

明治初年東京における武家地処分と鉄道敷設事業

松 山 恵

要旨 京都からの事実上の遷都の際、明治新政府は東京の大半を占めていた武家地のうち、おもに中心部（「郭内」）のものを没収し、政府機関などの移転先とした。つづく明治3年（1870）に始まる新橋－横浜間の鉄道敷設事業においても、武家地は重要な足がかりであった。事業を主管する民部省は、そのなかでも東京湾岸沿いの諸藩邸を、路線敷設ばかりでなく同省の拠点形成のためにも収用した。そうした実践は、省どうしの覇権争いなどを惹起させつつも、新政府が全体として「郭外」にも利用範囲を広げ、支配を深化させる機会となった。

もっとも、上記の動向は廃藩置県以前の政治体制における制約の下で進むものでもあった。当該エリアには依然、比較的多くの屋敷所持が各藩に対して認められており、それらの収用には様々な支障がともなった。鉄道敷設計画の実行にあたっては、支障をできるだけ回避するように中身が改められた結果、いわゆる高輪築堤も生成した。一方で、事業の推進では一定の藩邸収用が欠かせなかったが、その過程からは、これまで不明確だった武家地処分の実態が垣間みえた。すなわち各藩に所持が認められる屋敷について、「数」の上での公平性は保たれていたものの、新政府がそれらを段階的に没収してゆくプロセスでは政府首脳との近接度合いが影響し、そのことは最終的にそれぞれの旧藩主（大名華族）家が一つ保持した屋敷の「質」などを左右した形跡がある。

以上、本稿の検討からは、明治初年における新政府と諸藩との関係や、以後の東京の都市社会のなかで大名華族邸が担った役割といった諸課題を究明する上でも基礎となる事実が明らかになった。

キーワード：明治初年、東京、武家地処分、鉄道敷設、高輪築堤

1. はじめに

本稿は、明治初年東京の武家地処分の実態を、新橋－横浜間の鉄道事業用地に視点を据えて明らかにするとともに、当該鉄道事業に対しても都市史研究の観点からいくつかの考察を加えようとするものである。

まず、武家地処分に関する動向から振り返っておきたい。

京都を中心に樹立された明治新政府は、戊辰戦争の形勢にしたがい、その重心を幕府の拠点

都市であった江戸－東京へと移してゆく。当初、京都と東京の二京並置体制なども模索していたが、明治2年(1869)3月の二度目の行幸(「再幸」)までには東京に首都を置く方向に舵を切った⁽¹⁾。新政府がこれらの構想を実行に移す上で重要な裏付けとなったのは、東京の都市域の約7割を占めていた武家地の存在である⁽²⁾。追って明治4年4月の戸籍法導入に際して武家地が制度上消滅するまでの数年のあいだ、新政府はそれらの多くを没収し、みずからの空間的資産として活用することによって事実上の遷都(政府機関や要人邸宅などの東京への移設)を遂行した⁽³⁾。

一方で、上記の裏面では武家地の処分、すなわち、従前幕府から屋敷を拝領する大名(藩)や幕臣から、その所持に関する特権を剥奪する動きが進んでいたことは容易に想像がつかう。ただし、ここで注意する必要があるのは、これらの武家地処分は一挙にではなく、あくまでも段階的に進むものだった点である。処分に関する諸規則については先行研究ですでに明らかになっており⁽⁴⁾、図1⁽⁵⁾・表1⁽⁶⁾にその概要を示した。ここからは、新政府が各藩ならびに朝臣化した旧幕臣に対し、従前の所持屋敷のいくつかをあらためて下賜(事実上の拝領継続を容認)しつつも、都市のなかに新たに設けた「郭内」の内外を基準にそれらを段階的に制限・没収し、かつ周辺部(「郭外」)へと追いやった様子がみて取れる。この一連の過程で、土地と建物ともに収公された中心部の「郭内」武家地こそが、遷都のおもな受け皿となり、ひいては新政府の第一の物的中枢が築かれる場となったことは確かである⁽⁷⁾。

以上のように、幕府から新政府への権力移行という、明治維新をめぐる政治のダイナミクスと不可分の関係にあった江戸－東京の武家地処分については、すでに指摘された事柄も多い。ただし、それらは基本的に諸規則の文言のかぎりでの理解にとどまる。たとえば、各規則は当時どのように運用されたのか、諸藩に対するその適用内容に差異はなかったのかといった「実態」については、ほとんど追究されてこなかった⁽⁸⁾。しかしながら、そうした「実態」は封建的特権の廃止のありようを具体的に表すものとして、維新変革が江戸－東京に与えた影響や、当該期(廃藩置県以前)における新政府と藩との関係などの諸課題を究明する上でも示唆に富む、一つのポイントといえよう。くわしくは後述のように、明治3年に本格化した鉄道事業において、東京府内で用地となったエリアには依然、数多くの藩邸が存在していた。それらの収用過程をたどることで、いまだ不明確な「武家地処分の実態」の一端がつかめるだろう。

さて、新橋－横浜間の鉄道敷設をめぐる研究状況についても、本稿の行論に関わる範囲で触れておきたい。

新政府が鉄道導入に至る経緯については、政治史・社会経済史の分野を中心に多くの研究蓄積がある⁽⁹⁾。他方で、現場となった東京府内の住民や地域社会との関係を問う研究は、一部を除き⁽¹⁰⁾、ほとんどおこなわれてこなかった。この立ち遅れの理由として考えられるのが、事業用地の取得をめぐる認識の問題である。たとえば、先行研究では「当時の慣習であった土地

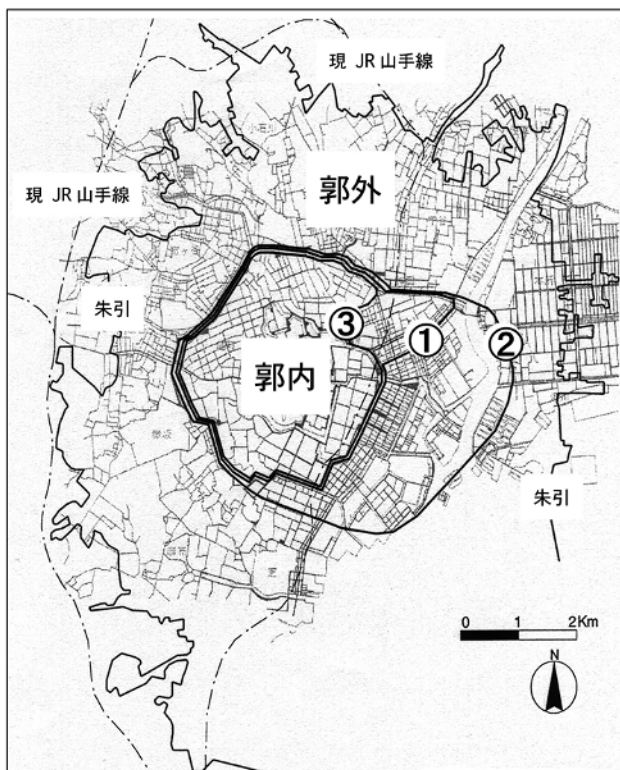


図1 明治初年東京の「城内」・「郭外」域

注) 下掲の表1の内容と連動。

表1 江戸東京における武家地処分の概要

時期	概要
江戸開城・上野戦争後	江戸鎮台府は慶應4年(1868)7月、將軍家と幕臣に対し、武家地「地面」の売買禁止、ならびに特に「城内」に位置するものについては「建家」も含めた保存を布達。ただし「城内」の具体的範囲はこの時点では記されず。
慶應4年(1868)7~8月	「城内」は図1中の①のラインに設定。
東京府開設直前の慶應4年8月17日前後	鎮将府(鎮台府の後継)は「城内」を図1中の②のラインに再設定し、各藩および朝臣化旧幕臣の屋敷地数を以下のように制限。 :10万石以上の大藩には「城内」1、「郭外」2の、計3ヶ所。それ以下の藩には「城内」1、「郭外」1の、計2ヶ所。 :朝臣化旧幕臣のうち、千石以上は「城内」1ヶ所、以下は「城内・外」で1ヶ所。
「再幸」後の明治2年(1869)5月	屋敷地の制限内容に変わりはないものの、「城内」は図1中の③のラインに再設定。
明治3年7月8日	各藩の屋敷数が変更され、「公邸」・「私邸」の2ヶ所に制限。
明治3年11月20日旧大名東京居住令・翌7月の廃藩置県後	「公邸」は上納が命ぜられ、旧藩主(大名華族)家は、基本的に「郭外」に位置する「私邸」1ヶ所を保持するのみ。

(土地を差し出すこと)という形を踏襲した強制的な方法で行われた⁽¹¹⁾とされ、つまり新政府がその強権でもって支障なく収用したという認識に立ってきた。そのため、土地を奪われる側の主体の性格や意向などは、事業にほとんど影響を及ぼさなかったとして、なかば等閑視してきたのである。

しかしながら、当該エリアに多数存続していた諸藩の所持屋敷は、表1にあるように制限・没収の流れにあったとはいえ、いまだ一定程度は安堵されるべき存在だった。また、一帯の藩邸の中には、実のところ通常の武家地処分の対象にならないものもあった。こうした複雑な事情を抱える事業予定地の収用問題は、鉄道敷設のあり方にも何かしら作用した可能性がある。本稿ではこの点も考慮に入れることにしたい。

2. 東京府内における鉄道事業用地の収用実態

本節では、鉄道事業の対象になった地域の内訳や草創期の様相などの基礎的事実を押さえつつ、当該エリアの事例に即して武家地処分の実態を明らかにすることにしたい。

1) 史料について

本稿で主たる分析対象とする東京都公文書館所蔵「明治三年 鉄道一件」⁽¹²⁾(以下、「鉄道一件」と記す)について触れておくと、これは東京府から引き継がれた公文書(「東京府文書」)の一つで、東京府の時代に三分冊されている。そして一冊目の表紙には「明治三年四月 鉄道御築造書類綴 邸宅掛」とある。後述のように、新政府の鉄道部門は民部省⁽¹³⁾が主管したものの、事業予定地の収用といった準備作業は東京府が従事した。この東京府の中であって、かつて幕府で作事奉行事務を担当した屋敷改^{やしきあらため}の流れを受け継ぐとともに、当時都市域の大半を占めていた武家地の管轄実務などを担った部署こそが、「鉄道一件」の作成主体である邸宅掛だった⁽¹⁴⁾。「鉄道一件」には、新政府が鉄道計画を決定してまもない明治3年(1870)1月から一年程の史料が含まれている。その内訳としては、予定地に位置する諸藩邸ならびに町人地関係の史料、兵部省が当時所持していた土地に関するものなど、多岐にわたる。

以上の事実だけからも、「鉄道一件」が新橋-横浜間の鉄道敷設、その中でも東京府内の関係地所の収用に関する貴重な一次史料であることはわかる。しかしながら、その一部は『東京市史稿』市街篇51巻に翻刻されているものの、具体的な検討作業については近年の吉田伸之氏の研究⁽¹⁵⁾を除くと、ほとんど進んでこなかった。また、この吉田氏の研究は本芝から田町にかけての町人社会の動向をおもに論じたものである一方、ここでは諸藩邸関係史料や兵部省用地に関する問題を中心に取りあげる。

2) 事業の全体像

話しをわかりやすくするため、あらかじめ事業の全体像を把握することにしよう。

図2は、「鉄道一件」から判明する事業対象地（最終的に収用されなかった箇所も含む）の分布、そして、その各々に関する情報をまとめたのが表2である。よく知られるように、新政府の鉄道事業は明治2年（1869）11月10日に敷設計画を決定したことに始まり、翌3年3月19日に民部省⁽¹⁶⁾に設置された鉄道掛がこれを主管した。図2・表2に見える地所はいずれも鉄道用地（「御用地」・「鉄道御用地」など）の名目で収用が試みられ、実際にそのほとんどが民部省用地に組み入れられたものである。

前提状況——「朝敵」藩に対する処分、兵部省の伸長

まず、表1について。一見して対象地のほとんどが武家地、それも藩邸によって構成されるものだったことがわかる。と同時に、これらの藩邸に関する基礎的な事実として、事業開始時点（明治3年中）の所持主が、多くの場合は幕末のそれと同じであるものの、いくつかのケースではすでに様変わりしていたことに気づく。

まず注目されるのは旧会津藩の二邸（中屋敷、下屋敷）である（図2・表2の通し番号3, 17）。たとえば、芝口の中屋敷が新橋ステーション用地となったことは一般によく指摘されるが、史実はやや異なり、変遷には断絶が認められる。つまり鉄道用地となる以前に、すでに当該屋敷は会津藩の所持を離れており、うち半分ほどは佐倉藩領千葉郡千葉町百姓の重右衛門に「無税」での利用（「拝借」）が許されていた。下屋敷についても同様で、新たに三分割された上で、それぞれ他藩（小城・鹿島・佐倉の三藩）にすでに下賜されていたことが明らかとなる。

以上の、会津藩邸（跡地）の所持をめぐる移り変わりは、同藩が鳥羽・伏見の戦い直後に「朝敵」指定を受け、官位没収や藩領没収などの対象になったことと無関係ではないだろう⁽¹⁷⁾。たとえば、江戸城近くのいわゆる大名小路にあった同藩上屋敷については、通常の対応（前掲表1）とは大きく異なり、新政府が早々と「維新の際、之を没し、跡に軍務官を置」く処分をおこなっていたことが知られる⁽¹⁸⁾。実際、上記二邸を会津藩に代わって新たに所持した主体などを見ても、中屋敷については近世段階では到底考えられない身分違いの人物による「幼院」の建設地⁽¹⁹⁾へ、また下屋敷の方は、新政府樹立への貢献という点では会津藩と対照的な、いずれも比較的早くに新政府軍に与した藩⁽²⁰⁾への下賜邸というように、極端な移り変わりといえる。これらも、上屋敷と同様、会津藩という「朝敵」に対して下された固有の武家地処分の結果である可能性は高いといえよう。

他方で、表1からは維新後、諸藩からすでに別の新政府機関（兵部省）に所持が移っていた屋敷が複数あったこともみて取れる（図2・表2の通し番号12, 20）。

そもそも、政情不安定な明治のごく初年（明治元～二年頃）の東京において、軍政を司る兵部省が市中の武家地を強引に占拠・支配した事実はよく知られている⁽²¹⁾。鉄道事業の予定地



図2 東京府内における鉄道敷設事業の対象地

注) 表2の内容と連動。基図は「明治二己巳年改正東京大絵図」(東京都公文書館所蔵)を使用。図中の星印は、当時「築地梁山泊」と呼ばれた大隈重信邸の位置を示す。

表2 鉄道事業対象地(図2)の内訳

番号(図2参照)	対象地の名称(事業開始の明治3年時点)	幕末期の利用状況	収用範囲	備考(鉄道用地として収用された経緯や時期など)
1	龍野藩邸	龍野藩上屋敷	全体	経緯は不詳だが、明治3年(1870)1月中に屋敷全体が収用(本文注33参照)。
2	仙台藩邸	仙台藩上屋敷	同上	明治2年10月中、太政官からの指示により屋敷の一部が浜御殿(浜離宮)取締のため兵部省用地へ(1-104)。翌明治3年2月13日、そこを除く屋敷のほぼ全体が収用(上記の注釈参照)。追って同年5月10日には兵部省用地の箇所についても同省から東京府へ引き渡し(1-113)。
3	会津旧邸	会津藩中屋敷	同上	維新後、早々に没収の上、屋敷の約半分は佐倉藩領千葉郡千葉町百姓の重右衛門が無税で拝借(本文参照)。明治3年4月中には当該部分も含めて全体が収用(1-47)。なお、重右衛門はその翌月、「替地」として「向柳原酒井様御屋敷」の拝借を申請したが認められず(1-125)、その後については不詳。
4	中津藩邸	中津藩上屋敷	全体(建物も含む)	明治3年4月25日、中津藩公用人から民部省(桜井土木権少佐)に引き渡し(1-71)。
5	名古屋藩邸	尾張藩蔵屋敷	同上	明治3年6月2日、名古屋藩庁から東京府邸宅掛に引き渡し(2-50)。
6	長島藩邸	長島藩中屋敷	同上	明治3年5月18日、長島藩公用人から東京府邸宅掛へ、かつ同掛から民部省へ引き渡し(1-145)。
7	金沢藩邸	淀藩中屋敷	同上	明治3年5月19日に金沢藩庁から東京府に対し、同月25日に引き渡し見込みの連絡(2-19)。ついで東京府から民部省へも、同日中の引き渡し方針の連絡(2-18)。なお、この金沢藩邸は明治2年の地震による本郷邸損傷後、同年12月24日に上屋敷として下賜されたもので(『東京大学本郷構内の遺跡 理学部7号館地点』東京大学埋蔵文化財調査室, 1989年, 487頁)、邸内では「兵隊指置」などの利用(2-19)。
8	民部省御用地明地	館山藩上屋敷、幕臣屋敷(3筆)	不明	経緯は不詳だが、(2-89)の図から明治3年7月5日現在「民部省御用地明地」であることが判明。
9	木挽町五丁目統諸邸	棚倉藩中屋敷一帯に相当	不明	経緯は不詳だが、明治3年6月9日の民部省から東京府への回答から「民部省御用地」であることが判明(2-62)。
10	敦賀藩邸	高島藩上屋敷	不明	明治3年1月22日には敦賀藩に対して同藩邸が民部省用地になる旨の通達があり、建物買上などの手続きが進んでいたが(1-118)、それはそもそも民部省が諸藩邸の位置を誤認していたためであり(本文注41参照)、誤認判明後も収用作業が継続したかは不詳。
11	江川太郎左衛門屋敷	葦山代官役屋敷	一部	明治3年5月3日頃に東京府から江川に対し、鉄道路線の左右6間に位置する「家作取払」が通達(1-93)。ただし、程なく江川は「鉄道落成後、自然不都合之儀出来」するとして屋敷全体を上地のうえ「本所台所町高瀬藩上地三千四百坪余」の拝領希望を上申(2-32)。実際、そのうち1800坪が「代地」に認められ、同年5月23日に江川家家来から東京府へ請書提出(2-34)。
12	兵部省持芝新銭座調練場(同操練所とも)	鶴岡藩陣屋地	不明	明治3年4月23日、東京府から兵部省に対し、調練場引き渡しの掛け合い(1-66)。ただし兵部省は翌日「海軍創立二付而八兼而必用之地所」と難色を示し(1-69)、以後の経緯は未詳。
13	赤穂藩邸	赤穂藩上屋敷	一部	明治3年5月14日、赤穂藩公用人から東京府邸宅掛へ、「邸内御用地被仰付候場所」(鉄道路線の左右6間)の絵図面を差し出すとともに、それ以外の地所も「其儘上地」したい旨の上申(1-135)。代邸の下賜についての要望などを提出したかどうかは確認できず。
14	新見藩邸	新見藩上屋敷	一部	新見藩公用人から東京府邸宅掛へ、上記赤穂藩と同日・同内容の絵図面差し出し(1-137)。代邸に関しても同上。
15	小田原藩邸	小田原藩上屋敷	一部	明治3年5月4日、小田原藩公用人から東京府邸宅掛に対し、上地を指示された箇所(屋敷の一部)を「割地」にする旨の上申と絵図面の差し出し(1-89)。代邸に関しては同上。

16	和歌山藩邸	紀州藩下屋敷	一部	明治3年5月19日、鉄道用地に当たる部分の建物の坪数調査を指示されたのを受けて、和歌山藩公用人から東京府邸宅掛へ絵図面差し出し(2-7)。ただし、追って同年7月頃までには、鉄道用地を除く箇所については「富士艦宿陣換地」(後掲の番号20欄を参照)として、隣接する久留米藩邸とともに兵部省用地とする旨、太政官から東京府へ通達(2-85)。
17	小城藩下邸・鹿島藩金杉邸・佐倉藩中邸	会津藩下屋敷	一部	上記の和歌山藩と同様、明治3年5月19日、関係建物の坪数調査の指示を受けて、小城・鹿島・佐倉の三藩とも、各藩公用人から東京府邸宅掛へ絵図面差し出し(2-8)。いずれも一部(鉄道線の左右6間)が取用予定であったが、うち小城藩については同年6月14日、手狭なため「上地」かつ「代地」拝領の上申(2-65)。ただし、これが実際に認められたかどうかは確認できず。
18	大村藩邸	松代藩陣屋地	一部	明治3年5月24日、東京府邸宅掛から大村藩公用人へ、翌日の「御用地相成候場所見分」に関する通達(2-42)。追って同年7月中、屋敷中央部を鉄道線が貫いて「残地不都合」なため、同藩が全体を「上地」する旨の上申をおこなったことが確認できるが(2-90)、代邸下賜などの要望を提出したかは不明。なお、この大村藩邸跡地は同年7月8日には「鉄道用木石置場」として利用(2-92)。
19	鹿児島藩外六ヶ所	薩摩藩町並抱屋敷など	全体(ただし頓挫)	当初、民部省は全域を「民部省用地」とする方針であったものの頓挫。本文3節「芝田町藩邸問題」で詳述。
20	兵部省富士(山)鑑宿陣	川越藩陣屋地	一部	明治3年5月24日に東京府から兵部省に対し、翌日見分の通達(2-41)、また同月27日には鉄道線左右の計12間の建物取払の掛合いがなされるもの(2-45)、兵部省は別途太政官による裁定を待つ構えを見せるなどして膠着。ようやく同年7月10日以降、東京府と兵部省の間で盛んなやり取りが行われたのち、同年8月15日頃、兵部省から東京府へ、さらに府から民部省への引き渡しを実現した模様(2-128)。
21	東京府品川県境界	—	一部	府県境界の30間程がハツ山の鉄道路線筋に当たり、また「土埋方」にも用いるため、そこを東京府付属地とする交渉が明治3年8月17日以降、府と品川県、さらに兵部省(一部がその管轄範囲に含まれたため)の間で実施。同月27日には府から民部省へ引き渡し(2-137)。
22	朗将寺	同左	全体(ただし借用)	明治4年1月24日、鉄道事業に関係する「御雇外国人旅宿」として寺全体を借り上げ(3-27)。
23	芝新銭座新網浜町其外(14・15番組町家)	同左	一部	明治3年5月19日、民部省鉄道掛から東京府鉄道掛に対し、鉄道用地に当たる建物の翌日からの取壊し開始と、一両日中の完了に関する掛合い(3-40)。同月中、地主らを通じて借地人(地借)に「家作料」、借家人(店借)には「引越料」名目の、少額の手当支給。

注) 対象地(番号)の順番は、「鉄道一件」における内容の掲載順、また各名称も基本的に同史料にもとづく。幕末期の利用状況については『復元江戸情報地図』(朝日新聞社、2001年)を参照した。なお、備考欄における丸括弧内の数値は、同史料の典拠を示す。例：(1-10) → 「鉄道一件」1、リール番号10。

である東京南部の湾岸エリアは、一方では、新政府が近々予定する海軍の創立に向け、その主軸たる兵部省が軍備性の高い武家地(幕末期、幕府の海防政策を受けて築かれていた陣屋地など)を中心にすでに着々と集積を進めていた場所でもあったのだった。

民部省の計画——みずからの拠点形成という一面

このように、鉄道敷設計画の対象エリアには依然数多くの藩邸が存続するばかりでなく、兵部省もすでに参入を果たしていた。事業を主管する民部省は、まずはそれらの中に割って入る形で用地の確保をはからねばならなかった。なぜなら、次項で述べるように、この時期(明治3年中)市中の武家地をどのように利用・転用してゆくかについて新政府内部の連絡や調整は

十分機能しておらず、用地確保作業は非常に困難なプロセスとなった。

もっとも、民部省はこの困難な作業を、鉄道敷設という実務上の目的のみならず、みずからの勢力をさらに拡大させる好機としても積極的に位置づけていた形跡がある。すなわち、実際に確保されたエリアには、駅舎や線路が敷設される新橋以南ばかりでなく、その北側に位置する築地一帯の諸藩邸も含まれた。そして、収用の順序や中身の点で考えると、民部省はむしろこちらの一帯こそを重視していたのである。

一連の過程については次項でくわしく検証することにして、ここでは結果のみを記すと、民部省が対象地域において、既存の建物も含めた屋敷（藩邸）全体の買い上げを積極的におこなったのは、駅舎が建設される新橋地区（図2・表2の通し番号1～3）の他には、これら築地一帯の四藩邸（同上4～7）のみであった。他方で、それら以外のエリアでは、たとえば屋敷内部を線路が通過する場合でも、基本的に直接関係する箇所（路線の左右、各六間）だけの収用にとどめられた。行政上の手続きや財政的な負担をできるだけ抑えるための措置とみられる。

財政難などの中でも、なぜ築地の四藩邸は建物もろとも収用される必要があったのか。四邸のうち名古屋藩邸には、先述の鉄道掛が設置されている⁽²²⁾。ただし残りについては、民部省は必ずしも鉄道関係の利用を予定していないにもかかわらず、付属屋などを含めた一切の収用をとりおこなっている⁽²³⁾。

ひるがえって考えれば、当該エリアは、民部・大蔵双方の大輔を兼ねるとともに、参議木戸孝允に重用されつつ急進的改革路線（鉄道事業もその一つ）を主導していた大隈重信が、前年半ば（明治2年5月）から「築地梁山泊」と称される自邸⁽²⁴⁾（図2中の星印の位置）を構えていた、まさにその一円といえる。「梁山梁山泊」には当時、さきの井上や後述する伊藤博文といった民部省高官の立場にあった人物に加え、前島密・渋沢栄一・山口尚芳・五代友厚ら、明治社会で日々活躍してゆく官僚や有力者たちがこぞって集っていたことはよく知られる⁽²⁵⁾。現時点では詳細な位置はつかめないものの、伊藤および井上もこの梁山泊の近隣に住まいをえて、事実上この一帯が民部省の政策立論の場として機能していた⁽²⁶⁾。

今回明らかになった事実は、その場をさらに発展・拡大させるように、民部省で実権を握る大隈や伊藤、あるいは「木戸派」と呼ばれる急進改革路線を主導する人びと⁽²⁷⁾が、鉄道事業をみずからの拠点形成のためにも利用していたことを強く示しているのである。

3) 草創期の様相

さて、事業全容を踏まえたところで、今度はそれがどのように具体化されるものだったのか、少し時間を巻き戻して、あらためてたどってみることにしたい。

東京府による仲介

「鉄道一件」には明治3年（1870）1月以降の史料が含まれている⁽²⁸⁾。初期の内容からは民

部省が東京府に対し、省内に鉄道掛を設ける2ヶ月以上も前より、「絵図」でその範囲を示しながら、用地の「一円引渡」を再三要求していたことが確認できる⁽²⁹⁾。

そもそも用地確保にあたり、民部省はなぜそれを東京府に依頼する必要があったのだろうか。後述のように、いまだこの初期段階では鉄道敷設に向けた分業体制は確立していないことから、これは当時の東京府内の土地、その中でも武家地をめぐる、次のような通常の管轄手続きにそったやり取りとみられる。

幕府崩壊後、旧幕府の作事奉行所轄事務は会計官宮繕司に引き継がれ、そして宮繕司の業務のうち万石以上以下を問わず武家屋敷に関する業務は東京府が継承することになった⁽³⁰⁾。しかし、この段階で府が実質的に握った権限範囲は狭く、先述の兵部省による武家地占有問題なども生じていた。こうした弊害の克服のため、明治2年11月以降、武家地一般における人別把握（戸籍取調）に加え、それらの利用計画についても制度上、府が一切管掌するところとなっていた⁽³¹⁾。以上の経緯から、民部省は東京府に用地の確保を求めたと考えられる。

ところで、民部省が用いた上記の「絵図」は私見の限りでは現存せず、同省が当初要求した範囲を正確に知るのには難しい。ただし、ほぼ同時期の史料にはその範囲について、「木挽町分築地芝口辺迄（中略）諸藩邸其外」との表現が確認できる⁽³²⁾。つまり、駅舎が建設される新橋（「芝口辺」）と並んで⁽³³⁾、前項で指摘した築地一帯の収用も、早々と着手されていたことになる。民部省がこのエリアをいかに重要視していたかをあらためて裏付ける事実といえよう⁽³⁴⁾。その一方で、この初期段階に想定されていた用地範囲というのは「絵図」上に一筆書きで記されるような、比較的大まかななものだったのだろう。民部省の主たるターゲットは鉄道掛施設などに転用する築地の四藩邸でありつつも、次に述べる東京府とのやり取り内容などを見ると、同省はそれらの周囲も漫然と含み込んだ、文字どおり「一円」を当初要求していたと考えられる。

方針の明確化

このような用地引渡の要求を受けた東京府は、色々と差し支えがあって「一円」は難しいため、比較的支障の少ない部分だけを引き渡す考えであることを申し出た⁽³⁵⁾。しかしこの返答に民部省は全く納得しておらず、以後10日あまりにわたって同様の要求を繰り返している。以上を受けて府は、「一円」の中でも必須の箇所を明確にするとともに、どうしても収用対象とせざるをえない諸藩邸などに対しては相応の補償をおこなうべきとして、民部省に精査を求めた⁽³⁶⁾。早速、明治3年2月2日には民部省・東京府ともに人員を出す形で、精査のための現地確認（「諸邸点検」）をおこなっている⁽³⁷⁾。

しかしそれからまもなく、比較的支障が少ないと東京府が判断し、すでに民部省へと引き渡された分についてさえ、当該の「諸藩の苦情申立」が相次ぐ事態となった⁽³⁸⁾。苦情を申し立てた諸藩側の言い分や抵抗行動については後述することにして、事態を受けた東京府などの反応

から以下確認してゆく。

あらためて府は、用地範囲を極力限定することや、相応の補償の必要性を主張した。これを受けて同2月9日、民部省はいったん「御用地（鉄道御用地——筆者注）相成候諸藩邸其外、都而建家之分御買上ケ之積を以、御手当金賜方見込」と、鉄道事業用地に位置する「諸藩邸其外」に対しては全ての建物を買い上げる方針で、みずからがその手当金を支出する考えを示した⁽³⁹⁾。しかしその一ヶ月あまり後には東京府に対し、次のような新たな方針⁽⁴⁰⁾を明らかにするのである。

一、諸藩邸宅御買上ケ之分ハ別段御手当は不被下、邸宅引払セ候分ハ相当之御手当被下候事

一、寺院町家之分も右同断之事

但、町屋之分ハ東京府おみて引料被下候的例モ有之哉ニ付、篤ト商儀之上御手当之高取極可申事

一、上地惣構之内、尾州紀州中津敦賀之外者邸宅御買上不相成、都而取払可申事

一、諸藩其外町屋杯ニ至迄代地所之義者当省之不関事

三月 民部省

まず、取用対象となる諸藩邸などを、建物を買い上げる分とそうでないものに大別し、後者に対しては（建物買い上げ代金ではなく）新たに「相当之御手当」の下賜へと方針転換したことがわかる（1・2条目）。他方、武家地において前者の対象とするのは築地エリアの四藩（「尾州紀州中津敦賀」⁽⁴¹⁾）の邸宅のみであって、それ以外は全て取り扱うべきとする。ここで、前者を積極的に限定していることから、後者に下賜される手当は、前者に対する補償内容（建物買い上げ代金）を下回るものとして想定されていることは確実といえよう⁽⁴²⁾。すなわち民部省は、それまで漫然と捉えていた「一円」を、同省が建物を保持する必要があるかどうかで峻別するとともに、支出をなるべく低く抑えようと、計画内容を一部改めたと考えることができる。

上掲であわせて注目されるのは、最後の「代地」に関する条文である。民部省は土地の問題は一切関知せずとし、東京府に対してひたすら用地確保の要求を繰り返すばかりといえる。これは、先に述べた東京府下の土地管轄権限からすると当然ではあるのだが、府にとって「代地」処置が難題だったことは次項でも述べる通りであって、なかば突き放された形であったろう。

さらにこの時期、民部省から確保を要求される用地範囲が北部（築地～芝口エリア）から全域（前掲図2参照）へと広がっていたとみえ⁽⁴³⁾、とうとう明治3年4月12日、東京府は同省に対し、「府下何レ之場所ハ何レ之地所迄鉄道御用地相成候間、於府夫々取計御省江可引渡旨、

確然と太政官の御沙汰無之而者取扱向甚差支」とし、「御沙汰無之内ハ御用地其外取計見合いたし申候」と通告した⁽⁴⁴⁾。つまり、太政官から鉄道事業の対象範囲や用地引き渡しに関する明確な指示がない限りは、一切協力しないと宣言したのである。

ひるがえって、この東京府の認識が事実とすれば、鉄道敷設について府は新政府中枢から正式な指示もなく、かつ、どこからどこまでが対象範囲となるのかもわからないまま、推進の一翼を担わされていたことになる。太政官（弁官）が東京府に下掲の内容を達したのは、一連のやりとりが始まってから3ヶ月あまりが経った、同年4月15日のことだった⁽⁴⁵⁾。

今般鉄道路程築造之儀御確定、民部省へ御委任相成、不日経始可有之、就テハ場所之難易・便不便、現場難先定儀も可有之ニ付、同省へ打合之上差支無之様可取計、此段相違候也

以上のように、新政府が鉄道計画を決定した直後から、新橋－横浜間の東京府内の事業用地のうち、とくに北部エリアの確保にむけた動きは始まっていた。しかし、この初期の段階では対象範囲も厳密には決まっておらず、また用地の収用にあたってどの程度の補償が必要となるのかも、実際に着手するプロセスの中で定まっていた、というのが草創期の実状だったのである。

4) 武家地処分の内実

ここからは先にのべた「諸藩の苦情申立」をはじめ、鉄道事業用地の収用が紛糾した背景について考えてゆくことにしたい。

「上地」の意味するところ

まず、一つの事実を紹介しよう。民部省鉄道掛は、公式には明治3年（1870）3月19日に築地の名古屋藩邸に設置されたことになっているが、「鉄道一件」によると、当該邸の引渡し完了したのは同6月2日のことである⁽⁴⁶⁾。実のところ、名古屋藩は収用命令を受けて「品々苦情」を申し立てたばかりでなく、並行して、国元の物産を新たに海上輸送し邸内の蔵へと積み入れるなどの事実上の抵抗行動すら見せていた⁽⁴⁷⁾。と同時に、当該邸が没収されるとなれば相応の「代邸」が必須として、様々な条件を東京府に申し出ていた⁽⁴⁸⁾。実際、引き渡し完了するまでの数ヶ月間にわたり、当該邸では鉄道事業に関係する「（お雇い）外国人」と、民部省・名古屋藩の「官員藩士雑居」が続いていたのである⁽⁴⁹⁾。

なぜこのような事態が生じたのか。この名古屋藩邸をふくむ比較的早期に民部省へと引き渡された鉄道事業用地について、東京府みずからが、再三の引渡要求を受けて取り敢えず渡してしまった⁽⁵⁰⁾、つまりそれは形式的なものに過ぎなかったと認めているように、直接の理由は府の手落ちといえる⁽⁵¹⁾。とはいえ、同時に府は、これら諸藩側の苦情について「何れも至当

之申立」とし、民部省に対しても「相当之替邸」などを渡すこと、それができない場合には「至当御手当金」を下賜する必要性を主張したように、より本質的には、まさに本稿冒頭で述べたような武家地処分の問題であったといえる。

つまり、この明治3年（1870）の段階では、諸藩には少なくとも2箇所、また名古屋藩のような大藩に対しては3箇所の屋敷所持を新政府は認めていた（前掲図1・表1）。しかも、築地は当時「郭外」の範疇である。明治2年3月の「再幸」をへて新政府の第一の拠点が築かれる「郭内」に比べ、この築地エリアは数多くの藩邸が持続する「郭外」に属しており、諸藩の側も屋敷所持（拝領）の継続を強く主張できる余地があったのではないだろうか。いずれにしろ、当時の武家地処分の規則に照らして、新政府がこれらを収用するには代わりとなる屋敷を下賜する必要があった。政府機関のなかでも民部省とは違い、武家地管轄の実務を担っていた東京府の官員はそうした事柄を熟知した上で、諸藩からの一連の苦情や要求に対し、その妥当性を認めていたと考えられる。

他方で、そもそも幕末維新期の江戸－東京の藩邸については史料的限界もあり、明らかになっている事実は決して多くない。幕末の文久改革以来、各邸内家来の人数減少が命ぜられるなど、活動が減少していたことは確かである⁽⁵²⁾。既往研究の多くも、新政府が廃藩置県の断行前に旧大名（大名華族）に対して東京への再上京を命じた、いわゆる旧大名東京居住令（明治3年11月20日）が出されるまでの期間、すなわちまさに鉄道事業が進捗した時期の藩邸に関しては、それを所持する藩の側も「上地」に抵抗が薄かったかのように描いてきた⁽⁵³⁾。

しかしながら、鉄道事業にまつわる今回の実例から浮かび上がる様相は、それとは大きく異なる。すなわち当時の「上地」とは、これまで言われてきたような新政府の強権によってスムーズに遂行できるほど必ずしも容易なことではなく、それを実体化させるためには「代邸」の下賜などの一定のプロセスを踏む必要があったのである。

諸藩のあいだの差異

このように、事業用地に従前屋敷を所持する諸藩は鉄道敷設の妨げになりかねない、一定の主体性を発揮する存在だった。民部省が当初、「一円」という大雑把な要求をしたのに対し、実際の収用業務にあたる東京府ができる限りその範囲を限定するよう再三要望したのも、対象となる藩の数を極力減らすことが進捗にかなうと考えたからであろう。なお、すでに指摘したように、東京府内の鉄道敷設事業で、屋敷全体の収用処分があらかじめ決まっていたのは、新橋の駅舎予定地の他には築地の四藩邸だけであって、それ以外は基本的に路線敷設に必要な箇所（屋敷内の一部）のみの処分とされた⁽⁵⁴⁾。そうした措置は、補償費用に加えて、屋敷全体の収用となれば必須となる「代邸」下賜などの行政手続きを削減・回避する観点からも、当然の帰結であったといえるだろう。

では、屋敷全体が収用された築地の四藩邸については、どのような経過がたどられたのだら

うか。

これらを所持する諸藩に対しては、いずれも「代邸」の下賜がおこなわれた。しかしながら注目したいのは、それらの中身、あるいは措置を受ける諸藩側の反応にも、かなりの違いが認められることである。具体的には、藩側が「代邸」についての要望を出せるかどうか、また、取用される築地屋敷の建物の買い上げ代金を実際に受け取れるかどうかで、次のような有意な差異がみて取れるのである。

たとえば名古屋藩の場合、取用命令に対して事実上の抵抗行動を見せていたことはすでに指摘したが、そのかたわらで、下賜されるべき「代邸」について「何れニても海岸水辺ニ而不下賜候半而者糧米・材木を初、物産運送等ニ付藩用必到差支申候付（中略）至急大川端辺ニ而相応之代邸下賜候様奉願候」⁽⁵⁵⁾、つまり、どのような成り行きになっても、食糧米や材木をはじめとした物資運送などのため、水運が可能な東京湾・隅田川沿いのエリアに相応の屋敷（代邸）を下賜するようにと、具体的かつ強硬な要望をたびたび申し出ていた。実際、名古屋藩には隅田川沿いの上田藩邸が建物も含めて下賜されるとともに、もとの築地屋敷の建物代金も交付されたことが確認できる⁽⁵⁶⁾。さらに同藩は、上田藩邸を下賜された後も、その狭小などを理由に、事前に返上する約束になっていた他の屋敷（「拝借」邸）の引き続きの利用さえも追加要望した⁽⁵⁷⁾。これはさすがに認められなかったものの、いずれにしても名古屋藩の要望はかなりの程度まで尊重、達成されたといえるだろう。他にも、中津藩については、当初東京府は筋違御門内の福山藩邸を「代邸」として通知したものの、同藩がみずから要望を出す形で山下御門内のいわゆる旧御三卿の清水家の屋敷を指定し、認められた⁽⁵⁸⁾。建物代金もあわせて下賜されている。

他方で、金沢藩と長島藩については、少なくとも「鉄道一件」からは代邸の要望提出に関する史料は確認できない。前者には中津藩が退けた福山藩邸が、また後者には浜町の小久保藩邸が、東京府の通知どおりに下賜されている⁽⁵⁹⁾。ただし建物代金の下賜をめぐることは、この両藩にも違いがみて取れる。すなわち前者にはそのまま交付された一方で⁽⁶⁰⁾、後者にはいったん下賜の手続きが取られたものの、興味深いことに「東京府からの「御達」により上納」、つまり事実上の返却が命ぜられていた⁽⁶¹⁾。

武家地処分の原則（前掲表1）に照らせば、以上の藩にはいずれも「代邸」が下賜されており、その枠内の処置といえるものの、「代邸」の地理的条件の良否や補償額などの点で、その中身には明らかな差異が存在していたと考えられるのである⁽⁶²⁾。

慶應義塾の移転問題——武家地の差配をめぐる

こうした差異は、どのような理由や背景で生じたのだろうか。外形的にみて、他と比べて厚遇を受けたといえる名古屋藩と、それとは真逆の処遇に甘んじた長島藩の違いとして、まず想起されるのは新政府樹立への貢献度合いであろう。いうまでもなく前者は藩主が王政復古の

クーデターに参加し、御三家という難しい立場ながら藩論を勤王討幕に統一した一方で、後者はたとえば戊辰戦争の時点でも当初幕府側に与したものの、亀山藩など他の伊勢国諸藩が新政府軍に帰順したのを受けてそれに従う、日和見的な態度をみせた⁽⁶³⁾。現下の状況では検証が困難なもの⁽⁶⁴⁾、そうした貢献度の違いが、各々に対する武家地処分の中身にも何かしら反映されていた可能性はあるだろう。

もっとも、この見立てが正しいかどうかは措くとして、問題は、そうした判断を当時どういった組織や人物がおこなえたのか、である。この点について以下、若干の検討を試みる。

まず考えられるのは、用地取用の実務にあたるだけでなく、当時東京の武家地管轄を主務していた東京府が何かしらの判断をおこなっていた可能性であろう。明治2年(1869)11月以降、東京府には府内の武家地に関する包括的な権限も与えられていたことについてはすでに指摘した。しかしながら、「鉄道一件」からは東京府が独断で武家地処分の中身を決めていた形跡はうかがえず、むしろその他の主体の関わりを探る必要がある。

ここで一つの示唆を与えてくれるのは、慶應義塾の移転問題である。鉄道事業が着手された明治3年時点、慶應義塾はまさにその用地の一画にあたる芝新銭座の江川太郎左衛門(当時、蕪山県知事)邸内の裏長屋に位置していた(図2・表2の通し番号11、および図3⁽⁶⁵⁾を参照)。しかし当該邸は、次節で述べる鉄道路線の計画変更を受けて非常に狭められた結果、慶應義塾は至急、移転先を見つけなければならない事態に直面する⁽⁶⁶⁾。紆余曲折をへて、最終的には福沢諭吉に対し島原藩邸の利用(「拝借」)が認められたことで、慶應義塾はいわば安住の地(当該邸は現在の三田キャンパスに相当)をえた訳であるが、注目したいのはこれらの決定経緯である。

武家地の「拝借」に関する規則にしたがって東京府が上記を最終決定したことは確かなもの⁽⁶⁷⁾、それはあくまでも表向きのことであった。実際には、福沢が府に対して拝借申請をする以前に、大納言である岩倉具視に個人的に相談し、かつ、岩倉がまもなく太政官において「猛虎一声、衆議忽可決」したことが、この件の決定打だったのである⁽⁶⁸⁾。すでにこの時期東京府が武家地に関する包括的権限を握っていたはずが、少なくとも鉄道事業をめぐる用地問題をめぐっては、いまだ新政府首脳の意向が大きく働いていたことになる⁽⁶⁹⁾。この事実を踏まえると、さきの築地の諸藩に対する武家地処分の中身の違いは、各藩と新政府中枢との近接の度合い、ないしはその首脳との個人的なつながりの有無が背景となって生じていた可能性があるといえよう。

3. 芝田町藩邸問題——「高輪築堤」誕生の背景

以上のように、鉄道事業用地に屋敷を所持していた藩の中には、取用命令に対し、強硬な姿勢を取るものもあった。こうした行為は、たとえば取用範囲ができるだけ狭くなるように計画

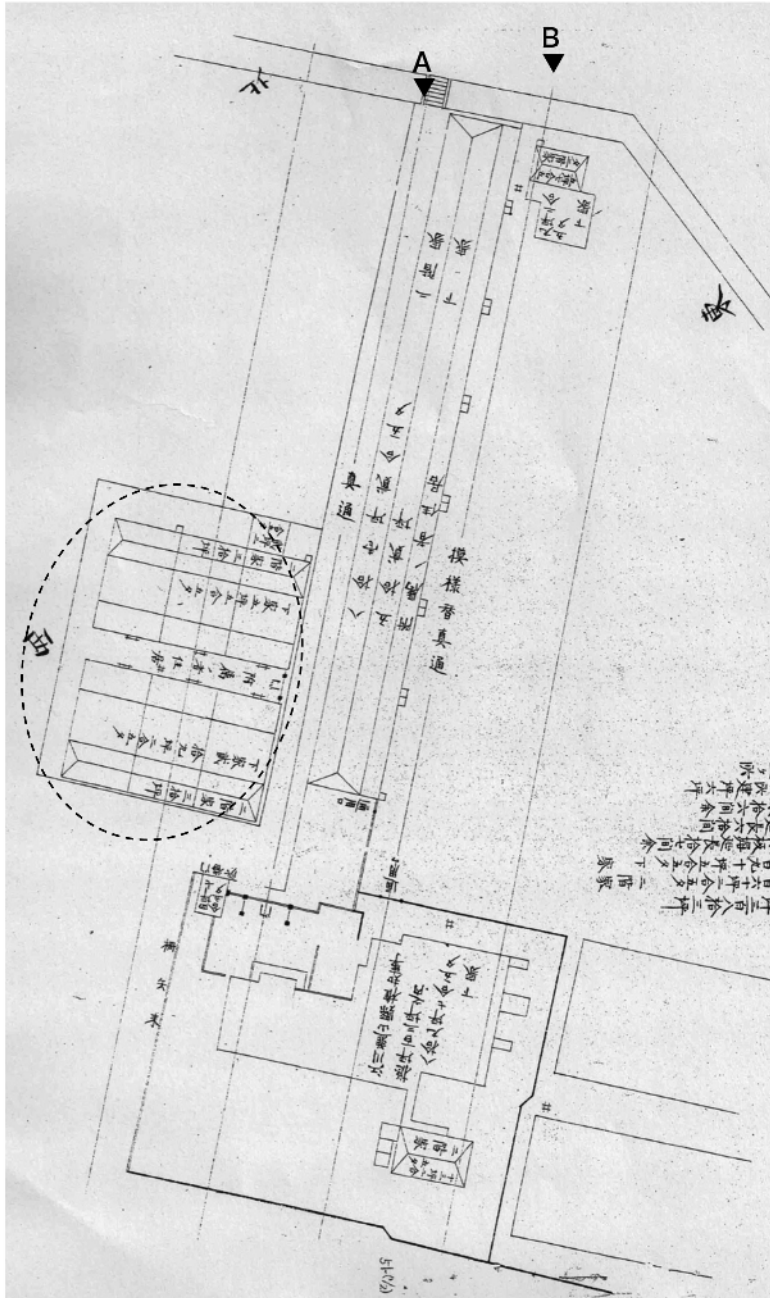


図3 江川太郎左衛門邸の内部の様子

注) 破線楕円 (筆者記入) のところが、慶應義塾に譲渡されていた「裏長屋」と考えられる。また、次節で言及する路線変更の問題に関して、この図には A (「真通」) から B (「模様替真通」) の位置に変更されることが示されている。

内容を変形させるといった一定の影響力を持った。ただし、屋敷の収用自体は、「代邸」下賜などをへることで、基本的には遂行されたといえる。

しかしながら、「鉄道一件」からは、民部省が収用にこだわりながらも、それが実現しなかったエリアが存在したことが明らかとなる。それは、のちに「高輪築堤」がちょうど建設されたところにあたる。

「高輪築堤」（以下、本節では「築堤」と略記）とは、新橋－横浜間の鉄道事業に際して、東京府内の線路を一部海上に敷設するために築かれた鉄道構造物である。近年その遺構が発見されてから、歴史的に貴重なそれを保存するべく関係省庁や学界でも活発な議論がおこなわれるなど、衆目を集める対象となっている。上記鉄道事業では、本来、府内の線路はすべて陸上に建設する予定であったものの、後述する新政府内部の対立などの結果、いわば海上に押し出されて「築堤」が誕生した、というのがこれまでの一般的理解である⁽⁷⁰⁾。しかしながら、路線変更（すなわち「築堤」建設決定）の時期や経緯については必ずしも精査されてこなかった。本節ではこれらの事実をできるだけ明らかにした上で、「築堤」誕生の背景にあった、もう一つの藩邸問題について論じることにしたい。

1) 路線変更の時期

「鉄道一件」には、路線変更（「鉄道線相替」）に関し、実際にそれが東側へと、つまり一部が海辺を通るように計画が変わったことを示す図（前掲図3）なども所収されている。それらの内容からは、従来不明確だった変更時期が、明治3年（1870）5月半ばであることが判明する⁽⁷¹⁾。他方で、この事実は、「築堤」誕生の背景として語られてきた事柄⁽⁷²⁾のうち、最もよく指摘される兵部省の用地提供問題が決定打ではなかったことを示唆している。

そもそも民部省も兵部省も、いうまでなく明治新政府を構成する中央官庁であり、また後者の要人たちも鉄道敷設そのものに反対していた訳では必ずしもなかった⁽⁷³⁾。ただし同時に、兵部省にとっては近々予定されている海軍創立に向け、東京湾岸沿いの用地確保は譲れない問題だった。つまり、明治初年東京の武家地、その中でもとくに築地から品川にかけての湾岸広域の利用方針をめぐることは、前節でも触れたように双方は鋭く対立していた。事実、「鉄道一件」からも、兵部省がみずからの持ち地を鉄道用地に提供することに、非常に抵抗していた様子が見て取れる。

しかしながら、今回改めて「鉄道一件」にもとづいて出来事の前後関係を整理してみると、たとえば兵部省抵抗の象徴としてよく知られる品川八ツ山（「兵部省富士艦宿陣地」）。図2・表2の通し番号20）の問題が紛糾したのは明治3年夏頃（同7～8月）⁽⁷⁴⁾であって、つまり路線変更が決まるよりも少し後の時期であることが判明する。別言すれば、より以前の時期に、陸上への路線敷設を目論む民部省の計画をはばみ、同省が「築堤」建設へと舵を切らざるをえな

くなる事態が生じていたことが推測できるのである。

2) 変更の背景——芝田町藩邸群とその性格

以上を念頭に、事業初期（明治3年5月以前）に焦点を絞って「鉄道一件」を調べると、追って「築堤」がつくられるあたりの芝田町の諸藩邸全域（「鹿児島藩外六ヶ所」^{ほか}。図2・表2の通し番号19）について、民部省が東京府に対して早期に取用するよう、再三求めていた事実が浮かび上がる。たとえば、次掲の明治3年3月25日の民部省（土木司）から東京府への申し入れ⁽⁷⁵⁾からは、同省が当該エリアを一方的に「民部省御用地」とみなしていたことに加えて、本来この件ではおこなわれるべき太政官（弁官）と東京府との間のやり取りを意図的に回避しつつ、同省高官（当時、民部兼大蔵少輔）で鉄道事業の立役者の一人としても知られる伊藤博文が、すでに府に対して下相談をしている実績を根拠に、引き渡し要求を重ねていたことが明らかとなる（図4⁽⁷⁶⁾）。

芝田町鹿児島藩外六ヶ所、民部省御用地ニ相成候ニ付、絵図面を以御引渡之義御府江御掛合差出申候、一躰弁官江申立同官ノ御府江相廻可申答之処、伊藤民部少輔ノ兼而御府江御打会有之義ニ付直ニ差出候間、左様御承知御取扱有之度、此段申入候也

以上からは、民部省が、のちに「築堤」が建設される一帯に対しても、当初は確かに陸地に路線を通す考えを持ち、また、それを実現させるためには同省にとって当該エリア（芝田町）の諸藩邸の取用が欠かせない課題であったことが、あらためて確認できる。

しかし、結局のところ取用は実現しなかった。それはなぜなのか。この問題を考える鍵は、上記諸藩邸の性格にある。すなわち、これらは幕府や朝廷が各藩に下賜したタイプの、いわば通常の武家地ではなく、近世において江戸が参勤交代制などを背景に巨大都市へと発展する中で、各藩がみずから百姓地を買得する形で手に入れていた種類の藩邸（「町並抱屋敷」）だったのである⁽⁷⁷⁾。たとえば、当該エリアの中でもひととき大きな屋敷を有する鹿児島（薩摩）藩は、幕末維新时期、この芝田町邸において砲台建設や蒸気船建造に取り組むなど、多様な利用を実現させていたことが知られる⁽⁷⁸⁾。前述の兵部省ばかりでなく、これらの諸藩にとっても、海辺に位置する田町の藩邸は非常に貴重な存在であったのだ。実際、鉄道事業に関する鹿児島藩からの返答内容は一様に冷淡なものであることから⁽⁷⁹⁾、民部省の取用計画に反対していた様子⁽⁸⁰⁾がうかがえる。

もちろん、これらが通常の武家地であったならば、所持主体（この場合、鹿児島藩などの諸藩）の意向を押し切り、前節で論じた名古屋藩への「代邸」下賜などと同様のプロセスを踏めば、民部省は取用できたかもしれない。しかしながら、「町並抱屋敷」はそうした通常の処分

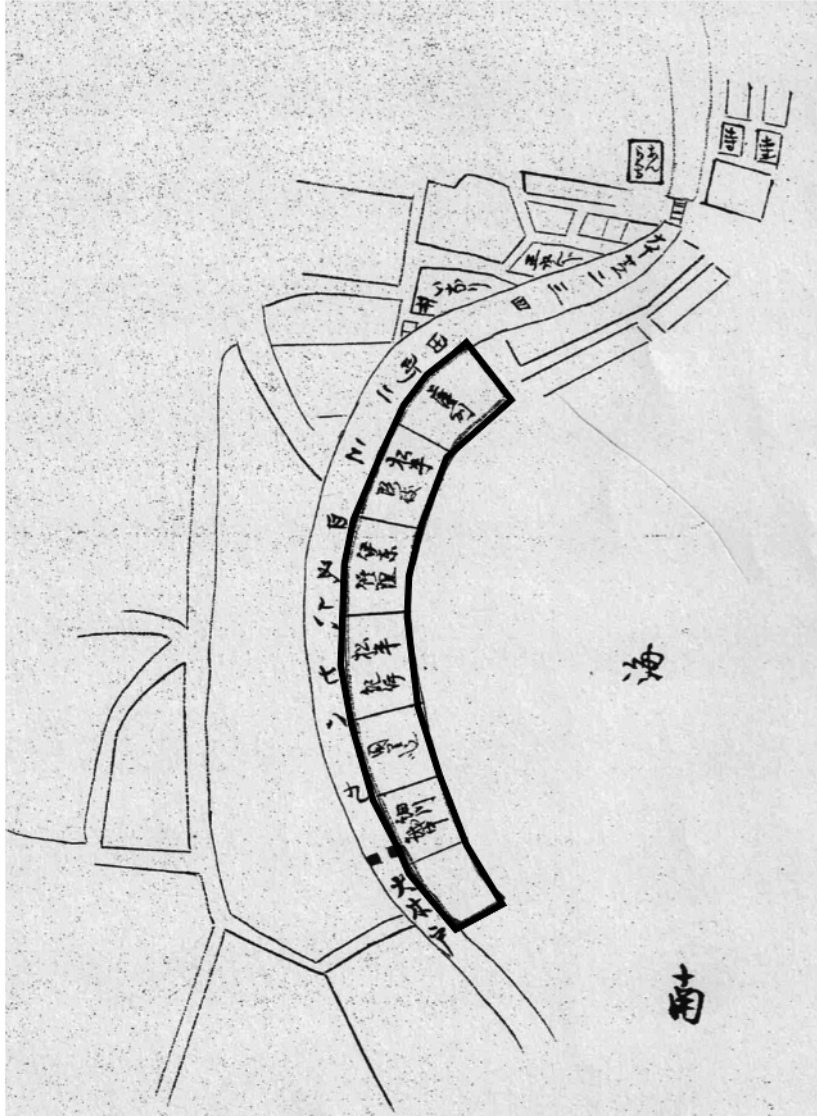


図4 明治3年3月25日の民部省から東京府への申し入れ付図

注) 太枠（筆者記入）の内部が、民部省が引き渡しを要求した「鹿見島藩外六ヶ所」に相当。上（北側）から、「薩州」（鹿見島藩）・「松平隠岐」（松山藩）・「伊東修理」（伊豆肥藩）・「松平紀伊」（亀岡藩）・「圓りうじ」（円立寺）・「細川越中」（熊本藩）の記載が認められる。

が適用されない、埒外の藩邸である⁽⁸¹⁾。仮にそれでも収用しようとするのなら各藩に対し、時間をかけた交渉のみならず、補償面でも相当の手当が必要となったことは想像に難くない。しかしながら、当時財政的にはもちろん、みずからが主導する急進的の改革路線（鉄道事業もその一つ）への大久保利通や広沢真臣ら漸進派の政府首脳からの反発といった政治的な困難さ⁽⁸²⁾も抱えていた民部省（その中心人物は大隈重信や伊藤博文など）に、そうした対応をおこなう

だけの十分な余裕があったとは考えにくい。

「築堤」誕生は、このような厳しい状況下にあった民部省が鉄道敷設事業を破綻させないため、すでに事業がスタートしたのちの比較的早期に、計画内容を機動的に変更した（変更せざるをえなかった）結果と考えられるのである。

4. おわりに

東京遷都にともない「郭内」武家地がそのおもな受け皿となり、明治新政府の第一の物的中核が築かれる場となったのに続いて、都市南部の「郭外」エリア、とくに築地から品川にかけての湾岸沿いが、次なる焦点に浮上していた。背景には、鉄道敷設と海軍創立という新たなプロジェクトが認められる。これらの進展においても武家地は主たる足がかりであって、双方は競合する関係にあった。しかしながら、既定の方針に違い、武家地の配分に関する新政府内部の調整は十分機能していなかった。そのため双方の用地確保は、たとえば鉄道事業においてはそれを主管する民部省がみずからの思惑にもとづいて路線敷設に直結する箇所ばかりでなくその周囲も併呑するような、場当たりの展開がみられた。当該期（明治2～4年）の東京の武家地をめぐるのは、新政府が直接利用する範囲が「郭外」（とくに東京南部）にも広がる一方で、そこには政府内部の権力関係が反映され、対立が継起される構図も生じていたといえよう⁽⁸³⁾。

もっとも、このような新政府による武家地の転用ないし再開発は、多くの場合、既存の所持主体に対する一定の補償をへて、初めて進展しうるものでもあった。

廃藩置県以前の東京の武家地、その中でも大名屋敷（藩邸）については従来、幕末以来の大幅な人員減少や、あるいは新政府による処分が強権性が重視されて、それらの収公はなかば必然の成り行きと捉えられがちだった。しかし、鉄道事業に関する本稿の事例から見えてくる実相はそれとは異なり、たとえば「朝敵」指定を受けた藩を除けば、基本的に諸規則（前掲表1）にのっとる屋敷の安堵がその都度はかられていたことがうかがえる。と同時に、収用命令に際し、抵抗姿勢をみせる藩もあった。結果、鉄道の敷設計画自体も、支障の発生を可能なかぎり回避・抑制する方向へと変形させられた様子（収用範囲の縮小、高輪築堤の建設など）が確認できる。

その一方で、実際の事業進捗では藩邸全体を収用する事例も複数生じていた。それらの経過からは、次のような「武家地処分の実態」が垣間みえる。

上記の収用事例では、対象となった全ての藩に対し、東京の別のエリア（事業範囲外の武家地）に「代邸」を下賜するなどの対応がとられていた。ただし、その過程をくわしくたどると、新政府首脳との関係などに応じて、各藩が受けた対応の中身に一定の差異（「代邸」に関する要望提出や、没収された屋敷の建物代金の受け取りの能否）が存在していた形跡がうかがえた。今後とも検証を重ねる必要があるものの、明治初年東京の武家地処分のうち藩邸をめぐるのは、

基本的に屋敷数の上での公平性は保たれていたものの、それを段階的に削減・没収してゆくプロセスでは政府中枢の恣意的な判断が働くとともに、諸藩の間で確保できる屋敷の質に大きな違いが生じていた可能性がある。

ひるがえって、各藩がこのような過程をへながら最終的に東京府内に一箇所確保した屋敷は、まもなくの廃藩置県を機に、従来の国元における基盤の多くを失い、かつ東京への長期定住を余儀なくされた旧藩主の大名華族家にとって、生活空間としてのみならず、貴重な経済活動の資本ともなった⁽⁸⁴⁾。そして、これら大名華族の「東京邸」の多くは前近代までとは異なり、周囲の地域社会に対しても開かれ、その趨勢を左右する存在となってゆく。明治初年の武家地処分が生んだ上記の違いとそれに端を発する動向（各大名華族がどの地域に屋敷を所有し、いかなる種類の利用や開発をおこなってゆくのか）は、近現代東京の展開を考える上でも一つの論点であり、引きつづき追究してゆく必要があるといえよう。

付 記

本稿は、シンポジウム「江戸武家地の成熟過程」（基盤研究B「江戸武家地の成熟過程に関する建築史・都市史的研究」グループ主催、2022年3月27日、オンライン開催）における筆者報告「明治初年東京の武家地処分の実態と論理について——鉄道事業を手がかりに」をもとにしている。研究の過程では、JSPS 科研費 JP20K04896・JP18H01614 の助成を受けた。

注

- (1) 新政府ならびにその周辺の遷都構想については、佐々木克「東京「遷都」の政治過程」（『人文学報』第66号、京都大学人文科学研究所、1990年）・同『江戸が東京になった日』（講談社、2001年）。
- (2) 明治初年東京の武家地・町人地などの割合については、宮崎勝美「江戸の土地」（吉田伸之編『日本の近世9』中央公論社、1992年）130頁。
- (3) 松山恵『江戸・東京の都市史』（東京大学出版会、2014年）の第1章を参照
- (4) 明治初年東京の武家地処分を包括的に論じた研究としては、川崎房五郎『都史紀要13 武家地処理問題』（東京都、1965年）、横山百合子『明治維新と近世身分制の解体』（山川出版社、2005年）・同「解体される権力」（吉田伸之・伊藤毅編『伝統都市2』東京大学出版会、2010年）、前掲注3の拙著などがある。
- (5) 前掲注3の拙著、第1章の図1に一部加筆。
- (6) 松山恵「「郭内」・「郭外」の設定経緯とその意義」（『日本建築学会計画系論文集』580号、2004年6月）、および前掲注4の先行研究をもとに作成。
- (7) 前掲注3に同じ。
- (8) 武家地処分の中でも本稿でもおに扱う藩邸（大名屋敷）に関する数少ない先行研究として、星野尚文「水戸藩上屋敷の処分過程」（『春日町遺跡第III・IV地点』文京区埋蔵文化財調査報告第20集、2000年）・同「明治初年の藩邸処分に関する基礎的研究——弘前藩を中心に」（『東海史学』第40号、2006年3月）・同「明治初年における抱屋敷の処分問題——弘前藩邸を中心に」（『東海大学紀要 文学部』No.86、2007年3月）、ならびに吉田正高「明治初年における旧藩邸の実態——宮津藩、広瀬藩の藩政史料を中心に」（『河田町遺跡』新宿区河田町遺跡調査団、2000年）がある。いずれも各藩の藩政史料を用いた貴重な研究成果である。ただし、これらは基本的に藩単位の分析・叙述であるため、たとえば各々明らかになった藩邸処分の内容がどのような意味を持つのか（他藩と比べた場合の違いなど）に関する十分な「評価」が

なされていなかった。この点、本稿は、鉄道事業にともなう複数藩邸の一斉収用という同一の機会に注目し、諸藩に対し下された処分内容を比較することで、わずかではあるが上記の「評価」を試みるものである。

- (9) 代表的なものとして、田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』（吉川弘文館、1963年）、原田勝正『明治鉄道物語』（筑摩書房、1983年）、柏原宏紀『工部省の時代』（慶應義塾大学出版会、2009年）、また、国有鉄道自身による編纂物で、明治初年の動向に関するものに、『日本国有鉄道百年史』第1・2巻（日本国有鉄道、1969-70年）がある。
- (10) 例外的取り組みに、吉田伸之「高輪海岸」（吉田・伊藤毅編『伝統都市3』東京大学出版会、2010年）・同「芝浦・高輪海岸の地帯構造と鉄道一件」（『都市史学会大会2021』大会報告、2021年12月26日、オンライン開催。なお、この吉田氏の報告内容は2022年秋刊行の『都市史研究』9号に掲載予定）、高山慶子「海辺の生業」（『港区史』第3巻・通史編・近世下、2021年）がある。
- (11) 前掲注9『日本国有鉄道百年史』第2巻、92頁。
- (12) 請求番号605.B6.04～06。なお、内容的には続きといえるものに、同じく都公文書館所蔵「明治四年鉄道一件」（605.C5.11～15）があり、こちらについては前掲注10の先行研究などでも分析されている。本稿では、初期の状況（鉄道敷設用地の収用過程など）を明らかにするねらいからも、これまでほとんど取り上げられてこなかった「明治三年 鉄道一件」をもっぱら分析対象とする。
- (13) 周知のように、民部省は明治2年7月の設置直後から上級職の人事が大蔵省の各職とそれぞれ兼任とされ、大蔵省と事実上合併した状況（いわゆる民蔵合併。明治2年8月～翌3年7月）にあったが、本稿では必要のない限り、統一して民部省と表記する。
- (14) 前掲注4の横山『明治維新と近世身分制の解体』169頁。なお、鉄道事業に関係した府官員などの内訳については、後掲注29を参照。
- (15) 前掲注10の吉田「芝浦・高輪海岸の地帯構造と鉄道一件」。
- (16) 前掲注13参照。
- (17) 水谷憲二『戊辰戦争と「朝敵」藩』（八木書店、2011年）23頁。
- (18) 「官庁地因革誌稿 郭内ノ一」（633.A4.06）、東京都公文書館所蔵。ちなみに、鉄道事業の主たる対象地の築地エリアには同じく「朝敵」指定を受けた桑名藩邸があり、本来ならば没収対象になるはずだったといえる。しかし当該邸については、維新の混乱で慶應4年2月からのわずかな期間、武家地に関する規則が緩んだその間隙を縫う形で、同藩が出入りの町人に売却していたことなどから、本文で指摘した会津藩のような懲罰的な処分対象にならなかったと考えられる。以上に関しては、前掲注4の川崎『武家地処理問題』45～50頁を参照。
- (19) 重右衛門の経歴については未詳だが、明治2年4月の段階で新政府に対し「幼院」（内容から判断すると孤兒院のような施設）建設の建白書を提出していたことが確認できる（『新聞集成明治編年史』第1巻、林泉社、1936年、275頁）。そもそも当該期（明治2～3年）には依然身分制が存続していたのであって、旧会津藩邸とはいえ当該地所を百姓が利用することは本来御法度といえる。なぜそれが実現していたかといえ、当該地を開墾掛の付属とする手続き（「開墾掛ニ而桑茶植付御払下ニ相成候」）、つまり、いわゆる桑茶令という制度が利用されたためと考えられる（「鉄道一件 一」リール番号14）。新政府にとって何かしら好都合な事業を実現できそうな人物およびその関係の武家地に対しては、たとえ桑茶植え付けとは無関係であっても、上記制度が強引に適用されていたことがうかがえる興味深い事実である。なお、桑茶令については松山恵『都市空間の明治維新』（筑摩書房、2019年）の第4・5章を参照。
- (20) 各藩の概要については、『藩史大辞典』第2・7巻（雄山閣、1988-89年）を参照した。
- (21) 前掲注4の川崎『武家地処理問題』162～184頁を参照。
- (22) 前掲注9『日本国有鉄道百年史』1巻、90頁。
- (23) たとえば、長島・金沢両藩の藩邸建物の悉皆買い上げについては、「鉄道一件 一」リール番号74-77を参照。
- (24) この自邸は『大隈侯八十五年史』（1926年、大隈侯八十五年史編纂会、261頁）によると、旗本（戸川

安宅)の旧邸であり、維新後、外国官として使われていたところを明治2年5月中旬に大隈へと下賜されて「建築宏壯、多く食客を養ふ事が出来た」という。外国官については、実際に前年(明治元年)11月5日に当該邸に設置、追って明治2年4月11日には「築地二ノ橋東、元畠山邸」に移されていたことが確認できる(前掲注3の拙著、48～49頁)。ちなみに「元畠山邸」は当該邸のごく近隣(三軒隣り)で、かつ面積的にはむしろこちらの方が数百坪狭小なことから、上記外国官の移転は、大隈に当該邸を下賜するためにわざわざ実施された可能性があるといえよう。

- (25) たとえば、伊藤之雄「大隈重信と木戸孝允・木戸派」(『法学論叢』180巻5・6号、2017年1月、24頁)。
- (26) 前掲注24『大隈侯八十五年史』261頁。
- (27) 前掲注25の伊藤「大隈重信と木戸孝允・木戸派」を参照。この論文によると、いわゆる「開明派」の大隈・伊藤・井上ら、また、彼らもその主要メンバーである参議木戸孝允を中心に形成されたインフォーマルな派閥(「木戸派」)については、歴史的に「築地連」と称されることもあった(同上、3頁)。本稿の分析(民部省による築地一帯の牙城化)を裏づける、大変示唆的な事実といえよう。
- (28) 私見の限りで最も早期のものは、明治3年1月10日に開墾掛用地となっていた旧会津藩邸の一画(前掲注19参照)の扱いをめぐる東京府内部の稟議書である(「鉄道一件 一」リール番号14)。これによると、民部省は当該地所を、この時点では駅舎のためではなく、詳細は不明だが「製鉄所御用地」とする考えであったことがわかる。なお「鉄道一件」には、追って駅舎が建設される三藩邸(龍野・仙台・会津)に関する史料は少なく、なかでも収用過程のわかるものは含まれていない。
- (29) 明治3年1月14日が、確認できる最も早期の日付である(「鉄道一件 一」リール番号12-13)ものの、同史料(東京府から民部省への返答案文)には「兼而御掛合有之候」との記述もあることから、実際にはこれ以前から同種の要求は始まっていたと考えられる。なお、この事業草創期における民部省・東京府の実務担当者について現時点で判明するところを下記すると、民部省は桜井土木権少佐と畑土木大令史(いずれも経歴未詳)が専属、また東京府の方では常務局の匠瑳大属(旧幕臣)・福岡大属(佐賀藩出身)・尾上少属(旧幕臣)、および同局内邸宅掛の鎌方少属(旧幕臣)・三輪権少属(名古屋藩出身)の5名で分担していた(「鉄道一件 一」リール番号22-23。以上の府官員の出身などについては小泉雅弘「明治三年の東京府「職員録」」、『駒沢史学』50号、1997年2月を参照した)。そもそも、鉄道事業が進展した時期に府政をリードしたのは大木喬任(佐賀藩出身。府知事・大参事を歴任)や北島秀朝(水戸藩出身。府大参事他)らで、また上級官員の構成で比較的目的立つのは佐賀藩・公家・旧幕臣・山口藩出身者であったとされる(同「明治初年東京府の勅・奏任官員構成」、『同上』43号、1991年9月)。「鉄道一件」所収史料からは、以上の府の上層部ならびに実務担当者の意向が鉄道事業関係の武家地処分の中身や、ひいては当該事業の進捗に大きな影響を与えていた様子はいくつか見えないものの、引き続き他の歴史資料の検討などもおこないながら精査すべき点といえよう。
- (30) 明治元年11月15日の太政官布告(明治元年『法令全書』965)。
- (31) 『東京市史稿』市街篇50巻、1038-1039頁。なお、管掌の実態については後掲注69を参照。
- (32) 「鉄道一件 一」リール番号5-6。
- (33) 前掲注28のように、「鉄道一件」からは新橋一帯の収用過程はつまびらかにならないが、先行研究によると龍野藩邸が収公されたのは明治3年1月中、同じく仙台藩邸については同年2月13日だった(『汐留遺跡Ⅰ』第一分冊、東京都埋蔵文化財センター、1997年)。
- (34) 他方でこの事実は、東京府内における鉄道用地の収用作業が、少なくとも二つ以上のエリアに分割する形で進められたことを示している。なぜこのような方式が取られたのかは「鉄道一件」からもはっきりしない。ただし外形から判断すると、民部省は、おおよその敷設計画は当然持つてはいたものの、可及的速やかに着手しなければならないところから小規模に実行し、その具合によっては計画内容を一部修正する余地も残しながら北部(築地)から南部(品川)へと範囲を拡大させる戦略であったといえるだろう。
- (35) 「鉄道一件 一」リール番号12。
- (36) 同上、リール番号7-8。

- (37) 同上, リール番号 9。
- (38) 前掲注 32 に同じ。
- (39) 「鉄道一件 一」リール番号 19。
- (40) 同上, リール番号 36-37。
- (41) ただし, これは本来であれば尾州・中津・長島・金沢の四藩とすべきところ, 民部省が諸藩邸の位置を誤認していたため, この並びになっていると解釈する必要がある(紀州と敦賀の藩邸は築地エリア外に所在)。事実, 追って明治 3 年 5 月 13 日には東京府が民部省に対して, 同省がいう「敦賀藩邸」というのは「築地金沢藩長島藩邸之事ニ有之(中略)篤と藩名御熟覧之上至急御答有之度」との指摘をおこなっていたことなども確認できる(「鉄道一件 一」リール番号 132-133)。
- (42) 実際その後におこなわれた手続き内容としては, 鉄道用地に位置する藩邸のうち, 築地の四藩邸以外に対しては路線の敷設箇所(路線の左右, 各六間の地所)のみの取用(「鉄道一件 一」リール番号 135-138, および「同 二」6-9 を参照)と, その箇所に建つ建物に対し, 建物全ての買い上げがおこなわれた(つまり民部省が実際に利用する予定の)上記築地の藩に対する補償額と比較して二割引の価格を「取払引料」として支払う処置が下されたことがわかる(「鉄道一件 二」リール番号 57-58)。なお, 以上の手続きが進む過程で対象となった諸藩の中には, 一部の取用とはいえ邸内の一体的利用はもはや難しい(中央部を路線が通過するケースなどの場合)として全体を「上地」し, かつ他所での「代邸」を希望するものもあったことは確認できるが, 「鉄道一件」にはこれらの続報に関する史料がほとんど所収されておらず, それらが認められたかは不明である。
- (43) たとえば明治 3 年 3 月 25 日には, 芝田町エリアの諸藩邸が要求対象にあがっていたことが確認できる(「鉄道一件 一」リール番号 32-35)。なお, この田町エリアをめぐる問題については, 次節でくわしく取り上げる。
- (44) 「鉄道一件 一」リール番号 24-26。
- (45) 同上, リール番号 21。
- (46) 明治 3 年 5 月晦日の名古屋藩庁から東京府への申入(「鉄道一件 二」リール番号 50)。
- (47) 明治 3 年 4 月 18 日および同 20 日の, 民部省から東京府への申入(「鉄道一件 一」リール番号 39-40)を参照。
- (48) 明治 3 年 4 月 22 日の名古屋藩から東京府への願出(「鉄道一件 一」リール番号 51-52)。
- (49) 前掲注 47 に同じ。
- (50) 前掲注 32 に同じ。
- (51) もっとも, このような武家地管理における「形式」と「実態」の開きは, ある程度常態化していたとみられる。たとえば, 追って名古屋藩に「代邸」として下賜される上田藩邸については, 兵部省が高官(兵部少輔の久我通久)の住居とするため「故大村兵部大輔等, 段々弁官江掛合応接相済」などの手続きもへており, 少なくとも同省側の認識として上田藩から取用済みのものだった(「鉄道一件 一」リール番号 68。ちなみに「明治二己巳年改正東京大絵図」(東京都公文書館所蔵)でも, 当該箇所には上田藩ではなく久我の名前が記載されている)。しかし, 以上の手続きはあくまでも「形式」にとどまるものであったようで, 最終的に府は上田藩のみならず久我に対しても補償的対応をおこなうことで, この件を落着かせている(同上, リール番号 81-82)。
- (52) ただし, 幕末維新期の各藩邸の人員に関しては従来『復古記』の記録によることが多いものの, それ genuinely 実態を反映しているのかについては, 疑問が呈されている(前掲注 8 の星野「明治初年の判定処分に関する基礎的研究」122-123 頁)。たとえば名古屋藩についても正確な数の把握は現状では難しい(松村冬樹「尾張藩「定府」の幕末維新」, 羽賀祥二・名古屋市蓬左文庫編『名古屋と明治維新』風媒社, 2018 年)。
- (53) たとえば, 前掲注 4 の川崎『武家地処理問題』149～161 頁。
- (54) 前掲注 42 を参照。
- (55) 前掲注 48 に同じ。

- (56) 明治3年5月4日の名古屋藩公用人(天野次郎太)から東京府への覚書(「鉄道一件 一」リール番号100)。
- (57) 明治3年5月中、名古屋藩公用人(中川庄吉)から東京府への願出(同上,リール番号85-86)。なお「拝借」邸とは、諸藩ならびに朝臣化した旧幕臣ともに、最低限保障される屋敷(前掲表1)のほか、相当の地代を上納する条件で便宜的に利用が認められたもの(指す)ことを指す。当該「拝借」制度に関しては、前掲注4の横山「解体される権力」188-189頁。
- (58) 明治3年4月19および20日の、中津藩公用人(築雅路)と東京府とのやり取りを参照。「鉄道一件一」リール番号41-42。
- (59) 「鉄道一件 二」リール番号3-4。
- (60) 明治3年5月7日、金沢藩公用人(市村貞吉)から東京府への覚書(「鉄道一件 一」リール番号101)。
- (61) 明治3年5月13日、長島藩公用人(川崎安治郎)から東京府への覚書(同上,リール番号131)。
- (62) なお、以上の鉄道事業をめぐる一連の「代邸」下賜は、際限のない連鎖(「代邸」に指定された武家地を元々所持する藩などへの、さらなる「代邸」手続きの必要性)を生じさせかねないものだったといえる。しかしながら、名古屋藩の「代邸」を元来所持する上田藩に対しては相当の武家地を下すのが筋といえるが、もはやその用意が難しい中、代わりに金三千両が「家作御買上ケ其外、為御手当」下賜されたことが確認できる(「鉄道一件 一」リール番号100)。つまり、本来武家地では発生しないはずの事実上の土地代(「其外」)が弁償された可能性がある。これは武家地の根本原理を否定する動向といえ、稿を改めて検討することにしたい。
- (63) 前掲注20の『藩史大事典』4巻、『幕末・維新全藩事典』(人文社、2011年)を参照した。
- (64) 一昨年から感染症拡大により、各地の藩政史料へのアクセスが大きく制限される状況下で本研究は進めざるをえなかった。その点、今後取り組むべき課題として自覚している。
- (65) 「鉄道一件 二」リール番号51。
- (66) 新銭座から三田への移転については従来、福沢がこの時期病いをえて、低湿な前者の土地を嫌ったことが要因として語られるもの(平山洋『福澤論吉』ミネルヴァ書房、2008年、248-249頁)、急ぎ引き払いを完了させている様子などからも(「鉄道一件 三」リール番号14)、移転の背景に鉄道事業による直接的影響があったことは確かであろう。
- (67) もっとも、本来当該規則の対象になるのは諸藩や朝臣化した旧幕臣、あるいはその陪臣などであって(前掲注57を参照)、福沢が当時それに該当する立場にあったのかも不確かなところがある。実際、東京府から福沢への「拝借」指令には、「出格ノ訳ヲ以(中略)御許容」との文言が認められる(『福澤論吉傳』第1巻、岩波書店、1932年、745頁)。府による認可の前提に、後述する岩倉の強力な後援があったことをうかがわせる表現といえよう。
- (68) 明治3年10月22日の福沢から阿部泰蔵への書簡(慶應義塾編『福澤論吉書簡集』1巻、岩波書店、2001年、177頁)。
- (69) 明治2年11月以降東京府が権限を握ったことで(前掲注31)、府独自の考えにもとづく武家地の利用計画も一部には起動していたと考えられる。実際、明治3年8月に兵部省から「拝借」申請があった深川の旧鹿見島(薩摩)藩邸については、同省側から別途連絡を受けていた太政官(弁官)に対し、東京府が「於当府品々見込も有之」との理由でこれを拒否している(『鹿見島県史料 忠義公史料』6巻、1979年、708-709頁)。ただし、こういう事例の一方で、たとえば水戸藩の藩邸処分(明治4年中)で交渉が複雑化してくると、府は政府と藩で決着をつけるように要請する消極性もみせていた(前掲注8の星野「水戸藩上屋敷の処分過程」205頁)。現時点では明治2年11月以降も、とくに鉄道敷設のような大事業の対象エリア、あるいは政府首脳と関係の深い藩や人物をめぐる武家地の利用に関して、府の権限は十分発揮されていなかったものとして理解しておきたい(前掲注29も参照のこと)。
- (70) たとえば、前掲注9の原田『明治鉄道物語』49頁。
- (71) より正確には、明治3年5月25日の東京府鉄道掛作成の文書(「鉄道一件 二」リール番号44)からは路線変更が決まり、急速、同掛が当該地所に関係する諸藩の公用人などへの引き合わせを講じる様子

がうかがえることから、この少し前の時期と考えられる。

- (72) 筆者が「築堤」誕生の決定打と考える鹿児島（薩摩）藩の動向（同藩が土地を提供しなかったこと）については、兵部省の土地問題とまではいかずとも、一つの背景として触れられることはこれまでもあった。しかし、それはあくまでも印象論であって、本稿で明らかにするような確固たる裏付け（同藩の田町屋敷が普通の武家地処分の対象とはなりえない種類の藩邸であったことなどの論証）にもとづく指摘は従来なされていなかった。
- (73) たとえば、前掲9の原田『明治鉄道物語』64～65頁。
- (74) 「鉄道一件 二」リール番号97～117。
- (75) 「鉄道一件 一」リール番号33～35。
- (76) 上記の申入（前掲注75）の附図。なお、鹿児島藩以外の藩邸がこの時期（明治3年3月）、同図にあるように実際に分布・存続していたかは未詳である。ただしこれらの藩が幕末時点、図にあるような位置に藩邸（ただしいずれも町並抱屋敷）を所持していたことは確かである。「御府内場末往還其外沿革図書 拾六上」（国会図書館所蔵）参照。
- (77) 鹿児島（薩摩）藩の田町屋敷の成り立ちなどについては双川喜文「江戸の百姓地売買」（『地方史研究』第22巻3号、1972年6月）、また、幕末における同屋敷の拡張工事などの動向については、岩淵令治「藩邸」（吉田伸之・伊藤毅編『伝統都市』3、東京大学出版会、2010年）がくわしい。
- (78) 石井謙治『和船Ⅱ』（法政大学出版局、1995年）107頁。また、明治期に入ってから二次史料によると、同邸内には「米倉数棟」も存在していたとされる（村井弦齋・福良竹亭編『西郷隆盛一代記』報知社、1898年、627頁）。ただし後者の事実に関しては、当該邸の幕末の状況を描いたとされる絵図には米倉などの存在はうかがえないことから（波多野純「築造工事を伝える貴重な絵巻」、『台場』港区立郷土資料館、2000年）、真偽検証が必要である。
- (79) 正確には、さきに述べた明治3年3月中の民部省による当該エリア（「鹿児島藩外六ヶ所」）の接収の試みに対する鹿児島藩の反応については、「鉄道一件」にも史料が所収されておらず、現時点では不明である。しかしながら、その後の鉄道事業の進捗過程で、同藩邸の地所などが収用されることはなかった（民部省側からすれば、それは不可能だった）ものの、そこに建つ土蔵一棟だけはどうしても移転させる必要性が生じた。そのことに関する東京府からの打診に対応・了承する際の、同藩公用人の言い回しを参照されたい（「鉄道一件 二」リール番号72）。
- (80) そもそも、この時期の鹿児島藩政の支柱である西郷隆盛をはじめ、同藩関係者の多くが鉄道敷設に反対していたことは周知である（たとえば、前掲注9『日本国有鉄道百年史』2、73～74頁を参照）。
- (81) 前掲8の星野「明治初年の藩邸処分に関する基礎的研究」・同「明治初年における抱屋敷の処分問題」を参照。
- (82) 急進的改革路線をめぐる新政府内部の対立については、たとえば前掲注25の伊藤「大隈重信と木戸孝允・木戸派」の第2章を参照。
- (83) たとえば、民部省が鉄道事業を奇貨にいったんは手中に治めた築地の諸藩邸（名古屋藩、金沢藩、長島藩など）跡地は、明治3年閏10月22日に一転して兵部省へと引き渡す処置が下されている（『太政類典・第一編・慶応三年～明治四年・第百七巻・兵制・鎮台諸庁舎』国立公文書館所蔵。当該エリアの近世から近代初頭にかけての変遷については、渋谷葉子「木挽町築地の土地利用」（『築地五丁目遺跡』東京都埋蔵文化財センター調査報告書第291集、2014年）。また、同じく鉄道用地の沿線にあたる三田界隈の武家地の利用をめぐるのは、廃藩置県の前後から鹿児島藩関係者による著しい伸長が認められる（前掲19の拙著『都市空間の明治維新』第6章を参照）。武家地（跡地）の利用・所有が、新政府内部のパワーバランスの一つの表れだとすると、これら東京南部（築地～品川）におけるその推移や背景を解き明かすことで、当該期の政治過程をより深く理解する材料などもえられることが期待できる。
- (84) 大名華族の「東京邸」の誕生経緯や、それが近代東京の展開のなかで果たした多様な役割については、前掲19の拙著『都市空間の明治維新』第8章でその概略を述べた。

Disposal of Samurai Estates and the Railway Construction Project in Tokyo in the First Years of the Meiji Period

MATSUYAMA Megumi

During the capital relocation from Kyoto, the new Meiji government confiscated the samurai estates that had constituted most of Tokyo, mainly in the center (“kakunai”), and made them relocation destinations for the government agencies and other facilities. Some of these samurai estates provided important bridgeheads for the railway construction project between Shinbashi and Yokohama begun in Meiji 3 (1870). The Ministry of Popular Affairs (Minbu-shō), which was in charge of the project, expropriated the estates of the feudal lords along the Tokyo Bay coast not only for this construction but also for forming a network of facilities for the ministry. This practice provided an opportunity for the new government to expand its direct usage to the kakugai (especially in the southern part of Tokyo) and deepen its control, while inciting a battle for hegemony between government agencies.

However, the above was also under the restrictions of the political system of the period (before the abolition of the han system). Many clan estates had been officially secured in kakugai, but their expropriation was accompanied by many obstacles. Efforts were made to avoid such obstacles as much as possible in the execution of the railway construction; for example, the Takanawa-Chikutei railway embankment was created as a result of revisions to the initial plan to avoid obstacles. On the other hand, a certain amount of expropriation of the clans’ residences was inevitable. From this process, we can get a glimpse of the actual situation of samurai estates’ disposal. In other words, although the fairness was maintained in terms of number of estates owned by each clan, there is evidence that the degree of proximity to the government leaders influenced the quality of the mansion that could finally be secured in the expropriation.

This examination thus clarifies the basic facts for investigating issues such as the relationship between the new government and the feudal lords in the first years of the Meiji period, and the role of the ex-feudal lords’ residences in the urban society of modern Tokyo.

Keywords: the first years of the Meiji period, Tokyo, samurai estate disposal, Japanese railway construction, Takanawa-Chikutei railway embankment