

近代化と海岸の消失

(公財) リバーフロント研究所 代表理事 竹村公太郎



江戸が明治になり、日本の近代化が始まった。その近代は海岸と干潟の消失のプロセスとなった。海岸は近代化の負の遺産を一身に引き受け、その美しい姿を消していった。

近代化の象徴の蒸気機関車

1842年、アジアの盟主・清国はアヘン戦争で英国に敗れた。欧米とロシアの列国は、鎖国する日本に一齐に迫り、日本は植民地化される瀬戸際に立った。

1856年、ペリー提督の黒船が日本に上陸した。巨大な黒船は悠々と太平洋を渡ってきた。その蒸気機関の力に圧倒され、巨砲に恐怖した日本は、開国せざるを得なかった。

欧米の技術に驚愕した日本は、この欧米の近代技術を習得することとした。その第一歩が、蒸気機関車の実現であった。

蒸気機関鉄道の計画を推し進めた中心人物は、大隈重信と伊藤博文であった。明治政府は資金不足から反対したが、伊藤と大隈は日本で初めて英国で社債を発行し資金を確保した。

英国から建設技師に迎え、日本は鉄道の父と言われる井上勝が鉄道頭に就任し、明治5年に新橋、横浜間の鉄道が開通した。この蒸気機関車は、新橋～横浜をたった1時間で結んだ。この近代の象徴の蒸気機関車は大なる賞賛を受けた。

しかし、この鉄道開通はその賞賛の陰で、日本国土の未来を予感させる重要な出来事を包含していた。

それは「海岸と干潟の消失」であった。

日本における初めての用地問題

明治3年、路線測量に入った大隈らに難題が持ち上がった。

鉄道ルートは旧東海道、つまり、現在の第1京浜(国道15号)の新橋、品川、川崎、桜木町であり、JR東日本の京浜東北線のルートである。

このルートの新橋から品川の区間で、住民の大反対の声が上がった。住民と言っても旧藩主たちであった。その区間には、島津藩、肥後藩、細川藩、紀伊松平など、そうそうたる旧藩主の江戸屋敷があった。その旧藩主たちは、「臭い煙を吐く蒸気機関車の通過など許さない」と氣勢を上げた。

島津藩といえば明治重鎮の西郷隆盛と大久保利通の出身藩である。もともと西郷と大久保の両名は、資金的理由で鉄道建設には反対だった。この旧藩の反対の声が大きくなれば、鉄道建設は頓挫する。事業は重大な危機に直面した。

この難局打開のために、突拍子もない策が生み出された。

鉄道の線路を海に追いやってしまう案であった。

海の中へ

新橋から品川までの9kmを、陸から離して海の中に押し出す。干潟に土手を築造し、その上に線路を

敷設する。

この案を思いついたのは、英国人の技師ではなく、日本技師たちと推定できる。何しろ日本の技師たちは、湿地には慣れていて、湿地に堤防や護岸を築造するのは得意だった。隅田川の洪水から江戸を守る日本堤や、江戸湾の運河の護岸は、全て湿地の上に建造されていた。

東海道から数十メートル離れた干潟に土堤が築造された。日本最初の蒸気機関車は、その海の土堤を走ることとなった。

下図は、3代広重が描いたものである。手前の東海道には馬車や人々が行き交い、海の土堤を蒸気機関車が力強く走って行く。

よく見ると、海の土堤に穴が空いている。そして、その穴を漁師の小舟がまさに潜ろうとしている。

干潟に土堤を造ってしまったので、漁舟が漁に出られなくなった。その代償のため、漁師の小舟の潜る穴が必要となったのだ。

実は、この小さな潜り穴は、21世紀の今でも残っている。品川と田町の間、幅が狭く天井の低いトンネルがある。今も、海岸側と陸側を行き来するため、人々は背を屈めるようにして通っている。

この日本の最初の公共事業の蒸気機関鉄道が、海岸と干潟を消失させる先例となってしまった。

道路が潰す

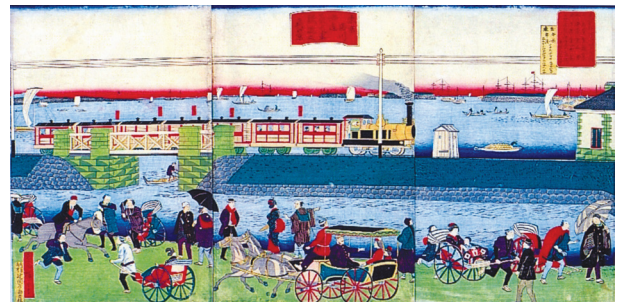
第2次大戦後、国内輸送の主役は自動車に移行した。

戦後の道路建設にとって、都合の良い用地は残っていなかった。道路建設は深刻な用地問題に直面した。急がれる道路整備の責任を負った技術者たちの視線は、海岸へ向った。それは明治初頭に、鉄道を海に追い出した鉄道技術者たちと同じ眼差しであった。

道路ルートは海岸と砂丘に引かれた。道路は海岸と砂丘を潰して建設されていった。そして、日本列島の海岸という海岸には道路が走り、海と人々は道路で分断されてしまった。

日本の近代化は、蒸気機関車の汽笛で開始された。その汽笛は、海岸を消失させる号砲でもあった。

日本の近代化は、美しい海岸と干潟を潰していくプロセスであった。



東京品川海辺蒸気車鉄道之真景 3代広重
(出典：山口県立山口博物館所蔵)