



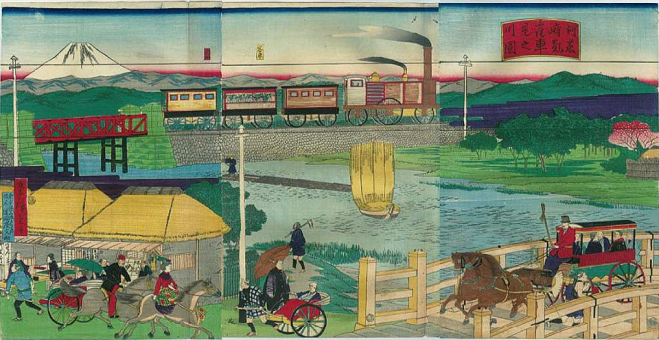
れた川崎駅とともに3番目に誕生した駅でした。しかし、明治41年(1908)に1kmほど東に東神奈川駅が、昭和3年(1928)に1kmほど西に三代目の横浜駅が設置されると、駅間が短いこともあり翌年に廃止されてしまいました。

7) 東海名所改正道中記 五 神奈川 蒸気の待合
歌川広重(三代) 明治5年(1872)

「入江川」

8) 東京横浜名所一覽図会 神奈川入川の鉄道
歌川広重(三代) 明治4年(1871)

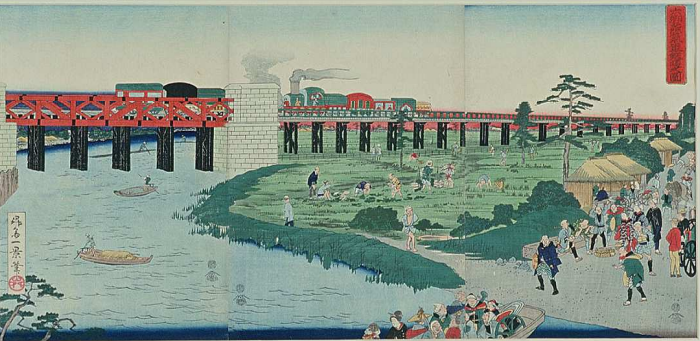
「鶴見川」



9) 河崎鶴見川蒸気車之図
歌川広重(三代) 明治5年(1872)

10) 東京横浜名所一覽図会 鶴見川の景
歌川広重(三代) 明治4年(1871)

「六郷橋」

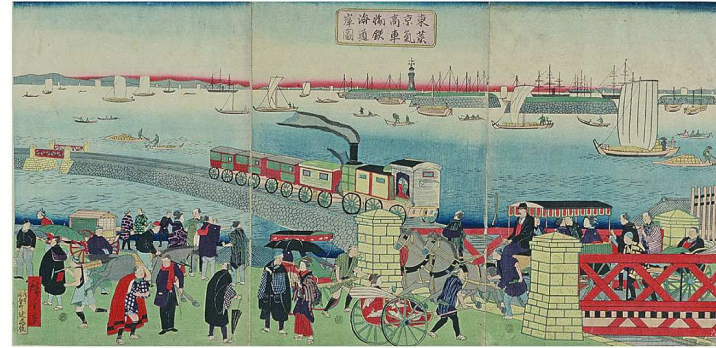


11) 六郷蒸気車鉄道之図
昇斎一景 明治4年(1871)

「八ッ山」

品川駅の南に見える高台は八ッ山と呼ばれた台地の先端になり、江戸時代より東海道の通じていました。明治になると、高台は鉄道敷設のため開削されて八ッ山橋が架けられました。八ッ山は、長さ300m、幅27.3m、高さ平均10.6mの規模で切り崩されました。明治3年(1870)10月にはじまった工事では、ツルハシや大槌などで掘り出された土は、もっこや牛馬車、トロッコなどで運び出され、高輪の築堤に活用されました。明治5年(1872)5月に完成した陸橋は、人々が橋上より鉄道を眺める名所として、その姿と鉄道を取り上げた作品が数多く発行され、開化東京を象徴する場所の一つでした。

現在の八ッ山橋は4代目に当たり、昭和60年(1985)に改架された橋になります。



12) 東京高輪海岸蒸気車鉄道図
歌川広重(三代) 明治4年(1871)

13) 東京名勝之内 高輪鉄道
歌川国輝(二代) 明治7年(1874)

14) 東京名所 品川汽車
歌川国利 明治23年(1890)

「品川駅」

品川駅は明治5年(1872)1月に完成し、新橋駅完成に先立つこと4ヶ月ほど前の5月7日(新暦6月12日)より、横浜駅から品川駅までの仮営業を開始しました。当初は1日2往復の運転ではじまりましたが、6往復から8往復に増加し、途中駅として6月に川崎駅、神奈川駅が設置されると、乗客数は5月中1週間での4,000人から、7月には1週間で15,000人を数えるまでになりました。正式開業後の品川駅は、明治18年(1885)に現在の山手線の乗り入れが始まるなど拡張が続きますが、駅開業より場所と名称が変わらない、日本最古の駅になります。

15) 東京八ッ山下蒸気車往返鉄道之全図
歌川広重(三代) 明治5年(1872)

16) 高輪蒸気車通行全図
菊池立祥(二代) 明治4年(1871)

「高輪築堤」

品川駅から新橋駅へ向かう線路は、敷設時に高輪付近の土地の入手に手間取ったため、海上に堤を築いて線路を通し、開業に間に合わせました。そのため高輪付近から見る鉄道の風景は、展示作品に描かれているような眺めが広がっていました。海上に築いた堤の途中には、岸边と沖合の海と往来ができるよう、橋が架けられていました。この築堤は日本の石組み技術と英国の土木技術が融合したもので、歴史的にも貴重です。しかも明治3年(1870)10月から、わずか2年間でこのような大工事を完成させていることは驚きです。文明開化への当時の人々の思いとエネルギーを感じます。平成31年(2019)、高輪ゲートウェイ駅開業に伴う工事で、築堤が当時の姿のまま発掘され、大きなニュースとなりました。

17) 東京名勝之内 高輪蒸気車鉄道全図
歌川国輝(二代) 年不明

18) 東京名所之内 高輪海岸鉄道の景
歌川広重(三代) 年不明



19) 高輪牛町朧月景
小林清親 明治12年(1879)

明治期の有名な版画家小林清親が描いた(作品19)は、月夜の波打ち際を疾走する、蒸気機関車の迫力ある描写が印象的です。しかし、この機関車は、実際に新橋横浜間を走っていた車両とは形が異なっていたようです。前面にカウキャッチャー(動物除け)がついており、アメリカ大陸など広い荒野を走るための機関車です。疾走する様子を迫力ある姿で描くために、海外からの資料をもとに創作されたようです。

「金杉橋」

日本橋から東海道を出発してほぼ4km、古川に架かる橋が金杉橋です。かつて橋の下流側には、古川の河口から広がる海が見えました。明治5年(1872)に鉄道が新橋まで開通すると、河口の手前を行き交う蒸気機関車の姿を眺めることができました。その後明治7年(1874)に、金杉橋の線路の海側にガス製造工場が建設され、金杉橋から新橋駅前、銀座煉瓦街をへて、京橋までガス街灯が設置されました。東京の玄関口が、文明開化の象徴である鉄道とガス灯で形づくられました。

20) 東京名勝図会 金杉橋より芝浦の鉄道
歌川広重(三代) 年不詳

「新橋駅」

日本最初の鉄道起点が置かれた新橋駅は、銀座通りを正面に向けて建てられた、木骨石張りの2階建て洋風建築の駅舎でした。中央一階部分に改札と待合室があり、ホームは駅舎の中央に配置されていました。平成3年(1991)から10年あまりの発掘調査の結果、開業当初の姿がくわしくわかりました。プラットホームは、長さ500尺(151.5m)、幅30尺(9m)とほぼ記録通り残っており、ホーム上では、駅舎から300尺(約90m)の上屋根を支える柱の遺構も確認されています。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、「作品27」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、「作品28」をはじめとしたいくつもの作品より見てとれます。大正3年(1914)、新たに開業した東京駅に東京のターミナル機能を譲り、駅名を汐留駅へ改称して貨物駅に生まれ変わりました。横浜駅と同じくアメリカ人建築家P・R・ブリジェンス設計による双子のデザインの駅でしたが、関東大震災で姿を消してしまい、同じ道を歩みました。

21) 東京汐留鉄道蒸気車通行図
歌川国輝(二代) 明治5年(1872)



22) 東京新橋鉄道繁栄并高輪遠景
歌川国政(四代) 明治6年(1873)

23) 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) 明治5年(1872)

24) 東京名勝之内 新橋ステーション
楊堂玉英 明治11年(1878)

25) 東京名所図絵 新ばしステーション蒸気車
歌川広重(三代) 明治11年(1878)

26) 東京真景図会 新橋汐留ステーション
歌川広重(三代) 明治8年(1875)



27) 東京名勝開化真景 新橋鉄道
長谷川竹葉 明治10年(1877)

28) 皇后宮様西京行啓 従新橋ステーション蒸気御乗車之図
歌川広重(三代) 年不明

29) 新橋ステーション
小林清親 明治14年(1881)



30) 東京名所之内 新橋停車場之夜景
葛西虎次郎 明治35年(1902)

「鉄道開業式」

作品は明治5年(1872)9月12日(新暦10月14日)に開催された、新橋駅での鉄道開業式の様子が描かれています。予定では9日に開催される予定でしたが、悪天候のため12日に延期して式典は開催されました。式典では、明治天皇をはじめとする日本側の出席者は、直垂(ひたたれ)や羽織袴を着用して参列しています。招かれた外国高官らも、新橋または横浜の駅舎で開

文明開化を伝える二本の軌条「鉄道と駅」展

会期:2022年4月29日(金・祝)～7月3日(日)

会場:ガスミュージアム 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、2022年度第一回企画展として、2022年4月29日(金・祝)から7月3日(日)までの期間、「文明開化を伝える二本の軌条「鉄道と駅」」展を開催します。今から150年前の明治5年(1872)は、現在の私たちの暮らしに関わる、様々な文明開化を象徴する文物が、次々と登場した年でした。そのひとつが鉄道で、同年9月12日(新暦:10月14日)に横浜～新橋駅で開業しました。9月29日(新暦:10月31日)に事業を開始したガス事業とともに、今年が150周年になります。開化文物は、海外の窓口であった横浜の港より、ガス灯が迎える街路を経て、横浜駅からの鉄道に乗って東京へもたらされました。そしてその玄関口である新橋駅から、ガス灯が彩る西欧風の街、銀座煉瓦街へとやってきました。本展示会では、横浜から東京の街へと開化文物を伝える役割を果たした、明治の「鉄道」と「駅」の姿を、錦絵や当時の史料、写真とともにご紹介します。開業当時の横浜駅や新橋駅の威風堂々たる景観や、煙をたなびかせた機関車が旅客や貨物満載で疾走する光景など、文明開化が2本の軌条を通して伝搬していった様子をお楽しみください。また、鉄道開業にあわせて明治4年(1871)に作成された、日本最初の鉄道運輸規程の英文原本(当館所蔵)も特別展示します。

GAS MUSEUM がす資料館

■展示作品一覧

【展示解説】 学芸員 高橋 豊

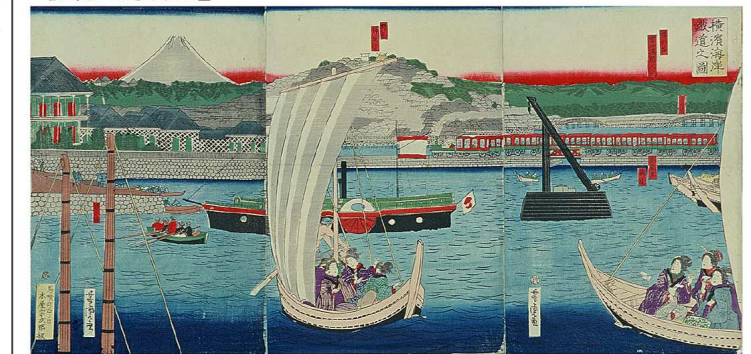
「横浜駅」

現在の桜木町駅の場所にあった横浜駅は、新橋駅と同じアメリカ人建築家P・R・ブリジェンスが設計したもので、海を埋めた造成地に建設されました。当初は幅11.2mのホームが設けられましたが、明治8年(1875)8月に幅を半分にして、片側を客車置き場とし、ホームの長さも延長されました。また明治6年(1873)11月に、鉄道駅で初めてガス灯が駅舎に設置されました。駅前の広場には、三燈式の豪華なガス街灯が灯っており、「作品2」にその姿が描かれています。東海道線の西への延伸に伴い横浜駅は中間駅となりますが、西へ向かうために横浜駅へ到着した列車は、機関車を最後尾に付け替えて折り返して進む必要があります。この問題を解消するため、既存の路線の途中を結ぶ工事がおこなわれ、2代目の横浜駅が大正4年(1915)に新設されました。既存の横浜駅は桜木町駅と改名され、大正7年(1918)に、現在の京浜東北線に当たる路線の終着駅として生まれ変わります。

1)横浜商館並ニ辨天橋図 横浜ステーション蒸気入車之図 並ニ海岸洋船燈明台を眺望す 歌川国鶴 年不明

2)横浜ステーション花園乃図(部分) 歌川国鶴 明治8年(1875)

「横浜築堤」



3)横浜海岸鉄道之図

歌川芳虎 明治4年(1871)

4)開化名勝図之内 横浜高島町神風楼

歌川国利 年不明

「平沼」

5)横浜往返蒸気車全図

歌川広重(三代) 明治5年(1872)

6)東京横浜名所一覧図会 横浜道ひらぬま新地

歌川広重(三代) 明治4年(1871)

「青木橋(神奈川陸橋)」

鉄道敷設時に最も早く橋梁工事が行われたのが青木橋(神奈川陸橋)で、明治3年(1870)6月に着工し、11月には完成しました。長さ約5.8m、幅約7.2mの橋は、橋台や基礎には石材が用いられ、橋桁や高欄などには、ヒノキやケヤキ、スギなどの木材が使用されました。橋の横浜側には、神奈川駅が明治5年(1872)6月5日(新暦7月10日)に開業しました。同日に設置さ

催された式に出席しました。

駅舎には万国旗がはためき、無数の紅白の提灯と緑のアーチで飾り立てられていました。また新橋駅での式典に合わせて、空には花火を打ち上げ、雅楽「万歳楽」が奏でられました。許可書を受け取ることができた人は駅構内の棧敷に入場でき、その様子を近くで見ることができました。

多くの一般の人々は式典や鉄道の運行の様子を、駅舎や鉄道沿線に集まって眺めました。政府が予想していた以上の人出となったため、その整理に苦労したことが当時の新聞からも分かります。

31)汐留より蒸気車御開業祭礼之図

昇齋一景 明治5年(1872)

「そして銀座通りへ」

横浜駅と同じように、新橋駅の入口前は柵に囲まれた広場となっており、馬車による乗降や、現在のタクシープールのように、駅を降りた人がすぐに人力車を利用できるよう止めておくスペースになっていました。

広場から新橋を渡った先には、銀座煉瓦街が北に向かって京橋まで広がっていました。煉瓦街の前を走る通りにはガス街灯が連なり、馬車や人力車が行き交う姿や、時には国内外の要人のパレードなども行われました。

32)東京名所ノ内 新橋ステーションの図

小林幾英 明治21年(1888)

33)大久保公帰朝図

歌川広重(三代) 明治9年(1876)

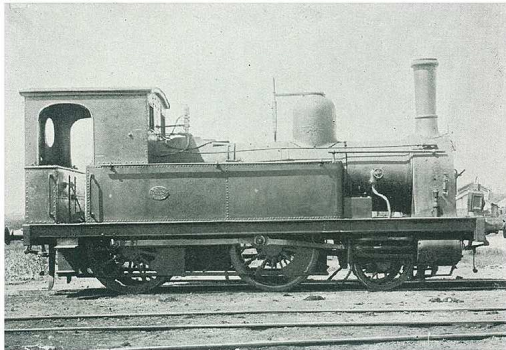
「蒸気機関車の来訪」

34)(上)亜墨利加蒸気車 (下)力士力競

不明 年不明

「輸入された10台の車両」

35)輸入当時の1号機関車



36)150形機関車(A1形) 1号機関車

37)160形機関車(A6形) 2号機関車

38)190形機関車(A5形) 9号機関車

39)110形機関車(A2形) 10号機関車

40)「JAPANESE GOVERNMENT RAILWAYS RULES AND REGULATIONS」 明治4年(1871)

資料確認の経緯について

平成22年(2010)10月に一般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灯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が不明であった、館所蔵の明治4年(1871)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、明治6年(1873)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、一般社団法人日本交通協会の前田理事長(当時)へお渡しし、一般社団法人日本鉄道運転協会の小野純朗会長(当時)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コ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。明治20年(1887)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ものや、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頂きました、前田理事長(当時)、小野純朗会長(当時)をはじめとした皆様に、御礼申し上げます。

おもな参考文献

日本国有鉄道百年史 1・2 日本国有鉄道 1971年

蒸気機関車の変遷 鉄道技術研究所編 1943年

車両の80年 1872-1952

日本国有鉄道工作局編 1952年

国鉄80年 機関車の発達 写真・解説 木島三良 白井茂信

(株)交友社 1952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