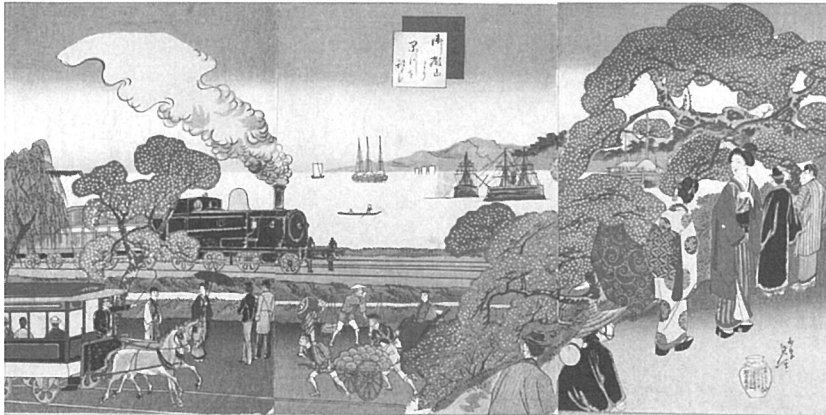


品川の鉄道



▲東京名所 御殿山より品川を望む 楊齋延一画 [明治32年 (1899) 5月]



▲鉄道建設の父 井上勝

「陸蒸気」の誕生

明治維新直後、伊藤博文、大隈重信の二人は、我が国の発展隆盛を願い、多くの反対を乗り越え、国の手による鉄道建設の計画を進めた。明治2年 (1869) 11月鉄道起業の廟議 (朝廷の評議) が決定。明治3年 (1870) 3月、英国人エドモンド・モレル建築技師長を招いて、同月17日測量に着手させた。初めての仕事であるので、全て英国製の機械や車両を使い、英国流の技術を用いての工事であった。進行上大変苦労したという。

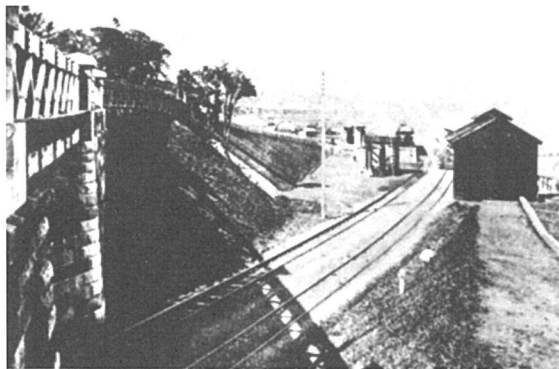
その苦労が実り、明治5年 (1872) 5月7日 (旧暦) に品川 - 横浜間が開通し仮開業の運びとなる。当時は1日2往復、35分間かけての列車運転であったが、すぐに8往復と増発して旅客を運ぶ。運賃は、上等1円50銭、中等1円、下等50銭の三通りで (当時…米1升3銭8厘) 切符は乗車15分前に釣銭のないよう用意して購入する。煙草は吸煙車で吸う、5歳から12歳の子どもは半額とする等の規則があった。

続いて、新橋 - 品川間の工事も完了し、新橋 - 横浜間18マイル (約29km) が全線開通となった。同年9月12日 (旧暦)、最初の国有鉄道開通の盛大な式典が行われ、明治天皇は内外の多数

の高官を従え、新橋 - 横浜間を乗車された。

当時の主な交通機関は人力車と乗合馬車であったので、多数の見物人が駅頭に押しかけ「陸蒸気」と呼んで、その威力と盛況に驚嘆した。交通の要衝として長年栄えてきた品川宿の人々は将来に大きな不安を抱きながらこの開通を迎えたのである。

一方、品川 - 新橋間の乗合馬車は、同30年 (1897) レールを走る馬車鉄道となり、後の市内電車の源流となった。



▲開業当時の品川駅

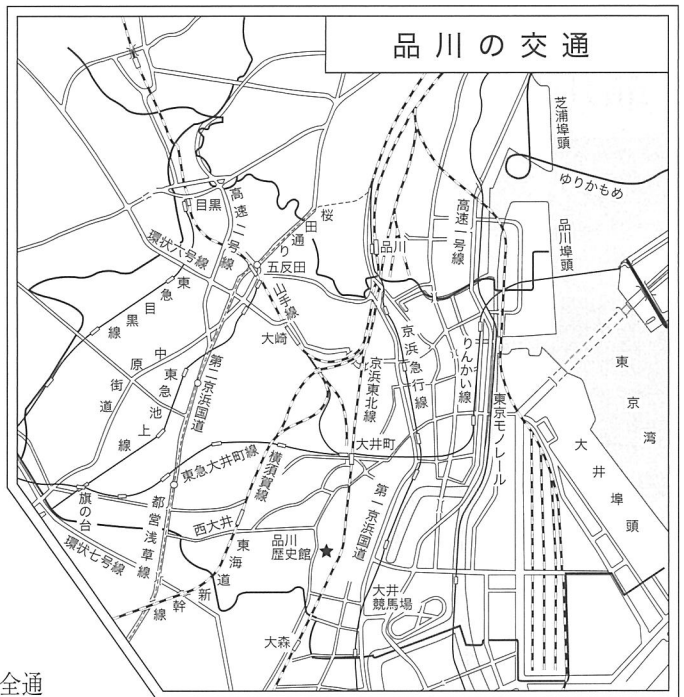
鉄道建設の父 井上勝

井上勝は、最初の国有鉄道建設に鉄道頭^{てつどうのかみ}として大いに力をふるった人である。天保14年

(1843) 生まれ、長州（山口県）出身、文久3年（1863）5月国禁を破って英国に留学、維新政府に出仕。明治2年（1869）造幣頭兼鈎山正、同4（1871）年8月鈎山頭兼鉄道頭となる。後に鉄道局長、鉄道庁長官を歴任。明治43年（1910）没。品川区東海寺墓地に眠る。

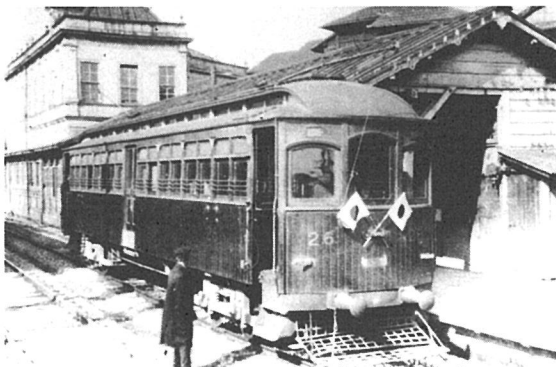
鉄道の発達

明治5年5月	品川・横浜間開通
明治5年9月	新橋・横浜間全通
明治18年3月	日本鉄道品川線品川・赤羽間（山手線）完成
明治38年12月	京浜電鉄（現在の京急）品川・神奈川間全通
大正12年11月	目黒蒲田電鉄（現在の東急電鉄）全通
大正14年11月	山手循環線完成
昭和2年7月	目黒蒲田電鉄大井町線（現在の東急電鉄）大井町・大岡山間開通
昭和3年6月	池上電気鉄道（現在の東急電鉄）全通
昭和4年12月	大井町線全通
昭和39年9月	東京モノレール羽田空港・浜松町間開業
昭和39年10月	東海道新幹線東京・新大阪間開業
昭和43年11月	都営浅草線西馬込・押上間全通
昭和55年10月	横須賀線、品鶴線を使用して営業
平成14年12月	東京臨海高速鉄道（りんかい線）全通



大正12年（1923）の関東大震災を契機に人口の激増と私鉄の発達がみられた。国勢調査によると品川・大崎・大井・荏原四町の人口合計は、大正9年（1920）121,088名、大正14年（1925）232,444名、昭和5年（1930）311,606名となっている。

品川と鉄道の関係は深くその恩恵は大きい。大正4年（1915）鉄道院新橋工場が大井町に移転、大井工場となる。昭和48年（1973）八潮地区に新幹線の車両基地もでき、昭和61年（1986）4月2日、横須賀線西大井駅が開業した。



▲大正末期の品川停留所 京浜電気鉄道



▲新幹線車両基地（大井埠頭）

品川区立 品川歴史館

〒140-0014品川区大井6丁目11番1号 03-3777-4060