



開業 140 周年記念

GAS MUSEUM がす資料館 ギャラリー第63回企画展

レールが繋ぐ開化の架け橋 「明治鉄道錦絵」展

会期: 2012年 4月 7日(土) ~ 6月30日(土)

会場: < GAS MUSEUM がす資料館 > ガス灯館 2階「ギャラリー」

ごあいさつ

GAS MUSEUM がす資料館では、ギャラリー第63回企画展として、2012年 4月 7日(土)から 6月 30日(土)までの期間、「開業140周年記念 レールが繋ぐ開化の架け橋『明治鉄道錦絵』」展を開催いたします。

1872年(明治5)という年は、横浜でのガス事業誕生を始め、現在の私たちの暮らしにも関わる、さまざまな文化風俗が登場した年でもありました。

政府により欧米との統一を図るため、暦は太陰暦から太陽暦へと変わり、学校制度を定めた最初の法令となる「学制」が制定されたほか、富国強兵を目指し、官営最初の製糸工場として富岡製糸工場が操業を始めました。なかでもこの年に東京・横浜間で開業した鉄道は、建設中より当時の人々の注目を集めました。未知の乗りものであった鉄道は、開業前よりさまざまな絵師たちにより想像で錦絵に描かれ、開業後は走る汽車の姿を始め、その様子を眺める人々の姿や駅舎の様子も数多くの錦絵に描かれ、全国各地の人々に伝えられました。

今回は当館収蔵品より、東京・横浜間に開業した鉄道の様子を描いた錦絵のほか、(社)日本交通協会様の協力を頂き、140年ぶりに当館所蔵品より確認された、1871年(明治4)発行の「鉄道運輸規程書」を展示致します。

GAS MUSEUM がす資料館

■展示作品一覧

【展示解説】

学芸員 高橋 豊



1) 横浜商館並二辨天橋図 横浜ステーション
蒸気入車之図並二海岸洋船燈明台を眺望す
歌川国鶴 年代不明

横浜駅と新橋駅は双子の関係

どちらの駅舎ともアメリカ人建築家P・R・ブリジェンスが設計したもので、新橋駅があった場所は北側より、龍野藩脇坂家、仙台藩伊達家、会津藩保科家の江戸屋敷があり、横浜駅は海を埋めた造成地に建設されました。駅舎に対してホームの配置が異なっており、新橋駅では駅舎中央に、横浜駅では山側に寄せて設けられていました。そのため作品NO. 1に描かれている様に、駅舎の脇に蒸気車が止まっているのは、正しくその様子を描いていると言えます。

新橋駅構内の様子は、駅舎をはじめとした施設の遺構が、1991年(平成3)から10年あまりの発掘調査の結果で確認でき、開業当初の様子を復元検討する情報が得られました。

プラットフォームは長さ500尺(151.5m)、幅30尺(9m)とほぼ記録通り残り、駅舎から300尺(約90m)の上屋根を支える柱の遺構も、ホーム上では確認され

ています。

ホームの上面は残っていないため確認できませんでしたが、NO. 25の作品などをみると砂利引きであったと推測できます。

一方コンコース部分には、錦絵によると天井よりランプが下げられてベンチが置かれること、駅舎内は石敷きであったことが、NO. 24をはじめとしたいくつかの作品から見てとれます。

2) 横浜海岸鉄道之図

歌川芳虎 1871年(明治4)

3) 開化名勝図之内 横浜高島町神風楼

歌川国利 年代不明

4) 横浜往返蒸気車全図

歌川広重(三代) 1871年(明治4)

横浜駅を出発し神奈川駅に入る汽車の路線は、仮に海岸線に沿って敷設すると、神奈川駅の手前で入江に沿って大きく迂回する必要がありました。少しでも短い距離で布設することを考慮して、海を埋め立てて線路が布設されることになりました。

晴天140日の期間という契約で工事を請け負ったのが横浜の実業家であった高島嘉右衛門で、1870年(明治3)末には鉄道関係の築堤を完成させました。長さ約1.3km、幅76.4m(うち鉄道用地9.1m)の築堤には3本の橋が架けられたほか、工事の契約通り鉄道用地以外の埋立地は、嘉右衛門の私有地となりました。

この埋立地は高島町と名付けられ、入江側は平沼の地名で呼ばれました。現在でも地下鉄の駅を始め、「高島」の名称は横浜の街に生きています。

5) 東京横浜名所一覧図会 神奈川入川の鉄道

歌川広重(三代) 1871年(明治4)



6) (上) 垂墨利加蒸気車(下) 力士力競

作者不明 年代不明

7) 六郷蒸気車鉄道之図

昇斎一景 1871年(明治4)

作品に描かれている橋は、鉄道開業時に多摩川を越えて線路を渡すために架けられた六郷橋です。鉄道建設時、当初はイギリスより部材を輸入して建設する計画でしたが、建設費の高騰を抑えるため、避溢橋(ひいつきょう)を含め国内で調達した石材と木材で建設して木製の鉄道橋が完成しました。本橋は全長115mの檜材を用いた菱格子状の7連トラス橋で、橋台こそ石組みでしたが、橋脚は松材が用いられていました。しかし痛みが激しく、1877年(明治10)11月に鉄道の複線化工事と併せて鉄橋に架け替えられました。

この鉄橋の一部は愛知県の名古屋市に保存されています。

※避溢橋: 河川増水時、線路などの築堤で流れをせき止めることを回避するために架けられた橋



8) 東京品川鉄道蒸気車発車之図

歌川広重(三代) 1873年(明治6)

9) 東京名所 品川汽車

歌川国利 1890年(明治23)

10) 東京品川海岸蒸気車鉄道之図

歌川広重(三代) 1873年(明治6)

11) 高輪蒸気車通行全図

菊池立祥(二代) 1871年(明治4)

12) 東京高輪海岸蒸気車鉄道図

歌川広重(三代) 1871年(明治4)

13) 東京名勝之内 高輪蒸気車鉄道全図

歌川国輝(二代) 年代不明



14) 東京横浜鉄道往返之図

歌川広重(三代) 1873年(明治6)

新橋駅から出発した汽車は、高輪付近では海上に築かれた堤に布設した線路を走り、品川駅へ入りました。工事は順調で、1872年(明治5)9月に完成しました。長さはおよそ2.6km、幅6.4mの築堤には4箇所橋が架けられ、海岸と東京湾とが船で行き来できるよう

になっていました。

この工事の理由は、軍所有の用地提供への抵抗や、用地買収の手間を考慮したためで、作品NO.14などをはじめとした数多くの作品にその姿は描かれ、格好の題材であったことが見てとれます。

海上に敷設された線路の様子は、作品NO.16の地図より、より鮮明にみることが出来ます。

15) 東京名勝図会 金杉橋より芝浦の鉄道

歌川広重(三代) 年代不明

16) 新撰 東京全図

作者不明 1876年(明治9)



17) 東京汐留工部省鉄道蒸気車

築地海軍司保天留観景之図

歌川国輝(二代) 1871年(明治4)

作品は新橋駅に汽車が到着した様子を描いていますが、汽車のうしろに炭水車が接続されているように描かれています。

開業当初に使用された機関車はすべてタンク機関車のため、作品に描かれている機関車は、8・9号機関車であるダブス社製機関車が描かれていると考えられます。この機関車の特徴は、機関車本体にブレーキが無く、本体後方に接続した、「Van」と呼ぶ車両にブレーキを搭載していました。当初より使い勝手悪かったようで、1873年(明治6)2月には一方の車両が改造されて、ブレーキは機関車本体に搭載されました。構造に特徴のある機関車のため、錦絵に描かれた姿は容易に見つけることができます。

18) 東京汐留鉄道蒸気車通行図

歌川国輝(二代) 1871年(明治4)

19) 新橋鉄道館

橋本貞秀 1871年(明治4)



20) 汐留より蒸気車御開業祭礼之図

昇斎一景 1871年(明治4)

1872年(明治5)9月12日(新暦の10月14日)に催された鉄道開業式は、外国人公使を招き、主だった政府関係者が出席し、明治天皇が臨席されました。

新橋駅より列車に乗って横浜へ向かい、横浜駅で開催された式典が終了後、列車で戻り、新橋駅での開業式



に出席されました。

開業式でお召し列車を牽引した蒸気機関車は、当初はつきりしませんでした。「鉄道ビクトリアル」1978年7月号で紹介された大西友三郎氏の調査報告より、英字新聞「The Far East」の新橋駅開業式を撮影した写真を拡大することで、煙突に記されている「5」と「2」の数字より、5号機関車が先行機関車で2号機関車が本務機関車あることが分かりました。

また当時は専用の御料車両はなく、9両編成の内、3号車が御料車とされて、新橋・横浜間を往復しました。

- 21) 東京名勝之内 新橋ステーション
楊堂玉英 1878年(明治11)
- 22) 東京名所之内 新橋ステーション
歌川広重(三代) 1879年(明治12)
- 23) 東京名勝開化真景 新橋鉄道
長谷川竹葉 1878年(明治11)



- 24) 皇后宮様西京行啓
從新橋ステーション蒸気御乗車之図
歌川広重(三代) 年代不明

作品は皇后陛下が新橋駅より鉄道で移動するため、列車に乗車する駅構内の様子を描いています。作品に制作年の記載はありませんが、当時の新聞記事を調べると、1876年(明治9)11月21日の郵便報知新聞に、皇后宮が西京へ出発という記事があります。記事を読むと、前日に西京(京都)へ行幸される皇后陛下を奉送(お見送り)のため、政府関係者や軍官、華族の方々が新橋駅に集まり、女官と共に乗車される皇后陛下を並んで奉送された、と記述があります。新聞記事と作品名の「西京」という名称、皇后陛下のみ新橋駅から乗車出発という出来事などから、作品は記事の様子を描いたと考えられます。

- 25) 東京名所 新橋停車場
渡辺忠久 1891年(明治24)
- 26) 東京大日本名勝之内 新橋停車場雑闇之景
勝山英三郎 1891年(明治24)



- 27) 東京名所之内 新橋停車場之夜景
葛西虎次郎 1902年(明治35)



- 28) JAPAN TOKIO UENO
YAMASHITA STATION SINKEI(部分)
歌川国利 年代不明

鉄道建設を、当初政府は官営でおこなう方針でしたが、1877年(明治10)の西南戦争以降の財政危機のなかで私設鉄道設置が認められ、1881年(明治14)に誕生したのが日本鉄道会社でした。

東京から北に向かって布設が計画された路線は、第一区間として、起点の上野駅からまずは熊谷駅まで、1883年(明治16)7月に開業し、翌年5月には高崎駅まで、8月には前橋駅までと、当初の計画区間が開通しました。後に路線は延長されて、1891年(明治24)9月には上野から青森間を結びました。民間会社の形をとっていますが、実際は政府からさまざまな援助を受けており、官有地などの無料貸付、民有地などの買収の政府代行、鉄道用地の税免除、第一区間工事の鉄道局の支援などがありました。代わりに郵便や電信事業、軍や警察への協力や、一定期間後に政府による買収を可能とする、義務や制限事項もありました。当初、予定された資本金は2000万円でしたが、一年を経ても600万円ほどしか集まらず、大株主としては華族関係者が中心で、そのほか三菱や沿線の資産家が名を連ねていました。

政府の支援もあり開業すると、順調に発展し、1885年(明治18)3月に赤羽から新宿、品川間が開通すると、群馬や埼玉の生糸が横浜港まで鉄道による運搬が可能になり、営業成績は非常に上がり、各地で私設による鉄道誕生の機運が広がりました。

- 29) 東京真画名所図解 上野ステーション
井上安治 1884-89(明治17-22)
- 30) 東京銘勝会 上野鉄道館
歌川国利 1886年(明治19)
- 31) 從東京上野至武州熊ヶ谷蒸気車往復繁栄之図
歌川重清 1883年(明治16)
- 32) 東京名所競 上野蒸気車
歌川重清 1884年(明治17)
- 33) 東京上野高崎街真景
井上安治 1884年(明治17)
- 34) 古今東京名所 上野鉄道蒸気車
歌川広重(三代) 1884年(明治17)

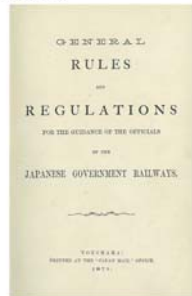
作品には、上野屏風坂下の踏切(現:両大師橋)前を走る列車の姿が描かれており、踏切は木柵の扉を開閉し、脇には赤旗を手にした踏切警手の姿が見とれます。まもなく上野駅に到着する機関車には「15」の数字が記されているのを確認できます。

作品の描かれた、1884年(明治17)の上野から高崎



間を結ぶ路線を運営していた日本鉄道へは、官営鉄道の援助の一つとして、開業前の路線布設中より2～5号機関車が貸し出されました。

実際には1876年(明治9)に機関車の番号の変更があり、「2, 3, 4, 5」の番号が「17, 19, 15, 13」に変更されており、作品に描かれている機関車はかつての4号機関車で、蒸気ドームのないこと、運転席直前にある安全弁ドームを覆うように伸びるひさしなど、機関車の特徴を良くとらえています。



35)「GENERAL RULES AND REGULATION FOR THE GUIDANCE OF THE OFFICIALS OF THE JAPANESE GOVERNMENT RAILWAYS」
筆者不詳 1871年(明治4)

資料確認の経緯について

2010年(平成22)10月に社団法人日本交通協会の方より、協会で所蔵されているガス燈について問い合わせを頂きましたが、逆に当館よりこれまで内容について不明であった、館所蔵の1871年(明治4)横浜で発行された鉄道に関する英文書籍について、問い合わせをさせて頂きました。

調査頂いた結果、これまで最も古い鉄道運転取扱規定として知られていた、1873年(明治6)の「鉄道寮汽車運輸規定」の原本であることが分かりました。原文コピーを、(社)日本交通協会の前田理事長(当時)にお渡しし、(社)日本鉄道運転協会の小野純朗会長より、英文訳と「鉄道寮汽車運輸規定」との比較解説文を頂きましたので、今回の展示会で紹介させて頂きます。

原文と比較して判明した事柄について

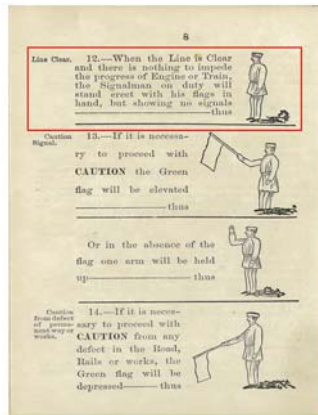
原文(以下、明治4年版)と「鉄道寮汽車運輸規定」(以下、明治6年版)を比較して、新たに確認できたことを紹介します。

第177則 (踏切の)門扉の開扉と閉扉

当時の踏切は、踏切警手が列車の運行に合わせて、柱に蝶番で固定された柵を90度回転操作して、線路と道路を交互に締め切る構造でした。

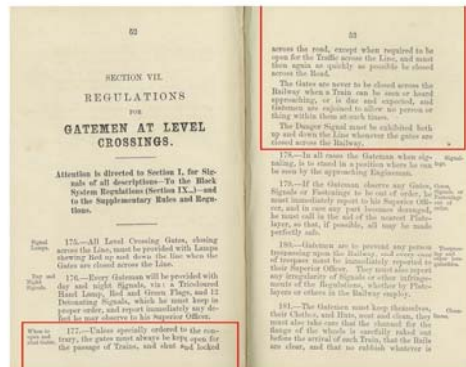
これまで明治6年版の記述より、「列車通行スルトキハ門ヲ開キ通常ハ之ヲ閉チ錠ヲ下シ置クヘシ若シ事アリテ之ヲ開カントトヲ要スルトキハ之ヲ開キ亦事スメハ速之ヲ閉スヲ要ス」とあり、当初、踏切の柵は常時線路を締め切る、とされていました。

しかし明治4年版では逆に、「反対の指示がなければ門扉は常に列車の通行に向けて開扉しておかなければならない。ただし線路を横切る交通のため道路側を開扉する必要があればその限りではないがその場合できるだけ早く再び締め切らねばならない」とあり、



実際は現在と同様に、線路側を常時開放して、列車の運行の妨げにならない場合に、道路側の扉を開放する運用方式であることが確認できました。明治6年版は誤訳による間違いで、これまで確認できる最も古い踏切運用規定の記述であったため、現在の運用規定と異なる例として紹介されることがありました。1887年(明治20)の「営業線路従事諸員服務規程」では、再び明治4年版に沿った内容になりました。

このように明治4年版の英文表記から、「ガードル」→「車掌」のように、明治6年版の単語の意味が判明したのもや、明治4年版の原文との対比で、明治6年版の第177則のように記述内容が確認できました。



140年ぶりに確認された英文原本の調査に協力いただきました。(社)日本交通協会前田理事長(当時)、(社)日本鉄道運転協会小野純朗会長をはじめとした皆様に、御礼申し上げます。

参考文献

- 図録 横浜ステーション物語 都市発展記念館 2008年
- 日本国有鉄道百年史 1・2 日本国有鉄道 1971年
- 私の蒸気機関車史 上 川上幸義 (株)交友社 1978年
- 日本史小百科 近代 鉄道 老川慶喜 東京堂出版 1996年
- 決定版 日本の蒸気機関車 宮澤孝一 (株)講談社 1999年
- 新橋駅発掘 考古学からみた近代 福田敏一 雄山閣 2004年
- 図説 日本鉄道会社の歴史 松平乗昌/編 河出書房新社 2010年
- 「汎交通」2011年12月号 (社)日本交通協会
- 「鉄道ピクトリアル」1978年7月号 (株)電気車研究会