

高輪築堤跡の発見

老川 慶喜

高輪築堤跡の発見

2019(平成31)年4月、JR東日本の品川駅改良工事現場で石垣の一部が発見され、さらに京浜東北線の線路が移設されて港区教育委員会による発掘調査が進むと、石垣が比較的長い距離にわたって残されていることがわかった。日本で最初の鉄道は1872(明治5)年10月に開業した新橋～横浜間鉄道(約29km)であるが、大蔵省編『工部省沿革報告』(1888年)に「芝田町旧鹿兒島藩邸ヨリ高輪海岸ニ沿ヒ、品川駅界マテ海面埋立ヲ起ス」とあるように、現在の田町駅付近から品川駅付近までの約2.6kmの線路は海上に築堤を築き敷設されたのである。工事現場から発見された石垣は、この海上に築かれた「高輪築堤」を支えるために積まれたものであった(巻末図版参照)。

2022(令和4)年に鉄道開業150年を迎えるということもあって、高輪築堤跡の発見は大きな反響を呼んだ。専門家はきわめて重要な発見なので、発掘された遺構をすべて保存すべきであると主張したが、事業者のJR東日本は保存に消極的であった。というのは、同社はここで国家戦略特別区域の特定事業として認定されている事業費約5000億円の再開発事業(品川プロジェクト)を展開しており、2024年度までに完成させなければならなかったからである。

結果的に、約1.3kmの高輪築堤跡のうち、第7橋梁部(80m)と第2街区の線路の一部(40m)は国の史跡に指定されて現地保存されることになったが、第4街区のいかにも鉄道らしい景観をもつ築堤跡の現地保存はかなわず、信号機跡と思われる個所が移築保存されるにとどまった(第5・6街区についての調査は継続中)。こうした結末は、都市部における文化財の保存と開発との関係はどうあるべきかと

いう問題を改めて投げかけた。また、高輪築堤跡の発見を機に創業期の鉄道史の実態解明に研究者の目が注がれるようになった。高輪築堤に関しては、石井満『日本鉄道創設史話』(法政大学出版局、1952年)や田中時彦『明治維新の政局と鉄道建設』(吉川弘文館、1963年)などの研究があるが、必ずしも実態が十分に解明されていたわけではなかったのである(渡邊恵一「鉄道史における「高輪築堤」研究の検証」〈都市史学会編『都市史研究9』山川出版社、2022年)。

新橋～横浜間鉄道の着工

明治政府が鉄道敷設を廟議決定したのは1869(明治2)年12月であった。このときに計画された路線は、東京～京都間の幹線鉄道と、東京～横浜間、京都～大阪～神戸間、および琵琶湖近傍～敦賀間の支線であった。この時点では東西両京間鉄道は東海道経由で敷設することになっていたので、東京～横浜間鉄道は東西両京間鉄道のいずれかの地点で分岐して横浜に至るものと考えられていた。

鉄道敷設工事が開港場横浜と首都東京を結ぶ路線から着工されたのには、それなりの理由があった。新政府はこの開港場路線を、鉄道網を全国に張りめぐらす端緒にしたいと考えていた。政府が東京～横浜間に鉄道を敷設して模範を示し、民間の出資による鉄道敷設計画が叢生することを期待していたのである。また、同鉄道の敷設を通じて新政府の政治的な威信を高め、横浜貿易を振興させようという政治・経済的な意図もあった。横浜居留地の外商から、開港場の横浜と開市である東京とを連絡する鉄道の敷設を求められてもいた(東京百年史編纂委員会編『東京百年史』第2巻、東京都、1972年)。

鉄道事業は民部大蔵省の管轄となり、1870(明治3)年4月、同省に鉄道掛が設置された。事務局を

築地の旧尾張藩邸に置き、僑英国人建築師長エドモンド・モレルが来任して東京～横浜間鉄道の敷設工事が始まり、同年11月に高輪築堤が着工された。

高輪築堤工事の概要

高輪築堤の線路施工基面幅は21フィート(6.4m)で、海岸側には法勾配1割5分の亀腹張石を築き、海面の埋め立てには八ツ山および御殿山の切取土砂を用いた。土砂は荷車、牛馬車などで運んだが、車両が乗り入れることのできないところでは人足がもっこ 舁ざるやかめばら運び、機関車が到着して仮線が敷設されると土運車を利用するようになった。石垣などに用いる石材は、相模の根府川ねぶかわや伊豆半島の江の浦、岩村、真鶴まなづる、吉浜、門川、下田などから切り出した。また、品川七番台場や高輪海岸の石垣も利用した(鉄道建設業協会編『日本鉄道請負業史 明治篇』、1967年)。工事を担当したのは幕末・維新时期に江戸で活躍した土木請負業者の平野弥十郎らで、幕末に伊予松山藩からの要請で神奈川に台場を築いた経験もあった(藤本明代・石見和子「平野弥十郎の生涯」〈桑原真人・田中彰編著『平野弥十郎幕末・維新日記』北海道大学図書刊行会、2000年)。

高輪築堤工事は困難をきわめた。東京方面の工事を監督した伊東 勲ちよくでん典によれば、高輪築堤工事は「仲々困難な工事で、芝浦あたし 邊ではヤツト拵らへた潮留を一夜の内に波にさらはれると云ふ様な事」もあったという(伊東勲典「創業当時の京浜鉄道」〈木下立安編『拾年紀年 日本の鉄道論』鉄道時報社、1906年)。

明治初年の高輪海岸沿いには、運送業、飲食業、漁業、米問屋、水茶屋など様々な生業を営む人々が生活をしていて(高山慶子「海辺の生業」〈『港区史』第3巻、近世下、2021年)）。高輪築堤は、このような「海岸沿いの人びとの多様な生活基盤を根底から破壊した」のであった(吉田伸之「芝浦・高輪海岸の地帯構造と鉄道一件」〈前掲『都市史研究9』)）。沿岸の住民たちは、高輪築堤によって生業が脅かされると訴え、水路の変更や助成金・手当金の支給を求めた。政府は、築堤の位置の変更、工期の遅れ、費用負担の増加などには応じなかったが、それらに抵触しない限りでは住民の要求に答えていた(柏原宏紀『工部省の研究』慶應義塾大学出版会、2009年)。

高輪築堤はなぜ計画されたのか？

問題は、だれがいつ、どんな理由で高輪築堤を決断したのかである。この点について、鉄道省篇『鉄道一瞥』(1921年)は「斯くて兵部省は用地附近の測量さへ拒絶する始末なりしかば、此の上市内の民家を取払ひ諸邸地を徴用して官民幾多の反抗に出遣はんよりは寧ろ無関係の敷地を求むるに若かずとて高輪の水面を埋立て線路用地とせられた」と記している。そして、大隈重信は「既に困つたことは品川の方に線路をもつて来やうと云ふときに彼処は何んでも八つ山下から彼の邊は陸軍の用地がある、陸軍の用地は測量をさせぬと言ふた、斯う云ふ訳で甚だ困つた、方々に差支へる、已むを得ず、宜しい、それでは海の中を引張ると云ふことになつた」とのちに回顧している(大隈重信「鉄道創業と経営法」〈前掲『拾年紀年 日本の鉄道論』)）。すなわち、大隈が兵部省の反対を避けるために決断したというのである。

しかし、柏原宏紀の最近の研究によれば、兵部省が高輪築堤に明確に反対したのは、1870年6月に政府が鉄道用地とするため「品川宿地先富士山艦宿陣」の移転を求めたときであったが、高輪築堤はそれよりも前の同年2月から4月頃には決定されていた。柏原は、そうした事実関係を明らかにしたうえで、海上築堤と旧東海道との位置関係に注目して、築地を起点に品川駅までのルートを考えて、東海道を付け替えでもしなければ高輪付近からは海上に線路を敷設せざるをえなかったのではないかと推測している(柏原宏紀「日本初の鉄道建設過程に関する一考察——高輪築堤を中心に」〈『神園』28号、2022年)）。大隈重信は、明治政府にあって伊藤博文とともに鉄道敷設を推進した開明派官僚であったので、海上築堤の決断に関わっていたのは事実と思われるが、兵部省の反対が大隈をして海上築堤を決断せしめたというのには再考の余地があるかもしれない。かつて原田勝正は、市街化が進んだ品川宿を避けて海よりの場所に品川駅を開設したとしているが、その品川駅につなげるのにも高輪海上築堤ルートが合理的であったのかもしれない(原田勝正「品川における鉄道網の発展」〈品川区立品川歴史館編『品川歴史館紀要』第4号、1989年)）。

(おいかわ・よしのぶ／立教大学名誉教授)