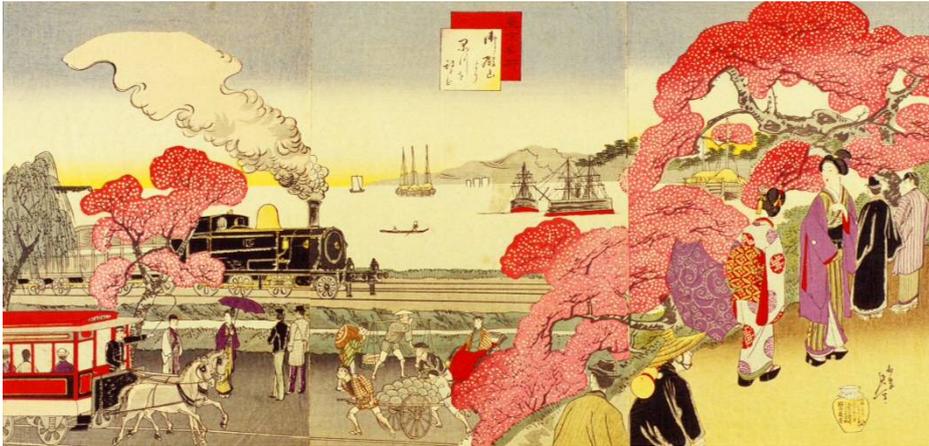


●시나가와 역사관 해설지

시나가와의 철도



▲도쿄 명소 고텐야마에서 시나가와를 바라보다
요사이 노부카즈(1899년 5월)



▲이노우에 마사루

철도의 탄생

메이지 유신 직후, 이토 히로부미, 오쿠마 시게노부는 일본의 발전을 위해 정부 차원에서 본격적인 철도 건설을 추진했습니다. 1869년 11월에 철도 건설이 결정되었고 이듬해 3월에 영국인 엔지니어 에드먼드 모렐을 초빙하여 같은 달 17일에 측량을 시작했습니다. 일본에서 철도를 부설하는 것은 처음이었으며, 모두 영국제 기계와 차량을 사용하고 영국식 기술을 이용하여 공사를 진행했습니다.

1872년 6월 12일에 시나가와-요코하마 구간이 개통되어, 철도가 임시 개업했습니다.

당초에는 편도 35분, 1일 2회 왕복

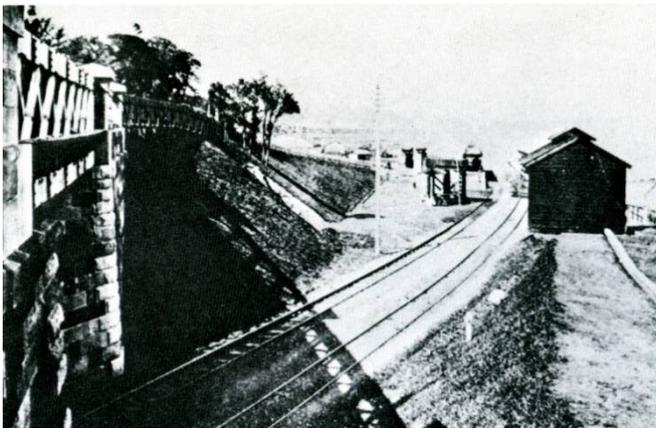
운행이었으나, 곧 8회 왕복으로 늘렸습니다. 운임은 세 종류로 상등칸 1엔 50전, 중등칸 1엔, 하등칸 50전이었고(1엔 = 100전 = 1000리. 당시 물가는 쌀 1.8리터가 3전 8리), 잔돈을 거슬러주지 않아도 되도록 금액을 딱 맞게 준비해 승차 15분 전에 차표를 구입할 것, 담배는 흡연 객차에서 피울 것, 5세부터 12세 어린이의 요금은 반액으로 하는 등의 규칙이 있었습니다.

이어서 신바시-시나가와 구간 공사도 완료되어, 신바시-요코하마 간 약 29km 전 노선이 개통했습니다. 10월 14일에 일본

최초의 국유 철도 개통식이 성대히 열려,
메이지 천황은 국내외 고위 관료를 다수
거느리고 신바시-요코하마 간 열차에
승차했습니다.

당시의 주요 교통기관은 인력거와
승합마차였으므로 수많은 구경꾼이 역에
몰려들었습니다. 한편, 역참마을로서 오랜
세월 번성해온 시나가와 역참마을의
사람들은 새로운 교통수단의 등장과
역참마을에 끼칠 영향에 대해 큰 불안을
품고 철도 개통을 맞았습니다.

참고로, 같은 해 시나가와-신바시 간의
승합마차는 레일 위를 달리는 마차 철도가



▲개업 당시의 시나가와역

되어, 훗날 시내를 달리는 노면전차의 원조가
되었습니다.

철도 건설의 아버지, 이노우에

마사루

이노우에 마사루는 일본

최초의 국유 철도 건설의

선두에 서서 크게 활약한

인물입니다. 1843년

조슈(지금의 야마구치현

하기시 주변)에서 태어나,

1863년 5월에 금지령을 어기고

영국으로 유학을 갔습니다. 그

후 메이지 정부에서 일하며 요직을

역임했습니다. 1910년에 별세한 후에는 그가

부설한 철도가 바라다보이는 도카이지

오야마 묘지에 안장되었습니다.

철도의 발달

일본 최초의 철도가 개업한 후에도

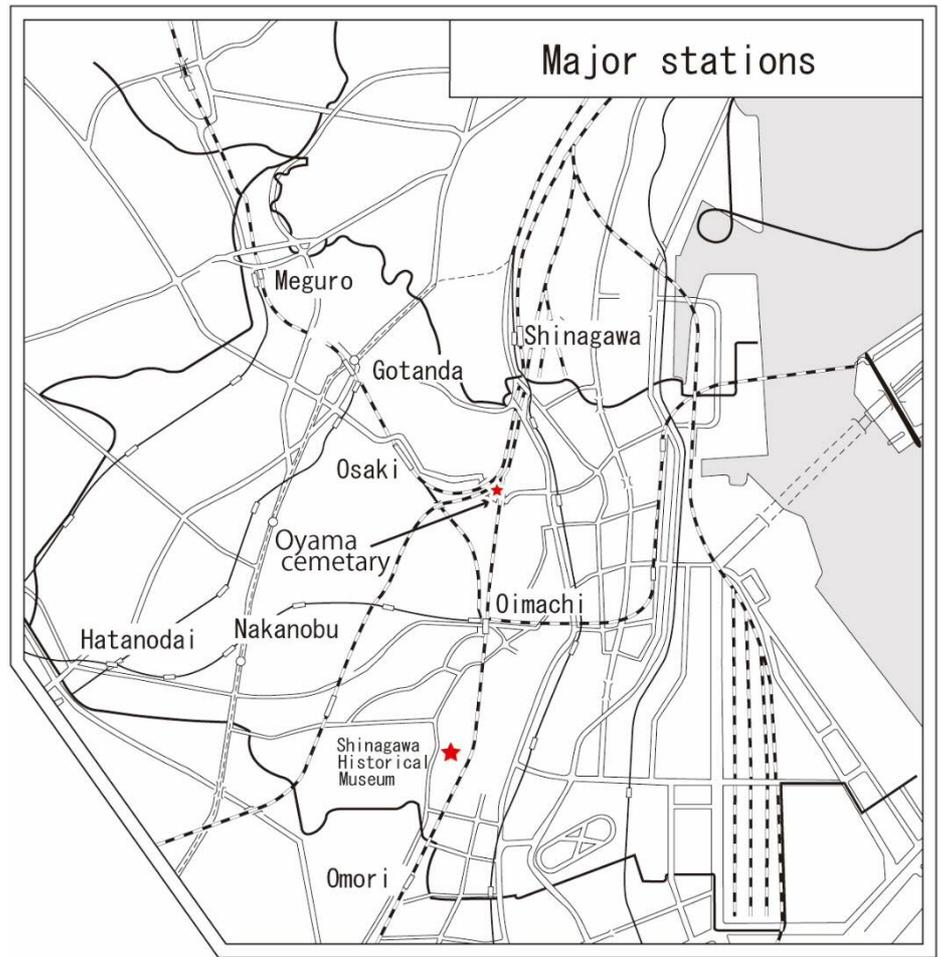
시나가와와 철도의 관계는 계속 이어집니다.

1915년에 철도원의 공장이 신바시(도쿄도

미나토구)에서 오이마치로 이전했습니다.

지금도 같은 부지에 JR(국유 철도가

1987년에 민영화된 것)의 정비 공장이 들어서

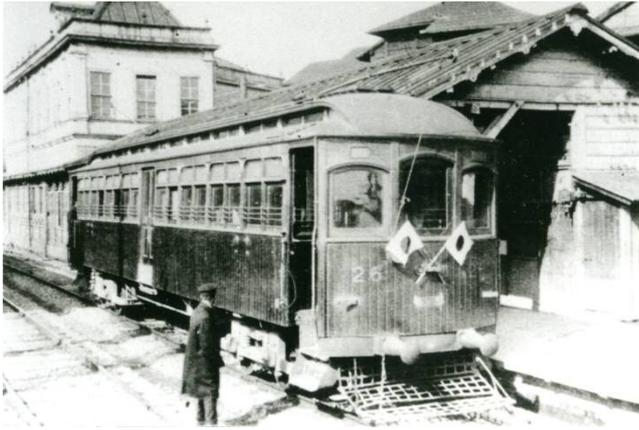


있습니다. 도쿄 올림픽이 열린 1964년에는

도카이도 신칸센이 개업했고, 1973년에는

야시오 지구에 신칸센의 차량 기지도

정비되었습니다.



▲1925 년경의 게이힌 급행 시나가와역



▲오이 부두의 신칸센 차량 기지

국유 철도 외에도 시나가와구 내에는 많은 민영 철도 노선이 정비되었습니다. 예를 들면, 1920년대에 도큐선이 연달아 개업했고 1964년에는 도쿄 모노레일이 개업했습니다. 현재 시나가와구에는 14개 노선 40개 역이 있으며, 사람들의 생활에 도움이 되고 있습니다.