

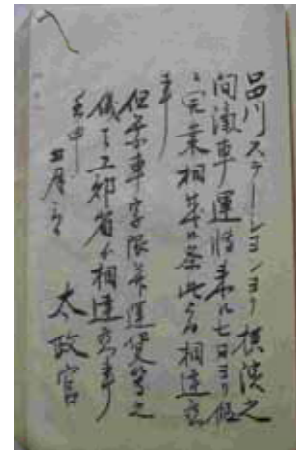
東京都公文書館ロビー展 - 「当館所蔵資料にみる近代鉄道の発展」解説 -

東京都公文書館には、明治期以降の東京府・東京市時代の公文書が保存されておりますが、その中には鉄道に関する公文書も存在します。会社設立に関するもの、路線免許に関するもの、線路の建設に関するもの、保安施設に関するもの、車両に関するもの、経営に関するもの等々といった内容のものです。設立に関する申請書は府県を經由して政府へ提出されましたが、申請会社本社の所在地が東京府内の場合は、東京府を經由して申請されています。ですから、当館に現存する鉄道関係文書は、必ずしも東京府内に計画されたり敷設されたりした鉄道に限りません。他県の鉄道に関する文書も含まれています。

今回のロビー展では、その中から主に明治期～昭和初期にかけての鉄道関係文書を展示いたします。身近な乗り物になっていく鉄道を眺めながら、当時の人々の生活とのかかわりも考えてみたいと思います。



(一曜斎国輝画 東京高輪鉄道蒸気車全栄図)



(仮開業の通知)

鉄道開業時の資料 [第 ケース]

明治5(1872)年に、新橋 - 横浜間の鉄道が開業しました。陸蒸気(おかしょうき)と呼ばれたこの乗り物は、文明開化の象徴として庶民に受け入れられていきます。

9月の開業に先立ち、5月には品川 - 横浜間の仮営業を始めました。資料1は、その際の開業を通知する明治5年5月3日の太政官達です(634.A5.14)。「品川ステーションヨリ横浜之間、汽車運転来ル七日ヨリ仮二開業相成候条此旨相達候事・・・」とあります。

その際の時刻表も残っています。資料2として、そのときの時刻表を展示しました(634.A5.13)。5月9日の改正版時刻表です。

9月12日に、開業式が行われました。開業式には明治天皇が臨席され、三条実美太政大臣、井上勝鉄道頭、山尾庸三工部少輔、副島種臣外務卿、西郷隆盛参議、大隈重信参議、板垣退助参議等の明治政府高官達と共に、新橋 - 横浜間を往復しています(国立公文書館所蔵文書 明治5年公文録第60巻 鉄道開業式伺)。



(開業式 風俗画報第434号)

では、列車の運行はどんな具合だったのでしょうか。資料3として明治6(1873)年2月の時刻表を展示しました(632.B3.21)。新橋と横浜の間に、品川、川崎、鶴見、神奈川の各駅が出来ています。所要時間は53分で走っていました。当時の新橋と横浜は、今の汐留と桜木町です。現在とは停車駅の数も違いますから、京浜東北線の新橋 - 桜木町間と比較するのは必ずしも適切ではないことをお断りした上で記しますと、現在の京浜東北線で新橋と桜木町の間は、各駅停車で36分から40分掛かります。初めての鉄道は、当時としては高速の乗り物ということができます。

壁面の展示パネルAは、一曜斎国輝の描いた錦絵「東京高輪鉄道蒸気車全栄図」です。高輪付近を走る列車の絵です。洋装の人達が見送っていますが、当時は着物がほとんどでしたから、絵師としては近代的な乗り物を強調する意味もあったのでしょうか。



(新橋停車場之図 風俗画報第241号)

壁面の展示パネルBは、明治17(1884)年に日本鉄道の上野 - 高崎間が開業した時の様子を描いたものです。絵の上半分が高崎駅付近の様子、下半分が上野駅付近の様子です。どちらの駅前にも、歓迎の旗が掲げられており、開業当時の姿を描いています。絵師は井上探景で、タイトルは「東京上野高崎街真景」です。

ところで、当館に残る開業前後の文書を眺めてみますと、いろいろなことが判ってきます。

資料4は、新橋駅構内でレストランの営業許可を求めた申請書です(605.D3.04)。明治5(1872)年9月の申請ですが、申請者の上田某に対しては、西洋料理の腕があることを高く評価しています。さて、どんな西洋料理が出されたのでしょうか。

当時の人達にとって、鉄道のもつスピードの速さは驚きでした。と同時に、危険でもありました。踏切での事故も起きています。資料5は、明治5(1872)年5月に出版された町触です(634.A5.14)。線路上を歩いてはいけないことや、踏切での注意が書かれています。当時は踏切を「横切道」と言っていたのが判ります。

蒸気機関車の火焰による火災も起きています(606.D2.10)。明治6(1873)年1月に北蒲田村付近で火災が起きました。山尾庸三工部大輔から東京府知事宛の書簡には、次のようなことが書かれています。外国でこのような火災が起こった場合は、雷火と同じとみなして補償金は払わないが、我が国にはまだその様なルールが出来ていない。鉄道を開業したばかりの現在、苦情を言われたら困る。焼失坪数に応じて補償金を払いたい、と記されています。更に、線路付近の藁葺きや茅葺き屋根の家は、改築の際に瓦にするようにしてほしいとも書かれています。

また、子供の線路への置き石もあったようで、東京府は鉄道沿線の芝区長と荏原郡長に対して、父兄一同に嚴重警戒の達しを出すよう指示しています(610.A5.03)。

また、こんな資料もあります。明治5(1872)年8月に太政官から東京府へあてた指示書で、鉄道開業式に際して、汐留橋付近にある街頭便所で見苦しいものは撤去する様

にという内容のもので(634.A5.14)。

華々しい鉄道開業ではありますが、同時にこのような事も起こっていたのです。当時の公文書には、今まで経験したことのない新しい乗り物を喜ぶ姿だけでなく、付近住民の困惑する姿も記されています。

蒸気から電気へ、そして輸送力の増強へ [第 ケース]

明治5(1872)年に新橋 - 横浜間ではじまった鉄道は、その後全国にひろまってきました。東海道線が全通した明治22(1889)年頃までには、北海道、東北、関東、関西、四国、九州の各地域で、部分的ではありますが鉄道が開通しています。この様にして、国内の幹線鉄道網が作られていきました。

一方、東京市内の交通機関としては馬車鉄道が盛んになりました。蒸気や電気を動力に使う近代的な交通機関とは一線を画しますが、転換期の交通機関として、多くの庶民が利用しています。明治30年代になると、都市交通の近代化を告げる路面鉄道が登場します。電気を動力として使う電車が、馬車鉄道に変わって市内鉄道の主役になっていきました。路面電車の登場です。

壁面の展示パネルCは、東京馬車鉄道会社が動力を電気に変えて電車運行をしたい旨の申請書を提出した際の添付資料です。屋根上にポールが描かれていますが、ここから電気をとり四つの車輪を動かします。客室の前後に運転台がありますが、そこには屋根だけで



(初期の電車 四輪車)

囲いがありません。初期の電車の姿です。現在も愛知県の明治村には、東京で使われたものではありませんが、この様な形の路面電車が運転されていて実際に乗ることが出来ます。当館所蔵文書を見てみると明治30年代初期には多くの会社から申請が出されています。もちろん全てが認可されたわけではありません。馬車鉄道から電気鉄道へ転換していくこの期の市内鉄道に関しては、当館で刊行した『都史紀要三十三 東京馬車鉄道』及び『都史資料集第三巻 東京市街鉄道』に詳しく記されていますので、ぜひご一読下さい。

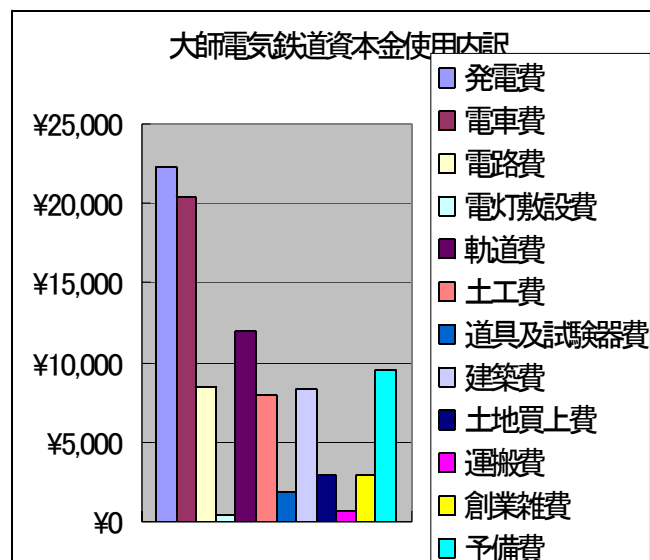
当時は、東京府内に本社を置く会社の設立申請は、東京府を經由して政府に申請されていますので、東京府域を越えて敷設される鉄道もあります。このうち、明治30(1897)年に提出された大師鉄道の例を記しておきます。大師鉄道は、当時の神奈川県川崎町から大師河原村に至る鉄道で、現在の京浜急行大師線の前身です。本社の所在地が京橋区でしたので、神奈川県を走る路線ですが東京府を經由して政府に提出されました(623.A2.10)。申請書をみると、軌道敷設は内務大臣に、電気使用は逓信大臣に、会社設立は農商務大臣に申請しています。また提出書類の中に内務大臣からの命令書(認可書)の謄本が添付されていますが、当時の諸々状況が判る内容となっています。まず里道の上に鉄軌を敷設し、とあり、道路を使用した路面鉄道であることが判ります。この会社への営業許可期間は、30年間となっています。軌道幅員は四尺八寸半とあり、JR在来線をはじめ現在の日本の多くの鉄道会社が採用している狭軌の線路より幅広いものが使われて

います。線路は道路面と高低なく敷設することと、線路間には砂や木、石を詰めて、道路面との高低をなくすこととあり、これは路面鉄道としての当然の配慮です。軌道を敷設する道路には、単線軌道で五間以上の、複線軌道で六間以上の幅員を必要とすること。速度は時速八哩（マイル）以下とし、通行人や人馬への危険をなくすこととあります。キロに直すとおよそ時速13キロ以下となりますから、自転車よりは速い速度ですが、危険を感じずる速度ではありません。車両には発電機と制動器を備えること。車体の長さは二十尺、幅は七尺五寸とすることとあり、メートルに直すと長さはおよそ6メートル、幅はおよそ2.3メートルです。小さな電車だったことが判ります。車両は一両編成で運行すること。その他曲線区間や勾配区間の運行に対する指示、半年ごとの営業報告の義務付け等が記されています。

なお、この申請書類には同社の起業目論見書が添付されていて、資本金9万8千円の使用内訳が各事業費目ごとに書かれています。それらを表とグラフにして、内訳を示してみました。

費目	金額
発電費	¥22,345.00
電車費	¥20,370.00
電路費	¥8,474.55
電灯敷設費	¥400.00
軌道費	¥12,000.00
土工費	¥7,867.00
道具及試験器費	¥1,943.55
建築費	¥8,340.00
土地買上費	¥3,000.00
運搬費	¥700.00
創業雑費	¥3,000.00
予備費	¥9,559.90
計	¥98,000.00

(単位円、ピリオド以下銭)

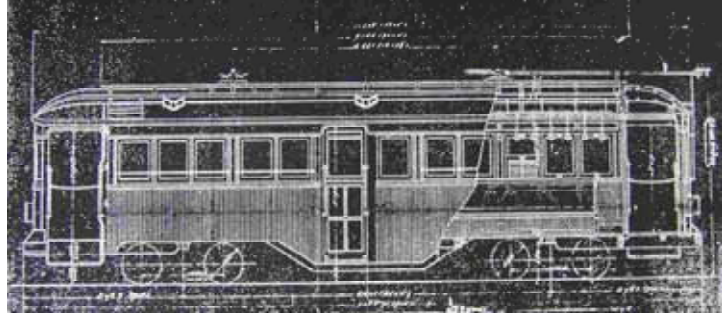


発電費と電車費が2万円を越え、軌道費が1万円を越えているのが判ります。予備費を別にすれば、電路費と建築費、土工費が続きます。電力を賄うこと、電車を製造すること、線路を敷設することに最も経費が掛かったようです。鉄道の初期投資としては当然かもしれません。それに較べて土地買上費が少ないのは、道路上に線路を敷設するためでしょう。

さて、その後も鉄道はますます発展していきました。増える利用客に対して、鉄道会社はその対策を検討していきます。市内鉄道や近郊鉄道での対策は、おおよそ四つにまとめることができます。車両の大型化、連結運転の実施、複線化、保有車両を増やす、といった内容です。

まず車両の大型化ですが、壁面の展示パネルCでお判りのように、当初の電車は四輪車でした。現在私達が利用する電車の車輪をご覧くださいと、展示パネルCとは異なる事に気づきます。車体の中央に4つの車輪がついているのではなく、車体の両端にそれぞれ四輪の台車がついていて、計8つの車輪で支えられています。この台車を伴った車両をボギー車と呼びます。当然ながら初期の四輪車よりも、車体の長さを長くすることが可能です。

壁面にたくさんの電車図を展示しましたが、そのほとんどがボギー車です。その中でもっとも古い事例は、明治45(1912)年に申請された京成電気軌道の電車図ですが、右に示した電車図は、大正14(1925)年製造の東京市電ボギー車です(324.B6.04)。展示パネルCの四輪車と比較すると、その違いがよく判ります。



(東京市電 ボギー車 大正14年)

資料6は、大正3(1914)年に東京市電の青山7丁目 - 三宅坂間にボギー車を運行することが認可された時の書類です(302.C5.02)。前年の東京市長からの申請書には、乗客が増加して従前の車両では「雑踏ヲ極メ収容困難」な状態であることからボギー車を運行させたいと記されています。

次いで連結運転です。資料7は、京成電気軌道が大正7(1918)年に申請した書類です(302.B8.19)。電車に付随車を連結して二両編成で運行するというものです。同社の沿線には、映画「男はつらいよ」の寅さんで有名な柴又帝釈天がありますが、この柴又帝釈天の祭日に運行したいと記されています。当時も参詣客で賑わったのでしょう。申請書には、連結する車両はボギー車で、52人乗りとなっています。

続く複線化はもっとも効果的な増強対策と考えられますが、経費も工事の期間も大きなものとなります。資料8は、明治40(1907)年に総武鉄道が申請した複線化の例です(627.D4.06)。現在のJR総武線にあたります。亀戸駅から千葉駅間を、現在の線路に沿ってもう一本の線路を敷設するという大がかりなものです。添付された大量の図面の中から、小岩村付近の用地図を展示しました。

最後は、保有車両を増やす事例です。大正7(1918)年に王子電気軌道から提出されたものです(302.B8.18)。現在の都電荒川線となっている路線です。乗客運輸能力増進の為に、5台の車両を新造したいとの申請内容です。ボギー車ではなく四輪の電車で、40人乗りのものを新造しています。



この様に見ていくと、交通の要として、電車の存在が大きいことが判ります。電車が、身近な乗り物になっていった姿が目に見えます。特に路面鉄道は、走行区間に市街地が多く、宣伝効果も大きな

ものがありました。壁面の展示パネルDは、花電車です。市電は、慶事に合わせて花電車を運行しました。昭和3(1928)年の昭和天皇即位大礼式の際に運行された花電車を描いた絵はがきです。また、大正3(1914)年に行われた大正博覧会の期間中に花電車を運転したときの図案も現存します。右の写真がそれで、何種類かの案が出されています(302.C5.02)。

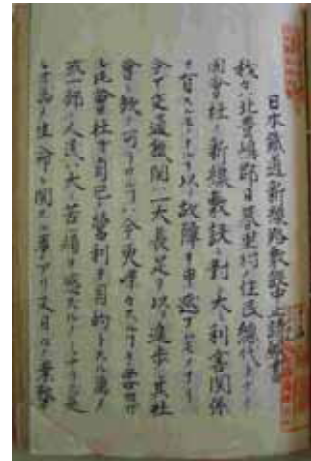


(花電車 図案)

また、市電が大晦日に終夜運転を行っていたり、私鉄同士で相互乗り入れを申請したりして、こんなところにも電車が身近な乗り物として定着していく様子が判ります。

資料9は、明治39(1906)年4月に甲武鉄道が、付近住民が増えたことを理由に、代々木停車場の新設申請をした際のもので(627.B3.10)。現在の山手線・総武緩行線が使用している代々木駅にあたります。「電車専用停車場」として申請しています。新駅をつくる場所には勾配があり、「蒸気列車」は止めない事を条件に認可されました。電車の性能向上を語るものでもありますね。

ところで、発展していく鉄道ですが、当時の沿線住民にとっては、必ずしも喜ばしいことばかりではなかったようです。路線の建設に対して、付近住民が反対した陳情書も現存いたします(627.B3.11)。少し時代が戻りますが、明治30年代半ばのお話です。現在、JR上野駅から常磐線に乗ると、日暮里駅を過ぎて線路は右に大きくカーブし、三河島駅～南千住駅～北千住駅へと進んで参ります。この路線は明治39(1906)年に国有化されるまでは、日本鉄道会社の運営する海岸線と呼ばれていました。上野駅を出た列車は田端駅まで進みます。同駅で機関車を付け替え、逆方向に走って千住方面に進みました。この時間ロスをなくすために日暮里駅を新設し、田端から千住に向かう線路に新線をつなぐ計画が生まれました。機関車の付け替えなしで運行できます。この申請は認可されましたが、付近住民から新路線の建設中止を求める請願書が提出されています。その内容をまとめてみますと、



(路線新設反対請願)

汽車の汽笛のため、小児の生育上に障害がある。

小学校通学児童が踏切で危険。

機関車の火焰で火災が起こる。

農民が昼間の労働で安眠を要する夜間に、絶え間ない汽笛の濁声で安眠できない。

機関車の煙突から出る灰で農作物に被害が出る。

村民が踏切で危険。

列車の振動で、家屋土蔵に被害が出る。

といった内容です。

当時の人達が、鉄道によってどの様な影響を受けていたかがよく判ります。踏切の危険、汽笛による睡眠妨害、火焰による火災、作物への影響、振動による損害等、新しい乗り物に喜んでばかりいられない付近住民の事情が判る資料です。鉄道の負の一面とでもいいま

しょうか。

資料10は、地下鉄に関する絵はがきです。

東京では、東京地下鉄道株式会社が昭和2(1927)年に浅草 - 上野間の営業をはじめました。我が国で、最初に営業運転をはじめた地下鉄道です。現在の東京メトロ銀座線の前身にあたります。しかし当館所蔵文書を見ると、明治末に地下鉄道の申請書が出され、検討していることが判ります。明治43(1910)年に、城北電気鉄道から申請書が提出されました(603.B4.02)。飯田町から目白までの「地下電気鉄道」です。申請を受けた東京府知事は、東京市会に諮問します。東京市は市参事会で委員を定めて検討しています。顧問を工学博士の服部鹿次郎に委嘱しています。服部は、帝国大学工科大学土木学科を卒業後、東京府に奉職し、河川調査に功績のあった技師でした。後年工科大学へ転身し、学長になった人物です。著書に「ベルリン高架及地下電気鉄道」があります。この地下電気鉄道は開業には至りませんでした。九段下 - 戸塚村(早稲田)間は、現在の東京メトロ東西線の路線とほぼ似たルートとなっています。

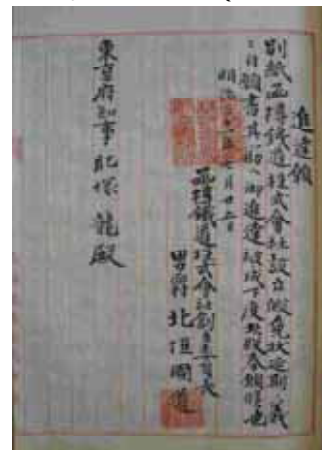


(地下鉄銀座駅 絵はがき)

他府県の鉄道 [第 ケース]

市内の交通機関として路面電車が走り、都心には地下鉄が、また都心と近郊を結ぶ郊外電車が走るようになり、これに幹線鉄道が加わって鉄道の隆盛期が続きます。当館の鉄道関係文書には、他県を走る鉄道に関する資料も含まれていることは前述しました。本館が東京にあると、申請書は東京府を経由して政府に上申されたからです。また本館が東京にない場合でも、府県間での往復文書中に鉄道に関する事案が綴じ込まれている場合もあります。ですから、思わぬ地域の鉄道の記録が、当館所蔵文書中に含まれていることがあるのです。申請があったからといっても、その全てが認可されたわけではありませんから「まぼろしの鉄道」も多いのです。第 ケースでは、他府県の鉄道をとり上げてみましょう。

資料11は、北海道の函樽鉄道会社です。函館 - 小樽間の鉄道です。明治29(1896)年に起業申請が提出され、明治30(1897)年に仮免許が交付されています。ところが、明治31(1898)年には開業延期願がでてきます(623.A2.14)。路線は函館～森～長万部～稲穂峠～余市～小樽ですが、実測をはじめたところ、計画路線には無人の山河が多く治水工事もされていないため、春季には大氾濫を起こし、また冬季は降雪が7～8尺になるほどで、この様子では全線開通までに4～5年を要するので、開通までの期間を延ばしたいというものです。文中に、当時日本の統治領となった台湾での鉄道建設が、政府のバックアップを受けて行われていたことを暗に皮肉る箇所があり、民間資本で事業を続ける難しさもうかがえます。結局この区間は、その後北海道



(函樽鉄道 開業延期願)

鉄道会社が、明治35(1902)年以降何期にも渡って、部分的に開通させていくのを待つことになります。現在のJR函館本線の一部です。

資料12は、箱根電気鉄道会社です。明治29(1896)年に申請されました(622.C3.12)。当時小田原と湯本の間は、小田原馬車鉄道が開通しておりました。この鉄道は、湯本から塔ノ沢、底倉、宮ノ下を経て芦ノ湖畔の箱根へ、そこから山中新田、竹倉を経て三島へ下り、当時開通していた豆相鉄道を横切って東海道線の沼津停車場までという路線です。



(箱根電気鉄道 路線図 芦ノ湖付近)

申請書には急勾配区間が多いことが記されていますが、そのため変電設備も数力所設置するとか、車両の電動機や制御装置にも特別に注意を払うということが記されています。急勾配区間は、時速12哩(マイル)で走るとありますが、キロになおすと約20キロです。まぼろしの鉄道ですが、この箱根電気鉄道会社の計画線の一部を、現在の箱根登山鉄道が走っているとも言えます。

資料13は、明治30(1897)年に申請された馬関海峡鉄道会社のもので(622.B3.08)。馬関は下関のことですが、山陽鉄道の終点の馬関と、九州鉄道の始発駅門司を結ぶものです。申請書に「本社八甲乙鉄道ノ連絡ヲ図ル為メ、棧橋船舶二軌条ヲ敷キ、旅客貨物ヲ搭載セル汽車ヲ輸送スル」とあり、今の言葉で言えば列車を乗せる



(馬関海峡鉄道 路線図 関門海峡付近)

フェリーにあたります。10~15両の車両を乗せることができる船が計画されています。

この計画もまぼろしとなりますが、同区間は明治34(1901)年に赤間関と門司港の連絡船がはじまり、そして明治44(1911)年には貨車を運ぶ関森航路がはじまります。昭和17(1942)年になると、関門トンネルが開通します。

この他にも北海道から九州までの、鉄道開業に関する申請書類が残っております。府県間の往復文書中に出てくるものまで含めると、かなりの数となります。

[まとめ]

明治5(1872)年に、その動力を蒸気機関でスタートさせた我が国の鉄道ですが、当館に残る文書を追っていただけでも、動力を蒸気から電気に変えていったことが判ります。特に東京のような都市では、それが顕著にあらわれます。路面鉄道、地下鉄道、近郊鉄道に電気を動力とした「電車」が使用されていきました。「機関車+客車」ではなく「電車」の形で発展していったことが判ります。電車のもつ機能性が、都市交通の特徴ともいえます。運転台と客室が一体化された電車は、終点で方向転換する必要もなく、運転時間

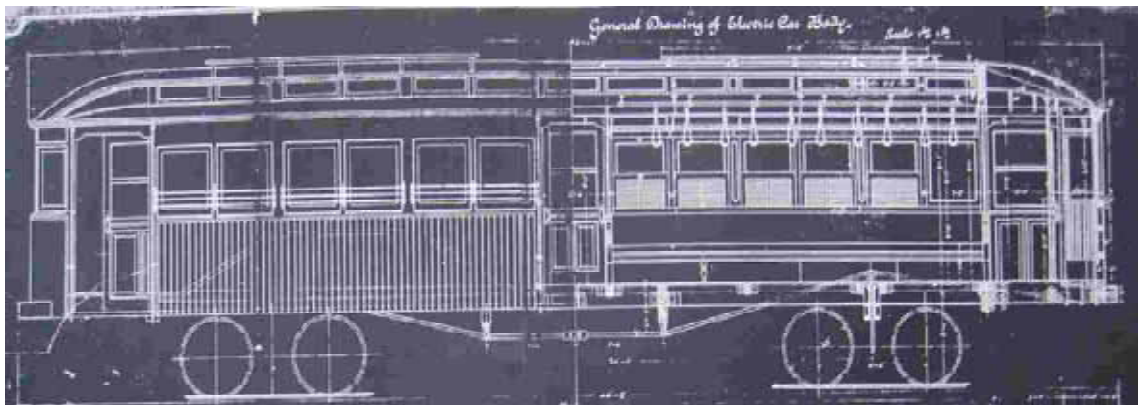
のロスを最小限に留めることが出来ます。また、機関車の方向転換に必要なターンテーブルをつくるための土地もありません。家屋の密集した地域では、蒸気機関車の火焰も火事のおそれがありました。幹線鉄道では戦後まで蒸気機関車が客車や貨車を連ねて走っていましたから、この点でも早期の電車化は都市鉄道の特徴と見ることが出来ます。最初一両で走っていた電車は、編成数を増やし、そして大型化していきます。単線で走っていた区間が複線化され、輸送力の増強が図られていきました。今回展示の対象とした時期は、そんな鉄道の隆盛期と位置づけることが出来ます。

また、申請はしたものの開通までには至らなかった鉄道会社がたくさんあります。認可されなかったり、仮免状は受けたものの指定された期間までに開業できなかったりといった「まぼろしの鉄道」が多いのです。陸上交通の要として近代鉄道が果たした役割の大きさを感ぜますが、その全体像を知る上で、開業出来なかった鉄道の関連文書が残っていることは重要な事だと思います。

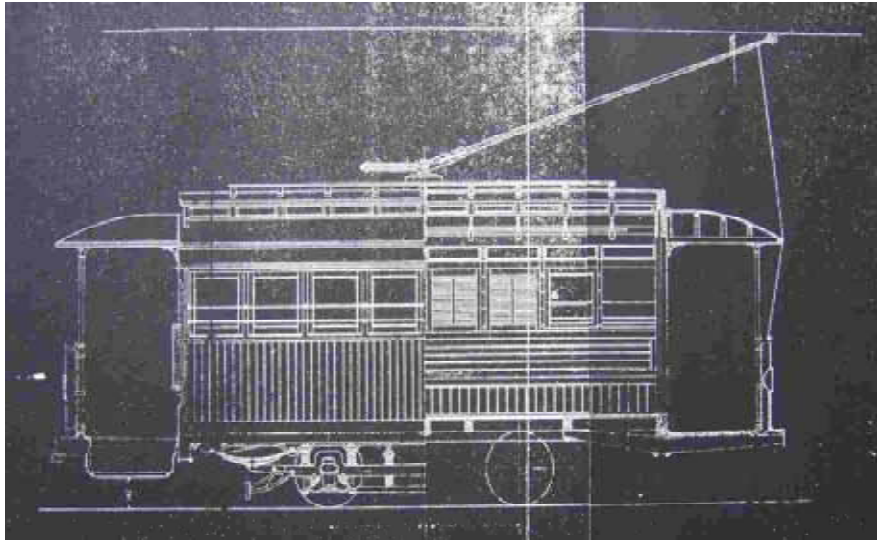
[公文書を利用していただくために / 公文書の編纂制度]

最後に、公文書の利用方法について一言触れておきます。公文書は、それぞれの時代の文書管理制度に基づいて編纂保存されています。作成された1件の公文書は、まず組織単位に区分され、次いで事業単位にまとめられて簿冊に綴じ込まれます。同種の仕事内容がまとめられて、簿冊に編綴されました。鉄道会社の設置申請が増え始める明治中期の東京府の組織と事業単位の事例で示すと、おおよそ次のようになります。

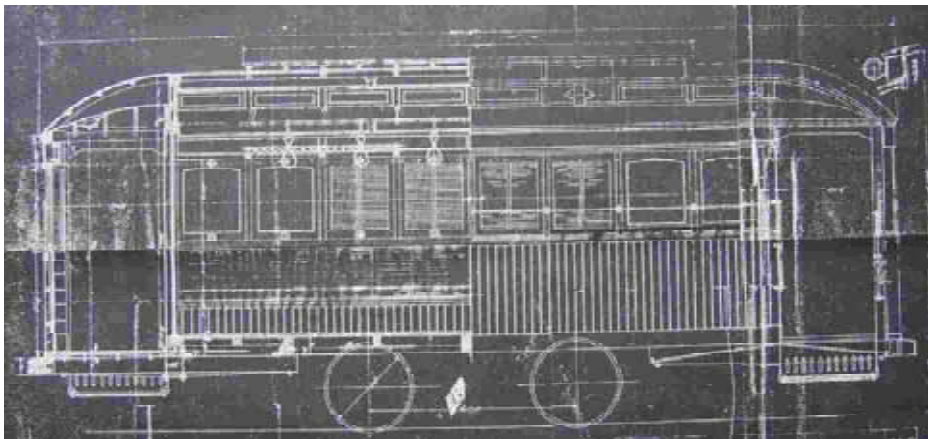
鉄道会社の設立願ならば勸業課(のち農商課)の会社の部に、路線用地に関しては地理課の鉄道敷地の部に、路線用地が官有地に関係すれば地理課の官有地の部に、同様に神社仏閣の土地に関係すれば地理課の社寺地の部に、線路の敷設に関しては土木課の軌道鉄道の部に、線路の敷地が河川に関係すれば土木課の河港の部に、同様に道路に関係すれば土木課の道路の部に、議会で討議されていれば議事課の府会の部に、職員が視察をしていれば知事官房の復命書の部にといったように、いろいろな組織の、いろいろな事業単位の簿冊中に綴じ込まれているのです。鉄道関係で現存する文書の多くは、勸業課(のち農商課)の会社の部や、土木課の軌道鉄道の部に含まれますが、他の分類の文書中にも含まれている可能性があることも知っておかれると、対象となる鉄道会社を探す際に参考になると思います。どうぞ、これらの文書をご利用いただきたいと思います。



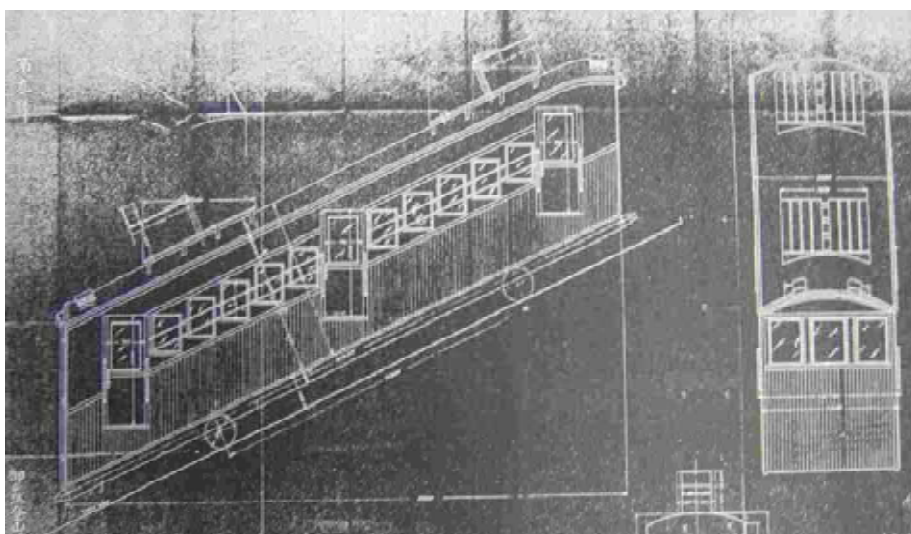
(京成電気軌道 明治45年)



(武蔵水電 大正11年)



(京王電気軌道 大正5年)



(御嶽登山鉄道 昭和9年)