

第21回 『浮世絵③』 ～高輪築堤

人のために豊かさや便利さを提供する
土木を、生活のなかに浸透させていくこと。
「DOBOKU×カルチャー」
では、私たちと土木の距離を縮めてくれる、
そんなコンテンツを紹介します。



1871年(明治4年)ごろ、歌川広重作「東京名勝高縄鉄道之図」。当時の築堤が海上に築かれているなどの様子が、分かりやすく細やかに描かれている1枚。この浮世絵は鉄道開通の前年に描かれたもので、一番手前の行きかう人々の活気ある様子は、鉄道開通による繁栄を予想した未来予想図的なものだ。現代にも通じる広重のイマジネーションが鮮やかな色彩と緻密なタッチで表現されている。(所蔵：国立国会図書館)

江戸時代に成立し、日本を代表する芸術作品である浮世絵。浮世絵の祖とされる菱川師宣をはじめ、葛飾北斎、東洲斎写楽、歌川広重など名立たる浮世絵師が登場し、世界に日本のアートを誇示した。浮世絵には人物や風景など様々なモチーフが登場しているが、なかには土木に関係する施設や土地の特徴が描かれているものがある。これらを紹介しながら現在の東京が形づくられるに至った歴史を紐解いていく。

日本近代化の象徴であった鉄道の開業

1872年、日本初の鉄道が新橋と横浜の間で開業した。今年で開業150周年を迎える日本の鉄道だが、その幕開けに深く関わる構造物の一部が2019年4月、高輪ゲートウェイ駅付近で工事中の「品川開発プロジェクト」の現場で発見された。のちの調査でその一部は、海上に構築された「高輪築堤」の跡であることが分かり、近代史における貴重な文化遺産として当時報道された。

明治に入り近代化が進む中、国の経済力を高め



「品川開発プロジェクト」の工事現場で出土された高輪築堤。築堤は複数の場所で、さらに信号機跡なども出土された。これらは移築保存や記録保存を行う方針で工事が計画されている。(所蔵：港区立郷土歴史館)

るためには、交通・運輸の発達は急務だった。また日本にとって鉄道の開業は、世界各国と貿易をし、国力を高めるための重要なプロジェクトであると位置づけていた。そして、全国各地への鉄道網の構築の先駆けとなったのが新橋・横浜間だった。

東アジア初の鉄道の総延長は約29km。今の巨大な交通網に比べたらわずかな距離だったかもしれないが、鉄道建設に対して予算面などから反対の声も少なくなく、このことから当時では大きな一歩であったことはいうまでもないだろう。

高輪築堤も難題をクリアするために生まれた構造物であった。1870年に英国の土木技術者のエドモンド・モレルらが横浜に到着し、線路測量が始まった。新橋から横浜までの鉄道用地を取得するにあたり、困難を極めたのが、今でいうJR高輪ゲートウェイ駅周辺の開発地域だった。そこには、通商上の利益よりも国防が重要であるなどという理由から鉄道敷設に反対していた兵部省の建物があった。用地の引き渡しをかたくなに拒否。測量さえもさせないという徹底ぶりだった。そうした

困難の中、佐賀藩出身の政治家である大隈重信らが海上に堤防を築き、その上に線路を走らせることを提案。現・田町駅付近から品川駅付近まで約2.7kmにわたり海上に堤防が造られたのだった。工事は、薩摩藩御用達の土木請負人である平野弥十郎らが担当。干潮時を見計らって、測量機械を担いで海の中へ入ったというほど困難を極めたという。それでも急ピッチで進められ、無事に開業の日を迎えたのだった。

“映えスポット”だった高輪

海の上に堤が築かれ、日に日に高輪の景色が変貌を遂げていく。急激に押し寄せてくる近代化の波。浮世絵師たちの目にはどのように映っていたのだろうか。

そもそも高輪という地は、海を臨む高台にあり、東海道の品川宿に近い江戸の入り口として西国の諸藩が下屋敷を構えた。月見の名所としても知られ、中秋の名月のほかに1月と7月の26日には月の中に阿弥陀、観音、勢至の三尊の姿が現れるとされ、月の出るのを待って拝む「二十六夜待」の風習があった。海に浮かぶ月は江戸時代の人々にとって“映えスポット”だっただろう。浮世絵師たちも月をモチーフとした多くの作品を遺した。

そんな風光明媚な地に堤防ができ、さらに箱型の珍しいフォルムの乗り物が走る。町民たちも驚きを隠せなかっただろう。鉄道の開業が計画されたのを機に、多彩な色で描かれた蒸気機関車が浮世絵に登場するようになった。浮世絵師にとって青い海にもくもくと煙を出して走る機関車は、“浮世絵映え”

現在、貴重な文化遺産として調査が進められているほか、どう遺すかという議論も進められている。調査が進むにつれ、海上の築堤と陸地を結ぶ「仕切り堤」の遺構も複数見つかり、これは保線などの作業員が築堤に渡るため造られたとみられる。江戸の土木作業に関わった人たちの思いに触れられる高輪築堤跡の今後に大きな関心が高まっている。

する新たなモチーフとなっただろう。

歌川広重作の「東京名勝高縄鉄道之図」（左図）には、海の上に石垣と線路が築かれ、貨物列車が走っていることがわかる。また手前が陸地で間に水路を挟んでおり、海の上で土木工事が行われたことがわかる。月岡芳年作の「東京名勝高輪蒸気車鉄道之全図」（下図）には左上に橋梁があり、その下には東京湾につながる水路があり、舟が行き来している様子も描かれ、当時の江戸の暮らしが生き生きと描かれている。いずれも、鉄道開業前に描かれたと見られていることから鉄道に対する大きな期待がうかがえる。

多くの人を乗せた列車を走らせた線路は、大正時代に入ると陸地に移され、ほどなくして高輪築堤も埋め立てられ陸地と化した。

令和に入り、東京の新たなランドマークとして品川エリアの開発が進んでいる。高輪築堤跡と令和の鉄道や建築物が共存することで、150年の時を結ぶ新たな“映えスポット”が生まれるだろう。



1871年(明治4年)ごろ、月岡芳年作「東京名勝高輪蒸気車鉄道之全図」。こちらも鉄道開通の前年に描かれた未来予想図的な浮世絵で、築堤の上を走る鉄道、その上の橋梁、左奥の東京湾に続く水路、そしてそれらを取り巻く人々の活気が個性的で奥行き感ある構図で描かれている。中央の石垣などの配色もとても目がひかれる1枚だ。(所蔵:国立国会図書館)

〔参考文献〕老川慶喜
「日本鉄道史 幕末・明治
篇-蒸気車模型から鉄道
国有化まで」中公新書、
2014年／「浮世絵と古地
図でたどる江戸の名所」
洋泉社、2017年／「新修
港区史」、1979年／「描
かれた港区下」東京都港
区三田図書館 1972年