン3世のためにオスマンという当時のパリ市長兼セーヌ県知事が強引に押し進めた非常に名高い改造計画ですが、ここでは放射道路をいっぱい出して城壁をこわし、爆発的に開いていくのです。このように放射パターンをとるとというのがひとつあります。パリ改造計画の影響は世界に広がりました。このやり方をアメリカの都市学者ルイス・マンフォードが「バロック都市計画」と名付けたので私も踏襲しておりますが、専門家の間ではこれに対してかなり批判があります。つまり限定が必要なものであって、バロック期ではなくて、ネオ・バロック期の都市計画なのです。このまま使うとバロッ

ク期になされた計画と誤解されるところが一番問題なのです。

この計画では、放射パターンともう一つパースペクティブの美学というのがあるのですね。機能上の問題として、放射パターンの上にどのような機能配置をしたかといいますと、分散していたものを一カ所にまとめて大きく持ってきたことができます。川岸にあったり広場のそばにあったりした市場を一つにまとめて大きくするとか、市場ばかりではありません。病院とかいろいろなものをまとめて大きくする、つまり専門分化ということが出てくるのです。その結果一つ一つの機能は大量化することになります。

このように、市場や病院や劇場といったものを一カ所に集めてパカでかいものを置くわけです。ただ置くだけでなく専門的にいえば構造化します。市場があり駅があり劇場があるといった場所の間を放射道路でつないで行くわけです。この放射道路のつなぎ方で、どこが重視されているかわかるわけですし、道路が骨格にあたり、それぞれの施設が臓器にあたるといえるかと思えます。既ち、機能の専門化、大量化、構造化がバロック都市計画における放射パターンを骨格としてなされた仕事であります。

ここにはものが巨大化して行く時の宿命がありまして、生物の進化でいいますと、エビやカニのような甲殻類から脊椎動物に進化して行くわけですが、外骨格をもった生物というのは絶対大きくなれないのです。これは象のような大きさのカニを考えてもわかるように、必ずベチャンとつぶれるわけですね。生物の場合、自分の身を大きくして、高速かつ敏感に動き回ろうとしますと、必ず背骨をもった内骨格に変わって行かなくてはなりません。

比喩的にいえば、大量・高速という近代的な要求に都市が対応する時、外骨格型の城壁都市から内骨格型の都市に変わらざるをえなかったということでしょう。

私の考えでは、卵型に閉じていたところでは、放射パターンをとって、強引に太い道路で開いて行くということしかなかったのだらうと思います。

もう一つ、都市美学上の問題であるパースペクティブの美を都市に持ち込んだという点について申しますと、建築ではルネサンス期に導入されたものが都市レベルではとてもルネサンス期にはできなくて、いわばルネサンス人の描いた都市美をはじめてパリで実現したということができます。ここでは、ヨーロッパの前近代都市を開くのに、放射パターンによる開き方があったということを手に入れておいて下さい。

＜キャベツ型江戸の開き方＞

藤森 一方、江戸という都市があるわけですが、江戸は基本的に外骨格がないのです。どういう型になっていたかということ、非常に小さなパリケードがいっぱいあるわけです。一番外には朱引という赤い線が走っていて、これは何のパリケードでもないのですけれど、あと大木戸、濠土手、枅形、町木戸といった小さなパリケードを重ねているのです。ですから同じように守っているのですが、一枚ではなくて内側に行くにしたがって非常に強くなっているので、これをキャベツ型と名付けています。卵とじ型に対してロールキャベツ型と呼んでおりますが、このキャベツ状に閉じた江戸を開かなくてはならない。この場合に、ヨーロッパ流の開き方を用いようとしたのが官庁集中計画といわれるものです。これは外務省で井上馨が中心になっており、欧化主義者達によるものです。当時外務省は鹿鳴館をやっておりますので、これは鹿鳴館の都市版だと思って下さい。即ち、外国に負けないような美観の都市をつくるということを非常に重視しています。したがって日本人はやりません。ドイツのエンデ、ベックマンという二人の建築家がやっております。ヨーロッパ並みということですから、とても日本人にはできないと井上馨が考えて依頼したわけです。これは先程述べたような、放射パターンで都市の開放を考えるものです。

では、キャベツ状に閉じた江戸を開くのに、卵型を開く方法である放射パターンがふさわしいかということ、私は全くふさわしくないと思います。バロック都市計画というのは非常にエネルギーがかかるのです。いっさい既存のものを無視して、

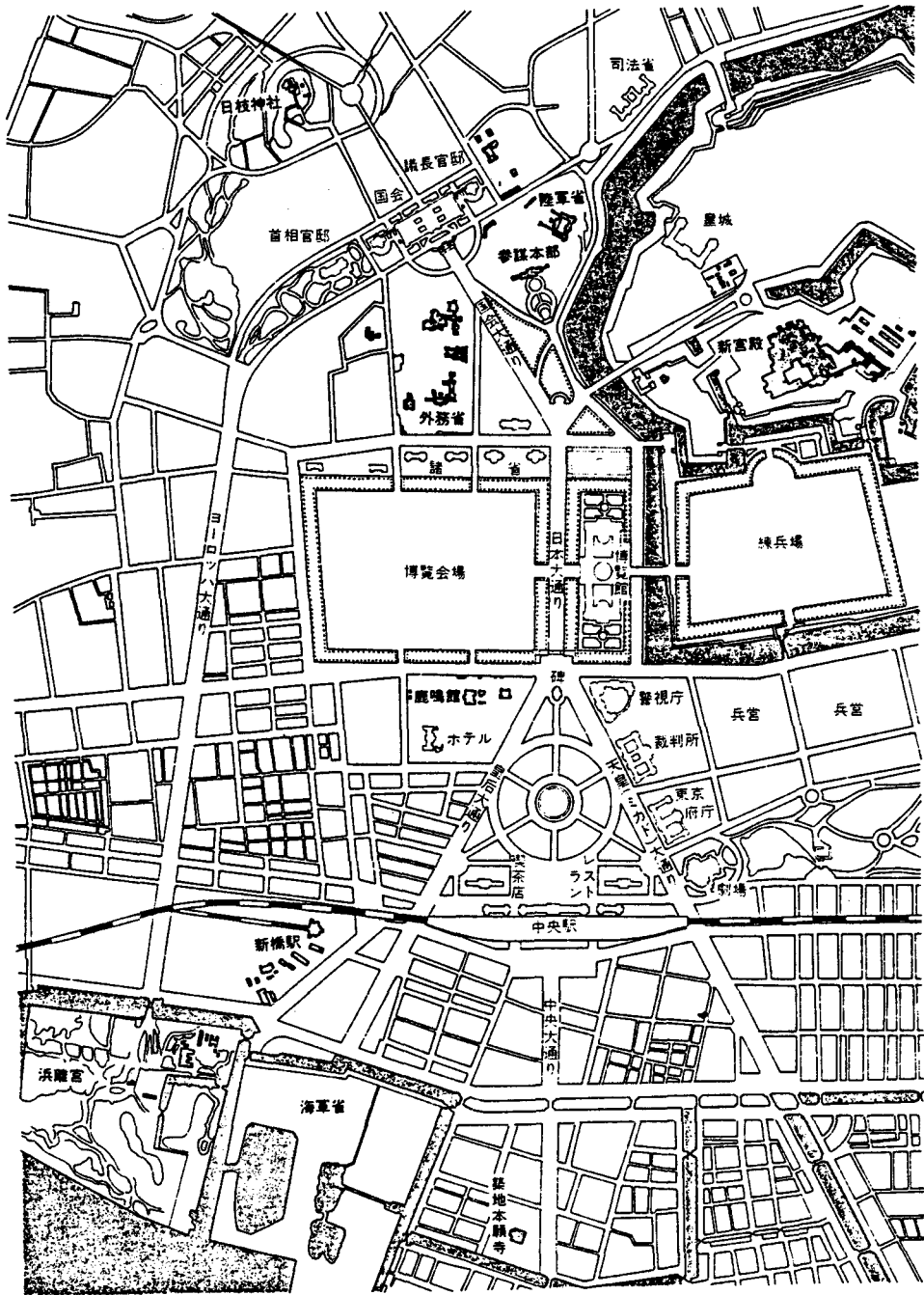


図4 官庁集中計画ベックマン案(明治19年6月立案)

[藤森, 1982; 図50より]

バーンと一発通して全部開いちゃうわけですから。ここではそんなことは必要なくて、基本的には小さなバリケードを一つずつ開いていけば、割合柔らかく閉じていますから、だいたい近代的な用途にあうように都市は開いて行きます。

このやり方を考えていたのが市区改正の側でして、これは内務省がやっています。内務省の側は地味にこの計画を練っていました。官庁集中計画はヨーロッパのスタイルを日本に持ち込むということで、当然のことながら失敗するわけです。そして、いわば日本独自の開き方、即ち内務省の市区改正スタイルでキャベツは少しづつ開いていったのではないかと、そのように考えております。

千葉 どうもありがとうございました。藤森さんの本を拝見すると、日頃我々がなじんでいる学術研究書という以外に、大変読みものとして興味をさそわれる点が多いのですが、今日は卵とじやロールキャベツやおいしいごちそうまで出て参りまして、一層興味をかきたてられるような気がいたします。

2 コメント——『明治の東京計画』の総合的評価

司会 それでは、つぎにお三人の討論者にご発言をお願いいたします。格別に順序をたてたわけはありませんが、とりあえず、まず御厨さんにおうかがいいたしましょう。

1. 政治史の立場から

御厨 私は最近市区改正計画の研究をしておりますが、都市計画そのものを専門にしているわけではございません。明治10年代から20年代、いわば明治国家の形成期における権力構造の分析、それも特に地方経営をめぐる権力集団内部の対立と競合に焦点をあてた研究というのを、従来からやっております。(御厨、1980)。その関係で、地方経営の一つのケーススタディとして市区改正というのが目につきまして、この藤森さんの御著書になる前の学位論文(藤森、1979)を拝見したので。その結果、藤森さんが最後にご説明になりま

した内務省の市区改正計画と外務省の官庁集中計画との対立というものを、政治史の立場から分析する、つまり明治国家形成期における都市計画をめぐる政治的対立を解明するというので、その政治過程を追ってみようという様に研究を進めて参りました。石塚先生や石田先生の御業績もその中で拝見し、自分なりに摂取したつもりです。

そこで今日は、昨年私が都立大の法学会雑誌に2回に分けて掲載いたしました論文(1982)との関係で議論に参加させていただくこととなります。

〈本書への共鳴〉

御厨 まず大きなことを申し上げておきますと、先程藤森さんは「私の本の中には民衆が出てこない」というようなお話をなさいました。それはこの後の討論者の方から問題にされると思いますが、私は民衆が出てこないということ自体は、藤森さんの研究の欠点ではないと思うので、それにはふれません。それはまた私自身が権力構造の分析をしているということにもかかわっています。

もう一つは欧化という問題です。従来、欧化を低く見てきたというのは事実であります。また、国家権力が発動された計画に対する評価が著しく低い、これも事実であります。何故に低いかというと、その計画の内容について十分議論した上で評価が低いというわけではありません。だいたい国のやることは悪いことであろうという形で議論がされて来ているのです。それは日本の近代化、あるいは日本の近代をどう見るかという考え方にもつながってくるものでして、従来の歴史学では、どうやら日本の近代化は既定の路線であると前提した上で、それを批判するという形がとられてきたようです。

しかし、それ程日本の近代化が自明のことであったとはとうてい思えない。そういう立場から私の場合は研究を進めて参りました。藤森さんの場合も、私は論文もご本も両方読んでおりますが、歴史に絶対的な前提条件を置かないで、歴史内在的にいわば中にもぐって考えようとしておられ、そこに私も共感を覚えます。また、その点が藤森さんの本をリーダーブルにしている力になっていると思っています。

特にこの本の中で面白いと思われるのは、市区改正計画と官庁集中計画に限っていいますと、本の終わりの方に図が出ておりまして、その図の一つ一つの復元も私は非常に大変なことだと思いますが、その中で構造模式図というのを提示なさっています。(155頁図8参照)。いわゆる運輸交通体系の整備が具体的にどのようなようになっていたかについて、芳川案、審査会案、委員会案と各プランごとにかなりキメの細かい議論をなさっているわけです。これは、藤森さんが明らかにされた非常に秀れた論点だろうと思っています。

<財源問題切離しが問題>

御厨 ただ、藤森さんのご本の分析の中で欠けている点は何かといえば、手短かにということなので一点に絞って申しますと、計画の内容についての議論を主になさったということで、およそ政治過程を議論する場合に出てくる費用の負担、財源の問題が出てこないということでしょう。論文の中では多少ふれられていたのですが、このご本を作られる時にその問題を切り離されたようです。そのことは議論を複雑にしないという意味ではいいと思いますが、やはり市区改正を全体としてとらえる場合には、政治過程の中に当然出てくる筈である、お金をどこから出してくるかという問題を追ってみるということ、考えてみなくてはならないだろうと思います。

ただし、この点は私の論文の中で追いましたので、詳しくはそれを参照していただけたらと思います。ここでは市区改正を考える上での財源の問題について、一点だけふれておきたいと思います。

財源の問題は、デモクラティック・コントロールの側面にかかわってきます。それは、東京府の場合、府会、府区部会との関係になります。つまり、内務省のプランニングというものなかなか成功しない。明治17年に出てから21年に復活するところまでには、確かに外務省の官庁集中計画との対立の問題もありますが、それ以上に財源の問題があるといわねばならない。ヨーロッパのことをやっていたらっしゃる方は御存じだと思いますが、パリの入市税(ヲクトロー)をまねて入府税という制度を導入しようとする。しかもこれを当時



注：市区改正事業に関する、一つの未来図。

図5 明治62年の東京市街(明治22年画)

(藤森, 1982; 図30より)

の日本において地方税の扱いをせず、国税扱いにいたします。そうしますと当時まだ全国レベルの帝国議会がありませんからそれは政府の思うままにできるわけです。これを地方税にしますと、地方税を審議する場合は府の区部会あるいは府会にありますから、ここに当然提案しなくてはならない。その場合、民力休養論を唱える改進黨勢力の強い議会との対立は避けられず、否決の現れさえ生じます。ですから、内務省としてはなるべく府会、府区部会といった、東京の市区改正に本来最も関係する部会を無視する計画をたてる。そこがまちがいのもとで結局はうまくいかないわけです。その結果、内務省も府区部会を無視できないと悟り、そういうものも全部制度の中に入れるという形で、やがて、21年に東京市区改正条例が出来上って行くのだらうと思います。

このように、官庁集中計画との対立だけでなく、財源問題をめぐる対立があったということを、政治史の立場から指摘しておきます。後はまた議論の中で申し上げたいと思います。

2. 日本近代史の立場から

司会 どうぞ議論の中で補充して下さい。次に石塚さん……。

石塚 都市研究者としての私の専門は、資本主義とのかかわりで発生する社会問題・都市問題に焦点をすえながら、それを解決するための都市政

策や都市計画をもあわせて考えてみようということにあります。

＜本書の開拓したもの＞

石塚 近年、都市史の分野で例えば賃労働史とか都市民衆動史、あるいは都市問題史とか都市計画史など、いろいろな角度から都市を分析しようという研究が出てきています。これは、社会科学が総力をあげて都市に取り組む条件が出てきたという意味で、私は喜ばしいことであると考えています。

本日の議論は藤森さんの著書が中心になりますが、これは明治期の都市計画について、最初の体系的かつ本格的な都市計画史の成果であると考えられます。収録の図版も興味ふかく新しい史料も発掘されており、それらを駆使して未開拓の領域に踏み込まれたということは、大きな功績であると思います。さらに、細かい点でも独創的な発見がいくつもあり、私はそういう点に敬服しながら、流麗な文体とあわせて楽しませていただきました。

『朝日ジャーナル』（昭和58年新年特大号）に、藤森さんの著書に関する書評が掲載されています。磯田光一氏の書評ですが、そこでは、「『近代主義』の両義性を資料に即してとらえる」という見出しで執筆されています。それを歴史家の観点から翻訳し直すと、要するにそれは日本の「近代化」の功罪を考え直したということになると思います。

ただ、この書評は、藤森さんの著書の紹介ということだと、やや違うのではないかと思います。誤解を恐れずに申しますと、日本「近代化」の功罪でなく、「功」つまりメリットの側面に合わせて、藤森さんの考え方を評価されていると思っています。

そこから問題が出てくるのですが、藤森さんの表現のように、江戸をどうこわしてそれを近代的にどう再編するかということ、つまり日本の「近代化」の内容をどう考えるかが歴史家にとって一番大きな問題なのです。

日本近代史は、これまで膨大な研究の蓄積をもっています。その研究方法の主流は、およそ半世紀にわたる「資本主義論争」をふまえて、マルク

ス主義社会科学の分析方法を基礎にしつつ、研究を築いて来ました。日本の近代を考える場合には、そうした成果を無視することができないのであって、それを横目でみながら、新しい分野を自分で切り開かなければならないということになります。

＜日本近代史の求められる視野＞

石塚 それをにらみながら、当面の都市計画史について申しますと、国家と都市形成史との関係、あるいは国家と都市支配の問題に焦点があるということです。その都市を「東京」といいかえる、つまり明治国家がどのように東京を自分の支配の網のなかにとりこみながら、それを構築しようとしていたか、その過程で日本の近代化の意味をどうとらえたらよいか、ということが第一の問題です。

第二の問題は、都市計画史は都市政策史の一部分であり、また技術史としての側面をももちます。都市政策だけでなく経済政策なども含めて、一体、政策史の方法をどう考えたらよいかということがあります。そして、政策というものは対象があって、それをどう改変ないし改造するかが問題であると思います。

その場合、ある政策を実施するということは、立案の過程をへて成案された構想がそのまま具体化され、実現するわけではない。そこには民衆の抵抗もあり、それによる政策の挫折や曲折などがあつた場合もあると思います。そうしたことと関連して、政策ないし政策史の評価の基準をどこにおくか、当面の課題でいえば、ある方向で街づくりを考えていたが、実際はそういかなかった、それでは、それは失敗なのか成功なのかという評価が、そこかららんでくると思われます。

第三の問題になりますが、歴史学の役割の一つとして、それは都市の計画とか技術の歴史とか、限定された視点だけに問題を絞るわけにはいかない。例えば、「資本主義論争」をふまえた社会経済史、また国家史もあれば、最近流行の社会史もある、またそれに関連する民衆運動史や都市問題史もある、つまり、さまざまな問題領域を含んでいて、それらを総合しながら、いかなる歴史像をつくるのかということもあわせて考えなくてはな

らないのです。そこでは、一体なにを基準にするか。もちろん、一人で全部をカバーできません。その点に関して当面の問題との関連でいえば、都市の民衆、つまりそこに住んでいた住民や市民に都市計画や都市政策がどういう意味を持っていたか、あるいは持たなかったかを基準にして考えることが、日本の近代化を考えるうえでの課題になるのではないかと考えています。

今日の討論では、各研究者の意見のちがいがどこにあるか、それらを確認し、それぞれが宿題として持ち帰って、自分の研究のなかに据えて、今後の学問の発展に貢献できれば、私は、それで大成功であると考えています。

3. 都市計画史の立場から

司会 それでは最後になりましたが石田さん、お願いいたします。

石田 私は現在都市計画を専門にしておりますが、本来都市計画の歴史が専門ではなかったのですが、だんだん都市計画の歴史に興味を持つようになってこの分野でもいろいろなことをやっているわけです。

<都市計画技術・制度が問題>

石田 現在一番関心を持っているのは、都市計画の技術あるいは制度の歴史です。お配りしてある資料の「日本近代都市計画史の時代区分」はだいぶ前に作ったものです(表1)が、この表を作った時には日本の都市計画史の中で明治を第Ⅰ期、第Ⅱ期と分けておりました。

第Ⅰ期は欧米の都市構築技術を直接的に導入して日本の都市改造をはかろうとした時期、第Ⅱ期はもう少し着実に、日本の現実的な都市問題に視点をあてて仕事が行われるようになった時期と考えました。これは先程の藤森さんのお話でいえば、欧米的な方法で閉じた都市をこわそうとした時期から、もう少し着実な方法でこわそうとした時期という風にいいかえることができると思うのですが、最近ではもう少し問題は複雑だと考えるようになりました。

特に都市計画技術、制度という点から明治を見る時は、もう少し立体的に物を考えなければいけ

ないだろうと思っています。そこで、資料として建築線制度という都市計画の技術についての発達史(表2参照)を、明治から現在まで図式化したものと、土地区画整理という技術の発達を同じように図式化したものをお配りしました。

これはどちらもまだ未完成のものですが、このような流れをきちんとおさえるということが、当面の私の研究課題になっているわけです。そういう立場から明治というものを見てみると、かなり問題を立体的にとらえる必要があると思っています。都市計画の技術とか制度とかという点から見ますと、二つの大きな流れが明治のところで渦巻いている。一つは江戸時代に日本の都市を作り、あるいは運営してきた都市計画技術、制度(こういう言葉では呼ばれておりませんでした)というものがあつた。藤森さんはだいぶ型のことを問題にしておられるわけですが、同時にそれを作ったり運営してきた技術というものがあつたのです。明治にもその制度・技術を引きついできて、それで現実の都市をなんとかして行こうという、そういう発想があつたわけです。

建築線の制度との関連でいえば、明治の初年に江戸時代の建物と道路の関係の制度に非常によく似た制度をやろうと、東京、大阪、京都で試みた時期があつたようです。

<伝統の技術か欧米の技術か>

石田 また、明治期の建築規則の中にも、江戸時代の建築規則を新しく適用しようとしたような流れがあります。こういう江戸時代の技術・制度を新しい時代に適合するよう変えて行こうとする流れと、欧米の都市計画の技術や制度、それは同時にプランの形態も含みますが、そういうものを日本に導入しようとする流れとが明治期において葛藤しながら、1919年(大正8年)になって日本的な都市計画制度ができ上って行ったのではないかと考えています。

江戸時代の技術・制度は、明治になってからそれをそのまま適用しようとするれば、政治体制、特に土地制度とのかかわり度うまく行かないという面が出てくる。ヨーロッパの都市計画技術、制度を日本に導入しようとする場合でも、やはり日本

表1 日本近代都市計画史の時代区分

〔石田作成〕

| 年代 | 特徴 | 法令等 | 日本都市計画 | 欧米等 |
|----------------------|---|--|--|--|
| 第1期 1868 ～1888 | ・欧米都市構築技術の直接的導入による都市改造 | | ・銀座煉瓦街 (1872) ・日比谷官庁集中計画 (1887) | ・英, 公衆衛生法 (1875) ・独, 建築線法 (1875) ・独, アルトナ地域制 (1884) ・英, ハワード「明日の田園都市」 (1898) ・独, アデクス法 (1902) ・米, ボストン高さ制限 (1904) ・カンベラコンベ (1911) |
| 第2期 1881 ～1918 | 〈東京市区改正事業期〉 ・伝染病, スラム, 火災など多様な都市問題 ・東京中心の事業, 問題の全国的ひろがり ・産業革命による都市膨張 | ・東京市区改正条例 (1888) ・耕地整理法 (1899, 1909) | ・神田橋本町改正 (1881) ・東京市区改正設計 (1889) ・大阪新市街設計 (1899) | ・独, アデクス法 (1902) ・米, ボストン高さ制限 (1904) ・カンベラコンベ (1911) ・ニューヨーク地域制条例 (1916) ・アムステルダム国際都市計画会議 (1924) ・ラドバーン (1928～) |
| 第3期 1912 ～1930 | 〈都市計画制度確立期〉 ・都市計画制度の確立 ・新技術 (Zoning, 区画整理, 建築線) ・都市計画研究の発展, 普及, ・関東大震災 ・大都市問題と地方計画 | ・都市計画法市街地建築物法 (1919) ・特別都市計画法 (1923) | ・東京都市計画設計 (1921) ・震災復興都市計画 (1923) ・同潤会(1924～) | ・C.I.A.M (1928) ・C.A.ベリー, 近隣住区 (1929) ・フェルダー-Die Neue Stadt (1932) ・The Green Belt Act(1938) ・G. London Plan (1944) ・英, New Town Act (1946) |
| 第4期 1930 ～1945 | 〈戦時都市計画期〉 ・防空等軍事的要請と都市計画 ・国土計画論の登場 ・占領地植民地都市計画 | ・防空法 (1937) ・都市計画法改定 (1940) ・満州国都邑計画法 (1936, 1941) | ・国土計画設定要綱 (1940) ・軍都都市計画 (1942) ・新京「国都」計画 (1935) ・大同都邑計画 (1938) | ・英, 1974年 T.C.P. Act (1947) ・英, ハーロー-NT (1947) ・チャンディガール (1951) ・ブラジリアコンベ (1937) ・独, 連邦建設法 (1960) ・英, ブキャナン報告 (1963) ・モスクワ計画 (1966) |
| 第5期 1945 ～1954 | 〈戦災都市復興計画期〉 ・地方都市優先・画的復興計画 ・巨大都市問題の萌芽・土地問題の発生 | ・特別都市計画法 (1946) ・建築基準法 (1950) | ・戦災復興都市計画 (1945 - 1954) | ・英, スケフィン トン報告(1967) ・英, 1968年 T.C.P. Act (1967) ・独, 都市建設促進法 (1971) |
| 第6期 1950 ～1968 | 〈基本法不在・高度成長期〉 ・事業法乱造 ・住民運動の発生 ・都市開発事業, 技術の展開 ・全国土に都市問題発生 | ・公営住宅法 (1951) ・耐火建築促進法 (1952) ・住宅公団 :(1955) | ・千里NT(1958)・ ・首都高速 (1959) ・新産都市計画 (1963) ・首都圏計画 :(1958) | ・英, スケフィン トン報告(1967) ・英, 1968年 T.C.P. Act (1967) ・独, 都市建設促進法 (1971) |
| 第7期 1968 ～ | 〈新基本法期〉 | ・新都市計画法 (1968) ・建築基準法改定 (1970) | | |

表2 建築物法以前の街路・建築関係条例と時期区分

(石田作成)

| 区分 | 街路・建築関係条例等 | 備 考 |
|---------------------------|---|--|
| 第 I 期 (1868 1877) | ①神奈川県布達「建物」, 1870.7 ②大阪府「道路経界令」, 1871.3 ③京都府「町並間引下令」, 1872.4 ④東京府「庇地制限令」, 1874.1 ⑤地方「違式註違条令」, 東京 1878.11; 京都 1876.10; 大阪 1876.12; | 〔局部的取締期〕 ◦外国人技師マコビーン「東京府下市街家屋造作ノ儀」, 1872 |
| 第 II 期 (1878 1887) | ①「街路取締規則」, 東京 1878.1; 大阪 1883.9; 京都 1886.2; ②東京府「防火路線及屋上制限」, 1881.2 ③滋賀県「家屋建築規則」, 1886.12 等 | 〔初期街路・建築規則制定期〕 ◦外国人講師招聘, 1886 ◦内務省警視局による外国建築条令の翻訳 (1880~1889) ◦「建築線」の訳語出現 |
| 第 III 期 (1888 1899) | ①「東京市区改正条例」, 1888.8 東京市区改正委員会建築条例調査委員選定 | 〔建築条例の準備的検討期〕 ◦個人による外国建築条令の紹介 (曾禰 1886, 森 1889, 妻木 1890) ◦建築条例の必要性 (横河 1890) |
| 第 IV 期 (1900) | ①地方「建築規則」制定, 富山 1900; 警視庁「長家構造制限令」 1908; 山口 1908; 大阪 1909; 兵庫 1910 ②建築学会「東京市建築条例案」(1906→1913.6) | 〔建築条例検討・地方建築規則制定期〕 ◦建築学会による外国建築条令の収集, 委員による紹介 (中村 1904 等) |
| 第 V 期 (1914 1918) | ①「都市計画調査委員会」設置, 1918.5 | 〔都計法・建築物法制定期〕 ◦都市計画調査委員会における「建築線」の論議 |

的な条件であるとか、日本的な都市の実態とか、日本人のものの考え方から導入の仕方の難しさといったものが出てくる。

一番最初は藤森さんのおっしゃるように、あるいは私が欧米都市構築技術のそのままの導入といったように、型と制度をそのまま欧米から導入し

ようとした時期がありました。例えば明治の19年頃にはドイツの都市計画・建築警察制度をいろいろ翻訳し、紹介し、日本に導入しようとした時期がありましたが、この時期には、日本の制度の中になかなか取り入れきれないような状況があって、大正期になってようやく日本の制度に翻案されるということになったわけです。

これにたずさわった人の問題でもいろいろ面白いことがあるかと思います。先程もいいましたようにドイツの都市計画技術を日本に翻訳して持ち込んでくるという動きが、主として明治の18、19年に警察によってあるわけです。これは藤森さんの本にも出ていますが、ちょうど三島通庸が警視総監をしている時期で、ドイツの警察官を日本に呼んで講義をさせる、そういう形で日本への導入がはかられたのです。

もっと前でいえば、お雇い外国人が日本に外国の法規を紹介する、あるいは直接日本に来てプランニングをするという形で持ち込まれた場合もあります。私もそういった流れを少し追ってみたいと思っています。

ただ、私の研究もまだツメが十分にできておりませんで、いろいろと面白いテーマを残しているので、今日きちんとした報告をする程にはなっていないような気がします。

＜東京の市区改正と土地建物処分規則＞

石田 東京市区改正の問題でいえば、東京市区改正条例がいろいろな意味で問題として取り上げられて来ています。例えば、計画案を作るのが内務省で、お金は東京府、東京市だという構造が問題だという点、これは先程御厨さんが問題としていた点ですが、それから東京市区改正条例はほとんどが都市計画のための財政基盤をどう確立するかという条例だと思うのですが、その財政制度が日本の都市計画制度の上でどういう意味があったのかというような点では随分注目されていたと思うのです。

しかし、その条例についている東京市区改正土地建物処分規則というものは、余り注目されてこなかった。ところが都市計画の技術でいうと、東京市区改正土地建物処分規則こそ、都市計画法の

中身なのであって、東京市区改正条例が日本の都市計画法の最初だという時には、実はそれに附随する土地建物処分規則に注目しなくてはいけない。では、土地建物処分規則というのはどういう生まれで、こういう制度ができたのかということ、まだ分かっていないと思うのです。私はこれに非常に興味を持っているのですけれども、その中に入っている規定は、従来の日本の制度から見るとかなり思い切ったものが入っているのです。それが、先程の二つの大きな流れのどちらにどう位置づけられるのかということが、まだよく分かっていないのです。

そういう意味で、このような制度史の流れの中の一つ一つを、明治時代でいえば江戸時代から受け継がれてきたものと欧米から導入したもの、導入の仕方にもいろいろあるのですが、そういう立体的な組み立ての中で位置づけ直して、きちんと評価をしたいと思って今そういう作業をしています。

藤森さんのお話にもう少し近づけていけば、藤森さんは明治時代を「江戸」をこわす時代だと位置づけられています、まさに私もそういう時代だったと思います。ところが、こわれた都市がものすごい勢いで膨張して行く時、それをコントロールする都市計画技術というものが、どうしてそこできちんと確立されなかったのか。例えば、藤森さんも紹介されているエンデ、ベックマンの計画の時にやってきたホープレヒトという人がいるのですが、ホープレヒトはベルリンで郊外地の大々的な道路計画をやっているわけですね。これはベルリンが爆発的に膨張する前に、完全な道路網を計画しておこうとするもので、その中心になってやったのが、ホープレヒトです。それが日本に来ているのですけれど、なぜその問題意識が伝わらなかったのか。古い都市のからをこわすことだけが伝わって、こわれて広がって行く都市をどう秩序だてて行くかということが、なぜそこで問題にならなかったのだろうか。そういったことも、合わせて考えて行きたいと思っています。

3 討論——4 計画の意義と評価について

司会 ありがとうございます。これで予定していた4人の方のご発言がおわりましたので、これから全員で討論願いたいと思います。これからの討論は、4つの計画を時代順にとりあげることに致します。したがって、最初に銀座煉瓦街計画、次に防火計画、3番目に市区改正計画、4番目に官庁集中計画の順に、それぞれにかかわる問題を皆様に出していただく、その間に御厨さんがお出しになった財政の問題、石田さんがお出しになった技術的な問題等についても、皆様からの御意見を出していただきたいと思います。そして最後に、石塚さんからは方法の問題が出されておりますので、この方法の問題でしめくくるということにさせていただきます。

＜江戸の都市計画は成功か＞

司会 最初に銀座煉瓦街ですが、その前に藤森さんが江戸の都市計画について積極的な評価をなさいました。この江戸の計画について、あるいは別の御理解・御意見もおありかもしれないということで、ちょっとお話し願いたいと思います。藤森さんは江戸の都市計画は成功だったとごらんになっているのでしょうか、その点について伺います。

藤森 封建的な安定感をもたらすという意味では成功だったと思います。大変うまいやり方で、250年間内乱を起さずにごすとというのは大変なことだと思います。社会的な支配の方法と実際の都市の支配を功みにからめた上手な方法だという意味です。私が住みたいということではありません。(笑声)。住みたくないですよ。

司会 石塚さんはその点いかがですか。

石塚 私は、近世(江戸時代)史の専門ではないので、どう答えてよいのかわかりませんが、江戸が閉じられた都市かどうかという問題と関連すると思います。

必ずしも江戸は閉じられた都市ではなかったのではないかと私は思っています。江戸という町は明暦3年(1657)の大火(同年1月、本郷丸山より出火、市内800町が焼失し、焼死者は10万人に

連した。別名、振袖火事ともいう。その結果、町家や道路の建設に統制が加えられ、新たに本所・深川方面が開発された。また市中の寺院・遊廓などが移転され、各所に「広小路」とよばれた火除地も設けられるなど、大規模な街づくりがおこなわれた)を契機に、それ以後、都市計画がそれほどうまくいかないで、現代風にいえば、アーバン・スプロールの状態も含みながら、かなり混乱したかたちで幕末に至ったのではないか。そのことは、都市を「閉じる」「開く」という場合、その基準はなにかという問題にもかかわりますが、私は、17世紀以降、江戸の街づくりはそんなにうまくいっていなかったと考えています。

半谷 成功したか否かにはいろいろな基準があって、すべての尺度にあう都市なんかできっこないですよ。成功だとおっしゃるならどういう尺度からみて成功か、またどういう尺度では失敗かの判断基準を作ってお話しして下さい。

1. 銀座煉瓦街計画をめぐって

藤森 将軍を中心に統治するというのではなく、非常に上手に統治した、される方はたまらなかつたでしょうが(笑声)。

司会 石塚さんは、される方の側から見るということで逆の評価になりますか？

石塚 それと関連しますが、銀座煉瓦街の評価について御批判があるので、一つの基準を考えながらいまの問題にお答えしたいと思います。

<住民の犠牲、国家の威信>

石塚 銀座煉瓦街については、藤森さんの著書でも成功か失敗かという従来の議論をふまえて叙述がなされています。いままで、この問題については、例えば煉瓦家屋で雨もりしたという技術上の点、そしてそのため空屋が出て住民がそこに入居しないという点などの問題が指摘されています。後者の空屋問題は、前者から派生したと考えられます。建築史の立場からいいますと、煉瓦街は明治東京の文明開化を象徴する街で、つまり建設事業は成功であったと評価されるということになります。その場合一体、なにを基準に成功か失敗かということですね。銀座煉瓦街の建設事業の完了

後、長い期間をみて、それ以後の銀座の街の発展ということ視野を含めて藤森さんは評価しておられると思います。

私はそういう立場ではなく、この銀座煉瓦街の建設事業を通じて、明治政府や東京府がなにを意図したかに焦点をあわせたい。そうしますと、銀座煉瓦街は政府や東京府にとって、東京の市街地全域の洋式不燃化を最終目標としてめざしていたのではないか。そうですから、その事業が成功すれば、さらにそれを東京全域に拡大して市街地を洋式不燃化し、繰返される大火をおさえようとしたのではないか。そしてそれを結果からみれば、住民の犠牲において、それがなされたのではないかということをお願い。別の言葉でいえば、それはスラムクリアランスであり、そしてもう一つは、そのことが高い建設費の負担を入居者に負わせるということで、空屋が発生するという問題をおこした。そういう問題が出てきたので、明治6~8年頃になりますと、事実上、銀座煉瓦街は中止に近い状態になったのです。そして明治10年頃には、一応完成ということで建設事業が打ち切られました。これは当初、これがまくいけば、東京全体の洋式不燃化を計画していたが、結局それが途中で挫折したということの表現であると思います。

その証拠として、銀座煉瓦街以外の東京の中枢は、「東京防火令」による黒塗りの土蔵造りの街となった。藤森さんによれば江戸市街地の完成ということですが、私は、それは銀座煉瓦街の建設がうまくいかなかったから、それにかわるかたち



写真1 銀座大通り(明治6年煉瓦街竣工直後)
〔藤森, 1982; 図12より〕

で、在来の技術で街づくりを処理したといえると思います。土蔵造りが東京の市街地にひろがった、その点が、まさに銀座煉瓦街がうまくいかなかったという反証になると私は考えます。

それでは、銀座煉瓦街をどう見たらよいか。それはロンドンのリージェント・ストリート(Regent Street)をモデルに、条約改正を背景として、明治国家の威信確立をめざした建築であったと私は思います。実質的には、西欧の建築技術を輸入してそれを日本型に改めたものでしょう。「有蓋歩廊」(Portico)にみられるように、銀座煉瓦街のようなジョージアン・コロニアル(Georgian colonial)様式は、インドその他、アジア各地にもみられたことが確認できます、つまり、それはイギリス資本主義のかさの下に建設された、半植民地型の都市建築であったと考えられます。

司会 問題は銀座煉瓦街の意義の核心に入ってきておりますが、今の石塚さんの御発言に対して藤森さんいかがですか。

<評価の基準は多様>

藤森 石塚先生のいわれた、洋式不燃化を全市にやろうとしたのはこれはそのとおりでありまして、これが銀座地区だけで終わってしまったという意味で失敗だったというのは、当初のバカバカしいような夢に比べて間違いなくしぼんでしまったわけですし、銀座の中でも全部の建物を煉瓦化することはできませんでしたから、やはり失敗だったといえます。

銀座煉瓦街については、一つの論理の矛盾を私はこの本の中で平気で書いているのですが、当初の銀座街の位置づけが洋式の不燃化であったということ、それ自体は失敗だったのですが、特に洋式を取り入れたということが、結局あの町を日本の資本主義の消費の場として、つまり商店街として大変発達させて行くという結果になったのですね。

あの場所に、素晴らしいヨーロッパスタイルの商店街を作ろうとしたことは、当時の計画者達の発言の中に全然証拠としてないのです。恐らく彼らにとっては、ヒョウタンからコマであって、意

図がはずれたにもかかわらずヒョウタンから出たコマを評価しているのはおかしいではないかといわれれば、確かにおかしいのです。

それから、銀座煉瓦街に大英帝国のコロニアルを見るという見方ですが、建築様式として正しくあれは大英帝国が植民地に作ったジョージアン・コロニアルという様式でございまして、ウォートルス自身も大英帝国の版図の広がりとともに、その尖兵のようにして出て行った人物なのです。それは、外からイギリス人が見たとすれば正にそう見えたでしょうが、あれを作った日本人はそういう意図では作っていないのです。井上馨にしろ渋沢栄一にしろ由利公正にしろあれを立案した連中は、まさか大英帝国の傘下に入ることを望んでいたわけではないのでして、むしろ列強の傘下からのがれようとしていたのですね。そのためには列強のやり方をまねねばならぬということで、あれが出てきたのではないかと思います。

<欧米的側面と江戸の側面>

石田 銀座煉瓦街についての評価では、私は石塚先生のお考えに賛成なのですけれども、以前はこれを欧米の都市構築技術の直接的導入による都市改造という中の、一つの典型例に簡単に位置づけていたのです。しかし、今はもう少しきちんと考える必要があると思っています。それは、そういう側面と江戸の計画の側面との両方があるのではないかということです。欧米の都市構築技術の導入ということであれば、ウォートルスが設計をして、その技術的な指導のもとに欧米の煉瓦造の建物がスタイルともども入ってきたということ、あるいは道路の広さとそれに沿う建物の高さに関係づけるという考え方です。特に後者は余り日本の都市構築技術の中になかった考えです。それから、これは実際には採用されなかったのですが、欧米の建築条例、香港の建築条例が紹介されて、これを日本でも採用した方がいいのではないかという技術的なアドバイスがされているマコビーンという人が、香港の建築条例を下敷に、東京府向けに作った条例がありまして、勿論これは採用されていませんが、これらの点は欧米の都市構築技術の直接的な導入だと思えます。

一方、計画された道路のパターンというのは余り江戸と変わっていないのです。ただ広げたというだけで、江戸時代の町割りをそのまま受け継いでいる点が多いし、よく考えてみると道路を広げてそれに沿って不燃的な建物を建てるということは、広小路塗籠造という江戸時代以来の防火技術のワクの中に収まっているという見方も出来ます。

例の、バルコニーの下に列柱があるというスタイルも、あの下土地の扱いなどは江戸時代の庇地の扱いと共通するものがあって、しかもその後その部分が建築化されて行くというプロセスも、江戸時代によくあった問題がそのまま出ているのです。

その意味で、欧米の都市構築技術をそのまま導入したという面と、それでも日本で作られる以上、日本の江戸時代の都市を作る技術というのが、完全に消し去られないで残っている。特に、市民が列柱の下をどんどん建物の中に取り込んでいってしまうというプロセスは、江戸時代から庶民がやっていることであって、その意味では日本的な側面を非常に強く持っているのではないかと思います。

<失敗は成功か意図の手抜きか>

水谷 石田先生のお話、大変興味深く聞かせていただきました。あれはあれで煉瓦街にならなかったのが、むしろ日本の成功だった面があるのではないかという気がしております。インドのデリーなどに行きますと、ニューデリーとオールドデリーに完全に分かれているのです。それは、イギリスの大変な力が、イギリス本国ではほとんど発揮されないような力が、植民地だと実現可能になるわけで、ニューデリーはそのことを示していると思うのです。

日本では抵抗が大変大きくて、これは庶民レベルから政府内レベルまでありました。あのころの財政状況でも強引にやればもう少しできたのかもしれませんが、これはこうここで打止めという非常にはっきりした意思決定ができてやめてしまう。これはやはりそれなりの政治的オートノミーの発現であり、やれなかったこととともにやらなかつ

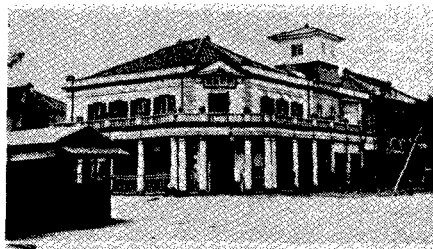


写真2 朝野新聞社（銀座煉瓦街）

〔藤森，1982；図14より〕

た面にも注目すべきではないかと、私思っております。

この点について、従来の日本の建築史の方々の間では、ヨーロッパ的なものに近づいて行かないと挫折したとみなす傾向がままあるようで、藤森さんはお採りにならないのですが、これは私少し短見ではないかと思えます。

それから、江戸からの伝統の継承というのは、石田先生に教えられて私もそう思うのですが、例えば庇地の問題など日本だけの問題ではなくて、似たことは古い時代のヨーロッパでも皆ある問題なのではないでしょうか。有名な一例がイギリスのノッティンガムでして、マーケットになっているところは本来広い大通りだったのです。それが段々と建てこんで狭くなってきたのです。イギリスでも、一部では19世紀になっても問題になっている話で、要するに国家なり公権力の規制がノミナルになりがちになる面が必ず出てくるという普遍的な問題があるのです。

つまり、日本的な伝統をうけつぐという側面とプランニング一般につきまとう計画の限界、或いはコントロールするための技術を含めた公権力の側のパワーとの間には、いつでも相当にギャップがあるのであって、どこでそれを放置してどこでは許さないという判断は、むしろ政策決定者の選択の問題ではないかと思うわけです。

どんなに偉い計画者でもやってみると統制しきれない、そこでどれを統制しどれを統制しないかをどういう基準で分けて行くか、その基準が必ずしもはっきりしてはいない。私はイギリスの大土地所有者による都市計画というのを勉強してい

るのですが、どこをおさえどこで手抜きを認めて行くかという基準が、都市計画を社会現象として見る場合には重要な視点なのではないかと思っています。

藤森さんは大変よく勉強していらっしゃって感心しているのですが、もう少しこの点について、計画する主体の側が、手抜きをどういう基準で認めているのかいないのかについて、銀座煉瓦街でもその後の計画でも結構ですから示していただければ有難いと思います。

藤森 今ご指摘の点については、手抜きをすることはいけないという観点しかなかったのですが、銀座煉瓦街については、表通りを煉瓦造りにするというのを最低線としてやっていたようで、特に大通りを考えると相当イメージ重視というところが

あるなという感じですね。こういう街を造りたいというところで、そういうイメージを守ってやるということですね。

2. 防火計画をめぐる

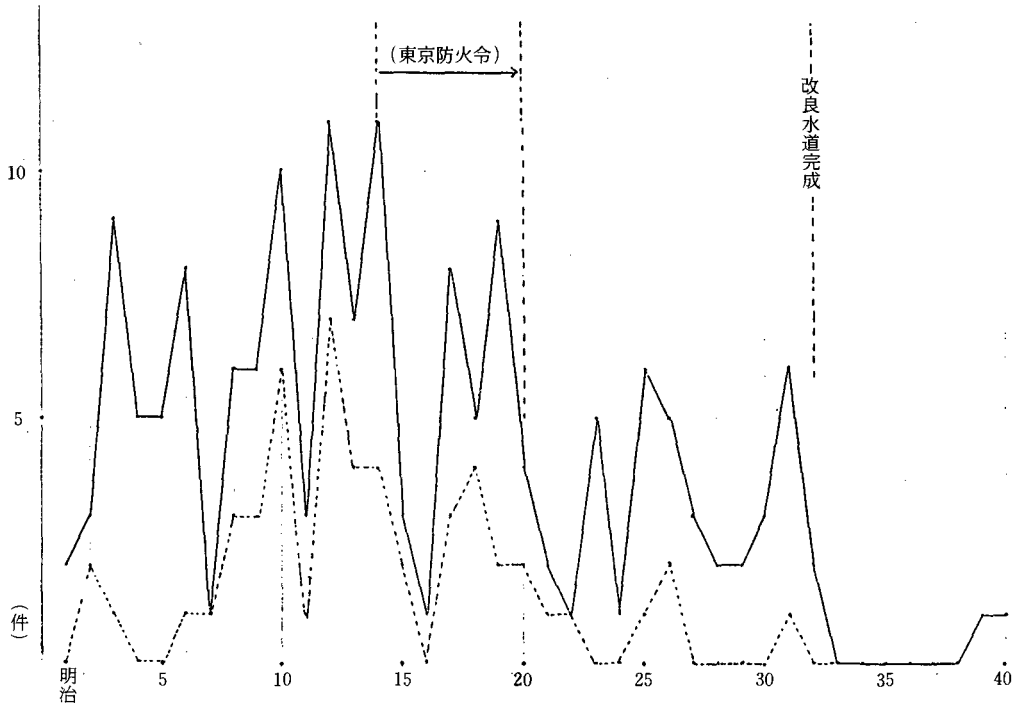
司会 それでは、いろいろと問題も残しておりますが、次の防火計画の方に入らせていただきたいと思います。

まず、石塚さんから……………。

<効果はなかった>

石塚 藤森さんの著書は、明治14年の「東京防火令」について、その効果を評価しながら、初めて整理されたということで敬服しています。

しかし、東京防火令の現実的な効果、すなわち東京の市街地での火災の発生という都市問題の解



注：1. 実線は、1件あたり、焼失建物100戸以上の推移。

2. 点線は、神田・日本橋・京橋3区について、1件あたり、焼失建物100戸以上の合計（内数）。

〔『東京市史稿』変災編，火災消防図会（『風俗画報』）より石塚が集計〕

図6 明治・東京の火災発生件数推移

決に対する効果については、私の評価と違ってきます。

それを考える材料として、明治東京の大火の発生件数を集計したグラフをつくりました。藤森さんの著書では、東京防火令が施行された後、土蔵造りが神田・日本橋・京橋の3区に普及して、そのため東京の大火が鎮圧されたといわれています。私のグラフ(図1)でも、3区については、明治20年頃を画期に大火が減少しているのです、そのとおりだと思います。それでは、東京防火令が完全に江戸大火を制圧したかという点、少し問題が残るのではないかと。中心3区以外の東京市街地では、明治32年頃迄の改良上水道の普及によって消火作業が容易になるという条件があるわけで、私はその時点までは、江戸大火は制圧されたとはいえないと思います。

つまり、東京防火令が江戸大火を制圧したということで評価なさるのは、少し過大評価ではない

かと思っています。

ついでに、東京市の火災統計と罹災危険率に関する表によりますと、火災保険会社は神田区などを危険度の高い地域と見てます。これからも、私は市街地焼失の危険率は、それ程低下していないと思います。

つまり保険会社もそうみていたということです。またそれを裏づける資料として、都市スラムの実態について示したのが、図2です。神田・日本橋・京橋などでも、こういう状態でしたから大火の危険は、そう簡単に消失しなかったでしょう。

司会 この点については、やはり藤森さんのお答えをいただきたいということになりましょうか。

<効果の地域差>

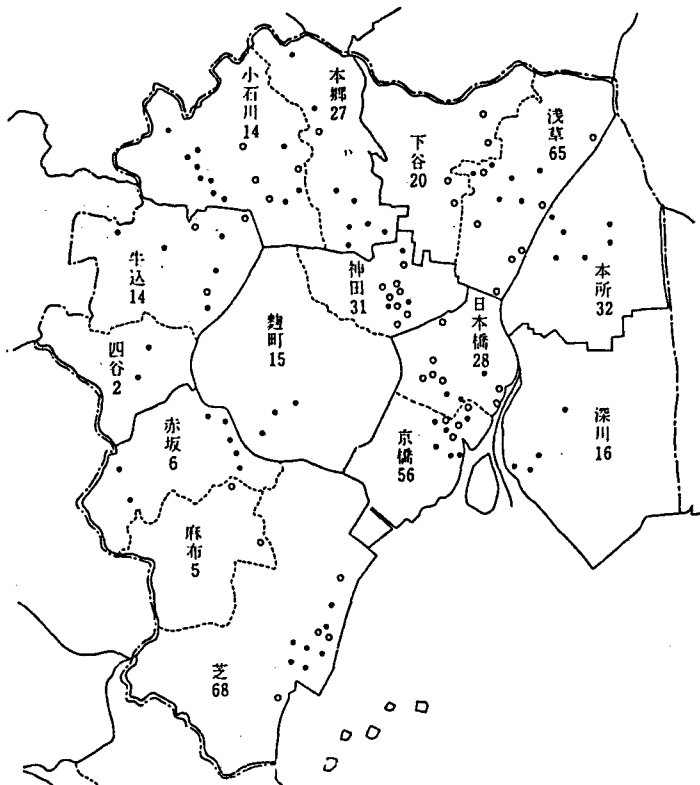
藤森 防火令の評価については、大火の件数を私は建築学発達史からとっておりまして、石塚さんの資料とは違っていかにも終わったようになっているのですね。先生の、これは『東京市史稿』

表3 東京市の火災統計と罹災危険率(明治17~大正元年)

〔思田長蔵、半名亀次『大災保険より見たる東京都』附録(巖松堂、大正2年)より石塚が作成〕

| 区名 | 件数 | 全・半焼戸数 | 毎年平均焼失戸数 | 現在戸数 | 危険率(100分率) |
|-----|-----|--------|----------|---------|------------|
| 麴町 | 10 | 375 | 12 | 11,645 | 10.0 |
| 神田 | 71 | 7,157 | 244 | 39,391 | 65.0 |
| 日本橋 | 27 | 2,823 | 97 | 20,940 | 46.0 |
| 京橋 | 40 | 1,344 | 41 | 38,373 | 11.0 |
| 芝 | 51 | 4,795 | 164 | 36,897 | 44.0 |
| 麻布 | 17 | 804 | 27 | 20,751 | 13.0 |
| 赤坂 | 15 | 811 | 27 | 12,820 | 21.0 |
| 四谷 | 20 | 790 | 26 | 14,066 | 18.0 |
| 牛込 | 20 | 280 | 9 | 34,712 | 3.0 |
| 小石川 | 15 | 316 | 10 | 33,896 | 3.0 |
| 本郷 | 29 | 2,979 | 102 | 28,196 | 36.0 |
| 下谷 | 46 | 2,972 | 99 | 49,045 | 20.0 |
| 浅草 | 60 | 11,399 | 385 | 58,785 | 65.0 |
| 本所 | 35 | 1,013 | 33 | 47,625 | 7.0 |
| 深川 | 36 | 2,877 | 98 | 40,881 | 24.0 |
| 合計 | 492 | 40,735 | 1,381 | 488,025 | 28.0 |

注：1回の焼失5戸以上の場合に限定。



- 注：1. 図中において、・印は、呉文聡「東京府下貧民の状況」（「スタチスケック雑誌」57号、明治24年1月20日）に記載のスラムの位置、○印は、「窮民彙聞」（「国民新聞」明治23年6月15日～6月20日）に記載のスラムで、前記史料と重複しないものの位置を示す。
2. 区名の下に数字は明治24年の「国費求護人員」（男女合計）を示す。「東京府統計書」により記載した。

図7 明治24年ごろの東京におけるスラムの位置〔石塚作成〕

の変災篇ですが、これで見ると明治20年で中心3区はなんとなく終わるのですけれど。確かに、東京防火令は中心3区の神田・日本橋・京橋を対象にしております、それ以外はやってないのですね。ですから、それ以外の周辺12区には効果がなかったのは当然でありまして、実は私今日はじめて改良水道でキチッとおさまったのを拝見しましたので、これからは東京防火令でおさまったという言い方は、やめなければならないという感じがしております。

司会 事実が出てまいりますと、それだけ我々の共通の知識が豊富になりますね。大変プリミテ

ィブなことを伺いますが、この東京防火令というのは、法律上東京府全体に適用されたものではないのですか。

藤森 いえ、神田・日本橋・京橋の3区の街路沿いを防火するというものです。

司会 もともと3区だけに適用されたのですか。

藤森 はい、3区と麹町です。それから、いわゆる城内ですか、一番大きな濠の中ですね。

司会 そういたしますと、防火令が目的とした地域についてはやはり効果があったというわけですね。

石塚 そうですが、江戸大火を制圧したという

のは少し過大評価ではないかと、そう申しあげたのです。

3. 市区改正計画をめぐって

司会 ご議論のおかげで事実が明確になってまいりました。ほかにもまだ重要な御意見がおりだろうと思えますけれども、それはあとで出させていただくことにして、つぎの問題が一層大きいようですので、そちらの方に移らせていただきたいと存じます。

では、市区改正計画につきまして、まず御厨さん、御意見おありでしょうか。

＜築港問題の意義は小＞

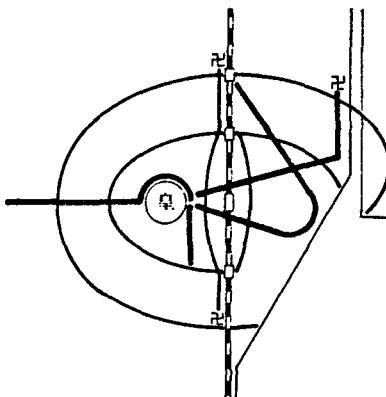
御厨 藤森さんはお話の中で、3人の主役ということをおっしゃったわけですが。その中ではとりわけ新興商工業者、渋沢とか益田とか、あるいはその理論的支柱とされる田口とか、そういった人々が関与した部分をかなり大きく取り上げていらっしゃいました。

そしてそれとの関連で、東京の築港問題にかなり大きなスペースをさいて議論を展開していらっしゃいます。その点に関して、実は私自身市区改正について藤森さんの後追いをしながら資料を見ている感じでは、築港問題は必ずしもそれ程大きな問題ではなかった。少なくとも、芳川の中ではそれ程大きなモメントではなかったと思っています。

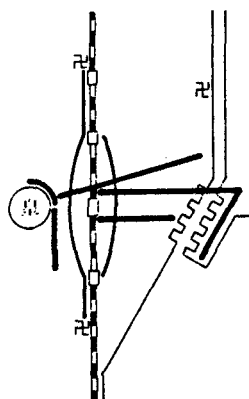
結果的には、藤森さんの構造模式図を見ると、いわゆる渋沢の商業街を通る築港道路が敷かれていて、審査会案では芳川原案とかなり変わっているのです。それは確かに認めなければならないのですが、にもかかわらず、財源の問題でいいますと、入府税は築港の議論に入る直前に、市区改正にのみ充当し築港にはあてないという決定が出ているわけですね。

そうすると、財源を全然認めないところでいくら築港問題を議論しても、これは単に議論をさせているということだけのことになるのではないかと。もちろん、彼ら新興商工業者の築港に対する関心は強く情熱も相当にありますし、事実当時の新聞雑誌などにも、築港問題は割合大きく取り上げられ

芳川案



市区改正審査会案



市区改正委員会案

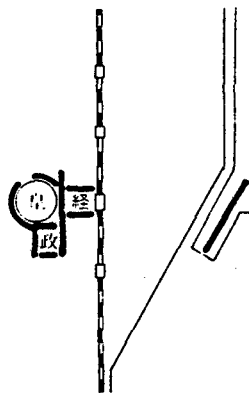


図8 市区改正案構造模式図

(藤森, 1982 ; 図 34, 37, 40 より)

ているのですね。ですからこれらを勘案しますと、カッコつきではありますが、世論の支持のある問題を芳川はうまく取り入れて、しかも財源の問題を切ったところで、あとの議論はご自由にと持って行ったということは考えられないだろうか。それが、東京築港問題についての私からの質問です。

石田 その問題に関連して、私からも一言。私は、以前「『東京中央市區劃定之問題』について」という論文を『総合都市研究』に書いたのですが、これは松田道之の「東京中央市區劃定之問題」という論文が、従来築港の問題を提起したという点に非常に力点を置いて評価されていたのに対し、本当にそうなのかという疑問を投げかけたものです。むしろ、中央市區劃定という問題を通じて、東京の陸上部分の都市計画について論じたものではないかという問題提起をしたのですが、それとのからみで、私も東京市区改正において築港問題が、いわれるほど重要視されていなかったのではないかと思います。

「中央市區劃定之問題」についても、松田道之がこれを出した意図と、それをうけて新聞等が論じた論じ方に、かなり差があるように思ったのです。

＜芳川案の評価の仕方＞

石塚 芳川案の評価をめぐっていろいろご批判をいただいておりますが、私は芳川案の一つの側面であった築港案については、それほど低い位置づけをするわけにはいかないと思います。二本立てとはいませんが、もう少し大きな比重を持っていたのではないかと。つまり、それは芳川案と、どう評価するかという問題にかかわってくると思います。さきほど、江戸が閉じられた都市で、それを開くために市区改正事業が行われたといわれ、それ自体とても興味あるご指摘で、大いに議論されるべきですが、そのなかで芳川案がどういう意味を持ったかが問題です。

芳川案以前に、楠本正隆案があり松田道之案があったわけですが、芳川案は、田口卯吉などの都市ブルジョアジーの意見を代表する「下から」の商業都市案、つまり築港による東京の商業都市化と政治都市＝首都としての機能、それらの二つの

側面を統合するかたちで位置づけられる必要があると思います。

芳川案では、東京は「政治及通商ノ二利ヲ兼併スルノ都府」であるといっています。そして芳川案が「下から」の都市ブルジョアジーの意見をいれざるをえなかった背景に、横浜築港問題があったはずで

明治14年、横浜連合生糸荷預所事件がおこります。これは、当時横浜で、安政不平等条約を背景に、強圧的で横暴であった外国商人の輸出入の態度に対抗して、相互対等の貿易慣行を主張した日本人の生糸売込商の動きがあり、双方が対立して、それが激しい紛争になったことがある。そのため、横浜は対外貿易港としては不適当であると、とくに東京などの都市ブルジョアジーが考えるようになってきた。そういう状況を見て芳川案も変わらざるをえなかった、あるいは自から内容を変えていったと考えています。

さらに芳川案で重要な点は、築港案と同様に都市交通体系の整備の問題があったことです。かつて私は「道路橋梁及河川ハ本ナリ、水道家屋下水ハ末ナリ」（芳川顕正「市区改正意見書」明治17年）という部分の解釈を自分の論文（富国強兵型都市＝東京の成立）『総合都市研究』6号、1979年3月）のなかで展開しました。そこで、私は、この史料の意味は、当時の東京府知事の市区改正の姿勢が、住宅・上下水道など、直接、民衆に必要な生活環境の整備よりも、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（とくに道路整備が重要）への公共投資を優先させる点にあったことを示していると理解しました。これに対して、御厨さんや藤森さんからご批判をいただきまして、いわば後から斬りつけられた感じですが（笑声）。確かにそこには、この部分の後に施行手順の説明がついています。その文意は「故ニ先ツ其根本タル道路橋梁河川ノ設計ヲ定ムル時ハ、他ハ自然容易ニ定ムルコト得ヘキ者トス」となっています。その点私は全面的に降伏します。

しかし、市区改正事業の結果を見ますと、やはり住宅問題にはまったく関心が払われなかったの

ですし、下水問題も、一部の神田下水などを例外に、まったく未着手であったのですから、全体の展望のなかでは、負け惜しみではありませんが、そうよめないこともないと思っています。それに少しつけ加えますが、世界の都市計画史の潮流には、ドイツ型とイギリス型があるようです。前者はバロック、ネオ・バロック型の宮殿建築や都市美追求の都市計画に代表される。それを絶対王政段階の都市計画としますと、後者は産業革命期以降、イギリスなどでの労働者階級の住宅供給をめぐる、住宅政策中心型のもう一つの都市計画であり、それらの流れが登場してきます。

そして絶対王政期のバロック型の都市計画では、住宅問題などほとんど関心が持たれなかったのではないか。そうですから、芳川案のこの部分は、たしかに施行手順であると思いますが、結局住宅建設など、どうでもいいという気持があったと思われる。

最後にもう一つ、芳川顕正は前任者の松田道之と違って、内務少輔を兼任したままで東京府知事に就任したのです。この点について、私はかなり大事なことだと思っています。したがって、芳川案以後の段階では、東京の街づくりの方向が、中央官庁すなわち明治国家の強力なくびきの下に置かれた、そして東京に対する国家の都市支配を強めながら、都市を形成していくことになると思います。

芳川案の評価については、いろいろご意見をおきかせ願えれば幸いです。

<芳川築港案は夢か>

司会 今の石塚さんのご意見に対してどなたか。

藤森 正確には芳川案を修正した審査会案に築港が出てくるのであって、芳川案の段階ではまだ入っていないのですが、松田案の段階でひょっこり築港が出てくるのを重視してはいけないという石田先生の説には、私も全く賛成です。読んでみると、築港ともう一つの内容である中央市區劃定とは全く矛盾しております。

問題は、その後の審査会案で、渋沢栄一などががんばりまして築港案を入れて行った。そちらの方ですけれども、今聞いておりまして政治史の方



注：（市区改正事業の結果）図5（p.143）と対照せよ。

写真3 丸の内オフィス街仲通り

〔藤森，1982；図44より〕

は人を疑うことの深さにおいてこわいなと思ったのですが（笑声）、渋沢や益田が審査会で商業都市化をいいたてているのは、芳川に踊らされていたのだといわれれば、思い当るふしがいくつかあります。

それは、芳川が東京府知事と内務少輔兼任、つまり内務省の全権を持っていて、一方では横浜築港を着実に進めているわけですね。それを考えると、芳川が本気で東京築港を考えていたとは思えません。ただ、石塚先生がおっしゃった、明治14年の横浜における日本商人と外商との対立、これは今日ではじめてうかがって大変勉強になったのですけれども、そういうことから芳川が東京と横浜を両天秤にかけていただろうという気はします。芳川にとってはどちらにあっても良いわけで、それがあつた時期横浜にぐっと傾いて行った。それから、渋沢や益田といったうるさい連中、彼らは有力者であつて政治資金を提供する側ですから、うるさい人々にはいいたい放題にさせておいて、実はできっこないとタカをくくっていたといわれれば、確かにそういうきらいはある。

というのは、築港というのが割合簡単に出入りしたりするのである。そこのところが、渋沢達の意気ごみに比べれば、軽くあしらわれていたという感じがします。

ただ、負け惜しみをいうようですが、私が割合築港に力を入れているのは、私的な思い入れがあ

りまして、普通の東京論は、基本的には内務省が抑えつけ民衆が抵抗したという二元構造でとらえられている例が多いですね。私はそれが余りにイデオロギッシュで、本当の意味のリアリティーを感じる事ができなかったのです。

田口卯吉や渋沢栄一といった都市のブルジョアジー達の夢や都市への情熱に、私は非常に打たれたわけです。渋沢栄一は、田園調布の開発を自分の最後の夢としていますし、そういう人達がいてそういうことをやろうとしていたという事実に驚きました。彼らの夢は大いに評価すべきだと思います。3人の主人公の中では一番好きですね。

それで、ブルジョアジーの動きを割合強調して書いたのですが、それが実はさらに老獪な芳川の手のひらで踊らされていたとなればそうかもしれないし、ある時期渋沢達も気がついたでしょうけれど……。

御厨 ただ老獪というだけではなくて、そこは藤森さんがご指摘になったように、築港道路というものが表に強く出てくるのは事実ですね。

だから審査会の場で芳川案が修正されて、私も築港が全然重要でないといっているのではなく、それは両者にらみ合わせての問題になると思うのです。審査会の場では、築港に関しては思いの外芳川が譲らなくてはならなかったのではないかという感じはしますね。

藤森 ただそれにも奥があって、最終的にはひっくり返すということだと……。

御厨 そこまで疑えばきりがありませんけれど、資料もありませんね。ですから、結局は妥協の産物だということはいえると思います。

＜築港派商工業者の性格＞

水谷 今のお話を聞いてはつきりしてきたのですが、藤森さんは主人公を3つあげられましたね。欧化主義者は分かります。内務省も分かります。よく分からないのが新興商工業者なんですね。例えば、イデオログとしては田口や福沢をあげられました。これはイデオロギーの源泉としてはイギリス系ですね。彼らは持っている都市の概念は、大陸型のセントラリゼーションを前提とするものでなくて、イギリス型の都市イメージですね。

先程石塚先生もおっしゃったように、都市計画史の流れも都市の概念も、大陸型とイギリス型とで違うのではないかと。ここでおっしゃっている欧化主義は、よくはわかりませんが、どちらかというところ大陸型ではないでしょうか。

この新興商工業者の考え方の重要な柱の一つには、ポリティカル・エコノミーというものがあって、公権力による物的な都市のストラクチャーの建設には直接結びつきにくい傾向があるわけです。イギリスの都市計画を見てもわかりますように、その主体の一つは地方自治体であり、もう一つは地主であって国家権力ではないんです。19世紀でも、大地主がある程度まで都市の環境形成に寄与している。ロンドンのウエストエンドなどがその代表例ですね。

だからブルジョアとおっしゃるのが大地主さんならよろしいんです。開明された資本家的地主だから。しかし、明治期のこれらの人達の持っていた都市のコンセプトというものが、明治期の日本の国家構造なり、当時支配的だった都市イメージなりには、うまく結びつかないのではないのでしょうか。だから、主体といっても、井上馨ら欧化主義者や内務省と同じレベルで並ぶだろうかというのが、私の疑問です。参加は大いにしていますが。

もう一つの疑問は、江戸解体計画は、政治都市から商業都市へという解体だったかどうかという点です。大筋はそうかもしれませんが、結果としてもそういう面があったと思いますが、商業都市ということの内容が、新興商工業者の思っていたものと相当違うのではなからうか、という疑問です。

＜築港案と山県の役割＞

石塚 街づくりをすすめる主体は3者同列、あるいは同比重ではないと思います。いま、「上から」「下から」という表現を使えば、都市ブルジョアジーが経済発展をふまえて台頭してくる。その代弁者が田口卯吉らです。そしてかれらが「下から」築港案を出してくると、まだ政府や東京府は具体的なイメージを持っていなかったわけですから、それを受け入れて考えざるをえなかったでしょう。

表4 市区改正・築港関係の予算案と事業支出総額

〔『公文類聚』第14編、『東京市区改正事業誌』、『東京都財政史』上、『歳入出決算報告書』その他より、石塚が作成。〕

| | | | |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|
| 1. 府知事・芳川顕正案（明治17年11月） | 予 算 額 | | |
| 総 額 | 3,605 | | |
| 内 訳 | { | | |
| 市区改正費 | 2,349 | | |
| 品海築港費 | 1,256 | | |
| 2. 市区改正審査会・修正案（同18年10月） | | | |
| 総 額 | 6,271 | | |
| 内 訳 | { | | |
| 市区改正費 | 4,378 | | |
| 品海築港費 | 1,893 | | |
| 3. 市区改正委員会・修正案（同22年3月） | | | |
| 総 額（市区改正費） | 2,308 | | |
| 5. 上水道改良事業予算・起債（同23年4月） | 690 | | |
| 7. 政府歳入出決算額（同17年） | | | |
| 歳入決算額 | 7,667 | | |
| 歳出決算額 | 7,666 | | |
| （内、軍事費） | 1,749 | | |
| 8. 東京府歳入出決算額（同17年） | | | |
| 歳入決算額 | 130 | | |
| 歳出決算額 | 130 | | |
| | | 5. 事業支出総額（同21～大正5年） | |
| | | 総 額 | 5,058 |
| | | 内 訳 | { |
| | | 市区改正費 | 3,730 |
| | | 上下水道費 | 1,328 |
| | | 6. 横浜築港費 | 139 |

注：1. 単位は万円，以下4捨5入。

2. 横浜築港費とは，明治17年，「下関事件賠償金」として，アメリカより日本へ返還された785,000ドルをいう。

そして，築港費がかさんでくると，内務大臣の山県有朋はそれを最初に切りすてるわけです。表2をみますと，最初の芳川案には，市区改正費と築港費がともに含まれていると考えられ総予算3,605万円が計上されています。そして市区改正審査会でそれに手が加えられますと，倍額位に増加される。そのあと，築港案が切り捨てられ，実際に事業が発足する段階での市区改正委員会案では，審査会案での経費3分の1位に削減されたのです。

その理由について，私は横浜築港費139万円に注目しているわけです。なぜかといいますと，横浜築港費が計上されたこの時期に，幕末の下関事件（文久3＝1863年，長州藩が下関海峡通行中のアメリカその他4か国の艦船を，攘夷令により砲

撃した事件。そのため長州藩は，逆に外国艦隊から砲撃をうけて，降伏，政府が賠償金を支払って解決）の賠償金として，アメリカがさきに日本から受け取っていた78万5,000ドルを返還してきたのです。外務省はその使い途を考えた結果，国際関係に影響の深い横浜築港事業にあてようということになった。山県が，その一件を知らないわけではなく，このとき，かれは内務大臣になっていたのです。しかし，それはかれの一つの顔であって，もう一つは明治初年からの軍部のはえ抜きの側面です。山県は陸軍卿から参謀本部長，陸軍大将にまで昇進しました。つまり軍国主義者としてのもう一つの顔を持っていたのです。その山県が139万円を横浜築港ができるならば，なにを好んで審査会案のように，1,893万円という巨大費をかけ

る必要があるかということ考えたはずです。

明治10年代後半は、松方財政のもとで緊縮財政と増税をテコに、政府は軍備拡張を強行していった時期です。ですから、山県が、これらの2つをはかりにかけて考えないはずはないのであり、かれは政府の実権者として二者間の調整をしなければならぬ、こういう立場にあったのです。つまり山県は、東京築港を安あがりの横浜築港に切りかえて、あくまでも軍備拡張をすすめようとしたと考えられます。

東京市区改正というのは、財政の面では、都市計画だけでなく、山県などの立場から見れば、国家全体の問題の一つとして、処理すべきことであったと思っています。

<民間商工業者の役割>

司会 私、先程の水谷さんのお話を聞いていて連想したことがあるのです。それは、明治政府は日本の近代化としての殖産興業政策を押し進めるために、地租改正をはじめとする近代的な所有権制度を導入し、それを民法で規定しました。他方では、社会的に地主制度・家族制度をガッチリと固めまして、その上に天皇制という政治的な枠組を置いたのです。これで、所有権の自由な展開をみごとに抑えたという面があります。

そのようなことを、芳川案における築港計画とブルジョアジーとの関係に感じたのですが……。

水谷 ちょっと誤解のないように申し上げますが、私は藤森さんと見解は同じでして、私はあの時の唯一のユートピアらしいユートピアは新興商工業者の発言にあったと思います。つまり、非常に積極的です、もの見方が。その点では賛成です。ですが、かかわり方が違うと思うのです。比重が大きい小さいというのは、政治力学の問題で、これはもう議論の余地のない問題です。

それは認めた上で、アプローチの仕方やスタイルの点で合わない面がある。共感の部分では藤森さんと同じだと思うのですが、3本立てといわれるとどうも……。

藤森 確かにちょっと違うかもしれない。素朴に考えますと、ブルジョアジーは民間にいるわけで、お金しか持っていない。開化主義者というの

は、皆官庁にいたわけ。内務省も正に国家権力を背負っていたのであって、そこへひょっこり夢を持ったブルジョアジーが出て行って、いいようにやられた可能性があるといわれればそんな感じがあります。

水谷 御用商人なら、そんなところに出ていかなくて、待合いかなんかでやるのではないのでしょうか。それなのに、時間をかけてそんなところへ出て行って、利権も少ないし、できそうもない話を延々とやるのですから、もう少し別のパッションがこの人達を動かしていたのではないかという気がするのです。

藤森 そういう意味では、渋沢は最後まで挫折した人で、最後に田園調布を作った時は、経済的な問題を抜きにしています。あれは、最後の夢だったと思います。それまでさんざん内務省にけられ、ある時は三菱に裏切られた人の最後の夢なのであって、私はそれを、近代の都市への種々な夢の中で最も美しいものとして、評価しておきたいのです。

水谷 基本的にはイギリスの商人にも共通するものがあるようですね。

藤森 日本では、待合いでやる三菱に全部持って行かれるわけですね。

水谷 ですから、主人公といわれると、どうもカッコつきだという気がします。

<芳川案の性格と背景>

片倉 芳川案についてですが、私はそれ以前の松田案と、基本的な相違があると思っています。それは、形の上からいうと一方は中央市区劃定、そしてもう一方は一応範囲を決めていても必要に応じていくらかも広げて行くことができるというものです。

その背景には、片方の松田案は貧民を追い出して中央市区を画定し、富者の住まう街にしようとしています。芳川案はそうではなくて、商工混在の雑多な都市をイメージしているわけです。私は、ずっと『東京市史稿』の編集をやっておりまして、大ざっぱにしか見ておりませんが、今に至るまでの東京の繁栄を支えてきたのは、いわゆる中小零細企業の存在だと思っています。それは、雑多

に何でも詰め込むという考え方の上に成り立っているのであって、ある意味ではそれが成功したといえます。逆にいえば、そこから都市問題が発生したことになりますが。

そういう背景の中で、民衆と都市計画のかかわりといったことも出てきますし、新興ブルジョアジーの問題でいいますと、東京商法会議所や東京商工会で渋沢や益田に続くものがないんですね。あのような案を実現しようとすれば、それを支えるいわゆる市民層がなくてはならないのであって、その意味では市民層不在です。

明治10年代、20年代の東京の経済構造にもかかわる問題でして、星亨が出てくる頃までは、ブルジョアジーを主体とする街づくりというのが、なかなか表面に出なかったのではないのでしょうか。

いわゆる大工業優先であるかに見えて、実はそうではないという経済的な状況のちがいは、かなり問題になると思います。

<計画の財源問題>

御厨 先程藤森さんは、官庁集中計画と市区改正計画が並行しており、この時期には市区改正計画はストップしていたが、その原因に臨時建築局の存在があるということをおっしゃいました。私はその点に関して、それともう一つ財源の問題があったのだということをおっしゃっていました。

入府税の問題は、明治18年に審査会案が出来ても解決していない。プランニングができてそれを實現する財源がないわけですから、市区改正を進めて行けないのです。そこで、次に内務省は、火事で焼けた地域が市区改正案で道路を広げる地域に相当する場合、その部分だけ国庫繰替でお金を出してもらって手をつけていくという方法をとります。

だから、18年末から21年初までストップしているというのは誤解でありまして、内務省もぐずぐずしているわけではなくいわば既成事実積み重ねの戦略でいく。焼失地処分のためごとに、内務省は執拗にこのやり方をくり返します。それが官僚の一つのやり方、行動様式なのですね。

それに対して、井上馨はある意味でいえば途方

もない大型の計画を持ち出して、内務省にストップをかけて行く方法をとります。まず井上自らが臨時建築局の総裁になり、次いで副総裁に警視總監の三島通庸を引きずり込んでくる。井上の臨時建築局は足腰のない機構ですから、その下に警視庁という機構を使う。また三島の方も警察権限の拡大をねらっていますから、衛生警察、土木警察、建築警察を握るという意味では臨時建築局副総裁を兼任した方がよいという、いわば両者のギブアンドテイクが成り立ちます。かくて井上—三島のラインと山県—芳川のラインが市区改正をめぐる対立しながら抗争をくり広げて行くという構図が成り立つのではないのでしょうか。

そうすると、20年の条約改正の失敗により臨時建築局がつぶれた後にもう一度内務省の市区改正案が出てくるという話が、前とつながって展開できるのではないかと思います。

それで21年に市区改正条例制定の問題が出てくるわけです。ここでも最も重要なのは、結局財源問題の解決ということでありまして、国税でやるのではどうにもならない。しかも他に公債を出すというわけにもいきません。そこでとにかく府会の審議にかけて東京府の中から調達しなくてはならないということになりました。

結局内務省としても、最終的に東京府会と対峙することになります。ここで思いもかけず東京府会にかなり勢力を持っていた改進黨が、限定つきではありますが、市区改正費負担に否定的でなくなる。これは私、大隈重信の入閣と関係があると思います……。

それから、民権派のスローガンとして民力休養論というのがこの時期盛んであります。にもかかわらず、現実の市区改正の議論になると、改進黨系ジャーナリズムがお金を出すことに賛成のキャンペーンを張って行くことになる。そういう形で改進黨の支持の下に内務省の市区改正条例が出来てくる、という風に見ることができると思います。

4. 官庁集中計画をめぐる

司会 では、この辺で最後の官庁集中計画に移りたいと思います。

＜技術は外から導入＞

石塚 技術史的側面から、官庁集中計画をどう見るかということです。内務省の市区改正は、内側から江戸時代以来の伝統的な東京を前提として街づくりを進めたのに対して、井上馨らの官庁集中計画は、外から街づくりを進めようとしたと藤森さんの著書は、両者対比のかたちで書かれています。

しかし、よく考えてみると、内務省の市区改正も、技術的には外からの技術移植によるものではなかったか、技術史の立場から見て、そのように内から、外からとわけることが妥当かどうかという気がします。

藤森 市区改正が外からというのは、具体的にどんなことですか。

石塚 道路整備とか、それに実現しませんでした。築港とか、また橋梁・公園など、伝統的な街づくりの中にあっただのかもしれませんが、少なくともこの段階では、どちらかといえばヨーロッパの外来技術をふまえたものと考えます。

藤森 つまり、江戸というのはヨーロッパの都市と閉じ方が違って、小さなもので少しづつ閉じていたということで、本来それを解いて行くということは、外来も何もなくごく普通に考えられることだと思うのです。

内発的というのも大げさな位、ごく体験的にこの道が曲っているから真直ぐにしようとか、橋のかかかっていないところに橋をかけようとか、そう

いうことの積み重ねでやったと思います。

＜外国技術者の違い＞

石田 官庁集中計画にかかわった技術者の中でも、エンデ、ベックマンとホープレヒトは、大変に違うと思うんです。エンデ、ベックマンはともに建築家で、書いた図面を見ると、極端ない方をすればできっこないようなものをかいているのですね。

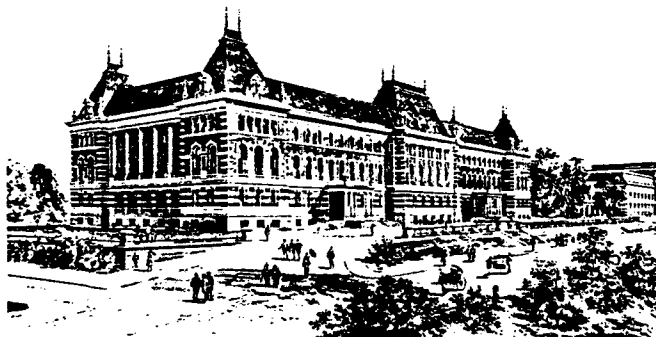
それは、計画としては実にみごとな計画ですけれども。ホープレヒトの全体の計画は残っておらずよく分からなくて、部分だけが残っているわけです。しかしそれを見ると、ホープレヒトの書いた道路の計画は、恐らく市区改正計画とそんなに違わないのではないかと思うのです。

これは、ホープレヒトは土木技術者で、エンデとベックマンは建築家だということ、そこに計画に対する考え方の大きな違いがあるからではないかと思っています。

計画を、オースマンのパリ改造計画のような、国や公共が計画にえがいたとおりにものをつくるという「事業のもくろみ」と考える考え方と、民間の建設活動をそれに依らしめるためのものとする考え方とは全然違うんですね。

エンデ、ベックマンは事業のもくろみとして計画ですし、ホープレヒトがかけば民間の建設活動をそれに従わせるための計画をかいたと思います。

市区改正では、芳川顕正が最初の市区改正委員会で演説をした中に、非常に興味深い言葉があり



注：エンデ、ベックマン設計，明治28年竣工，現法務省本庁舎。

図9 司法省第一案透視図（明治20年2月立案）

〔藤森，1982；図58より〕



注：エンデ、ベックマン設計，ただし本案は放棄。

図10 裁判所第二案（明治20年9月頃立案）

（藤森，1982；図57より）

ます。それは、道路計画を中心区だけでなく15区全体に作るのなぜかという説明をしているところで、事業は中心区からはじめるのだけれど、外周の方まで計画をかいておけば、民間が建物を建てる時にそれを考慮に入れてやるだろう、道路事業にさしさわりのある建物が建ちそうだったら官において差止めることができる、そのために計画をえがいておかなくてはならないといっているのです。これは民間の活動を従わせる計画ということなので、日本の都市計画史上極めて重要な発言だと思えます。

それが土地建物処分規則の中に建築制限として入って、さらに東京府の規則として定められるのですね。要するに、計画を決め公示することによって、民間建設活動にある基準を与えるのだとする考え方が、すでに東京市区改正の中に入っているわけです。

だから、エンデ、ベックマンとホープレヒトを同じに考えることはできないし、それは都市計画における近世型と近代型の違いといってよいかもしれません。

5. 方法の問題をめぐって

司会 ここでは官庁集中計画を中心に議論をお願いしたのですが、おききのとおり、問題は他の計画との比較対照ないし全体的考察にどうして

もふれてまいります。ここに、方法の問題のあることがあきらかに示されておりまして。そこで、テーマを最後に移し、方法に関する問題を、もう時間がありませんが、すこしでも御検討願いたいと存じます。

＜パリ・ロンドンと東京の比較＞

水谷 一つだけ私いままでの研究で気になっておりますのが、同時代の人でもパリのことをいい、その後もパリ、パリとまあパリとの比較が常に問題になっているのですね。当時パリ改造計画が世界的に注目されていまして、今日の藤森さんの卵とじ型、キャベツ型も、パリと東京の比較ですね。

しかし、ロンドンについていいますと、地主さんがそれぞれ自分の地所を自分で計画して作っていたわけです。だからものすごく細かい単位で分かれていた。19世紀後半のロンドンの都市計画における最大の問題点は何かといいますと、そのように皆自分のところだけ土地の区画割をしているので、ロンドン市として見るとまるで非効率な街になっている点でした。キャベツかどうか知りませんが、小さいブロックごとに中を作ってあって、ブロック間の流通がものすごく悪いのですね。これを何らかの形で少しづつ解いて行かなくてはならないというのが、19世紀のロンドンにおけるインフラの最大の眼目であったのです。この場合のテクニックは、基本的には日本の市区改正と同じなのです。その点は藤森さんの本を読ませていただいて意を強くしたのですが、むしろ都市計画の普遍的なモデルは東京やロンドンの方であって、新都市を作る時にはパリ型がもてはやされますが、パリと東京という比較の仕方は単純化が過ぎてデメリットも大きいのではないかという気がします。

片倉 江戸の場合、かなり相互規制が強いわけですね。その相互規制の強さが、東京になっても残っているのではないかと。庇地の問題もそうですし、防火令も何の補償もなしに行われる。明治10年代の半ばには、道路清掃のための撒水除雪組合を作らせているのです。表通りの地主に出金させているのですが、そういうのを見ていると、

東京の都市改造においては、少なくともその時点までは相互規制に乗れるところがあったのではないかと、そういう点で地主の側についても考えてみたらよいのではないかと思います。

石塚 そろそろおわりに近づきましたが、藤森さんに、もう一つ確かめたいことは、4つの都市計画を通してたどりついた東京を、政府はどのような性格の都市と考えていたか、その点をおうかがいしたい。

司会 よい御発言をいただいたので、これを締めくくりにしたいと思います。

藤森 都市は一つなわけですから、いろいろなプロジェクトの結果として何か一つのもが出てくるはずですが、そのことについては、明治政府は失敗したと思います。

基本的にはバラバラであって、外から見て明らかに一つのスタイルを出すような都市計画はできなかったということですね。それぞれには夢見たけれど結局できなくて、ロンドンやパリのようなわけにはいかなかった。だから全体像ははっきりしないのですが、私は石塚先生と違って日本の近代のことを明るく見たいという気持があるものですから（笑声）、今の私達には分からなくても、東京は何かに向かって完成しつつあるのではないかという気がないわけではありません。

例えば、イギリスの田園都市計画も産業革命から100年以上経っているし、パリの計画だって大革命から100年位かかっている。新しい都市像の完成には長い時間がかかるのですから、それを思うと、わが東京はまだどこかへ向って走りつづけている過程にあるのではないかという気がしているのです。全然ダメかもしれないけれど。

だから、何百年か経った後には、我々が封建都市を見るように、割合分かりやすい像として、明治から今日までの計画を見るような時代が来るのではないかなあとと思っています。

＜東京計画と権力の意思＞

石塚 東京は、やはり明治国家のかさの下に作りあげられていった都市であり、そこには国家による都市支配の問題があると思います。

商業都市かあるいは政治都市かという選択肢を

許しながら、国家権力が東京を自分の方へひきよせていこうとする網の目が、明治10年代のなかばからせばまってくるのではないのでしょうか。立憲制の準備とか、あるいは条約改正の動きなど全体状況のなかで、明治19年から21,2年頃の間、東京は明治国家の支配下にはいったと考えています。

それには、3つのことを考慮しなければならない。第1には、明治10年代末期から、条約改正をめざす井上外交をめぐる大同団結運動が盛りあがってきます。このとき、明治20年保安条例の適用をうけて、東京に集ってきていた民権運動家らが、東京市外に追放されます。その意味するところはなにか、つまり、国家権力がそれで東京を防衛し確保することになったと思われる。

第二は、その直後の明治21年、市町村制が施行されますが、東京・大阪・京都の3市については、市制特例が適用になります。つまり、大阪・京都とともに東京には自治を与えない、自治を剝奪したかたちで、東京を権力のもとに抱え込むということが出てきたわけです。

第三に、そうした二つの措置を前提に、東京市区改正条例が施行（明治21年）されたことの意味は大きいと思います。つまり、さきの措置を三位一体として、ワンセットで東京を国家支配の下に組み込んでいったということです。

そして私は市区改正のなかで、道路事業の比重が圧倒的に大きかったという点に注目します。表3に示しましたが、道路費の支出が51.3%で支出総額の半分を越えています。水道費もかなり支出されていますが、道路費の方が多い。道路の問題は、かなり考える必要があります。

明治17年、山県は「道路ノ制ヲ更定スルノ議」（太政大臣三条実美宛、内務卿山県有朋、三島通庸文書、国会図書館憲政資料室所蔵）と題する文書で、道路の整備は国家の盛衰に関係があり、運輸の便をよくすることが重要であるといっていますが、同時に「軍備ノ拡張ニ急ナルニ方テハ其制ヲ確定シ修繕周到ノ方法ヲ索ムルヲ以テ今日ノ要務ナリトス」と述べています。軍国主義者の山県にふさわしく、そういう道路の機能に注目しながら、あわせてそれを市区改正事業の中心にすえた

表5 東京市区改正事業経費支出総額とその比率

〔『東京市区改正事業誌』より、石塚が作成〕

| | | 支出総額 | 比率 |
|------------|------------|-------------------------|------------------|
| 市区改正費 | | 37,299,611 ^円 | 100 [%] |
| 道路費 | 25,959,115 | 51.3 | |
| 溝渠費 | 1,915,934 | 3.8 | |
| 橋梁費 | 248,062 | 0.5 | |
| 河濠費 | 1,508,315 | 3.0 | |
| 公園費 | 62,661 | 0.1 | |
| 市公債償還基金へ編入 | 5,850,000 | 11.6 | |
| 諸費 | 1,755,505 | 3.5 | |
| 水道改良費 | 9,188,672 | 18.2 | |
| 水道拡張費 | 1,239,744 | 2.5 | |
| 下水道改良費 | 2,855,505 | 5.5 | |
| 合計 | 50,583,532 | 100.0 | |

注：円未満は4捨5入。

意味を注目したいと思います。

交通体系としての道路の役割もありますが、同時に軍事輸送体系としての道路の機能も重視したい。同様な史料は、同じく三島文書のなかに、当時、警視庁が、東京市区改正事業（その中心は道路整備であることは前述した）は軍隊の動員の点でも放置すべきではないと指摘している史料があります（口演、市区改正八警視總監主務トシテ行フベキコト、明治19年）。

それらの点を考えた場合、明治国家の富強政策にふさわしい「富国強兵型」の都市としての東京が、その頃から姿を現わしてくると思います。

＜視点の多様性＞

司会 ただいまのご発言は、冒頭に石塚さんが提起された3つの問題をおまとめになった上でのご提言として理解してよいかと思います。

ここで方法の問題を議論しようといっても、方法の違いをお互いに議論して相手を説得するという必要は全くないのでありまして、むしろ皆さんの方法の違いを明らかにし、特徴を鮮明にした方がよろしかろうと存じます。私の感想としては、石塚さんの基準は正に歴史的な見方で、現在の時

点において、明治以降の近代化、資本主義化の出发点を克明に見定めようとしておられる。一方藤森さんは、むしろ時代の中に身を置いて、明治維新期のカオス状態の中で、将来を見ながら江戸をどう作りかえようとしていたかの試みを評価しようとしている、そういう見方の違いがあると思います。

今のは私の考えですが、それにかかわらず、残された時間で、問題の見方・基準といったものについて、お話を伺いたと思います。

御厨 私は、今石塚先生がまとめられたのと違う感想を持っておりまして、山県がガリガリの軍国主義者かどうかという点にも疑問符を出したいと思っております。しかし、それらについては私の著書を読んでいただければわかると思いますので、それを今ここで議論するつもりはありません。ただ一点だけ申し上げておきたい。というのは一枚岩ではありえないし、機構を担っている人間がそれぞれいるということになります。従って国家を全体として一つのものとして捉えるのではなく、その中を割って考えなくてはならないと思います。石塚先生のおっしゃることもよく分かりますが、それをもう一歩つき抜けて検討すべきではないでしょうか。つまり国家の持っている多様性ですね。伊藤の考え、山県の考え、井上の考え、あるいは長岡の考えていること、薩岡の考えていること、それぞれに微妙な違いがあるでしょう。それが、やはり政策を実際に立案し、運営して行く場合にも出てくると思います。

ですから、国家と東京という対置ではなく、国家の中にもさまざまなものがあるという大前提の下に、東京との関係を見ていかなくてはならないというのが私の考え方です。そして、そういう見方を通して、形成期明治国家における市区改正の政治過程が、一方で地方経営一般の問題と重なり合いながらも、他方で都市計画という異なる次元にあるという、アンビバレントな特質をもっていることを、今後は是非とも明らかにしていきたいと思っております。

石田 明治の東京の都市計画をどう考えるかということですが、私はその次の大正時代に日本の

都市計画制度が確立する時に、当の内務省なり東京府なりがそれまでの東京の都市計画事業をどう考え、どこに欠陥があったと考え、その上にたってどういう制度を作ろうとしたのかという、その辺から逆のぼって考えてみるという方法があるのではないかと考えています。

この点に関していえば、一つは事業のもくろみとしての計画から、もっと民間の建設活動を含めて全体をコントロールするための計画へ切り替える必要があるということだったと思います。郊外地の市街地形成をどうするか、建築法規をどう作るかという問題が出てくるわけです。

もう一つは、とにかくお金がかかりすぎる。お金をかけないで都市計画をするにはどうしたらよいかというのが問題意識としてあったらろうということですね。

これは、建築線制度や土地区画整理というお金のかからない技術手法を導入したり、又、新しい財源を獲得するという点では受益者負担金の問題であったり、あるいは土地増価税の問題として出てきたりします。

第三に、都市計画を国が直接やるのがいいのかわいのかということですね。国が掌握しておきたいけれども、同時に全部直接やっているわけにはいかない。東京だけならまだしも、大阪・京都・その他新興の工業都市もあるわけですから。

これらの点が、1919年に新しい都市計画制度を作る過程で問題になってきたことであり、それが同時に東京の都市計画について、政府がと、ひっくるめていって悪ければ内務省が、考えていた問題であろうと思います。この点を分析することが、明治の東京計画を見直す時に役立つのではないかと考えております。

おわりに

司会 今日おいでの方の中から、ほかにどなたかございませんか。またこの方のご意見を伺いたいという希望がございましたら……。(赤木先生という声あり)……では、赤木先生いかがでしょうか。

赤木 では、余り勉強もしておりませんが一つ……。田口卯吉のことですが、東大の明治文庫におられた西田長寿さんに、田口卯吉をやってみないかといわれたことがあったのです。日本のアダム・スミスだと昔いわれたことがありましたね。日本には西欧でいう産業ブルジョアジーの存在が欠落していて、ブルジョアイデオログとイデオロギーなるものはありえても、市民階級としての存在は、ある意味でいえば現在までないのですね。

徳川時代には「コミュニティ」があったかもしれないけれど、それを支えるものがなくなった後に、ブルジョアジーのコミュニティもそこにはない、大衆＝庶民社会になってしまった。市民層が欠落していたから、市区改正条例から都市計画法に至るまで一貫して、権力に寄生すればまちづくりが出来るという意識がづいたのではないかという感じがしています。

その位ですが、本日は大変勉強になりました。

司会 ありがとうございます。では最後に藤森さん、うつぶんでもありましたら晴らして下さい。

藤森 いえ、うつぶんはありませんので、皆さんに大変よく読んでいただいて感謝しております。この本を書く前に皆さんの討論に参加しなくてよかった。参加していたら恐らく書けなかったらろうと思います(笑声)。

一つだけいっておきたいのは、私、歴史を研究したいというよりは、歴史を記述したいという気持の方がずっと強くて、書き方もそういう形をとっているということです。つまり、事態を明快にし、表面に現われたところの分かりやすい対立点を明示するという叙述になっておりますので、その結果としてたくさんの欠落があったことは仕方ないと思っております。

あれもあるこれもあるという書き方ではなく、あれならあれという書き方をしたのが、一方では読みやすかったとっていただいた半面、欠落もあるとの評をいただきました。しかし、それも一面では光栄なことと思っております。

司会 ありがとうございます。それではこれでおわらせていただきます。長い時間、たいへん

に熱心な御議論のおかげで、事実関係とその見方の両面についてたくさんの方を教えていただき、御出席の皆さん、多分何か新しいものをえられたことと存じます。

司会の仕方によってはもっと効果があったかとは思いますが、藤森さんはじめ討論者ほかの皆様にあつく御礼申しあげて、このシンポジウムをおわります。

文 献 一 覧

石田頼房

1979 「東京中央市区劃定之問題」について
『総合都市研究』7号。

石田頼房・他

1979-82 「建築線制度に関する研究」その1～4
(未完)『総合都市研究』6, 10, 12, 15。

石塚裕道

1971

「19世紀後半における東京改造論と築港問題」都市研究報告22。

1977

『東京の社会経済史』紀伊国屋書店。

藤森照信

1979

「明治期における都市計画の歴史的研究」
東京大学学位論文。

1982

『明治の東京計画』岩波書店。

御厨 貴

1980

『明治国家形成と地方経営』東京大学出版会。

1982

「明治国家形成と都市計画——東京市区改正」1～2, 『東京都立大学法学会雑誌』23巻1～2号。

Symposium
TOKYO REBUILDING PLANNING IN EARLY MEIJI PERIOD

At Tokyo Metropolitan University Gakkan on January 18, 1983

- Chairman : Masaji Chiba, TMU Center for Urban Studies
Main Reporter : Terunobu Fujimori, Tokyo University Institute of Industrial
Science
Discussants : Takashi Mikuriya, TMU Faculty of Law
Hiromichi Ishizuka, TMU Center for Urban Studies
Yorifusa Ishida, TMU Center for Urban Studies
Comprehensive Urban Studies, No.19, 1983, pp.133—168

Edo, capital city of feudal Japan, had developed to be one of the largest cities in the world when Japan opened her doores to the Western World as was symbolized by the Meiji Restoration in 1868. It was a completed capital in the sence that its town plannings were appreciable results of the wisdom of feudal leaders backed by the people residing there, abundant in unique cultural features, while some depreciate the feudal character. It was a difficult task indeed to rebuild this feudal capital into a modern one for a new nation that was rapidly developing into a capitalistic country. The task was accomplished, regardless whether the results can be assessed as successful or not. But the actual process of the rebuilding as a whole has been left unexplored.

Terunobu Fujimori has recently clarified the development of the measures and process of this rebuilding by his study embodied in the book *Meiji no Tokyo Keikaku* (Tokyo Rebuilding Planning in Early Meiji Period) published by Iwanami Shoten in 1982. According to him, the main plans were of four kinds beginning with the *Ginza Rengagai Keikaku* (Plans of Ginza Brick-Building Streets) in 1872, followed by the *Bōka Keikaku* (Plans of Fire Prevention) and the *Shiku Kaisei Keikaku* (Tokyo Main Town Plannings), and ending with the *Kancho Shūchū Keikaku* (Plans of Government Offices Concentration) till around 1890. Driving planners of them were represented by occidentalists or enlightenmentists, rising bourgeoisie of merchants and industrialists, and the Ministry of Home Affairs. And the rebuilding accomplished may be evaluated as having been successful, though far from idealistic, utilizing traditional wisdom and introducing western techniques.

In the symposium, Fujimori who summarily reported his results and opinions was highly appreciated in his pioneering work by three discussants who at the same time expressed some lackings and desires to be filled; for instance, to examine fiscal problems raised by Mikuriya, power policy of the Meiji government by Ishizuka, and detailed technicalities of the plannings by Ishida. Following discussions among them as well as by some other participants made useful contributions for all to identify various facts accurately and to recognize the necessity to explore the problem from different approaches.

The figures attached include those kindly offered by Fujimori from his book and Ishizuka from among his drawings.