

『断腸亭日乗』に描かれた電車、車 —大震災前の東京を中心として—

所 由美*

(e-mail : yumitokoro@yahoo.co.jp)

< 목 차 >

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. はじめに | 4. 電車の延長と複線化・系統化 |
| 2. 『断腸亭日乗』と二つの郊外 | 5. 鷗外の葬儀と「自働車」 |
| 3. 路面電車と山の手線、根強い人気の人力車 | 6. 終わりに |

キーワード：山の手線(Yamanote-line), 外濠線(Sotobori-line), 関東大震災(Great Kanto Earthquake)
路面電車(Streetcar), 人力車(a jinrikisha rickshaw)

1. はじめに

『断腸亭日乗』(以後『日乗』とする)は、永井荷風が1917(大正6)年から死の前日の1959(昭和34)年4月29日まで40年にわたって綴った日記である。

東京の路面電車(東京市電)は1910年代後半から大震災までの時期に黄金期を迎えるが、『日乗』に最も多く描かれる交通手段の一つでもある。ならば、この路面電車と山の手線などの電車を軸とする震災直前までの様子が、『日乗』では如何に描かれているであろうか。

本稿では、東京大震災を一つの区切りとし、その前年までの東京市内を闊歩した荷風の足跡を辿り、電車や車をはじめとする交通を軸とした東京の状況が『日乗』で如何に描写されているかを俯瞰し、更にそれらが何を意味しているかについて考察したい。

* 圓光大学校 師範大学 日本語教育科 講師, 日本文学

2. 『断腸亭日乗』と二つの郊外

『日乗』では、大正8(1919)年10月10日の日記に次のように書かれている。

十月十日。余病を得てより三四年郊外を歩まず。此日電車沿線の開けたるを見て一驚を喫したり。小工場と貸家との秩序なく入り配れて建てられたる光景、その醜陋寧市中の場末よりも甚しい。

日露戦争後、東京などの大都市圏では都市化と郊外化が進展し、それによって市内と郊外を結ぶいわゆる近郊私鉄が発展し、交通需要を発生させたと言われている。では、上の引用文の中で荷風が言う「郊外」とは、当時の東京で如何なる範囲を指すものであったのだろうか。

その点について、『総合都市研究』によれば、東京(近郊)地域の形成過程は、基本的に3つの時期に区別できるということである²⁾。

まず、第一期である明治期には、東京の人口増加は旧武家地などの土地利用再編により市街地の外延拡大を伴うことなく達成されてきており、こうした内部充填から市街地の外延拡大に転じるのは1900年代以降である。

以後、1923年の関東大震災までの時期が第二期であるが、この時期は基本的に旧市街地における人口集中の結果として、旧市街地隣接の既存集落での人口増加の先行と、それに伴う若干の宅地増加が見られる³⁾。1923年の関東大震災による旧市街地の壊滅は、郊外での人口増加とそれに伴う宅地増加を促しはしたが、その都市化前線は20km圏の範囲にとどまっていた。

そして第三期、即ち戦後の10年間は基本的に戦災復興に向けられ、1955年以降東京の急激な外延拡大がなされていく時期である⁴⁾。

1) 永井荷風(1964)『荷風全集 第19巻』岩波書店、p.146。この日の日記では更に、「(日本人は)遂に都市を建設する能力なきものゝ如し。上野公園の老杉古松の枯れ行くさま予想以上なり。」という一文が続く。

2) 渡辺好雄他(1980)「東京大都市地域の土地利用変化から見た居住地の形成過程と多摩ニュータウン開発」『総合都市研究 第10号』首都大学東京編、p.7

3) 前掲論文、渡辺好雄他(1980) p.7

4) 前掲論文、渡辺他(1980)「東京大都市地域の土地利用変化から見た居住地の形成過程と多摩ニュータウン開発」p.7。これによると、1888年(明治21年)での旧15区の人口130万人は、1907年(明治40年)には215万人に達したのに対し、1915年(大正4年)には225万人である。さらに、1920年までの5年間では、麴町・四谷・本郷・本所・深川を除く旧10区で人口減少をみているということである。即ち、明治期を通しての東京の人口増加は、旧武家屋敷等への内部充填によるもので新たな市街地の拡大は認められないのに対し、大正期に入ると旧市街地は

以上の見方からいえば、当時荷風の言う東京の「郊外」、即ち人口と宅地増加の最前線地域とは、実質的には上野近隣から北東部周辺を意味することになる。

ならば、荷風の言う「郊外」という語彙としてのイメージは、果たして実際の当時のそれと一致するものであったのだろうか。地理学者小田内通敏が、1918（大正7）年に著した『帝都と近郊』は、第一次世界大戦期の東京西郊農村の変化を描いている。同書によれば、甲州街道沿いでは笹塚あたりがこの頃の郊外化の最前線であったということである⁵⁾。

引用文の様子からは、工業化に伴う窓外の「郊外」は、笹塚などの農村近郊のイメージとして半ば通称化された「郊外」に比し、荷風にとっても「醜陋」としか言い表しようがなかったということがわかる。引用文の「電車沿線の開けたるを見て一驚を喫したり」の部分は、従来の牧歌的な「郊外」の概念と、目の前に躍り出た(工業化による)「郊外」の実態が非常に乖離していたことを窺わせるものである。あるいは、「郊外」化された地域の本来持っていた情緒性が消し去られ、それとは似ても似つかぬものに塗り替えられてしまったことを意味する⁶⁾。「一驚を喫したり」という一文からは、郊外に関するこうした荷風の二重の驚きを感じられ、非常に興味深い。

徳川幕府の解体は「首都」東京の人口を急速に膨脹させ、1873年に約60万人を擁した東京市は、1880年代には130万人に達した。石塚裕道によれば「とくに1900年代になって、東京全体にわたり宅地化が急速に進行する(中略)1890年代になって、小石川・本郷・下谷の各区を中心に宅地面積が激増している」⁷⁾という。それは、各区の人口総数の変化にも対応する結果を示すもので、京橋と本所地区の人口増加は、工場発展による現象として理解できるとする。この点は「小工場と貸家との秩序なく入り配れて建てられたる光景」という引用部分とも符合する。

逆に、人口数の停滞もみられる。それが「麴町・四谷・赤坂・麻布地域」であり、市街地の中枢部から東京西南部地区の宅地化が進行していない。対して、「浅草・下谷・本郷・牛込・小石川の各区」は人口総数の増加が1900年代になって顕著となっている⁸⁾。

充填され尽くし、その外周、特に山の手線沿線の狭い地域での急激な人口増をみるのである。ちなみに東京都の全人口の推移をみると、1888年で135万人(旧区部130万人)、1907年で260万人(同215万人)、1915年で286万人(同225万人)、1920年で370万人(同217万人)とある。

5) 老川慶喜(2016)『日本鉄道史』中央公論新社、p.89

6) 石塚裕道(1968)「資本主義の発展と東京の都市構造—明治期の地図と統計資料よりみた—」『都市構造と都市計画』東京都立大学都市研究会編、p.52。こうした点を先の宅地面積の激増と結びつける場合、明治後期から市街地の拡大による宅地化の進行が東京北部の各区を中心に展開しつつあったと理解されている。

7) 石塚(1968)前掲論文、pp.15-68

8) 同上。

では、このような市街地の拡大に伴うところの電車路線の伸長はどのようになされていったであろうか。

省線電車では、1919年に山の手線と中央線が結ばれ、1925年には山の手線が環状運転を実現している⁹⁾。山の手線と中央線が結ばれた翌20年の『日乗』には、「正月三日。快晴。市中電車雑選甚しく容易に乗るべからず。」¹⁰⁾、ならびに「四月廿五日。曇りて寒し。電車従業員同盟罷業をなす。市中電車なく街路閑静にて徒歩するに好し。」¹¹⁾とある。ここでの「市中電車」とはいわゆる路面電車¹²⁾のことである。

東京では、1882年6月に東京馬車鉄道が開業し、同社は1903年8月に電化し、東京電車鉄道と改称した。1906年9月には、東京電車鉄道、東京市街鉄道、東京電気鉄道の三社が合併して東京鉄道会社が設立され、東京市内の路面電車は三社鼎立体制から東京鉄道の一社独占体制となっている¹³⁾。

3. 路面電車と山の手線、根強い人気の人力車

次に、この時期の路面電車について荷風がどのように言及しているか見てみたい。

『日乗』1921(大正10)年には、「九月三日。東宮還御の營日なる由にて、花火花電車提灯行列等あり。市中雑選甚し。」¹⁴⁾という件がある。花電車については、1922(大正11)年「四月十九日。松筵子に招がれ風月堂にて晚餐をなす。銀座通花電車の通過を見むとするもの堵の如し。」¹⁵⁾など、銀座から九段坂下、日比谷の四辻、向嶋終点などの場所で見たことになっている。更に、1939(昭和15)年の11月11・12日の両日には、花電車を見ようとする群衆の様子が次のように描かれている。

9) いわゆる「の」の字運転である。

10) 『荷風全集 第19巻』p.159

11) 『荷風全集 第19巻』p.168

12) 日本で最初の路面電車は、1895(明治28)年2月に開業した京都電気鉄道(のちの京都市電)で、98年5月には名古屋電気鉄道(のちの名古屋市電)が開業した。東京鉄道会社は、たびたびの運賃値上げなどに市民から不満が噴出して市有化が模索されるようになり、5年後の1911年8月、東京市に買収され、東京市の直営事業となり東京市電気局の傘下に入った。

13) 老川前掲書、p.113

14) 『荷風全集 第19巻』p.206

15) 『荷風全集 第19巻』p.206

十一月十一日。晴。午後房山子來話。灯刻共に出で、銀座食堂に飮す。表通は花電車を見むとする群集雑選し、尾張町四辻邊殆歩むこと能はず。裏通に出るに乱酔せる学生隊をなして横行し、数人づゝ相抱いて放歌し乱舞するさま醜陋見るに堪えず¹⁶⁾。

十一月十二日。(略)再び銀座食堂に至り晩食を喫す。恰花電車数輛銀座通を過るに会ふ。街上の群集歡呼狂するが如し。(中略)花電車は昭和十一年の秋が最後にて其後は無かりしが如し。地下鉄の階段また車内に泥酔者の嘔吐せしもの其儘仕末をなさずに打捨られたり。甞(ただ)にこの事だけにても現代の日本はまことに住み心地よからぬ処なりと謂ふべし¹⁷⁾。

このように『日乗』では、群衆の雑踏ならび酔客の醜態に焦点が当てられ、花電車自体を描写する記述はほとんど見られないのが特徴である。その理由は何であろうか。

その点については、田村隆一の「荷風は自分でも戯作者を気取っていたけれども、彼には私小説がない。」¹⁸⁾という言葉にあるヒントが隠されているであろう。田村から見れば、荷風が日陰者や虐げられた者、いわば「<公>からはずれた陰の世界」¹⁹⁾に興味を持っていたのは事実であるが、「それ(<私>)は<公>から完全に切れてしまった<私>的な世界ではなく、<公>があり、その陰にある<私>」であるという。

ならば田村の言う、荷風における<公>と<私>とは相互にどのような関連性を持つものか。更にそれは、『日乗』において荷風の所信を形作っている軸と如何なる関係を持つであろうか。そのキーワードは、以下に表れているように、「過去」という言葉の持つ意味、即ち文化的な連結性の存在という捉え方にある。

彼(荷風)の場合の過去というのは、文化のかたちをのこしている過去です。もちろん懐旧の情もあるんでしょうけど、同時に彼にとっての過去というのは、江戸文化が生み出した一つのかたちをもっている過去です。だから彼が過去を訪ねるといのは、一つの文化体験としての旅なんですよ²⁰⁾。

「文化」と「かたち」は不可分であり、文化とは、かたちを伴って過去から現在、未来へと連結されていくものという考えである。従って、マテリアル性のない文化は存在せず、文

16) 『荷風全集 第23巻』p.99

17) 『荷風全集 第23巻』p.99

18) 田村隆一(1974)「『断腸亭日乗』と日本の近代化」現代詩手帖 17(6)、思潮社、p.34

19) 田村前掲論文「『断腸亭日乗』と日本の近代化」p.34

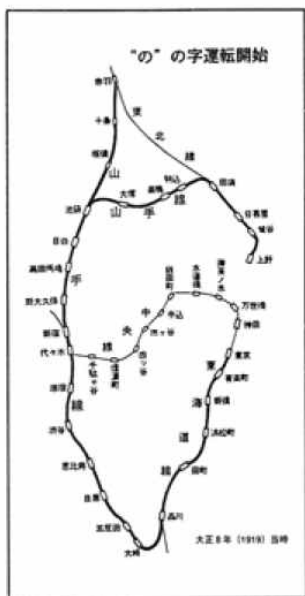
20) 田村前掲論文「『断腸亭日乗』と日本の近代化」p.36

化の連結され得ないマテリアルには継承さるべき価値を見出せないということになるのである。

従って、荷風の「軸」とは、まず文化の裏付けのある個々の事物に対する価値評価の基準というように理解することができる。以上の観点から見た場合、上述の花電車は、かような荷風の価値基準に合致したもとはなり得なかったが故に、描写されることがなかったのではあるまいか。

さて、1919(大正8)年8月5日には、「陰雲散じて快晴の天気となる。涼風秋を報ず。午後散策。山の手の電車に乗り図らず大久保旧宅のほりを過ぐ。感慨限りなし。」²¹⁾と山手線について綴っている。

この年の10月10日も「今日も亦晴天を幸に、有楽町より山の手線の電車に乗る。」²²⁾とある。「品川に近づく頃一天俄に暗く、雷鳴驟雨三伏の時節に似たり。雨の晴るゝを待たむとて其儘車中に坐するに、忽ち新宿を後にして参に上野の停車場に至る。」²³⁾とある。



それでは、当時の山の手線は今のそれと比べてどのように違っていたのか、左図を参考に見てみよう。

当時の山の手線は環状運転ではなく、烏森（現・新橋）－品川－池袋－田端－上野間を走るCの字形で運転していた²⁴⁾。同1919年にはまた、山の手線が中央線と乗り入れし、中野－新宿－東京－品川－渋谷－池袋－上野間による「の」の字形の運転を実施した。荷風のこの日の『日乗』記録はその事実を裏付けている。

山の手線が環状運転となったのは、1925年に神田－上野間の高架線が開通してからのことである。荷風はその直前、関東大震災後の1924(大正13)年9月26日にも「文行堂に立寄り山の手電車にて渋谷に出で家に帰る。」²⁵⁾とある如く山の手線に乗っている。

1919(大正8)年に戻り、12月11日には、「生田葵山高輪の柴天居にて新婚の披露をなす。帰途野圃沖舟木舟唾々等と金杉橋頭の一酒舗に

21) 『荷風全集 第19巻』 p.138

22) 『荷風全集 第19巻』 p.145

23) 同上。

24) 老川前掲書、p.114

25) 『荷風全集 第19巻』 p.337

飲む。電車なくなりし故余は人力車を借ふ。」²⁶⁾とあり、人力車を電車のない時間帯に利用していたことがわかる。以下は、1922(大正11)年の3月17日の『日乗』である。

久しく母上の安否を問はざれば、夕餉を食して後西大久保村に往く。角筈より人力車に乗る。路暗く泥濘甚し。垣根道を行く時、梅花馥郁、暗香風に従つて漂ひ来るを知る²⁷⁾。

また、1918(大正7)年、「十一月十七日。建物会社ノ員永井喜平富士見町登記所に赴き、不動産譲渡しの手續を終り、正午金員を持参す。其額貳万參千円也。三菱銀行に赴き預入れをなし、築地の桜本に立寄り、夕銅をなし、久米氏を新福に訪ひ、車を借ひて帰る」²⁸⁾とあるが、この「車」とは「自動車」ではなく、人力車のことを指している筈である。

というのも、荷風は当時新宿の余丁町から築地の2丁目に引っ越しており、「築地の桜本に立寄り、夕銅をなし」と家からごく近いところにおいて、その界限でも人力車が頻繁に往来している。そこからたまたまつかまえた人力車で家に帰るのが、費用のかかる「自動車」を呼び寄せるよりずっと自然だからである。

また、人力車を「車」ではなく専ら「人力車」と呼んでいるのは『日乗』では1919(大正8)年の元旦からである。つまり、このほんの2か月前まで荷風は人力車を「車」と呼んでいたわけである。

いずれにせよ、人力車は街中で出くわせばすぐに乗れるという利便・軽便性だけでなく、良くも悪くも、四季折々の風情に接した文人の創作欲を刺激し、明治・大正の文学作品に屢々登場している。「路暗く泥濘甚し」は、そうした人力車の恩恵という「光」に纏わる、いわゆる「影」の部分というべきものであろう。

4. 電車の延長と複線化・系統化

1921(大正10)年8月20日の『日乗』には、「高樹風を呼ばず、明月空しく中空にあり。炎熱限りなし。夕餉の後外濠の電車に乗りて涼を納る。」²⁹⁾という件がある。「夕餉の後外濠の電車に乗りて涼を納る」ために乗った電車とは、外濠線の路面電車のことである。

26) 『荷風全集 第19巻』 p.153

27) 『荷風全集 第19巻』 p.228

28) 『荷風全集 第19巻』 p.108

29) 『荷風全集 第19巻』 p.205

井口悦男によれば、この件の前年、1920(大正9)年6月から同10年8月までの間(期日未確認)、それまで長く続いた東京市電の運転系統方式の基本である三田、青山、新宿、そして外濠線の循環系統がすべて廃止され、他系統の各路線と同様に往復路線化している³⁰⁾。従って、「外濠の電車」に乗ったという1921(大正10)年8月20日は、複線化・整備がなされてからほぼ一年たつたたないかの時点である。この時期、荷風の「夕餉の後外濠の電車に乗りて涼を納る」という趣向にかような背景があったことは興味深い。

1922(大正11)年には、「三月五日。前日に比すれば稍暖なり。近日上野に博覧会³¹⁾開かるゝが故にや銀座通人出いつよりも多し。晚餐後築地通を歩み桜橋より電車に乗つて歸る。」³²⁾とある。この時期、前述の1920年における大規模路線廃止と複線化、ならびに1922年の平和記念東京博覧会開催への対応から電車路線図の個別系統番号化が考案されている³³⁾。

3月11日には、「晴れて暖なり。午後電車にて菊川橋に至り、木場を歩み、溝渠に沿ひて柳原より錦糸堀に出で、地戸の菅廟に詣で、茶亭に憩ふ。」³⁴⁾とある。停車場としての「菊川橋」は、1913(大正2)年2月26日に新大橋線が開通した際に橋の手前に設置されたもので、1922(大正11)年には裏猿江町(現在の住吉町2丁目)までの0.6kmを延長している³⁵⁾。

菊川橋から木場までのコースは、比較的平坦な道で、約2.5km、現在でも歩いてはほぼ30分から40分ぐらいの距離である。「木場を歩み」そこから「溝渠に沿ひて柳原」とあるが、柳原は現在では足立区、それだと木場からどんなに急いでも徒歩で2時間以上、普通の速さで歩いても3時間弱はかかるであろう。また「溝渠に沿ひて」という部分とも抵触する。従って荷風の言う「柳原」とは、当時の本所区「柳原町」、すなわち現在の墨田区江東橋付近を指しているのは間違いないと思われる。それであればこの日、木場から「柳原」経由で錦糸堀まで約50分、菊水橋を出発し錦糸堀に、それから小名木川を渡り、木場を折り返し地点とし、大体1時間半から2時間ぐらいの間、溝渠沿いを遊歩したことになる。

「三月二十日。午後小川町仏蘭西書院へ書冊を注文せむと門を出るに、快晴の空次第に暗く、電車通に至る時、驟雨濺ぎ來る。」³⁶⁾

30) 井口悦男(2011)「東京市電(都電)運転系統図の推移とその特色」『地図 33 卷 3 号』日本国際地図学会編、p.31

31) 1922(大正11)年3月10日に開催された平和記念博覧会のこと。場所は上野公園。

32) 『荷風全集 第19巻』p.227

33) 井口前掲論文、p.31

34) 『荷風全集 第19巻』p.227

35) http://toden.la.coocan.jp/line_chro/toden_line_chronology_05.html(検索日:2018.04.13)

36) 『荷風全集 第19巻』p.228

この件(くだり)が書かれた前年の1921(大正10)年に、荷風は新宿の「断腸亭」から麻布の「偏奇館」に引っ越している。現在の位置では六本木1丁目5-2の地点に該当し、当時の最寄りの停車場は「神谷町」もしくは「六本木」である。もちろんこの「電車通」とは、そこから(もしくはそこを貫いて)伸びている路面電車の線路のことである。

ここに出てくる「小川町仏蘭西書院」とは、荷風が随時フランス関連の書物を購入する際に訪れていた書店のことで、「書院店頭にて巴里タン新聞の記者メーボン氏に逢ふ。氏はマルセイユの人にて少年の時浮世絵を見て夙に日本の風物を愛せしと云ふ。氏は南方の人なるを以て日本の青年のイブセン、ストリンドベルヒの如き北欧の文学を愛讀する所以を知るに苦しむと言ふ。余も亦北方の文学については深く嗜むところなきを以て、氏の言ふ所に随つて南部仏蘭西の風景と生活とを称美したり。」³⁷⁾とあるように、フランスに関連した人脈との邂逅の場を提供するものでもあった。

当時の「仏蘭西書院」の最寄りの「小川町」は、東京市街鉄道(街鉄)が1903年9月に神田橋³⁸⁾線を日比谷公園から神田橋まで開通させた際、同年の12月29日に路線を延長してできた停車駅(場)である。

また、1904年末には九段線が九段上・下から小川町まで乗り入れ、翌1905年には、偏奇館のあった場所から歩いて数分のところに「霊南坂」ができ、そこを始点とする桜田門間の路線が開業した(この時点は荷風は偏奇館に引っ越す前であり、新宿余予町「断腸亭」に住んでいる)。同日更に、外濠線の葵橋から虎ノ門間も開業している。当時の外濠線の虎ノ門は偏奇館から歩いて約20分のところにある。霊南坂—桜田門間は4年後の1909年に廃止されるが、もし廃止にならなければ、霊南坂駅は偏奇館から歩いて数分という非常に便利な所にあった。

1922(大正11)年「四月廿六日。日の光早くも夏となれり。午下小石川原町蓮久寺にて井上君先考の葬儀あり。焼香の後木曜会の二三子と本念寺に立寄り、蜀山人および其後裔南岳の墓を掃ふ。南岳墓碣の書は巖谷小波先生の筆にして、背面に真黒な土瓶つゝこむ清水かなといふ南岳の句を刻したり。」³⁹⁾とあるが、以上は荷風のいわゆる探墓趣味が現れているところである。このような探墓という行為、例えば上記の「小石川原町」行きも、1908年の富坂線の開通(1968年廃止)ならびに翌1909年末の「小石川表町(伝通院)」への延長という、この時期一連の「路線拡充」に乗じてなされていた。

37) 『荷風全集 第19巻』 pp.228-229

38) 1903年9月15日、日比谷公園～馬場先門～大手町～神田橋。同12月29日神田橋～小川町開業。

39) 『荷風全集 第19巻』 p.233

5. 鷗外の葬儀と「自働車」

1922(大正11)年「七月十二日。朝五時頃、電車の運転するを待ち家に帰る。一睡の後谷中斎場に赴く。此日快晴涼風秋の如し。午後二時半葬儀終る。三河島にて茶毘に付し瀧上の禅刹弘福寺に葬ると云。」⁴⁰⁾という部分は、荷風が7日に鷗外危篤の報を受け鷗外邸に赴いた後、9日に鷗外が亡くなり、11日に通夜に訪れた次の日のことを書いたものである。11日の『日乗』には、「玄文社合評会終りて後、小山内兄妹と自働車にて観潮楼に至り、鷗外先生の霊前に通夜す。此夜來るもの凡数十名。その中文壇操觚の士は僅に十四五人のみ。」⁴¹⁾とあり、鷗外の葬儀の様相を記した数少ない文献の一つとなっている。

「九月十七日。昨夜深更より風吹出で俄に寒冷となる。朝太陽堂主人來談。午後雜司ヶ谷墓地を歩み小泉八雲の墓を掃ふ。」⁴²⁾とある。また、「墓地を横ぎり鬼子母祠に賽し」た後、「目白駅より電車に乗り新橋に至るや、日既に没し、商舖の灯火燦然たり。風月堂に飡して帰る。」⁴³⁾とあるが、ここでの電車とは山の手線のことである。

1906(明治36)年日本鉄道が国有化され、それによる線路名称の制定に伴い、1909(明治42)年に赤羽一品川、池袋一田端間が「山の手線」となる。かくして山の手線が運行を開始したのだが、実際には現在の上野駅の地がその起点となり、既に、日本鉄道時代の1883(明治16年)に開業していた。山の手線の名前は、もともと日本鉄道が品川から赤羽の間の「山の手」に敷設したことに由来する。しかし、線路を起伏の激しい山の手に敷設することは当時の資金・技術力をもってしては困難であったことから、日本鉄道はまず第一区線の開業を優先した。その出発点が上野であったのである⁴⁴⁾。

新橋(官設鉄道)の開業は1872(明治5)年、目白・目黒(日本鉄道品川線)の開業はそれから13年後の1885(明治18)年である。

大正十一年十一月九日。正午七草会例会。夜築地精養軒にて興謝野君發起人となり、都下諸新聞の文芸記者を招ぎ、晚餐の馳走をなし、森先生全集刊行の事を告ぐ。

40) 『荷風全集 第19巻』p.240

41) 『荷風全集 第19巻』p.240

42) 「塋域に椎の老樹在りて墓碑を蔽ふ。碑には右に正覚院殿浄華八雲居士。左に明治三十七年九月二十六日寂。正面には小泉八雲墓と刻す。」と続いている。

43) 『荷風全集 第19巻』p.240

44) 市村純 他(2009)『山の手線のヒミツ70』イカロス出版、pp.16-17

(中略)夜十一時頃電車を下りて霊南坂を登らむとするに、近巷騒然、失火の警鐘を鳴す。猛火汐見阪の彼方に当り炎々天を焦す。道路の人に問ふに愛宕町三丁目東洋印刷会社工場火を失すと云ふ⁴⁵⁾。

前に述べたように、1909年に「霊南坂」が廃止となったことから、後に荷風の住処となる偏奇館の最寄り駅は「神谷町」(街鉄虎ノ門線：1912年開業、1968年廃止)もしくは「六本木」(六本木線：1912年開業、1969年廃止)であったと考えられる。

次に、この引用文の「愛宕町三丁目」とは、鷗外『青年』(1913(大正2)年第一刷、艸山書店)において、印刷者「植田庄助」の次に「東京市芝区愛宕町三丁目二番地」と記載されているその住所の一部であることがわかる⁴⁶⁾。いずれにせよ、この日失焼したのは、荷風が生涯敬愛してやまなかった鷗外、その代表作である『青年』の印刷を受け持った工場(代表:植田庄助)であった。偶然かどうかは定かではないが、『日乗』にその事実が記されているのは非常に興味深い。

大正十一年十二月卅一日。午後松莚子細君門弟兩名を伴ひ、永阪の更料にて年越蕎麦を喫したる蹄途なりとて、草廬を訪はる。自働車にて浅草公園御国座に往き、清潭秀葉二子の新作狂言を観る。(中略)松莚子は雷門より自働車にて去る⁴⁷⁾。

鷗外の通夜の時と同様、ここでも「自働車」が出てくる。ならば、そもそも自動車はいつどのような経緯で日本に入ってきたのであろうか。

日本における自動車は、在米日本人が明治42年在米日本人会の評議を経て皇太子の慶祝のため献納したことから始まるとされる⁴⁸⁾。また、『明治事物起源』には、東京の自動車の所有者について以下の記述がある。

自動車所有者

45) 『荷風全集 第19巻』 pp.251-252

46) http://base1.nijl.ac.jp/infolib/meta_pub/G0000203KDS_NIJL-03266(検索日:2018.04.13)

47) 『荷風全集 第19巻』 p.259

48) 石井研堂(1997)『明治事物起源 5』ちくま学芸文庫、p.139。以下の文が続いている。

まだ馬車の姿の失はぬものなりし。さて、献納を受けたる宮内省にては、試にこれを運転せじめたり。運転もなれたる者のあるべきはずもなく、これを試運転せしに、あたかも参謀本部下の、柳の井戸の近くを走るとき、前方に一人の老婆をり、これを見つけて、道を明けんとはせず、ただ「馬の無い馬車が来た」と、その奇異の形に見とれをり、かへつて、自動車の方にて、その老婆を避けんとせしはずみに、車体を半ばお濠の土手上に乗り上げたり。

試運転の後、かくと復命せしに、あはれなるかな、この自動車は、「左程危き物ならば、御召料には相成らず」との評議となり、車は、空しく倉庫内にしまひ込まれたりと聞く。

明治四十四年十月八日頃、東京にて自動車を所有する者は、百五十余人にて、中には、一人または一社にて、数台を有するものもあり。車台数は、百六十余に上り、この外、皇族および軍用車、および外国大公使所有のものが約二十台あり、これ等は、いずれも番号を付けず⁴⁹⁾

実は、『日乗』にはじめて自働車が出てくるのは1918(大正7)年12月11日⁵⁰⁾であった。「午前奮宅に至り、残りの荷ごしらへ」をし、「正午旅館竹家に歸」った。その時は「雲俄に降出し寒氣甚し」かったので「炬燵を取寄せ一睡」し、「夕刻自働車を傭ひ日本橋倶楽部清元梅吉おさめの会に赴き」とある。川本三郎によれば、「自働車を傭ひ」とは、自動車会社に連絡して車を迎えに来させていることで、現代風に言えば「ハイヤーを呼ぶ」ということである⁵¹⁾。自動車学校については、「始め民間に、自動車の追々流行する様子あり、陸軍にても保護法を發表したれば、その運転法を教授する機関をもくろむ者続出す。鈴木靖二が、市下五反田駅前に自動車学校を開きしは大正四年十二月にて、学校の始めなるべし。」⁵²⁾とある。

6. 終わりに

『日乗』には、関東大震災の前年に至るまで、電車路線の拡張と複線化と共に郊外化がなされていった様子が記されている。路面電車である東京市電の積極的な拡大方針により、営業キロ数は1914年(大正3年)度末までの5年弱のうちに30km以上伸び、目黒、渋谷、新宿など、当時まだ郊外であった地域にも路面電車が開通した。

一方で好景気とあって交通需要の増大も著しく、この時期の東京市電はほとんど唯一の近代的交通機関として市内交通の8割を担っており、1910年代後半から震災前の20年代

49) 石井前掲書、p.141。「いま、第一号より第十号までの所有者の名をあげれば、
第一号 磯部長蔵(明治屋) 第二号 杉本鶴五郎(亀屋)
第三号 日比翁助(三越) 第四号 台花殖民合資会社
第五号 大日本自動車会社 第六号 米井源次郎(麒麟)
第七号 工・エフ・ホワイト 第八号 エス・レフロイ
第九号 村井吉兵衛 第十号 川島鋺三郎」とある。

50) 『荷風全集 第19巻』p.111

51) 川本三郎(2009)『荷風と東京 下』岩波書店、p.22。出処は『荷風全集第19巻』p.111。「タキシ自働車」(タクシー)という言葉が『日乗』に登場するのはこのときがはじめてである。

52) 石井前掲書、p.140。

前半にかけての時期はまさにその全盛期であったとすることができる。

市内と郊外を結ぶ近郊私鉄が発展し、郊外人口もそれに伴って増加したが、『日乗』で強調しているのは、「その醜陋寧市中の場末よりも甚し」という小工場と貸家の入り乱れる乱雑極まりない景観であった。そうした視線は花電車を見に来た酔客たちに対しても向けられている。加えて、乗客が増えてもそれを輸送する路線や電車の整備が進んでいなかったため、慢性的な混雑が大きな問題となり、『日乗』にもその様子が随所に記されている。

市の電気局はこの事態を受け、抜本的な解決策として新たに第二次継続事業計画に着手したものの、結局は大震災の発生で見直しを余儀なくされた。『日乗』ではその一環として外濠線の例を挙げ、三田、青山といった他系統の各路線と同様、整備・往復複線化がなされた直後の様子を記している。電車の復路が生じたため、それまで専ら交通手段でしかなかった電車に「夕涼み」を目的として乗り込み、気軽に涼をとる市民の姿が見られ始める。そうした発想は後の「納涼電車」につながるものである。

またこの時期、自家用車の所有者数はいまだ少なかったものの、現在のハイヤーの感覚で「自働車」が利用されつつあり、車の台数自体は増えつつあったということが記録されている。そればかりでなく、当時でもレトロなものとなりつつあった人力車の人気も隠然たるものであった。

このように、『日乗』はこの時期、馬車を除いた当時の東京の交通事情と駅周辺の風景を髣髴させる優れた記録物であることは言うを俟たないが、それ以上に、世相ならびに地理、気候などを含め、当時の広い意味での文化的側面を記述している点により大きな意義と価値が認められるものである。以上は『日乗』が日記という性質を有するものである以上、当然の帰結とも言える。

しかし、荷風の『日乗』においては、出来事の記載はさることながら、彼の所信の軸となる自己の「基準」の表出が顕著になされている。言い換えればそれは、基督教に影響された西洋文化という触媒に接して多少形を変えたとはいえ、本質的には、江戸儒教からくる文化的イデオロギーである。『日乗』では、出来事の描写はそうした裏付けとしての意味しか附与されていないように感じられてやまない。

このように『日乗』において、描かれた出来事をして本人の価値基準を際立たせるという手法を取ったのは、田村の言葉を借りるならば、明治以降の近代化という一種の文化革命の嵐の中、文化的関連性と断絶した<公>の枠にねじ込まれていく中で、<私>という存在が生存し続けるためにそれに相応しい形態をとる必要があったからと考えられる。

つまり、荷風が『日乗』を記し続け、時にその中で「軸」の基準が突出したように見えたのも、実は生存に必要な力を得て、公私・内外の歪み切った関係性から生じる矛盾や

軌轢を止揚していく中で生じた副産物であった。そして否が応にも、〈私〉という存在を外部と関連させつつ存続させていかざるを得なかった中での必然の行為であったと考えられる。

また、東京の郊外に広がる鉄道路線と道路は、恰も、秩序なく人体に広がっていく血管のようなものであり、そのまわりに無秩序・無計画に広がる薄汚れた住宅の密集は、まさに血液を通して日々拡大していく悪性腫瘍のようなものである。このように、今回調査した『日乗』は、ある意味で、歪に病んでいる人間の肉体を比喩したものでもあるが、同時に荷風の病んだそれを想起せしめ、迫り来る関東大震災の不穏な前触れを感じさせるものとなっている。

尚、『日乗』における荷風の「軸」の眞のありようを描き出すことについては、今後の課題としたい。

【参考文献】

- 石井研堂(1997)『明治事物起源 5』ちくま学芸文庫、p.139, p.140, p.141
- 井口悦男(2011)「東京市電(都電)運転系統図の推移とその特色」『地図』33 卷 3 号、日本国際地図学会編、p.31
- 市村純 他(2009)『山の手線のヒミツ70』イカロス出版、pp.16-17
- 老川慶喜(2016)『日本鉄道史』中央公論新社、p.84, p.89, p.113
- 大野茂男(1971)「断腸亭日乗研究(資料編)」『千葉大学教養部研究報告』A4、千葉大学編、p.122
- 川本三郎(2009)『荷風と東京〈下〉—『断腸亭日乗』私註』岩波書店、p.22
- 坂本大祐(2014)「我が国の近代水道創設事業とその財源について」『京都産業大学経済学レビュー』p.89
- 田村隆一(1974)「『断腸亭日乗』と日本の近代化」『現代詩手帖 17(6)』、思潮社、p.34、p.36。
- 永井荷風(1964)『荷風全集 第19巻』岩波書店、p.111, p.138, p.145, p.153, p.168, p.194, p.196, p.198, p.205, p.206, p.209, p.215, p.220, p.227, pp.228-229, pp.232-233, p.237, p.240, pp.251-252, p.259
- (1964)『荷風全集 第23巻』岩波書店、p.99
- 渡辺好雄他(1980)「東京大都市地域の土地利用変化から見た居住地の形成過程と多摩ニュータウン開発」『総合都市研究 第10号』首都大学東京編、p.7
- http://toden.la.coocan.jp/line_chro/toden_line_chronology_05.html。(検索日:2018.04.13)
- http://base1.nijl.ac.jp/infolib/meta_pub/G0000203KDS_NIJL-03266。(検索日:2018.04.13)

논문 투고 일자 : 2018. 06. 30. 논문 심사 일자 : 2018. 07. 31. 게재 확정 일자 : 2018. 08. 03.
--

<要旨>

『断腸亭日乗』に描かれた電車、車
–大震災前の東京を中心として–

所由美

本稿は荷風の日誌『断腸亭日乗』（以下『日乗』とする）において、執筆当初から関東大震災まで、東京の様子が（路面）電車や車を中心として如何に描かれているかという点について調べたものである。第一に、路線の拡張整備と往復線化に伴い、都市化と郊外化の様子が描かれているが、荷風が『日乗』にて特記しているのは工場や貸家などが無秩序に乱立する薄汚い景観であった。第二に、荷風が外濠線に乗って夕涼みする様子を描いているが、それは後の「納涼電車」を先取りする風流な趣のあるものであり、それはまた、第二次継続事業計画により車両・車線の整備ならびに往復線化がなされた次の年のことであることがわかる。第三に、『日乗』は当時の東京の優れた記録物であることは言うまでもないが、事実的な出来事の記載ということ以上に、荷風の所信の軸たる自己の基準の表出が顕著であり、むしろ『日乗』では、そうした記載は「軸」の論拠としての意味しか持っていないかのように見える。今回の調査から、以上の三つの点が確認できた。

The "Danchotei-Nichijou" Diary and City Traffic
–focusing on Tokyo, before the Great Kanto Earthquake in 1923–

Tokoro, Yumi

This paper examines how the image of the train as it appears throughout Kafu Nagai's thirty-volume diary, *Danchotei-Nichijou* (1917-1959) provides an apt commentary on the appearance of Tokyo from the beginning to the Great Kantō Earthquake of 1923. First, he writes of the state of urbanization and suburbanization along with the expansion and improvement of the routes along the round trip, in contrast to the entry in "Sun Riding," which describes factories and rental houses in a disorderly, muddy, dirty landscape. Second, when he describes the appearance of a cool evening on the outer moat line, he gives us a foretaste of the later "Refrigerator Train," and similar vehicles to come, while making it clear that in the next year, maintenance and round-trip double tracking are signs of the future. Third, although "Sunflower" provides an excellent record of Tokyo at the time, the expression of the self's standard, the vertical axis, is more noticeable than the description of the occurrence of scenes and events, the horizontal axis. In "Ryuko," the horizontal axis holds meaning for the argument of the vertical axis. From the survey of this time, the above three points were confirmed.