

浮世絵で江戸・明治にタイムスリップ！

～ ”江戸の庶民の暮らしぶり“と“江戸・明治の横浜の様子”を覗き見る ～

平成 30 年 7 月 8 日

横浜歴史研究会 中村康男

～ ”江戸の庶民の暮らしぶり“ ～

△ 江戸時代の暮らしぶり

- ・ 江戸時代の日本の人口 初期 1200 万人⇒後期 3000 万人
- ・ 関東地域の人口 初期 200 万人⇒後期 500 万人
- ・ 江戸の人口 世界一番とも言われる 100 万都市
- ・ 日本全体の人口の分布 士 7%・農 80%・工 3.5%・商 6.5%・その他 3%
- ・ 江戸の住む人口の割合 町人：武家屋敷＝50：50
- ・ 住む割合 武士家地：寺社地：町人地＝70：15：15
- ・ 「武士は食わねど高楊子」という言葉のように、むしろ武士の生活は厳しいものがあった。
一方江戸も半ばを過ぎると、大商人や富裕な町人に混ざって新たな庶民層が台頭し、様々な江戸文化を育み、その担い手となった。

△ 江戸時代の代表文化である“元禄文化と化政文化”

＜ 元禄文化（1688～1704）＞

- ・ 大阪・京都の豪商で教養のある町人を主体とする文化
- ・ 町人による人間性と日常的に親しみやすい華麗さを追求
- ・ 第 5 代将軍綱吉の時代、幕府政治の安定と商業資本の発達による商人の台頭

＜ 化政文化（1804～1830）＞

- ・ 江戸を舞台とした爛熟した庶民文化
- ・ 江戸庶民の教養が出版文化の広がりを支え、風刺や滑稽やナンセンスの小市民文化が興隆
- ・ 第 11 代将軍家斉の時代、幕府や諸藩の財政は窮乏し、外圧も厳しくなり、幕藩体制の矛盾は一層深化

△ 江戸時代の文化は、町民が発展させた庶民の文化

“江戸の庶民の流行りもの”

「稚六芸の内、書数」歌川国貞

貞

- ・ 浮世絵—葛飾北斎・歌川広重・喜多川歌麿・歌川国貞・歌川国芳・東洲斎写楽
- ・ 戯作(読み物)—十返舎一九・曲亭馬琴・式亭三馬・山東京伝・井原西鶴
- ・ グルメ—江戸前グルメ四天王「うなぎ・すし・てんぷら・そば」
- ・ 習い事—踊り・三味線・生け花・茶道・小唄・長唄・川柳・狂歌・読み書き・算盤（寺小屋が盛んに）
- ・ ペット—猫・犬・小鳥・金魚、見世物として象・クジラ・ラクダ
- ・ 演芸—歌舞伎・人形浄瑠璃・相撲鑑賞・落語・講談・義太夫
- ・ 園芸—菊・朝顔・椿・万年青、盆栽



△ 江戸時代は空前の「旅行ブーム」

武士や庶民など自由な移動は制限されていたが、神社仏閣巡りの信仰目的の旅は出来た。

お伊勢参り、江ノ島詣で、大山詣り、富士詣でが人気

- ・ 十返舎一九の滑稽本「東海道中膝栗毛」旅ブームが火付け役。
- ・ 歌川広重による浮世絵「東海道五十三次」版画の連作が【旅のガイドブック】の役割を果たす。



歌川広重 東海道五十三次「日本橋朝之景」

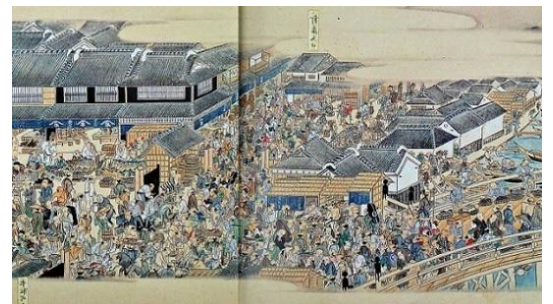
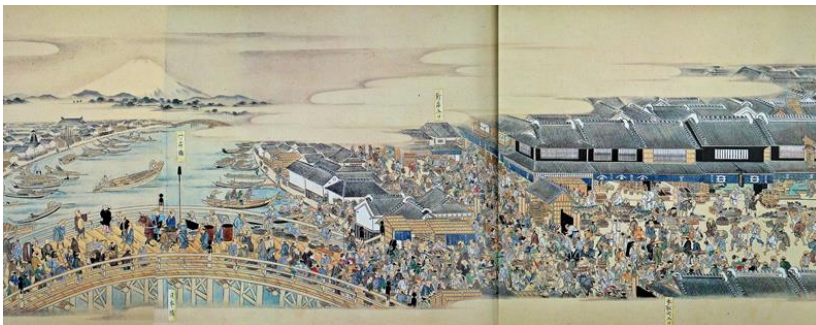
△ 江戸時代の生活を支えた交通と流通の発展

- ・ 100万人を超える大都市江戸は、一大消費地だった。幕府は、交通と流通の整備に注力した。
- ・ 参勤交代や旅のブームで日本橋を起点に伸びる東海道、中山道、甲州街道、日光街道、奥州街道の五街道は人の往来が増え、街道沿いの宿場町は繁栄した。
- ・ 参勤交代での運ばれる荷物、各藩の城米、火事による建築材の需要が物資の運送量を拡大させた。
- ・ 全国から米や物資が江戸へ運び込まれる海運と江戸城を中心とした水上交通を活用した「江戸湊」の整備を推進した。

△ 日本の食の文化

- ・ 日本料理は「切る」文化—「割烹」は「割主烹従《かっしゅほうじゅう》」を略した言葉。割（切る）が主、烹（調理する）は従。
日本料理は料理人が切って調理をした料理を「箸」で食べ、西洋料理は食べる人が「ナイフ」を使って食べる。
- ・ 日本の料理味覚の基本である四味（甘味・酸味・塩味・苦味）プラス「旨味」（鰹・昆布・干し椎茸からとった出し味）。
- ・ 「江戸料理」は、三河の塩と味噌と酢を使った素朴な田舎料理に上方料理の昆布だしの文化が入るが、水質が合わず鰹だしが主流になり、鰹だしに合う濃い口の醤油が生まれた。
- ・ 江戸前グルメ四天王は「蕎麦・鰻・寿司・天麩羅」。

[熙代勝覧]



△ 江戸時代のお金

- ・ 江戸時代のお金の制度は、金・銀・銭(銅)の3種からなる「三貨制度」でした。

- ・お金の単位 金貨一両・分(ぶ)・朱、銀貨一貫・匁・分(ぶん)、銭貨一文・貫。
- ・一両は今のお金ではいくら？

〈日本銀行金融研究所貨幣博物館の資料〉
 米の値段で換算すると、 約 6～7 万円
 蕎麦の値段 約 12～13 万円
 大工の手間賃 約 30～40 万円

歌舞伎役者	100～500 両	大岡越前守	672 両
駕籠かき	500 文	旅籠代	60～200 文
銭湯	6～16 文	茶飯	50 文
そば・寿司	16・8 文	天そば・鰻	4～6・200 文

* 駕籠かきは日本橋～浅草 * 「江戸の家計簿」を参考

～ “江戸・明治の横浜の様子” ～

△ 横浜の歩み

- ・江戸時代、横浜村は戸数 100 程の半農半村で、人口は 500 人弱。
 当時は、東海道の宿場町である神奈川宿(5793 人)の方が賑わっていた。
- ・横浜市は、1889(明治 22)年 4 月 1 日に誕生、人口 121,985 人。
- ・横浜市の現在の人口は約 370 万人。

△ 横浜は開国日本・新生日本の象徴に！

幕末までは戸数百戸程度の半農半漁の静かな村であった横浜村は、横浜開港と鉄道開通を契機に新しく生まれ代わり、開国日本・新生日本の象徴となり、その魅力にひかれ、内外から多くの人々が集まり、横浜は「日本近代化原点の地」として日本の近代化を牽引していくことになる。

△ 横浜開港までの経緯

- ・1853(嘉永 6)年、ペリーの浦賀沖に来航し、日本に開国を要求。翌年 1854 年神奈川 で日米和親条約締結した。
- ・1858(安政 5)年、江戸幕府の大老井伊直弼がアメリカ駐日総領事ハリスと日米修好条約締結し、同様の条約を英・仏・蘭・露とも結んだ(安政五か国条約)。
- ・神奈川・箱館・新潟・兵庫・長崎の 5 港を開港、江戸・大坂の開市、自由貿易、協定関税制、領事裁判権、外国人居留地の設定等が規定されたが、治外法権、関税自主権の喪失等不平等な条件下に国交・通商関係を強いられた。
- ・条約には、開港は神奈川と規定されていたが、開港されたのは東海道の直結する神奈川宿・神奈川湊ではなく、横浜であった。今はどちらも神奈川県横浜市だが、当時は湾を向かい合った別々の土地だった。
- ・1859 年 7 月 1 日(安政 6 年 6 月 2 日)、横浜港開港。
- ・なぜ、横浜だったか？

横浜開港にハリスをはじめ諸外国は猛反発した。しかし幕府は、この条約に攘夷派が反対していたので外国人と日本人のトラブルを心配し、交通の便の良い神奈川ではなく、「横浜は神奈川の一部である」として押し切った。後の調査で神奈川は遠浅で、港に不向きと分かった。案の定生麦事件が起こった。

- ・幕府は当初神奈川に領事館を置くのを拒否していたが、寺院を提供して、領事館を置くことを認める等、交渉術も段々と長けていった。

各領事館一米「本覚寺」・英「浄瀧寺」・仏「慶運寺」・蘭「長延寺」・露は箱館

しかし、各領事館は神奈川から横浜に移る。

- ・横浜は急速な勢いで貿易港としての町並みを整え、我が国最大の貿易港となった。
- ・横浜港を通して多くの文化や技術が日本全国へ広がり、横浜は「日本近代化原点の地」として日本の近代化を牽引していく。その特色は、
 - ①立地条件の有利性－江戸に隣接、生糸の主要産地の関東・甲信や茶の産地の静岡に近かった。
 - ②主要輸出品－生糸、茶、銅類等
 - ③主要輸入品－欧米産の工業製品である綿織物、毛織物等
 - ④鉄道や医学、キリスト教など日本の新しい文化が外国から流入する窓口としての役割

△ 日本初の鉄道開通までの経緯

- ・幕末に蒸気機関車の模型がペリー等各国の来航船で運ばれて来ており、模型を見た江戸幕府、薩摩藩、佐賀藩は鉄道に関心を抱いていた。
- ・外国に漂流したジョン万次郎(土佐藩)は、現地で鉄道に乗車していた。
- ・1862(文久元)年に遣欧使節団に随行した福沢諭吉や欧州を巡遊した渋沢栄一は、欧州で鉄道に乗車し、近代国家日本に鉄道は欠かせないと感じていた。
- ・鉄道の父である井上勝(長州藩)は、1863年にジャーディン・マセソン商会の船で長州五傑と密航し、鉱山技術・鉄道技術などを学んだ。
- ・通商条約を結んだ米・英・仏・露から明治新政府に鉄道敷設の働きかけがあるが、新政府は消極的であった。
- ・なぜ、消極的であったか？

何しろ鉄道建設には、想像を超える難問が山積していた。

- ①借金まみれの新政府には金がなく、鉄道建設の技術もなかった。
 - ②西郷隆盛ら薩摩藩は軍の強化を優先することを望んだ。
 - ③旅籠や馬曳き駕籠かき等は職を失うことを恐れた。
 - ④当時の世論は、「機関車は煙りを吐く魔物だ」と激しく反対した。
- ・アメリカやフランス等から鉄道敷設の勧誘があったが、日本側の意向に合わず、鉄道建設は難航していた。
 - ・1869(明治2)年、太政大臣三条実美宅で岩倉具視らが英国公使パークスと英国の援助による鉄道敷設の話し合いがなされ、漸く話がまとまり、同年に日本初の鉄道計画が決定された。
 - ・1870年に建築師長にモレルが着任し、翌年に井上勝が鉱山頭兼鉄道頭に就任した。
 - ・パークスの会議にも参加していた大隈重信(佐賀藩)と伊藤博文(長州藩)、それと井上勝は、日本の近代化には鉄道は不可欠であり文明のシンボルであると主張し続けて来た。鉄道開通の推進派である3名が、がっちりとスクラムを組み動き出した。
 - ・しかし、資金不足や鉄道用地の買収の問題があり、新橋～大阪の壮大な鉄道建設計画は断念。新橋・横浜間を最短の距離で結ぶことになる。モレルの設計により、10キロ近くが海の上を通るという、世界に類例のない画期的な路線工事が始まった。日本の鉄道が自立するまでは外国の資本や技術に頼らざるを得なかった。
 - ・1872年9月、大隈と伊藤が夢に描いていた日本初の鉄道が開通した。
 - ・開国直後に造られた波止場に加えて鉄棧橋や新港埠頭も造られ、大型船が接岸できるようになり、また埋めたて工事が積極的に行なわれ、横浜の街の規模が拡大した。

△ 開国、開港、鉄道開通の中核にあった横浜は、世界屈指の国際都市横浜へと変身していく。

◎日本で最初のかつ最大の私設鉄道会社日本鉄道会社が1881（明治14）年に設立された。

日本初の私鉄日本鉄道会社は、井上馨等政府官僚、岩倉具視を中心とした華族、渋沢栄一ら実業家の三者の努力により設立され、その後の私鉄鉄道ブームを生んだ。1906（明治39）公布の国鉄国有法により、同年11月1日より国有化された。

設立当時副社長であった第三代社長小野義真が日本鉄道設立・経営に果たした役割は大きかった。小野義真は土佐藩大庄屋の家の生まれ、後藤象二郎の商社・蓬萊社の組合員、工部省出仕、三菱財閥の顧問。渋沢栄一が中心になって設立した東京海上保険の筆頭株主に弥太郎が、また日本郵船の誕生等にも貢献。

小岩井農場設立者<小野義真・岩崎弥之助・井上勝(鉄道の父・鉄道頭)>にも参加。

尚、岩崎弥之助の妻は、後藤象二郎の娘「早苗」である。

蓬萊社は、明治3年鴻池、島田、三井、蜂須賀、上杉等の富豪商人と旧大名の出資を得て300万円の資本金で設立された。

この会社の組合員は、

吉井源馬（土佐藩士海援隊、工部省灯台寮の長官、灯台頭）

岡本健三郎（土佐藩士で坂本龍馬と交流、大蔵大丞）

下村銈太郎盛俊（土佐藩士、山内容堂・三条実美の御側人、工部省鉄道の助）

小室信夫(京都絹商家の長男、倒幕運動に参加、品川弥二郎農商務大輔と共に日本郵船創設、貴族院議員)

それと小野義真であった。

参考文献

「江戸時代」山本博文監修 日本文芸社

「江戸の家計簿」磯田道史監修 宝島社新書

「浮世絵に見る江戸の暮らし」編＝橋本澄子・高橋雅夫 河出書房新社

「浮世絵に見る江戸の食卓」林綾野 株式会社美術出版

横浜市ホームページ 文化観光局

「横浜開港150年の歴史」横浜税関

「井上勝の鉄道創業史 技術と民生から見た明治維新（3）井上勝」 山内昌之

「日本鉄道業の形成」中村尚史著 日本経済新聞社

「日本鉄道史」老川慶喜 中公新書

「近代史天皇制の展開」遠山茂樹編 「お召列車論序説」原田勝正 岩波書店

「小野義真と日本鉄道株式会社」井上琢智

「横浜鈍宅之図」 五雲亭貞秀 横浜市中心図書館所蔵



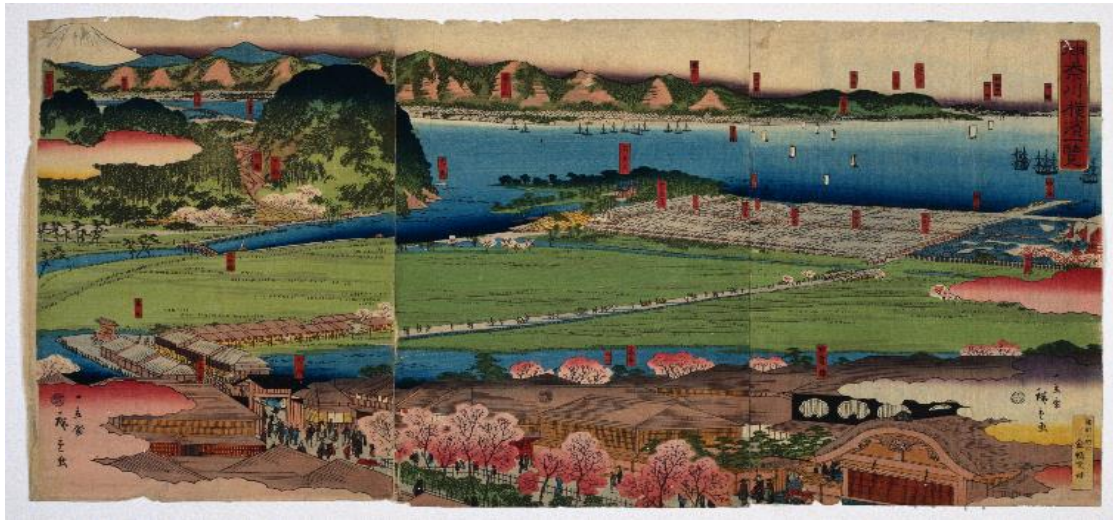
「神奈川権現山外国人遊覧」 一川芳員 横浜市中心図書館所蔵



「横浜本町之図」 一勇齋国芳 横浜市中心図書館所蔵



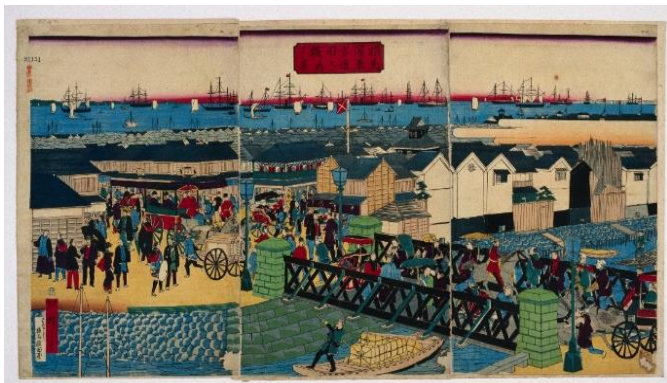
「神奈川横浜一覽」 二代広重 横浜市中央図書館所蔵



横浜蒸気車鉄道全図 一曜斎国輝 横浜市中央図書館所蔵



横浜吉田橋ヨリ馬車道之図 三代広重
横浜市中央図書館所蔵



横浜野毛伊勢山從海岸鉄道蒸気車ノ図
三代広重 横浜市中央図書館所蔵



日本初の鉄道「お召列車」の乗車名簿

板垣退助 (参議)	アメリカ全権公使 【通 訊】 【書記官】	1号車 【近衛護兵】	
後藤象二郎 (左院議長)	オーストリア弁理公使	2号車 【近衛護兵】	
大木喬任 (文部卿)	スペイン代理公使 【書記官】		
嵯峨実愛 (教部卿)	フランス代理公使 【書記官】 【書記官兼通訳】	3号車	
		井上 勝 (鉄道頭)	山尾庸三 (工部大輔)
		四辻公賀 (式部寮七等出仕)	橋本実梁 (式部卿)
	5号車	【侍 従】	【侍 従】
江藤新平 (司法卿)	ロシア代理公使 【書記官】		明治天皇
伊地知正治 (左院副議長)	イギリス代理公使 【オランダ書記官】	【侍 従】	【侍 従】
			有栖川宮熾仁親王
山県有朋 (陸軍大輔)	井上 馨 (大藏大輔)	【侍 従】	【侍 従】
福岡孝悌 (司法大輔)	勝 安房 (海軍大輔)		三條実美 (太政大臣)
万里小路博房 (宮内大輔)	宍戸 璣 (教部大輔)	【侍 従】	【侍 従】
土方久元 (大内史)	黒田清隆 (開拓次官)		4号車
西郷従道 (陸軍少輔)	陸奥宗光 (租税頭)	西郷隆盛 (参議)	副島種臣 (外務卿)
黒田清綱 (教部少輔)	川村純義 (海軍少輔)	大隈重信 (参議)	イタリア全権公使 【通訳官】

亀井茲監 (従三位)	沢 宣嘉 (従三位)		6号車	
細川護久 (従四位)	島津忠義 (従三位)	玉乃世履 (司法権大判事)		松本 暢 (司法権大判事)
伊江王子 (琉球世子)	池田章政 (従四位)	上野景範 (大蔵省三等出仕)		吉井友実 (宮内少輔)
		佐野常民 (工部省三等出仕)		渋沢栄一 (大蔵省三等出仕)
	8号車	大久保一翁 (東京府知事)		福羽美静 (宮内省三等出仕)
吉井正澄 (工部大丞)	【式部侍従】	烏尾小弥太 (陸軍少将)		三浦一貫 (陸軍少将)
下村盛俊 (鉄道助)	大野 誠 (工部少丞)	谷 干城 (陸軍少将)		篠原国幹 (陸軍少将)
大内資政 (鉄道助)	安永弘行 (工部省六等出仕)	中牟田武臣 (海軍少将)		野津鎮雄 (陸軍少将)
	9号車	伊藤祐麿 (海軍少将)		巖谷 修 (少内史)
竹内正義 (工部省七等出仕)	【式部侍従】	【宮内丞】		【宮内丞】
伊東勅典 (鉄道寮七等出仕)	谷津通孝 (工部省七等出仕)		7号車	
		徳川慶勝 (従一位)		中山忠能 (従一位)
		松平慶永 (正二位)		二条齊敬 (正二位)
		中御門経之 (従二位)		大原重徳 (従二位)
		毛利元徳 (従二位)		池田慶徳 (従二位)

*明治5年9月12日の日本初の鉄道の開業式に、記念式典列車・お召列車が一往復運転された。明治天皇と同乗したメンバーは表の通りだが、鉄道開通に貢献した工部大輔伊藤博文、右大臣岩倉具視、及び参議の木戸孝允、大蔵卿の大久保利通は乗っていない。この4名は岩倉使節団のメンバーとして明治4年から2年弱かけて米欧に派遣され、日本を留守していたからであった。