

98. 甲武鉄道延伸に関わる審議過程に現れた東京市区改正委員会の景観思想

Tokyo SHIKU-KAISEI Committee's View of the Values of Landscape Revealed in Debates on the Extension of a Railway Track of KOBU-TETUDO

丸茂弘幸*・青木太郎**・木下 光*
Hiroyuki Marumo, Taro Aoki and Hikaru Kinoshita

The purpose of this paper is to clarify how Tokyo SHIKU-KAISEI Committee, the first official committee for modern town planning in the Meiji-era, looked at and had attitude toward the values of landscape. This is done by analyzing the committee's debates on the issues concerning to the extension of a railway track using an ancient moat of Edo castle.

The committee's strong concerns for conservation of historic landscape with the ancient moat and the old trees on the banks are observed, and their efforts for conservation seem to be rewarded by the positive appreciation of the landscape by the people of that age.

Keywords : landscape, railway track, SHIKU-KAISEI
景観 鉄道 市区改正

1 はじめに

わが国の近代都市計画の始まりを画した東京市区改正委員会の活動は、これに先行した銀座煉瓦街建設や日比谷官庁集中計画などに比べて、いわゆる都市デザイン的な華やかさに著しく欠けていた。そのため、デザインや景観など人々の感性にかかわる価値に対して、委員会がどのような姿勢で臨んだかについてはほとんど関心が払われてこなかった¹⁾。しかしながら彼等が都市景観に必ずしも無頓着であったわけではなかったことは、筆者の一人が電柱建設に関する委員会の審議過程を通して明らかにしたとおりである¹⁾。

本研究は東京市区改正委員会の議事録²⁾をもとに、現在のJR中央線の前身である甲武鉄道の東京市中心部への延伸に関する委員会の審議過程を分析し、そこに現れた彼等の景観に対する考え方や姿勢を明らかにすること

を目的としている。歴史的に見て近代以降のわが国の都市計画がデザインや景観の問題を相対的に軽視する傾向にあったことは否定できないにしても、その出発点においては果たしてどうであったのかを確認しておくことは重要であると考えられる。

2 線路延伸問題の背景と発端

甲武鉄道線路の東京中心部への延伸が景観との関連で問題になったのは、旧江戸城の外濠や神田川という歴史的に形成されてきた景観のストックを利用してそのルートが設定されたからである。しかし東京市内の濠や河川を鉄道敷として利用するという発想自体は甲武鉄道の独創ではなかった。鉄道がはじめて議題となった第14回市区改正委員会(M21.11.2)において、市街鉄道の線路についての考えを質された東京府区部会議員の田口卯吉委員

は「私ノ考へハ外郭即チ牛込市ヶ谷四谷赤坂虎ノ門等ヲ一周セシメ、万世橋ヨリ新橋ニ至ル等ノ繁昌地ハ地中若シクハ高架線トシ、ソノ他ハ外濠ヲ利用シ該線路ヲ設ケント欲ス。外濠ヲ利用スルニ就テハ外国新聞ナドモ頗ル賞賛セシコトアリ。」と述べている。

外濠を線路敷に利用するという考えは単に用地の確保を容易にするためだけでなく、道路との平面交差をできるだけ少なくするという狙いを含んでいた。巨額の費用を投じて拡幅

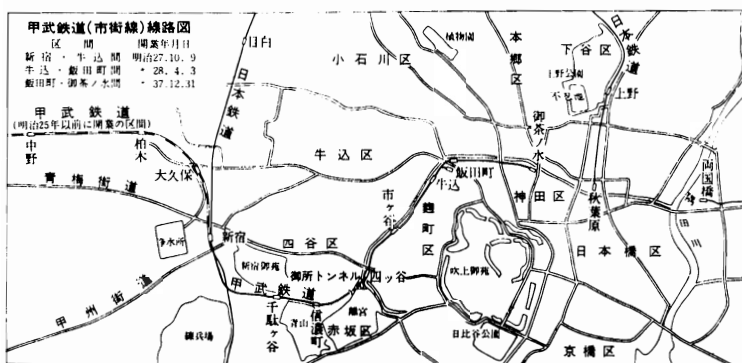


図-1 甲武鉄道線路図 (出典:『日本国鉄百年史』,p349)

*正会員 関西大学工学部建築学科 (Kansai University)

**正会員 愛媛県庁 (Ehime Prefectural Government)

整備した市区改正道路を鉄道線路によって分断させるのは「自家撞着ノ事業ヲ設計スルモノ」（東京府区部会議員福地源一郎委員の発言）と委員会は考えたのである。

第32回委員会（M22.6.10）で東京市内の鉄道線路の将来構想案ともいべきものが承認された。「将来布設ヲ要スベキ市内鉄道線路」として構想されたのは、中央線（新橋・上野間）、外堀線（神田秋葉が原・牛込・赤坂御門・溜池・虎ノ門・新橋間）、小石川線（神田三崎町・白山・巣鴨間）、市ヶ谷線（市ヶ谷御門・内藤新宿・新宿停車場間）、麻布線（赤坂溜池・谷町・麻布六本木桜田町・筈町間）、本所線（神田秋葉が原・和泉町・須賀町・本所横綱町間）の6路線である。田口委員の考えていた中央線と外堀線が形成する環状ルートが全体の核となっており、これから外側に分岐する形で他の4路線が設定されていたことが注目される。

この構想案は、市区改正事業の一環としてではなく³⁾、新たな市街鉄道敷設の申請に対する意見を求められたときの判断材料として委員会が用意したものであり、同じ第32回委員会で議題に上った甲武鉄道の延伸申請がその適用第一号ということになった。

機業地帯である八王子と横浜港とを結ぶ鉄道の一環として、1889年（明治22年）に新宿・八王子間を開業した甲武鉄道は、旅客輸送に活動分野を広げるべく東京市中央部への延伸の機会を開業以前から覗いていた²⁾。小石川の陸軍砲兵工廠に新宿から鉄道を引きたいという軍部の意向を察知した同社は、1889年（明治22年）5月22日に神田区三崎町までの延伸を鉄道局に申請した³⁾。鉄道局長官からの照会を受けた内務大臣松方正義は市区改正に関係するとして市区改正委員会に意見を求めた。これが市区改正委員会において甲武鉄道線路の延伸問題が取り上げられた最初の発端である。

第32回委員会では、工事方法については別途議論する必要があるもの大筋では異存ない旨の答申をすることに決した。そのルートがおおむね市ヶ谷線に外堀線の一部を加えた路線に対応していたため、ほとんど議論されることもなく承認されたのである。工事方法については別途議論するという条件がつけられたのは、道路との平面交差すなわち踏切が問題であったからであった。

この時点までの議論においては、外濠を鉄道敷に利用することに伴う景観破壊が問題にされることは全くなかったことを確認しておこう。

3 新宿・飯田町間延伸計画の審議過程

甲武鉄道は委員会の答申の約1ヶ月後の1889年（明治22年）7月13日に無事仮免許状を得て実測に着手した。しかしこの時点から次に甲武鉄道延伸の問題が市区改正委

員会の議題に上る第85回委員会（M25.10.19）までに3年以上が経過している。この間、停車場予定地三崎町練兵場の三菱岩崎家への払い下げ⁴⁾、これに伴う終端停車場の飯田町への変更、当初の四谷通りの北側を通るルート（北線）から四谷通りの南側を通るルート（南線）への変更、南線が通過する新宿御料地・赤坂離宮および青山練兵場に係わる宮内省および陸軍省との折衝など、甲武鉄道は多くの関門をくぐらねばならなかった⁴⁾。

1892年（明治25年）9月陸軍省より6つの設計条件が提示された。このうち本論に関係するのは、①四ツ谷停車場ハ濠ノ中央ニ位置シ…此部分ハ殆ント全ク濠ヲ填塞シ其障碍力ヲ減殺スルノ害アリ…成ルヘク濠幅ヲ減セサル如ク設計スベシ、②四ツ谷見附ト市ヶ谷見附中間ニ線路ノ甚シク濠内ニ凸出セル部アリ、此部ハ殆ント全ク濠ヲ填塞ス、故ニ濠幅ヲ減少セサル様此部ノ設計ヲ改ムベシ、土堤ノ凸角下ニ隧道ヲ設クルヲ最良トス、又総テ三崎町停車場迄ノ間濠ニ沿ヒタル土堤ハ成ルヘク削低セサル如ク設計スベシ、の2つの条件である⁵⁾。軍事施設としての外堀を管理していた陸軍省は防衛上の理由から外堀の保全を要求していたのである。

甲武鉄道はこの6条件をもとに計画に若干の変更を加えて陸軍省・宮内省の認可を得た。市区改正委員会にこの議題が登場したのはこの一ヶ月後である。

第85回委員会（M25.10.19）の冒頭において、市区改正委員会の幹事会員であった東京府書記官の銀林綱男委員が発言し、甲武鉄道の計画案は踏切も少なく線路に当る市街も別に不便を感じることがないので、内務大臣に対しては4つの条件を付して許可するよう答申したいとして、その条件を提示した。第一の条件は鉄道線路が将来市区改正事業の障害になった場合は会社の自費で改築する約束を東京市参事会と結ばせること、第二の条件は市区改正道路を斜めに横切る牛込門外の踏切の位置を市参事会と協議の上修正することであった。これらはこれまでの委員会における議論の延長上のものであった。

続く第三、第四の条件はこれまでに議論されたことのない新しい条件であった。すなわち、「第三 壘上ノ樹木ハ古来ヨリ養成シ来リタルモノニテ殊ニ人口稠密ノ市内ニ在リテハ多ク得難キノ老樹ノミナラス之レカ為メ大ニ其風景ヲ増シ雅致愛スヘキモノナレバ成ルヘク樹木ヲ伐採セサル様注意セシムヘキコト」とし、また「第四 壘頂壘裾等總テ往事ノ大計画ニ成リタルモノニテ殊ニ四ツ谷牛込間ノ眺望ノ如キ実ニ無類ノ風致ヲ有シ一層全市ノ美観ヲ添フルモノナレバ軌道布設其他一切ノ工事ニオイテモ充分ニ注意ヲ加ヘ風致ヲ損セサル様起工スヘキコト」という条件である。これらは今日のな言い方をすれば歴史的景観の保存に最大限の注意を払って設計し施工せよという条

件以外の何物でもない。

続く第86回委員会(M25.10.28)では、樹木や土堤の保存のためのより具体的な方策が検討された。まず東京市会議員の山崎峻一委員が、飯田橋・小石川橋間においては軌道が土堤の中心を通る設計になっているがこの場合「其立木ハ無論取払ヲ要スルトノコトナリ、果シテ然ラハ実ニ美観ヲ損シ殺風景ノ至リナラスヤ」と述べ、軌道の布設位置を土堤の中心から中腹に変更することを主張した。中腹に移す方がかえって景観を破壊しかねないことを懸念したのであろう、この日の議決では単に「飯田橋ヨリ小石川橋間ノ樹木ヲ伐採センメズ」という条件に改められた。

山崎委員に続いて同じく東京市会議員の末吉忠晴委員が、四ツ谷門脇の土手三番町39番地から41番地先の土堤を切割の設計を隧道に変更するよう提案した。その理由として、「陸軍省ニテモ軍事上(切割によって濠を)狭ムルヲ好マサル」のみならず隧道にすれば「風致ヲモ損セヌ」ことから「双方ノ利益」になることをあげた。末吉委員の提案はすぐに多数の委員に賛同され可決された。

第87回委員会(M.25.11.4)では起草委員の作成した四項目から成る復申案が提示されたが、そのうち景観に関する第三項と第四項は次の通りであった。

- 一 四谷門ヨリ市ヶ谷門ニ至ルノ間土堤ノ突出セル箇所ノ堀割ハ之ヲ隧道ニ改メシム事
- 一 堤上ノ樹木ハ伐採セサル様注意ヲ要スヘキハ無論飯田橋依リ小石川橋ニ至ル間ハ特ニ之ヲ存置スル為メ軌道ヲ移設スヘキ事

こうした市区改正委員会の動きは、委員会で設計上の説明にあたった甲武鉄道の技師を通じて甲武鉄道側に伝わっていた⁶⁾。会社に不利な決定がなされるようとしていることを察知した甲武鉄道は、特に第四項について、線路を変更すれば却って伐採樹木が増加するばかりか一層美観を損する虞がある旨を委員長に申し入れた。これを受けて実際に調査した東京府庁は、樹木伐採を避けるために移設する新線路は、伐採本数は旧線路に比べて12本減ることになるが、却って風致を損なう恐れがあるとの調査結果を得た。銀林委員がこの経緯を報告し、第四項を以下のように修正するよう提案した。

- 一 堤上ノ樹木ハ可成伐採セサル様注意ヲ加ヘ止ムヲ得ス伐採シタル場合ニ於テハ線路ノ妨ナキ場ニハ松樹ヲ植ヘ風致ヲ損セサル様致スヘキ事

銀林委員の修正案に対して東京商工会員の澁澤榮一委員がさらに修正の提案をし、これが可決された結果、結局復申案の第四項は以下ようになった。

- 一 堤上ノ樹木ハ可成伐採セサル様注意ヲ加ヘ止ムヲ得ス伐採シタル場合ニ於テハ東京市参事會ニ協議シ線路ノ妨ケナキ場所ニハ樹木ヲ植ヘ風致ヲ損セサル様

致スヘキ事

銀林委員はさらに「一 濠内堤上ノ工事ハ成ルベク市ノ美観ヲ損セサル様注意スヘキ事」の1項を復申案の第五項として追加するよう提案したが、これについては他の賛同を得られず削除された。その際澁澤委員は「美観ト云ヘハ何ニカ金銀ニテモ縷メル様ノ嫌ヒアレバ…」と述べている。美観に対する当時の見方の一端が覗える。

こうして出来上がった復申案が内務省からの条件として甲武鉄道に提示されたのは1892年(明治25年)11月25日であった。甲武鉄道はこれらの条件を全て受け入れて本免状の下付を期待したが、同年12月15日の第1回鉄道会議⁵⁾において本免状の下付を当分見合わせる事が決議された。

延期の理由は2つあった。第一に、東京・名古屋間の幹線の一部をなす甲武鉄道はいずれ軍事上官有化すべき重要路線だからその延長を許可するのは得策でないということ、第二に、百万以上の人口を有する大都市の中心に設ける路線なので容易にこれを看過することができないということであった。

延期論の先鋒に立った貴族院議員の谷干城委員は、第二の理由に関連して「国家ノ美観ト云フコトモ是ハドウシテモ注意シテ置カナケレバナラス、夫レ彼ノ土手ヲ打壊シテ其上ヘ鉄道ヲ敷クナド云フコトハ、随分殺風景ノ事柄デアル…二百四十年來形ヲ造シテ居ル彼ノ城郭ヲ崩シテ迄ヤラネバナラント云フ必要ハナイ」⁷⁾と述べている。鉄道会議においても外濠の景観破壊が問題にされたのである。このことは外濠の風致保存への関心が、市区改正委員会の範囲を超えた広がりを持っていたことを示唆している。

延期決定の報に接した甲武鉄道は直ちに陳情書を通信大臣に提出し、鉄道会議も調査委員を設けて免許条件を検討し審議を重ねたが、結局無条件で許可することになった。第二の理由に関しては市区改正委員会で検討済みであることが許可の根拠となった。甲武鉄道に新線布設の本免状が下付されたのは1893年(明治26年)3月1日である。そして同年7月5日、全線を3工区に分けて工事に着手した⁸⁾。

4 新宿・飯田町間延伸工事着工後の監視

工事が始まってからも、市区改正委員会は4条件が満たされているかどうかの監視を怠らなかつた。

第112回委員会(M27.6.7)で大蔵省国債局長の曾根静夫委員は、甲武鉄道が計画と違う工事をしているので、調査をして、委員会の許可外の工事をしているところは当初の計画の通りに工事をやり直させるよう建議した。東京市会議員の松田秀雄委員も「…飯田橋通りニテ多分ニ土手ヲ崩

シタル処モアリテ大ニ美観ヲ損スルノ嫌アル如キ随分勝手ナル事ヲ為シツツアル…委員ヲ設ケ調査セシメ尚進ンテ全線路ヲ踏査シ他ニ於テ変更セシ所ナキヤ否ヲモ確カメンコトヲ希望ス」と曾根委員に同調した。この建議を受け、5名の調査委員を設けて、新宿・飯田町間の全線路の工事を調査することになった。

第113回委員会(M27.7.12)で調査結果が報告され、委員会が答申した事実と相違する点が5項目にわたって指摘された。その第4項は「一 土堤削落、外堀埋築其他総テノ工事ハ粗略ニシテ大ニ風致ヲ損スルコトナキ能ハス、殊ニ石垣ノ築造ハ粗材ヲ供用シ不整理少ナカラスト認ム」というものであった。

調査委員の松田委員は「工事ハ設計ニ違ヒタル場所アルノミナラス大体上頗ル粗略ナルヲ以テ本会カ希望ノ要件タル美観ヲ損スルコト少ナカラス」と実情を説明し、東京府知事に適当な処分を促す必要があると訴えた。東京市会議員の芳野世経委員も、石垣築造に用いられている石材は下水石よりも一段と粗末で「…元来外壕土堤等ニ関シテハ會テ前々委員長ヲ宮中へ召サレ、成ルヘク旧形ヲ保存シ置ク様御沙汰ヲ蒙リシ程ナレハ右ノ如キ不体裁ハ好マス…」と、宮中の御沙汰まで持ち出して甲武鉄道の工事を十分監督するように主張した。結局調査報告が原案通り可決されて、東京府知事へ照会して相当の処置を甲武鉄道に促すこととなった。

1894年(明治27年)10月9日まず新宿牛込間、続いて翌年4月3日牛込飯田町間の営業を開始した。甲武鉄道は開業記念に無数のツツジを四ツ谷と牛込停車場に植え、また線路に数百株の桜樹を植付け「風致頗ル掬スベキアリ」と記している⁹⁾。

新設線路での営業開始後の第118回委員会(M28.6.25)において、土堤を削り四ツ谷、市ヶ谷、牛込の各停車場への取り付け道路を新設する案件が議題に上った。曾根委員は審議の始めに、「四ツ谷牛込停車場通路ニ当ル処ノ樹木ハ何本程伐採セラルヘキヤ」と尋ね工事に伴う樹木伐採への懸念を示した。東京市会議員の佐久間貞一委員は、「…土堤ヲ使用スルコトニ就テハ前会ニ於テ已ニ美観ヲ損セサル様トノ主意ナリシニ斯クノ如ク見苦シキ階段ヲ付シテハ其等ノ点モ如何ヤト懸念セラル…」と述べ、委員会はこれらの意見を受け調査委員を設けることとなった。

第119回委員会(M28.8.20)でその調査結果が報告され、牛込停車場通路に供する場所は樹木に支障がないこと、市ヶ谷停車場通路も幅員を2間にすれば問題ないことを確認した上で、許可することに決した。四ツ谷停車場通路の方は追願により甲武鉄道の側で申請を撤回していた。

このように甲武鉄道の新宿・飯田町間線路延伸事業に関しては、市区改正委員会は設計段階のみならず、工事段階、

営業開始後の段階においても一貫して景観保全のための努力を重ねたといえる。

5 飯田町・万世橋間延伸に関わる審議過程

1893年(明治26年)7月28日、甲武鉄道は市内循環鉄道布設の仮免状の下付を通信大臣に願ひ出た。これは四ツ谷停車場より分岐して外堀沿いに赤坂目付・虎ノ門・幸橋・山下門を経て市区改正設計で設置予定の中央停車場に至り、さらに進んで神田橋・一ツ橋を経て今川小路新運河に沿って飯田町停車場に連絡するルートであった。外堀という「封建時代ノ遺物ヲ王政文明ノ利器ニ利用スル」(『市内循環鉄道布設願書』¹⁰⁾における表現)この市内循環線構想は甲武鉄道が東京市内への進出を企画した当初からの宿願であり、新宿飯田橋間もその一環として考えられていた¹¹⁾。

通信大臣からの照会に応じて第117回委員会(M28.4.26)でこの案件が取り上げられたが、馬車鉄道に代る新たな都市内交通機関として、当時すでに検討が始まっていた市内電気鉄道に関係するため、同委員会内に設けられていた電気鉄道に関する調査委員に付託することになった。

第120回委員会(M28.8.24)で調査委員の報告があった。三崎町万世橋間の線路の延長については新橋上野間を結ぶ東京中央高架鉄道に連絡することを条件に許可するが、市内循環鉄道は「東京市内運輸ノ方法トシテ汽車鉄道ヲ採用スルハ其ノ利害相償ハサルモノ」として許可すべきではない、というのがその内容で、この原案通り決定された。市内循環鉄道はルートそのものよりも、電車ではなく汽車鉄道であることが問題であった。市内循環線は、すでに見たように委員会が将来必要になるであろうとして考えていた外堀線のルートに他ならなかった。

第164回委員会(M.33.2.28)で、万世橋までの延長の件が議題にされ、甲武鉄道が作成した万世橋停車場付近工事方法書が提示された。これには以下のように甲武鉄道が「裝飾ヲ施ス」ことによって美観を実現しようとしていた姿勢が現れていた。

- 一 …新万世橋ヨリ乗車場迄ハ左右ニ裝飾ヲ施シタル煉瓦壁ヲ築キ中間ハ土砂ヲ以テ填塞ス…
- 一 乗車場ノ一端ヨリ一端迄即停車場構内中央部ハ線路左右ニ沿ヘ裝飾ヲ施シタル煉瓦壁ヲ築造シ中間填料トシテ土砂ヲ使用ス…
- 一 停車場本屋ハ道路ノ地盤ニ建設スルモノニシテ構造ハ煉瓦石材混置トシ、其建築設計ノ主眼ハ所在地ニ適応スル裝飾ヲ施行スルニアリ…
乗車場及構内線路ハ鉄骨拱形ルーフ玻璃張りトナシ未タ詳細ノ設計成ラサルモ要スルニ市内中央ノ地ニ

建設スル停車場トシテ美観ヲ備フルヲ目的トセリ

東京市助役の佐藤正興委員は、神田川の改修に支障をきたさないことなど三つの付帯条件を付けて許可することを提案し可決された。第二の条件は以下の通り神田川沿いの風致に関するものであった。

ニ 小石川以東万世橋ニ至ル間ノ土手及崖地ハ工事施行ノ際可成其風致ヲ失ハサル様注意シ且将来風致増添ノ設備ヲ為スコト

ここでは小石川橋万世橋間の風致を保全するだけでなく、景観のストックとなるような「風致増添ノ設備」を積極的に創出しようとしていたことが注目される。

1900年(明治33年)4月25日飯田町・鍛冶町付近間の免許状が下付され、1902年(明治35年)11月飯田町・御茶ノ水間に着工、1904年(明治37年)12月31日に開通した¹²⁾。

工事中「湧水ノ多量地質ノ粗鬆」が予想を上回ったために御茶ノ水付近の神田川の堤腹の隧道工事を切取工事に改めたい旨甲武鉄道会社は東京府知事に出願した。第195回委員会(M36.5.2)では「実ニ己ムヲ得サルモノ」とこれを認めた。

続いて1906年(明治39年)3月に御茶ノ水・万世橋間に着工したが、国有化により未完成のまま同年10月1日政府に引き継がれた¹³⁾。

小石川橋・万世橋間の周辺は、神田川を隔てて、一方の湯島台には古来の東洋教学の中心であった聖堂と昌平坂学問所があり、他方の駿河台にはニコライ堂が建てられ(明治24年2月落成)美しい景観を呈していた。また万世橋辺りまでは数十メートルの断崖と清涼な水で、東京には珍しい渓谷風の景観を呈していたが¹⁴⁾、川幅は狭く断崖であるので工事は非常に難しいものとなった。完全な景観保全是無理であると判断した委員会は、新たな景観のストックの創出に期待をかけていたのである。甲武鉄道が「裝飾ヲ施ス」ことに意を用いたのも同じ理由からであったと考えられる。

6 甲武鉄道線路延伸後の景観評価

甲武鉄道の延伸による外堀周辺の景観の変化を当時の人がどのように評価したかを、1896年(明治29年)12月から1909年(明治42年)3月にかけて東陽堂支店から発行された『風俗画報臨時増刊 新撰東京名所図会』によって見てみよう。

「第17編麹町区之部中飯田町富士見町」(M31.11.25発行)の「甲武鉄道株式会社」の項に次のような記述が見られる。「…城池に沿ふて翠松を引く堤上を縫ふて、轆々又轟々、汽笛につれて煤烟の漲れる汽車の進行する態、都下にこの美観あるは、甲武鉄道のみ…。」¹⁵⁾これによると、

「城池」と「翠松」がのこされており、これらと「汽車」との取り合わせを「美観」として、肯定的に捉えていたことがわかる。

図-2は「第40編四谷区之部下」(M36.12.25発行)に掲載された「御堀端の図」であるが、右端に市区改正委員会の指示により、突出した土堤の「鼻」を切取らずに設けられた隧道を、汽車が煙を吐きながら抜ける様が描かれている。「鼻」を残すことが景観上いかに重要であったかがこの図によって了解できるであろう。この濠の俗称である「塵吸ヶ淵」の項の解説は以下のようである。「四谷門外、停車場の邊より学習院前の外壕を塵吸ヶ淵と称す、風位、順なる時、水面に浮ぶ塵芥を吹散らせり、此地南北は高土堤にて松並木あり、風路を杜絶す、されば其効無しと雖も西北の風渡る日、東南の一角喰違の堀へ、あらゆる塵芥を吸付波光一碧清く澄み、名残なく拭はるるを常とす、因て此称ありとぞ。」¹⁶⁾おそらく心の洗われるような風景であったのであろう。

「第39編四谷区之部上」(M36.10.25発行)の「四谷門址」の記述はさらに印象的である。「土堤の草は緑に、外壕の水は碧く水に沿ひ草を縫ふて、軌條を通じ、汽笛を吹く列車は、蜿蜒長蛇の如く、黒煙白霧を漲らし一定の時間を刻して刻して隧道を出入せり、此景、此色一幅偉大の活畫圖にあらずして何ぞや。」¹⁷⁾

名所図会という性格上、ある程度制り引いて受け止める必要があるとはいえ、甲武鉄道の延伸を景観上肯定的に評価した部分があったことは明らかである。

しかし一方で否定的な評価を下した記述がなかったわけではない。「第17編麹町区之部中飯田町富士見町」(M31.11.25発行)には、開業が当時の新聞に載るほどで「官吏紳士来り遊ぶもの…多し」という飯田河岸の料亭富士見楼からの眺めについて、「…堤上を走る甲武鉄道の汽車は、楼にとりて没趣味なるも、楼上速く富峰を望むに至りては甚だ爽快なり。…」¹⁸⁾と書いている。飯田町五丁



図-2 御堀端の図(出典:『東京名所図会 四谷区・牛込区之部』p93,94)

目にあった高級旅館の飯田館からの眺めでも、「…楼上青葉の影落ちて、鬱蒼たる富士見の台を望み、北は甲武鉄道線の汽笛近く白煙を吐き、砲兵工廠の構内を窺ふべく、風景はさして絶景ならねども、また賞するに堪えたり。」¹⁹⁾と冷やかな評価をしている。

一口に汽車鉄道といっても場所により見る者の視点や状況によってその評価が異なるのは当然であろう。現在でもSLファンが少なくないことを考えても、汽車鉄道が風景の構成要素としてプラスの効果を与える場合があることは間違いない。特に緑や水面などの豊富な自然的・田園的景観の中で、しかもある程度の距離を置いて体験される場合には、汽車は多くの人々にとって好ましい景観の添景になりうるように思われる。塵吸ヶ淵や四谷門址における肯定的な評価はこのような場合に相当しているであろう。

反対に市街地内の人工的・都市的景観の中で、しかも近接した距離において体験される場合にはマイナスの効果を生む可能性が高いであろう。富士見楼や飯田館からのマイナス評価はそのような場合と考えられる。

市区改正委員会が堤上の樹木や濠自体の保全に努め、そこに歴史的・自然的景観をある程度残したことが、甲武鉄道線路延伸後の景観に関して一定の肯定的な評価もたらすことになったと考えられる。

7 結び

本研究で明らかになったことは以下の通りである。

- ①市内への鉄道の導入により市区改正道路が分断されることを最も恐れていた東京市区改正委員会は、旧江戸城の外濠を利用した甲武鉄道の東京市中央部への延伸については、市区改正委員会の構想との矛盾がなかったために、これに伴う景観破壊を問題とすることなく、明治22年そのルートを大略において承認した。
- ②3年後の明治25年、延伸工事の具体的な設計を審議した市区改正委員会は外濠の風致の保存を理由に土堤および堤上の樹木の保存に関して厳しい条件を甲武鉄道に課した。鉄道会議もまた延伸による外濠の景観破壊を問題にしたことは、当時においては外濠の風致保存への関心が、市区改正委員会の範囲を超えた広がりを持っていたことを示唆している。工事着工後も条件の実行に関して市区改正委員会は監視を怠らなかった。
- ③甲武鉄道はさらに外濠を全面的に利用した市内循環線の敷設を申請したが、すでに市街電車の導入を検討していた市区改正委員会は汽車鉄道であることを理由にこれを認めず、飯田町・万世橋間のみ延伸を許可した。
- ④飯田町・万世橋間の延伸に関わる議論においては、地形的な条件から完全な風致保存は困難であったため、風致増

進の設備や装飾を施すことに関心が払われた。

⑤甲武鉄道延伸後の外濠周辺の景観評価には否定的なものもあったが肯定的な評価も少なくなかった。市区改正委員会が堤上の樹木や濠自体の保全に努め、そこに歴史的・自然的景観をある程度残したことが、一定の肯定的な評価につながったと考えられる。

以上に見るように明治20年代前半の東京市区改正委員会には登場しなかった外濠の風致保存の議論が、20年代半ば以降には熱心に議論され、そのための措置がとられるようになった。風景論はしばしば国家の危機感の高揚と連動していることが指摘されている。延伸された甲武鉄道は、営業開始前の明治27年9月から10月にかけて、陸軍の委託に応じて日清戦争に派遣する軍隊を輸送することによりその供用を開始した。周知のように明治27年10月には志賀重昂の『日本風景論』の初版が上梓されている。そこに共通する時代の思潮を読み取ることができよう。

<補注>

- (1) 例えは藤森照信は東京市区改正委員会の構議について「…まるで三年前の審査会の熱気ははるか昔のことにように、固有の色彩を失い、もっぱら技術上の問題に終始してしまう。議事録をめぐっても拘すべき発言は少なく、…」と述べている。(藤森照信『明治の東京計画』1990、p231)
- (2) 資料に用いた議事録は、藤森照信監修「東京都市計画資料集(明治・大正編)」所収のものである。各委員の発言については煩を避けるために下記の引用・参考文献には引用箇所を示さず、発言された委員会の回次と年月日を本文中に示した。
- (3) 市区改正事業の一環として決定され公示されたのは上野新橋両停車場を結ぶ中央鉄道線のみである。両駅をつなぐことによって国土を縦貫する鉄道幹線を形成するという考え方は、芳川顕正の「市区改正意見書(明治17年)」や「市区改正審査会案(明治18年)」にもれていたものであるが、第14回市区改正委員会では、市街地においては道路との平面交差を避ける、という付帯条件をつけた上で審査会案を認めた。
- (4) 払い下げには、甲武鉄道会社が停車場を設置するときは同会社と協議すること、という条件が付されていた。
- (5) 1892年(明治25年)6月21日公布された鉄道敷設法はその第4章において鉄道会議を設立し政府の諮詢に応じて鉄道工事着手の手順と鉄道公債の金額を議定するものとしていた。鉄道会議規則では法に掲げる事項の他にも新設鉄道の線路および設計など広範な事項について審議することになっていた。

<参考・引用文献>

- 1) 丸茂弘幸(1996)、「東京市区改正委員会における電柱建設に関する審議経過」、第31回日本都市計画学会学術研究論文集、pp301~306
- 2) 日本国有鉄道(1975)、「日本国有鉄道百年史第4巻」、p348
- 3) 菅原恒覧(1896)、「甲武鉄道市街線紀要」、p7、甲武鉄道株式会社
- 4) 菅原恒覧(1896)、前掲書、pp7~10
- 5) 日本国有鉄道(1975)、前掲書、p350
- 6) 菅原恒覧(1896)、前掲書、p10
- 7) 野田正徳他編(1987)、「明治期鉄道史資料第Ⅱ期第1巻鉄道会議議事速記録」、p42、日本経済評論社
- 8) 菅原恒覧(1896)、前掲書、p11
- 9) 菅原恒覧(1896)、前掲書、p13
- 10) 菅原恒覧(1896)、前掲書、p16
- 11) 日本国有鉄道(1975)、前掲書、p355
- 12) 日本国有鉄道(1975)、前掲書、p353
- 13) 日本国有鉄道(1975)、前掲書、p353
- 14) 朝倉治彦他編(1992)、「明治東京名所因会上册」、p271,282、東京堂出版
- 15) 朝倉治彦他編(1992)、前掲書、p233
- 16) 朝倉治彦他編(1992)、前掲書、p579
- 17) 朝倉治彦他編(1992)、前掲書、p536
- 18) 朝倉治彦他編(1992)、前掲書、p234
- 19) 朝倉治彦他編(1992)、前掲書、p234