

鉄道のメモリアル・イヤーに、井上勝について考える

函館市医師会
函館渡辺病院

みづせき 水関
きよし 清

明治時代の青春は、早熟だった。

1860（万延元）年、ひとりの長州藩士が、江戸から船に乗って箱館にやって来た。1843（天保14）年生まれ、野村弥吉（のちの井上勝）である。

その理由がふるっている。藩校である明倫館で勉強後に長崎で洋学兵法を学び、江戸の蕃書調所で航海術を習得するも満足できず、外国通として知られた武田斐三郎に師事するために、箱館の諸術調所の門を叩いたのである。

諸術調所の教科書には原書や翻訳書が採用され、兵学、天文学、地理学、鉱物学、数学、物理学、化学、造船術、建築、航海術など、国防に直結した、広い範囲の実学について学ぶことのできる、最先端の教育機関であった。

弥吉は、ここで航海術と英語の習得に努めたが、翌年には故郷に呼び戻されてしまった。郷里でも学問への意欲は衰えず、さらにその翌年には江戸に戻って、英学修行のために横浜と江戸との間を往復する生活を続けた。

このような国内での勉強に飽き足らなくなった弥吉は、海外での実地見聞を志すようになり、1863（文久3）年5月、同志と語らってイギリス船に乗り込み、横浜から上海を経て、インド洋から喜望峰まわりでイギリスに到着した。この、4ヵ月がかりのイギリス行きを語らった同志というのは、伊藤利助（博文）、志道聞多（井上馨）、山尾庸三、遠藤謹助。彼らに弥吉を含めた5人は、のちに「長州五傑」と呼ばれることになる、すごい顔ぶれであった。

上海から便乗した貨物船船主だったマジソン社長の紹介で、弥吉はロンドン大学・ウィリアムソン教授の知遇を得て、そこで学ぶことになった。ロンドン大学で鉱山学・土木学を修めた弥吉は、1868（明治元）年に帰国して、名を井上勝に改めた。

イギリスでの勉強を買われて、長州藩では鉱山管理の仕事に任され、明治政府に出仕後は鉄道敷設事業に関わった。「前代未聞の事とて朝野こぞりて反対」という時勢のなかで、イギリス人技師エドモンド・モレルのもとで実務習得に励みつつ、新橋―横浜間の鉄道敷設を計画したが、東海道沿いのルート選定には頭を悩ませた。

約29kmある新橋―横浜間の総延長のうち、もともと平坦地が少なく、広大な旧薩摩藩邸や兵部省の軍用地に近い約2.7kmを海上ルートにする策を考えたが、実務面では問題山積だった。海上に堤を築くだけでなく、その上面に敷かれたレールの上を、重い蒸気機関車が人を乗せて走っても沈みこまない、水平性を保たねばならないのである。この難

題の解決に寄与したのは、江戸時代以降、石垣の上に高い城郭が築かれ、維持されてきた城下町の歴史に裏付けられた、質の高い土木技術の力が大きかったと推測される。

1871（明治4）年8月に鉱山頭兼鉄道頭となった井上は、「海の上に線路が通ったのは、鉄道建設に積極的だった大隈重信の英断によるところが大きかった」としたうえで、当時のことを以下のように回顧している。①工事は、モレルの指導のもとで民部省鉄道掛が担当したこと、②石垣には、ペリーの浦賀来航を機に造られた品川台場の石が再利用されたこと、③城の石垣建造の技術が活かされたこと、などである。

この海上鉄道敷の遺構が、2019年に出土した「高輪築堤跡」である。築堤の幅は約17.5m、高さは3.8mで、現在の田町駅付近から品川駅を過ぎて御殿山に差し掛かる区間の東側の海上（当時）に築造された路盤は、接続車両を円滑に走らせるために滑らかな弧を描き、その下部を整然とした石積みが支え、波打ち際に打ち込まれた波除杭で波浪による浸食を防ぐ、という見事な構造を見せる。また、築堤間に橋を架けてその下を船が通れるようにすることで、漁師の出漁の妨げにならないよう、鉄道開業と住民の生業を両立させた配慮も、新橋からかぞえて7番目の橋にあたる、第7橋梁の遺構から、明瞭に見てとれる。

この第7橋梁の在りし日の姿は、歌川広重（三代）が、1872～1873（明治5～6）年に描いた錦絵「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」の中に見え、海上の築堤を走る蒸気機関車、人力車が走る東海道、はるか海上に品川台場の姿も鮮やかである。

このようにして、1872（明治5）年10月14日（旧暦9月12日）、新橋駅（のちに汐留貨物駅）―横浜駅（現・桜木町駅）間が、単線で開業したのである。新橋から横浜までの所要時間は53分、途中駅は品川・川崎・鶴見・神奈川で、上等1円12銭5厘、中等75銭、下等37銭5厘の運賃は、現在の価格で、上等1万5千円ほどになるという。新橋駅と横浜駅の発車時刻は、午前8時から1時間毎に11時までと、午後2時から1時間毎に6時までで、1日9往復が設定されている。機関車は、イギリスから輸入された20～25トン級の小型タンク車が10両で、機関士もイギリス人であった。

「汽笛一声」の新橋駅は、1914（大正3）年の東京駅開業以降は、起点旅客駅としての使命を終え、汐留貨物駅の時代を経て、開業当時の新橋停車場の外観を再現した「旧新橋停車場」として、2003年に復元されている。また、新橋―横浜間の鉄道開業以降も、大津―京都間の逢坂山トンネルの掘削を日本人だけの手で成し遂げ、東京と関西間のメインルートを中山道経由から東海道経由として、鉄道車両の国産化に尽力した井上勝の銅像は、2017年の東京駅舎復元後の駅前広場の北西端に設けられた高い台座の上に燕尾服姿で立ち、鉄道150年の時代の流れを静かに見つめている。