



ビジュアル
日本の
鉄道の
歴史




全3巻

◆著◆ 梅原 淳 鉄道ジャーナリスト

ゆまに
書房 YUMANI
SHOBUN

1854(嘉永7)年、江戸城の庭をペリーの模型蒸気機関車が駆け抜けてから、およそ160年――。

波乱に富んだ日本の鉄道の歩みをビジュアルに解説!!



日本の人々が鉄道によせてきた熱い思いを、時代ごとに紹介します。

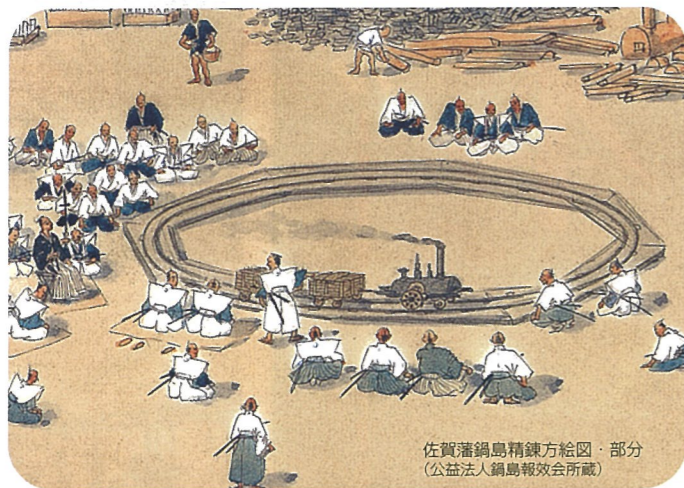
1854（嘉永7）年3月、ペリーは模型蒸気機関車を横浜や江戸城で走らせ、日本人に強烈な衝撃をあたえました。それからわずか1年後、佐賀藩の佐野常民たちは、蒸気機関車の模型づくりに挑戦し、ついに自力でこれに成功。以来およそ160年、敷設総距離約2万8000km、1日の乗客約6,500万人、1日あたりの運搬貨物約12万トン、最高時速320kmを誇るまでに日本の鉄道は成長し、新型新幹線や、リニアモーターカーなど、世界に冠たる新しい時代を迎えようとしています。そんな日本の鉄道の波乱に富んだ歩みを、様々な写真や図版でビジュアルに紹介するシリーズです。

◆日本の鉄道の歴史 ① 明治～大正前期 編

定価：本体2,800円+税 ISBN978-4-8433-5119-2
2017年4月刊行予定

ペリーが江戸城で精巧な模型の蒸気機関車を走らせる!!

日本に初めて鉄道を伝えたのはアメリカのペリーとロシアのブチャーチンです。精巧に作られた模型を人々の前で走らせた。1854（嘉永7）年3月、ペリーが持ち込んだ模型は2本のレールの幅が55cmもあり、江戸城の庭の中を一周するくらい大きなもので、レールの上を行く車両も本物の蒸気機関車でした。横浜や江戸城で走り、その様子を徳川家ははじめ多くの武士たちも見学したそうです。煙を吐きながら進む蒸気機関車の姿は模型とはいえ迫力があり、日本の人々はすぐに鉄道のとりことなりました。



◆日本の鉄道の歴史 ② 大正後期～昭和前期 編

定価：本体2,800円+税 ISBN978-4-8433-5120-8
2017年5月刊行予定

丹那トンネルや地下鉄の開通!!

大正後期になると、関東大震災に見まわれながらも日本の鉄道は大きく進展します。1920（大正9）年から1935（昭和10）年に開業した国鉄の延長は7,000kmに達し、全長約7.8kmの丹那トンネルをはじめとする長大トンネルや、東京や大阪に地下鉄が開通しました。また、スピードもアップして新橋～神戸間を最速8時間55分と従来の特急より約2時間30分も短縮して走るようになりました。戦時中に、空襲の標的にされた鉄道は一時荒廃しましたが、1952（昭和27）年には占領軍から返還され、再び日本の鉄道は進歩していきます。



関門トンネル旅客営業初日の特急「富士」

8 都市にも鉄道が開通 (1882年)

明治初めの東京の都市にはまだ鉄道はなく、お金持ちは人力車や馬車で、庶民は歩いて移動していました。しかし、新橋～横浜間の鉄道が開業し、さまざまな産業がおこされるようになりますと、東京の街も発展をとり、もっと短時間で移動が望まれます。



いまふり返りますと、新橋駅を発着していた鉄道をさらに都心部に向かって延ばせばよかったのでは、と考えるでしょう。でも、新橋～横浜間の鉄道に用いられている蒸気機関車が都心部を走るとさまざまな問題が起きてしまいます。やかましい音を立てるのはまだよいほうで、煙をはき出したり、火の粉を飛び散らせてひどいときには火災の原因となってしまうからです。



18 国産の車両が続々登場 (1875年～1913年)

政府の鉄道の責任者であった井上勝は、鉄道に関するすべての作業を日本人だけでできるようになって初めて一人前であると考えました。しかし、車両を製造することはなかなか難しく、明治時代には輸入した車両が数多く用いられます。

車両のなかで国産化が最も早かったのは貨車です。貨物載せる車両で動力はなく、機関車に引られる貨車は1874（明治7）年ごろから日本で作られるようになりました。でも、国内で製造されたのは木製の車体だけで、車輪や車軸といった重要な部品はイギリスから輸入されたそうです。



続いて国産化が早かったのは客車でした。旅客を乗せる車体をもち、やはり動力がなく機関車に引られる客車は1875（明治8）年にやはり車体だけ日本で作られます。



本文見本
約52%に縮小



馬車鉄道とは客車を馬が引く形態の鉄道です。蒸気機関車の部分を馬に変えたとも、馬車の車の部分を車輪とレールに変えたとも言ってもよいでしょう。実際のところ、イギリスでは蒸気機関車による鉄道よりも前に馬車鉄道が誕生したそうです。

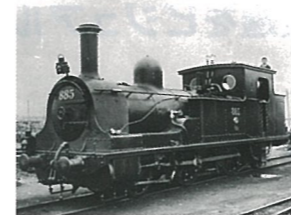
馬車鉄道を建設し、営業を行ったのは国ではありません。東京馬車鉄道という名の民間



●馬車鉄道などの交通機関が描かれた浮世絵

だったそうです。いまの間は20分くらいで着いてしまいますから、ずいぶんんびりと走っていたように見えます。でも当時としては画期的な交通機関で多くの人々が利用していたのです。

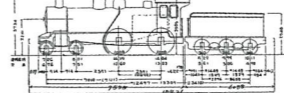
最盛期には品川と浅草との間を結び、客車は約300両、馬は約2000頭を擁した東京馬車鉄道は庶民的な乗り物でした。運賃は一等



蒸気機関車が国内で製造されるようになったのは貨車や客車と比べると遅く、1893（明治26）年6月のことでした。政府の鉄道庁はイギリス人の技師リチャード・フランシス・トレビシクが設計した蒸気機関車をつくり、貨車や客車のときは異なり、部品もほとんどが国産品で、特に車輪や車軸といった製造に高度な技術が必要なものは国産品のものでした。

AE形21号機（後の860形）と呼ばれた国産第一号の蒸気機関車は残念ながら故障が多く、1両しかつくられていません。蒸気機関車を完全に国内でつくることがまだ無理で、いましばらくは海外からの輸入という状況が続いたのです。

さて、1893年になって井上は政府の役職をやめ、蒸気機関車の国産化という夢の実現を目指します。井上の呼びかけで資金や人材が集まり、大阪に汽車製造という会社が設立されました。汽車製造は1899（明治32）年7月から小型の蒸気機関車の製造に取りかかり、無事に完成させます。特筆されるのは1909（明治42）年までの10年間で51両の蒸気機関



車を製造したという点で、大量生産も可能なほど技術は向上しました。

鉄道が国有化されると各地の私鉄に散っていた優秀な技術者たちが国有鉄道に集まります。なかでも特に優れたのは関西鉄道から来た島安次郎です。島は1906（明治39）年に車両部門の責任者に抜擢されると、トレビシクに学んだ経験をもつ部下の太田吉松に蒸気機関車の設計を命じます。島、太田らの長年の結果、1911（明治44）年に完成したのが中型の6700形という蒸気機関車で、46両がつくられました。まだ大型の蒸気機関車は輸入に頼っていましたが、完全に国産化できる見通しがついたのです。

◆日本の鉄道の歴史 ③ 昭和後期～現代 編

定価：本体2,800円+税 ISBN978-4-8433-5121-5
2017年6月刊行予定

日本列島が1本の線路で結ばれる!!

終戦から10年くらい経つと、日本の鉄道もこれまでの蒸気機関車から次第に電気、ディーゼルによる車両に変貌を遂げていきます。車両は航空機の製造技術が応用してとて軽くなり、1両の機関車が牽引可能な車両も数が増えてきました。また、幹線の複線化や新幹線が開通し、一度に多くの人を輸送することができるようになっていきました。そして1988（昭和63）年には青函トンネルの開通によって日本列島が1本の線路で結ばれました。その後、新幹線の最高速度は時速320kmになり、超電導リニアモーターカーの実験もスタートしました。



20 東京駅の開業 (1912年) 本文見本 約52%に縮小

東京の街の中を行く新橋～上野間の高架構造を建設する過程で、政府は新橋駅に代わる東海道線の新たなターミナルの構想を立てます。新しいターミナルは中央停車場と呼ばれ、皇居に近い東京都千代田区丸の内と、まさに東京の中央に建設されることが決まりました。1908（明治41）年3月のことです。

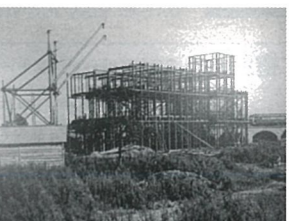


当時の日本は1905（明治38）年9月に終結した日露戦争の勝利に酔いしれていました。中央停車場は戦勝日本首都の顔としてふさわしい駅となるよう、規模が大きく、立派な駅舎が用意されます。

駅舎の設計は日本銀行本店などを手がけた辰野金吾が担当しました。建物は間口は320m、奥行きは20mから40mの3階建てで、中央に1カ所、左右に1カ所ずつ合わせて3カ所のドームを備えています。高さは3階

建ての部分が16m、左右のドームが38mです。建物全体に鉄骨の柱が建てられ、壁にはレンガや石材が積まれました。使われたレンガの数は900万個あまりに上ります。

ところが、当初の設計ではここまで大きくはならず、また3階建てではなく平屋づくりであったそうです。ここで巨大な建物となった理由は、最初の案を見た当時の内閣鉄道院の総務の後藤新平がもっと立派にするように



●東京駅への高架構造の工事

●東京駅丸の内口付近の工事



日本の鉄道歴史のビジュアル 全3巻

[著] 梅原 淳 鉄道ジャーナリスト

2017年4月
刊行開始

●揃定価：本体8,400円+税
(各巻定価：本体2,800円+税)
ISBN978-4-8433-5118-5 C0665
B5判上製/オールカラー/カバー装/平均50頁

- ①● 明治～大正前期 編
ISBN978-4-8433-5119-2 2017年4月刊行予定
- ②● 大正後期～昭和前期 編
ISBN978-4-8433-5120-8 2017年5月刊行予定
- ③● 昭和後期～現代 編
ISBN978-4-8433-5121-5 2017年6月刊行予定

本書のおもな特色

- ◎日本の鉄道の歩みを、豊富な図版と写真をまじえながらオールカラーで紹介。
- ◎日本の鉄道の歴史を3つの時代に分け、それぞれの時代の状況を分かりやすく解説。
- ◎車両のスタイルや、蒸気機関車から電車への移行など、その変遷をビジュアルに理解できる。
- ◎スピードへの挑戦や、輸送能力の向上など、技術革新などにまつわる面白いエピソードも多数紹介。

好評発売中 **ビジュアル 日本のお金の歴史 全3巻** ◆飛鳥時代～戦国時代 井上正夫 著
◆江戸時代 岩橋 勝 著
◆明治時代～現代 草野正裕 著

●揃定価：本体7,500円+税 (各巻定価：本体2,500円+税) B5判上製/オールカラー/平均46頁 ISBN978-4-8433-4793-5 C0633

*表紙図版(上から時計回りに)：「開業間もないころの東海道線」「汐留ヨリ横浜迄鉄道開業御乗初諸人拝礼之図」「C62 つばめ」「明治期の特急列車内」「東海道線」「リニアモーターカー」「新幹線700系」

ゆまに書房 YUMANI SHOBUN
〒101-0047 東京都千代田区内神田2-7-6
TEL.03(5296)0491 FAX.03(5296)0493
http://www.yumani.co.jp/ e-mail eigyou@yumani.co.jp

● 特におすすめします 小学校高学年から一般まで。
学校図書館、公共図書館など各種図書館。鉄道ファンの方など。

ゆまに書房 Tel.03(5296)0491/Fax.03(5296)0493	年 月 日
ビジュアル 日本のお金の歴史 全3巻	
揃定価：本体8,400円+税 ISBN978-4-8433-5118-5 C0665	セット
①明治～大正前期編 定価：本体2,800円+税 ISBN978-4-8433-5119-2	部
②大正後期～昭和前期編 定価：本体2,800円+税 ISBN978-4-8433-5120-8	部
③昭和後期～現代編 定価：本体2,800円+税 ISBN978-4-8433-5121-5	部
お名前 ご住所	TEL ()

※毎度ありがとうございます。お申し込みはぜひ当店へ。

17.03/01.50000.FR