

明治期東京の路上構築物と景観について

山梨大学 正会員 樋口忠彰
東京工大大学院 学生会員 杉山晃一

1. はじめに

明治期東京において、最も大きく景観が変化したのは、路上の景観といってもよいであろう。徒歩と駕籠という陸上の交通手段は、人力車、鉄道馬車、路面電車という手段に変わり、これが路上に入ってくる。電信線・電話線そして電燈線という架空施設も路上に入ってくる。さらに、郵便ポストや公衆電話ボックス、交番や公衆便所といった公共施設も路上に入ってくる。

近代的な建築施設を入れる器としては、広大な大名屋敷跡地があった。しかし、上にあげたような近代的な都市手段や施設を入れる器は、江戸以来の狭い路上でしかなかった。江戸時代にあった木戸は取りはらわれたが、上にあげたような様々な交通手段や路上構築物が新たに路上に設けられ、明治期東京の路上景観は、きわめて混雑した様相を呈することになった。そして、この混雑した様相は、現在の都市景観まで長く引き続くことになった。

本論においては、明治期東京のこのような路上景観の様相を路上構築物と関連させて垣角見ることとする。

2. 電柱と電線

電柱は、明治に入ってから路上に現われてきた構築物の代表的なもので、電信柱、電話柱、非常報知線柱、電燈線柱などからなっていた。

最初に電信柱が登場してくる。明治二年に横浜—東京築地間の電信線架設工事が開始され、以後、築地電信局と外務省、民部大蔵省などの諸官省間に電線が架設される。明治五年には、日本橋、西国、浅草、本郷、四谷、赤羽根、新橋、品川に電信局が設けられ、諸官省の他、警察、鉄道停車場にも専用の電信線が引かれていくことになる。明治八年には、日本列島を縦貫する電信線の完成をみている。

当時の電信は、ほとんど軍事、治安維持のために利用する公用のためのものであった。電信線のことを導線と書いてハリガネと読み、架設のことを懸け渡し、

電柱も棒、電柱を立てることを棒立てと呼び、腕木も横棒、竿木も棒竿、石導子を電信気防ぎと呼んでいた。横棒は二本ぐらいいで、一本あたり二本の裸電線が走っている程度で、文明開化のシンボルとして、当時の錦絵に好んで取り上げられた。



図-1 日本橋の電信柱と電線

ついで、明治二十年頃になると、東京市内への架空線による電燈線の配電がはじまり、さらに電柱と電線の数が増えることになる。そして、明治二十三年には本格的な電話事業が開始され、東京の路上景観はこの頃から一変することになる。

電話線を支える電柱は電信柱と同じく棒と呼ばれ、節なし曲りなしの高さ四十尺から六十尺にも達する杉あるいは檜の船の桁柱にもなるような大柱であった。これに二線用から十線用の腕木をつけ、約二十五箇の間隔で路上に次々と建て連ねていった。これに、電話線を張り渡していったわけであるが、単線式であったため、電話の加入者が増加するにつれて電話線—裸銅

線の数は増え、その線の数は数百本にも及ぶようになったといわれる。明治三十年末の東京の道路延長の大部分は道幅が二向以下で、この狭い道路の上を蜘蛛網の如く電線が張り渡され、「市中到る所、素麺屋の南業」の如き観を呈し、「女の髪が纏れたるが如き」とまで形容された。このため、明治三十年頃から電線線の複線化工事が着工されるが、それでも多い所では百本近くの電線が架け渡されていたという。

明治三十年には、東京市内の電柱柱は一萬四千本に達し、電燈柱は四千本くらいあったといわれ、この他に、路面電車のための電気車線を支える支柱や非常報知線柱が建てられ、これらに電線が架け渡されていたわけだが、まるで街行くみ戸網を被せた様な景観であった(図-2)。

この林立していく電柱を当時の人々はどのように受けとめていたのであろうか。一つは、美観を損ずるという当然ともいえる受け止め方である。明治二十一年明治最大の都市計画である東京市区改正案が公布され、この市区改正事業と並行して、市区改正委員会が開かれていくが、この委員会において早速このことが議論にのぼる。この議論に基づいて、明治二十三年一月二十八日付で、東京市区改正委員会は次の様な建議書を内務大臣山県有朋に提出している。

市区改正ノ事業タル専ら運輸交通ノ利便ヲ謀ルハ論ヲ俟タスト雖モ亦テ裝飾シテ以テ中央都府ノ美観ヲ添ルハ亦改正事業ノ止ム可ラサルモノトス今ヤ其事業稍ヤ緒ニ就キ府内日ヲ追テ其観ヲ改メ漸ク改正ノ果シテ便利ヲ感セントスルニ際シ電信電話電燈瓦斯燈ノ如キ年々其数ヲ増加シテ其柱基ノ縦横林立スルヲ見サル無キニ至レリ之レシ府民ノ生業ニ利便ヲ與フル文明的ノ利器ニシテ喜フヘキ賀スヘキ決シテ擯スヘキモノナラサルヲ以テ市区改正ト併行セシメサル可ラサルナリ然ルニ熟ラ近日常ノ実況ヲ觀ルニ狹隘ノ街路若クハ美景ノ損スヘカラサン處タルニ至リテ電柱ヲ森立セシメ往々人車馬ノ通行ヲ障碍シ人ノ苦情ヲ惹起スルコト甚クナラス今夫ニ於テハ莫大ノ漫金ヲ費シテ道路ヲ擴充シ或ハ風致ヲ添付スル等日夜觀望スルニモ困セス他ノ一方ニ於テハ却テ道路ヲ縮小シ若シクハ風致ヲ減殺スルノ状態トハ爲レリ轉テ北ニシテ越ニ適ク是レ豈市区改正ノ本旨ト云ヘケンヤ抑彼ノ電柱等ノ如キハ

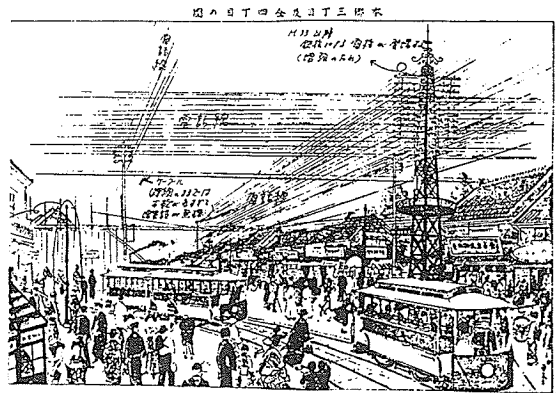


図-2 明治三十年代の東京・本郷の景観

歐 都府ノ例ニ擬シ成ヘクハ地中線ト爲スヲ以テ恰當ナリトス然レモ方今我都府ノ実況上ヨリ觀察スルハ必スシモ地中線トナスヲ要セサル處モ少カラサルヲ以テ人車馬ノ通行ニ妨害ナキモノハ姑ク空中線ヲ許シ空中線ヲ許ス可ラサル場所ニ限り地中線トナサシムル等便宜斟酌ヲ加フルトキハ敢テ企業者ノ利益ヲ損スルコトナク又人車馬ノ通行ヲ障碍スルモノ少ナク從テ市區改正其目的ヲ達スルコトヲ得ルナラント信ス因テ貴大臣ニ於テ上乗ノ状況ヲ熟察セラレ從前既ニ設置セラレタル者ハ漸次改設セシメ將來ノ企圖ニ係ル者ハ其官私設ノ如何ニ割セス共ニ主務ノ官庁ヨリ一先本會ニ合議シ而シテ後着手セシムル様其關係ノ省庁ヘ夫々照會又ハ訓令ヲ從セラレンコト冀望ノ至ニ任ヘス右ハ本會ノ決議ニヨリ茲ニ及建議候也

明治二十三年一月二十八日

東京市区改正委員長 芳川顕正

内務大臣伯爵 山縣有朋殿

この建議書でも述べている様に、すでにヨーロッパの都市に於ては、1870年代から電線の地中線化が進められていた。一方アメリカに於てもニューヨークやロサンゼルスに於ては、1880年代に地中線化が進められ二十世紀初頭には、大部分の都市が電線の地中線化を採用している。このような情勢から判断して、日本に於てもこの時期が電線の地中線化の好期であった。しかし、東京市区改正委員会は次の様な規程を設けることとこの問題を落着させた。

電線柱建設ニ關スル規程

オー條 本規程ハ東京市内ノ道路及市外ノ市區改正線路ニ建設スル電線柱ニ適用スルモノトス

オ二條 電信電話及非常報知線柱ノ建設ハ幅員三箇以上ノ道路ニ限リ三箇以上四箇未満ノ道路ニ於テハ片側ニ限ルモノトス

オ三條 電燈線柱ノ建設ハ幅員四箇以上ノ道路ノ片側ニ限ルモノトス

オ四條 オ二條オ三條ニ規定シタル場合ニ於テハ幹事ノ調査ヲ經テ委員長限リ處分スルモノトス

オ五條 オ二條オ三條ノ規定内ニシテ建設セシムヘカラスト認ムル場合又ハ規定外ニシテ建設セシムルモ妨ナシト認ムル場合ニ於テハ委員会ノ決議ヲ經テ處分スルモノトス

ところで、明治三十年末の東京の道路延長の九割以上は二箇にも満たない幅員の道路であったといわれ、オ五條の規定外の道路として狭い道路の電柱建設を認めていかなければならない場合も多かったと思われる。一方、市区改正設計の道路は、オ一等一類、オ一等二類、オ二等、オ三等、オ四等、オ五等、そして等外という段階に分けられ、オ五等の道路は幅員六箇以上、等外の道路は幅員六箇未満となっている事からも明らかかなように、市区改正設計で建設されるほとんど総ての道路に、オ五條の例外を除いて、電柱建設が可能ということになった。

市区改正の目的は、運輸交通の利便を計ることと、中央都府の美観を添えることとの二つがあったが、結局は、運輸交通の利便を計ることが優先されることになった。このことは、森立ある電柱と投網を被せた様な電線の景観に対して、もうひとつの受けとめ方が背景にあったためと考えられ、地中線にあると企業者の利益を損なうことになるという理由ばかりではなかったと考えられる。

それは、明治二十三年、市区改正委員会が森立する電柱に対して規制を加えようとする動きに対して、東京電燈会社から東京市会議長にあてた次の業原原書によく表現されている。

「欧米においては電線の交差、蜘蛛網の如く帆柱の参差せる林立の如きをもって風流の極みとなし、以て文明の象となすの今日に際し、本邦に於ては雅致を害すとなす、甚だ経庭の談なりとす云々」

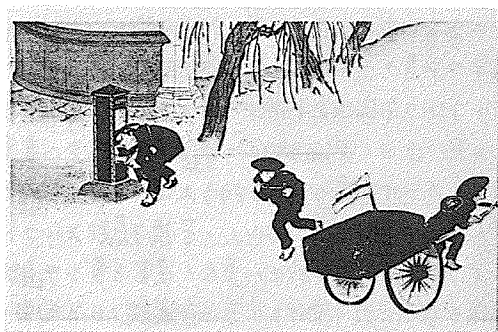
既にこの時期には欧米に於ては電線の地中線化が進められつつあったことは先にも述べたが、この事は知ら

なかったようである。図一に見るように実景として添えられている程度であれば、「風流の極み」と表現できるのかもしれないが、図一乙のような景観をこのように表現できた眼というのは驚きである。文明開化のシンボルというイメージを通して見ていたわけで、景観においてイメージというものがいかに人の眼を曇らせるかの好例といえるだろう。この蜘蛛網の如き電線の景観を文明開化のシンボルとみなす見方は、大正期の教科書にも登場し長く尾を引くことになり、風致を損なうという受けとめ方より大勢をしめていたように判断できるのである。

一部において電線の中でも線化は進められるが、こうして、帆柱の如き電柱が林立し、蜘蛛網の如く電線が交差する明治期東京の典型的都市景観が生みだされていくことになる。

(3) その他の路上構築物

明治四年に郵便の取扱いが開始され、それに伴い市内十一ヶ所に郵便ポスト「書状集箱」が設置される。虎ノ御門外、筋違御門外、牛込御門外、赤坂御門外、四ッ谷御門外の五つの門外と、西国橋、京橋、赤羽根橋、永代橋の四つの橋詰と、浅草観音前と芝神明前の十一ヶ所の、江戸以来の交通の要衝である。明治五年頃までは、白木の箱で、箱の前には掲示板がかけられ、設置場所を目立たせるため旗が立てられていた。明治五年頃から、杉材墨塗り、表に白いうるしで「郵便箱」と書いた黒い柱形の郵便ポストが登場し、明治二十年になると柱箱の下に根石がすえられ、差入口のふたに「POST」の文字が登場する(図一三)。



図一三 黒い柱形の郵便ポスト

現在でもおなじみの赤い郵便ポストが登場するのは明治四十一年で、鉄製で「公衆ヲシテ認識シ易カラシムルヲ特ニ朱塗」とし、「枢要ナル都市ニ設置」された。

現在の公衆電話——当時の自働電話が出現するのは明治三十三年のことで、新橋停車場と上野停車場の屋内と京橋際のボックス型自動電話の三ヶ所であった。この京橋のたもとに置かれたオー号電話ボックスの形は、六角錐形で屋根から少し下がった所が細めにくびれていて、屋根の真中には尖塔が乗っていて、地藏堂に似た形をしているが、白塗りであった。後の電話ボックスは、屋根下のくびれはなくなり、赤塗りのボックスも登場してくる。

明治三十四年には自動電話の設置数は十ヶ所、明治四十年には八十八ヶ所、大正元年には二百三十三ヶ所と急増し、停車場、橋際、公園、四ッ角、劇場前など人の集まる場所に次々と設置され、商家の店頭を設置する計画も立てられることになる。

交番派出所の前身は、江戸における自身番といえるだろう。自身番は町人地における保安警察と警火の役割をはたしていたもので、一町に一ヶ所の割合で番小屋があった。明治新政府は、自ら組織する羅卒や巡査以外にこの旧幕府時代の自警の組織を利用しないことには治安に不安があったため、この三者が府中取締の任にあたっていた時期があった。このことは、交番派出所のデザインにもそのままあらわれている。即ち、公衆電話ボックスや郵便ポストほど統一された形をしていないことである。一つは、洋風ボリスボックス風のものであり、もう一つは、江戸以来の自身番所風のものであり、さらに、この自身番所風のものを石造等にして近代風にしたものもある。明治十四年頃から紅色あるいは紅白の硝子燈を遠見の利を考へて標燈とし、ボリスボックスのシンボルになっていく。明治十四年頃の交番(巡査)派出所の総数は三百二十ヶ所ぐらいあったといわれる。

この他、交番所や自動電話があるような橋詰に、これらと隣り合せて共同便所が置かれていた。

4. まとめ

二におげた構築物は、ともかく公共・公益施設であった。さらにこれらに、沿道建物からの様々なお

出し物が加わった。看板、標識、物干、門、軒先の街燈、日除け、張り出し、商品・薪炭・荷車、荷造り等であり、さらに車輪を持った交通機関が走っていたことはいまでもないことである。東京市区改正は、運輸交通の利便をはかるために、また中央政府に美観を添えるために、道路の拡張に大きなエネルギーをさくことになるが、こうして拡張された街路は、以上述べてきたような様々な要素で次々と占められ、新たな混乱が生みだしていくことになる。

『東京パック』(明治四十一年九月)は、図-5のような漫画をのせ、「市区改正により道路は広げられたが、そこは、自働電話やボリスボックスやその他様様なもので埋められ、それらがひしめきあっている」と東京の路上景観の混乱がりを皮肉っている。異人の目線にしかこの混乱がりは見えなかったのであろうか。

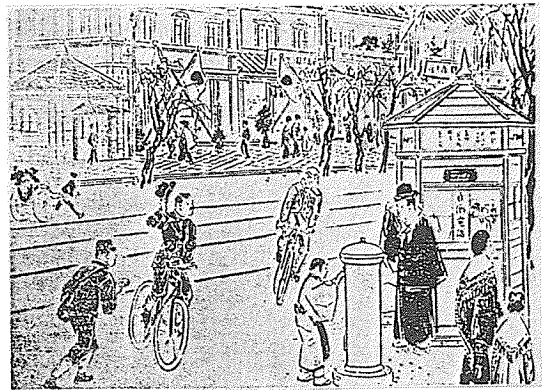


図-4 郵便ポストと自働電話ボックスと左手に交番

参考文献——『南東電信電話百年史』、『電線史』、『東京市区改正委員会議事録』、『東京の電話』、『通信博物館資料図録 No.1 ~3』、『東京電燈会社五十年史』、『警視庁史—明治篇』、『警視庁百年の歩み』、『庁府県警察沿革史』、『東京市史稿—市街編』、『風俗画報』。

この研究はトヨタ財団助成による。

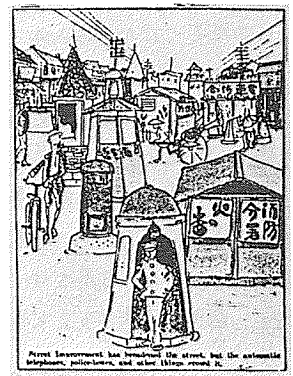


図-5 『東京パック』