

七条ステーションの転車台 —近代京都の幕開け—

(財)京都市埋蔵文化財研究所・京都市考古資料館



写真1 みつかった転車台遺構 (西から)

はじめに 1997年、下京区油小路通塩小路下る東塩小路町で発掘調査を行ない、ドーナツ形の煉瓦積み施設を検出しました(写真1)。この施設は機関車の方向を転換させる転車台で、ターンテーブルとも呼ばれている遺構です。設置されている位置から、初代京都駅に付随する施設と考えられました。

このような転車台遺構は、1998年のJR二条駅西口の調査でも、明治30年(1897)に開業した京都鉄道の施設と考えられるものが発見されました。また、東京都の汐留遺跡などでもみつかっています。

遺構の特徴 今回の調査で発見

した遺構の規模は、復元直径14mで、煉瓦積みの部分は幅1.8m・高さ1.1mです。中心部には回転部分の軸受けの土台となった石材が残っていました。記録によると、転車台は歯車をいくつも組み合わせることにより、人力で回転させる構造となっていたようです。

転車台を側面からみると、煉瓦の積み上げ方がよくわかります。煉瓦積みには二つの代表的な方法があります。一段に長手面と小口面が交互に並ぶフランス積みと、長手面の段と小口面の段とが交互に積まれるイギリス積みです(図1)。この転車台ではイギリス積み

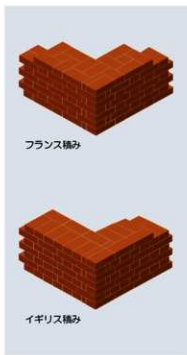


図1 煉瓦の積み方

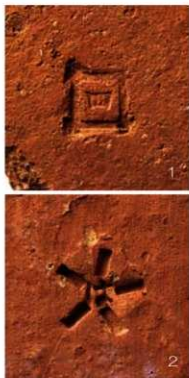


写真2 煉瓦の刻印

が採用されています。これはフランス積みより構造的に強いことと、日本の鉄道がイギリスからの技術導入によって建設されたからです。鉄道建設にあたり、政府が雇った外国人技術者の国籍は、アメリカ・ドイツ・フランスなど様々ですが、イギリス人が最も多く雇用されていました。

煉瓦の特徴 検出した煉瓦の寸法と重量を計測したところ、長さ223～238mm・幅102～111mm・厚さ52～58mm・重さ2430～2700gでした。この数値は大正14年(1925)に採用・公布した日本標準規格で定められている寸法より大きくて薄いものでした。

表面には煉瓦を製造した会社印および職人の責任印などを記した刻印が打たれています(写真2)。煉瓦の刻印を観察してみると、1は井桁の中に漢数字で「四」の字が打たれていて、明治20年以降、



図2 明治時代初期の京都駅付近 改正京都区分一覽之図 明治9年
『慶長・昭和京都地図集成』柏書房 より部分転載

愛知県刈谷市の「大野煉瓦工場」で作られた製品です。2は長方形を花卉状に配した中央に「は」の字が打たれており、明治26年創業の「堺煉瓦製造株式会社」で製造されたものと考えられます。中央の文字は職人が所属していた班を表わしています。これらの煉瓦は転車台を修理した時に使われたものでしょう。

鉄道の敷設 慶応3年(1867)10月の大政奉還や12月の王政復古などの明治維新によって、古代より常に日本の中枢都市として機能してきた京都は大きな変化をむかえました。明治2年には、天皇とともに公家や官僚が東京へ移り住み、一般の人達までが東京や大阪などへ移住していきました。そのうち京都の中心部は、政治や文化的な活動においても衰退していったのです。京都府は沈滞した都市の振興策のひとつとして、神

戸～大阪間に敷設されていた鉄道路線を京都まで延長するよう明治政府に働きかけ、明治10年2月に京都駅が開設されました(図2)。当時の京都駅は「七条停車場」あるいは「七条ステーション」とよばれていました。これは日本で最初の鉄道が新橋～横浜間で開業してから5年後のことでした。

おわりに このたびの転車台遺構の発見により、思いがけなく近代京都発展の一端を垣間見ることができました。京都駅の開設後、京都～大津間の鉄道も明治13年7月に開業するなど、このころ京都駅を中心として新しい京都の交通体系が形成されていったのです。

その後、琵琶湖疎水びわこそすいの開削と発電事業、上水を供給する水道事業、主要道路の拡張と電気鉄道敷設事業などの三大事業を完遂して京都は近代都市として生まれ変わっていくのでした。(南出 俊彦)