

## 2018年秋の企画展 「貨物ステーション～カモツのヒ・ミ・ツ～」の開催について

今朝読んだ新聞の紙、昼に食べたカレーライスのじゃがいも、夜に飲んだビール…。それらはみな貨物列車で皆さんのところに運ばれてきたのかもしれない。

実は私たちの生活に身近な存在でありながら、その実態を知る機会の少ない「鉄道貨物輸送」。今回の企画展では、様々な写真、図版と資料で鉄道貨物輸送の知られざる姿をご紹介します。

- 1 会 期 2018年10月20日（土）～2019年2月24日（日）
- 2 会 場 鉄道博物館本館2F スペシャルギャラリー1
- 3 入 場 料 無料 ※鉄道博物館の入館料のみでご覧いただけます。

### 【入館料】

一般	小中高生	幼児
1,300円	600円	300円

※幼児は3歳以上未就学児。いずれも消費税込み。

- 4 主 催 鉄道博物館

### 5 後援・協力・協賛

- <後援> さいたま市  
東日本旅客鉄道株式会社
- <協力> 日本貨物鉄道株式会社  
株式会社トミーテック
- <協賛> 富士フイルム株式会社

- 6 展示内容 別紙のとおりです。



## ■主な展示内容

## I. 鉄道貨物輸送の特徴

## ①貨物と旅客の違い

通勤、通学の人々は、家から電車やバスなどを乗り継ぎながら目的地に行き、会社、学校が終わると、再び電車やバスなどを乗り継いで帰宅します。しかし貨物の場合はどうでしょうか。旅客輸送と貨物輸送における違いについてわかりやすく紹介します。

## ②鉄道貨物輸送の特徴

1990年代に入ると、地球温暖化防止など環境を保護する見地から、貨物輸送の自動車から鉄道への転換、いわゆるモーダルシフトが進められるようになりました。さらに近年では、トラックドライバーの人手不足を補うために、新たなモーダルシフトの波がやってきつつあります。鉄道貨物輸送はなぜ環境にやさしいのか、なぜドライバー不足を補えるのか、等について、科学ステーションの展示装置も活用しながら、その答えを丁寧に解き明かしていきます。



鉄道貨物輸送が環境に優しい理由を知ることができる、科学ステーション2階の展示装置「摩擦トロッコ」



鉄道貨物輸送がトラックドライバーの人手不足を補える理由を知ることができる、科学ステーション2階の展示装置「連結トロッコ」

## II. 鉄道貨物輸送の歴史

## ①黎明期から路線網の拡充

新橋～横浜間に鉄道が開業した翌年1873（明治6）年に、貨物列車の運行が開始されました。その後、各地に新たな路線が開業すると、旅客列車とともに貨物列車も運行され、日本中に鉄道路線網が敷かれると、それは貨物輸送網ともなりました。鉄道貨物輸送が始まった頃のような輸送網の拡大等について紹介します。



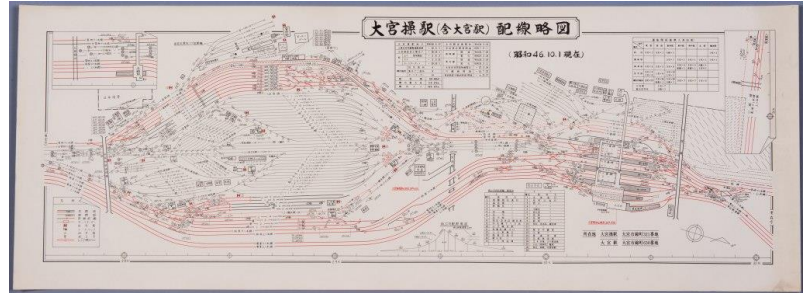
錦絵 東京名所之内 新橋ステーション  
蒸気車鉄道図 歌川広重（三代）  
1873（明治6）年



鉄道路線図 貨物事務用 1935（昭和10）年  
（表紙と東京～名古屋～大阪が含まれる部分）

## ②操車場の誕生

鉄道貨物輸送網が形成される過程で操車場が誕生しました。日本中に点在する多数の貨物扱い駅から出発する貨車を、効率良く目的地に到達させるために、貨車を組みかえるための施設が操車場でした。ここでは操車場のしくみを解説します。



大宮操駅（含大宮駅）配線略図 1971（昭和46）年

1927（昭和2）年に開設された大宮操車場  
（写真は開設から25年後の1952（昭和27）年撮影）

## ③高度経済成長とエネルギーの転換

日本が近代化を進める過程において、内陸部で生産された生糸などの輸出品を貨物列車で港へ運び、船に積みかえて輸出し、近代化に貢献しました。ところが高度経済成長期を迎えると、船で輸入した原材料を、沿岸部の工場で加工して製品を輸出する「加工貿易」が主体になり、鉄道貨物輸送の需要が大きく変わります。さらに石炭から石油へのエネルギーの転換は、鉄道貨物輸送が得意とした石炭輸送を激減させました。ここでは、鉄道貨物輸送の隆盛と社会情勢の変化に伴う相対的な地位の低下等について紹介します。



港に運ばれた石炭満載の貨車群  
石炭はここから船で輸送される  
1952（昭和27）年



東海道本線を行く貨物列車 1954（昭和29）年

#### ④輸送システムの転換

操車場方式の根本的な問題は、貨車の入換に多大な時間を要することでした。システムの導入や自動化も行われましたが、合理化には貢献したものの、劇的な時間の短縮にはつながりませんでした。そこで、フォークリフトを使いトラックから貨車へ素早く積み荷をのせかえることができる「コンテナ」を使用し、大都市間を中心とする拠点駅間をコンテナ貨車のみを連結し直行で結ぶ「拠点間直行輸送方式」へとシステムが転換していきます。これに伴い、1984（昭和59）年には、全国の操車場は一斉に廃止されました。ここでは、操車場方式から拠点間直行輸送方式への変化を紹介します。



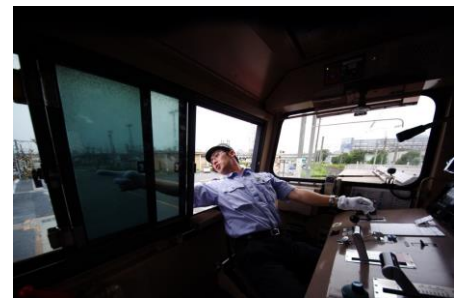
1959（昭和34）年に運行開始されたコンテナ特急「たから」  
コンテナを使った拠点間直行輸送のさきがけとなった



コンテナが並ぶ梅田貨物駅南ヤード 1960年代

### Ⅲ. 鉄道貨物輸送のしくみと貨物駅の仕事

鉄道の旅客輸送で、駅で人々が電車に乗り降りするように、貨物輸送にも貨物専用の「駅」があります。現代の鉄道貨物輸送の主役はコンテナ貨物列車で、貨物駅にはコンテナをトラックや貨車に積み下ろしするプラットホームがありますが、旅客駅のホームとは幅、高さ、長さが全く異なります。プラットホーム以外にも貨物駅ならではの設備があり、そこで働く人々の仕事も旅客駅での仕事とは大きく異なります。普段はなかなか知る機会のない貨物駅の設備と仕事をご紹介します。あわせて、現代の鉄道貨物輸送は高度にIT化されたシステムによって管理されていることにも触れます。



操車担当、フォークリフトオペレーター、入換運転士…様々な仕事で貨物を確実に届けている