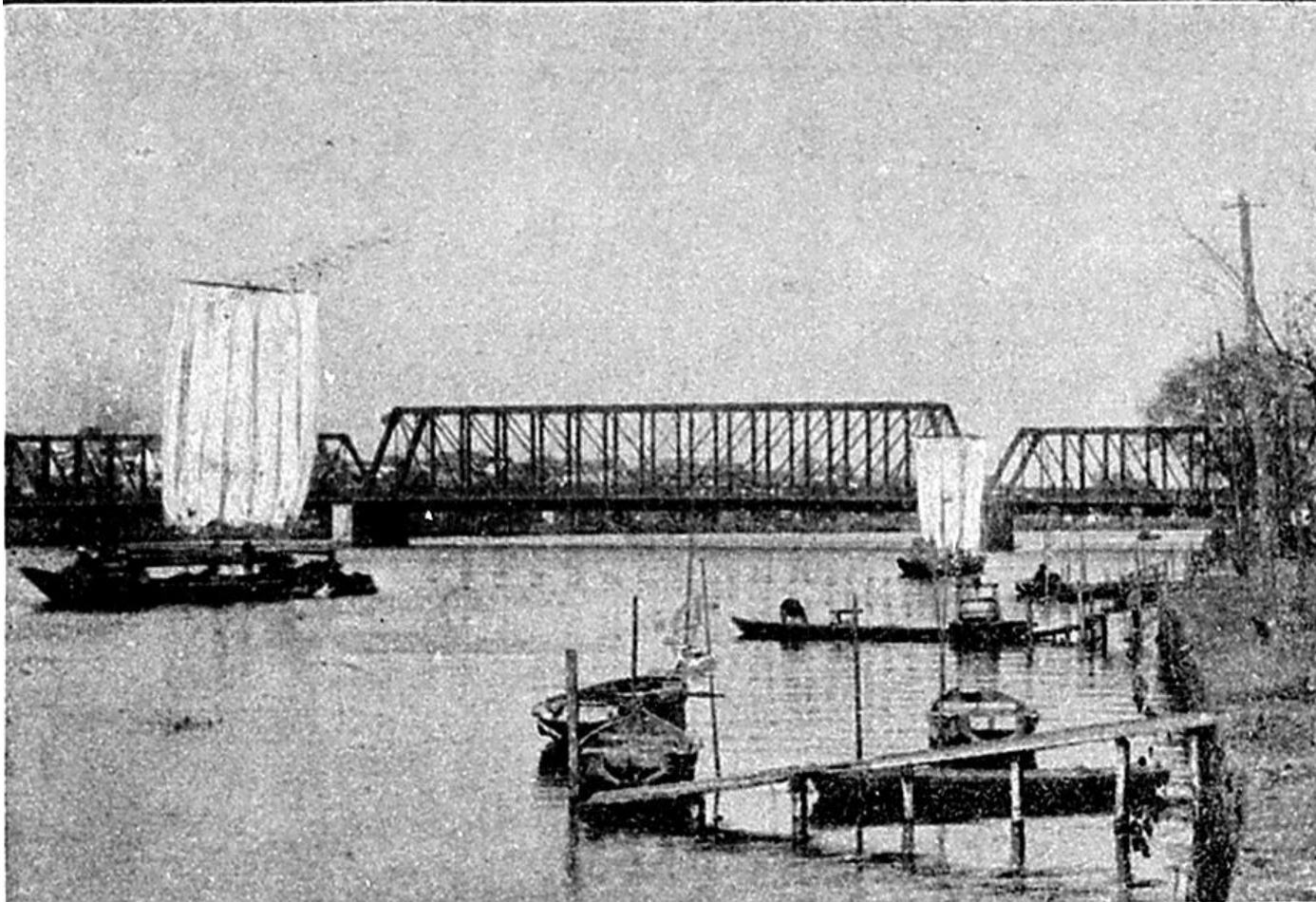


交通の技術が都市の形を変える



‡1900年『日本之名勝』隅田川厩橋

(<http://www.ndl.go.jp/scenery/data/527/index.html>)

(今回の古写真はすべて国立国会図書館HP「写真の中の明治・大正」より)

‡:このマークが付してある著作物は、第三者が有する著作物ですので、同著作物の再使用、同著作物の二次的著作物の創作等については、著作権者より直接使用許諾を得る必要があります。

江戸の交通と幕末～明治初年の変化

旅客

水運 河川、内海 → 汽船で外航も

陸運 徒歩、駕籠 → 人力車の登場

貨物

海運、河川舟運 → 洋式帆船、汽船導入

街道は駄馬 → 荷車、荷馬車
都市内で荷車

→ 物流コストの低下、交通の活発化

大型汽船が入港できない東京の地位低下

1872年開業の新橋駅は汽船の港横浜を東京と結びつけた



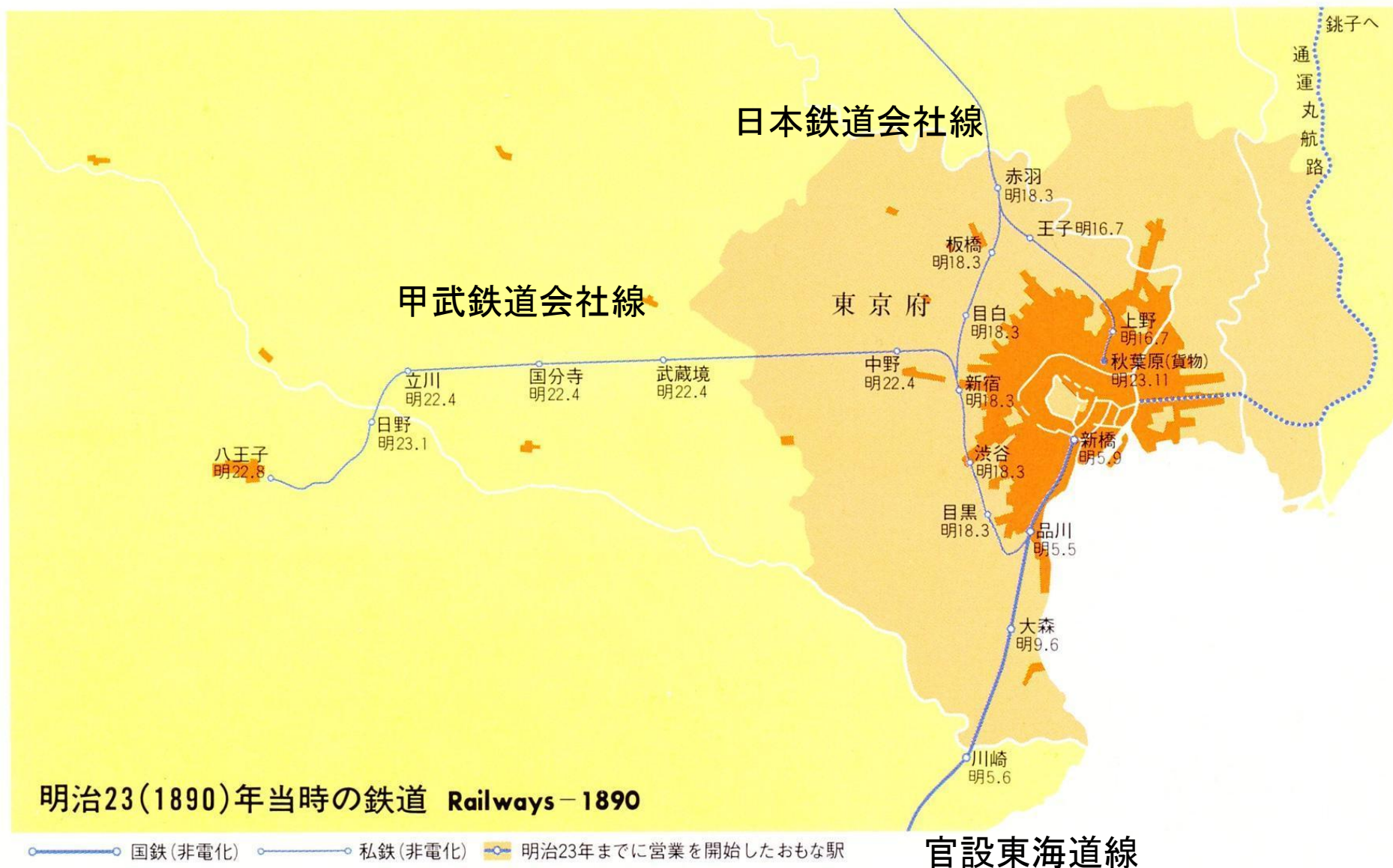
1911年『東京風景』より。多分1909年11月2日のキッチンー来日
#新橋停車場 (<http://www.ndl.go.jp/scenery/data/362/index.html>)

人力車が並ぶ日常の新橋駅

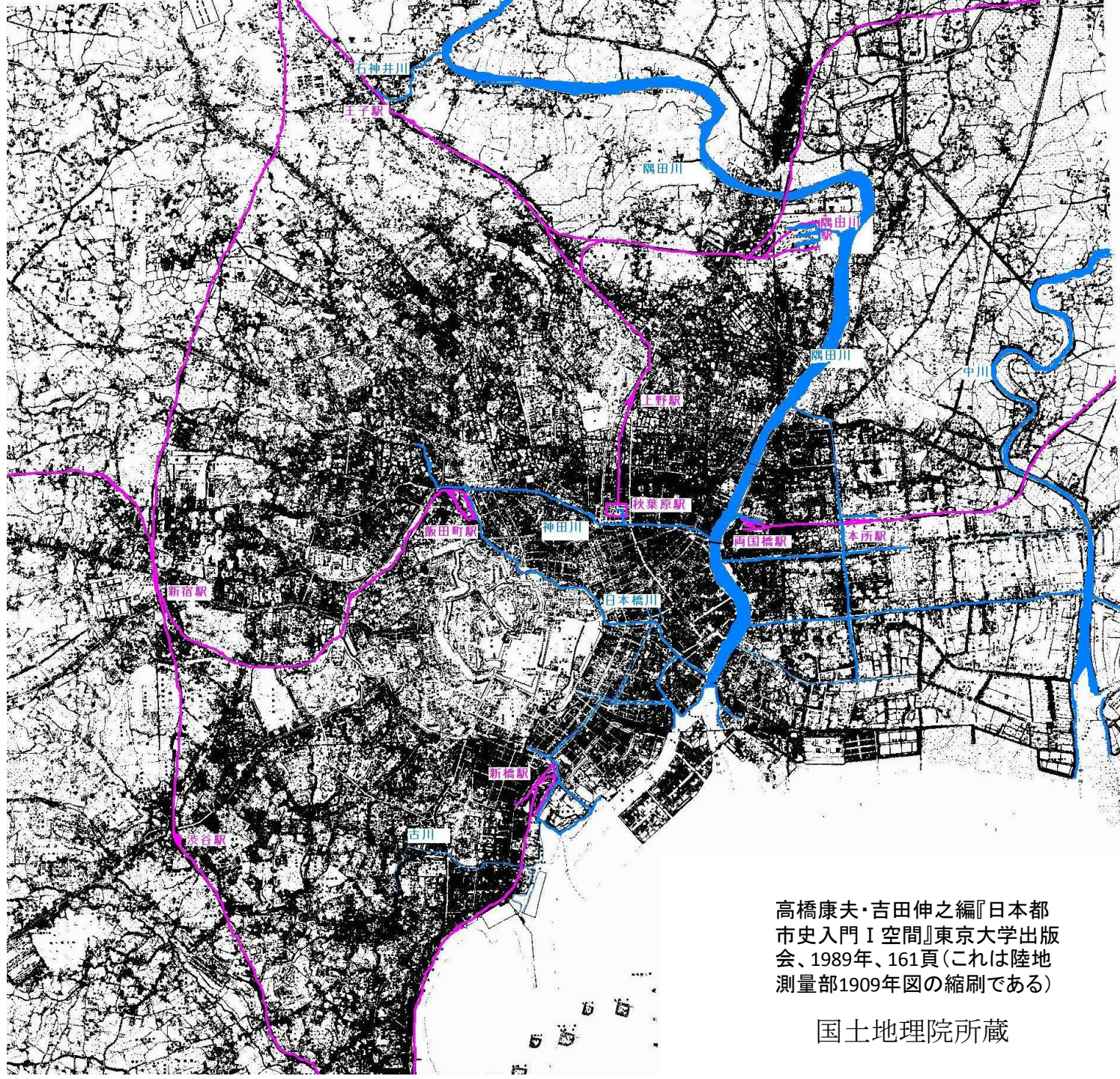


1909年『最新東京名所写真帖』

†新橋停車場 (<http://www.ndl.go.jp/scenery/data/363/m.html>)



1900年頃の鉄 道主要貨物駅



高橋康夫・吉田伸之編『日本都市史入門Ⅰ空間』東京大学出版会、1989年、161頁(これは陸地測量部1909年図の縮刷である)

国土地理院所蔵

ベースは42年測図1万分1の集成

日本橋から見下ろした日本橋川

1909年『最新東京名所写真帖』



‡日本橋 (<http://www.ndl.go.jp/scenery/data/458/index.html>)

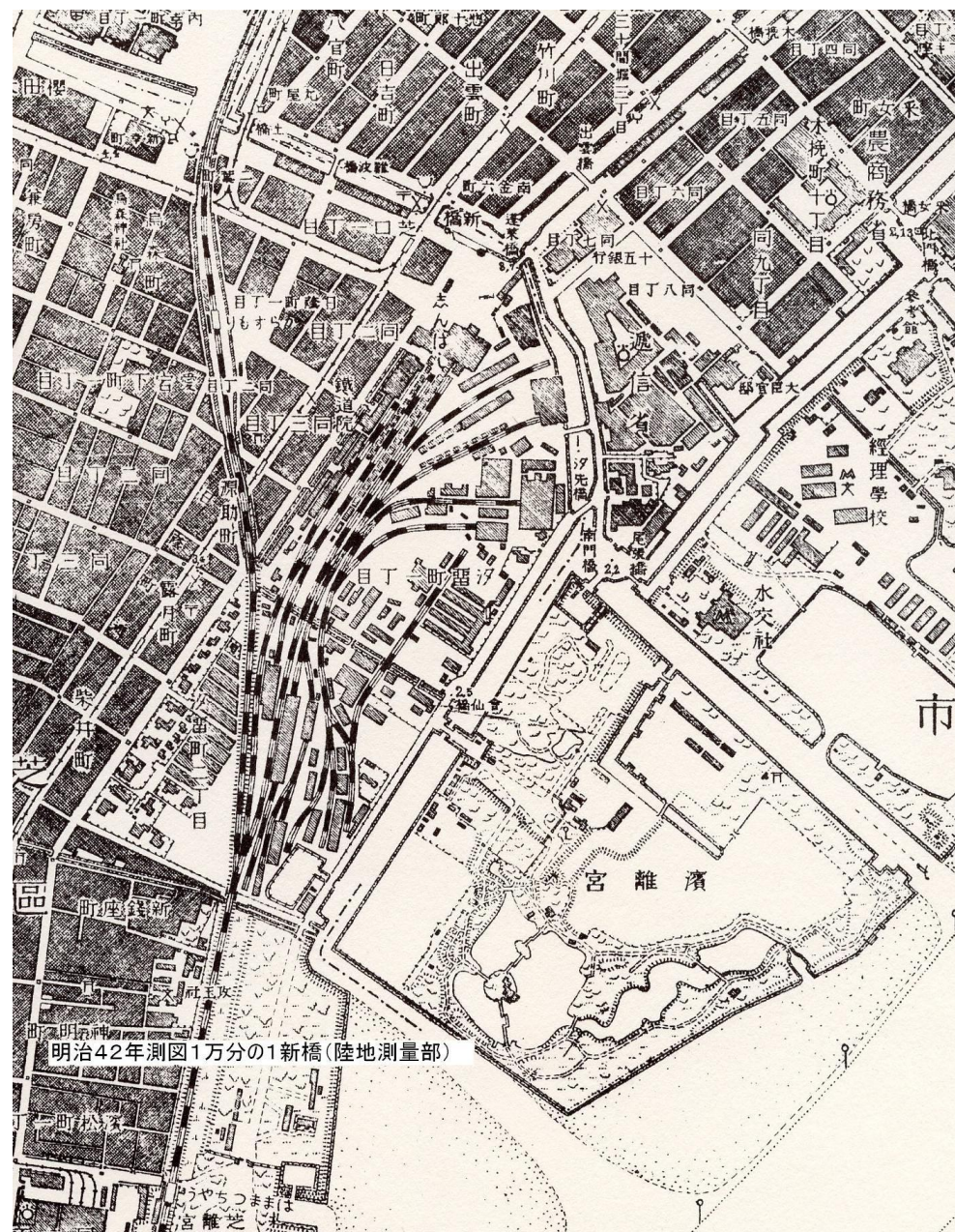
新橋駅の変化

1884年



国土地理院所蔵

1909年(1914年汐留駅と改称)



日本橋を渡る鉄道馬車

1900年『日本之名勝』



†日本橋 (<http://www.ndl.go.jp/scenery/data/457/index.html>)

銀座通りを走る路面電車

1911年『東京風景』



#銀座街道 (<http://www.ndl.go.jp/scenery/data/137/index.html>)

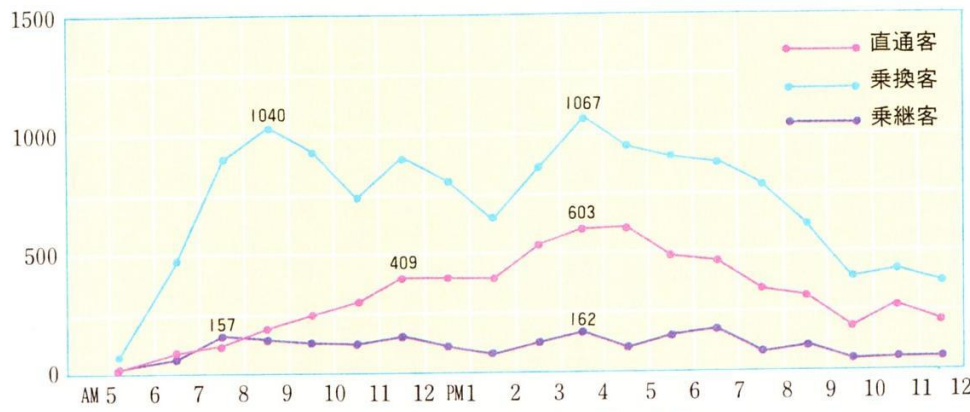
1907年の東京の電車網と東京馬車鉄道の路線

(『新技術の社会誌』より)



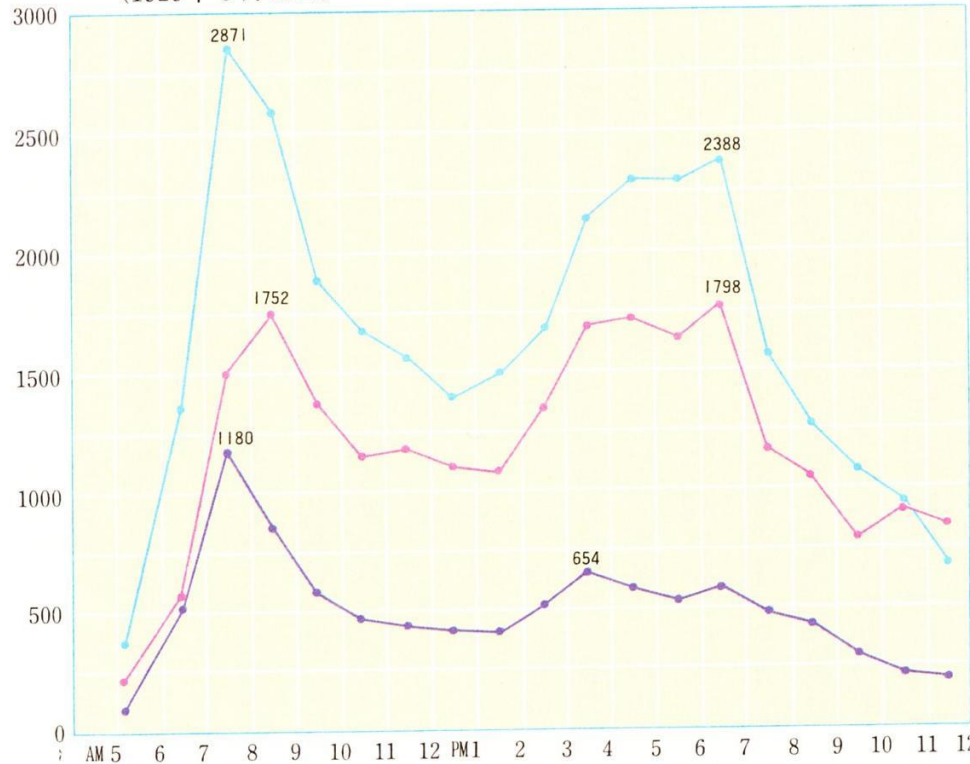
銀座通りの電車 と通勤電車

2 系統時間別乗客輸送量 (1929年 6 月13日) 『新技術の社会誌』より



直通客はこの路線内だけ乗車した客
乗換客は他の路線と1回乗り換え、乗継客は2回以上乗り換えた客
2 系統は薩摩原・雷門間で旧東京馬車鉄道の路線に近い。
14系統は渋谷駅前から猿江裏町まで都心を通って東西に長く走り、
周辺地域からの通勤に便利であった。

14系統時間別乗客輸送量 (1929年 6 月13日)



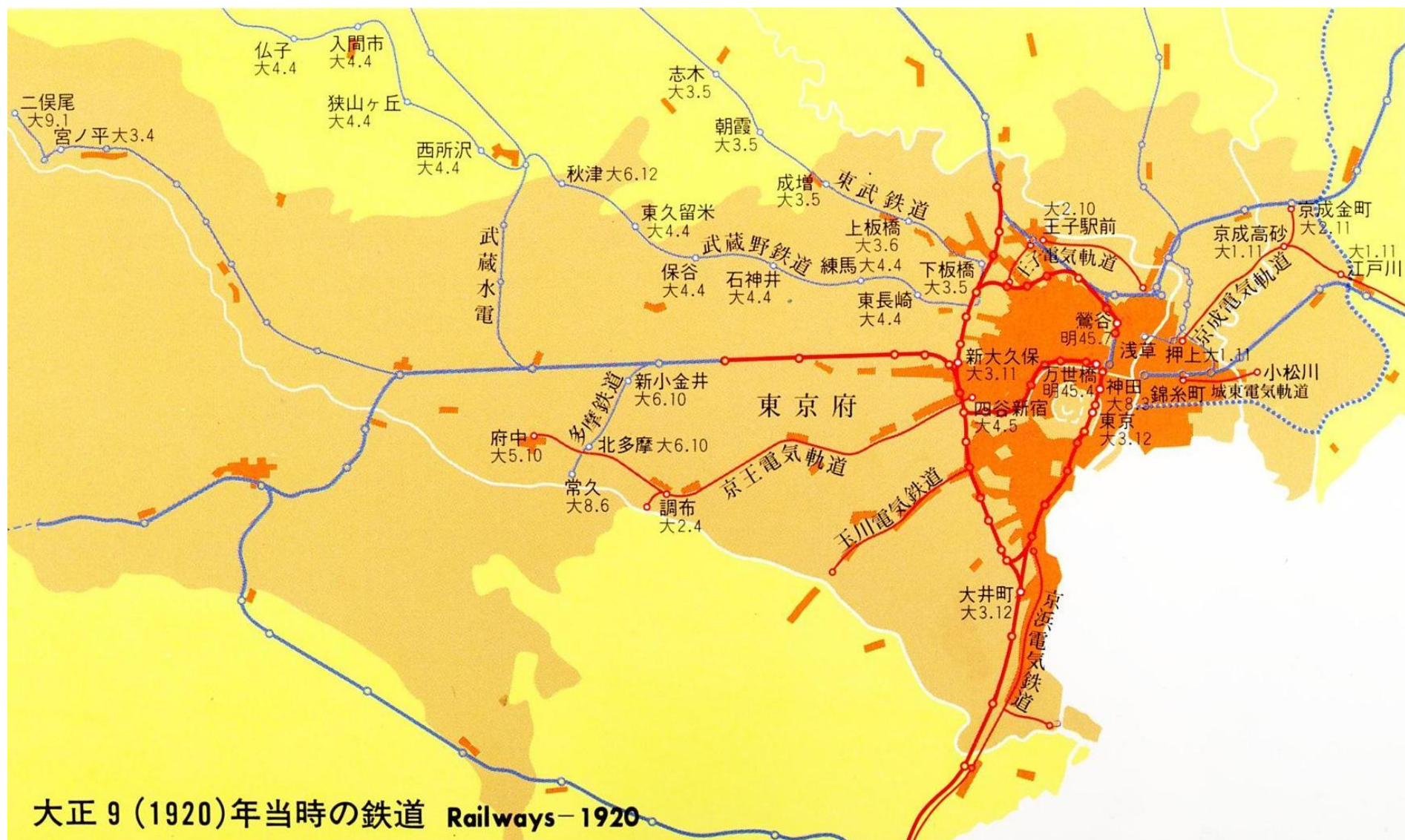
#鈴木淳『新技術の社会誌』
中央公論新書(1999年)-P.170

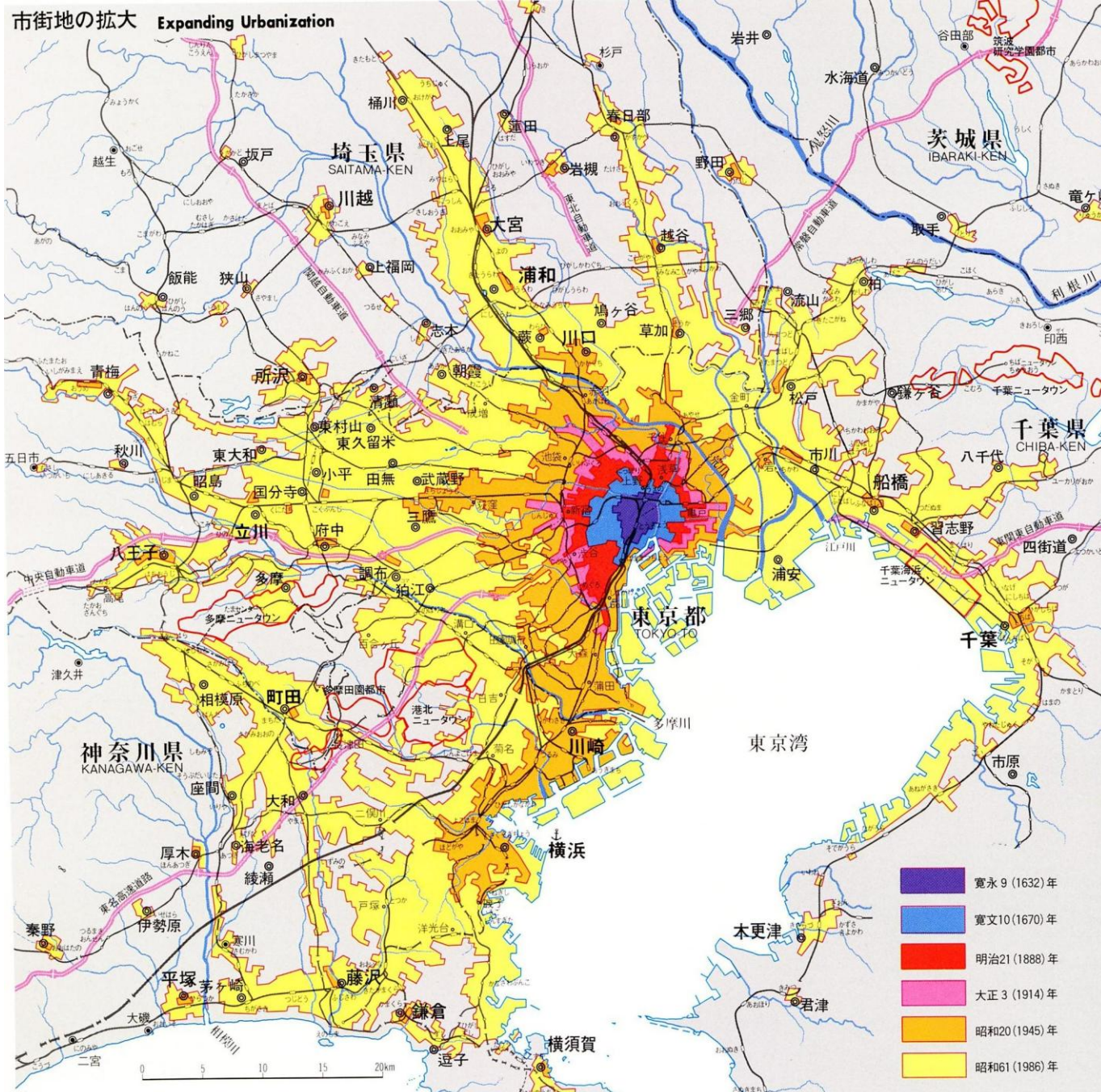
高架線を走る山手線電車

1911年『東京風景』

国立国会図書館「近代デジタルライブラリー」
#「東京風景」小川一真出版部, 明44. 4 19 ページ







大井埠頭 コンテナ埠頭と東京貨物ターミナル駅

東京都港湾局提供(HPより)

