

# 東京の「貧民窟」

解説 鈴木 淳



図1 東京の「貧民窟」(『風俗画報』第277号、国立国会図書館蔵、カラーは巻頭図版参照)

## 図版の性格

上の図版は、1903(明治36)年10月、日露戦争直前の『風俗画報』第277号に掲載された。『詳説日本史 改訂版』(日B309) p.307には、ほぼ左半分が掲載されている。原題は「鮫ヶ橋貧家ノ夕」であるが、対応する本文には「貧民窟」の項があり、現在の新宿区にあった鮫ヶ橋が東京の三大貧民窟の1つであると紹介されている。

以下に示すように、明治半ば以降、貧民の暮らしや、その集住地である「貧民窟」についてしばしば刊行物で報道された。住人の生業の多くは江戸時代以来のものであったが、貧民窟という名称は、明治に用いられるようになり、その規模も大きくなっていった。移動の自由が認められるなかで、就職の内定を得ることなく地方から上京し、あるいは都市で職を失った人々の受け皿として拡大したのである。この図版は明治期に刊行物に掲載された貧民窟の図版のなかでもっとも詳細なものであ

る。

『風俗画報』の「貧民窟」の項には「凡そ卑湿ひしつの地、到のきる所、軒低く、壁壊れ、数千の貧民しんしんじよ、蠢々しんしん如として纔わずかに雨露しのを凌あがぐの状、愍あはれなり。」とある。「卑湿の地」とは、大学や兵營の立地に望ましいときされた「高燥の地」の反対語で、人の健康を損ねやすい低湿地である。ここに立ち並ぶ軒が低く、壁が壊れた家々で、数千の貧しい人々がかるうじて雨露をしのいでいる状態は「あわれ」であるとする。「蠢々」は虫がうごめくさまなので、人間に対して使うのは不適切で、筆者と住人たちの距離感を示している。続いて唯一の金融機関である質屋、米屋、薪炭商、酒屋、魚屋、古着屋と住民の生活必需品を供給する店がこの地域内であって、1つの社会として完結していることが強調されている。しかし、これらの店は上の図版には描かれていない。文章と図版は厳密には連関しておらず、現地での取材にもとづいて両者を作成したわけではないことがうかがえる。写実性には疑問がある模式

図とでもいうべきかもしれない。

---

### 生活環境

---

自分が図版のなかに入ったつもりで、家の造りを見直そう。石川天崖『東京学』（1909年、国立国会図書館デジタルコレクションで閲覧可能）がよい手引きになる。

建物は棟割長屋で、奥の壁の向こう側には別の住戸がある。屋根は板のようにみえるが、藁が薄く載せられていたという。間取りは間口1間・奥行2間か間口1間半・奥行1間半、壁はボール紙の場合もあったという。左手前の隣家との仕切りは障子のようにみえる。いずれにせよ入口の半間は土間になるので、床があって畳が敷けるのは3畳になる。ここに、4名程度が暮らしたが、それは区役所への届出がある数で、実際の居住者はもっと多かった(横山源之助『日本之下層社会』1899年、同前)。路地に面する部分には、夏や天候の穏やかな夕刻には図版のように外されているかもしれないが、基本的に表には腰高障子などが立てられていた。冬場など、それを閉めたままでも炊事できるよう各戸に煙出しの天窓がある。

路地の右手は開渠の水路があるが、左手には蓋をされた溝があるようだ。谷筋で湧き水があるので、ある程度の水量が流れていたであろう。飲食用の水は、各戸にみられる水桶で水源か水道の共用栓から運ばれ、排水は左手の2戸目でやっているように、溝に流された。便所は共用の別棟で、右端の建物がそれに当たるかもしれない。

---

### 住民の生業

---

この図版が夕方を描いているのは何故だろう。炊事のために表を開け放った様子とともに、住人たちの生業を多く描き込むのに、この時点が最善だったからであろう。

画面左手前には帽子をかぶり、大きな荷物を背負い、しっかりしたランプを下げているのは、や

や高価なものを商う行商であろう。その右、三味線をもった女性と木魚とバチをもつ男性は「あほだら経」など、家々を回って喜捨を求める門付けの芸能者で、赤子を背負い2人の幼児の手を引いて出迎える老女は、家族か、子守りであろう。その右手は目の不自由な按摩師かもしれない。手前の半纏はんてんを着て薪を抱えた男性は、外で力仕事をおこない、その日に得た賃銭で、薪ともう片手にもっている当座の米を買い求めたのであろう。

左手1戸目の女性も壁の三味線に手をのばしており、芸能との関係をうかがわせる。4戸目には赤い布が張られた背負子がみられ、飴売りの道具かと思われる。その右手には2台の人力車がみられる。松原岩五郎『再暗黒の東京』（1893年、同前）には、60歳を過ぎてでも生活のために働かざるをえない「老耄車夫ろうもう」が貧民窟で他人と同居して、車夫に必要な警視庁の許可を受けないまま営業していると紹介する。また、『日本之下層社会』は、貧民窟に居住する車夫の多くは夜に働く「朦朧車夫もうろう」であったとする。人力車の右手、水路の上におかれているのは、蕎麦や天麩羅の屋台で(「江戸市中世渡り図」、『風俗画報』第104号、1895年12月)、これからの時間に活躍するのかもしれない。

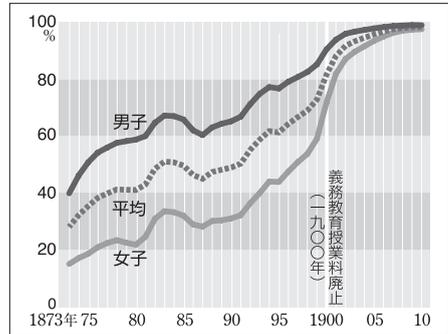
正面を向いている3戸のうち、左側は「せんたく処」という看板が上がり、この場で洗濯業を営んでいることがわかる。仕事を終え、右手の竈で炊事しつつ、奥では灸による治療がおこなわれている。その右は病人が横臥しているようだが、竈には釜が乗り、膳もみられるので、家人がいるらしい。右側の家ではやや身なりのよい男が家人を責めているようで、家賃の取立てか、借金返済をせまっているようだ。

別世界として描く本文とは対照的に、読者に身近な世界でも働く人々の生活を、愛情をもって描いているように感じられる。

(すずき・じゅん／東京大学大学院人文社会系研究科教授)

# 学事奨励に関する太政官布告／義務教育における就学率の向上

解説 湯川 文彦



学事奨励に関する太政官布告

被仰出書

人々自ら其身ヲ立テ、其産ヲ治メ、其業ヲ昌ニシテ、以テ其生ヲ遂ル所以ノモノハ、他ナシ、身ヲ修メ智ヲ開キ才芸ヲ長ズルニヨルナリ。而テ其身ヲ修メ智ヲ開キ才芸ヲ長ズルハ学ニアラザレバ能ハズ。是レ学校ノ設アル所以ニシテ、……人能ク其才ノアル所ニ応ジ勉勵シテ之ニ従事シ、而シテ後初テ生ヲ治メ産ヲ興シ業ヲ昌ニスルヲ得ベシ。サレバ学問ハ身ヲ立ルノ財本共云ベキ者ニシテ、人タルモノ誰カ学バズシテ可ナランヤ。……自今以後、一般ノ人民華士族卒農工必ス邑ニ不学ノ戸ナク、家ニ不学ノ人ナカラシメン事ヲ期ス。人ノ父兄タル者宜シク此意ヲ体認シ、其愛育ノ情ヲ厚クシ、其子弟ヲシテ必ス学ニ従事セシメザルベカラザルモノナリ。高上ノ学ニ至テハ、其人ノ幼童ノ子弟ハ男女ノ別ナク小学ニ従事セシメザルモノハ、其父兄ノ感度タルベキ事。

〔法令全書〕

① 学制の教育理念を示した太政官布告で、学制の前文になっている。

**全** 国の子どもたちが学校に通う。現在では見慣れたその風景も、明治初期には新鮮なものだった。1886(明治19)年に地方視察におもむいた法制官僚・井上毅は、行く先々で校舎から響く子どもたちの声に「明治維新」の成果を感じ取っていた。

ここで扱うのは1872年の「学事奨励に関する太政官布告——被仰出書」(『詳説日本史 改訂版』〈日B309〉p.270史料)と「義務教育における就学率の向上」(同書p.310グラフ)である。前者は「学制布告書」とも呼ばれており、以下この表記を用いる。ともに学校教育の普及・定着を語るうえで重要な資料だが、これらの背景にある政策動向や実態とともに理解する必要がある。当たり前ではなかった「就学」を当たり前にしていく意図と課題を追う。

## 学制布告書の意図

学制起草は文部省の官員たちが担当し、太政官(政府)の承認を得た。なぜ彼らは学制を起草したのだろうか。王政復古の大本令にともない発足した新政府では、2つの課題を抱えていた。1つは

政府の諸事業を支える人材の養成、もう1つは幕末の経済変動や動乱によって生活苦におちいった多くの人々への対応である。この課題に「教育」「学校」という方法でこたえるべく、1871年に新設されたのが文部省である。人材養成を担当していた「大学」から多くの官員が文部省へ集められる一方、初代文部卿には東京府知事・民部大輔として民政(人々の生活にかかわる行政の総称)を担当してきた大木喬任が就任した。

学制章程(学区・学校などの諸規程)は文部省の学制取調掛たちが起草し、フランスの学制などをもとに全国一般に学校を整備する計画を立てた。一方、学制布告書の草案は大木の手になる。大木が強く意識していたのは、それまで「学問」と関わりなく生きてきた多くの人々の存在である。急に学問をせよといわれたところで、はたしてどれほどの人が学問を必要だと思うだろうか。それも従来の学問にとどまらず、西洋諸国由来の新知見をも含む新たな「学問」を。大木は、新たな学問が日本の多くの人々に自然には受け入れられないと見越していた。一方で、国が豊かになり、安定する

ためには、人々の学問への参入が不可欠であるとも考えていた。人々がみずから学問につき、みずから考えて生業につとめれば、生活苦を脱し、豊かに暮らすことができる——「学問ハ身ヲ立ルノ財本」としたのはその見通しゆえである。だからこそ、大木は一部の者に対してではなく「一般ノ人民」を対象に学問の意義を説いた。あえて「一般ノ人民」の下に「華士族卒農工商及婦女子」の割注を付したのは、従来学問にかかわってきた「華士族」のみならず卒族や農工商の職・身分にあった者、女子も対象であることを明示するためだった。学制布告書は、従来学問から縁遠かった人々にも、学ぶことの意義を説こうとするものだった。

とはいえ、学制布告書によって、人々がすぐに学校・教育を受け入れたわけではない。1873年、北条県(現在の岡山県北東部)では戸長宅などと並んで小学校も地元民の襲撃対象となり、名東県(現在の徳島県)では小学校30数カ所が焼討ちにあった。1874年、千葉県では学事を誹謗する声高く、小学校の開業を先延ばししたり、開校したはずの小学校が休業していたりする事例が報告された。小学校資金は全国各地で欠乏し、多くの小学校が生徒卒業まで存続することさえ容易ではなかった。女子に対しては、従来の社会慣行のまま家事仕事や子守が求められ、就学率の低迷が続いた。学制頒布以来、各地の地方官や学事担当者、教員たちは学校・教育の社会的認知の向上という課題に向きあってきた。具体的には、学校・教育の意義を説いて回り、会議を開いて意見交換をはかり、女兒就学・学資金捻出などの術を見出した。就学率の向上には、そうした地道な活動と人々の協力が関わっている。

---

#### 就学率の上昇を支えたもの

---

1881年以降の就学率の向上は、先述の各教育関係者たちの努力に加えて、教育政策の影響も認められる。1880年12月の教育令改正により、その第

14条に「学齡児童を就学せしむるは父母後見人等の責任たるべし」と明記された。文部省は「干渉主義」を掲げ、1881年1月には「就学督責規則起草心得」を通達して、各府県における就学督責(父母・後見人などに対し子どもの就学を厳しく督促する業務)の規則づくりをうながした。

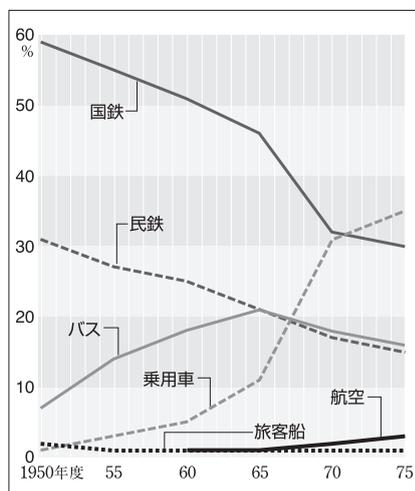
もっとも、経済的困窮状態では就学もままならない。1884年以降、地域経済の危機的状況が現出すると、就学率もまた下降線をたどった。文部省ではこれに対応するため、コストをおさえた教育普及策の必要性を認め、学校設備を問わない小学教場の容認や、小学簡易科の奨励などの措置をとった。そして1900年の小学校令改正により、義務教育を明記するとともに、授業料を無償化した。以後1900年代を通じて義務教育制度は整えられた。

「義務教育」については、いつの段階で成立したということが難しい。1つの画期とされる1886年の小学校令では「父母後見人等ハ其学齡児童ヲシテ普通教育ヲ得セシムルノ義務アルモノトス」と、法制上はじめて小学校教育に「義務」の語が用いられた。ただ、経済的事情により就学困難な子どもが相当数いたため、当時の文部大臣・森有礼もただちに全学齡児童に就学を強制するわけではないと断っている。小学校教育の義務性に限定して言えば、学制第21章にすでに「小学校ハ教育ノ初級ニシテ、人民一般必ず学バズンバアルベカラザルモノトス」とあり、以後その方針に変化はない。また、義務教育の制度化に関して、1875年、文部省の実質的指導者であった田中不二麿(文部大輔)は欧米のように子どもたちを強制的に就学させる「強促就学」(compulsory school attendance)の法制を採用するには、人々が教育を重要なものだと認知することが前提になると指摘した。義務教育の制度化は、学校・教育に対する社会的認知、子どもたちが通える環境の整備とともに徐々に進められるものだったといえる。

(ゆかわ・ふみひこ／お茶の水女子大学文教育学部准教授)

# 輸送機関別国内旅客輸送分担率の推移

解説 老川 慶喜



**19** 55(昭和30)年から1973年にかけて、日本は空前の高度経済成長を経験し、人々の生活の有様が大きく変わった。よく指摘されるのは、テレビ・電気洗濯機・電気冷蔵庫などの家電製品が各家庭にいきわたったということや、スーパーマーケットが急成長し、流通のあり方が大きく変容したということなどである。

しかし、この時期には交通の有様にも大きな変化が現れた。グラフ(上図、教科書『詳説日本史改訂版』〈日B309〉p.399)は、国鉄・民鉄・バス・乗用車・旅客船・航空の輸送機関別に旅客輸送の分担率を示したものである。一見してわかることは、国鉄と民鉄の分担率が一貫して低下していることである。鉄道は、明治の中頃から陸上輸送機関の「王座」としての地位を築いてきたが、その地位を維持できなくなった。鉄道にかわって分担率を急激に高めたのは乗用車であった。高度経済成長期にはモータリゼーションが驚くほどの早さで進行し、鉄道の陸上輸送機関の「王座」としての地位をゆるがすことになったのである。

グラフが語るのは、以上のようにモータリゼー

ションの進行による鉄道の輸送分担率の低下という事実であるが、さらに何を読み取ることができるか、もう少し掘り下げてみたい。

アメリカでは、1910年代にフォードシステムが採用されてから自動車の大量生産が開始され、自動車が鉄道をおびやかす存在となっていた。日本でも自動車が鉄道のライバルになるということは、すでに戦前期の鉄道官僚木下淑夫の論文「国有鉄道の将来」(1923年)などで指摘されていた。1920年代にはバスやトラックが地方交通に徐々に進出するようになっていたが、第二次世界大戦終了期までは工業生産力の水準、道路事情などから、欧米諸国に比べると自動車の普及は遅れていた。

戦後、1950年6月に勃発した朝鮮戦争の特需によって自動車生産が復活し、以後目覚ましい発展をとげた。1950年度の乗用車の生産台数はわずか1,683台であったが、51年度には5,118台となり、約3倍となった。1960年代に入るとさらに活発となり、60年には14万台、65年には61万台と増加し、70年には258万台となった。1950年度の乗用車保有台数は5万台にも達しなかったが、70年度には

670万台をこえている。1965年に自動車貿易自由化の対象品目となると、自動車の輸出が飛躍的に増加し、自動車工業は日本の重工業の中心的位置を占めるようになった。

高度経済成長期のモータリゼーションの背景には、このような日本の自動車工業の発展をみとることができる。日本の自動車メーカーのなかには、トヨタ・日産・ホンダのように、世界的な自動車メーカーになるものも現れた。中東からの安価な石油の輸入が高度経済成長を支えたが、それは自動車の普及をうながす要因でもあった。

しかし、グラフをよくみると、同じ自動車でも乗用車の分担率は一貫して上昇しているのに対して、バスの分担率は1965年度を境に低下している。バスの1955年度における分担率は14%、65年度には21%と増加したが、70年度には18%、75年度には15%となった。この間、1968年度に乗用車の分担率が22%、バスの分担率が20%となり、乗用車がバスを上回っている。つまり、乗用車のような私的交通手段の分担率は一貫して増加しているが、同じ自動車でも公共交通手段としてのバスの分担率は低下しているのである。

私的交通手段としての乗用車はしばしば「マイカー」などと呼ばれるが、高速道路の建設や道路改良の進展によってマイカーの利用が急激に増加した。マイカーの利用にともなって、鉄道や大型バスを利用して観光地をめぐる団体旅行の人气がなくなり、少人数での家族旅行や友人どうしでの個人旅行が人気を博した。かつて多くの会社が大型バスを連ねて熱海の温泉旅館に泊まって社員旅行を楽しんでいたが、そうした光景もだんだんみられなくなった。マイカーの普及は、観光旅行のあり方にも大きな変化をもたらしたのである。

さらにマイカーの普及は、様々な社会問題をもたらした。都市部では自動車が道路にあふれ、交通渋滞が慢性化し交通事故も増えた。交通事故による死者は年間1万人以上にもものぼり、「交通戦

争」という言葉も生まれた。さらに大気汚染も広がり、交通公害が深刻な問題となった。こうしたなかで湯川利和は『マイカー亡国論』（三一書房、1968年）を著し、マイカーの普及がもたらす諸問題をえぐり出し評判となった。

マイカーの普及は、過疎地の鉄道から乗客を奪い、地方ローカル線の赤字問題を引き起こした。過疎地では廃線となる鉄道があいつぎ、地域社会から鉄道が消えた。マイカーを利用できない人々は「交通弱者」と呼ばれ、移動の手段を失った。

そうしたなかで、国鉄の地方交通線の赤字問題が取り上げられ、地方交通線を整理すべきだとの議論がわきおこった。1980年12月に公布された日本国有鉄道経営再建特別措置法は、輸送密度の低い地方線をバスに転換すべきだとした。地方の中小私鉄も同じ問題を抱えていた。

過疎化の問題は、高度経済成長の構造的な問題に立脚しているので、鉄道をバスに転換しても解決するものではなかった。地方交通線は、地域の住民にとっては、生活を支える命綱でもあったので、地方交通線がなくなるとかえって過疎化が進み、バス転換後にはさらに乗客が減少し、やがてバス自体も廃止に追い込まれていった。

なお、旅客船の分担率はほぼ一定しているが、1960年代の半ばから航空の輸送分担率が増加している。1960年代には、日本航空(国外路線)、全日空(国内幹線)、東亜国内航空(国内ローカル線)の航空3社による分業体制が成立し、国内でも航空機の利用が増加していったのである。

このような輸送機関別輸送分担率の変化は、貨物輸送においてもほぼ同様であった。国鉄の貨物輸送がトラックに移り、鉄道の貨物輸送における分担率は急激に低下していった。こうした国鉄の輸送分担率の低下を背景に、1987年4月に国鉄の分割民営化が実施され、今日のJR体制が成立したのである。

(おいかわ・よしのぶ/立教大学名誉教授)