

近代の国づくり（1867～1900） その1

《生糸と石灰石を運ぶため、民間により鉄道が敷設された》

鉄道は、人流＝五街道、物流＝水運という、江戸時代の交通インフラをブレイクスルーするものでした。当初の鉄道は、殖産興業が主目的で、民間の力も得て敷設されていきました。

まず、明治新政府は、横浜－川崎－新橋のルート（現東海道本線）の約29kmにわたって鉄道を敷き、1872年（明治5）から、蒸気機関車を走らせます。このうち、芝－品川間の10kmは、海を埋め立て敷設した海上路線でした。多摩川を蒸気機関車が走る様子を3代目歌川広重が描いています。

官設で始まった鉄道敷設ですが、東海道本線などを除き、財政難により1881年（明治14）から半官半民的な私鉄により、幹線鉄道が敷設されていきます。（注1）

この年に発足したのが、「日本鉄道」です。群馬の養蚕地と輸出港の横浜を結ぶため、前橋－赤羽－品川ルートに鉄道を敷設（現高崎線）。ただし、その支線として計画された赤羽－上野間が、赤羽－品川間より1年前に完成します。（注2）そして本線・支線が逆転して上野が本線のターミナルとなったものです。

次に、1888年（明治21）「甲武鉄道」が発足し、多摩や山梨の木材や石灰石などを東京に運ぶため、八王子－内藤新宿（現新宿三丁目）－御茶ノ水間を敷設（現中央本線）。日清戦争の翌年1895年（明治28）には、「青梅鉄道」により敷設された青梅－立川間が敷設され、奥多摩の日向和田（ひなたわだ）で採掘される石灰石が運搬されました。セメント製造の国産化に成功した東京深川にあるセメント工場へ運ぶためでした。（注3）

こうした民間で敷設された幹線鉄道は、日露戦争後の1906年（明治39）に制定された鉄道国有化法により、逐次国有化されます。東京都心から放射状に形成された東海道本線、中央本線、東北本線のうち、2本は私鉄で敷設されたわけです。

なお、1908年（明治41）「横浜鉄道」が、甲信地方や八王子の生糸を輸送するため、八王子－東神奈川間に鉄道を敷設。

注1：東海道本線は、官営として建設が続けられ、日清戦争のときには広島まで完成していました。日清戦争のときは、大本営が広島に置かれ、広島港（宇品港）から中国大陆へ多くの兵士や物資が送られていきました。大本営とは、大日本帝国軍の最高統帥機関のことで、戦争中、明治天皇が広島にいて、戦争を指揮しました。

注2：山手線は、最初から計画された路線ではなく、結果的に環状になったものです。環状になったのは、1925年（大正14）のこと。品川－新宿－池袋間と、田端－上野間は、日本鉄道が敷設した区間です。なお日本鉄道は、東北本線も敷設しています。

注3：宇都宮三郎が、1875年（明治8）、官営深川セメント製作所にて、国産化に成功。その後、1884年（明治17）、深川セメント製作所は、浅野総一郎に払い下げされ、浅野セメントとなりました。その後、周辺の宅地化が進み、製造過程の粉塵が問題となり、工場を移転するため、大正時代になって京浜の臨海部を埋め立て、代替地を造成します。それが京浜コンビナートのルーツです。奥多摩から石灰石を京浜臨海部に直接運搬するため、浅野総一郎は、南武線を敷設するのです。セメント製造は、いち早く産業化できた分野で、浅野セメントのほか山口県の小野田セメントなども頑張り、明治20年代には輸出するまでになります。

なお、多摩川上流から東京への物流ルートとして、明治初期に玉川上水を使った舟運ルートが開設されましたが、2年目で頓挫しています。

写真は、①六郷川蒸気車往還之全図（3代目歌川広重作、木製のトラス橋である。六郷物語／六郷を描いた浮世絵師たちHPより）、②鉄道国有方1906年（明治39）までに敷設された鉄道（細見作成）

①



②

